

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU CANTON DE FRIBOURG

IIe COUR ADMINISTRATIVE

Séance du 27 avril 2006

Statuant sur les recours interjetés le 27 juillet et le 27 août 2004

par

la **Commune de WALLENRIED** (dossier **2A 04 65**), représentée par Me Paul Zbinden, avocat à Fribourg, **X.** (dossier **2A 04 66**), à Wallenried, **Y.** (dossier **2A 04 68**), à Wallenried et le **Golf & Country Club Wallenried** (dossier **2A 04 80**), à Wallenried, représenté par Me Charles-Antoine Hartmann, avocat à Fribourg,

contre

la décision prise le 29 juin 2004 par le **Lieutenant de préfet du district du Lac** accordant un permis de construire au **Groupement de modèles réduits de Fribourg**, représenté par Me Christophe Tornare, avocat à Fribourg,

et contre

l'autorisation spéciale accordée au même groupement le 22 avril 2004 par la **Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions;**

(Piste d'aéromodélisme)

C o n s i d é r a n t :

En fait:

- A. Le 11 décembre 2003, le Groupement de modèles réduits de Fribourg a déposé une demande de permis d'implantation afin d'aménager une piste pour modèles réduits au lieu-dit Fin de Montsofflot, situé au Sud-Ouest du village de Wallenried, sur le territoire de la Commune de Misery-Courtion, secteur Cormérod. Le terrain en cause est affecté à la zone agricole.

La piste en herbe, qui longe un chemin de servitude conduisant de Cormérod à Wallenried, a une longueur d'environ 110 mètres, sur une largeur de 25 mètres. Dans le tiers central de la piste, il est prévu d'aménager en bordure un cabanon de deux mètres sur deux, destiné à ranger le matériel, et huit places de parc.

Le projet est assorti d'un plan de la zone de vol à moteur qui définit le périmètre de survol autorisé (grossoirement les champs au Sud, à l'Ouest et légèrement à l'Est de la piste) et une zone d'interdiction de vol limitée au Nord par la route d'accès à la piste, à l'Est par la ferme S. et plus ou moins par la limite communale, ce qui correspond à la partie la plus à l'Ouest du golf de Wallenried.

Lors de sa mise à l'enquête publique, du 19 décembre 2003 au 15 janvier 2004, le projet a fait l'objet de treize oppositions de voisins qui se plaignaient pour l'essentiel des nuisances sonores engendrées par les vols de modèles réduits.

- B. Dans le cadre de l'instruction de la requête, le Service de l'environnement (SEn) a procédé à une expertise acoustique en prenant comme base l'avion le plus bruyant parmi ceux qui allaient être utilisés. Il a effectué des mesures de bruit, notamment à Cormérod, Cournillens, au lieu-dit Bourguillon (ferme S.) ainsi que dans le secteur du golf. Procédant à une évaluation des nuisances sonores fondée sur la méthode applicable au bruit de l'industrie, des arts et métiers (annexe 6 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit; RS 814.41), le service spécialisé est arrivé à la conclusion que, malgré des hypothèses qui se révélaient toutes soit neutres, ou alors nettement défavorables (choix de l'avion le plus bruyant, vol quelles que soient les conditions atmosphériques, mesures en des endroits qui révèlent des niveaux supérieurs à ce qui serait obtenu dans des conditions parfaitement conformes, soit en cas de mesures au milieu de la fenêtre, perturbation par

le bruit de fond non négligeable) au projet, les normes fédérales (valeur de planification) étaient parfaitement respectées.

Sur la base de son rapport d'expertise du 8 avril 2004, le SEn a établi, le même jour, un préavis positif assorti des conditions d'exploitation suivantes:

- aucun avion plus bruyant que celui considéré lors des mesures n'est autorisé à voler;
- durée moyenne des vols pas supérieure à 5 minutes;
- nombre hebdomadaire moyen (sur huit mois) de vols pas supérieur à 90/14 pour le jour/la nuit;
- horaire des vols:

Lundi - vendredi: 8h00 - 11h30 et 13h30 - 20h00

Samedi: 8h30 - 11h30 et 13h15 - 18h00

Dimanche: 14h00 - 17h00

Il a précisé cependant que le vol des planeurs ou des avions à propulsion électrique n'est pas limité, l'utilisation d'un avion tracteur devant respecter néanmoins le cadre fixé ci-dessus.

Suite à une erreur de calcul [$L_r=38+5+6+2+10 \log (65/720)=50 \text{ dB(A)}$ de jour, alors qu'en réalité, le résultat de ce calcul est de 41 dB(A) de jour], le SEn a corrigé, le 27 mai 2004, la première version du rapport d'expertise du 8 avril 2004, les marges de respect des valeurs de planification étant désormais plus grandes que précédemment. Cette situation plus favorable au requérant n'a pas provoqué une modification du préavis et des exigences posées en matière d'exploitation.

Tous les autres services cantonaux consultés ainsi que la commune ont émis des préavis positifs avec conditions. En particulier, le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) a exigé que les trois filets de protection soient à chaque fois démontés et rangés, avec les tables et bancs, dans le cabanon prévu à cet effet. Pour sa part, le Service des ponts et chaussées n'a pas formulé de conditions quant à l'aménagement des places de parc.

- C. Par décision du 22 avril 2004, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après, la Direction) a accordé l'autorisation spéciale nécessaire à l'aménagement de la piste hors de la zone à bâtir. L'autorité a considéré que l'implantation du projet est imposée

par sa destination au sens de l'art. 24 let. a de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) dans la mesure où il ne peut remplir sa fonction à l'intérieur de la zone à bâtir en raison de la gêne qu'il occasionnerait pour le voisinage. Constatant qu'avec les conditions d'exploitation fixées par le SEn, les normes contre le bruit sont respectées, elle a jugé qu'aucun intérêt prépondérant ne s'oppose à cet ouvrage. La Direction a subordonné cependant l'autorisation spéciale à la condition qu'après chaque activité de vol, les trois filets de protection soient démontés et rangés, avec les tables et les bancs, dans le cabanon prévu à cet effet, étant entendu que ce cabanon ne peut être utilisé que pour le rangement (outils d'entretien, tondeuse, tables, bancs, filets de protection).

