

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2009.132 vom 21. Mai 2010

Ne Jurisprudence Adm, 2010-05-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2009.132

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2009.132 du 21 mai 2010

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2009.132 del 21 maggio 2010

Regeste

Notion d'accès suffisant. Un chemin rectiligne d'une longueur de 230m et d'une largeur de 3.95m à 4.68m constitue un accès suffisant à une zone d'habitation comprenant une crèche destinée à accueillir 125 enfants, grâce à un réaménagement de la chaussée mettant en place diverses mesures de modération de trafic. Prise en compte d'une étude de trafic réalisée par un bureau privé.

Volltext

A.

Le 9 décembre 2008, A. (ci-après : la société) a déposé une demande de sanction définitive pour la reconversion de l'ancien bâtiment industriel "Les Indiennes" en crèche privée, destinée à accueillir 125 enfants. Ce bâtiment se trouve sur les articles xxx, yyy et zzz du cadastre de W., situés en zone d'ancienne localité (ZAL) et en zone de verdure selon le plan d'aménagement communal du 12 juin 1996.

En rapport avec ce projet, le Conseil communal de W. a déposé le 2 mars 2009 une demande de sanction définitive pour le réaménagement du chemin des U., qui appartient au domaine public communal. Cette artère relie le bâtiment "Les Indiennes" et plusieurs autres parcelles à la route de Cortaillod. Le projet de réaménagement consiste à supprimer les places de stationnement existant le long du chemin des U. au profit d'un trottoir, d'une largeur d'1,50 m dans la partie ouest et d'1m dans la partie est. Divers éléments modérateurs de trafic sont prévus le long du chemin. Il s'agit d'une part de 4 bandes pourvues d'un revêtement minéral et légèrement surélevées, situées à une distance d'environ 50 mètres l'une de l'autre, destinées à éviter le croisement des véhicules aux endroits les plus étroits de la chaussée. D'autre part, des plates-formes surélevées ("gendarmes couchés") doivent être installés à chaque intersection du chemin des U. avec d'autres tronçons, y compris au carrefour avec la route de Cortaillod. Ces aménagements résultent d'une étude de trafic réalisée par le bureau d'urbanisme Urbaplan, à Neuchâtel, sur mandat de la commune. L'étude a fait l'objet d'un rapport d'Urbaplan (ci-après : rapport Urbaplan), daté de janvier 2008.

B.

La mise à l'enquête publique de ces projets a suscité diverses oppositions, notamment de la part de Mmes A. et consorts, propriétaires de parcelles bordant le chemin des U. (ci-après : les opposants, respectivement les recourants). Ceux-ci ont allégué que le chemin des U. ne serait pas à même d'absorber le surcroît de trafic dû aux usagers de la crèche. Ils ont invoqué un manque de sécurité pour les piétons et les cyclistes et un accroissement des nuisances au niveau du bruit et de la pollution. Par ailleurs, ils ont signalé que le réaménagement du chemin entraînerait la disparition des places de parc situées le long de

celui-ci et que celles-ci ne seraient pas remplacées.

Le Conseil communal a levé les oppositions par décisions du 30 septembre 2009, en soulignant qu'il avait étudié diverses variantes de desserte pour la crèche. Il a considéré que selon le préavis du 22 juin 2009 du service cantonal des ponts et chaussées (ci-après : SPCH), le réaménagement du chemin des U. respectait les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), permettrait d'absorber le trafic généré par la crèche et renforcerait la sécurité des piétons grâce à la création du trottoir. Le Conseil communal a dès lors retenu que cette artère constituait un accès suffisant au sens de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), du 22 juin 1979 et de la loi cantonale sur les constructions (LConstr.), du 25 mars 1996.

En ce qui concerne les nuisances sonores dues au trafic, il a rappelé que le degré de sensibilité au bruit II (DS II) s'appliquait à la plupart des parcelles des opposants, tandis que le DS III devait être respecté pour le chemin des U.. Il a constaté que selon l'étude de trafic d'Urbaplan, les valeurs de planification correspondant à ces degrés de sensibilité seraient respectées, bien que le trafic généré par la crèche ne soit pas négligeable. Il a ajouté que le service de la protection de l'environnement (désormais service de l'énergie et de l'environnement, ci-après : SENE) n'avait pas formulé d'autre remarque à ce sujet; il en a déduit que ce service partageait les conclusions de l'étude de trafic. Enfin, il a précisé que la construction d'une crèche n'était pas soumise à une étude de l'impact sur l'environnement en vertu du droit fédéral.

