

VD_OMNI AC.2013.0438 vom 30. Juli 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-07-30, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2013.0438

FR: VD_OMNI AC.2013.0438 du 30 juillet 2014

IT: VD_OMNI AC.2013.0438 del 30 luglio 2014

Regeste

VOLLENWEIDER, VOLLENWEIDER MEILLASSON /Municipalité de Valbroye, Direction générale de l'environnement, Service des routes | Décision de la municipalité d'installer une "benne compacteuse" sur une parcelle communale déterminée. Recours du voisin. La zone de verdure et d'utilité publique incluant la parcelle en cause est en zone à bâtir (c. 1). L'emplacement choisi est approprié sous l'angle de l'accessibilité et de la sécurité. En particulier, même si la majorité des usagers se rendront à la benne en véhicule et hors de leur trajet habituel, le volume de trafic total à cet endroit restera selon toute vraisemblance d'une faible intensité (de l'ordre de 300 à 350 véhicules par jour), de sorte que les manoeuvres nécessaires ne compromettront pas la sécurité du trafic (c. 3). Le principe de prévention de la LPE est respecté. Les valeurs limites d'immission OPB ne sont manifestement pas atteintes à ce jour. Elles ne seront pas dépassées avec le trafic des usagers motorisés de la benne. Ceux-ci n'induiront qu'une augmentation imperceptible de la charge sonore (c. 4a-4b). Une municipalité ne doit pas impérativement soumettre le choix de l'emplacement d'une nouvelle installation à une étude de variantes. En principe, l'autorité de recours n'est pas habilitée à substituer un autre emplacement à celui choisi par la municipalité (c. 4e). Le bord de la chaussée au sens de l'art. 37 LRou se détermine suivant la surface affectée à la circulation, non pas selon l'abornement du domaine public (c. 5). Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

Les recourants affirment en premier lieu que la parcelle 293 est située hors zone à bâtir. Les conditions d'une dérogation au sens des art. 24 ss LAT n'étant pas réunies, l'installation d'une benne compacteuse sur ce bien-fonds serait dès lors illicite. a) La parcelle 293 est colloquée en zone " de verdure et d'utilité publique ". La destination de ladite zone est définie par l'art. 13 RPGA ainsi qu'il suit: " Cette zone est destinée, d'une part, à sauvegarder les sites, à permettre de créer des îlots de verdure et à aménager des places de jeux, de sports et de stationnement public et, d'autre part, à permettre la construction d'équipements publics. Elle est caractérisée par l'interdiction de bâtir, à l'exception des constructions d'utilité publique mentionnées ci-dessus. " b) La législation fédérale prévoit le maintien, dans le milieu bâti, de nombreuses surfaces de verdure ou espaces plantés d'arbres (art. 3 al. 3 let. e LAT). Cependant, d'après la jurisprudence, les plans d'affectation ne doivent pas obligatoirement attribuer ces surfaces à des zones inconstructibles, dès lors que, selon l'art. 17 al. 2 LAT, cette mesure n'est pas imposée pour les sites et territoires dont les plans doivent en principe assurer la protection. Il n'est donc pas prévu que l'art. 24 LAT doive y être appliqué. Leur conservation est une mesure d'aménagement du milieu bâti; par leur fonction, elles appartiennent à celui-ci, quelle que soit l'affectation qui leur est conférée

par le plan. Elles ne sont dès lors pas situées hors de la zone à bâtir aux termes de l'art. 24 LAT (ATF 116 Ib 377 consid. 2a p. 378; voir aussi Rudolf Muggli in Commentaire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2009, n. 23 ad Remarques préliminaires relatives aux art. 24 à 24d et 37a LAT; Piermarco Zen-Ruffinen et Christine Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, p. 264; voir également CDAP arrêt AC.2011.0264 du 8 août 2012 consid. 2). c) Il n'y a pas lieu d'en juger différemment en l'espèce. La zone de verdure et d'utilité publique incluant la parcelle 293 est enserrée par la zone de village et par une zone intermédiaire. De plus, l'art. 13 RPGA autorise précisément la construction d'équipements publics dans cette zone. Pour le surplus, il ne fait pas de doute la benne compacteuse, qui sert à la collecte des déchets urbains au sens de l'art. 7 al. 6 bis de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) et de l'art.