- D. Le 29 juin 2004, Le Lieutenant de préfet du district du Lac a accordé le permis de construire requis et écarté les oppositions. Il a motivé sa décision en constatant lui aussi, sur la base de l'expertise acoustique, que les normes de protection contre le bruit sont respectées pour autant que les modalités d'exploitation n'excèdent pas les valeurs retenues dans le cadre de l'expertise. Il a dès lors ordonné que les conditions émises par le SEn dans son préavis soient strictement respectées. Il a modifié toutefois l'horaire indiqué par le SEn en prévoyant que, le samedi après-midi, les vols ne peuvent reprendre qu'à 13h30 au lieu de 13h15. Il a interdit également les vols lors des jours de fêtes religieuses et durant les services funèbres.
- E. Agissant le 27 juillet et le 27 août 2004 par mémoires séparés, la Commune de Wallenried, le Golf & County Club Wallenried, Y. ainsi que X. ont contesté devant le Tribunal administratif la décision préfectorale du 29 juin 2004 et l'autorisation spéciale de la Direction du 22 avril 2004. Les recourants concluent à l'annulation des décisions attaquées et, par conséquent, au rejet de la demande de permis. Subsidiairement, certains recourants demandent l'interdiction des vols le dimanche et le soir. Ceux qui sont représentés par des avocats requièrent également une indemnité de partie.

A l'appui de leurs conclusions, les recourants se plaignent tout d'abord de constatations inexactes et incomplètes des faits. Rappelant que le Groupement de modèles réduits de Fribourg a effectué des vols déjà en 2003, ils contestent les données de base prises en considération pour l'expertise. A leur avis, le temps de vol d'un modèle réduit est supérieur à cinq minutes; les vols nocturnes sont plus nombreux que les deux, respectivement six vols indiqués dans l'expertise dès lors qu'en période de nuit, il y avait beaucoup plus que dix minutes de nuisances sonores par jour. Ils affirment que l'environnement exige en l'espèce l'application d'un degré de sensibilité I. Ils se plaignent que la problématique des vents et des accès au terrain (y compris le parcage) n'a pas été prise en considération et

contestent la pertinence de la zone de vol à moteur figurant au dossier dès lors qu'en réalité, les pilotes font voler leur avion plus à l'Est en direction du village de Wallenried et du golf. Les recourants font valoir aussi qu'il est pratiquement impossible de contrôler efficacement le respect des heures d'ouverture autorisées. En 2003, les pilotes étaient sur place souvent à 7h00 le matin et le soir jusqu'à 21h00.

Les recourants invoquent une violation de l'art. 154 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1) en affirmant que l'utilisation de la piste va provoquer des émissions excessives. Ils se plaignent également d'une violation de l'art. 43 OPB et son annexe 6 en exigeant l'application d'un degré de sensibilité I au secteur du quartier voisin d'Epenay et à celui du golf.

Les époux Y. et le club de golf contestent en outre que le bruit émis par les modèles réduits puisse se comparer aux bruits de l'industrie et des arts et métiers, de sorte que les règles de l'annexe 6 de l'OPB seraient inapplicables à la présente affaire. Selon l'art. 40 al. 3 OPB, dans la mesure où il n'existe pas de valeurs limites d'exposition concernant l'aéromodélisme, il appartenait à l'autorité d'évaluer les immissions de bruit conformément à l'art. 15 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01).

Le club de golf estime enfin que la décision préfectorale n'a pas tenu compte du risque créé par les aéronefs en cas de perte de contrôle et d'écrasement au sol. Il relève que le découpage de la zone de vol ne pourra pas être respecté en pratique tant il serait évident que les utilisateurs ne seront pas toujours à même de s'imposer des tracés peu naturels et sans logique.

- F. Le 25 août, le 16 septembre et le 29 octobre 2004, le Groupement de modèles réduits de Fribourg a déposé ses observations sur les recours. Il estime que le peu de temps pendant lequel il a utilisé la piste en 2003 ne permet pas de tirer des conclusions sur les conditions d'exploitation de l'installation. Au demeurant, il met en doute la fiabilité des renseignements pris auprès du voisinage, de toute manière mal disposé à son égard. Il conteste qu'il existe dans le plan des zones de Wallenried la moindre zone au bénéfice d'un degré I de sensibilité au bruit. S'agissant des vents, il constate qu'avec la marge importante qui existe entre les valeurs de bruit calculées par l'expert et les valeurs de planification, la direction du vent n'est pas de nature à influencer le résultat de manière significative. Le Groupement de modèles réduits de Fribourg confirme que le nombre de places de parc prévues et acceptées par le préfet sera suffisant. Du point de vue du droit, l'intimé conteste toute violation de l'art. 154 LATeC et de l'art. 43 OPB. Il relève en outre que, selon l'art. 1 al. 2 de l'annexe 6 OPB, il est prévu d'assimiler aux installations industrielles et artisanales les "installations

destinées à la pratique de sports motorisés", de sorte que les critiques des recourants concernant le choix de l'annexe 6 sont sans fondement.

En conséquence, le Groupement de modèles réduits de Fribourg conclut au rejet des recours sous suite de frais et dépens.

- G. Dans ses observations du 29 octobre 2004, le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) conclut également au rejet des recours. Il relève que le quartier de villas et la zone de golf en cause ont reçu un degré de sensibilité II, respectivement III, selon le plan d'aménagement local de Wallenried. Il n'y a donc pas lieu d'appliquer un degré I. De plus, la pratique du golf est à considérer comme un sport qui, bien qu'il nécessite une certaine concentration, peut s'accommoder de la présence de nuisances sonores normales, lesquelles sont par ailleurs largement présentes dans les zones adjacentes, notamment la zone agricole. Le SeCA souligne que l'exploitation du terrain de golf lui-même et notamment son entretien engendrent un bruit non négligeable. Quant à la zone de villas, en tant que zone d'habitation, elle ne requiert pas le bénéfice de mesures de protection accrue contre le bruit comme le ferait une zone de détente. L'attribution du degré II par la commune est parfaitement conforme aux normes en la matière. S'agissant des craintes des recourants relatives à l'implantation d'une buvette en bordure de piste, le SeCA considère que les conditions fixées dans l'autorisation spéciale permettent d'assurer que le cabanon prévu ne pourra être utilisé que comme lieu de rangement. Enfin en ce qui concerne les griefs liés à l'augmentation du trafic engendré par l'exploitation de la piste, le SeCA rappelle que le Service des ponts et chaussées n'a formulé aucune objection de nature à remettre en cause le projet.

