

VD_OMNI AC.2016.0233 vom 13. Februar 2017

VD Tribunal cantonal, 2017-02-13, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2016.0233

FR: VD_OMNI AC.2016.0233 du 13 février 2017

IT: VD_OMNI AC.2016.0233 del 13 febbraio 2017

Regeste

A. _____, B. _____/Municipalité de St-Sulpice, C. _____, D. _____ SA, E. _____ SA | Projet de construction d'un hôtel (avec 38 chambres et un restaurant de 18 places) à la place d'un ancien motel et d'un immeuble de 12 logements à St-Sulpice. Recours de propriétaires voisins. Rejet des griefs relatifs à la description du projet et du constructeur dans l'avis d'enquête (consid. 1). La hauteur réglementaire est respectée dès lors que, s'agissant du terrain naturel à prendre en considération, il n'y a pas lieu de prendre en compte le terrain aménagé au moment de la construction de l'ancien motel. La question d'une dérogation ne se pose dès lors pas (consid. 3). Dès lors que le règlement communal prévoit que le nombre de places de parc pour les activités socio économiques doit être calculé sur la base des besoins réduits des normes VSS, le nombre de places de parc prévu est excessif (suppression de 8 des 55 places prévues). Rejet du grief relatif à la sécurité des piétons (consid. 4). L'accès prévu est conforme aux exigences des art. 19 al. 1 LAT et 104 al. 3 LATC. La question de savoir si un autre accès serait préférable relève de l'opportunité (consid. 5). La place à containers prévue respecte les exigences de la LPE et de l'OPB, notamment au regard du principe de prévention. S'agissant des nuisances sonores, la disposition du règlement communal invoquée par les recourants n'a pas de portée propre (consid. 6).

Erwägungen

E. 1

Les recourants invoquent une violation de l'art. 109 al. 2 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11) au motif que le propriétaire de la parcelle n° 443 n'aurait pas été mentionné de façon précise dans la demande de permis de construire et dans la publication faite dans la Feuille des avis officiels (FAO). Ils relèvent également que l'avis d'enquête publié dans la FAO ne mentionnait ni le nombre de chambres dans la résidence hôtelière, ni le nombre d'appartements dans l'immeuble d'habitation, ni la création d'un parking souterrain de 41 places, ni les places de stationnement extérieures. A cet égard, ils invoquent également une violation de l'art. 109 LATC. a) Aux termes de l'art. 109 al. 1 LATC, la demande de permis est en principe mise à l'enquête publique par la municipalité pendant trente jours. En vertu de l'art. 108 al. 2 LATC, c'est au niveau réglementaire – dans le règlement du 19 septembre 1986 d'application de la LATC (RLATC; RSV 700.11.1) ou dans les règlements communaux – que sont fixées les exigences en matière de plans et de pièces à produire avec la demande de permis de construire. L'art. 69 al. 1 RLATC énumère les " pièces et indications à fournir avec la demande de permis de construire ". Cette liste comporte de nombreux documents (extrait cadastral, plans, coupes, etc.). Sont notamment mentionnés sous ch. 6 le questionnaire général, complètement rempli, ainsi que les questionnaires

particuliers, auxquels renvoie au besoin le questionnaire général. Selon une jurisprudence bien établie, l'enquête publique n'est pas une fin en soi; elle est destinée à porter à la connaissance de tous les intéressés, propriétaires voisins, associations à but idéal ou autres, les projets de construction 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. De plus, elle 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, elle doit également permettre de fixer les conditions nécessaires au respect de ces dispositions. 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.2014.0071 du 4 septembre 2014 consid. 1a; AC.2013.0412 du 21 juillet 2014 consid. 1a et les arrêts cités). b) En l'espèce, le dossier d'enquête publique contenait la plupart des plans requis (plan de situation, plans de tous les étages, plan du parking souterrain, élévations, coupes). Ces plans permettaient de se rendre compte aisément de la nature et de l'ampleur du projet, notamment en ce qui concernait le nombre de chambres dans la résidence hôtelière, le nombre d'appartements dans l'immeuble d'habitation et le nombre de places de parc intérieures et extérieures. Le droit d'être entendus de tous les personnes intéressées a par conséquent été respecté. Pour ce qui est de la propriétaire, la demande de permis de construire et la publication dans la FAO mentionnaient de manière correcte la propriétaire de l'époque, soit la société E._____. Certes, était également mentionné, à tort, le nom de l'administratrice C._____. Cette informalité doit toutefois être considérée comme mineure. Elle n'a eu aucune conséquence en ce qui concerne le but de l'enquête publique et le droit d'être entendus des tiers. Elle ne saurait dès lors entraîner l'annulation du permis de construire. c) Vu ce qui précède, les griefs des recourants relatifs à la procédure d'enquête publique ne sont pas fondés.

