

VD_OMNI AC.2024.0144 vom 19. März 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-03-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2024.0144

FR: VD_OMNI AC.2024.0144 du 19 mars 2025

IT: VD_OMNI AC.2024.0144 del 19 marzo 2025

Regeste

A. _____, B. _____, C. _____, D. _____/Municipalité de Payerne, E. _____
| Rejet du recours contre le permis de construire deux bâtiments de 38 logements, avec un parking souterrain. Pas de motif de procéder à un contrôle préjudiciel du PGA (consid.2). Les routes permettant d'accéder à la parcelle, même si elles sont étroites, sont suffisantes (consid.3). Rejet du grief relatif aux nuisances sonores engendrées par l'augmentation du trafic (consid. 4). Rejet du grief relatif à l'équipement insuffisant s'agissant des conduites pour l'évacuation des eaux (consid. 5).

Erwägungen

E. 1

La décision par laquelle une municipalité lève les oppositions à un projet et délivre le permis de construire peut faire l'objet d'un recours de droit administratif au sens des art. 92 ss de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36). Les deux recours ont été déposés en temps utile (art. 95 LPA) et ils respectent les exigences légales de motivation (art. 79 LPA-VD, par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). La qualité pour recourir est définie à l'art. 75 LPA-VD (par renvoi de l'art. 99 LPA-VD): selon la lettre a de cet article, elle est reconnue à toute personne ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente, qui est atteinte par la décision et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (à propos de l'intérêt digne de protection, cf. notamment, dans la jurisprudence fédérale, ATF 141 II 50 consid. 2.1, 137 II 40 consid. 2.3). A propos du recours des voisins contre une autorisation de construire, la jurisprudence relative à l'art. 75 let. a LPA-VD (ou à des règles analogues du droit fédéral) retient que l'intérêt digne de protection implique que le recourant soit touché de manière directe, concrète et dans une mesure et avec une intensité plus grandes que la généralité des administrés, de manière à exclure l'action populaire (ATF 143 II 506 consid. 5.1, ATF 141 II 50 consid. 2.1; CDAP AC.2022.0332 du 23 février 2024 consid. 1b). L'intérêt invoqué, qui peut être un intérêt de fait, doit se trouver dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération avec l'objet de la contestation (ATF 143 II 506 consid. 5.1). Le critère de la proximité géographique, ou du voisinage direct, fondant un rapport étroit, est en principe réalisé quand la distance entre le terrain litigieux et l'immeuble du recourant n'est pas supérieure à 100 m (TF 1C_418/2024 du 6 février 2025 consid. 2.1 et les réf.cit.). Lorsque la distance est plus importante, il faut que l'atteinte soit rendue plausible en fonction des données ou des circonstances concrètes, qui doivent faire l'objet d'une appréciation globale. S'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse sera à l'origine d'immissions – bruit, poussières, vibrations, lumière, fumée – atteignant spécialement les voisins, même situés à une certaine distance, ces derniers peuvent avoir qualité pour recourir (ATF 140 II 214 consid. 2.3; TF 1C_353/2024 du 8 août 2024 consid. 3; AC.2024.0075 du 17 avril 2024 et

les réf. cit.; AC.2022.0323 du 23 février 2024 consid. 2 et les réf. cit.). En l'espèce, C._____ et D._____ sont propriétaires d'une maison voisine des bâtiments projetés. Il y a donc lieu d'entrer en matière sur le fond, sans qu'il soit nécessaire d'examiner la situation des autres recourants A._____ et B._____ ; leur qualité pour agir peut demeurer indéfinie.