En annexe à ses observations, le SeCA a produit une copie des déterminations formulées sur les recours par le SEn. Dans ce document, le SEn a indiqué ne pas avoir tenu compte de l'activité qui a prévalu en 2003 du fait de l'absence de contraintes imposées au Groupement de modèles réduits de Fribourg à cette époque. L'activité qui a régné en 2003 n'est donc pas représentative d'une utilisation mesurée de la piste, respectueuse des voisins. S'agissant des mesures effectuées lors de l'expertise, le SEn souligne que les prescriptions fédérales relatives aux conditions qui doivent prévaloir lors des mesures ont été respectées, le terrain ayant été sec et le vent inférieur à 1m/seconde. L'effet du vent n'est jamais pris en compte lors de l'évaluation quantitative des immissions. Commentant les résultats de l'expertise, le SEn insiste sur le fait qu'avec une marge de 10 dB(A), il n'y a pas de risque de voir les valeurs de planification dépassées, même si certains paramètres devaient varier quelque peu. Pour le même motif, compte tenu de la marge de 10 dB(A), l'expert a estimé, conformément à l'art. 40 al. 3 OPB, que l'application de l'annexe 6 était adéquate. Ce choix

aurait été discutable si le niveau d'évaluation s'était approché des valeurs limites de planification. Enfin, s'il reconnaît qu'il puisse y avoir des difficultés à faire respecter le programme d'exploitation de la piste, le SEn estime cependant que les conditions posées seront observées. Si tel ne devait pas être le cas, il ne sera pas difficile de constater les infractions et d'y remédier, en dernier ressort, par une interdiction de vol ponctuelle, voire définitive.

- H. Les 8 et 18 novembre 2004, la Commune de Wallenried et le Golf & Country Club Wallenried ont déposé une demande de récusation à l'encontre du chef de la section bruit du SEn, considérant qu'il ne pouvait pas effectuer les expertises, formuler le préavis du SEn dans la procédure de permis de construire et se déterminer sur les recours dans le cadre de la procédure devant le Tribunal administratif.

Considérant qu'en réalité, les recourants entendent obtenir l'avis d'un autre expert dans cette affaire, le Juge délégué a ordonné une nouvelle expertise qui a été confié à l'entreprise Triform SA.

Après avoir procédé à une mesure du bruit provoqué par l'avion le plus bruyant mis en œuvre par le Groupement de modèles réduits de Fribourg au niveau de la ferme S., sur le terrain de golf et à la villa B., à Cormérod, l'expert a déposé son rapport le 13 juillet 2005. Il a corrigé une erreur de calcul le 27 juillet 2005.

Dans la mesure où l'application de l'annexe 6 de l'OPB relative aux bruits de l'industrie et des arts et métiers peut prêter à discussion pour juger des nuisances provoquées par l'ouvrage litigieux, il a été décidé, dans le cadre de l'évaluation fondée directement sur l'art. 15 LPE, d'examiner la situation en mettant en œuvre, à titre de comparaison, les normes allemandes qui prévoient des règles spéciales concernant les pistes d'aéromodélisme. L'expertise s'est donc fondée également sur la "sächsische Freizeitlärmstudie (Auszug: Modellfluglärm)" et sur la "Leitlinie des Landes Brandenburg", jointes en annexe à l'expertise.

Le résultat de l'expertise judiciaire confirme pleinement l'expertise du SEn dès lors que, si l'on applique l'annexe 6 de l'OPB, il faut constater une marge d'environ 11,8 dB (A) en période diurne et de 9,9 dB(A) en période nocturne à la ferme S. [11,3 dB(A) et 9,4 dB(A) à la villa B. à Cormérod]. En appliquant les normes d'évaluation allemandes, il apparaît que, pour les jours ouvrables, de 8h00 à 20h00, les valeurs limites sont respectées avec une marge de 3,3 dB(A) et de 2,8 dB(A) aux mêmes emplacements. En revanche, selon l'expert, ces valeurs sont dépassées de 1.7 dB(A) et de 2,2 dB(A) le dimanche. Considérant que la méthode d'évaluation allemande permet une appréciation plus fine de la situation, ce dernier a estimé que

l'installation litigieuse engendre une gêne qui dépasse les valeurs limites. Cette gêne se limite cependant aux heures d'exploitation du dimanche après-midi. Dans la mesure, toutefois, où le cercle des personnes touchées par le problème est très limité (ferme S. et villa B.), l'expert a considéré que la situation du terrain peut être tenue comme idéale. Compte tenu des écarts aux limites d'exposition allemandes pour les jours ouvrables, des restrictions d'exploitation durant cette période ne se justifient pas. Pour le dimanche après-midi, l'expert propose de limiter l'activité du Groupement de modèles réduits de Fribourg de 14h00 à 17h00 et d'autoriser une exploitation du terrain au maximum 8 dimanche par année, des exceptions pour des manifestations - meetings - devraient être fixées dans le règlement.

- I. L'intimé s'est déterminé sur l'expertise, le 12 août 2005. Tout en mettant en cause l'applicabilité d'une norme de droit allemand, il conteste que la ferme S., isolée, soit considérée comme une zone de hameau (Kleinsiedlungen). Il s'agit au mieux d'une zone artisanale ou mixte (Mischgebiet), surtout en pleine zone agricole. Dans une telle zone, l'installation litigieuse respecterait les normes allemandes de repos. Pour le Groupement de modèles réduits de Fribourg, l'expert s'est trompé lorsqu'il cite les heures de repos du dimanche tirées de la législation allemande. Selon les normes brandebourgeoises, les tranches horaires de repos vont de 7h00 à 9h00, de 13h00 à 15h00 et de 20h00 à 22 h00. Il s'ensuit que les vols du dimanche après-midi ne provoquent des nuisances dépassant faiblement les règles allemandes qu'entre 14h00 et 15h00.
- J. La commune et le Golf & Country Club Wallenried ont également déposé, le 16 août et le 15 septembre 2005, des critiques visant l'expertise.

Se fondant sur les expériences faites jusqu'à ce jour, la commune fait valoir que, pendant la semaine et le samedi, les modèles réduits volent en réalité jusqu'à 20h30, alors que l'activité devrait cesser à 20h00, respectivement 18h00. Le dimanche, les avions volent jusqu'à 17h00. Pour l'essentiel, la commune conteste la position géographique de la zone généralement survolée représentée en rose sur le plan de l'expert. En réalité, selon elle, les avions survolent régulièrement les bâtiments de Bourguillon vers l'Est et la maison F. au Nord. En revanche, les aéromodélistes ne dirigent pas leur avion vers l'Ouest. De l'avis de cette recourante, la zone généralement survolée doit dès lors être déplacée vers l'Est, de sorte que la piste se trouve au centre de cette zone. Cela aurait pour conséquence de placer les habitations du quartier "d'Epenay" et celles du quartier "Les Bois" dans la zone d'influence de la piste. Au demeurant, l'expert n'aurait pas tenu compte du fait que deux à trois modèles réduits volent en même temps et aurait exagéré l'importance des bruits ambiants.