Quant à la question des places de parc, le Conseil communal a exposé que la collectivité n'avait pas l'obligation de mettre à la disposition des privés des places de stationnement sur le domaine public, mais qu'il appartenait aux propriétaires de chaque bâtiment de créer pour les résidents un nombre de places suffisant sur domaine privé. Il a néanmoins signalé que la commune avait aménagé des places de parc publiques proches de leurs parcelles, à savoir des places limitées à 10 heures de stationnement sous le viaduc de l'autoroute, ainsi que des places Park & Ride et avec parcomètre à l'arrêt des Transports neuchâtelois (TN).

Le 30 septembre également, le Conseil communal a notifié un permis de construire à l'architecte auteur du projet de crèche, ainsi qu'une décision spéciale du 14 septembre 2009 du Département de la gestion du territoire (ci-après : département) approuvant diverses dérogations à la loi sur les constructions et au règlement d'aménagement communal pour ce projet.

C.

Dans un mémoire commun du 22 octobre 2009, les opposants ont recouru contre les décisions levant leurs oppositions, en demandant que leurs causes soient jointes. Citant diverses jurisprudences relatives à l'équipement des terrains en voies d'accès, ils allèguent que la largeur du chemin des U., qui atteint à ce jour 5,53m, sera réduite à 4 ou 4,5m avec le projet de réaménagement. Ils jugent ces dimensions insuffisantes pour absorber le trafic à destination des immeubles locatifs riverains et celui résultant de l'exploitation de la crèche, qu'ils estiment supérieur à 600 passages par jour, concentrés sur les heures auxquelles les parents viendront amener et rechercher leurs enfants. Il leur semble que les véhicules pourront empiéter sur le trottoir en cas de besoin, de sorte que la sécurité des piétons, par exemple de M. C. qui souffre de cécité, ne sera pas assurée. Ils craignent particulièrement les croisements des véhicules des parents de la crèche, qui emprunteront le chemin aux mêmes heures, seront pressés par leurs obligations professionnelles et ne disposeront

d'aucune place d'évitement. Selon eux, cette situation provoquera un encombrement de la chaussée, qui pourrait empêcher l'accès des véhicules de sécurité tels que l'ambulance ou le service du feu. Par conséquent, ils sont d'avis que le chemin des U. est d'ores et déjà "à la limite de la saturation" et ne saurait constituer un accès suffisant à la future crèche, d'autant plus qu'il est déjà bordé de plusieurs garages qui ne disposent pas d'un éclairage public. Dans ces conditions, ils soutiennent que les décisions attaquées, qui se réfèrent au préavis "abstrait" du SPCH, sont insuffisamment motivées. Ils invoquent enfin les nuisances sonores et la pollution qui résulteront de l'augmentation du trafic.

Ils concluent à l'annulation des décisions attaquées et au rejet des demandes de permis de construire présentées pour la crèche et pour le réaménagement du chemin des U., le tout sous suite de frais. Ils sollicitent une vision locale et une expertise du trafic sur le chemin précité, réalisée par un ingénieur.

D.

Par décision du 6 novembre 2009, le service juridique de l'Etat, chargé de l'instruction du dossier, a joint les causes et a sollicité des recourants le versement d'une avance de frais de 1'100 francs, dont ils se sont acquittés le 18 novembre 2009.

E.

Le 16 décembre 2009, le Conseil communal a conclu au rejet du recours, en développant ses arguments relatifs au respect des normes VSS. Ses observations seront reprises ci-après dans la mesure nécessaire. Il en ira de même des observations de la société, qui a implicitement conclu au rejet du recours le 11 décembre 2009. Quant au département, il a conclu au rejet du recours sans formuler d'observations, par mémoire du 15 décembre 2009.

F.

Le 22 décembre 2009, le Conseil communal a déposé une requête tendant au retrait de l'effet suspensif au recours. Le 13 janvier 2010, le département a déclaré s'en remettre à l'appréciation de l'autorité de céans à ce sujet. Quant à la société, elle a également conclu au retrait de l'effet suspensif, le 14 janvier 2010. L'autorité de céans a rejeté la requête du Conseil communal par décision incidente du 3 février 2010. Cette décision n'a pas fait l'objet d'un recours.

