



602 2008-57, 60 et 62
2A 2007 108, 111 et 112

Arrêt du 12 août 2008

II^e COUR ADMINISTRATIVE

PARTIES

LIDL SCHWEIZ GMBH, Zürcherstrasse 300, 8500 Frauenfeld, représentée par Me Jacques Meyer, avocat, bd de Pérolles 12, case postale 720, 1701 Fribourg (procédures 2A 07 112, 602 08 62),

COMMUNE DE BUSSY, rte de la Pernalla 4, 1541 Bussy FR, représentée par Me Benoît Sansonnens, avocat, rue de Romont 18, case postale 344, 1701 Fribourg (procédures 2A 07 111 et 602 08 60),

X. et consorts (procédures 2A 07 108 et 602 08 57),

contre

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

COMMUNE DE SEVAZ, 1541 Sévaz, représentée par Me Daniel Schneuwly, avocat, Rue de Romont 35, 1701 Fribourg, **partie intéressée**,

OBJET

Aménagement du territoire et constructions

Recours du 22 mars, du 28 mars et du 1 avril 2008 contre la décision du 22 février 2008

c o n s i d é r a n t e n f a i t

A. Rattachée au groupe de distribution alimentaire Lidl, la société Lidl Schweiz GmbH, agissant par sa succursale de Frauenfeld, a l'intention de construire un centre de distribution de ses marchandises sur le site de Sévaz. Il est prévu de livrer à ce centre logistique des produits de consommation courante (environ 1'200 articles) ainsi que des produits laitiers et surgelés qui seront entreposés puis redistribués aux 50 à 70 magasins de la région Ouest de la Suisse. Le projet comprend un entrepôt de près de 50'000 m² ainsi que des locaux administratifs. Ce centre devrait créer entre 150 et 200 postes de travail, il comprendra 166 places de parc, 44 places de parc pour poids lourds et 125 quais de chargement.

Le projet se situe dans le secteur du plan d'aménagement de détail (PAD) "La Condémine", affecté en zone d'activités (ZACT) selon le plan d'affectation de la Commune de Sévaz. Conformément à l'art. 16 du règlement d'urbanisme (RCU), la ZACT est destinée à des activités industrielles, artisanales, commerciales ou encore des activités de services et d'équipements sportifs. Le règlement du PAD "La Condémine", dont les prescriptions particulières doivent être respectées en plus des prescriptions de la ZACT, dispose que la zone du PAD est destinée à des entreprises de fabrication, de transformation et de distribution de produits industriels, artisanaux, commerciaux, administratifs et de services (art. 4 al. 1 du règlement du PAD; RPAD). L'art. 4 al. 2 RPAD réserve la procédure de plan spécial prévue à l'art. 69 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1) pour les centres commerciaux et de distribution, les installations de stockage de combustibles ou de matériaux dangereux étant exclues. Le raccordement du secteur faisant l'objet du PAD "La Condémine" à la route cantonale est fixé par le plan (art. 11 al. 1 RPAD) et doit se faire sur le rond-point situé sur la route cantonale à la sortie du village de Sévaz. L'art. 15 al. 2 RPAD limite la charge de trafic maximale, admise sur le réseau cantonal à un maximum de 1'000 véhicules par jour.

B. Le 21 octobre 2005, la commune a mis à l'enquête publique la modification du PAD "La Condémine" ainsi que le plan spécial (PS) "LIDL".

La modification du PAD "La Condémine" a pour objet de modifier le règlement de la plateforme 4 pour remplacer un alignement routier par une distance minimale de construction et adapter la cote minimale d'implantation.

Le PS "LIDL" organise l'urbanisation du secteur prévu pour l'implantation du centre de distribution. Il est accompagné d'une étude d'impact sur l'environnement (EIE) du 19 octobre 2005, complétée le 7 décembre 2005.

Agissant en temps utile, un certain nombre de voisins parmi lesquels X. et consorts ont formé opposition à la modification du PAD et à la création du PS "LIDL".

La Commune de Bussy a agi de même.

Les opposants se sont plaints en substance de violations des règles sur la récusation ainsi que des nuisances dues au trafic de poids lourds et des risques accrus pour la sécurité des usagers de la route cantonale.

Par décision du 1^{er} février 2006, le Conseil communal de Sévaz a adopté la modification du PAD "La Condémine" et le PS "LIDL". Le même jour, il a écarté les oppositions.

B. Saisie de recours émanant notamment de X. et consorts et de la Commune de Bussy, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après, la Direction) a confirmé les décisions communales du 1^{er} février 2006 par deux décisions séparées du 5 octobre 2007.

Après avoir écarté tous les griefs visant une violation du devoir de récusation des autorités communales, la Direction a jugé que les chiffres indiqués dans l'EIE sont corrects et réalistes et que ce document constitue une base fiable de décision. Rappelant que le PAD "La Condémine" autorise une génération de trafic maximale de 1'000 véhicules par jour, l'autorité a constaté que le PS "LIDL", qui utilise 80 % de la surface du PAD, peut générer jusqu'à 800 véhicules par jour. Or, avec 690 mouvements journaliers (450 mouvements de véhicules légers et 240 de camions) – chiffres validés par les services spécialisés de l'Etat – l'activité est conforme aux prescriptions du PAD pour ce qui a trait à la protection contre le bruit. La Direction a précisé que l'EIE complétée permet de s'assurer de la conformité du projet avec le droit de l'environnement, notamment aux art. 7 et 9 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41). En phase d'exploitation, le bruit lié au trafic induit par l'exploitation du centre logistique n'engendrera pas de dépassement des valeurs de planification au droit des locaux à usages sensibles au bruit situés dans le périmètre de l'étude [marge de 6dB(A)]. Le trafic induit n'engendrera pas non plus de dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication.

Par ailleurs, la Direction a souligné que l'axe utilisé par le trafic provoqué par le centre de distribution est dimensionné de telle manière qu'il n'y a pas de risques particuliers pour la sécurité des automobilistes qui l'utilisent.

En définitive, l'autorité de recours a jugé que le trafic généré par Lidl peut être considéré comme normal et prévisible dans la mesure où il est conforme à la planification communale (PAD "La Condémine"). Le trafic engendré circulera sur une route cantonale pour rejoindre le réseau de niveau supérieur (autoroute), ce qui est conforme à sa fonction et, pour le surplus, prévu au plan directeur des circulations. En conséquence, selon la Direction, il ne se justifie pas, dans l'optique de protéger un secteur d'habitation ou d'équilibrer les nuisances subies par le voisinage, d'imposer des déviations d'itinéraires, étant entendu qu'en cas, pour le moins improbable, de dépassement des valeurs limites, des protections devront être mises en place.

Le même jour, la Direction a approuvé la modification du PAD "La Condémine" et le PS "LIDL" sous réserve du respect des réserves et conditions posées par les différents services de l'Etat consultés. En particulier, le Service de l'environnement (SEn) a fixé les conditions suivantes:

"Le trafic annuel généré par l'exploitation du centre ne dépassera pas celui qui a servi de base à l'étude d'impact (240 mouvements poids lourds par jour, 52 semaines, 6 jours d'activité par semaine)"

Le trafic poids lourd, lié strictement à la livraison de marchandises et localisé à proximité du centre, ne commencera en aucun cas avant 05.00 h et ne durera jamais au-delà de 22.00 h. Un nombre maximum de 12 poids lourds pourra être généré par le centre de distribution en période nocturne, soit entre 22.00 h et 06.00 h.