Le Golf & Country Club Wallenried se plaint pour sa part du fait qu'il n'a pas été invité à être présent lors des mesures, contrairement aux injonctions qui avaient été faites à l'expert par le Juge délégué. Il constate en outre que la zone de bruit retenue par l'expert ne correspond pas à la zone de vol produite par le Groupement de modèles réduits de Fribourg et partage, pour le surplus, l'avis de la commune quant au déplacement à l'Est de la zone de vol et aux bruits ambiants. Au vu de ses critiques, ce recourant a requis que les mesures de bruit soient effectuées une nouvelle fois, de manière contradictoire, qu'il soit contrôlé si l'avion utilisé pour les mesures est effectivement le plus bruyant et que l'expert soit invité à s'expliquer sur la position de la zone de bruit. Le recourant a demandé aussi qu'il soit procédé à une inspection des lieux, notamment pour apprécier le risque de chute des avions.

L'expert s'est déterminé sur les critiques de la commune, le 25 août 2005. En substance, il a expliqué avoir tenu compte non pas d'une émission d'un seul avion, mais que les calculs se fondent sur des émissions en moyenne annuelle. La carte isophone donne donc une vue générale des immissions perçues en moyenne au sol. Il n'est donc pas exclu que le bruit d'un avion particulier puisse être perçu à l'extérieur du rayon indiqué. Ces immissions sont momentanées et ne changent pas les conclusions du rapport fondé sur une moyenne annuelle. L'expert confirme de manière claire que la limite d'exposition dans le quartier d'Epenay est largement respectée. Il constate par ailleurs qu'un bruit ambiant important était présent lors des mesures et ne conteste pas que ces bruits peuvent être plus faibles le dimanche ou à d'autres moments de la journée. L'expert admet qu'il puisse y avoir plusieurs avions en vol en même temps. La source utilisée pour la modélisation tient compte de cet élément. De plus, l'évaluation est basée sur les mesures de bruit faites à partir d'un avion bruyant, soit sur une situation extrême. Enfin, s'agissant des vents, il est indiqué que la situation des vents prépondérants n'a pas été analysée en détail, étant admis de manière générale sur le Plateau suisse que les situations de vent et de bise s'annulent durant l'année.

Le 11 octobre 2005, le Groupement de modèles réduits de Fribourg a produit les caractéristiques de l'avion, tracteur de planeurs, expertisé. Celui-ci dispose d'un moteur de 62 ccm alors que les membres du club utilisent des moteurs dont la cylindrée est inférieure à 50 ccm, la taille moyenne des moteurs à explosion utilisés se situant entre 6 et 15 ccm. De plus, tous les moteurs sont équipés de sourdines ou résonateurs intégrés à l'échappement.

- K. Le 6 décembre 2005, le Juge délégué a procédé à une inspection des lieux en présence des parties. Il a été constaté à cette occasion, sur la base d'une

démonstration de vol avec l'avion tracteur de planeurs, le plus bruyant, que le bruit généré au-dessus de la piste ne peut pas gêner sérieusement le voisinage. En revanche, la question est plus délicate en ce qui concerne le respect de la zone de vol à l'Est. Il est difficile au pilote, faute de points de repère, de rester dans la limite de la zone et le risque existe que le bruit des avions dépasse ce qui est autorisé dans les lieux sensibles de la ferme S.. Une démonstration de vol avec un planeur et un avion électrique a démontré que ces types d'appareil ne provoquent pas de nuisances sonores.

Il a été constaté que la portée maximale d'un modèle réduit est de 500 m, car au-delà le pilote ne voit plus son engin. De plus, compte tenu de la présence du soleil à l'Ouest qui l'éblouit, le pilote dirige en priorité son avion vers l'Est, Sud-Est.

Le 13 décembre 2005, le Golf & Country Club Wallenried a complété le procès-verbal de l'inspection des lieux en rappelant que X. a réagi lors de la démonstration en indiquant que, lors d'un vol sauvage de l'été passé, le modèle utilisé était différent (noir) alors qu'il était plus bruyant. S'agissant du vol de planeur, le recourant souligne que cet engin était parfois quasiment invisible et impossible à détecter en cas de chute, alors même qu'il pourrait avoir une envergure allant jusqu'à 6 mètres.

L. Une tentative de solution transactionnelle a échoué.

En droit:

1. a) Déposés dans le délai et les formes prescrits, les recours sont recevables en vertu de l'art. 176 LATeC en tant qu'ils contestent la décision préfectorale du 29 juin 2004 et en vertu de l'art. 59 al. 2 LATeC en tant qu'ils visent l'autorisation spéciale accordée le 22 avril 2004 par la Direction. Le Tribunal administratif peut donc entrer en matière sur leurs mérites.
- b) Dans la mesure où les quatre recours visent les mêmes décisions et contiennent quasiment les mêmes griefs, il se justifie d'ordonner la jonction des causes 2A 06 65, 66, 68 et 80 en application de l'art. 42 al. 1 let. b du code de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1).
- c) Selon l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal administratif peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (lettre a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (lettre b). En revanche, à défaut d'habilitation légale expresse, le

Tribunal administratif ne peut pas examiner en l'espèce le grief d'inopportunité (art. 78 al. 2 CPJA).

2. Selon l'art. 21 al. 1 CPJA, la personne appelée à instruire une affaire, à prendre une décision ou à collaborer à la prise de celle-ci doit se récuser d'office ou sur requête notamment (let. c) si elle est intervenue précédemment dans l'affaire à un autre titre et (let. f) si d'autres motifs sérieux sont de nature à faire douter de son impartialité.

En l'occurrence, les recourants ont demandé la récusation du chef de la section de lutte contre le bruit du SEn en estimant que cette personne ne pouvait pas établir une expertise de bruit, rédiger le préavis du SEn à l'intention du préfet et de la Direction, puis en faire de même dans le cadre des procédures de recours. Ils estiment qu'en agissant de la sorte, il serait juge et partie dans le litige.

