

602 2008-17

Arrêt du 15 avril 2010

II^e COUR ADMINISTRATIVE

COMPOSITION

Président : Christian Pfammatter
Juges : Josef Hayoz et Michel Wuilleret

PARTIES

X. et Y., Varis ..., 1700 Fribourg, **recourants**,

W. et Z., Varis ..., 1700 Fribourg, **recourants**,

U. et V., Varis ..., 1700 Fribourg, **recourants**,

contre

PREFECTURE DU DISTRICT DE LA SARINE, Grand-Rue 51, case postale 96, 1702 Fribourg, **autorité intimée**,

ASSOCIATION CENTRE PROFESSIONNEL CANTONAL, Derrière-les-Remparts 1, 1700 Fribourg, **intimée**, représentée par Me Pierre Perritaz, avocat, bd de Pérolles 21, case postale 656, 1701 Fribourg,

OBJET

Aménagement du territoire et constructions

Recours du 1^{er} février 2008 contre les décisions du 20 décembre 2007

c o n s i d é r a n t e n f a i t

A. Le 24 août 2006, l'Association du centre professionnel cantonal (ci-après: ACPC) a déposé une demande de permis de construire au Service des constructions et de l'aménagement (ci-après: SeCA) afin d'agrandir son centre. Celle-ci portait principalement sur la construction d'un bâtiment d'enseignement professionnel (avec restaurant, cafétéria et bibliothèque), d'une triple salle de gymnastique et d'un garage en sous-sol sur deux niveaux, le tout en procédant aux aménagements extérieurs nécessaires, sur les parcelles 16'176, 16'178, 16'179 et 16'614 du registre foncier de la Commune de Fribourg (ci-après: RF). Concernant le garage souterrain, la requête était assortie d'une demande de dérogation aux limites. Le dossier a été mis à l'enquête publique par avis dans la Feuille officielle n° 38 du 22 septembre 2006.

B. Par courrier du 5 octobre 2006, X. et X., W. et Z., ainsi que U. et V. (ci-après: X. et Y. et consorts), habitant le long du Varis, ont formé opposition au projet de construction du garage et à l'octroi de la dérogation y relative. Bordiers de l'ACPC, ils se sont notamment plaints des conséquences du projet sur la sécurité piétonnière dans un endroit qu'ils qualifient de dangereux, ainsi que des nuisances sonores et de la pollution de l'air qui seraient engendrées par la création du parking. Ils précisent que selon le cadastre de bruit de 1994, seule donnée disponible, les valeurs limites d'immission (ci-après: VLI) sont massivement dépassées, certains points atteignant même les valeurs d'alarme. Ils ont également fait mention d'une visibilité insuffisante à la sortie de parking projeté, du déboisement nécessaire à la création d'un parc pour les deux-roues qui paraît démesuré, et de la dépréciation de valeur que subiraient leurs maisons.

C. Le 7 février 2007, le Conseil communal de la ville de Fribourg (ci-après: le conseil communal) a rendu un préavis favorable avec conditions quant aux divers projets de l'ACPC. Le Service de la circulation de la Ville de Fribourg, notamment, a requis que le nombre total maximum de places de parc sur les parcelles 16'176, 16'178, 16'179 et 16'614 RF soit arrêté à 140 unités, contre 190 auparavant. De plus, il a posé comme condition qu'en dehors des horaires habituels d'enseignement, soit de 18h00 à 7h00, ainsi que durant les week-ends, les jours fériés et les vacances, les places de parc soient accessibles au public. Ledit service a également sollicité le respect des distances de visibilité au débouché situé en face de l'immeuble Varis 20, et qu'une attention particulière soit apportée à la position des arbres. La continuité et la sécurité du cheminement le long du trottoir droit en montant le Varis doivent être assurées par la réalisation d'un accès traversant un trottoir continu. De même, une signalisation d'interdiction de tourner à gauche au débouché situé en face de l'immeuble Varis 10 nécessite d'être mise en place. Enfin, le nombre total de places de parc pour les deux-roues ne doit pas excéder 200 unités, sous réserve de leur relocalisation en cas de non utilisation.