G.

Une vision locale a eu lieu le 23 février 2010. Après cette séance, les recourants ont eu l'occasion de consulter l'étude de trafic d'Urbaplan, dont ils n'avaient pas pris connaissance lors de l'enquête publique. Ce document et le procès-verbal de la vision locale ont suscité des observations de la part de deux recourants, le 10 mars 2009. Leurs remarques seront reprises ci-après, dans la mesure nécessaire.

Considérant en droit:

1.

Le recours a été déposé dans les formes et délai légaux. Par ailleurs, les recourants sont tous propriétaires, habitants ou usufruitiers d'immeubles situés en bordure du chemin des U.. Dès lors, ils subiront davantage que quiconque l'augmentation de trafic générée par la crèche, liée au réaménagement du chemin des U.. Ils possèdent donc la qualité pour recourir au sens de l'article 32, lettre a de la loi sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA), du

27 juin 1979 (RJN 2001, p. 268).

Le recours doit dès lors être déclaré recevable.

2.

2.1.

Une autorisation de construire n'est délivrée que si la construction ou l'installation en cause est conforme à l'affectation de la zone et si le terrain est équipé (art. 22, al. 2 LAT). Un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées (art. 19, al. 1 LAT). Cette disposition est directement applicable et les cantons ne peuvent pas définir différemment la notion d'équipement. Ils ne peuvent donc pas prévoir d'autres exigences pour que la condition de l'article 22, alinéa 2 LAT soit remplie. Règle de principe, l'article 19, alinéa 1 contient des notions juridiques indéterminées, qu'il appartient au droit cantonal et à la jurisprudence de concrétiser. La LAT n'indique pas, notamment, à quelles conditions les voies d'accès et les conduites sont adaptées ou suffisantes (ATF 123 II 350, consid. 5b; Jomini, Commentaire LAT, No. 10 ad art. 19).

2.2.

La loi n'impose pas de voies d'accès idéales. Il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Ainsi, une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic, possibilités de croisement suffisantes) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (RDAF 2004 I 204; 1999 I 222, consid. 2d; RJN2001, p. 276). L'accès des services de secours (ambulances, service du feu) doit être assuré. En outre, une voie d'accès est adaptée lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'aménagement communal, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage. Enfin, l'équipement n'est pas adapté lorsque l'utilisation des voies d'accès provoque des nuisances incompatibles avec la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), du 7 octobre 1983 (Jomini, op. cit., N. 20 ad art. 19).

Les notions de commodité et de sécurité d'un accès doivent être examinées au regard des normes VSS. Celles-ci sont systématiquement appliquées par les tribunaux pour l'examen des questions liées aux infrastructures routières, car elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés et peuvent donc être prises en compte comme avis d'experts (RJN 2001, p. 269/270; RDAF 2006 I 217; 1993, p. 292, p. 224).

2.3.

Ces différents principes sont repris dans la législation cantonale. L'article 109 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991, oblige les communes à équiper la zone d'urbanisation, notamment en voies d'accès (al. 1) et subordonne la construction de tout bâtiment à la réalisation de ces équipements (al. 3). L'article 69 du règlement d'exécution de la LCAT (RELCAT), du 16 octobre 1996 précise que les voies d'accès doivent tenir compte, notamment, de la sécurité de tous les usagers. Quant à l'article 70 RELCAT, il définit la largeur des chaussées, en réservant au surplus l'application des normes VSS. Enfin, l'article 9 LConstr. rappelle que compte tenu de l'importance des constructions et installations, les accès à la voie publique doivent garantir la sécurité des piétons et celle de la circulation routière, ainsi que l'intervention des services publics.

2.4.