E. 2

Les recourants soutiennent que ce nouveau projet immobilier ne répondrait pas aux besoins en locaux d'habitation de la commune et que la municipalité aurait dû examiner à titre préjudiciel la validité du PGA, lequel date de plus de 40 ans . La loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) a fait l'objet d'une importante révision qui est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014 (première étape de la révision de la LAT, ou LAT 1). Le législateur a en particulier revu les dispositions relatives à la zone à bâtir (art. 15 et 15a LAT) dans le but de réduire les zones à bâtir surdimensionnées et de mieux utiliser les réserves de terrain à bâtir. Afin de mettre en œuvre ces principes de la loi fédérale, le plan directeur cantonal (PDCn) a été complété, avec notamment une nouvelle mesure A11 ("zones d'habitation et mixtes"). Cette adaptation du PDCn a été adoptée par le Grand Conseil le 20 juin 2017 et approuvée par le Conseil fédéral le 31 janvier 2018. Lorsque le plan d'affectation est ancien, les autorités sont parfois amenées à se demander si le classement d'un terrain en zone à bâtir est toujours valable, singulièrement dans les situations où le droit fédéral prescrirait actuellement un redimensionnement de cette zone. Cette question peut se poser à l'occasion de l'examen d'une demande de permis de construire. On parle alors de contrôle incident ou préjudiciel d'un plan d'affectation dans le cadre d'une procédure relative à un acte d'application. En raison de la nature juridique du plan d'affectation, un instrument qui requiert une certaine stabilité (cf. art. 21 al. 2 LAT), la jurisprudence constante retient que ce contrôle est en principe exclu ou, en d'autres termes, admis seulement à titre exceptionnel (ATF 145 II 83 consid. 5.1; ATF 144 II 41 consid. 5.1; TF 1C_84/2023 du 6 mai 2024 consid. 4.1, 1C_645/2020 du 21 octobre 2021 consid. 3.2; AC.2023.0343 du 6 décembre 2024 consid. 7). La municipalité ne s'est pas prononcée sur cette question dans la décision attaquée car elle n'avait en réalité pas à le faire. Une procédure de révision du PGA a été engagée par les autorités communales pour mettre en œuvre la mesure A11 du PDCn. Il n'est pas exclu que la surface des zones à bâtir dans le secteur du Bornalet soit réduite dans le futur plan d'affectation communal (PACom). La municipalité a toutefois prévu des mesures conservatoires (voir le titre des art. 46 ss de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions [LATC; BLV 700.11]) pour éviter que de nouvelles constructions, dans ce secteur, ne puissent entraver le redimensionnement de la zone à bâtir. Elle a ainsi mis à l'enquête, du 14 février au 14 mars 2024, une zone réservée au sens des art. 27 LAT et 46 LATC, dont le périmètre inclut la parcelle n° 714. Cette zone réservée ne rend cependant pas son périmètre entièrement inconstructible; selon ce que la municipalité a prévu, certains permis de construire peuvent encore être délivrés sans compromettre la mise en œuvre de la mesure A11 sur le territoire communal. Il en va ainsi des projets de construction élaborés avant la publication de la zone réservée. Précisément, l'art. 3 al. 3 du règlement de la zone réservée dispose que " les projets de construction qui ont été soumis à une enquête publique avant l'enquête publique de la présente zone réservée ne sont pas concernés par celle-ci ". C'est bien le cas du projet litigieux, mis à l'enquête publique une année avant la zone réservée du secteur du Bornalet. A cela s'ajoute que la parcelle n° 714 se situe dans le prolongement de parcelles bâties (du côté est, ainsi que du côté nord, de l'autre côté des voies CFF) et qu'elle n'est pas très

éloignée du centre-ville. Après les premières démarches accomplies en vue de l'établissement du nouveau PACom, la municipalité était ainsi fondée à se prononcer sur la demande de permis de construire en appliquant le régime de l'actuel plan général d'affectation (adopté après l'entrée en vigueur de la LAT). Il lui incombait donc de s'assurer de la conformité du projet de construction aux dispositions légales et réglementaires applicables (cf. art. 104 al. 1 LATC).