Les services spécialisés de l'Etat ont donné des préavis favorables avec conditions au projet de construction de l'ACPC. En particulier, le Service de l'environnement (ci-après: SEn) a souligné que la législation en matière de bruit était respectée, intimant cependant à l'ACPC de prendre toutes les mesures nécessaires visant à réduire les nuisances sonores créées par les sorties de ventilation du garage souterrain. La demande de dérogation au plan des limites de construction pour la réalisation du garage en sous-sol

sur deux niveaux a été accordée par le Service des ponts et chaussées (ci-après: SPC) le 10 mai 2007. Le SeCA a finalement donné un préavis favorable relevant notamment que le Service de la circulation de la Ville de Fribourg avait émis une réserve quant à l'emplacement retenu pour les deux-roues en bordure du Varis.

D. Par décisions séparées du 20 décembre 2007, le Préfet du district de la Sarine a rejeté l'opposition formée par X. et Y. et consorts et a délivré les permis de construire. Il a toutefois refusé la construction des abris pour les deux-roues situés le long du Varis, un nouvel emplacement devant faire l'objet d'une seconde mise à l'enquête. En substance, il a relevé que la réduction conséquente du nombre de places de stationnement améliorerait tant la sécurité routière que les nuisances liées au trafic routier. Se référant au préavis du SEn, il a précisé que la législation en matière de bruit était respectée et que les abris pour les deux roues seraient déplacés, faisant ainsi droit à la requête des opposants. Enfin, dans le respect des conditions prévues dans le préavis du conseil communal, tant la sécurité routière que celle des piétons étaient garanties.

E. Par mémoire du 1^{er} février 2008, X. et Y. et consorts ont recouru auprès du Tribunal cantonal contre les décisions préfectorales du 20 décembre 2007. Ils concluent, sous suite de frais et dépens, à leur annulation dans la mesure où elles subordonnent la délivrance de permis de construire à la condition que l'accès au public des places de stationnement pour les voitures soit donné en dehors des horaires habituels d'enseignement. A l'appui de leur recours, ils invoquent qu'ils n'ont pas pu contester cette modalité dès lors que la transformation du parking privé en un parking public n'avait fait l'objet d'aucune mise à l'enquête. De plus, l'augmentation sensible du bruit provoquée par l'utilisation nocturne du parking nécessiterait des mesures limitant les émissions à titre préventif. Enfin, l'exploitation du garage susciterait un usage accru des voies de communication qui dépasserait largement les VLI, bien qu'aucune étude acoustique n'ait été réalisée. Ainsi, ils demandent principalement à ce que l'usage des places de parc soit réservé aux personnes fréquentant l'école professionnelle et soit limité aux horaires officiels d'ouverture de l'établissement. Subsidiairement, ils concluent au renvoi de la cause à l'autorité intimée pour nouvelle décision.

F. Dans ses observations du 19 mai 2008, le préfet conclut au rejet du recours en se référant à sa décision attaquée. Il relève que jusqu'à présent, la plupart des places de parcs sont accessibles au public en dehors des heures de cours. De plus, la majorité des places de stationnement prévues qui seraient accessibles depuis le Varis est située à l'intérieur. A ceci s'ajoute que le nombre de places de parc a subi une réduction conséquente, contribuant ainsi à limiter les nuisances. Enfin, la complémentarité d'usage des places de parc est un critère qui doit également être pris en compte.