Dans la mesure où les conditions relatives au trafic ne sont pas respectées, une modification du permis de construire devra impérativement avoir lieu, avec les conséquences éventuelles que cela nécessite au plan de l'assainissement des routes concernées."

C. Agissant le 7 novembre 2007 (procédure 2A 07 112), Lidl Schweiz GmbH a contesté devant le Tribunal administratif (Tribunal cantonal depuis le 1^{er} janvier 2008) la décision

d'approbation du 5 octobre 2007 en tant qu'elle intègre les conditions indiquées ci-dessus par le SEn. La recourante s'est plainte de l'interdiction totale de circulation de nuit en faisant valoir qu'en vertu de la législation sur la circulation routière, des autorisations exceptionnelles peuvent être accordées à l'interdiction de principe de circuler entre 22.00 h et 05.00 h, notamment pour certaines denrées alimentaires ou fleurs coupées. Du moment que les règles sur la protection de l'environnement sont respectées, rien ne justifie de renoncer à ces livraisons exceptionnelles. Rappelant, par ailleurs, que le PS "LIDL" limite la génération de trafic à 800 véhicules par jour, la recourante – qui utilise 450 véhicules légers et 240 poids lourds – prétend disposer d'une marge de 72 mouvements pour les véhicules légers et 38 pour les poids lourds. L'autorité intimée n'avait, à son avis, pas de base légale pour lui interdire toute utilisation de cette marge et lui imposer une modification du permis de construire en cas d'augmentation du trafic. Le dépassement éventuel des prévisions en matière de trafic et l'utilisation de la marge restante n'induiraient, selon toute vraisemblance, aucun dépassement des valeurs limites d'exposition. Un tel dépassement des prévisions peut tout au plus justifier une étude complémentaire aux fins de déterminer s'il y a dépassement des valeurs limites.

La Commune de Bussy, opposante déboutée, a demandé et obtenu la possibilité de se déterminer sur le recours dont elle conclut au rejet, sous suite de frais et dépens.

La Commune de Sévaz a proposé, pour sa part, l'admission du recours.

D. Parallèlement, les 6 et 7 novembre 2007, X. et consorts (procédure 2A 07 108) et la Commune de Bussy (procédure 2A 07 111) ont également contesté devant le Tribunal administratif la décision de la Direction du 5 octobre 2007 les concernant et dont ils demandent l'annulation.

Se plaignant de l'intention de Lidl de concentrer les mouvements de camions en début et en fin de journée, X. et consorts ont exigé que le trafic soit réparti de manière uniforme sur toute la période comprise entre 05.00 h et 22.00 h. Rappelant être particulièrement soumis aux nuisances de l'aérodrome militaire de Payerne, les recourants estiment qu'en cas de concentration du trafic Lidl, le niveau de nuisance sonore sur leurs habitations ne serait plus acceptable dès lors qu'ils ne bénéficieraient plus des périodes de calme en dehors des horaires de vols militaires. Enfin, les recourants ont fait valoir que la route (axe 2100) utilisée par l'intimée est une route cantonale secondaire de 6 m de large. Compte tenu de la largeur des camions, il n'est pas possible d'affirmer que le trafic se fera en toute sécurité. A leur avis, la route cantonale ne répond pas à l'exigence du plan directeur cantonal qui prévoit que les zones d'activité d'importance cantonale doivent être situées sur un axe d'importance cantonale (route nationale, route cantonale axe prioritaire, arrêt de train direct).

La Commune de Bussy a invoqué des griefs similaires.

Au cours de la procédure, X. et consorts et la Commune de Bussy ont déposé un mémoire complémentaire en invoquant un fait nouveau. Se référant à une EIE établie par la société Aldi, concurrente de Lidl, relative à son propre centre de distribution prévu à Domdidier, ils soulignent que l'estimation du trafic prévue par l'EIE de Lidl ne correspond pas à la réalité. Outre que l'EIE litigieuse ne tient pas compte du trafic des camionnettes, le trafic poids lourds devrait être comparativement d'un tiers plus élevé que les 240 mouvements journaliers annoncés. De plus, la société Aldi déclare que 20 % du trafic se fera de nuit alors que Lidl affirme que les livraisons de nuit ne sont pas exclues mais demeurent l'exception.

L'intimée et la Commune de Sévaz ont répondu aux recours en concluant à leur rejet sous suite de frais et dépens.

E. Le 22 février 2008, la Direction a rendu une nouvelle décision d'approbation du PAD "La Condémine" et du PS "LIDL" qui annule et remplace celle prise le 5 octobre 2007.

Considérant que les valeurs limites qui garantissent le respect de l'OPB sont calculées sur la base de moyennes journalières annuelles et non sur des valeurs absolues, la Direction a renoncé à l'interdiction stricte du trafic poids lourd entre 22h et 05h et à la limitation à 12 poids lourds le nombre maximum de mouvements journaliers générés par le centre de distribution en période nocturne, soit entre 22h et 06h. En lieu et place elle a prévu ce qui suit:

"En période nocturne (22h-06h), le nombre de poids lourds généré par l'exploitation ne dépassera, en moyenne annuelle, le chiffre de 12. L'interdiction générale de principe pour les poids lourds de circuler le dimanche et de nuit (22h-05h) est régie par la loi sur la circulation routière (LCR) et son ordonnance d'application (OCR)(art. 2 LCR, art. 91 et 92 OCR).

Lidl Schweiz GmbH devra fournir au SEn un complément au rapport d'impact si le trafic annuel généré par l'exploitation dépasse celui qui a servi de base à l'étude d'impact (notamment pour les poids lourds: 240 mouvements poids lourds par jour, 52 semaines, 6 jours d'activité par semaine). Si le rapport d'impact met en évidence un dépassement des valeurs limites, l'autorité compétente ouvrira une procédure ayant pour objet la prise de mesures nécessaires; la mise à l'enquête d'une modification du projet demeure réservée."

Par ailleurs, la Direction a maintenu l'exigence figurant sous chiffre 2 du préavis du SEn, à savoir:

Le trafic annuel généré par l'exploitation du centre ne dépassera pas celui qui a servi de base à l'étude d'impact (240 mouvements poids lourds par jour, 52 semaines, 6 jours d'activité par semaine).

F. Par mémoire du 1^{er} avril 2008, Lidl Schweiz GmbH a recouru devant le Tribunal cantonal contre cette nouvelle décision du 22 février 2008, rendue pendente lite (procédure 602 08 62). La société recourante demande, sous suite de frais et dépens, l'annulation des conditions nouvelles énoncées par la Direction ainsi que celle figurant sous chiffre 2 du préavis du SEn. Elle conclut principalement à ce que les conditions litigieuses soient remplacées par les charges suivantes:

"L'interdiction générale de principe pour les poids lourds de circuler le dimanche et de nuit (22h-5h) est régie par la loi sur la circulation routière (LCR) et son ordonnance d'application (OCR)(cf. art. 2 LCR, art. 91 et 92 OCR).