E. 2

Les recourants estiment ensuite que le plan de mise à l'enquête était insuffisant pour apprécier l'ampleur du projet. a) Plus précisément, les recourants ont relevé que le plan ne mentionnait pas qu'un espace de sécurité séparerait le bâtiment ECA 270 de la benne. En outre, la pièce au dossier dite " Aménagement pour bennes compactantes " énumérait en p. 4, sous le poste " 300 Granges-près-Marnand: Battoir ", une liste d'interventions sur le site envisagé qui auraient dû expressément être mises à l'enquête. Il en allait de même du pare-vue que la municipalité envisageait de créer autour de la benne compacteuse. Enfin, le plan ne permettait pas de déterminer si les art. 37 et 39 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; RSV 725.01) étaient respectés. b) En droit vaudois, la procédure de mise à l'enquête est régie notamment par l'art. 109 al. 1 de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11). L'enquête publique a un double but. D'une part, elle est destinée à porter à la connaissance de tous les intéressés, propriétaires voisins, associations à but idéal ou autres, les projets de constructions au sens large du terme, y compris les démolitions et modifications d'affectation d'un fonds ou d'un bâtiment qui pourraient les toucher dans leurs intérêts. Sous cet angle, elle vise à garantir leur droit d'être entendus. D'autre part, l'enquête publique doit permettre à l'autorité d'examiner si le projet est conforme aux dispositions légales et réglementaires ainsi qu'aux plans d'affectation légalisés ou en voie d'élaboration, en tenant compte des éventuelles interventions de tiers intéressés ou des autorités cantonales, le cas échéant, de fixer les conditions nécessaires au respect de ces dispositions (arrêts AC.2010.0067 du 13 janvier 2011 consid. 1a/aa; AC.2009.0235 du 3 juin 2010 consid. 1a; AC.2009.0116 du 15 février 2010 consid. 1; AC.2005.0278 du 31 mai 2006 consid. 1a). L'art. 108 al. 2 LATC prévoit que le règlement cantonal et les règlements communaux déterminent pour les différents modes de construction et catégories de travaux les plans et les pièces à produire avec la demande de permis de construire. L'art. 69 du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la LATC (RLATC; RSV 700.11.1) énumère les pièces et indications à fournir avec la demande de permis de construire. Le but de l'art. 69 RLATC est de permettre à tout un chacun de se faire une idée précise et concrète d'un projet (AC.2010.0067 du 13 janvier 2011 consid. 2a; AC.2009.0195 du 26 avril 2010 consid. 2a). Selon la jurisprudence toutefois, des irrégularités dans la procédure de mise à l'enquête ne sont susceptibles d'affecter la validité d'un permis de construire que si elles ont été de nature à gêner les tiers dans l'exercice de leurs droits ou qu'elles n'ont pas permis de se faire une idée précise, claire et complète des travaux envisagés et de leur conformité aux règles de police des constructions (cf. arrêts AC.2013.0412 du 21 juillet 2014 consid. 1a;

AC.2012.0143 du 28 janvier 2013 consid. 2c/aa; AC.2013.0366 du 25 mars 2014 consid. 3a et les arrêts cités). Lorsqu'une modification est apportée ultérieurement à un projet déjà mis à l'enquête publique, il convient d'examiner si une nouvelle enquête se justifie. Les principes de la proportionnalité, respectivement de l'économie de la procédure, impliquent de renoncer à toute enquête pour les modifications de "minime importance" (art. 117 LATC); les modifications plus importantes, mais qui ne modifient pas sensiblement le projet, peuvent être soumises à une enquête complémentaire au sens de l'art. 72b RLATC. Les modifications plus importantes doivent faire l'objet d'une nouvelle enquête publique selon l'art. 109 LATC. D'après la jurisprudence, il n'y a pas lieu de soumettre à une enquête publique complémentaire des modifications apportées à un projet de construction après l'enquête publique, lorsque celles-ci tendent à supprimer ou corriger divers éléments critiqués par les opposants, d'autant plus que le permis de construire érigé en conditions le respect de ces modifications (v. arrêts AC.2013.0412 du 21 juillet 2014 consid. 1a; AC.2013.0467 du 15 juillet 2014 consid. 1a; AC.2013.0380 du 12 mai 2014 consid. 3a et les références citées). c) En l'occurrence, les plans mis à l'enquête - qui se résument à un plan de situation - souffrent de lacunes. Il en découle d'abord que la benne sera accolée au bâtiment ECA 279, alors que la municipalité prévoit un intervalle d'un mètre entre les deux ouvrages. De plus, les plans attribuent à l'ouvrage une longueur de 7,28 m (et une largeur de 2,55 m), alors que la benne atteindra de fait une longueur de 8,8 m (soit 9,9 m avec la trémie ouverte). Ainsi, compte tenu de l'intervalle d'un mètre, l'extrémité Est de la benne sera éloignée du bâtiment ECA 279 d'une dizaine de mètres, au lieu des 7,28 m annoncés. Par ailleurs, les plans ne mentionnent pas la hauteur de l'installation, qui sera de 2,7 m (cf. procès-verbal d'audience). Le bord de la chaussée n'y figure pas davantage. Enfin, le dossier d'enquête est muet sur les travaux d'aménagement du terrain (consistant en l'installation d'une semelle en béton), ainsi que sur la pose d'un pare-vue. Cela étant, les manques précités ne justifient pas, au regard du principe de la proportionnalité, de procéder à une enquête complémentaire. En particulier, les divergences d'implantation et de dimensions de la benne ne sont pas conséquentes, pas plus que la création d'une semelle en béton. Quant à la pose d'un pare-vue, elle a précisément pour but de corriger les défauts d'esthétique dénoncés par les opposants. A cela s'ajoute que les recourants ont obtenu les renseignements nécessaires dans la présente procédure, lors de laquelle ils ont pu s'exprimer de manière libre et complète. Une violation de leur droit d'être entendus a dès lors été réparée.