E. 3

Les recourants font valoir que l'infrastructure routière serait insuffisante pour absorber le trafic supplémentaire généré par le projet litigieux. Ils relèvent que l'augmentation du trafic entraînerait un sérieux danger pour les autres usagers de la route, en particulier les enfants et les personnes âgées, au vu notamment de l'absence de trottoir et du manque de largeur de la chaussée. Ils craignent que le croisement devienne très difficile, voire impossible en raison de l'augmentation du trafic des camions que pourrait entraîner la construction d'un bâtiment artisanal prévue sur la parcelle n o 5553, située au sud-ouest de la parcelle n o 714 le long du chemin du Bornalet. a) L'art. 22 al. 2 let. b LAT soumet la délivrance d'une autorisation de construire à la condition que le terrain soit équipé. Tel est le cas selon l'art. 19 al. 1 LAT, lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès. En droit cantonal, l'art. 104 al. 3 LATC prévoit que la municipalité n'accorde le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique. Selon la jurisprudence, 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. Il faut aussi que la sécurité des usagers soit garantie sur toute sa longueur, 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 et de voirie soit assuré. 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 (cf. ATF 121 I 65 consid. 3a; TF 1C_304/2022 du 10 août 2023 consid. 4.1). 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 AC.2022.0387 du 4 septembre 2023 consid. 4a et les réf. cit.; AC.2020.0098 du 9 mars 2021 consid. 3a). Dans le cadre de l'interprétation et de l'application de la notion d'accès suffisant, les autorités communales disposent d'une importante marge d'appréciation, en particulier quand il s'agit d'évaluer les circonstances locales (cf. TF 1C_216/2021 du 21 avril 2022 consid. 4.1, 1C_382/2018 du 10 juillet 2019 consid. 5.1). b) En l'occurrence, la parcelle n o 714 est accessible depuis le centre-ville en empruntant, depuis la rue de la Boverie, la rue de la Vieille-Tuilière, puis, après un passage à niveau, le chemin du Bornalet. Cette route est ouverte à la circulation dans les deux sens et se termine au sud par une impasse, ou plus précisément elle débouche sur des chemins de remaniement. La vitesse y est limitée à 50 km/h. Il existe un itinéraire alternatif lorsqu'on quitte la parcelle n o 714, qui consiste à ne pas emprunter le passage à niveau juste après avoir quitté le chemin du Bornalet, et à prendre la rue de la Vieille-Tuilière en direction du nord-est. Cette route, qui est à sens unique, débouche sur la route cantonale (rue de la Vignette). Depuis là, il est