Dans la pratique, il a été jugé qu'un passage d'une largeur de 3m n'était pas suffisant pour desservir sept immeubles locatifs comprenant 137 logements (RJN 5 III 530); qu'un chemin privé en terre battue de 3,5m, conduisant à quatre villas, n'était pas suffisant pour desservir une nouvelle construction de huit logements, en particulier en raison de sa configuration (angle droit par rapport à la voie publique) qui exigeait des manœuvres de la part des véhicules lourds des services publics qui s'y engageaient (RJN 1990, p. 185); qu'un chemin d'une longueur de 190m, d'une largeur de 2,8m au maximum, escarpé et en devers dans un coteau très raide n'était pas suffisant pour absorber un surcroît de trafic dû à 14 places de stationnement (RDAF 1992, p. 211); qu'une route collectrice d'une largeur de 4 à 5m dépourvue de trottoir, sur laquelle 1'100 véhicules passaient quotidiennement, n'était pas en mesure d'absorber de façon satisfaisante le trafic supplémentaire qu'engendrerait un lotissement de 27 unités d'habitation (RJN 2001, p. 266); qu'un chemin d'une longueur de 245m ouvert à l'usage commun, en particulier aux véhicules agricoles et aux promeneurs, était suffisant pour assurer la desserte d'un quartier d'habitation d'environ 10'000 m² en cours d'aménagement, en dépit d'une largeur de 3,3m et d'un revêtement usagé, à mesure que les bas-côtés peuvent servir au croisement (ATF non publié du 30 septembre 2003 1P.375/2003); et enfin qu'un chemin d'une largeur de 3,5m sur une longueur de 130m, rectiligne et offrant une bonne visibilité, mais ne permettant aux véhicules de croiser qu'à ses deux extrémités, permettait de desservir un quartier de 35 logements (arrêt du Tribunal administratif du 27 octobre 2005 en la cause J.-P. P. contre commune d'Auvernier, Département de la gestion du territoire et F. SA).

3.

3.1.

Les recourants estiment que les décisions attaquées sont insuffisamment motivées, dans la mesure où elles se réfèrent au préavis "abstrait" du SPCH.

Selon la jurisprudence, le droit d'être entendu comporte notamment l'obligation pour l'auteur d'une décision de motiver cette dernière, afin que ses destinataires et toutes les personnes intéressées puissent la comprendre et l'attaquer utilement en connaissance de cause s'il y a lieu, et qu'une instance de recours soit en mesure, si elle est saisie, d'exercer pleinement son contrôle (cf. ATF 126 I 15 consid. 2a/aa, 97 consid. 2b; 125 II 369 consid. 2c; 124 II 146 consid. 2a; 124 V 181 consid. 1a).

En l'occurrence, les décisions attaquées sont assez brièvement motivées quant à la capacité du chemin des U. à absorber le trafic supplémentaire résultant de l'exploitation de la crèche.

Toutefois, le Conseil communal a indiqué les éléments sur lesquels il s'est basé pour rendre ses décisions, en particulier les normes VSS et le préavis du SPCH. Ces mentions ont permis aux recourants de développer leurs arguments dans leur recours. Elles ont par ailleurs été complétées dans les observations du Conseil communal. L'ensemble de ces informations permet à l'autorité de céans d'exercer son contrôle. On ne saurait donc considérer que les décisions attaquées souffrent d'un défaut de motivation.

3.2.

Il a été constaté lors de la vision locale que le chemin des U. est un tronçon parfaitement rectiligne et que cette disposition permet d'assurer aux automobilistes une bonne visibilité sur toute la longueur de l'artère. Celle-ci atteint environ 230m selon une note d'Urbaplan du 18 novembre 2008, jointe à un avant-projet de réaménagement du chemin des U. (ci-après : note Urbaplan). Le fait que des véhicules parquent actuellement de chaque côté de la rue diminue dans une certaine mesure cette visibilité (cf. photographies annexées au procès-verbal de la vision locale). Toutefois, cette situation disparaît dans le projet de réaménagement, qui prévoit la suppression du stationnement le long de la rue. Quant à la vitesse, elle sera limitée à 30 km/h. Le chemin des U. n'a qu'une importance de quartier dans le réseau routier. Sa fonction est celle d'une route de desserte, à savoir relier des parcelles ou des bâtiments aux routes collectrices (cf. norme VSS 640 045). En effet, il se termine en cul-de-sac et dessert actuellement des habitations abritant 174 personnes, qui génèrent environ 400 mouvements de véhicules par jour.