Dans leurs déterminations des 8 et 30 mai 2008, tant le conseil communal que l'ACPC concluent au rejet du recours, en soulignant que les recourants n'ont pas la qualité de partie car la réduction du nombre d'unités de stationnement implique qu'ils ne subiront pas de nuisances, de sorte qu'ils n'ont pas d'intérêt à agir. Ils relèvent également que les préavis des services administratifs concernés ont toujours un effet sur le projet lui-même, sans pour autant devoir être assimilés à une modification de celui-ci justifiant une nouvelle mise à l'enquête. De plus, ils rappellent que la situation initiale laissait libre l'usage des places de parc aux tiers en dehors des heures de cours, de sorte que la condition posée dans le préavis communal ne constituent qu'une précision confirmant le mode d'utilisation de l'ancien parking. En outre, ils précisent que la diminution de l'offre en places de stationnement d'une part, et le fait qu'une grande partie des unités se

trouvent dans le parking d'autre part, satisfont le principe de prévention. Enfin, le conseil communal mentionne que, bien que les VLI soient dépassées, les valeurs d'alarme ne le sont pas, de sorte qu'aucun assainissement ni étude acoustique ne sont nécessaires.

Le 9 septembre 2008, le SeCA a transmis ses observations ainsi que celles du SEn, auxquelles il se rallie. Il ressort de la détermination du SEn que les documents soumis à l'enquête publique ne présentaient aucune mention relative aux horaires d'accès du parking. Dès lors, ce service avait préavisé favorablement le projet, en tenant compte d'une utilisation du parking liée directement aux activités du centre professionnel. Quant à l'ouverture nocturne du parking, il n'est pas en mesure d'évaluer quantitativement les nuisances sonores que pourraient occasionner ce nouvel horaire, une expertise acoustique devant ainsi être réalisée afin de démontrer la conformité du projet avec la législation pertinente en matière de bruit et d'environnement. Cependant, le SEn précise que si, lors de la mise à l'enquête publique, le parking était officiellement et légalement déjà accessible au public, les modifications relatives aux horaires du parking ne lui semblent pas notables, au sens de la législation pertinente en matière de bruit.

G. Le 11 novembre 2008, le conseil communal a détaillé sa politique de stationnement, notamment au sujet de la complémentarité d'usage des places de stationnement, et a rappelé les raisons pour lesquelles il n'avait pas exigé d'expertise acoustique.

H. Dans leurs contre-observations du 14 novembre 2008, les recourants estiment avoir la qualité pour recourir et maintiennent leurs conclusions. Ils contestent l'affirmation préfectorale selon laquelle, avant la mise à l'enquête du projet de l'ACPC, le parking était ouvert au public en dehors des heures de cours. Ils relèvent que la complémentarité d'usage alléguée par l'ACPC et le conseil communal ne justifie pas que le parking soit public. Cette mesure, liée à la réduction globale des aires de stationnement, a pour conséquence d'augmenter les nuisances du fait du nombre important de places de parc accessibles par le Varis. De même, la diminution des unités de stationnement ne réduirait pas la charge du trafic car les places de parc accessibles depuis le Varis auraient désormais un caractère public et seraient plus nombreuses. Par ailleurs, une étude acoustique devrait être réalisée, le cadastre du bruit de 1994 démontrant que les VLI sont déjà dépassées.

e n d r o i t

1. a) Le 1^{er} janvier 2010 est entrée en vigueur la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1) qui abroge l'ancienne loi de 1983. Sous réserve des procédures de permis de construire pour lesquelles il est prévu que l'ancienne loi continue à s'appliquer lorsque la demande de permis a été mise à l'enquête publique avant le 1^{er} janvier 2010 (art. 176 LATeC), la nouvelle loi s'applique en principe immédiatement à toutes les autres situations qui tombent dans son champ d'application.