E. 3

Les recourants estiment que l'utilité d'un second poste de collecte dans le village n'est pas démontrée et que l'emplacement choisi, à la rue du Battoir, n'est pas approprié. a) Sur ce dernier point en particulier, les recourants ont souligné que le site ne se trouvait pas sur un axe principal de passage. La rue du Battoir n'était qu'une route secondaire (de desserte). Elle partait de l'avenue de la Gare – qui traverse le village – et menait au chemin des Sports ou au chemin de Montrauble. Or, le premier s'achevait au restaurant du Tennis et le second rejoignait le quartier des villas de Mossel. Toujours selon les recourants, l'emplacement choisi ne satisfaisait pas aux exigences de sécurité du trafic, de parcage et d'accès piétonnier. En effet, le trafic augmenterait de manière significative. Certains automobilistes feraient demi-tour sur la route, en coupant la rue du Battoir pour retourner à l'avenue de la Gare, ce qui serait dangereux en raison d'une visibilité limitée. La configuration des lieux ne permettrait pas aisément l'arrêt des véhicules hors de l'emprise de la route. Le nombre de places de parc était réduit et celles-ci n'était pas délimitées. Enfin, aucun trottoir ne menait à

l'emplacement choisi. b) S'agissant de l'utilité de la benne compacteuse, on relève que le village de Granges-près-Marnand compte 1'350 habitants et qu'il n'existe en l'état qu'un seul point de collecte des ordures ménagères, soit à la déchetterie du Replan (parcelle 409), hors du village. La nécessité d'une seconde benne dans la zone centre du village est ainsi manifestement établie. c) aa) Selon le rapport du STIntercommunal du 4 septembre 2013, le nouvel emplacement " devait impérativement se situer dans la zone centre ainsi que sur l'axe principal de passage ." Il est exact qu'en elle-même, la rue du Battoir ne constitue pas un axe principal de passage. L'emplacement prévu est toutefois situé à proximité (à environ 80 à 90 m) du croisement de l'avenue de la Gare et de la rue du Battoir. Or, l'avenue de la Gare doit manifestement être qualifiée d'axe principal de passage. A cela s'ajoute que la rue du Battoir n'est de loin pas désertée par les habitants du village dès lors qu'elle mène vers les installations sportives (salle polyvalente du Battoir, stade de football, courts de tennis) et vers la promenade le long de la Broye. Elle conduit également vers quelques bâtiments privés, à savoir en substance environ cinq à six bâtiments d'habitation, notamment la villa des recourants (parcelles 251, 662, 721, 594, 539 et 538), un bâtiment industriel (parcelle 250) et, enfin, l'entreprise de transport Catellani incluant une habitation (parcelle 541). bb) Il ressort de l'instruction (cf. pièce "comptage-vitesse" versée à l'audience) que selon le comptage effectué en 2011 à la rue du Battoir, peu après l'embranchement menant au chemin des Sports, cet endroit connaissait un trafic journalier moyen (TJM) de 260 véhicules, moyennant une V85 (vitesse qui n'est pas dépassée par 85% des mesures) de 47 km/h et une V50 (vitesse qui n'est pas dépassée par 50% des mesures) de 37 km/h. Le lieu où il a été effectué indique que le comptage prend en considération les camions de l'entreprise de transport Catellani, les véhicules des employés et ceux des habitants des quelque cinq villas individuelles du secteur. En revanche, il ne tient pas compte des véhicules à destination des installations sportives et de la promenade le long de la Broye, alors que ceux-ci circulent également devant la future benne, notamment en fin de journée et le week-end. Cela étant, même en ajoutant ces véhicules aux 260 véhicules déjà comptés, le tribunal considère que les volumes de trafic actuels devant la future benne revêtent dans tous les cas une faible intensité. S'agissant de l'usage de la future benne, la municipalité a évalué le nombre de dépôts de sacs à 20 à 30 par jour. A ses dires, une partie des habitants déposerait leur sac sur leur trajet vers les installations sportives ou la promenade, et les autres rebrousseraient chemin. Certains s'y rendraient à pied, notamment en passant à la poste ou à la Coop. A l'audience, le Service des routes et la municipalité ont ainsi estimé qu'avec le trafic supplémentaire induit par la benne compacteuse, au total 300 véhicules par jour emprunteraient la rue du Battoir. Dans ces circonstances, le tribunal retient que même si la majorité des usagers se rendront à la benne en véhicule et hors de leur trajet habituel, le volume de trafic sur la rue du Battoir restera selon toute vraisemblance d'une faible intensité, de l'ordre de 300 à 350 véhicules par jour. La rotation du camion-grue de ramassage chaque six semaines environ ne conduit pas à un autre résultat. A hauteur de la benne, la voie de circulation atteint une largeur d'environ 6 m, soit plus de 10 m en prenant en considération la surface gravillonnée. Compte tenu de la faible intensité du volume de trafic, un demi-tour n'apparaît guère délicat. La visibilité reste suffisante en dépit de la courbe menant à la benne depuis le croisement avenue de la Gare/rue du Battoir. Les automobilistes ont également la faculté de rebrousser chemin sans aucun mal quelques dizaines de mètres plus loin, devant la salle polyvalente du Battoir. Par ailleurs, l'inspection locale a montré que plusieurs véhicules peuvent aisément se parquer à l'Est de la parcelle 293, sur la surface gravillonnée hors de la voie de circulation. Dans ces conditions, le

mouvement des usagers motorisés de la benne ne mettra pas le trafic en danger. En ce qui concerne les piétons, l'inspection locale a montré, le long des bâtiments ECA 375 et 279, la présence d'une bande longitudinale (jaune) pour piétons menant à l'emplacement de la future benne. Un tel marquage, qui ne protège pas physiquement les piétons, n'est qu'une solution de substitution. Il s'avère toutefois suffisant en l'état, dès lors que la majorité des personnes venant déposer des ordures le fera en voiture et non à pied, que le trafic est de faible intensité, que la largeur de la route permet aisément aux véhicules de circuler sans serrer les piétons et que la procédure visant à remplacer la bande par un trottoir a concrètement commencé. Enfin, le site choisi a l'avantage d'être muni d'un lampadaire public et d'être accessible au camion-grue qui procédera au ramassage et au remplacement du container. cc) Dans ces conditions, le choix du site à la rue du Battoir apparaît approprié sous l'angle de l'accessibilité et de la sécurité.

