

VD_OMNI AC.2012.0233 vom 30. April 2013

VD Tribunal cantonal, 2013-04-30, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2012.0233

FR: VD_OMNI AC.2012.0233 du 30 avril 2013

IT: VD_OMNI AC.2012.0233 del 30 aprile 2013

Regeste

WEBER, GAM Lausanne-Bournens Club d'aéromodélisme/Service du développement territorial, Municipalité de Bournens, Service de l'environnement et de l'énergie | Aménagement d'une piste pour l'activité d'aéromodélisme. L'autorisation d'utiliser un terrain hors de la zone à bâtir dans le but de pratiquer l'aéromodélisme ne revêt pas une importance telle sur l'environnement qu'elle doive faire l'objet d'une procédure de planification spéciale; le trafic lié à cette activité est limité, aucun terrassement ni remblais n'a été nécessaire et l'utilisation litigieuse porte sur une surface de 5'400 m² (consid. 1). L'incidence sur l'affectation de la zone (non conformité à la zone, trafic, bruit) justifie en revanche de soumettre l'activité en question à une autorisation de construire, soit en l'occurrence une autorisation dérogatoire au sens de l'art. 24 LAT (consid. 2).

Erwägungen

E. 1

Il convient dans un premier temps d'examiner si, comme l'a évoqué l'autorité intimée, la pesée des intérêts en présence doit s'effectuer dans le cadre d'une procédure de planification spéciale, lorsqu'il s'agit d'autoriser l'utilisation d'un terrain comme piste d'atterrissage pour des modèles réduits d'avions. a) L'obligation d'adopter des plans pour gérer l'utilisation du sol découle des art. 2 al. 1 et 14 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). Le droit fédéral ne se contente pas de prescrire une obligation générale de planifier consistant à répartir le territoire au moins entre les trois types de zones prévus aux art. 15 à 17 LAT (zones à bâtir, zones agricoles et zones à protéger; art. 14 al. 2 LAT). Il prévoit également une obligation spéciale de planifier qui vise des objets ou des activités non conformes à l'affectation de la zone dont l'incidence sur la planification locale ou l'environnement est importante. Ces objets ou activités ne peuvent être correctement étudiés que dans le cadre d'une procédure d'adoption d'un plan d'aménagement. La voie d'une simple dérogation au sens des art. 23 LAT (zone à bâtir) ou 24 LAT (hors de la zone à bâtir) est alors inadéquate pour résoudre judicieusement les problèmes d'organisation du territoire qui se posent (ATF 1C_57/2011 du 17 octobre 2011 consid. 2.1; Pierre Moor, in Aemisegger/Moor/Ruch/Tschannen [édit.], Commentaire de la LAT, 2010, n. 66 et 84 ad art. 14 LAT; Piermarco Zen-Ruffinen/Christine Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, p. 126 s.; cf. ATF 120 Ib 207 consid.

E. 5

p. 212 et les arrêts cités). Le Tribunal fédéral a jugé qu'en dehors des zones à bâtir, la voie dérogatoire dans la procédure d'autorisation de construire trouvait précisément ses limites dans l'obligation faite aux cantons et aux communes d'établir des plans d'aménagement pour régler les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire. Ainsi, la voie dérogatoire de l'autorisation exceptionnelle de l'art. 24 LAT est exclue pour les