Lidl Schweiz GmbH devra fournir au Service de l'environnement un complément au rapport d'impact si le trafic annuel généré par l'exploitation dépasse celui qui a servi de base à l'étude d'impact (notamment pour les poids lourds: 240 mouvements poids lourds par jour, 52 semaines par an, 6 jours d'activité par semaine; dont la période nocturne de 22 heures à 6 heures, une moyenne annuelle de 12 mouvements de poids lourds).

Si le rapport d'impact complémentaire met en évidence un dépassement des valeurs limites, l'autorité compétente ouvrira une procédure ayant pour objet la prise de mesures nécessaires; la mise à l'enquête d'une modification du projet demeure réservée."

Subsidiairement, la recourante conclut au renvoi de l'affaire à la Direction pour nouvelle décision dans le sens des considérants.

A l'appui de ses conclusions, l'intéressée s'oppose à ce que l'autorité fixe impérativement en moyenne annuelle le nombre de mouvements quotidiens de poids lourds à 240 par jour, 6 jours par semaine et 52 semaines ainsi que le nombre des mouvements nocturnes de poids lourds à 12 par jour. Elle estime que les chiffres pris en considération dans l'EIE se fondent sur un pronostic d'exploitation du centre de distribution. Or, ces prévisions, mêmes faites avec le plus grand sérieux, sont nécessairement affectées d'une marge d'incertitude inhérente à tout fait futur; ce d'autant que la durée de vie et d'exploitation des installations comprend en général plusieurs décennies. A moins que la restriction d'exploitation ne soit indispensable au respect des valeurs limites d'exposition ou ne puisse être imposée sur la base du principe de prévention, aucune règle du droit de l'environnement ne permet de restreindre l'utilisation de l'installation à la stricte mesure de ce qui a servi de base aux prévisions. S'il est à craindre que les immissions de bruit dues à l'installation diffèrent notablement et durablement des immissions consignées comme admissibles dans la décision, l'autorité prend les mesures nécessaires fondées sur l'art. 37a al. 2 OPB. Ainsi, si la recourante admet qu'une divergence d'avec une prévision appelle un réexamen et le cas échéant des mesures complémentaires, rien en revanche ne permet de sceller les prévisions en en faisant des charges d'exploitation.

Dans le cas particulier, la recourante considère que le trafic induit par son installation seule respecte largement les valeurs de planification, de jour comme de nuit, de sorte que la limitation en moyenne annuelle à 12 mouvements par nuit et à 240 par jour n'est pas nécessaire pour assurer le respect des dispositions de l'OPB (art. 7 al. 1 let. b, art. 25 al. 1 OPB).

Sur l'axe 2420, dans la mesure où les augmentations d'immissions liées au projet sont limitées à 0,4 dB(A), ce qui constitue, à son avis, une différence non perceptible, la recourante affirme que cette voie de communication n'est pas problématique sous l'angle du bruit. Dès l'instant où les valeurs limites d'immissions sont très largement respectées de nuit, même avec les augmentations induites par le projet, elles le resteraient avec la prise en considération d'un nombre de mouvement de camions bien supérieur à 12 en moyenne annuelle. De jour également, le respect des valeurs limites est assuré, sauf en un point où se trouve un logement. La marge y reste cependant de 0,8 dB(A), ce qui permet encore une augmentation de 20 % du trafic total.

La recourante estime que la limitation du trafic aux prévisions de l'EIE est d'autant moins nécessaire au respect de l'art. 9 OPB que le PS "LIDL" prévoit déjà un plafond absolu de 800 mouvements.

La société relève également que la charge imposée dans la décision attaquée ne peut pas non plus se justifier par une application du principe de prévention selon l'art. 11 al. 2 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01). Du moment que les valeurs limites de planification sont très largement respectées, il faudrait que, par un investissement ou des inconvénients relativement faibles, on puisse parvenir à une réduction supplémentaire significative des émissions. Or, la marge restante de 110 unités représente une augmentation d'à peine 15 % et l'abandon de cette marge permet tout au plus de gagner 0,6 dB(A), ce qui serait, selon elle, au-dessous du seuil de perceptibilité. Une limitation stricte des mouvements de véhicules n'est pas conciliable avec les besoins de toute exploitation d'une entreprise moderne et ne répond à aucune nécessité. Au demeurant, les mesures prises en application du droit de l'environnement doivent être neutres du point de vue de la concurrence. En subissant une limitation impératives des mouvements de poids lourds, la recourante s'estime discriminée par rapport à ses concurrents.

G. Le 22 mars 2008, X. et consorts ont également recouru contre la décision de la Direction du 22 février 2008 dont ils demandent l'annulation. Ils estiment que la décision attaquée est incompatible avec les conditions soutenant le rejet des oppositions. Ils se plaignent que la Direction a admis que le trafic généré par l'exploitation dépassera le volume prévu par l'EIE. Compte tenu d'un calcul sur la moyenne annuelle des mouvements de véhicules, les recourants estiment qu'il ne sera pas possible de contrôler le trafic réel induit par l'intimée. Ils reprennent en outre les griefs déjà invoqués précédemment en relevant que l'axe 2100 est une route cantonale secondaire dont la largeur des voies, à l'exclusion des lignes de bord, est inférieure à 3 m sur les deux tiers de sa longueur et qui n'a pas d'accotements stabilisés. Elle n'est donc pas conforme à l'art. 24 du règlement d'exécution de la loi sur les routes (RELR; RSF 741.11) et présente dès lors un risque pour la sécurité routière. Dans la mesure où les camions lourds réfrigérés ont une largeur de 2,60 m et, avec des rétroviseurs conformes, une largeur hors tout de plus de 3 m, ces véhicules dépassent la largeur de la voie de circulation. Indiquant que la sécurité et les mesures d'assainissement applicables à l'axe 2100 ont fait l'objet de rapports et de décisions dans les années 90, les recourants demandent à y avoir accès.

Les intéressés se plaignent par ailleurs du non-respect du plan directeur cantonal dès lors que la zone d'activité de Sévaz n'est pas sur un axe d'importance cantonale et que le centre de distribution n'est pas situé à proximité d'un arrêt de transport public performant.

Au vu des démarches entreprises par Lidl pour obtenir une plus grande marge de manœuvre concernant le nombre de mouvements de véhicules autorisés, les recourants font valoir que le nombre de poids lourds et les horaires présentés dans le cadre de l'EIE n'avaient pour objectif que l'obtention du permis de construire et que, de l'aveu même de l'intimée, ils ne sont pas suffisants pour permettre une exploitation économiquement concurrentielle du centre logistique planifié (pour rappel 125 quais de chargement pour 120 camions par jour selon l'EIE). Se référant à l'EIE déposée par Aldi pour son centre de distribution de Domdidier, les recourants estiment qu'il faudrait environ 340 mouvements par jour pour approvisionner les 50 à 70 filiales de Lidl. Ils relèvent également qu'en présentant une EIE avec des chiffres relativement bas et en se prévalant d'une marge supplémentaire de 110 mouvements, l'intimée tente de saucissonner l'apport de nuisances en tranches "non perceptibles", alors que l'art. 5 OEIEP exige l'établissement de l'EIE au plus haut niveau de planification. En réalité, le centre logistique litigieux a un potentiel supérieur à ce qui a été mis à l'enquête. Dans ces conditions, l'EIE n'est pas conforme à l'art. 5 OEIEP et ne permet pas de déterminer la conformité du projet comme l'exige l'art. 2 OEIEP.