E. 4

Les recourants dénoncent une violation du principe de prévention en matière de protection de l'environnement. a) Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, la LPE repose sur une conception en deux étapes: elle ne vise pas seulement la protection de l'environnement contre les immissions dépassant les valeurs limites qui déterminent le caractère nuisible ou incommode des atteintes (art. 11 al. 3 LPE; ATF 133 II 169 consid. 3; 126 II 366 consid. 2b et références) mais concerne également la limitation préventive des immissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que ce soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 13 al. 1 LPE). Il découle du principe de prévention, exprimé à l'art. 11 al. 2 LPE, qu'en choisissant l'emplacement d'une nouvelle installation, il faut tenir compte des émissions qu'elle produira et de la protection des tiers contre les atteintes nuisibles et incommodes (ATF 1A.36/2000 du 5 décembre 2000 consid. 5b). b) La LPE a notamment pour but la protection contre le bruit. aa) En l'espèce, la benne compacteuse est composée d'un container proprement dit, ainsi que d'un compartiment accolé comportant une presse avec moteur et une balance. Les sacs sont déposés dans le compartiment et entraînés par la presse dans le container fermé. Le container, muni de crochets, est ramassé et remplacé par un camion-grue. L'ouvrage projeté constitue une installation fixe nouvelle au sens de l'art. 2 al. 1 et de l'art. 7 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41). Selon l'art. 7 al. 1 OPB, les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable, et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification. La jurisprudence a retenu que le Conseil fédéral n'a pas fixé de valeurs limites d'exposition pour des installations telles que des "éco-points". En effet, ceux-ci ne peuvent pas être assimilés aux installations industrielles, artisanales et agricoles de l'annexe 6 OPB, ni aux autres installations définies dans les annexes 3 ss OPB, pour lesquelles les valeurs limites ont été fixées en fonction du degré de sensibilité (ATF 1A.36/2000 du 5 décembre 2000 consid. 5d/aa; voir aussi ATF 1C_299/2009 du 12 janvier 2010 consid. 2.3). En vertu de l'art. 40 al. 3 OPB, il appartient donc à l'autorité compétente d'évaluer les immissions de bruit "au sens de l'art. 15 LPE", sans pouvoir se référer à des valeurs limites du droit fédéral. En d'autres termes, l'autorité doit déterminer, en appréciant globalement la situation, si les immissions de bruit gênent ou non "de manière sensible la population dans son bien-être". Ce principe de l'art. 15 LPE,

combiné avec le principe de la prévention selon l'art. 11 al. 2 LPE, ne confère pas un droit au silence ou à la tranquillité; une gêne qui n'est pas sensible ni significative doit être supportée (ATF 133 II 169 consid. 3.2; 126 II 300 consid. 4c/bb p. 307, 366 consid. 