La demande de permis ayant été déposée, en l'espèce, le 12 février 2007, c'est par conséquent à la lumière de l'ancienne LATeC (aLATeC) et de son règlement d'exécution (aRELATeC, RSF 710.11) qu'il y a lieu d'examiner les mérites du recours. Au demeurant, les solutions matérielles retenues par l'ancienne et la nouvelle législation pour régler le

présent litige sont les mêmes, comme cela apparaît ci-dessous, les dispositions correspondantes entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2010 figurant entre parenthèses

b) Interjeté dans le délai et les formes légales (art. 79 et ss du code de procédure et de juridiction administrative; CPJA; RSF 150.1) et l'avance de frais ayant été versée dans le temps imparti, le présent recours est recevable en vertu de l'art. 176 al. 1 aLATeC (art. 141 al. 1 nouveau LATeC).

Selon l'art. 76 let. a CPJA, a qualité pour recourir quiconque est atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. L'intérêt du recourant n'est digne de protection que s'il est actuel et pratique, c'est-à-dire si sa situation de fait ou de droit est susceptible d'être influencée par l'issue du recours (B. BOVAY, Procédure administrative, Berne 2000, p. 351). L'art. 176 al. 3 aLATeC (141 al. 4 LATeC) précise en outre que les opposants ont la qualité pour recourir.

Les recourants sont propriétaires de terrains situés au bord du Varis, où débouche le parking en cause. Ils ont par ailleurs fait opposition au projet de construction de l'ACPC qui les affecte. Ils ont donc manifestement qualité pour agir, contrairement à ce que prétendent l'ACPC et le conseil communal.

Il appartient par conséquent au Tribunal cantonal d'examiner les mérites du recours.

c) Selon l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). En revanche, à défaut d'habilitation légale expresse, le Tribunal cantonal ne peut pas examiner en l'occurrence le grief d'inopportunité (art. 78 al. 2 CPJA).

2. a) Les recourants ne contestent pas le principe même de la délivrance des permis de construire mais uniquement l'une des modalités prévues expressément par les autorisations attaquées. Ainsi, seul est litigieux l'accès au public des places de parc de l'ACPC en dehors des horaires habituels d'enseignement, soit de 18h00 à 7h00, ainsi que durant les week-ends, les jours fériés et les vacances. A cet égard, les recourants allèguent que l'horaire d'ouverture du parking constitue une modification importante du projet qui a eu lieu en cours de procédure. Or, cette dernière entraînant un changement d'affectation de l'exploitation des aires de stationnement, elle aurait dû être mise à l'enquête.

b) A teneur de l'art. 87 al. 1 aRELATeC, lorsqu'un projet est modifié pendant la procédure ou après la décision de l'autorité compétente, il est procédé à une nouvelle enquête selon les formes prévues aux art. 172 et suivants de la loi (art. 97 al. 1 RELATeC : selon les formes prévues à l'article 140 LATeC et à l'article 92). Lorsqu'il s'agit de modifications secondaires apportées durant la procédure, celle-ci peut suivre son cours sans nouvelle mise à l'enquête, dans la mesure où ces modifications ne touchent pas le droit des tiers (al. 2).

c) En l'espèce, l'autorité intimée a donné suite au vœu du conseil communal de voir le parking accessible au public en dehors des horaires habituels d'enseignement. Il s'agit de toute évidence d'une modification apportée durant la procédure puisque le projet initial ne prévoyait pas cette affectation étendue au public.

La question de savoir si, avant la mise à l'enquête, les places de parc du centre professionnel étaient déjà accessibles aux tiers en dehors des heures de cours et, dès lors, si la condition figurant dans le préavis de ce dernier ne faisait que concrétiser un état de fait déjà existant, est vigoureusement contestée par les recourants. Cette question peut toutefois rester ouverte. En effet, la condition litigieuse ne concerne de toute évidence pas un élément essentiel de la demande d'autorisation de construire (cf. RDAF 2007 I 457). Certes, on ne peut exclure a priori qu'une telle condition d'exploitation d'un parking ne touche les droits des voisins. Toutefois, sous l'angle du permis de construire, il ne s'agit pas d'une modification de grande importance: assurément, aucune modification du parking, à savoir de ses dimensions, de son emplacement ou encore du nombre de places de parc n'a eu lieu.