possible de se rendre au centre-ville, après un passage à niveau (direction nord), ou alors de rejoindre la route de Fribourg (direction sud). La rue de la Vieille-Tuilière et le chemin du Bornalet permettent également aux recourants d'accéder à leurs maisons. Le quartier de villas est cependant directement accessible depuis la route cantonale (rue de la Vignette) par le sentier des Vignettes – un panneau de signalisation "interdiction de passer, riverains autorisés" étant implanté au début de ce chemin -, puis par la rue des Jumelles (qui est également réservée aux riverains), qui débouche sur le chemin du Bornalet à environ 150 mètres au sud de la parcelle n o 714. L'autorité intimée admet que tant la rue de la Vieille-Tuilière que le chemin du Bornalet sont étroits. Elle considère cependant que la visibilité y est bonne, et que ces deux routes offrent des possibilités de croisement suffisantes aux véhicules qui les empruntent. Elle ajoute que le trafic induit par les bâtiments projetés sera concentré sur la première partie du chemin du Bornalet (partie nord) et que selon les comptages auxquels elle a fait procéder, le trafic est resté relativement stable sur ce tronçon durant les cinq dernières années. Les recourants produisent une étude de trafic réalisée par le bureau I. _____ sur l'accessibilité à la parcelle litigieuse par le chemin du Bornalet et la rue de la Vieille-Tuilière. L'auteur de ce rapport - qui s'est fondé sur des évaluations de trafic de 50 à 100 véhicules par heure, en effectuant une projection sur la base du nombre de places de stationnement à disposition dans le secteur - retient que "l'aménagement actuel des voies de circulation desservant ce quartier présente des insuffisances impactant en particulier les piétons". Dans son rapport, l'auteur a distingué quatre tronçons sur le chemin du Bornalet, à savoir : " De son origine à l'intersection avec la rue de la Vieille-Tuilière jusqu'au premier virage, soit une longueur d'environ 125 mètres, le chemin présente une largeur variant de 5,40 à 7,40 mètres avec une bande longitudinale piétons d'une largeur comprise entre environ 1,50 et 1,80 mètres; Du premier virage jusqu'à l'intersection avec la rue des Jumelles, sur une longueur d'environ 225 mètres, la largeur de la chaussée est comprise entre 4,80 et 5,40 mètres avec une bande longitudinale piétons dont la largeur est d'environ 1,50 à 1,80 mètres; De l'intersection avec la rue des Jumelles jusqu'au deuxième virage, soit une longueur d'environ 65 mètres, le tronçon se rétrécit à environ 4,80 à 5,0 mètres avec un accotement d'un côté et la bande longitudinale piétons est elle réduite entre 1,30 à 1,50 mètres; Finalement, le dernier tronçon au-delà du deuxième virage, sur une longueur d'environ 130 mètres présente une largeur d'environ 3,70 à 3,90 mètres sans bande longitudinale pour les piétons [...] ". Il relève que le croisement entre deux véhicules de tourisme nécessite une largeur de 5,10 mètres à une vitesse de 50 km/h (cf. Fiche info 6/2017, intitulée Cas de croisements et largeur de chaussée éditée par Mobilité piétonne Suisse) , de sorte que pour se croiser, les véhicules doivent empiéter sur la bande longitudinale pour piétons. Il ajoute que le faible rayon du premier virage du chemin du Bornalet et l'absence de surlargeur de la chaussée peuvent également conduire à ce que la partie arrière des véhicules avec remorques empiètent sur la voie en contresens ou sur la bande longitudinale pour piétons. Il critique également la rue de la Vieille-Tuilière, en relevant qu'elle présente une largeur de 5,40 mètres environ (+/-60 cm) et qu'il est difficile aux véhicules de se croiser lorsqu'ils se trouvent au carrefour avec le chemin du Bornalet. Il est vrai que la chaussée sur le chemin du Bornalet est relativement étroite, suivant les endroits. Comme le relève l'autorité intimée, le trafic engendré par la réalisation du projet litigieux n'empruntera toutefois que les deux premiers tronçons du chemin du Bornalet, l'entrée du parking souterrain étant située sur le côté ouest de la parcelle n o 714 et les véhicules ne pouvant y accéder que par le nord, le chemin du Bornalet se terminant en impasse au sud et la rue des Jumelles étant réservée aux riverains. Selon l'auteur du rapport,