H. Le 28 mars 2008, la Commune de Bussy a également attaqué la décision du 22 février 2008. Elle conclut à son annulation sous suite de frais et dépens.

Globalement, la commune fait valoir des griefs similaires à ceux invoqués par X. et consorts. Elle se plaint de l'établissement incorrect du rapport d'impact. Se fondant sur l'EIE établie par Aldi et sur le comportement de Lidl qui conteste les limitations prévues par la décision du 22 février 2008, la commune recourante estime que le nombre de mouvements de véhicules prévu par Lidl – 40 % inférieur à ceux prévus par Aldi – est fantaisiste. A son avis, l'EIE étant manifestement insuffisante, la procédure doit être recommencée depuis le début. Au surplus, ce n'est pas aux autorités de pallier aux carences de l'étude d'impact et de récolter les informations pertinentes. La commune ne voit pas comment les mouvements annuels réels pourraient être contrôlés pour vérifier que Lidl ne dépasse pas les quotas prévus par la décision attaquée, de sorte que la Direction a accepté de se soumettre au bon vouloir de la société de distribution. La recourante estime

également que, pour les mêmes raisons liées à l'expérience découlant de l'EIE d'Aldi, les mouvements de véhicules liés à l'exploitation du centre logistique vont provoquer un dépassement des valeurs limites prévues par l'OPB ainsi que de la limite maximale de 800 véhicules par jour prévue par le PS "LIDL".

Au surplus, la commune recourante fait valoir que la Direction n'a pas usé de son pouvoir de revoir l'opportunité de la mesure d'aménagement prévue par la Commune de Sévaz, alors même que l'installation du centre litigieux est contraire aux lignes directrices d'aménagement prévues par l'art. 3 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). Selon elle, la Direction aurait dû exiger le raccordement du projet Lidl à la voie CFF toute proche. De plus, elle aurait dû prendre en compte l'existence de nuisances sonores provenant de l'aérodrome militaire pour interdire le projet.

La recourante invoque également une violation de l'art. 8 LPE en affirmant qu'il aurait fallu tenir compte globalement de toutes les pollutions sonores – y compris celles provenant de l'aérodrome – sans se limiter à analyser le bruit ne provenant que de l'installation projetée.

Enfin, la commune reprend les arguments liés à l'accès insuffisant du centre de distribution par une route trop étroite pour ses camions.

I. Le 9 juillet 2008, la Direction s'est déterminée sur les recours dont elle conclut au rejet. Pour le détail de sa réponse aux différents griefs énoncés dans les recours, la Direction s'est référée aux observations du SEn du 14 mai 2008, du Service des ponts et chaussées (SPC) du 12 juin 2008 et du Service des transports et de l'énergie du 29 avril 2008 qu'elle a produites en annexe.

- S'agissant du recours de Lidl Schweiz GmbH, la Direction relève en particulier que cette société remet en question des données qu'elle a elle-même annoncées et sur la base desquelles une décision d'approbation a été octroyée. Si elle devait reconnaître que les éléments et données produits à l'appui de sa demande d'approbation et notamment de l'élaboration du rapport d'impact sur l'environnement ne correspondent pas à la réalité du projet, il est évident que celui-ci ne pourrait plus être validé sans que ledit rapport d'impact ne soit modifié en conséquence, au moyen de la procédure idoine, ainsi que d'une éventuelle mise à l'enquête publique.

Le SEn souligne pour sa part que les informations contenues dans le rapport d'impact engagent le requérant et que les chiffres présentés ne sont pas seulement des hypothèses de trafic, mais bien des éléments de description du projet, dont les impacts sont ensuite mesurés en terme de nuisances. Les mouvements de poids lourds font partie intégrante du projet mis à l'enquête. Estimant que le projet ne respecte l'OPB qu'avec une faible marge, le service spécialisé considère comme justifié de fixer une limite aux mouvements des camions. Dans ce cadre, un contrôle de l'autorité ne vise qu'à s'assurer que les conditions fixées par la décision d'approbation sont respectées. Depuis l'entrée en vigueur de l'OPB, le seuil qui a été retenu au plan cantonal comme déterminant en relation avec l'application de l'art. 9 OPB est de 0,5 dB(A), ceci pour tous les projets impliquant du trafic. Les considérations de la recourante au sujet de la perception des nuisances ne sont, à son avis, pas pertinentes. Le seuil de 0,5 dB(A) représente un indicateur adéquat pour vérifier la conformité à l'art. 9 OPB depuis une vingtaine d'années et donc pour un nombre considérable de projets. Du point de vue de l'égalité de traitement, le SEn souligne qu'à la différence d'Aldi, la recourante a implanté son centre de

distribution sur des routes à proximité desquelles se trouvent des locaux sensibles au bruit. Il n'y a donc pas de discrimination ou de distorsion de la concurrence.

- En ce qui concerne le recours de X. et consorts, le SEn relève que, selon le droit fédéral, il n'est pas important que le trafic présente une régularité ou non. Seule la valeur totale annuelle de mouvements qui ont lieu durant les périodes de jour et de nuit est importante pour calculer la charge sonore selon l'OPB. Affirmant à nouveau que le projet litigieux ne respecte l'OPB qu'avec une marge très faible, le SEn souligne par ailleurs que, pour autant que les mouvements de trafic annoncés (et imposés) soient respectés, le projet est conforme à l'OPB. Il estime que le plus haut niveau possible de planification à prendre en considération pour un projet de centre de distribution est bien celui du plan spécial.

Le SPC considère qu'il est parfaitement possible de contrôler les charges de trafic en mettant en place des compteurs de trafic permanents (sur l'accès Lidl par exemple) ou en procédant à des estimations sur la base de périodes de comptage de référence au cours de l'année. Il relève également qu'il n'est pas possible d'obliger le trafic à être réparti de manière uniforme. Le SPC explique que, l'axe 2100 étant une route réalisée bien avant l'entrée en vigueur du RELR, son dimensionnement n'est pas remis en question tant qu'il ne pose pas de problème de capacité ou de sécurité pour les usagers. Ce n'est pas parce que le dimensionnement de la route ne répond pas aux dispositions de l'art. 24 RELR qu'il y a nécessairement un problème de sécurité. Les dimensions de l'axe 2100 sont conformes aux normes VSS en vigueur. De plus, seul un cas d'accident lors de croisement longitudinal a été recensé sur ce tronçon au cours des 5 dernières années et le véhicule fautif ne tenait pas sa droite. Du point de vue de la sécurité routière, la largeur de la route ne pose pas de problème. Les arguments des recourants relatifs à la largeur des poids lourds sont infondés. Conformément à la norme VSS SN 640 200a, relative aux profils géométriques types, les rétroviseurs notamment ne font pas partie des dimensions de base des véhicules, mais des marges de sécurité. Or, cette marge de sécurité "peut empiéter sur les éléments du profil en travers non destinés à la circulation" (trottoir, accotements herbeux, etc.) De plus, en ce qui concerne les lignes de bord, le SPC relève que celles-ci ne sont pas des délimitations constructives, ni des obstacles, qu'elles sont franchissables et ne réduisent qu'artificiellement la largeur effective de la route. Surtout, l'autorité souligne que l'axe 2100 supportait 6'500 véhicules par jour en 1995 et 9'500 en 2000, alors qu'en 2005, la charge avait baissé à 4'500 en raison de l'ouverture de l'autoroute A1. De plus, des aménagements (giratoires) ont été réalisés qui ont eu pour effet de diminuer les vitesses sur cet axe et donc d'améliorer la sécurité. En conséquence, le SPC confirme que le trafic prévu d'être généré par le centre de distribution (qui est très faible comparativement aux charges qui étaient par le passé supportées par cette route) est tout à fait supportable par l'infrastructure routière existante. D'éventuelles études de sécurité datant des années 90 sont aujourd'hui caduques en raison de l'évolution des charges de trafic et des nouveaux aménagements. Le SPC relève que la présence ou non de quelques camionnettes, qui ne sont pas des véhicules lourds et sont assimilées à des voitures lui paraît négligeable en ce qui concerne les nuisances et le trafic. Enfin, dans la mesure où les volumes de trafic véritablement générés peuvent être contrôlés a posteriori, après l'établissement du RIE, il est judicieux, à son avis, de conditionner l'approbation du plan spécial à une réactualisation du rapport d'impact en cas de dépassement des prévisions faites initialement.