E. 2

Les recourants relèvent que, durant la procédure, la raison sociale de la constructrice a changé (de F._____ à E._____) et que la gestion d'un hôtel ne figure plus parmi les buts de la société. Selon eux, ceci pose problème puisqu'on se dirigerait plutôt vers un statut d'habitation permanente, ce qui ne serait pas conforme à l'art. 15.1 al.

E. 3

En application de l'art. 85a LATC, une demande de dérogation à l'art.15.5 RC relatif à la hauteur a été mise à l'enquête publique. Dans la décision attaquée et dans ses écritures déposées dans le cadre de la présente procédure, la municipalité a finalement soutenu que l'art. 15.5 RC serait en réalité respecté. Elle invoque à cet égard le fait que, à l'endroit déterminant (angle Sud-Est de la résidence hôtelière), c'est le terrain naturel d'origine qui doit être pris en considération (soit le terrain avant la réalisation de la plateforme de parking en gravillons devant le Motel) et non pas le terrain aménagé. Selon l'autorité intimée, les mouvements de terre (déblais) réalisés à l'époque de la construction du motel à cet endroit ne portent pas sur un secteur suffisamment étendu et ne doivent dès lors pas être pris en considération pour déterminer l'altitude du terrain naturel de référence. Ceci se justifierait aussi si on prend en compte la courbe naturelle et légèrement descendante du terrain

bordant la parcelle et qui n'a fait l'objet d'aucun mouvement de terre. Les recourants contestent ce raisonnement et soutiennent que la hauteur réglementaire de 11 m est dépassée de plus de 50 cm. Ils contestent qu'une dérogation puisse être octroyée en invoquant le fait qu'on serait en présence d'un pur intérêt privé. Ils soutiennent également que la hauteur doit être calculée depuis le niveau du rez inférieur et non pas depuis le plancher du rez supérieur. Pour ce qui est d'une éventuelle dérogation, la municipalité soutient que celle-ci ne porte préjudice à aucun intérêt public ni aucun intérêt privé prépondérant. Elle relève que le bâtiment ne masquera la vue d'aucune propriété sise en amont et que la dérogation se justifie en outre par des circonstances objectives, soit les importants aménagements extérieurs subis par le terrain par le passé. Pour justifier la dérogation, la constructrice invoque pour sa part également l'autonomie communale. Elle soutient que, si une dérogation doit être octroyée, celle-ci est mineure. Selon elle, le dépassement de 58 cm de la hauteur réglementaire poserait uniquement un problème d'esthétique. A cet égard, la constructrice fait valoir que la dérogation ne concernerait pas échéant qu'un seul angle du bâtiment de la résidence hôtelière et ne péjorerait nullement l'intégration du bâtiment dans l'environnement paysager et bâti. Elle souligne que, compte tenu de la pente naturelle du terrain, la hauteur légèrement supérieure à la hauteur réglementaire d'un seul angle du bâtiment ne se verrait pas. a) L'art. 5.1 RC a la teneur suivante: "En aucun endroit la hauteur d'une construction ne peut dépasser les cotes "h" et "H" fixées par les règles particulières. Ces cotes se mesurent à l'aplomb de l'arrête supérieure de la corniche ou du chéneau (h) et du faîte (H) jusqu'au terrain naturel aux emplacements où la différence d'altitude entre ces parties de la construction et le sol est la plus importante." En l'occurrence, est litigieux le respect de la hauteur "h". Dans la zone mixte, cette hauteur est fixée à 11 m (art. 15. 5 RC). b) aa) Il convient d'examiner en 1^{er} lieu si la hauteur de 11 m est respectée à l'endroit litigieux (soit à l'angle Sud-Est du bâtiment de la résidence hôtelière). Ceci implique de déterminer quel est le terrain naturel qui doit être pris en considération (terrain aménagé au moment de la construction du motel ou terrain naturel antérieur). bb) Un terrain aménagé peut être considéré comme terrain naturel aux conditions cumulatives que l'apport de terre soit intervenu de nombreuses années avant l'édification de la construction projetée (soit à tout le moins une période de l'ordre d'une vingtaine d'années), que les travaux de remblayage aient porté sur un secteur d'une certaine étendue, et qu'ils ne semblent pas avoir été effectués en vue d'une construction à édifier à plus ou moins bref délai (cf. arrêts AC.2012.0229 du 20 février 2014; AC.2012.0226 du 15 octobre 2013; AC.2012.0340 du 2 août 2013). Cette troisième condition doit être comprise en ce sens que le terrain aménagé autour et pour les besoins d'une construction donnée ne devient pas par le seul écoulement du temps, le terrain naturel auquel on se réfère, après 20 ou 30 ans, pour mesurer la hauteur d'un agrandissement ou d'une construction nouvelle (cf. arrêts AC.2010.0313 du 5 avril 2012; AC.2007.0294 du 16 juin 2009). Le tribunal a qualifié de terrain naturel une combe remblayée de longue date au-dessus d'un talus d'autoroute, qui se présentait désormais comme une vaste surface dont rien ne permettait aujourd'hui de réaliser qu'elle ne correspondait pas au terrain naturel; il importait peu que le remblai ait été aménagé dans l'intention de cacher l'autoroute et d'en couper le bruit, d'y replanter de la vigne ou d'y construire (arrêt AC.2004.0107 du 17 novembre 2004). En revanche, s'agissant d'une planie large de quelques mètres, soutenue par un talus sensiblement équivalent qui compensait la pente, et aménagée quarante ans auparavant devant une façade, le tribunal a jugé qu'elle satisfaisait assurément à la condition de temps, mais ne pouvait pas être considérée comme un aménagement portant