la largeur du premier tronçon mesure entre 5,40 et 7,40 mètres et celle du deuxième entre 4,80 et 5,40 mètres. Des améliorations ont déjà été entreprises pour ces tronçons, puisque les places de parc qui réduisaient pratiquement la largeur de la chaussée au nord-est de la parcelle n o 714 ont été supprimées ou sont sur le point de l'être. La possibilité de créer une place d'évitement sur la parcelle n o 708, située à l'ouest de la parcelle n o 714, est également envisagée. Il peut dès lors arriver que les conducteurs doivent s'arrêter pour laisser passer un véhicule arrivant en sens inverse, mais cela ne doit toutefois pas présenter de difficultés particulières, compte tenu de la bonne visibilité existant sur ce chemin. A cela s'ajoute que selon les comptages effectués pendant une semaine en septembre 2023, le trafic sur le chemin du Bornalet est vraisemblablement inférieur à 300 véhicules par jour . S'agissant plus précisément des camions, les comptages montrent que durant cette semaine, moins de cinquante camions ont circulé sur cette route . Le trafic supplémentaire engendré par la construction des deux bâtiments disposant de 47 places de parc (43 dans le garage souterrain et 4 places extérieures) restera de modeste importance. Il en sera de même si le projet prévu sur la parcelle n o 5553 se réalise, le trafic supplémentaire lié à la construction d'un bâtiment artisanal avec un logement de gardiennage et 12 places de parc n'étant pas significatif. L'accès à la route depuis le garage souterrain ne créera pas de danger particulier par-rapport à la situation existant déjà actuellement, étant donné que les véhicules sortiront en marche avant, que la visibilité est bonne à cet endroit et que le trafic est faible (TF 1C_664/2021 du 28 juillet 2022 consid. 3.3.1; AC.2023.0329 du 23 août 2024 consid. 7) . Les quatre places visiteurs prévues au nord-est de la parcelle ne créeront pas non plus de danger particulier. En effet, même si les conducteurs empiètent sur la chaussée pour manœuvrer en sortant de ces places de parc, ils disposeront d'une bonne visibilité pour reculer. Les recourants ne critiquent au demeurant pas ces aménagements. S'agissant de la sécurité des piétons, il est vrai que le chemin du Bornalet ne dispose pas de trottoir. Il est en revanche équipé d'une bande longitudinale pour piétons au sens de l'art. 41 al. 3 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 714.11), qui, conformément à cette disposition, ne peut être empruntée par les véhicules que si la circulation des piétons ne s'en trouve pas entravée. Cet espace assure ainsi aux piétons un cheminement relativement sûr, ce d'autant plus que la visibilité est bonne sur tout le tracé du chemin. La réalisation du projet devrait en outre améliorer leur sécurité, puisque le début des travaux est conditionné à la constitution d'une servitude de passage public à pied sur la parcelle n o 714 . Le chemin du Bornalet n'est par ailleurs pas un cheminement ordinaire pour les piétons qui se rendent dans le quartier de villas, plus facilement accessible par la rue des Jumelles. Les problèmes de sécurité pour les piétons sont ainsi localisés sur le premier tronçon du chemin du Bornalet (depuis le carrefour avec la rue de la Vielle-Tuilière jusqu'à la parcelle n o 714, soit sur un peu plus d'une centaine de mètres), où il y a quelques maisons - dont celle des seconds recourants. Or, la route à cet endroit est relativement large (largeur minimale de 5,40 mètres). A cela s'ajoute que selon toute probabilité, les véhicules s'engageant sur ce premier tronçon, après avoir obliqué après le passage à niveau, circulent à une vitesse sensiblement inférieure à la vitesse actuellement autorisée (50 km/h). Il en va de même pour les véhicules arrivant depuis le parking souterrain, qui auront dû prendre un virage avant de s'engager sur ce tronçon rectiligne. La rue de la Vielle-Tuilière ne présente pas non plus de danger particulier, dans la mesure où même si elle est étroite, la visibilité y est bonne et le croisement toujours possible, même si pour cela, il faut s'arrêter pour laisser passer le véhicule venant en sens inverse. On comprend certes la critique des recourants selon laquelle la fermeture du passage à niveau crée des embouteillages aux heures de

pointe. Cette situation ne révèle toutefois pas un problème d'équipement au sens de l'art. 19 LAT. Elle n'est du reste pas insolite dans un milieu urbain. Il est ainsi établi que la parcelle n° 714 est dotée, en voies d'accès, d'un équipement suffisant, étant desservie d'une manière adaptée à l'utilisation prévue. Les éléments du dossier et les constatations faites à l'inspection locale suffisent pour statuer sur ce point. Il n'est donc pas nécessaire d'ordonner l'expertise en matière de circulation requise par les recourants, étant du reste rappelé qu'ils ont finalement eux-mêmes versé au dossier un rapport I._____. Par ailleurs, l'art. 19 LAT n'exige pas que la voie de desserte soit praticable sans difficultés ni inconvénients pour le trafic extraordinaire et temporaire qu'engendreront les travaux de construction des bâtiments projetés (cf. TF 1C_416/2012 du 6 décembre 2012 consid. 5).