2b p. 368 et la jurisprudence citée). bb) Il a été retenu à l'audience que le bruit émanant de la benne et de son moteur au passage d'un sac s'élève au plus, à 35,8 dB(A) à 3 m, à l'instar des mesures prises sur une installation identique lors de son cycle de fonctionnement, étant souligné que la maison des voisins les plus exposés, à savoir les recourants, est sise à environ 50 m de la future benne, dans un secteur soumis à un degré de sensibilité au bruit III. Ainsi, les émissions de bruit respectent largement, à les appliquer par analogie, les valeurs de planification de 60 dB(A) le jour et 50dB(A) la nuit relatives au bruit de l'industrie et des arts et métiers au sens de l'annexe 6 OPB. cc) Encore faut-il examiner l'augmentation du bruit du trafic routier générée par les usagers motorisés de la benne. Selon l'art. 9 OPB, l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées - à l'instar de la benne litigieuse - ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (let. a) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b). Il est généralement admis qu'une augmentation de bruit de 0,5 dB(A) n'est pas perceptible au sens de l'art. 9 let. b OPB (AC.2006.0305 du 28 décembre 2007 et les références citées). D'après Jacques Meyer, une valeur de 0,5 db(A) peut équivaloir à une augmentation de trafic de 13% environ (Meyer, Journées suisses du droit de la construction 2007, V. Protection contre le bruit, p. 88 ss). La jurisprudence de la CDAP va dans le même sens, puisqu'elle considère qu'une augmentation de 12% du trafic reste dans les limites d'une augmentation de bruit de 0,5 dB(A) (AC.2011.0132 du 12 juillet 2012 consid. 2c/cc). La jurisprudence fédérale fait allusion à une augmentation admissible de l'ordre de 25% de trafic correspondant à une augmentation du niveau de bruit de l'ordre de 1 dB(A) (ATF 1C_272/2010 du 16 mars 2011 consid. 7.1) . Selon le document de l'Etat de Vaud intitulé "Bruit du trafic routier - Assainissement", éditée en 2007 (p. 6), une augmentation de 0,5 dB(A) correspond à la hausse d'un nombre de véhicules identiques de 100 à 110 (ch. 2 p. 6). Ce document ajoute que le bruit émis par un véhicule bruyant (VB), comme les poids lourds et les deux-roues motorisés, est en moyenne 10 à 15 fois plus élevé (+10 à +12 dBA) que le bruit d'un véhicule non bruyant (véhicules de tourisme) (loc. cit.). Il indique également, à titre d'exemple, qu'un trafic journalier moyen de 9'000 véhicules, dont 7% de poids lourds, roulant à une vitesse de 50 km/h sur une route sans déclivité entraîne, pour une distance de 10 m à l'axe de la route, un niveau sonore diurne de 65 dB(A) (ch. 2 p. 7). Enfin, ce document précise les effets de divers scénarios sur la charge sonore, notamment l'augmentation de la distance à l'axe de la route, la réduction de la vitesse, la pose de revêtements spécifiques et le changement du style de conduite. A lire le tableau illustrant ces scénarios, l'augmentation de la distance à l'axe de la route de 10 à 50 m entraîne en particulier une réduction de 65 db(A) à 58 db(A), soit de 7 db(A) (loc. cit.). On notera que le trafic mentionné à titre d'exemple par le document précité, à savoir 9'000 véhicules dont 7% de poids lourds (i.e. 8'370 véhicules légers et 630 poids lourds), trafic susceptible d'entraîner un niveau sonore diurne de 65 dB(A), correspond, si un poids lourd équivaut à 12,5 véhicules légers, à 1'300 poids lourds ($[8'370 / 12.5] + 630$) ou 16'245 véhicules légers ($[8'370 + [630 \times 12.5]]$). En l'espèce, en ce qui concerne le bâtiment sensible le plus proche de l'emplacement de la benne, à savoir la villa des recourants située à environ 50 m (en zone de sensibilité III), les valeurs limites d'immission au sens de l'art. 9 let. a OPB pour le trafic