constructions qui, en raison de leur nature, ne peuvent être correctement appréciées que dans le cadre d'une procédure d'adoption d'un plan d'aménagement (ATF 115 Ib 148 consid. 5c p. 150). Cette jurisprudence s'est développée en lien avec la problématique de l'exploitation des gravières (voir l'ATF 111 Ib 85 consid. 2 p. 86ss, puis l'ATF 112 Ib 26 consid. 2a p. 28, et ultérieurement 119 Ib 174 consid. 4 p. 178). Le Tribunal fédéral a ensuite délimité clairement les fonctions respectives de la procédure de planification et celle de l'octroi du permis de construire en statuant sur la création d'une zone de cure et de sport avec un secteur réservé à l'aménagement d'un port; il a relevé que la procédure d'autorisation de construire était destinée avant tout à vérifier si les constructions ou les installations sont conformes aux plans d'affectation et ne comprenaient pas les instruments nécessaires pour compléter le plan ou le modifier; à cette occasion, il a considéré que la pesée des intérêts effectuée dans le cadre d'une procédure de planification était au moins aussi complète que celle de l'art. 24 let. b LAT (ATF 113 Ib 371, consid. 5 p. 373 ; voir aussi l'ATF 116 Ib 50 consid. 3b p. 55 et, sur cette question, Brandt/Moor, Commentaire LAT, n. 133ss, p. 55ss). La nécessité d'adopter un plan d'affectation - si aucune zone existante ne se prête à la réalisation du projet litigieux - doit être examinée avant celle de l'application des art. 24 ss LAT, qui est par nature exceptionnelle (cf. ATF 129 II 321 consid. 3.1 p. 326; 117 Ib 270 consid. 2, 502 consid. 3). Il faut veiller à ce que l'adoption d'un plan d'affectation spécial ne serve, inversement, à éluder les conditions strictes que l'art. 24 LAT pose à la construction hors zone à bâtir (ATF 123 II 88 consid. 2a p.93). Le fait qu'un projet non conforme à la zone soit important au point d'être soumis à l'obligation d'aménager au sens de l'art. 2 LAT se déduit des buts et des principes régissant l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), du plan directeur cantonal (art. 6ss LAT) et de la portée du projet au regard des règles de procédure établies par la LAT (art. 4 et 33 LAT) (ATF 1C_57/2011 du 17 octobre 2011 consid. 2.1; 120 Ib 207 consid. 5 p. 212 et les références; cf. Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, op. cit., p. 127; Brandt/Moor, Commentaire de la LAT, n. 132 ad. art. 18 LAT). Il y a donc lieu de déterminer si le projet intervient de manière perceptible dans la réalisation des buts et principes régissant l'aménagement du territoire ou des objectifs du plan directeur cantonal; il faut aussi examiner s'il influe sur le développement de la localité ou sur la qualité de l'environnement de telle manière qu'il nécessite un choix politique et démocratique conscient, dans une procédure ouverte où l'ensemble des intérêts en jeu peut être apprécié et pondéré. b) L'exigence d'une planification spéciale est en principe requise lorsque les constructions et installations projetées sont soumises à l'étude d'impact sur l'environnement (ATF 124 II 252 consid. 4 p. 255ss; 119 Ib 439 consid. 4 p. 44). La nécessité de planifier a notamment été reconnue, s'agissant de l'aménagement d'un centre sportif comprenant des courts de tennis ouverts et couverts, des locaux de service, deux terrains de football et une place de stationnement (ATF 114 Ib 180 consid. 3c p. 186ss), un terrain de golf de neuf trous (ATF 114 Ib 312 consid. 3 p. 313ss), l'agrandissement d'un parking de 30 à 100 places dans une zone protégée (ATF 115 Ib 508 consid.

E. 6

p. 513ss), la création d'un circuit automobile (ATF 137 II 254 consid. 4.1 p. 261s). Il en va ainsi également des ouvrages s'étendant sur une vaste surface (gravières, ATF 123 II 88; installations de gestion des déchets, ATF 124 II 252; centres sportifs, ATF 114 Ib 180 consid. 3c/b p. 186; installations d'enneigement artificiel, arrêt 1A.23/1994 du 21 décembre 1994, publié in RDAT 1995 II n. 63 p. 165), ou d'ouvrages de moindre surface, mais ayant des effets importants sur l'environnement (augmentation du trafic, ATF 116 Ib 50 consid.