Le Service des transports et de l'énergie s'est déterminé pour affirmer que la desserte de la zone d'activité est suffisante au sens de l'art. 87 al. 1 LATeC. En particulier, un arrêt des transports publics fribourgeois est aménagé à moins de 200 mètres de la zone d'implantation du centre logistique. Cette dernière est également traversée, mais n'est pas desservie par la ligne CFF 252 Yverdon – Payerne – Fribourg. Lidl a renoncé à utiliser le train pour ses transports, mais un raccordement ferroviaire de la zone est envisageable à plus long terme

- Enfin, pour répondre au recours de la Commune de Bussy, le SEn a souligné qu'il n'y avait pas lieu de se prononcer sur la comparaison de centres commerciaux avancée par la commune. Chaque projet est examiné sur les mêmes bases légales, mais la description des installations est de la responsabilité des requérants. Le SEn reconnaît que certains bâtiments de la Commune de Bussy sont soumis à des nuisances sonores importantes en relation avec l'exploitation de l'aérodrome militaire de Payerne et que des dépassement des valeurs limites d'immission évaluées sur la base de l'annexe 8 OPB sont présents. Les nuisances liées à l'exploitation du centre logistique tombent sous le coup de l'annexe 6 OPB et celles liées au trafic qui emprunte les voies de communication publiques sous l'annexe 3 OPB. S'il est évident que le cumul de nuisances sonores pouvant être en relation avec des sources sonores de type différents se traduit par une augmentation de la gêne des personnes concernées, il n'existe cependant pas de méthode qui permettrait de cumuler les nuisances. Pour cette raison l'évaluation des nuisances sonores a lieu de manière différenciée, selon l'annexe applicable.

Le SPC et le Service des transports et de l'énergie se sont également déterminés sur le recours de la Commune de Bussy. Leur intervention est quasiment la même que celle qui a été déposée suite au recours de X. et consorts.

J. Lidl Schweiz GmbH a répondu au recours de la Commune de Bussy pour conclure à son rejet et au recours de X. et consorts pour conclure à son irrecevabilité ou, subsidiairement, à son rejet, le tout sous suite de frais et dépens. Reprenant les arguments de son propre recours ainsi que partageant, pour le surplus, les avis de la Direction, la société a expliqué en particulier la manière dont elle organise la distribution de marchandises dans ses magasins. Elle estime en outre que les particuliers contestant son projet n'ont pas établi comme ils le devaient qu'ils seraient touchés plus que tout un chacun par une prétendue augmentation des nuisances.

La Commune de Sévaz s'est déterminée sur tous les recours. Appuyant pleinement la position de Lidl Schweiz GmbH, elle conclut à l'admission du recours de cette dernière, au rejet du recours de la Commune de Bussy dans la mesure où il est recevable et à l'irrecevabilité ou, subsidiairement au rejet, du recours de X. et consorts, le tout sous suite de frais et dépens.

La Commune de Bussy s'est déterminée sur le recours de Lidl Schweiz GmbH dont elle conclut au rejet, sous suite de frais et dépens.

K. Le 22 juillet 2008, Lidl Schweiz GmbH a réagi aux observations de la Direction en précisant qu'elle ne remet pas en cause les données de trafic du rapport d'impact. Elle confirme simplement que le respect de ces données ne peut être garanti pour toute la période de vie de l'ouvrage, qui devrait être d'au moins 20 à 30 ans.

L. Le 2 août 2008, X. et consorts ont également formulé des remarques concernant les observations de la Direction. Ils maintiennent, en les précisant, les critiques formulées précédemment.

e n d r o i t

1. a) Dans la mesure où tous les recours visant l'approbation de la modification du PAD "La Condémine" et du PS "LIDL" concernent un même complexe de faits et contiennent des griefs et arguments qui se recoupent, il se justifie de prononcer la jonction des causes 2A 07 108, 111 et 112 ainsi que 602 08 57, 60 et 62 conformément à l'art. 42 du code de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1).

b) Selon l'art. 85 al. 3 CPJA, en cas de décision rendue pendente lite, l'autorité de recours continue à traiter le recours dans la mesure où la nouvelle décision ne l'a pas rendu sans objet. Un nouvel échange d'écritures a lieu lorsque la nouvelle décision repose sur un état de fait notablement modifié ou crée une situation juridique sensiblement différente.

En adoptant une nouvelle décision d'approbation, le 22 février 2008, qui annule et remplace celle du 5 octobre 2007, la Direction n'a pas rendu sans objet les recours déposés contre la 1^{ère} décision. En effet, une bonne partie des griefs visant la décision du 5 octobre 2007 concerne également celle du 22 février 2008. En d'autres termes, sur les points où ils n'ont pas obtenu gain de cause, les recourants n'auraient pas eu besoin de déposer un nouveau recours. Même si la décision du 5 octobre 2007 a été annulée, les recours des 6 et 7 novembre 2007 gardent leur sens en tant que les griefs invoqués visent désormais la décision du 22 février 2008 (cf. ATF 113 V 237 concernant l'art. 58 al. 3 de la loi sur la procédure administrative fédérale qui a la même teneur que l'art. 85 al. 3 CPJA).

Cela étant, du moment que les recourants ont déposé de nouveaux recours contre la décision du 22 février 2008 en reformulant les griefs qu'ils avaient déjà fait valoir contre celle du 5 octobre 2007, la portée de l'art. 85 al. 3 CPJA est en l'espèce essentiellement formelle.

c) Lidl Schweiz GmbH et la Commune de Sévaz concluent à l'irrecevabilité des recours de X. et consorts pour défaut de qualité pour agir et mettent en doute la régularité des recours de la Commune de Bussy dès lors que cette dernière n'a pas produit le procès-verbal dans lequel la décision de recourir a été prise, procès-verbal qui permettrait de juger du respect des règles sur la récusation.

Dans la mesure où les recours de la Commune de Bussy et ceux de X. et consorts doivent de toute manière être rejetés, il est inutile de trancher la question de leur recevabilité.