sur un secteur d'une certaine étendue susceptible d'être désormais considéré comme correspondant au terrain naturel. En effet, les mouvements de terre s'étaient limités à ce qui était nécessaire pour aménager une terrasse devant la façade de la maison, mais n'avaient pas atteint une ampleur suffisante pour dissimuler définitivement, au point de ressembler à du terrain naturel, la configuration initiale de la parcelle (arrêt AC.2002.0016 du 7 juillet 2003). Le tribunal a encore jugé que si l'on pouvait admettre que les murs de soutènement et les terrassements liés à la construction de la ligne du métro M1 concernaient un relativement vaste secteur, puisqu'ils touchaient toutes les parcelles bordant la voie ferrée, il n'était en revanche pas sûr qu'ils soient suffisamment anciens pour être pris en considération (AC.2007.0294 du 16 juin 2009 consid. 4). Une butte aménagée environ cinquante ans auparavant au Nord d'une parcelle de manière à surélever quelque peu la maison construite à la même époque, ainsi qu'à créer un prolongement servant de terrasse, devait cependant être tenue pour du terrain naturel, vu son étendue, compte tenu des travaux similaires effectués environ à la même époque, lors de la construction de la maison d'habitation sur la parcelle voisine (arrêt AC.2009.0028 du 27 juillet 2009 consid. 3c). Le tribunal a également retenu qu'un déblai effectué dans le cadre de la construction des bâtiments existants sur la parcelle, n'ayant pas porté sur un secteur d'une certaine étendue, ni sur l'ensemble de la parcelle - dès lors qu'il visait à aplanir le terrain sur une surface de près de 155 m² - ne pouvait être considéré comme terrain naturel en dépit des nombreuses années écoulées (arrêt AC.2010.0313 du 5 avril 2012 consid. 5c). Le tribunal a enfin jugé que même s'ils étaient répétés dans une certaine mesure devant les autres villas de la même rangée, des travaux de terrassement opérés devant la villa des constructeurs (remblai aménagé en continuité d'une terrasse dallée formant une grande planie posée sur un talus) étaient discontinus (ils étaient régulièrement interrompus) et ne s'inscrivaient pas dans une étendue propre à les qualifier de sol naturel, sans compter qu'ils avaient été opérés exclusivement en relation avec la construction des villas (AC. 2011.0168 du 9 juillet 2014 consid. 3b). cc) Dans le cas d'espèce, il apparaît que deux planies ont été réalisées au moment de la construction de l'ancien motel (au Nord et au Sud) afin de permettre un stationnement à plat des deux côtés et sur toute la longueur. Ces mouvements de terre, certes importants, doivent être considérés comme des aménagements purement locaux, qui ne modifient pas globalement la parcelle. Celle-ci, sur tout son pourtour, a conservé le terrain naturel antérieur à la construction du motel qui se caractérise par la courbe naturelle et légèrement descendante du terrain. Dans ces conditions, on ne saurait considérer que le déblai réalisé au moment de la construction de l'ancien motel en relation avec les surfaces de stationnement constitue le nouveau terrain naturel. dd) Il résulte de ce qui précède que la hauteur mesurée à l'aplomb de l'arête supérieure de la corniche ou du chéneau jusqu'au terrain naturel ne dépasse pas 11 m. Partant, l'art. 15.5 RC est respecté et aucune dérogation n'était requise. Les griefs des recourants sur ce point doivent par conséquent également être écartés.