Ces arguments sont sans fondement. Même si les expertises peuvent être confiées à des entreprises extérieures à l'administration, rien n'empêche le SEn, en sa qualité d'autorité spécialisée en matière d'environnement, de procéder lui-même à des mesures de bruit et d'établir les expertises nécessaires à l'établissement des préavis qu'il est appelé à donner. Il entre également dans ses compétences d'être entendu sur les problèmes relevant de sa spécialité dans le cadre des procédures de recours ouvertes devant le Tribunal administratif. Le fait qu'il ait déjà précédemment donné son avis devant le préfet ou la Direction ne joue aucun rôle et ne justifie pas sa récusation en application de l'art. 21 al. 1 let. c CPJA. De plus, aucun élément au dossier ne permet de douter de l'impartialité de Le chef de la section bruit du SEn dans cette affaire. Une récusation fondée sur l'art. 21 al. 1 let. f CPJA n'entre donc pas en considération, étant entendu qu'il importe peu, sous cet angle, que les conclusions de son expertise ne soient pas favorables aux thèses des recourants.

Il s'ensuit que les déterminations du SEn du 15 octobre 2004, comme aussi l'expertise qui a été menée par ce service spécialisé ne sont pas écartées du dossier. Il sera possible de s'y référer si nécessaire.

3. Contrairement à ce que le Juge délégué avait ordonné, l'expert de l'entreprise Triform SA n'a pas invité les parties lorsqu'il a procédé aux mesures du bruit destinées à son expertise. Ce défaut a été corrigé par l'organisation d'une inspection des lieux subséquente au cours de laquelle les parties ont été largement entendues sur les questions de fait et les conditions d'exploitation de la piste. Dès lors que leurs critiques visant l'expertise ne concernent pas la fiabilité des mesures, ni la bonne foi de

l'expert, mais des problèmes de méthode, il n'est pas utile de répéter les prises de son en présence des parties.

4. L'art. 24 LAT dispose qu'en dérogation à l'art. 22 al. 2 let. a LAT - qui prévoit qu'une autorisation de construire n'est en principe octroyée que si la construction ou l'installation est conforme à l'affectation de la zone -, des autorisations peuvent être délivrées pour de nouvelles constructions ou installations, ou pour tout changement d'affectation, si l'implantation de ces constructions ou installations hors de la zone à bâtir est imposée par leur destination (let. a) et si aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose (let. b).

En l'occurrence, il faut constater tout d'abord que la piste litigieuse ne constitue pas une installation d'une importance telle sur l'organisation du territoire et la protection de l'environnement que son aménagement nécessiterait d'être intégré dans une procédure de planification. C'est donc à juste titre que la Direction a admis en l'occurrence la voie de l'autorisation exceptionnelle de l'art. 24 LAT pour examiner le projet (plus en détail sur la question, remarques de A. MARTI concernant l'arrêt du Conseil d'Etat du canton d'Argovie du 21 mai 2003, in ZBL 2005 643, p. 659).

Il n'est pas contestable non plus que l'affectation de la piste hors de la zone à bâtir est imposée par sa destination au sens de l'art. 24 let. a LAT dans la mesure où il n'est pas raisonnablement possible de créer cette installation dans les secteurs constructibles (negative Standortgebundenheit). L'aménagement d'une piste d'aéromodélisme entraîne des nuisances sonores importantes indésirables à proximité immédiate d'une zone habitée. S'il est vrai que, dans les zones industrielles et d'activité, la limite des nuisances admissibles est plus élevée, il faut cependant constater que ces secteurs n'offrent pas la place nécessaire à l'évolution des avions. De plus, il ne saurait être question, pour des motifs de sécurité, d'imposer aux modèles réduits le survol de zones construites. Il apparaît dès lors que l'autorité intimée n'a pas violé la loi en considérant que les conditions de l'art. 24 let. a LAT sont respectées en l'espèce (ZBL 2005 643, 646).

Reste à examiner si, conformément à l'art. 24 let. b LAT, aucun intérêt prépondérant ne s'oppose à l'aménagement litigieux dans le secteur prévu. En l'occurrence, compte tenu de la configuration des lieux, cela suppose essentiellement de s'assurer que le projet n'est pas contraire à la législation de protection contre le bruit et que la sécurité des personnes est garantie.

5. a) L'art. 11 LPE prévoit, pour la limitation des émissions, un concept d'action à deux niveaux (cf. notamment, à propos de ce concept, ATF 128 II 378 consid. 6.2). Il importe en premier lieu, à titre préventif et indépendamment des nuisances existantes, de limiter les émissions dans la mesure que

permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation pour autant que cela soit économiquement supportable (premier niveau, art. 11 al. 2 LPE). En outre, s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodantes, les émissions doivent être limitées plus sévèrement (second niveau, art. 11 al. 3 LPE). L'art. 12 al. 1 LPE énumère les différents instruments de limitation des émissions; pour le bruit, il s'agit essentiellement d'appliquer des prescriptions en matière de construction, d'équipement, de trafic ou d'exploitation (art. 12 al. 1 let. b et c LPE). Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 13 al. 1 LPE). Selon l'art. 40 al. 3 OPB, lorsque les valeurs limites d'exposition font défaut, l'autorité d'exécution évalue les immissions de bruit au sens de l'art. 15 LPE: elle 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 126 II 300 consid. 4c/bb; 366 consid. 2b et la jurisprudence citée). La législation fédérale sur la protection contre le bruit accorde une importance à l'affectation de la zone dans laquelle se trouvent les locaux à usage sensible au bruit, et où se produisent les immissions (DEP 2006 p. 140).

- b) En matière de bruit provoqué par les modèles réduits d'avion, on peut douter que les valeurs limites édictées à l'annexe 6 de l'OPB, qui concernent le bruit de l'industrie et des arts et métiers, soient directement applicables. Une exclusion de ces normes n'est toutefois pas aussi évidente qu'elle pourrait apparaître au premier abord dès lors que l'art. 1 al. 2 de cette annexe prévoit que les installations destinées à la pratique de sports motorisés, qui sont exploitées régulièrement durant une période prolongée, sont assimilées aux installations industrielles et artisanales. Il y a lieu toutefois de prendre en considération les avis des deux experts - du SEn et de Triform SA - qui se sont prononcés dans la présente affaire pour constater que la mise en œuvre de l'annexe 6 de l'OPB ne donne pas des résultats suffisamment fins pour se prononcer de manière directe sur la conformité de l'installation du point de vue du bruit. A cet égard, il faut rappeler que, dans son arrêt du 11 novembre 2005 (1A.1/2005; publié in DEP 2006 p. 137), le Tribunal fédéral n'a pas utilisé les règles de l'annexe 6, mais a jugé l'intensité des nuisances sonores d'une piste de modèles réduits en s'appuyant directement sur l'art. 15 LPE et en procédant à une appréciation fondée sur l'expérience. Tout au plus peut-on retenir en l'espèce qu'en application des règles de l'annexe 6 de l'OPB, une marge de sécurité de plus de 10 dB(A) existe en faveur de la piste litigieuse. Cette énorme marge de sécurité constitue un indice non

négligeable tendant à démontrer la conformité de l'installation. Cet indice a été jugé suffisant par l'expert du SEn pour accorder les autorisations litigieuses.