2. Sous l'angle du bruit, il ressort clairement de l'étude d'impact que, s'agissant du centre d'exploitation lui-même, les valeurs de planification fixées par l'art. 7 OPB seront largement respectées. Cet aspect de l'installation ne pose pas de problème et n'est pas contesté par les recourants.

3. a) Selon l'art. 9 OPB, l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner: (lettre a) un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou (lettre b) la perception

d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement.

b) En l'occurrence, l'axe 2100, qui supporte environ 4'600 véhicules/jour, n'est pas actuellement une voie de communication nécessitant un assainissement. Il ressort par ailleurs du RIE que l'utilisation accrue de cette route par Lidl ne va pas entraîner une augmentation du bruit susceptible de dépasser les valeurs limites d'immission dans les locaux sensibles au bruit. Il s'ensuit que l'art. 9 OPB n'est pas applicable à cet axe. Peu importe que l'augmentation des nuisances liées au projet se révèle supérieure à 1 dB(A).

Il faut cependant remarquer que, de jour, le bâtiment n° 14 subit des nuisances de 64.2 dB(A) pour une valeur limite de 65 dB(A). La marge de sécurité n'est donc que de 0,8 dB(A).

c) Sur l'axe 2420, les valeurs limites sont déjà dépassées pour le bâtiment n° 11 avant la mise en œuvre du projet litigieux. Cet axe est donc actuellement déjà sujet à assainissement. Dans la mesure, cependant, où le trafic induit par Lidl ne provoquera qu'une augmentation du niveau sonore de 0,4 dB(A), il est admis que cette augmentation n'est pas perceptible au sens de l'art. 9 let. b OPB. Partant, cette disposition n'est pas applicable pour interdire le projet ou pour imposer à Lidl de participer à l'assainissement.

De plus, si l'on se réfère à la jurisprudence (DEP 1996 p. 253, DEP 2006 p. 149; ATF 1A.123/2003 du 7 juin 2004 consid. 3.52) et à la pratique des autorités fédérales (Checkliste für nicht UVP-pflichtige Nationalstrassenprojekte, mars 2008, Directives 18002, OFROU, p. 26), on doit considérer qu'au-dessous d'une augmentation d'1dB(A), l'augmentation n'est pas perceptible au sens de l'art. 9 let. b OPB. La pratique plus restrictive des autorités fribourgeoises qui tient compte des augmentations de bruit depuis 0,5 dB(A) n'est ainsi pas justifiée. Du moment que la limite de 1dB(A) a été admise par le Tribunal fédéral, il ne saurait être question pour le canton de poser des conditions plus strictes s'agissant de l'application d'une norme de droit fédéral.

Lidl Schweiz GmbH dispose dès lors d'une certaine réserve de mouvements, représentant 0,6 dB(A) d'augmentation des nuisances sonores sur l'axe 2420, avant d'atteindre le niveau perceptible et de déclencher la mise en œuvre de l'art. 9 OPB.

d) Par ailleurs, la jurisprudence a clairement établi que, faute d'outils scientifiquement sûrs et fiables, il n'est pas possible d'apprécier correctement le cumul de bruits de différents types. L'appréciation globale des nuisances prévue par l'art. 8 LPE se limite à la prise en considération de la somme des bruits de même genre conformément à l'art. 40 al. 2 OPB. En revanche les bruits relevant des différentes annexes de l'OPB s'apprécient séparément (ATF 126 II 522, consid. 37e p. 565; ATF 1A.123/2003, consid. 3.4).

C'est dès lors en vain que des recourants demandent qu'il soit tenu compte des nuisances provenant de l'aérodrome militaire de Payerne dans le calcul du niveau de bruit auquel la situation nouvelle créée par Lidl les expose.

e) Du moment que, pour déterminer les valeurs d'exposition au bruit du trafic routier, le calcul des nuisances sonores s'établit en fonction de la moyenne annuelle du trafic horaire entre 6 et 22 heures et entre 22 et 6 heures (Ch. 32 Annexe 3 OPB), les recourants ne peuvent pas exiger, sur la base du droit fédéral, que le trafic généré par le centre de distribution se répartisse de manière uniforme sur les périodes horaires considérées. Compte tenu de la fonction d'un centre de distribution, il ne fait aucun doute que les transports se concentreront notamment le matin. Cette situation n'est pas prise en

considération par l'OPB. C'est donc à juste titre que la Direction n'a pas intégré cette condition dans la décision attaquée.

f) En résumé, il faut constater que les règles relatives à la protection contre le bruit sont toutes respectées par le projet de centre de distribution, tel qu'il a été mis à l'enquête publique et décrit par le RIE.

4. a) Selon l'art. 10b al. 1 LPE, 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.

L'alinéa 2 du même article prévoit que 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: (lettre a) l'état initial; (lettre b) le projet, y compris les mesures prévues pour la protection de l'environnement et pour les cas de catastrophes; (lettre c) les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront.

b) Contrairement à ce que semble croire Lidl Schweiz GmbH, une étude d'impact n'est pas un document dont le contenu se résume à de simples hypothèses sujettes à variations. L'étude d'impact se rapporte à un projet concret qu'il appartient ensuite à l'autorité compétente d'apprécier sous l'angle de l'environnement et de concrétiser par une décision d'aménagement du territoire (plan, permis de construire). Si l'appréciation de l'influence du projet sur l'environnement implique nécessairement de faire des pronostics, en revanche la définition du projet à réaliser, objet du plan et du permis, doit être claire. La description du projet et le rapport d'impact ne portent que sur la variante retenue pour la mise à l'enquête publique.

Dans cette perspective, il est évident que toutes les procédures subséquentes de plan spécial et de permis de construire, qui s'appuient sur l'étude d'impact, n'ont de sens que si le projet mis en œuvre est bien celui qui a fait l'objet de cette étude. Si le requérant veut changer la donnée de base que constitue son projet, il doit recommencer à zéro ou, pour le moins, déposer une modification du projet, assortie d'une étude complémentaire, qui sera soumise à la procédure prévue.

Dans le cas particulier, se fondant sur la limite maximale de 800 mouvements de véhicules que comporte le PS "LIDL" avant approbation, Lidl Schweiz GmbH estime être en droit d'augmenter librement l'exploitation de son centre de distribution jusqu'à atteindre cette limite, quand bien même, le projet qu'elle a soumis à l'étude d'impact – et qu'elle confirme expressément – ne prévoit que 690 mouvements journaliers (450 véhicules légers et 240 poids lourds). Se fondant sur les pronostics de bruit effectués sur les axes utilisés par ses véhicules, elle estime qu'une éventuelle augmentation jusqu'à la limite prévue par le PS "LIDL" proposé n'est pas de nature à provoquer des nuisances insupportables pour le voisinage. Elle considère également qu'elle pourrait être amenée à dépasser la limitation à 12 mouvements de poids lourds pendant la période nocturne en moyenne annuelle sans que la législation sur la protection contre le bruit ne soit violée. En d'autres termes, elle se plaint que la Direction ait conditionné son approbation au respect des données d'exploitation qui lui ont été communiquées. Elle entend pouvoir augmenter librement son activité au-delà de ses propres indications, quitte à déposer dans ce cas un complément au rapport d'impact, permettant à l'autorité de prendre les mesures nécessaires s'il fallait constater un dépassement des valeurs limites.