3b p. 54). c) En l'espèce, l'autorité intimée s'est référée à la pratique applicable à l'autorisation de construire un golf. Les deux situations ne sont toutefois pas comparables. Alors qu'il est admis qu'un golf a pour effet de soustraire durablement des surfaces de terres importantes à l'agriculture, l'aménagement d'une piste destinée au décollage et à l'atterrissage de modèles réduits d'avions ne compromet pas cette affectation. En effet, comme l'ont expliqué les recourants, aucun terrassement, ni remblais n'a été nécessaire, les membres du GAM se limitant à tondre ponctuellement la pelouse. Si l'activité devait cesser sur la parcelle litigieuse, les terres seraient ainsi immédiatement disponibles pour une utilisation conforme à l'affectation de la zone. De plus, le terrain utilisé aux fins de l'activité d'aéromodélisme ne représente qu'une surface de 5'400 m², soit une surface notablement inférieure à celle que représente un golf. Enfin, le trafic lié à cette activité, soit un maximum de dix personnes dans les conditions actuelles d'exploitation, n'est pas constitutif d'effets importants sur l'environnement. On relèvera au surplus que l'activité d'aéromodélisme n'est pas soumise à une étude d'impact sur l'environnement. A titre de comparaison, celle-ci n'est requise, lorsqu'il s'agit d'aménager un hélicoptère, qu'en présence de 1'000 mouvements par an. Or, tel qu'exploité actuellement, le terrain litigieux n'atteint pas cette intensité. De plus, le bruit inhérent à l'existence d'un hélicoptère n'est pas comparable à celui que produisent des modèles réduits d'avions ou d'hélicoptères. Au vu de ce qui précède, il convient d'admettre que, contrairement à ce qu'a soutenu l'autorité intimée dans la présente procédure, l'autorisation d'utiliser un terrain hors de la zone à bâtir dans le but de pratiquer l'aéromodélisme ne revêt pas une importance telle sur l'environnement qu'elle doive faire l'objet d'une procédure de planification préalable.

2. Les recourants contestent qu'une autorisation de construire soit nécessaire, considérant que l'activité de l'aéromodélisme n'est source d'aucun inconvénient. a) Selon l'art. 22 al. 1 LAT, aucune construction ou installation ne peut être créée ou transformée sans autorisation de l'autorité compétente. Si la notion de construction ou d'installation n'est pas définie dans la loi, elle a fait l'objet de nombreuses précisions jurisprudentielles. Sont ainsi considérés comme des constructions ou installations, tous les aménagements durables et fixes créés par la main de l'homme, exerçant une incidence sur l'affectation du sol par le fait qu'ils modifient sensiblement l'espace extérieur, qu'ils ont des effets sur l'équipement ou qu'ils sont susceptibles de porter atteinte à l'environnement (cf. les nombreux exemples cités par Ruch, Commentaire LAT ad art. 22 n° 24, et par Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation, Berne 2001 n° 491 ss). Une autorisation est ainsi nécessaire non seulement pour les constructions proprement dites, mais aussi pour les simples modifications du terrain, si elles sont importantes, telles que l'exploitation d'une gravière, l'aménagement d'un terrain de golf ou le remblai d'une place de dépôt. La modification du terrain par nivellement, excavation ou comblement n'est d'ailleurs pas seule déterminante pour l'assujettissement à la procédure d'autorisation; celui-ci dépend surtout de l'importance globale du projet, du point de vue de l'aménagement du territoire. La procédure d'autorisation doit permettre à l'autorité de contrôler, avant la réalisation du projet, sa conformité aux plans d'affectation et aux diverses réglementations applicables. Pour déterminer si l'aménagement prévu est soumis à cette procédure, il faut évaluer si, en général, d'après le cours ordinaire des choses, cet aménagement entraînera des conséquences telles qu'il existe un intérêt de la collectivité ou des voisins à un contrôle préalable (ATF 119 Ib 222 consid. 3a p. 227; voir aussi ATF 123 II 256 consid. 3 p. 259, 120 Ib 379 consid. 3c p. 383/384). L'assujettissement a ainsi été admis pour divers travaux de remblayage ou de creusement (arrêt du 2 mai 2001 publié in Pra 2001 126 753 et la