Il apparaît cependant que, dans le cas particulier, le respect des normes fédérales de lutte contre le bruit - que laisse supposer l'importante marge de sécurité calculée en application de l'annexe 6 OPB - est confirmé par une autre méthode de calcul.

6. a) Selon l'art. 15 LPE, les valeurs limites s'appliquant au bruit et aux vibrations sont fixées de manière que, selon l'état de la science et l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être. En retenant ce dernier critère, le législateur fédéral a adopté un point de vue objectif. Il faut certes tenir compte des caractéristiques de la zone ou du quartier et ne pas fixer la limite du tolérable en faisant abstraction de l'effet des immissions sur des catégories de personnes particulièrement sensibles (cf. art. 13 al. 2 LPE), mais il ne suffit pas de constater que certains voisins directs se déclarent incommodés pour qualifier le bruit d'excessif. Dans ce domaine, le législateur fédéral a prévu expressément l'obligation pour les autorités compétentes de respecter le principe de la proportionnalité (cf. art. 11 al. 2 LPE et art. 17 LPE, pour les allègements). Dans le souci de se fonder sur des critères objectifs, il est possible, selon les circonstances, de s'appuyer sur des réglementations étrangères ou privées qui offrent une aide à la décision, pour autant que les critères pris en considération soient compatibles avec le droit suisse de la protection contre le bruit (ATF 123 II 325 consid. 4).
- b) En l'occurrence, il faut constater que le droit allemand comporte des règles spécifiques pour déterminer les nuisances sonores émises dans le cadre de l'exploitation d'une piste d'aéromodélisme. Ces directives constituent une aide importante pour juger de l'admissibilité de l'installation litigieuse, étant entendu qu'il convient de replacer les résultats obtenus dans le contexte du droit suisse.

Il ressort de l'expertise Triform qu'en application des règles allemandes et spécialement de la méthode de calcul des valeurs limites applicables dans ce pays, le projet contesté provoque une charge sonore de 51.7 dB(A) à la ferme S. et de 47.2 dB(A) à la villa B..

Si l'on apprécie ce résultat à la lumière de l'inspection des lieux du 6 décembre 2005 et en tenant compte des remarques faites par les experts, remarques fondées sur l'expérience, on peut retenir que l'implantation de la piste ne va pas provoquer des nuisances excessives pour le voisinage. Objectivement, seule la ferme S. risque de subir des bruits susceptibles de

provoquer une gêne, étant entendu que, selon l'interprétation des normes allemandes par l'expert, cette gêne se limiterait au dimanche.

On peut exclure en revanche tout dépassement de valeurs limites à la villa B.. En effet, il est apparu clairement lors de l'inspection des lieux que les pilotes ne vont pas utiliser prioritairement la partie Ouest du secteur de vol et que, dans cette mesure, la zone rose figurant sur le plan de l'expertise (source de bruit) est trop étendue dans ce secteur. Du moment que les vols se concentrent surtout durant l'après-midi, voire en fin d'après-midi, il tombe sous le sens que les membres du Groupement de modèles réduits de Fribourg vont éviter de diriger leur appareil avec le soleil dans les yeux. Ils vont concentrer leurs vols à l'Est et au Sud, Sud-Est du secteur. Il s'ensuit que la zone rose "source de bruit" doit être réduite dans la partie Ouest, de sorte que la villa B. n'est pas concernée par un dépassement des valeurs-limites.

Contrairement aux affirmations des recourants, cet effet de concentration à l'Est et au Sud - Sud/Est des vols dû à l'éblouissement provoqué par le soleil n'a pas pour conséquence une augmentation dans ce secteur de la charge de bruit calculée dans l'expertise. Il faut rappeler que l'activité du club est confinée dans un secteur de vol clairement délimité sur la carte et qui est repris dans l'expertise. A l'Est et au Sud-Est, en direction des recourants, la zone rose "source de bruit" a été définie jusqu'en limite de la zone de vol. Cela signifie que même si l'intimé renonce à utiliser de manière intensive la partie Ouest de la zone de vol et concentre son activité de l'autre côté, le calcul du bruit à l'Est et au Sud, Sud-Est n'est pas modifié dans ce secteur. La moyenne du bruit a été appliquée à toute la zone rose "source de bruit", de sorte que les nuisances déterminées en fonction des distances de cette source restent valables.

Les critiques du Groupement de modèles réduits de Fribourg selon lesquelles, le dimanche après-midi, le droit allemand ne prévoit pas des heures de repos entre 15h00 et 20h00 résultent d'une mauvaise interprétation des normes. En réalité, tout le dimanche est considéré comme temps de repos. Seule l'appréciation des nuisances est différenciée par tranches de 9 ou 2 heures (cf. p. 893 de l'annexe 3 à l'expertise), ce qui est sans importance dans la présente affaire.

Les constatations de fait de l'expertise Triform, à savoir pour l'essentiel la constatation d'un volume sonore annuel moyen de 51.7 dB(A) à la ferme S. fondée sur la méthode de calcul allemande, sont donc admises en tant qu'elles concernent le secteur Est, Sud, Sud-Est. Reste à déterminer si les conséquences qu'en a tirées l'expert peuvent être suivies.

- c) A cet égard, on ne peut pas ignorer que droit suisse de l'environnement ne connaît pas les périodes de repos et de dimanche prévues par le droit allemand en sus des périodes nocturnes. Il existe également des différences dans la définition des zones construites, de sorte qu'une ferme en zone agricole, comme la ferme S., n'est pas forcément traitée de la même manière en Allemagne et en Suisse du point de vue des degrés de sensibilité au bruit. En d'autres termes, les résultats de la mise en œuvre des règles de droit allemand ne peuvent pas être appliqués tels quels. Ils donnent une indication générale sur le niveau des nuisances produites par l'installation litigieuse et aident ainsi à procéder à une appréciation fondée directement sur l'art. 15 LPE. Il ne saurait en revanche être question d'appliquer directement le droit allemand comme l'a fait l'expert.