E. 4

Les recourants soutiennent que le nombre de places de parc est trop important. Invoquant le fait que le bâtiment sis sur leur parcelle accueille une crèche-garderie, ils font également valoir que le projet ne respecte pas l'art. 8.3 RC. a) aa) L'art. 8.4 RC a la teneur suivante: "Toute construction générant du trafic automobile doit être pourvue de places de stationnement pour véhicules réservées à ses usagers. Le nombre de cases nécessaires est calculé sur la base des normes VSS (Union des professionnels suisses de la route) SN 640.281. Pour les constructions destinées en tout ou partie à un équipement collectif ou à une activité socio-économique, les nombres de cases exigibles et admissibles sont

déterminés, dans chaque cas, sur la base des besoins réduits des normes VSS. Dans tous les cas, cet équipement est conçu en fonction des règles suivantes : - les 50% au moins des cases nécessaires aux réalisations privées sont situées dans des garages ou des couverts, - les places de stationnement à ciel ouvert sont, dans la mesure du possible, pourvues d'un revêtement perméable, - une partie des cases nécessaires peut, sous réserve de convention, être implantée en empiètement sur la limite des constructions fixée le long du domaine public communal. Pour des raisons objectivement fondées, le propriétaire d'une construction ou d'un équipement peut être dispensé de réaliser tout ou partie des places de stationnement exigées. Dans ce cas, il paie à la commune une contribution compensatoire dont le montant est calculé sur la base des dispositions du règlement communal sur la perception des émoluments et des contributions dus en matière d'aménagement du territoire et des constructions." bb) Selon la norme VSS SN 640 281 (ci-après: norme VSS), à laquelle renvoie l'art. l'art.8.4 RC, le dimensionnement de l'offre de stationnement pour l'affectation au logement correspond, pour les habitants, à une place par 100 m² de surface brute de plancher (SPB) ou une place par appartement, plus 10 % pour les visiteurs, ces chiffres constituant des valeurs indicatives et correspondant en règle générale à l'offre nécessaire, indépendamment du type de localisation (ch. 9.1 intitulé « Cas normal »). Des valeurs indicatives inférieures peuvent être utilisées pour des cas spéciaux tels que les logements pour personnes âgées et les foyers d'étudiants (ch. 9.2 intitulé « Cas spéciaux »). En l'espèce, on peut admettre, sur la base de la norme VSS, que 13,2 places peuvent être créées pour le bâtiment qui sera affecté au logement (une place pour chacun des 12 logements et 1,2 place pour les visiteurs), chiffre arrondi à 14 places (cf. art. 9.3 de la norme VSS). Pour ce qui est de la résidence hôtelière, la norme VSS (valeurs spécifiques indicatives pour l'offre en cases de stationnement, Tableau 1) prévoit 0,5 place par lit auxquelles s'ajoute 0,2 place par place assise dans le restaurant. En l'occurrence, l'hôtel comprendra 80 lits et le restaurant 18 places assises. On parvient par conséquent à un total de 43,6 places, chiffre arrondi à 44 places. Conformément à ce que prévoit l'art. 8.4 al. 2 RC pour les constructions destinées à une activité socio-économique, il convient d'appliquer les besoins réduits de la norme VSS. Cela implique de définir le nombre de places en fonction du type de localisation, c'est-à-dire en déterminant le besoin réduit selon la desserte en transports publics et la part de mobilité douce (cf. chiffre 10.2 p. 16 de la norme). En l'espèce, on peut admettre une part de mobilité douce entre 25 et 50% et une desserte en transports publics de 1 à 4 fois par heure (cf. horaires du week-end des lignes TL 31 et MBC 701), ce qui correspond au type de localisation "C". C'est par conséquent un nombre de places de parc situé entre 50% et 80% des valeurs indicatives du tableau 1 qui peut être autorisé. En l'occurrence, on peut prendre en compte le 80% des valeurs indicatives. On parvient dès lors à 35,2 places, chiffre arrondi à 36 places. C'est par conséquent 50 places qui pouvaient être autorisées en application de l'art. 8.4 RC (14 places pour le bâtiment affecté au logement et 36 places pour la résidence hôtelière). S'agissant de l'argument mis en avant par la municipalité dans la décision attaquée relatif à l'éloignement des parkings publics et au risque de "parking sauvage" qui en résulte, il convient de relever que dès lors que le législateur communal a voulu imposer la prise en compte des besoins réduits de la norme VSS en édictant l'art. 8.4 RC, il n'appartient pas à la municipalité de déroger à cette exigence réglementaire au motif que le nombre places de parc déterminé sur la base des besoins réduits de la norme VSS serait susceptible de provoquer du "parking sauvage". cc) Vu ce qui précède, il appartiendra aux constructeurs de supprimer 8 des 58 places de parc autorisées. Dans cette mesure, la décision attaquée est réformée (art. 117 LATC). Les