routier sont de 65 dB(A) le jour et de 55 dB(A) la nuit. Il a été retenu ci-dessus que le trafic actuel circulant devant l'emplacement de la benne est de faible intensité, fût-il composé de nombreux poids lourds (consid. 3c/bb supra). Les valeurs limites d'immission précitées ne sont dès lors manifestement pas atteintes à ce jour. Le tribunal a également considéré plus haut qu'une fois la benne mise en service, le trafic routier restera selon toute vraisemblance modeste, de l'ordre de 300 à 350 véhicules par jour (loc. cit.). Au vu de l'exemple susmentionné, le bruit émis par ce trafic routier ne dépassera donc pas les valeurs limites d'immission. Les usagers motorisés de la benne n'induiront qu'une augmentation imperceptible de la charge sonore. dd) De jurisprudence constante, le Tribunal administratif puis la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal ont considéré que les nuisances provenant d'un poste de tri de déchets devaient être limitées sous l'angle de la prévention par un horaire d'exploitation (cf. arrêts AC.2011.0241 du 5 octobre 2012 consid. 8a; AC.2011.0103 du 30 janvier 2012 consid. 4b/bb et les références citées). Ce type de prescriptions est susceptible d'être imposé alors même que les valeurs de planification sont respectées, dès lors qu'il n'implique qu'une dépense modeste de la part des détenteurs d'installations concernés (Alexander Zürcher, Die vorsorgliche Emissionsbegrenzung nach dem Umweltschutzgesetz, Zurich 1996, p. 116, voir également AC.1996.0062 du 19 juin 1996 consid. 2b; cf. aussi AC.2011.0103 du 30 janvier 2012 consid. 4b/bb). En l'occurrence, la benne est soumise à des horaires d'ouverture définis par le règlement communal sur la collecte des déchets, à savoir du lundi au samedi de 6h à 22h, l'installation étant fermée les dimanches et jours fériés. Son usage sera réservé aux habitants qui seront munis d'une carte permettant l'ouverture aux heures permises uniquement. Enfin, il convient d'adhérer aux observations du 25 novembre 2013 de la DGE, selon lesquelles si les recourants devaient se plaindre de nuisances sonores après la mise en service de l'installation, les horaires d'ouverture pourraient être réduits. Dans ces conditions, les nuisances potentielles générées par le bruit des voitures et du comportement des futurs usagers restent dans la limite du raisonnable et ne dépassent pas le seuil de la tolérance à attendre des habitants d'un village. Elles ne constituent pas un obstacle à la confirmation du permis de construire. c) En ce qui concerne la protection de l'air, le projet litigieux est une installation stationnaire au sens de l'art. 2 al. 1 de l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1). L'exploitation d'une telle installation est susceptible de générer des émissions d'odeurs, qu'il importe de limiter conformément à l'art. 11 al. 2 LPE. Les nouvelles installations stationnaires doivent être équipées et exploitées de manière à ce qu'elles respectent la limitation des émissions fixée à l'annexe 1 OPair et, cas échéant, aux annexes 2 à 4 (art. 3 OPair). Lorsqu'il s'agit d'émissions pour lesquelles l'ordonnance sur la protection de l'air ne contient aucune limitation ou pour lesquelles une limitation déterminée n'est pas applicable, l'autorité fixe une limitation préventive dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable (art. 4 al. 1 OPair). Lors de l'inspection locale, la benne, pourtant en usage, ne dégageait aucune odeur perceptible. Les sacs ne sont en effet pas laissés à l'air libre et le container est étanche. A cela s'ajoute que la municipalité s'est engagée, au titre de mesure de prévention, à équiper toutes les nouvelles installations, y compris la présente benne, de sprays anti-odeurs automatiques avec avertisseurs de niveau par SMS. d) Quant à la protection des eaux, l'art. 12 al. 1 let. b de la loi du 3 décembre 1957 sur la police des eaux dépendant du domaine public (LPDP; RSV 721.01) subordonne à autorisation spéciale tout ouvrage ou intervention à moins de 20 mètres de la limite du domaine public des cours d'eau (voir aussi la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la