Même si la position de la Direction et celle de Lidl Schweiz GmbH sont relativement proches quant à la nécessité d'effectuer un complément d'études en cas de dépassement des données ayant servi de base à l'EIE, il faut cependant constater qu'en limitant expressément les mouvements de poids lourds autorisés aux chiffres communiqués initialement par la requérante, la Direction a défini strictement la portée de son approbation. En d'autres termes, un dépassement du trafic annuel d'exploitation prévu dans l'EIE entraînera une violation du PS "LIDL". Pour être autorisé, ce dépassement devra faire l'objet d'une modification du plan, même si le volume supplémentaire du trafic n'entraîne aucun problème sous l'angle du droit de l'environnement.

Cette situation n'a rien de choquant. Du moment que le projet initial a été défini par la requérante, il est normal que l'autorité limite son approbation à ce qui a été demandé. A une autre échelle, il ne viendrait à l'idée de personne de prétendre qu'une autorisation de construire accordée pour un objet vaut également pour son extension future, sous prétexte que le résultat final sera de toute manière conforme au droit. Le principe de base qui limite la portée de l'autorisation au projet qui a été présenté à l'autorité vaut d'autant plus pour un centre de distribution soumis à une EIE et devant nécessairement faire l'objet d'un plan spécial. Les données d'exploitation font partie intégrante du centre de distribution autorisé et ne sont pas des variables susceptibles d'être modifiées selon le bon vouloir de l'exploitant. Dès l'instant où elles sont intégrées au projet, ces données d'exploitation ne peuvent pas être dépassées, sous peine de le dénaturer. L'autorité intimée n'a donc pas violé la loi en exigeant leur respect. Sa démarche qui se rapporte à l'objet même de la demande de Lidl dispose par définition d'une base légale suffisante. Le respect ou non des valeurs limites du droit de l'environnement n'a rien à voir avec cette problématique.

Si la limitation aux données d'exploitation qu'elle a elle-même fournies ne convient pas à Lidl Schweiz GmbH, rien ne l'empêche d'introduire une nouvelle procédure pour augmenter les mouvements pris en considération.

c) Au demeurant, compte tenu du comportement bizarre de l'intéressée qui attaque une décision reprenant ses propres données, tout en confirmant expressément leur véracité, on ne peut s'empêcher d'avoir des doutes sur sa réelle motivation. Dans cette perspective, on ne saurait ignorer que, pour une installation comparable, son concurrent Aldi a présenté des chiffres de trafic plus importants, notamment en indiquant que 20 % du trafic poids lourds s'effectuera de nuit. Malgré toutes les dénégations de Lidl quant à la pertinence d'une telle comparaison, il n'en demeure pas moins qu'actuellement l'intéressée se bat pour faire supprimer la limitation de 12 mouvements nocturnes en moyenne annuelle prévue dans la décision attaquée. De même, elle demande de supprimer la limite globale en moyenne annuelle de 240 mouvements de camions par jour, sur 6 jours d'activité par semaine. Elle entend pouvoir augmenter selon son libre choix le nombre de mouvements, l'autorité étant réduite à n'intervenir que si ceux-ci dépassent les valeurs limites d'immission. De nuit, Lidl désire n'être restreinte que par la législation sur la circulation routière. Ce procédé constitue un indice sérieux que ce qui a été décrit pour faire passer le projet ne correspond pas à la volonté véritable de la requérante.

Si, parallèlement, on tient compte du fait que, sur les axes utilisés, le respect des valeurs limites d'immission ne présente pas une marge de sécurité aussi importante que veut bien le faire croire Lidl, on ne peut que suivre l'autorité intimée lorsqu'elle limite la portée de son approbation au projet qui lui a été effectivement soumis et qui a seul fait l'objet de l'EIE.

Cette mesure de précaution est indispensable pour laisser à l'autorité le contrôle de la situation, sans s'en remettre aveuglément au bon vouloir de Lidl. Dans cette logique, il est

étonnant que la Direction, qui a fixé strictement le nombre de mouvements admis dans le cadre du plan spécial, n'ait pas déterminé par la même occasion les moyens de contrôle à mettre en œuvre pour s'assurer du respect des conditions posées. Du moment que plusieurs solutions sont possibles pour garantir un contrôle effectif du trafic annuel (cf. observations du SPC du 12 juin 2008, p. 2 "Limitation du trafic"), il convient de laisser à l'autorité intimée le choix de la mesure. Cette décision d'exécution peut être prise indépendamment de la procédure d'approbation du plan spécial ou de la procédure de permis de construire.

d) Au vu de ce qui précède, il ne saurait être question d'une quelconque inégalité de traitement ou discrimination de Lidl par rapport à ses concurrents. La situation géographique des centres et les données d'exploitation communiquées sont différentes. De plus, dans le cas de Lidl, des doutes existent quant à ses intentions véritables qui justifient de se montrer particulièrement prudent.

e) Il est vrai que le texte de la seconde condition posée par la Direction relatif au rapport d'impact complémentaire à établir en cas de dépassement du trafic prévu est ambigu. Du moment que la Direction considère que les données d'exploitation font partie de la définition de base du projet, un dépassement du nombre de mouvements autorisé entraîne une violation du plan spécial. Cela impose nécessairement soit une modification de l'exploitation (pour revenir aux chiffres autorisés), soit une modification du plan spécial, indépendamment des questions d'environnement. Le critère du respect du plan spécial est ainsi le nombre de mouvements enregistré et non pas le respect des valeurs limites. Il est incontestable cependant que l'ampleur de la modification éventuelle du plan spécial dépendra de l'existence d'une violation ou non des valeurs limites d'exposition. C'est dans ce sens qu'il convient d'interpréter la condition relative au dépôt d'un rapport d'impact complémentaire. Ce rapport permettra à l'autorité de juger des mesures nécessaires pour autoriser une éventuelle modification du plan spécial.

Du moment que la volonté de la Direction de limiter strictement le nombre de mouvements à celui qui a été pris en considération pour établir l'étude d'impact est clairement établie, il importe peu que la condition relative au rapport d'impact complémentaire n'ait pas été rédigée de la manière la plus conséquente.

5. Les autres griefs invoqués par la Commune de Bussy et X. et consorts sont sans pertinence.

a) Du moment qu'il a été vu ci-dessus que le projet litigieux est strictement limité aux données d'exploitation qui ont été prises en considération dans l'étude d'impact, les critiques des recourants visant une irrégularité dans le rapport d'impact, qui ne tiendrait pas compte des intentions cachées de Lidl, doivent être rejetées. En effet, aucun indice ne laisse apparaître que les chiffres pris en considération dans l'EIE auraient été mal évalués ou que les conclusions tirées seraient erronées, notamment en ce qui concerne le niveau des nuisances sonores retenues. L'étude d'impact est correcte par rapport aux chiffres communiqués par Lidl. Les conditions posées par la Direction permettent en outre d'exclure l'incertitude dénoncée par les recourants quant à la réalité de ces chiffres puisque l'entreprise ne peut pas les dépasser sans violer la planification en vigueur. Si le nombre de mouvements de véhicules générés par le centre de distribution devait dépasser le maximum prescrit, une procédure de modification du PS "LIDL" devra être entreprise dans laquelle les personnes concernées pourront faire valoir leurs droits.