constructeurs remettront à la municipalité un plan indiquant les 8 places supprimées. Selon les assesseurs spécialisée du tribunal, il serait a priori judicieux de supprimer des places de parc du côté Est afin de permettre les circulations entre le Nord et le Sud à l'intérieur de la parcelle et éviter les manœuvres par le Chemin de Champagne. b) aa) L'art. 8.3 RC a la teneur suivante: "Les voies de circulation, les garages, les places de stationnement pour véhicules et les postes de distribution de carburant sont conçus de façon à respecter la sécurité des personnes et du trafic. Les voies de circulation, sans issue, ouvertes au trafic collectif sont pourvues à leur extrémité d'une place de rebroussement pour véhicules." bb) En l'espèce, la circulation supplémentaire sur le chemin de Champagne induite par les places de stationnement prévues ne devrait pas soulever de problème particulier de sécurité. Pour ce qui est de la sécurité des enfants fréquentant la crèche-garderie située dans le bâtiment des recourants, il résulte des explications fournies lors de l'audience que 3 places sont prévues pour les usagers sur la parcelle accueillant la crèche-garderie et 3 places sur le chemin du Champ-du-Lac, soit en dehors du Chemin de Champagne. On peut par conséquent partir de l'idée que les enfants ne circulent pas à pied sur le Chemin de Champagne et que l'augmentation de la circulation sur ce chemin ne devrait pas avoir d'incidence sur leur sécurité. Quoi qu'il en soit, la vitesse est limitée à 30 km/h sur la plus grande partie du chemin de Champagne, ce qui garantit une sécurité suffisante pour les piétons. c) Vu ce qui précède, le grief relatif à l'art. 8.3 RC n'est également pas fondé.

E. 5

Les recourants mettent en cause les accès. Ils relèvent l'existence deux accès aux places de parc extérieures qui donnent sur le chemin de Champagne, au Sud et au Nord de la parcelle n° 443 . Ils soutiennent que l'accès direct à la RC1 existant au nord-ouest devrait être plus exploité afin d'éviter de concentrer les nuisances sur le chemin de Champagne. Ils mentionnent à nouveau à cet égard les risques pour les enfants qui fréquentent la crèche-garderie. Ils font valoir qu'il serait illégitime de créer deux accès sur le chemin de Champagne alors qu'il ne s'agit pas de l'adresse du projet. a) Conformément à l'art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), l'autorisation de construire n'est délivrée que si le terrain est équipé. L'art. 104 al. 3 LATC a la même teneur. Aux termes de l'art. 19 al. 1 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. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (ATF 121 I 65 consid. 3a; TF 1C_532/2012 du 25 avril 2013 et les références citées). Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité (pente, visibilité, trafic) – celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier – soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré. La voie d'accès est aussi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2; TF 1C_246/2009 du 1 er février 2010 consid. 2 et les références citées). Les autorités communales et cantonales

disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241; 121 I 65 consid. 3a in fine p. 68; 119 Ib 480 consid. 6 p. 488; 116 Ib 159; 96 I 369 consid. 4 p. 373). La définition de l'accès adapté à l'utilisation projetée au sens de l'art. 19 LAT a fait l'objet d'une jurisprudence cantonale constante dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des 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 (cf. notamment arrêts AC.2013.0289 du 9 octobre 2015 consid. 6a; AC.2012.0054 du 6 mars 2013 consid. 13; AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 3). Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) 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 (cf. notamment arrêts AC.2013.0296, AC.2013.0302 du 13 novembre 2014 consid. 2b; AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 4a et les références). Selon la jurisprudence, une zone ou un terrain n'est en outre équipé en voies d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) (ATF 119 Ib 480 consid. 6; 116 Ib 159; arrêts AC.2010.0311 du 21 décembre 2011; AC.2008.0017 du 14 décembre 2009) b) En l'espèce, la vision locale a permis de constater que le Chemin de champagne pourra accueillir sans difficulté particulière le trafic supplémentaire induit par le projet litigieux. Il s'agit en effet d'un chemin rectiligne, qui présente une largeur suffisante et ne soulève pas de problème de visibilité, y compris à son débouché sur la route cantonale. On note au surplus que, de manière générale, l'augmentation du trafic le Chemin de Champagne n'est pas susceptible de provoquer des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage. Les recourants ne prétendent notamment pas, à juste titre, que l'augmentation du trafic est susceptible de poser problème au regard de la législation fédérale sur l'environnement, plus particulièrement au regard de l'art. 9 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41). On a également vu que ci-dessus que la sécurité des piétons est garantie de manière suffisante. On relèvera encore qu'il n'appartient pas au tribunal de se prononcer sur la question de savoir si l'accès direct à la RC1 existant au nord-ouest devrait être plus exploité, ceci relevant de l'opportunité. Enfin, le fait que l'adresse du projet ne soit pas au chemin de Champagne est sans pertinence s'agissant de la question de savoir si les exigences légales en matière d'équipement sont respectées. c) Vu ce qui précède, l'accès par le Chemin de Champagne est adapté à l'utilisation prévue et les exigences légales en matière d'équipement sont par conséquent remplies.

E. 6

Les recourants mettent en cause la place à containers prévue au Sud-Est de la parcelle n° 443. Ils invoquent une violation de l'art. 7.6 RC en relevant qu'aucune mesure n'est prévue. Ils soutiennent que, en application de cette disposition, la place à containers devrait être implantée au droit de la RC1, au Nord-Ouest du projet. Ils contestent l'argument de la municipalité selon lequel cet emplacement soulèverait un problème de sécurité. Ils relèvent à cet égard que, dans les environs, plusieurs containers sont déposés le long de la RC1. Ils