protection des eaux; LEaux; RS 814.20). Encore une fois, les sacs ne sont pas laissés à l'extérieur et le container est étanche. Par ailleurs, ainsi que l'a relevé le STIntercommunal, la place bétonnée comprendra un système de retenue de potentielles fuites afin d'éviter, conformément aux exigences de la DGE, tout risque de pollution de La Lembaz, qui coule à moins de 20 m. e) Toujours sous l'angle du principe de prévention, les recourants affirment que la municipalité n'a pas examiné de manière suffisante si un autre emplacement aurait été moins dommageable. Du reste, de l'avis des recourants, tel serait le cas du parking de l'Eglise protestante ou de celui de l'Eglise catholique. aa) Comme évoqué ci-dessus, il découle certes du principe de la prévention qu'en choisissant l'emplacement d'une nouvelle installation, l'autorité doit tenir compte des émissions qu'elle produira et de la protection des tiers contre les atteintes nuisibles et incommodes. En d'autres termes, la municipalité doit envisager plusieurs solutions et choisir, parmi les divers emplacements disponibles, celui qui lui apparaît le moins dommageable pour l'environnement, tout en répondant aux autres critères à prendre en considération, notamment l'accessibilité et la sécurité. Cela ne signifie toutefois pas qu'une étude de variantes proprement dite doive être impérativement menée. Même sous l'angle de l'art. 2 al. 1 let. b de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1), imposant aux autorités d'examiner, dans la planification d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, quelles possibilités et variantes de solution entrent en ligne de compte, la jurisprudence a considéré que le droit fédéral n'obligeait pas, de façon générale, à élaborer des projets alternatifs et n'exigeait de toute manière pas une analyse des variantes aussi détaillée que celle faite pour le projet lui-même (ATF 1C_568/2008 du 6 juillet 2009 consid. 5.1; 1C_330/2007 du 21 décembre 2007 consid. 9.4; 1A.1/1998 du 22 décembre 1998 publié in RDAF 1999 I 371 consid. 4c). Les municipalités disposent d'une liberté d'appréciation dans le choix de l'emplacement de leurs installations. Il en découle que le site choisi doit être confirmé s'il est approprié. L'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution, à moins qu'il apparaisse clairement que la municipalité a abusé de sa marge d'appréciation en écartant, sans fondement objectif, un autre site manifestement préférable au regard de l'ensemble des critères applicables (voir aussi arrêt du Tribunal administratif du canton des Grisons R 12 42/72 du 18 février 2013 consid. 4b). bb) En l'espèce, la municipalité a en définitive pris en considération quatre sites, à savoir la place du Battoir finalement choisie, la place de l'Eglise protestante, la place de l'Eglise catholique et la place en Verdairu. A l'audience, elle a déposé une pièce énumérant pour chaque emplacement ses avantages et inconvénients. Parmi les critères utilisés figurent notamment, outre l'appartenance de la parcelle au domaine privé ou public de la commune, le caractère central et de passage de l'emplacement, la distance des habitations, l'accès piétonnier, les possibilités de parking et de manoeuvre (pour les usagers et le camion de ramassage) et la proximité d'un monument protégé. Il apparaît dans ces conditions que la municipalité a examiné et comparé à suffisance et selon des critères pertinents l'ensemble des emplacements envisageables. Pour le surplus, il a été retenu ci-dessus que le site choisi à la rue du Battoir est approprié. Enfin, compte tenu des explications de la municipalité, notamment à l'audience, rien ne permet de dire qu'un autre site serait clairement plus adéquat, au point que la municipalité aurait abusé de sa latitude d'appréciation en renonçant à lui donner la préférence.