Viendront s'y ajouter le trafic lié à la crèche et au musée du tramway qui sera aménagé tout près. Selon l'étude d'Urbaplan, les trajets en direction de la crèche entraîneront un trafic supplémentaire concentré en journée et en semaine de 520 mouvements, voire de 690 mouvements par jour dans l'hypothèse la plus pessimiste. Pour le musée de tramway, le trafic supplémentaire est évalué à 80 mouvements par jour pour les voitures et 4 mouvements pour les cars de visiteurs; cette circulation sera toutefois concentrée sur les week-ends. Le trafic sur le chemin des U., en moyenne répartie sur 7 jours, passera donc selon les estimations d'Urbaplan à 796 mouvements par jour, ou 917 mouvements dans une hypothèse pessimiste (cf. rapport Urbaplan, p. 9 à 12). Il apparaît donc que l'augmentation de circulation due à la crèche n'est pas négligeable; tant le rapport Urbaplan que les décisions attaquées l'admettent, de même que la nécessité de procéder à un réaménagement adapté du chemin des U. pour tenir compte de cette nouvelle situation.

Ces données et les autres informations figurant dans le rapport Urbaplan ne sont pas contestées par les recourants. Elles émanent d'un expert possédant les compétences professionnelles adéquates et rien ne permet de penser qu'elles ne sont pas complètes et fiables. Il convient dès lors de s'y référer dans la présente décision (Bovay, Procédure administrative, Berne 2000, p. 191). Par ailleurs, pour les raisons qui viennent d'être évoquées, il n'y a pas lieu d'ordonner une autre expertise d'ingénieur, requise par les recourants dans leur mémoire (cf. art. 14 LPJA).

3.3.

Sur le plus long tronçon du chemin des U., dans sa partie est (secteur A mentionné en p. 19 du rapport Urbaplan), il est prévu d'aménager un trottoir d'une largeur d'1m. Dans ce secteur, selon le plan mis à l'enquête publique, la largeur de la chaussée ouverte à la circulation varie de 4.27m à 4.68m, sauf en un point très localisé où elle se ressert à 3.96m. Comme la circulation se déroule dans les deux sens, ces dimensions apparaissent comme

modestes eu égard aux gabarits mentionnés dans la norme VSS 640 201 (1m à 1,2m pour les piétons; 2,2m à 3m pour les voitures de tourisme). Toutefois, 2 bandes minérales limitent la largeur de la chaussée à 3m, à une distance d'environ 50m l'une de l'autre, dans le but de limiter la vitesse et d'obliger à la prudence lors de croisements de véhicules. En effet, à ces endroits, deux véhicules légers ne pourront croiser qu'à une vitesse très réduite. Le SPCH a reconnu ces mesures, auxquelles s'ajoute la présence de gendarmes couchés aux intersections, comme conformes aux normes VSS en matière de conception de l'espace routier et de modération du trafic (normes No 640 211 à 214). Elles correspondent aux critères d'aménagement des voies d'accès énoncés par l'article 69 RELCAT, qui commande en particulier de tenir compte de la sécurité des usagers et de la modération de la circulation (al. 2, litt. a et d).

Dans le secteur B mentionné en page 19 du rapport Urbaplan, la largeur du trottoir est d'1.5m et celle de la chaussée d'environ 3.95m selon le plan mis à l'enquête publique. Sur un tronçon de quelques mètres, aucun croisement ne sera possible vu la présence du trottoir, d'une bande minérale et d'un gendarme couché à une intersection. Le secteur B représente le passage le plus critique pour la circulation le long du chemin des U.. Toutefois, il ressort de ce qui précède que des mesures adéquates ont été prévues pour assurer un maximum de sécurité.

La création d'un trottoir et les mesures précitées de modération de trafic amélioreront considérablement la sécurité des piétons par rapport à la situation actuelle. Certes, en cas de croisement avec un poids lourd sur certains tronçons, l'un des véhicules devra mordre sur le trottoir (cf. note Urbaplan, p. 1 et procès-verbal de la vision locale, ch. 6, p. 4). La vitesse limitée à 30 km/h, les mesures de ralentissement du trafic et la très bonne visibilité permettent toutefois d'affirmer que les usagers pourront bien anticiper leurs manœuvres et réagir de manière adéquate.

Par ailleurs, il a été vérifié lors de la vision locale que la visibilité au carrefour du chemin des U. avec la route de Cortaillod est excellente. Selon le SPCH, aucun problème particulier du point de vue du trafic n'a été signalé à cet endroit, bien que le trafic journalier moyen sur la route cantonale précitée atteigne 7'900 véhicules (cf. procès-verbal de la vision locale, ch. 8, p. 5; message électronique du SPCH au service juridique, du 8 mars 2010). Les craintes des recourants relatives à des difficultés pour s'engager sur la route de Cortaillod ne sont donc pas de nature à faire obstacle aux projets litigieux.