E. 4

Les recourants craignent également que le trafic supplémentaire sur le chemin du Bornalet entraîne d'importantes nuisances sonores dans leur quartier d'habitation. L'évaluation des nuisances sonores engendrées par le trafic sur les routes d'accès au quartier doit être examinée au regard des exigences de l'art. 9 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; 814.41), qui dispose que " l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication " (TF 1C_222/ 2019 du 4 septembre 2020 consid. 6.2; AC.2023.0113 du 29 mai 2024 consid. 3c; AC.2019.0295 du 19 juin 2020 consid. 5). Dans cette hypothèse, les immissions de bruit sont déterminées selon les prescriptions de l'annexe 3 de l'OPB (bruit du trafic routier) et, pour un degré de sensibilité (DS) II, les valeurs limites d'immission (VLI) sont de 60 dB(A) le jour et 50 dB(A) la nuit. L'établissement d'un pronostic de bruit spécifique n'est pas nécessaire car on peut se fonder sur les données du cadastre du bruit routier (cf. art. 37 OPB – ces données figurent sur les plans du guichet cartographique cantonal). En l'occurrence, le cadastre du bruit indique des niveaux Lr de 45 à 50 dB(A), voire inférieurs à 45 dB (A) le long du chemin du Bornalet, là où se trouvent les habitations des voisins. L'utilisation accrue du chemin du Bornalet, par les occupants et visiteurs des deux bâtiments litigieux n'est à l'évidence, selon l'expérience générale, pas de nature à augmenter les immissions de bruit de 10 à 15 dB(A) durant la journée, pour dépasser la VLI de 60 dB(A); il faudrait une augmentation considérable du trafic pour un tel accroissement du niveau Lr. Il n'y a de même aucune raison de s'attendre à un dépassement de la VLI durant la nuit, le trafic étant encore moins important sur une telle route communale qui ne dessert que quelques habitations et n'est pas une voie de transit.

E. 5

Les recourants font également valoir que les collecteurs des eaux sont déjà saturés dans ce secteur, où se produiraient fréquemment des inondations. a) Selon l'art. 19 al. 1 in fine LAT, pour qu'un terrain soit considéré comme équipé, il doit également être desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'évacuation des eaux usées (cf. aussi aux art. 53 al. 1 let. c et 104 al. 3 LATC). L'art. 7 de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux; RS 814.20) dispose ce qui suit: " Art.

E. 7

Evacuation des eaux 1 Les eaux polluées doivent être traitées. Leur déversement dans une eau ou leur infiltration sont soumis à une autorisation cantonale. 2 Les eaux non polluées