Ainsi qu'il a déjà été dit précédemment, pour appliquer l'art. 15 LPE, il convient de tenir compte de l'affectation de la zone dans laquelle se trouvent les locaux sensibles au bruit. Faute de trouver mieux dans les catégories de sensibilité au bruit prévues par le droit allemand, l'expert a appliqué à la ferme S. les valeurs limites fixées pour les "Kleinsiedlungsgebiete", soit une limite de 50 dB(A) durant le dimanche. Il apparaît cependant que la ferme S. n'est pas affectée à une zone de hameaux, ni même à la zone à bâtir, mais se trouve en zone agricole. Or, de manière générale, en droit suisse, la zone agricole bénéficie d'un degré III de sensibilité au bruit qui la place en principe dans la même catégorie que les zones centre village ou les zones mixtes. Ces dernières zones font l'objet en droit allemand d'une valeur limite de 55 dB(A). La charge sonore de 51.7 dB(A) calculée à la ferme S. respecterait dès lors cette limite.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que, de jour, la limite usuelle en droit suisse applicable au degré III de sensibilité au bruit est de 60 dB(A). La limite de 50 dB(A) n'est utilisée que durant la nuit. Il apparaît dès lors très sévère de fixer une telle limite en zone agricole pour une activité ayant lieu durant la journée, y compris un dimanche.

Enfin, même si l'on applique la valeur limite afférant aux "Kleinsiedlungsgebiete", il apparaît que le dépassement enregistré est très faible, 1.7 dB(A). Or, dans la mesure où les prises de son - et partant le calcul du bruit moyen annuel provoqué par l'activité du tout le club - se fondent sur l'avion le plus bruyant de l'intimité, il ne fait pas de doute qu'on dispose encore d'une certaine marge avant d'admettre un dépassement des valeurs limites.

Force est ainsi de constater que l'application de la méthode de calcul prévue par le droit allemand, dûment modulée en fonction des conditions propres au droit suisse, confirme l'appréciation faite par l'expertise du SEn qui admettait que l'énorme marge de plus de 10 dB(A) résultant de la mise en œuvre de

l'annexe 6 de l'OPB excluait tout dépassement des valeurs limites. Replacés dans leur contexte, les résultats des mesures permettent d'affirmer de manière très claire que, conformément à l'art. 15 LPE, les nuisances sonores dues à la piste litigieuse "ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être".

- d) On peut se demander cependant si, malgré le respect de l'art. 15 LPE, des restrictions supplémentaires fondées sur le principe de prévention énoncé à l'art. 11 al. 2 LPE ne se justifieraient pas.

A cet égard, il faut rappeler que, nonobstant le respect des valeurs limites, les autorités intimées ont déjà limité l'activité du club le samedi et le dimanche. Elles ont également interdit les vols les jours de fête religieuse et durant les services funèbres. Cela suffit pour respecter le principe de prévention. Aller au-delà violerait le principe de la proportionnalité. On peut rappeler à cet égard que les habitants de la ferme S. - les plus concernés par le bruit de la piste - n'ont pas recouru contre les autorisations litigieuses. Pour les autres voisins, les valeurs limites sont respectées avec une marge suffisante pour admettre que les restrictions déjà ordonnées atteignent indiscutablement le but de prévention poursuivi par l'art. 11 al. 2 LPE.

7. Comme il a été vu lors de l'inspection des lieux, la difficulté dans la présente affaire ne concerne pas vraiment la détermination des nuisances émanant des avions circulant dans la zone de vol. Il ne fait pas de doute que, lorsque la zone de vol est respectée, aucun voisin ne souffre d'une gêne sensible due au bruit des avions. Le vrai problème réside plutôt dans le respect des limites de cette zone par les pilotes du Groupement de modèles réduits de Fribourg.

Il est difficile pour un pilote, situé au sol, de déterminer avec précision la position de son avion télécommandé volant à 70 mètres d'altitude et à une distance de plusieurs centaines de mètres de lui. Le risque existe que cette position soit mal évaluée par l'intéressé et que l'avion dépasse la limite de la zone de vol à l'Est et au Sud-Est. Compte tenu de la configuration des lieux (terrain relativement plat, découpage de la zone de vol), cette situation peut se reproduire régulièrement et occasionner des nuisances indésirables, voire une gêne sensible pour le voisinage.

Ce problème doit être résolu avant d'autoriser l'usage de la piste litigieuse.

Considérant que la distance maximale entre un modèle réduit et son pilote ne dépasse pas 500 mètres (au-delà le pilote ne voit plus son avion), il est indispensable de confiner les pilotes à l'extrême Ouest de la piste, dans un secteur de pilotage clairement délimité, de manière à les éloigner le plus

possible de la limite de la zone de vol à l'Est et au Sud-Est. La zone d'évolution des avions est ainsi décalée d'autant vers l'Ouest et le risque de dépassement de la zone de vol à l'Est et au Sud-Est est réduit.

Il s'impose en outre de marquer clairement dans le terrain les limites de la zone de vol avec des drapeaux bien visibles depuis le secteur de pilotage des modèles réduits. Ce dispositif devrait faciliter l'appréciation des distances par les pilotes et contribuer ainsi à éviter des dépassements de la zone de vol.

Si tel ne devait pas être le cas, d'autres mesures plus incisives (par exemple, l'obligation pour le club de placer chaque fois un observateur sur la limite de la zone pour informer les pilotes de la position de leur avion) restent envisageables. Au stade actuel de l'octroi des autorisations d'implantation, les mesures ordonnées ci-dessus laissent toutefois présager avec un degré raisonnable de vraisemblance que les pilotes pourront respecter la zone de vol définie.

8. Les autres griefs invoqués par les recourants sont sans pertinence.
- a) Dès l'instant où le golf ne bénéficie pas, selon le plan des zones en vigueur, d'un degré I de sensibilité au bruit, il est exclu de lui appliquer ce degré de sensibilité au motif que les golfeurs ont besoin de concentration pour jouer. En réalité, seul le club house - unique endroit abritant des locaux sensibles au bruit dans le périmètre du golf - dispose d'un degré II de sensibilité au bruit et cette limite est largement respectée par l'installation litigieuse.
- Le même raisonnement est applicable au quartier d'habitation Epenay qui bénéficie d'un degré II de sensibilité au bruit selon le plan des zones.
- b) Les expériences faites en 2003, voire en 2004, avec le Groupement de modèles réduits de Fribourg ne sont pas représentatives de l'exploitation telle qu'elle est autorisée à l'issue de la présente procédure. Durant les années en cause, les pilotes ne devaient pas respecter des limitations strictes d'utilisation de la nouvelle piste et ils en ont profité. La situation qui a été vécue par les voisins n'est donc pas comparable avec ce qui est attendu des pilotes du Groupement de modèles réduits de Fribourg à l'avenir. Il ne fait pas de doute que si les restrictions d'exploitation sont respectées, l'activité du club ne génèrera pas de nuisances excessives.
- c) La présence de nombreux voisins hostiles au Groupement de modèles réduits de Fribourg, notamment le club de golf, et la surveillance attentive de

la commune de Wallenried garantissent un contrôle effectif des conditions d'exploitation. Si ces dernières devaient ne pas être respectées, d'autres mesures pourront être ordonnées.