Partant, les recourants se plaignent en vain d'une violation des règles sur l'étude d'impact. Au demeurant l'art. 5 OEIEP qu'ils invoquent n'impose pas de tenir compte de l'ampleur maximale potentielle d'un projet, mais impose d'effectuer l'EIE au plus haut niveau possible de planification, ce qui n'est pas la même chose. Or, en l'espèce, le plan spécial est l'outil de planification adéquat pour juger de l'admissibilité du projet sous l'angle de la protection de l'environnement (art. 5 al. 2 let. b OEIEP en relation avec l'art. 67 LATeC).

Il convient de constater, par ailleurs, que les camionnettes sont assimilées à des voitures (ch. 32 al. 3 et 4 Annexe 3 OPB) et que, selon l'appréciation de l'autorité spécialisée (qu'aucun indice objectif ne contredit), leur influence est négligeable en ce qui concerne les nuisances et le trafic occasionnés sur les axes pris en considération.

b) Il n'est pas contesté que l'axe 2100 ne présente pas la largeur minimale requise par l'art. 24 RELR pour les routes cantonales. Cette circonstance est sans influence sur l'admissibilité du projet litigieux dès lors que cette route, qui existait déjà au moment de l'entrée en vigueur du règlement, ne présente aucune dangerosité particulière qui imposerait son assainissement immédiat du point de vue de la sécurité routière. S'il y avait effectivement des difficultés particulières de croisement pour les poids lourds, cette situation se retrouverait dans les statistiques puisque cet axe est actuellement ouvert à la circulation. Or, il ressort des observations du SPC qu'un seul accident de ce type a eu lieu au cours des 5 dernières années, accident qui était dû au fait que le véhicule fautif ne tenait pas sa droite. Du moment que la même autorité spécialisée indique – sans être contredite – que les normes VSS sont respectées par cet axe routier, il n'existe aucun motif particulier lié aux accès pour refuser le PS "LIDL". La non-conformité à l'art. 24 RELR n'a pas pour conséquence de bloquer l'utilisation de la route, mais imposera de redimensionner celle-ci lorsqu'il faudra la rénover dans un avenir plus ou moins lointain. Aucune urgence liée à la sécurité routière n'impose de procéder sur le champ à ces travaux, qui, de toute façon, sont étrangers à la présente procédure.

Pour le surplus, s'agissant de la largeur des camions, de la prise en considération des rétroviseurs et de l'empiètement sur la ligne de bord de la chaussée, il y a lieu de se référer à nouveau aux observations détaillées du SPC pour constater que la configuration de l'axe 2100 est suffisante et permet son usage par les poids lourds.

c) Il ne se justifie pas d'intégrer dans l'examen des conditions de circulation les études qui auraient été réalisées avant l'ouverture de l'autoroute. Il est établi en effet que l'ouverture de l'autoroute A1 et la création de modérateurs de trafic ont totalement modifié les données de trafic, de sorte que les documents dont la consultation est demandée les recourants X. et consorts sont de toute manière obsolètes. Le fait que ces derniers aient prétendument payé une part des modérateurs de trafic n'interdit pas de tenir compte de ces ouvrages dans l'appréciation de la dangerosité de la route.

Le fait que les extraits de carte utilisés pour l'EIE datent d'une dizaine d'années et ne montrent pas l'état actuel des constructions ne signifie pas que les autorités se soient trompées dans l'appréciation de la situation réelle. Aucun indice ne laisse penser que les décisions et préavis ne tiennent pas compte de la réalité des choses.

d) C'est en vain également que les recourants se plaignent du non-respect du plan directeur cantonal. Il faut rappeler à cet égard que le PS "LIDL" s'intègre au PAD "La Condémine" qui lui-même est compris dans la zone d'activité du plan d'affectation des zones en vigueur. Si les recourants estiment que les axes amenant à la zone d'activité ne sont pas conformes aux principes fixés dans le plan directeur cantonal, ils devaient

contester le plan d'affectation de 2001, approuvé le 17 avril 2002, et remettre en cause le principe même de l'aménagement d'une telle zone. Ils sont forclos pour s'en plaindre dans le cadre du plan spécial qui ne constitue qu'une modalité d'exécution de la zone d'activité. Du moment que la zone d'activité de Sévaz est définie comme une zone d'activité d'importance cantonale depuis 1998, ils pouvaient se rendre compte au moment de la révision du PAL que celle-ci n'était pas située sur un axe d'importance cantonale, tel qu'ils interprètent cette notion. Faute d'avoir contesté le plan des zones alors qu'ils le pouvaient, les recourants ne remplissent pas les conditions pour remettre en cause la réglementation du PAL à l'occasion de la mise à l'enquête de l'acte de planification de niveau inférieur que constitue le plan spécial (cf. P. ZEN-RUFFINEN, C. GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berne 2001, ch. 1636).

Quant à la modification du PAD "la Condémine", il faut constater qu'elle n'a, au niveau de la planification, qu'une importance insignifiante, de sorte que les recourants ne peuvent pas se raccrocher à cette modification du PAD pour remettre en cause la validité de la zone d'activité figurant au PAL.

Au demeurant, il est douteux que l'annexe 7, cahier 4 du Plan directeur cantonal s'applique à un centre de distribution de marchandises. Les grands générateurs de trafic visés sont principalement ceux vers lesquels les usagers, en grands nombre, peuvent se rendre soit au moyen de leur véhicule privé, soit, dans l'idéal, par des transports en commun. On ne voit pas le sens d'imposer la présence de transports en commun performants à proximité d'un centre de distribution.

e) Les recourants se trompent également lorsqu'ils affirment que l'autorité intimée aurait commis un excès négatif de son pouvoir d'examen de l'opportunité en approuvant un projet contraire aux principes de l'aménagement du territoire. Ils perdent de vue que le centre de distribution litigieux est conforme à la zone d'activité en vigueur et respecte les règles sur la protection de l'environnement. En d'autres termes, pour autant que les conditions légales soient respectées, Lidl a en principe un droit à s'implanter dans le secteur. Dès lors qu'il a été vu précédemment que, selon le droit fédéral, il n'est pas tenu compte du bruit de l'aérodrome pour calculer la charge du bruit routier, l'autorité n'avait pas de marge de manœuvre pour aggraver les conditions liées aux nuisances sonores du projet sous couvert du contrôle de l'opportunité.

Par ailleurs, du moment que Lidl dispose pour l'essentiel d'une flotte de camions et que son installation respecte l'OPB, il n'y a pas de motif suffisant pour imposer l'usage du rail. Dans cette optique, la Direction pouvait raisonnablement considérer que, sous l'angle du principe de la prévention, il suffit en l'espèce qu'un raccordement ultérieur au rail soit possible pour approuver le plan spécial. On ne voit pas comment, sous prétexte de faire usage de son pouvoir d'examen de l'opportunité, l'autorité intimée aurait pu imposer en l'espèce un moyen de transport en se fondant uniquement sur les principes d'aménagement alors même que les règles d'aménagement et de protection de l'environnement sont toutes respectées par le projet présenté.

6. Mal fondés, les recours doivent être rejetés dans la mesure où ils sont recevables.

006.8; 206.7; 206.1; Lidl