doivent être évacuées par infiltration conformément aux règlements cantonaux. Si les conditions locales ne permettent pas l'infiltration, ces eaux peuvent être déversées dans des eaux superficielles; dans la mesure du possible, des mesures de rétention seront prises afin de régulariser les écoulements en cas de fort débit. Les déversements qui ne sont pas indiqués dans une planification communale de l'évacuation des eaux approuvée par le canton sont soumis à une autorisation cantonale. 3 Les cantons veillent à l'établissement d'une planification communale et, si nécessaire, d'une planification régionale de l'évacuation des eaux. " L'art. 12 al. 3 LEaux précise que les eaux non polluées dont l'écoulement est permanent ne doivent pas être amenées, directement ou indirectement, à une station centrale d'épuration. L'art. 76 LEaux prévoit que les cantons veillent à ce que, dans un délai de quinze ans au plus à compter de l'entrée en vigueur de cette loi, les eaux non polluées à écoulement permanent (art. 12 al. 3 LEaux) qui diminuent l'efficacité d'une station d'épuration n'y soient plus amenées. Ce délai ne s'applique pas pour la mise en séparatif des eaux claires dont l'écoulement n'est pas permanent. Le système de mise en séparatif pour les eaux de ruissellement ou les eaux claires pluviales devrait toutefois aussi être adopté pour les nouvelles installations ou lors de travaux d'assainissement (Hans W. Stutz, Schweizerisches Abwasserrecht, 2008, p. 128 s; TF 1C_244/2009 du 1^{er} février 2010 consid. 3.3.2). Au niveau cantonal, les art. 12a et 12b de la loi du 13 décembre 1989 sur la police des eaux dépendant du domaine public (LPDP; BLV 721.01) précisent que le déversement d'eaux claires dans les cours d'eau ou leur infiltration dans le sous-sol est soumise à l'autorisation du département (art. 12a al. 1 LPDP) et que les eaux claires provenant de l'étanchéification de surface doivent en principe être réinfiltrées dans le sous-sol et ne peuvent qu'exceptionnellement - soit pour des raisons hydrogéologiques impérieuses - être évacuées par le réseau des canalisations (art. 12b LPDP). L'art. 20 de la loi du 17 septembre 1974 sur la protection des eaux contre la pollution (LPEP; BLV 814.31) précise que les communes ont l'obligation d'organiser la collecte et l'évacuation des eaux usées provenant de leur territoire (al. 1) et d'organiser la réinfiltration, la rétention ou la collecte et l'évacuation des eaux claires provenant de leur territoire (al. 2). L'art. 21 LPEP prévoit que les communes doivent établir un plan général d'évacuation des eaux (PGEE) soumis à l'approbation du département. L'art. 5 de l'ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux (OEaux; RS 814.201) prévoit également que les cantons veillent à l'établissement de plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE) qui garantissent dans les communes une protection efficace des eaux et une évacuation adéquate des eaux en provenance des zones habitées (al. 1). Au besoin, le PGEE est adapté en fonction du développement des zones habitées (al. 3 let. a). La Commune de Payerne est dotée d'un règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2011, et d'un PGEE (réseau primaire) du 29 juillet 2005. Il ressort de ce plan que le secteur où se trouvent la parcelle litigieuse n'est pas équipé de canalisations d'eaux claires (EC) et d'eaux usées (EU) en séparatif, mais uniquement de canalisations d'eaux mélangées (collecteur unitaire). b) En l'occurrence, l'autorité intimée a imposé dans le permis de construire le système séparatif des eaux claires et usées pour l'ensemble des bâtiments jusqu'aux équipements communaux, ainsi que des mesures de rétention, afin de régulariser les écoulements en cas de fort débit par temps de pluie et soulager ainsi les canalisations communales. Elle a également exigé qu'un trop-plein de sécurité soit installé et que celui-ci ne soit en aucun cas raccordé aux canalisations d'eaux usées ou d'eaux mixtes. Elle a ainsi imposé à la constructrice les mesures nécessaires et suffisantes pour l'évacuation des eaux de son bien-fonds. Les exigences posées à l'art. 19 LAT et 104 al. 3 LATC sont ainsi

respectées en ce qui concerne l'équipement de raccordement de la parcelle n o 714. S'agissant de l'équipement public, l'autorité intimée a mandaté un bureau d'ingénieurs civils afin d'étudier les mesures à prendre pour améliorer l'évacuation des eaux dans le secteur sud-ouest de la commune, dont fait précisément partie la parcelle n o 714. La mise en séparatif devrait être réalisée à bref délai (sous le chemin du Bornalet). Il apparaît ainsi que l'autorité intimée a pris les mesures adéquates pour adapter le réseau des canalisations; les nouveaux collecteurs d'eaux claires pourront favoriser l'évacuation des eaux qui, en cas de fortes pluies, ruissellent depuis le quartier de villas des recourants. En définitive, les éléments du dossier – qu'il n'y a pas lieu de compléter – démontrent que ce secteur comprenant un quartier d'habitation et une zone industrielle doit être considéré comme suffisamment équipé au sens du droit fédéral, de telle sorte que la municipalité pouvait délivrer le permis de construire requis (cf. AC.2022.0058 du 12 décembre 2022 consid. 9 et les réf. cit.; AC.2022.0039 du 17 novembre 2022 consid. 3). Le grief relatif à l'équipement de la parcelle en conduites pour l'évacuation des eaux est dès lors également rejeté. 6. Les considérants qui précèdent conduisent au rejet des deux recours, dans la mesure où ils sont recevables, et à la confirmation de la décision attaquée. Un émolument judiciaire est mis à la charge des recourants A. _____ et B. _____, ainsi que C. _____ et D. _____, qui succombent (art. 49 al. 1 LPA-VD). Ceux-ci supporteront également une indemnité de dépens en faveur de la Commune, la municipalité ayant procédé par l'intermédiaire d'un avocat (art. 55 LPA-VD). La constructrice qui n'a pas procédé n'a pas droit à des dépens.

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