Dans ces conditions, l'autorité intimée n'a pas violé la loi ni fait preuve d'arbitraire en jugeant que la mise à disposition du public du parking en dehors des horaires d'enseignement ne constitue pas une modification telle qu'elle nécessite une nouvelle mise à l'enquête du projet.

3. Les recourants reprochent également à l'autorité préfectorale de ne pas avoir tenu compte des règles de prévention en matière de bruit en autorisant l'utilisation par le public du parking, en particulier la nuit.

a) Selon l'art. 11 de la loi sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01), les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions) (al. 1). Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (al. 2). Les émissions seront limitées plus sévèrement 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 (al. 3).

L'art. 25 LPE précise que de nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si les immissions causées par le bruit de ces seules installations ne dépassent pas les valeurs de planification dans le voisinage; l'autorité qui délivre l'autorisation peut exiger un pronostic de bruit (al. 1). Des allègements peuvent être accordés si l'observation des valeurs de planification constitue une charge disproportionnée pour une installation présentant un intérêt public prépondérant, relevant notamment de l'aménagement du territoire. Néanmoins, en cette circonstance et sous réserve de l'al. 3, les valeurs limites d'immissions ne doivent pas être dépassées (al. 2).

Concernant la limitation des émissions de nouvelles installations fixes, l'art. 7 al. 1 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41) énonce que les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution, dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a), et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les valeurs de planification (let. b). L'alinéa 2 précise que l'autorité d'exécution accorde des allègements dans la mesure où le respect des valeurs de planification constituerait une charge disproportionnée pour l'installation et que cette dernière présente un intérêt public prépondérant, notamment sur le plan de l'aménagement du territoire. Les valeurs limites d'immission ne doivent cependant pas être dépassées (al. 2).

Enfin, l'art. 9 OPB concerne l'utilisation accrue des voies de communication. Il prévoit 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 (let. a) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b).

b) S'agissant des horaires d'ouverture du parking en cause, il convient de distinguer d'une part le bruit provenant de l'installation elle-même et, d'autre part, le bruit provoqué par le trafic automobile directement lié à l'exploitation de l'installation (ATF 129 II 238 consid. 4.1). En l'espèce, le projet de parking tombe sous le coup des articles 25 LPE et 7 OPB qui, pour les nouvelles installations, imposent le respect des valeurs limites de planification, de jour comme de nuit, pour autant que cela soit réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable.

4. a) Conformément à l'art. 7 al. 1 let. b OPB, il convient de prendre en considération toutes les mesures susceptibles d'influencer effectivement les immissions dues au parking, de sorte que celles-ci ne dépassent pas les valeurs de planification.

b) En l'espèce, l'autorité communale a correctement fixé les valeurs de planification en se basant sur l'annexe 6 OPB. Celles-ci se montent à 60 dB(A) le jour et 50 dB(A) la nuit. Le cadastre du bruit établi en 1994 indique un niveau acoustique d'évaluation à l'emplacement des immeubles des recourants de respectivement 68.5 dB(A) le jour et 58.0 dB(A) la nuit au Varis 6; 68.8 dB(A) de jour et 58.3 dB(A) de nuit au Varis 8; et de 69.9 dB(A) de jour et 59.4 dB(A) de nuit au Varis 16. Force est dès lors de reconnaître, conformément aux dires des recourants, que les valeurs de planification étaient déjà largement dépassées avant la mise à l'enquête du projet en cause. Cependant, les articles 7 al. 2 OPB et 25 al. 2 LPE permettent d'accorder des allègements si l'observation des valeurs de planification constitue une charge disproportionnée pour une installation présentant un intérêt public prépondérant, les VLI ne devant toutefois pas être dépassées.