E. 5

Les recourants soutiennent que le projet litigieux ne respecte pas les art. 37 et 39 LRou. a) A teneur de l'art. 37 al. 1 LRou, à défaut de plan fixant la limite des constructions souterraines, l'autorité compétente peut autoriser celles-ci ainsi que les dépendances de peu

d'importance à une distance de 3 m au moins du bord de la chaussée; l'autorisation est refusée lorsque la sécurité du trafic ou la stabilité de la chaussée l'exigent. Selon l'art. 7 RLrou, les constructions s'ouvrant directement sur la route, telles que garages, dépôts, etc., seront implantées à cinq mètres au moins du bord de la chaussée ou du trottoir. D'après l'art. 39 al. 1 LRou, des aménagements extérieurs tels que mur, clôture, haie ou plantation de nature à nuire à la sécurité du trafic, notamment par une diminution de la visibilité, ne peuvent être créés sans autorisation sur les fonds riverains de la route. L'art. 8 RLrou précise en particulier que les ouvrages, plantations, cultures ou aménagements extérieurs importants ne doivent pas diminuer la visibilité ni gêner la circulation et l'entretien ni compromettre la réalisation des corrections prévues de la route (al. 1); les hauteurs maxima admissibles, mesurées depuis les bords de la chaussée, sont (al. 2) de 60 centimètres lorsque la visibilité doit être maintenue (a), de 2 mètres dans les autres cas (b). Le bord de la chaussée se détermine suivant la surface affectée à la circulation, non pas selon l'abornement du domaine public (cf. AC.2006.0268 du 22 juin 2007 consid. 8). b) Il a été constaté à l'audience que si les bornes marquant la limite entre le DP 1081 et la parcelle 293 ont été posées - et figurent sur le plan de situation -, le bord de la chaussée n'est pas formellement délimité en l'état. Toutefois, ce bord figure sur le plan de l'avant-projet de trottoir, où il se confond pratiquement, à l'emplacement de la benne, avec la limite précitée. Enfin, à lire les plans, la future benne pourra respecter largement la distance minimale de 3 m à la route, même à tenir compte de son emplacement corrigé. Quant au pare-vue, constituant un aménagement extérieur au sens de l'art. 39 al. 1 LRou, il sera posé contre la benne et ne violera en rien cette disposition.

E. 6

Les recourants soutiennent enfin que l'installation litigieuse viole les règles de l'esthétique et de l'intégration. Ils soulignent que la benne sera implantée à une dizaine de mètres de la Lembaz, dont les berges ont été récemment réaménagées. a) L'art. 9 ch. 1 RGPA réglant l'objectif d'aménagement de la zone de village A et B, applicable par le renvoi de l'art. 13 ch. 3 RPGA, prévoit: Cette zone vise, d'une part, à conserver et mettre en valeur la qualité du tissu villageois existant, tant bâti, et, d'autre part, à permettre l'extension d'une urbanisation mixte de moyenne densité. Toute construction, reconstruction ou transformation doit s'harmoniser avec le site et les constructions environnantes. b) Il découle du dossier et de l'inspection locale que la benne compacteuse sera implantée dans le prolongement des trois bâtiments sis sur la parcelle 293, assimilables à des locaux utilitaires et à des dépendances sans esthétique particulière. Certes, l'endroit choisi confine à la nouvelle aire de verdure aménagée le long de la Lembaz. Cette aire comporte toutefois une butte par rapport au secteur goudronné ou gravillonné destiné à la benne, de sorte que les deux affectations sont clairement séparées. De surcroît, un pare-vue sera posé, qui limitera l'impact visuel de la benne et améliorera son intégration. Le grief doit par conséquent être rejeté.

E. 7

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée. Succombant, les recourants doivent assumer les frais judiciaires, ainsi qu'une indemnité de dépens en faveur de la municipalité.