Enfin, le préavis de synthèse du 14 septembre 2009 du service de l'aménagement du territoire précise que pour le bureau de la prévention, le chemin des U. doit avoir une largeur minimale de 3.5m sans obstacles médians dont la hauteur dépasserait 10 cm, de manière à permettre l'accès des véhicules de sécurité. Comme l'a fait remarquer le Conseil communal dans ses observations, ces conditions sont remplies, dès lors que selon les profils type du plan mis à l'enquête publique, la hauteur du trottoir sera de 6cm et celle des bandes minérales de 10cm.

En résumé, en ce qui concerne la sécurité et la fluidité du trafic, le projet litigieux offre un compromis acceptable, la faible largeur du chemin des U. étant compensée par la création d'un trottoir, des mesures de modération du trafic et une très bonne visibilité. Selon le rapport Urbaplan, des pics de trafic liés à l'exploitation de la crèche, se montant à 180 mouvements entre 8h00 et 9h00 et entre 17h30 et 18h30, sont attendus. Une telle circulation est élevée pour une route de desserte, qui reste qualifiée comme telle jusqu'à un trafic de

150 véhicules par heure (norme VSS 640 045, p. 5). Toutefois, la situation reste admissible dès lors qu'elle se limitera à des moments précis de la journée, en semaine exclusivement. En outre, l'efficacité de la solution mise en place avec le réaménagement du chemin des U. est conditionnée au fait que plus aucun véhicule ne parque sur la chaussée. Il appartiendra aux autorités communales, compétentes pour prendre des mesures de police à cet effet, d'y veiller scrupuleusement.

3.4.

En ce qui concerne la disparition des possibilités de parcage le long du chemin des U., dont se plaignent les recourants, on rappelle qu'aucune disposition de droit communal, cantonal ou fédéral n'oblige une autorité communale à prévoir sur son domaine public un certain nombre de places de parc à disposition du public. Selon l'article 26 du règlement d'exécution de la LConstr. (RELConstr.), du 16 octobre 1996, il appartient aux propriétaires d'aménager sur fonds privés des places de stationnement, lors de constructions nouvelles ou de transformations importantes. Pour la crèche, 12 places "de dépose" sont prévues au nord du bâtiment, pour les parents venant amener leurs enfants. En outre, 7 places seront créées pour le personnel. S'y ajouteront 10 places pour le musée du tramway, qui devraient aussi être utilisées par les usagers de la crèche (cf. rapport Urbaplan, p. 17). Enfin, des places publiques se trouvent sous le viaduc de l'autoroute. Les usagers de la crèche pourront y parquer et le personnel de l'établissement sera encouragé à le faire par la société.

3.5.

A l'évidence, l'augmentation de trafic liée à la crèche modifiera la situation des riverains du point de vue des nuisances sonores. Le bureau Urbaplan a toutefois pu vérifier que le trafic pronostiqué n'entraînerait pas de dépassement des valeurs d'exposition au bruit les plus restrictives, à savoir les valeurs de planification (cf. annexe 3 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986). Par ailleurs, dans son préavis sur le projet de réaménagement du chemin des U., le SENE n'a mis en évidence aucun risque de dépassement des valeurs limites en matière de pollution de l'air.

3.6.

En conclusion, il s'avère que le projet de réaménagement du chemin des U. permettra d'assurer un accès suffisant à la future crèche et aux autres constructions se trouvant dans le quartier. Lors de la vision locale et dans leurs observations ultérieures, les recourants ont proposé d'autres variantes d'accès à la crèche, soit une arrivée depuis le côté ouest, traversant la voie du Littorail. Lors de la vision locale, les représentants de la commune et de la société ont expliqué pourquoi cette variante n'avait pas été retenue. Au demeurant, en zone à bâtir, aucune disposition ne contraint un constructeur à étudier plusieurs variantes d'un projet, comme cela pourrait être le cas pour un projet en dérogation à l'affectation de la zone agricole, par exemple (cf. art. 24 LAT).

4.

4.1.

Au vu de ce qui précède, le recours, mal fondé, doit être rejeté.

4.2.

Les recourants, qui succombent, supporteront les frais de la procédure.