c) Il est évident et non contesté que l'agrandissement du centre professionnel de l'ACPC revêt un intérêt public majeur, de sorte que la seule question qui se pose est de savoir si les VLI ont été respectées. L'annexe 6 OPB fixe les VLI à 65 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Or, il ressort des chiffres figurant dans le cadastre du bruit de 1994 énumérés ci-dessus que les VLI sont également dépassées. A ce propos, l'argument de l'autorité communale selon lequel le revêtement pavé du Varis a été changé en 1996 au profit d'un revêtement bitumeux - ce qui a pour conséquence que les immissions sont réduites d'au moins 3 dB(A) - n'est pas pertinent pour déterminer le niveau de bruit émis par l'installation elle-même; il ne peut dès lors être pris en considération que dans le cadre de l'examen de l'usage accru des voies de communications (art. 9 OPB).

Il sied de constater qu'en l'espèce, le cadastre du bruit n'a pas été actualisé depuis 1994, soit depuis près de 15 ans. Il se basait alors sur une vitesse moyenne de 50 Km/h et un taux de poids lourds de 5% de jour et 2% de nuit. Un radar installé en avril 2004 à hauteur de l'immeuble Varis 16 a néanmoins démontré une vitesse moyenne de 32 Km/h de jour et 33 Km/h de nuit. De plus, un récent pointage a estimé un taux de poids lourds de 3% le jour et 1% la nuit. Ainsi, au vu des importantes variations entre la situation prévalant en 1994 et celle issue des comptages de 2004, il est insuffisant de se fonder uniquement sur les données contenues dans ce cadastre. Afin de se déterminer, il

convient ainsi d'analyser l'ensemble des circonstances du cas ainsi que les augmentations alléguées de bruit, puis de considérer toutes les mesures adoptées susceptibles d'influencer sur le niveau des immissions de l'installation en cause.

d) Il ressort du dossier que l'exploitation du parking est réorientée vers le Varis et que, par voie de conséquence, les nuisances issues de cette installation sont rapprochées des habitations des recourants. En effet, l'offre en places de stationnement extérieures non accessibles depuis le Varis a diminué de 50 à 18 unités, alors que la grande partie des unités (89 places) se trouvent désormais dans le parking souterrain, au débouché sur le Varis. Il est ainsi probable, comme le soutiennent les recourants, que l'utilisation publique du parking en dehors des heures de cours augmenterait sensiblement le bruit provenant de cette installation et serait gênante, portant ainsi atteinte à leurs intérêts.

Au vu de cette situation, un certain nombre de mesures ont été prises. La capacité de stationnement a notamment subi une diminution importante, à savoir une suppression de 50 places. De plus, la mise en place d'un système de gestion tarifaire, ainsi que le fait que la grande majorité des places de parc se situent désormais dans un parking souterrain sont autant d'éléments qui influencent indubitablement le niveau de bruit et doivent dès lors être pris en considération. La complémentarité d'usage des places de parc - dont l'existence avant la mise à l'enquête dudit projet est contestée par les recourants - qui découle de la politique de stationnement est également une mesure mentionnée par le conseil communal afin de satisfaire au principe de prévention au sens de l'art. 11 LPE. Ladite politique de stationnement préconise que le nombre de places de parc existant aux alentours d'une construction projetée ainsi que la complémentarité d'usage desdites places soient pris en compte. Ainsi, cette autorité précise avoir fixé le nombre d'unité de stationnement à 140, utilisables par les tiers, afin de garantir l'offre en place de parc pour des besoins de proximité.