jurisprudence citée), mais aussi en l'absence de toute modification de terrain, lorsque le projet a une incidence sur l'affectation du sol. Il peut s'agir d'un impact esthétique, par effet de contraste sur l'environnement; tel est le cas des clôtures et barrières hors de la zone à bâtir (ATF 118 Ib 49). L'impact sur l'environnement est aussi déterminant, comme dans le cas de la création d'une piste d'atterrissage pour parapentes (ATF 119 Ib 222). b) Dans le cas d'espèce, il ne fait aucun doute qu'une piste d'atterrissage destinée à l'exercice de l'activité d'aéromodélisme a une incidence sur l'affectation de la zone. D'une part, l'utilisation de modèles réduits d'avions est à elle seule source de bruit; d'autre part, l'exercice de cette activité engendre un certain trafic (correspondant toutefois au déplacement d'un maximum de dix véhicules par jour), compte tenu du nombre de membres que compte le club et qui son susceptible de pratiquer l'aéromodélisme. Dans ces circonstances, l'activité en question a une incidence sur l'affectation du sol au moins aussi importante que lorsqu'il s'agit d'aménager une piste d'atterrissage pour parapentes. Il n'est pas non plus contesté que cette activité n'est pas conforme à l'affectation de la zone agricole au sens des art. 16s. LAT, de sorte qu'il convient d'examiner la possibilité de délivrer une autorisation dérogatoire en vertu des art. 24ss LAT. 3. a) L'art. 24 LAT traite des exceptions prévues hors de la zone à bâtir. En dérogation à l'art. 22 al. 2 let. a LAT, des autorisations de construire peuvent être délivrées pour des nouvelles constructions ou installations ou pour tout changement d'affectation si l'implantation de ces constructions ou installations hors de la zone à bâtir est imposée par leur destination (let. a) et si aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose (let. b). b) La première de ces deux conditions cumulatives est réalisée lorsque l'ouvrage projeté ne peut être employé conformément à sa destination qu'en un endroit déterminé hors de la zone à bâtir, pour des raisons d'ordre technique, ou bien pour des motifs liés aux conditions d'exploitation économique d'une entreprise, ou encore à cause de la configuration ou des particularités du sol; de même, la construction hors de la zone à bâtir peut se justifier si l'ouvrage en question ne peut être édifié à l'intérieur de celle-ci en raison des nuisances qu'il occasionne. Pour qu'une construction soit imposée par sa destination, il faut toujours que des raisons objectives - techniques, économiques ou découlant de la configuration du sol - justifient la réalisation de l'ouvrage projeté à l'emplacement prévu (ATF 124 II 252 consid. 4a). Les points de vue subjectifs du constructeur, les considérations financières ou les motifs de convenance personnelle n'entrent pas en ligne de compte dans l'appréciation (ATF 129 II 63 consid. 3.1 p. 68 et les arrêts cités). Le Tribunal fédéral ne s'est jamais prononcé sur la question de savoir si l'activité d'aéromodélisme est imposée par sa destination à l'extérieur de la zone à bâtir. Dans un arrêt récent, il a toutefois retranscrit les explications données par le Tribunal administratif zurichois, pour qui une piste destinée à l'utilisation de modèles réduits d'avions était imposée (négativement) par sa destination à l'extérieur de la zone à bâtir, compte tenu du bruit généré par cette activité, ainsi que du danger que peut représenter un modèle réduit hors contrôle (ATF 1C_107/2010 du 17 juin 2010, consid. 2; dans le même sens, voir la décision du Conseil d'Etat argovien du 21 mai 2003, publiée in: ZBl 2005 p. 643 et la note d'Arnold Marti; Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Handkommentar Raumplanungsgesetz, Bern 2006, Art. 24 N. 10). Dans le cas d'espèce, plusieurs circonstances justifient l'implantation de l'activité d'aéromodélisme à l'extérieur de la zone à bâtir. En effet, les nuisances causées par le bruit des moteurs et des hélices des modèles réduits d'avions constituent déjà un obstacle à l'autorisation d'une activité d'aéromodélisme dans la zone à bâtir. De plus, il convient de tenir compte du danger que peut représenter cette activité, si elle est exercée dans un milieu bâti. En effet, il n'est pas exclu qu'un utilisateur perde la maîtrise d'un modèle réduit à l'emploi, ce qui entraînerait