soutiennent que l'emplacement choisi n'est pas conforme à l'art. 39 al. 4 RLATC. Ils font valoir que la municipalité aurait dû faire application de l'art. 15.7 RC. a) La place à containers prévue au Sud-Est de la parcelle n° 443 doit être considérée comme une installation fixe nouvelle au sens des art. 7 al. 7 LPE et 2 al. 1 OPB. A ce titre, elle ne peut être construite, en vertu des art. 25 al. 1 LPE et 7 al. 1 let. b OPB, que si les immissions sonores qu'elle engendre ne dépassent pas les valeurs de planification. L'OPB ne prévoit pas de valeur limite pour ce type de bruit. Selon la jurisprudence, la situation doit être examinée au regard de divers facteurs, et une comparaison avec la valeur de planification Lr du bruit de l'industrie et des arts et métiers (annexe 6 OPB) peut ici servir d'aide à l'évaluation (cf. arrêt du Tribunal administratif du Canton de Berne du 13 février 2008 publié in DEP 2008 p. 604 et in RDAF 2008 I 515 [arrêt concernant un point de collecte de verre usagé]). En l'espèce, il ne fait pas de doute que les valeurs de planification de l'annexe 6 OPB pour un degré de sensibilité II (soit 55 dB (A) le jour et 45 dB (A) la nuit) seront respectées. Selon la jurisprudence, la protection contre le bruit est toutefois assurée par l'application cumulative des valeurs de planification et du principe de limitation préventive des émissions. Dès lors que les valeurs de planification ne constituent pas des valeurs limites d'émissions au sens des art. 12 al. 1 LPE, leur respect ne signifie pas à lui seul que toutes les mesures de limitation imposées par le principe de prévention des émissions aient été prises et que le projet en cause satisfasse à la législation sur la protection de l'environnement; il faut bien davantage examiner chaque cas d'espèce à la lumière des critères définis par les art. 11 al. 2 LPE et 7 al. 1 let. a OPB pour déterminer si le principe de prévention exige une limitation supplémentaire des émissions. Dans ce cadre, le principe de la prévention impose, lors du choix, de l'emplacement d'une nouvelle installation, de tenir compte des émissions que celle-ci produira et de la protection des tiers contre les atteintes nuisibles et incommodes; il commande ainsi de choisir l'emplacement le moins bruyant (ATF 142 II 476 consid. 3.3). En l'occurrence, la vision locale a permis de constater que les containers n'impliqueront pas de nuisances sonores particulières pour les recourants, ceci compte tenu notamment du caractère très limité de l'activité de restauration qui est prévue (activité qui sera limitée à un concept de "snacking" selon les explications fournies lors de l'audience). On relève également que les nouveaux containers n'impliqueront aucun changement en ce qui concerne les passages du camion de ramassage des poubelles, qui circule de toute manière à cet endroit (notamment pour les poubelles des recourants qui sont déposées le long du Chemin de Champagne). Un déplacement de la place à containers le long de la RC1 n'apparaît au surplus pas judicieux, compte tenu des aménagements qui bordent cette route (notamment la piste cyclable). Contrairement à ce que soutiennent les recourants, il n'y a dès lors pas lieu de l'imposer en application de l'art.15.7 RC. Dans ces conditions, il y a lieu de constater que le principe de la limitation préventive des émissions est également respecté. b) aa) L'art. 7.6 RC a la teneur suivante: "Les dépôts extérieurs permanents et les exploitations ou expositions à ciel ouvert doivent être au bénéfice d'une autorisation dont l'octroi peut être subordonné à l'application des mesures propres à garantir le bon aspect des lieux, les intérêts du voisinage, la qualité de l'environnement et la sécurité des personnes et du trafic." bb) Depuis l'entrée en vigueur de la LPE le 1^{er} janvier 1985, et de OPB le 1^{er} avril 1987, la protection des personnes contre les atteintes nuisibles ou incommodes - notamment contre le bruit - est réglée par le droit fédéral. Cette législation l'emporte sur les règles de droit cantonal ou communal limitant quantitativement les nuisances, telles que les dispositions des plans et règlement d'affectation (art. 65 LPE; ATF 118 Ib 590 ss consid. 3a; 116 Ib 175 ss consid. 1b/bb; 115 Ib 456 ss consid. 1c; 114 Ib 214 ss consid. 5). cc) Vu ce

qui précède, en ce qui concerne les éventuelles nuisances sonores pour le voisinage liées à la place à containers, l'art. 7.6 RC n'a pas de portée propre par rapport aux dispositions de la LPE et de l'OPB mentionnées ci-dessus. Pour le surplus, la vision locale a montré que l'endroit choisi pour les containers ne pose pas de problème en ce qui concerne le bon aspect des lieux, la qualité de l'environnement et la sécurité des personnes et du trafic. Partant, le grief relatif à l'art. 7.6 RC n'est également pas fondé. c) Les recourants invoquent encore l'art. 39 RLATC. A supposer que la place à containers soit prévue dans les espaces réglementaires, ce grief doit également être écarté dès lors que, pour les raisons évoquées plus haut, l'installation litigieuse ne provoquera pas de nuisances significatives pour le voisinage.

E. 7

Il résulte des considérants que, pour l'essentiel, la décision attaquée doit être confirmée. Celle-ci doit être partiellement réformée en ce sens que 50 places de parc au maximum sont autorisées. Le recours est dès lors partiellement admis Vu le sort du recours, les frais de la cause sont principalement mis à la charge des recourants et partiellement à la charge des constructeurs. Les recourants verseront en outre des dépens, légèrement réduits, aux constructeurs, qui ont procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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