e) En l'espèce, au vu des éléments susmentionnés, la cour de céans estime que le préfet n'a pas violé la législation pertinente en matière de protection contre le bruit. En effet, l'art. 25 LPE laisse une certaine marge d'appréciation aux autorités dans l'évaluation des nuisances lorsqu'un intérêt public est en cause. Les autorités communales et cantonales ont apprécié l'ensemble des circonstances avant de rendre leur préavis, tous favorables sous certaines conditions, que l'ACPC a respectées. Les conditions contenues dans le préavis du conseil communal ne sont pas susceptibles d'infirmier cette observation. Assurément, bien que l'ouverture publique du parking en cause soit susceptible de gêner les bordiers du Varis, l'application de la politique de stationnement de l'autorité communale a conduit à une diminution de l'offre en places de parc de 50 unités par rapport à la situation initiale, générant ainsi moins de nuisances liées aux mouvements du parking. Contrairement à ce qu'affirment les recourants, la réduction du nombre de places de stationnement est un critère à prendre en considération dans l'examen des mesures de limitation préventives des émissions (ATF 120 Ib 436 consid. 3b). Force est également de rappeler que la majorité des places de parc accessibles depuis le Varis (soit 71 sur 89) se situent à l'intérieur, alors qu'auparavant, les 50 places de parc accessibles depuis ladite rue se trouvaient à l'extérieur. Dès l'instant où la plupart des places de parc accessibles depuis le Varis - dont les mouvements y relatifs causeraient l'essentiel du bruit émanant de l'installation - sont situées dans un emplacement couvert, l'ouverture publique du parking est susceptible de garantir l'offre en place de stationnement tout en réduisant dans une large mesure les nuisances supportées par les voisins de l'installation. En outre, conformément

au préavis du Sen, des mesures spécifiques seront adoptées afin de réduire les immissions issues des sorties de ventilation, particulièrement en période nocturne.

5. a) Les recourants allèguent ensuite que l'horaire du parking souterrain imposé par le conseil communal ne respecterait pas les prescriptions liées à l'usage accru des voies de communication.

b) Aux termes de l'art. 9 OPB précité, 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, ni la perception accrue en cas de dépassement. D'après la jurisprudence (DEP 1996 p. 253, DEP 2006 p. 149; ATF 1A.123/2003 du 7 juin 2004 consid. 3.52; ATC 602 08 62 du 12 août 2008, consid. 3c), au-dessous d'une augmentation d'1dB(A), l'augmentation n'est pas perceptible au sens de l'art. 9 let. b OPB.

c) Des comptages effectués en janvier 2004, sur 7 jours ouvrables, ont indiqué un trafic journalier moyen d'environ 7'850 véhicules. De nouveaux comptages réalisés en janvier 2007 ont affiché un résultat de 7'500 véhicules par jour. Concernant les nuisances générées par ce trafic, l'annexe 3 OPB fixe les VLI à 65 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit. Or, au vu des valeurs susmentionnées tirées du cadastre du bruit de 1994, force est de conclure que, les VLI étant déjà dépassées, il est probable que l'augmentation du nombre de places de parc accessibles depuis le Varis aboutisse à une perception plus élevée d'immissions de bruit par les recourants. Cependant, comme il a été précisé ci-dessus, les valeurs contenues dans ledit cadastre sont datées et se basent sur des vitesses moyennes et des taux de poids lourds qui ne correspondent plus à la réalité. De plus, ces indications ne tiennent pas compte du changement du revêtement pavé du Varis en 1996 au profit d'un revêtement bitumeux, qui aurait pour conséquence, d'après le conseil communal, une réduction des immissions d'au moins 3 dB(A). Au demeurant, il ressort des comptages de 2004 que le trafic journalier moyen tend à se réduire.

d) Les recourants, bordiers du Varis, prétendent que l'exploitation publique du parking va générer un usage accru de cette route, ayant pour conséquence une augmentation des immissions sonores. Leurs déclarations au sujet de l'exposition actuelle du trafic se basent uniquement sur le cadastre du bruit de 1994. Les VLI étant dépassées, ils estiment nécessaire que l'ACPC prenne des mesures afin de diminuer les émissions sonores et demandent qu'une expertise acoustique soit réalisée.