un risque accru de dommages causés aux personnes et aux bâtiments ou aux infrastructures. On peut enfin douter que la zone à bâtir contienne des espaces libres suffisamment importants pour l'exercice de l'aéromodélisme. A l'inverse, la zone agricole est la seule qui puisse offrir de larges espaces libres de toute construction. S'agissant plus particulièrement du terrain utilisé par le GAM, il présente en outre l'avantage, comme l'ont indiqué les recourants, de ne se situer dans aucun couloir d'aviation. Quant aux risques liés à l'activité d'aéromodélisme, ils sont également limités; l'autoroute, distante de plus de 300m de la piste litigieuse, ne se situe pas dans le rayon de vol, qui est d'environ 250m selon les indications des recourants. Il en va de même des autres axes routiers principaux. Dans ces circonstances, on peut considérer que l'implantation de cette activité est imposée par sa destination hors de la zone à bâtir. c) Il convient dès lors d'examiner la seconde condition posée à l'art. 24 LAT. Selon la jurisprudence (cf. ATF 129 II 63 consid. 3.1 p. 68 et les arrêts cités), la pesée des intérêts exigée par l'art. 24 let. b LAT comprend la détermination de tous les intérêts, publics et privés, touchés par le projet (art. 3 al. 1 let. a de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire [OAT; RS 700.1]). Il s'agit d'abord des intérêts poursuivis par la LAT elle-même (notamment la préservation des terres cultivables, l'intégration des constructions dans le paysage, la protection des rives, sites naturels et forêts - art. 3 al. 2 LAT -, la protection des lieux d'habitation - art. 3 al. 3 let. b LAT), mais aussi des autres intérêts protégés dans les lois spéciales: la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) et ses ordonnances d'application, telles l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41), l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPAir; RS 814.318.142.1), la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451), loi fédérale du 4 octobre 1991 sur les forêts (LFo; RS 921.0). Les intérêts privés sont également pris en compte. L'autorité doit ensuite apprécier ces intérêts notamment en fonction du développement spatial souhaité et des implications qui en résultent (art. 3 al. 1 let. b OAT). La pesée des intérêts proprement dite tient compte, dans la mesure du possible, de l'ensemble des intérêts en présence, et doit être motivée (art. 3 al. 1 let. c et al. 2 OAT; cf. ATF 129 II 63 consid. 3.1 p. 68). Dans une affaire portant sur l'autorisation d'utiliser un terrain agricole, pour y aménager une piste destinée à l'usage de modèles réduits d'avions, le Tribunal fédéral a jugé qu'il n'était pas contestable qu'un bruit, même sporadique, pouvait gêner, lorsque celui-ci se produisait le samedi en été, dans une zone où une grande partie de la population venait chercher du repos. Dans son arrêt, le Tribunal fédéral a constaté qu'une partie du village serait exposée d'une manière plus soutenue au bruit en général, alors que cette partie était déjà exposée au bruit routier et à celui de l'artisanat. Il en a déduit que le besoin en régions calmes est d'autant plus présent auprès de personnes exposées quotidiennement à du bruit. Dans ces circonstances, il a admis qu'il n'était pas arbitraire de tenir compte de ce besoin particulier pour évaluer le caractère supportable de la gêne engendrée par l'aéromodélisme. Le Tribunal fédéral a enfin relevé que, dans la pesée des intérêts, on pouvait porter une appréciation différente sur les bruits issus d'une activité conforme à la zone (zone artisanale, zone agricole) par opposition à ceux qui ne sont pas conformes à la zone et résultent d'une activité de loisirs (ATF 1C_107/2010 du 17 juin 2010, consid. 5.3, publié in: DEP 2010, p. 609ss, résumé et traduit in: RDAF 2011 I p. 462ss). Commentant cet arrêt, Anne-Christine Favre expose le phénomène de la multiexposition au bruit, en vertu duquel ce n'est pas l'exposition sonore en tant que telle qui pose problème, mais celui de l'exposition à une multitude de sources dans le quotidien, même si celles-ci, prises à elles seules, ne représentent pas une gêne