- d) En matière de bruit, l'art. 154 LATeC n'a pas de portée indépendante par rapport au droit fédéral qui règle la question de manière exhaustive. Du moment que les autorisations contestées respectent les règles de la LPE et de l'OPB, les recourants ne peuvent pas invoquer une protection particulière fondée sur l'art. 154 LATeC.

- e) Le Golf & Country Club ne peut pas se prévaloir d'une égalité de traitement avec la paroisse pour obtenir l'interdiction des vols sous prétexte que la tranquillité des golfeurs serait aussi nécessaire que celle des fidèles. L'interdiction des vols durant les fêtes religieuses et les services funèbres ne concerne que quelques jours et heures par an. Cette mesure conforme au principe de prévention (art. 11 LPE) ne constitue pas une limitation sérieuse de l'exploitation de la piste. A l'opposé, suivre les exigences du Golf & Country Club reviendrait à interdire toute activité à l'intimé, ce qui n'est pas compatible avec les exigences du principe de prévention et inadmissible dès lors que les valeurs-limites de planification sont respectées.

Par ailleurs, dans la mesure où l'installation litigieuse sert aux loisirs, il tombe sous le sens que des restrictions le dimanche sont ressenties fortement par le club intimé. Or, il faut rappeler qu'en application du principe de prévention, il lui a déjà été interdit de voler le dimanche matin, alors même que les valeurs limites sont respectées. Il est dès lors exclu d'aggraver sans motif dûment établi ces restrictions, ordonnées par les autorités spécialisées dans leur domaine de compétence. On cherche en vain un argument qui justifierait de modifier ce qui a été décidé en toute connaissance de cause par les autorités intimées. Il n'appartient pas au Tribunal administratif de substituer sa propre appréciation à celle des autorités inférieures lorsque la limite fixée par ces dernières à l'extension du principe de prévention ne paraît pas déraisonnable.

- f) Lors de l'inspection des lieux, il est apparu que les huit places de parc autorisées le long de la piste suffisent aux besoins du Groupement de modèles réduits de Fribourg. Malgré la présence des véhicules, il a été possible de manœuvrer sans problème pour accéder à la piste et pour quitter les lieux, notamment pour rejoindre la route communale. Les critiques quant à l'accès et au parcage sont manifestement sans fondement.

- g) Dans la mesure où le vent d'Ouest et la bise se compensent largement sur le Plateau, il n'a pas été tenu compte d'un régime des vents particulier dans l'appréciation des nuisances sonores en moyenne annuelle. Les recourants n'ont d'ailleurs jamais prétendu que Wallenried offrirait une situation particulière sous l'angle des vents.
- h) Il a été répété à plusieurs occasions que le cabanon servira uniquement au rangement des filets, des bancs, tables et outils nécessaires à l'exploitation de la piste. Il n'a jamais été question d'autoriser un buvette.
- i) Les risques de perte de maîtrise d'un avion et d'écrasement au sol sont inhérents à la pratique de l'aéromodélisme. Dans la mesure, toutefois, où la zone de vol ne touche pas le périmètre du golf, ni d'ailleurs aucune zone construite, il est très peu vraisemblable qu'un accident impliquant des personnes étrangères au club intimé se produise. Il faut rappeler en outre qu'en bordure de piste, des filets de protection assurent la sécurité rapprochée des membres du Groupement de modèles réduits de Fribourg. Le risque résiduel est ainsi suffisamment faible pour autoriser l'activité.

Il convient cependant de préciser que ce qui vient d'être dit ci-dessus est également valable pour les vols effectués par les planeurs et les avions à moteur électrique. Il ne saurait être question de laisser divaguer ces modèles réduits en dehors de la zone de vol dans la mesure où ils peuvent s'écraser de la même manière que les autres avions. On peut même se demander si les planeurs - dont l'envergure peut atteindre 6 mètres et qui ne disposent pas de la ressource d'un moteur en cas de difficulté - ne présentent pas plus de risque de ce point de vue. En tout état de cause, on ne peut prendre le risque de laisser ces machines voler au Nord de l'autre côté de la colline, sans que le pilote puisse voir le sol, ou au-dessus de la zone bâti ou du golf. Cette limitation, qui n'avait pas été formulée expressément par les autorités intimées, n'est pas due à des questions de lutte contre le bruit, mais répond à un souci légitime de garantir la sécurité des voisins de la piste, étant donné que seule la zone de vol bénéficie d'une vue dégagée et d'une absence assurée de tiers.

- 9. En conclusion, il faut constater que la Direction n'a pas violé le droit, spécialement l'art. 24 LAT, en considérant, d'une part, que l'implantation de la piste litigieuse en zone agricole est imposée par sa destination dès lors que l'activité en cause est trop bruyante pour être autorisée en zone à bâtir et, d'autre part, qu'aucun intérêt public, notamment celui lié à la protection contre le bruit, ne s'oppose au choix de l'emplacement finalement retenu.

Pour sa part, le préfet a largement tenu compte du principe de prévention (art. 11 LPE) en limitant la durée d'exploitation de la piste au-delà de ce qui était préconisé par le SEn.

Il convient cependant de compléter la liste des restrictions et règles d'exploitation en imposant des mesures destinées à garantir le respect de la zone de vol à l'Est, Sud-Est.

Les horaires d'exploitation fixés par les autorités intimées ne concernent pas les planeurs et les avions dotés de moteurs électriques dont il a été constaté lors de l'inspection des lieux qu'ils ne provoquent aucune nuisance sonore. En revanche, pour les motifs indiqués précédemment, les règles liées au respect de la zone de vol leur sont totalement applicables.

10. a) Mal fondés, les recours - qui visaient l'annulation des autorisations litigieuses ou subsidiairement l'interdiction de vol le dimanche - doivent être rejetés.

206.11