Dans son préavis, le SEn a constaté que l'art. 9 OPB était respecté, dès lors que les VLI étaient déjà dépassées dans le cadre du trafic qui caractérise actuellement le Varis. Il reprend ce point de vue dans ses contre-observations, tout en précisant qu'une expertise acoustique devrait être réalisée afin de démontrer la conformité de l'ouverture nocturne du parking avec l'art. 9 OPB; avis que partage le SeCA. Le conseil communal a souligné dans ses observations que l'assainissement du Varis de 1996 visant à changer le revêtement pavé au profit d'un revêtement bitumeux induirait une diminution de plus de 3 dB(A).

e) En l'espèce, il n'existe aucun motif de mettre en doute les conclusions des autorités précitées concernant l'exposition préexistante au bruit du trafic et les effets liés à la modification du revêtement du Varis. Les recourants se contentent en effet, dans leur mémoire de recours, de faire des déclarations de portée générale qui ne prouvent

pas, à elles seules, une exposition aux nuisances supérieure à celle qu'ils subissent actuellement. Ainsi, l'ensemble des données disponibles dans la présente cause ne suffisent pas à établir une transgression de l'art. 9 OPB.

Cela étant, il a lieu de procéder à des mesures des nuisances provoquées par le trafic journalier moyen afin d'apprécier si l'horaire d'exploitation du parking litigieux imposé par le conseil communal génère une utilisation accrue du Varis qui dépasse les valeurs limites d'alarme.

6. En résumé et pour conclure, la Cour constate que les critiques des recourants concernant la charge du trafic et les nuisances prétendument excessives émanant de l'installation ne sont pas fondées. En approuvant les demandes d'autorisation de construire, sous réserve du respect des différentes conditions posées par les services concernés, le préfet n'a pas violé le droit et respecté le principe de la proportionnalité. Partant, les décisions entreprises doivent être confirmées et le recours rejeté.

Toutefois, compte tenu de l'ancienneté des données figurant dans le cadastre de 1994 et des modifications des conditions de circulation survenues entretemps, il convient d'ordonner à la Commune de Fribourg de faire procéder aux mesures de bruit pour déterminer les nuisances actuelles provoquées par l'ouverture au public du parking en dehors des horaires d'enseignement. Une fois les résultats obtenus, elle les communiquera au SEn qui a la compétence d'ordonner, le cas échéant, toutes les mesures aptes à rétablir la situation dans le cas peu probable d'un dépassement indu des valeurs admissibles.

7. a) Il appartient aux recourants qui succombent de supporter les frais de procédure en application de l'art. 131 CPJA. Ceux-ci sont fixés à 1'500 fr. et sont compensés par l'avance de frais versée.

b) Collectivité publique au sens de l'art. 133 CPJA, l'ACPC n'a en principe pas droit à une indemnité de partie, en vertu de l'art. 139 CPJA. Elle ne dispose cependant pas d'un service juridique et les problèmes de droit posés par le cas d'espèce ont nécessité l'appel à un avocat. Dans ces conditions, il se justifie de lui allouer une indemnité de partie pour ses frais nécessaires. En revanche, il n'y pas lieu de dépasser la limite de 5'000 francs d'honoraires prévue à l'art. 8 du tarif des frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (RSF 150.12). En conséquence, le montant de l'indemnité de partie est arrêté à _____ (honoraires: _____ francs, débours: _____ francs, TVA: _____), montant que les recourants verseront directement au mandataire de l'ACPCE (art. 141 CPJA).

l a C o u r a r r ê t e :

- I. Le recours est rejeté dans le sens des considérants.
- II. Les frais de procédure, par 1'500 francs, sont mis à la charge des recourants. Ils sont compensés par l'avance de frais.

- IV. Un montant de _____ (TVA _____ comprise) à verser à Me Pierre Perritaz à titre d'indemnité de partie est mis à la charge des recourants, à raison de _____ par recourant, les époux répondant solidairement du paiement de leur part.

Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification.

206.11