importante. Dans ces circonstances, selon cette auteure, une nuisance, même non importante, se produisant les jours de repos, peut ne pas être supportable pour la partie de la population qui est déjà exposée à d'autres sources importantes de bruits au quotidien (Anne-Christine Favre, note relative à l'ATF 1C_107/2010 précité, in: RDAF 2011 I p. 464). d) Telle qu'exercée actuellement par le GAM, la pratique de l'aéromodélisme n'a pas d'incidence sur l'aménagement du terrain lui-même. Les installations qui y ont été mises en place sont légères, comme a pu le constater le tribunal lors de l'audience en inspection locale. Elle ne restreint en outre que dans une faible mesure les surfaces destinées à l'agriculture. De plus, les effets de cette activité sur l'environnement sont limités; il n'est en effet pas contesté que, dans sa configuration actuelle, l'activité d'aéromodélisme exercée par les membres du GAM est conforme à l'OPB. La direction générale de l'environnement (DGE, qui a remplacé le Service de l'environnement et de l'énergie [SEVEN]) n'a pas pu mettre en évidence un dépassement des valeurs limites (valeurs de planification de jour) en matière de bruit et considéré que l'activité litigieuse ne devrait pas entraîner de gêne pour le voisinage, dont les constructions les plus proches se situent à une distance de 800m environ. Selon les constatations de la DGE, le niveau sonore de 55 dB(A) est en effet déjà respecté à une distance de 265m. Cela étant, dans la pesée des intérêts en présence, on ne peut faire abstraction des nuisances perçues par une grande majorité des habitants de la commune de Bournens. Selon les explications de la municipalité, les habitations situées en amont à l'est du village de Bournens seraient encore plus exposées, dès lors qu'elles se trouveraient dans une partie du territoire communal qui ferait caisse de résonance, du fait de sa localisation en surplomb. Or, les habitants de la commune subissent en l'espèce déjà les importantes nuisances issues du trafic de l'autoroute située à proximité, ainsi que celles provenant des travaux agricoles (notamment l'utilisation de tracteurs, le village de Bournens se situant au milieu d'une vaste zone agricole). Il semblerait en outre que la région soit régulièrement survolée par des hélicoptères effectuant des exercices d'approche en vue d'atterrissages pour les élèves pilotes. L'ensemble de la zone est dès lors, sans l'activité litigieuse, déjà exposée à de multiples sources de bruit, même si en elle-même ces différentes sources sont conformes aux valeurs limite fixées par l'OPB. Le règlement du club autorise actuellement des vols la semaine, y compris pour les avions à moteur, jusqu'à 20h. Dans ses déclarations à l'audience, le président du GAM a toutefois précisé qu'entre 19h et 20h, seuls les avions électriques étaient autorisés à effectuer des vols. C'est toutefois le week end (le samedi toute la journée, avec une pause de 12h à 13h30, et le dimanche après-midi dès 13h30 pour les avions à moteur et l'intégralité du samedi et du dimanche, sans pause, pour les avions électriques) que la piste est utilisée de manière plus intense, avec la présence d'un maximum de dix personnes par jour, effectuant généralement chacune trois vols d'environ dix minutes. On relèvera encore que, si les avions électriques sont plus silencieux que les avions à moteur, ils génèrent également des nuisances sonores en raison de la rotation des hélices (turbulences causées par le déplacement de l'hélice dans l'air, causant un bruit dont l'intensité dépend du type d'hélice et de la vitesse de rotation). L'instruction a permis de constater que c'est essentiellement durant les heures de repos (en fin de journée la semaine et durant tout le week end) que s'exerce l'activité du GAM. S'agissant d'une activité de loisirs, non-conforme à l'affectation de la zone et qui s'exerce majoritairement durant des périodes de repos, on doit admettre qu'elle puisse, dans les circonstances particulières susdécrites, représenter une gêne spécifique pour la population de Bournens compte tenu des autres bruits auxquels le territoire communal est exposé. Dans le cadre de la pesée des intérêts en présence, il convient également de mentionner que différentes violations du

règlement d'utilisation du terrain (horaires d'utilisation) ont été constatées par la municipalité, en sus des plaintes régulières émises par les habitants en lien avec l'activité pratiquée par le GAM. Un intérêt particulier doit ainsi être porté aux craintes de la municipalité de voir s'intensifier encore les nuisances causées par l'activité d'aéromodélisme sur son territoire. Celle-ci a relevé de manière pertinente que, de vingt membres en 1996, le GAM est passé désormais à environ huitante membres, contrairement à ce qu'avaient indiqué initialement les dirigeants du GAM. Quant à la bonne foi, dont se prévalent les recourants qui font usage de cette parcelle depuis plus de quinze ans, elle ne peut être protégée. Comme l'a relevé à juste titre le SDT, une éventuelle autorisation donnée par la municipalité est nulle, dès lors que cette dernière ne disposait d'aucune compétence pour autoriser l'exercice de l'aéromodélisme à l'extérieur de la zone à bâtir (ATF 111 Ib 213 consid.5 p. 219s.). L'approbation donnée par la municipalité ne dispensait pas les membres du GAM de demander l'autorisation du SDT, seul compétent pour autoriser la pratique de l'activité litigieuse sur une parcelle située en zone agricole. Enfin, on ne voit pas de quelle manière le SDT aurait pu avoir connaissance de l'activité du GAM avant l'interpellation de la Municipalité de Bournens. L'intérêt privé des membres du GAM de pouvoir continuer à pratiquer leur activité de loisirs s'oppose dès lors à l'intérêt public que poursuit la municipalité et qui tend à réduire les nuisances sonores perçues par les habitants de la commune durant les périodes de repos. Or, cet intérêt public est déterminant, dans les circonstances particulières du cas d'espèce, eu égard à l'exposition quotidienne importante des habitants de Bournens à des sources de bruit inévitables. Dans cette mesure, la préservation du repos des riverains, dont les plaintes apparaissent au demeurant crédibles, s'impose au terme de la pesée des intérêts en présence. Du point de vue du respect du principe de la proportionnalité, on ne voit pas quelle autre mesure que l'interdiction d'utiliser la parcelle en question pour l'activité de l'aéromodélisme serait susceptible de ménager l'intérêt privé invoqué par les recourants, dès lors que l'instruction de la cause a permis de mettre en évidence que le terrain n'est pratiquement utilisé que durant des périodes de repos. Il y a dès lors lieu de confirmer la décision attaquée. Toute activité d'aéromodélisme doit dès lors cesser sur la parcelle objet de la présente procédure. 4. Les recourants ne contestent pas les conditions posées au prononcé d'un ordre de démolition. Dès lors que l'activité d'aéromodélisme ne peut être autorisée, l'intérêt des recourants au maintien des aménagements réalisés sur la parcelle n'est pas prépondérant. Les modestes constructions qui y ont été érigées ne devraient par ailleurs pas exposer les recourants à devoir supporter des frais d'enlèvement excessifs. Les recourants ne l'allèguent d'ailleurs pas. Dans cette mesure, l'ordre de remise en état prononcé par l'autorité intimée doit être également confirmé; un nouveau délai d'exécution de la décision attaquée devra toutefois être fixé par le SDT compte tenu de l'ensemble des circonstances. 5. Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours. Les frais sont mis à la charge des recourants, qui succombent. Pour le surplus, il n'est pas alloué de dépens.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.