

VD_OMNI AC.2011.0331 vom 7. Oktober 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-10-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2011.0331

FR: VD_OMNI AC.2011.0331 du 7 octobre 2014

IT: VD_OMNI AC.2011.0331 del 7 ottobre 2014

Regeste

IKEA SA, INTER IKEA CENTRE SWITZERLAND SA/Municipalité d'Allaman, Municipalité d'Aubonne, Municipalité d'Etoy, Département de l'intérieur, Direction générale de la mobilité et des routes | La réglementation du PAC 299 bis " Littoral Parc " révisée interdit les nouveaux commerces, y compris les show-rooms et sites d'exposition, et autorise les commerces existants à se développer dans les limites des indices disponibles. Le site de " Littoral Parc " est soumis localement à des immissions excessives de dioxyde d'azote et à des immissions excessives de poussières fines (PM 10). Il induit une circulation de plus de 20'000 véhicules/jour en traversée de Morges et devrait donc être intégré dans le périmètre du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne Morges de 2005, car il est l'une des causes importantes de la pollution de l'air à Morges; le plan des mesures OPair doit en effet indiquer les sources des émissions responsables des immissions excessives. Dans une situation d'assainissement soumise à un plan de mesures OPair, le principe de coordination et de répartition des charges prévoit que la limitation des émissions pour une nouvelle installation doit être fixée de manière à ce que les autres pollueurs fournissent leur contribution de manière proportionnelle à la diminution de la pollution. La mise en oeuvre de ce principe peut impliquer non seulement des restrictions aux nouvelles entreprises qui s'installent, mais aussi prévoir une contribution de la part des entreprises déjà existantes sur le site à l'assainissement. La réglementation du PAC 299 bis révisé qui interdit les nouveaux commerces sans prévoir de contribution pour les commerces existants n'est pas conforme au principe de coordination et de répartition des charges.

Erwägungen

E. 1

Les griefs soulevés par le recours renvoient à des questions liées à la mise en oeuvre des buts et principes fondamentaux de l'aménagement du territoire, sur lesquelles il apparaît nécessaire de revenir en préalable. a) Le mandat constitutionnel de l'aménagement du territoire tend à assurer une utilisation judicieuse et mesurée du sol, ainsi qu'une occupation rationnelle du territoire (art. 75 al. 1 Cst.). L'utilisation mesurée du sol et l'occupation rationnelle du territoire impliquent avant tout d'éviter une forme d'urbanisation dispersée provoquant des besoins accrus en transports individuels et entraînant une détérioration des conditions de vie par les effets secondaires négatifs dus au trafic (voir publication du Département fédéral de justice et police, délégué à l'aménagement du territoire concernant la conception directrice de l'aménagement du territoire CK 73 de novembre 1973). Les buts et principes régissant l'aménagement du territoire, tels qu'ils sont définis aux art. 1 et 3 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT), favorisent précisément un développement plus équilibré par une répartition judicieuse des lieux d'habitation et des lieux de travail en les dotant d'un réseau de transports suffisant (art. 3 al.

3 let. a LAT). L'utilisation mesurée du sol tend aussi à créer et maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat ainsi qu'à l'exercice des activités économiques (art. 1 al. 2 let. b LAT). b) Le premier plan directeur cantonal adopté en application de l'art. 8 LAT, par décret du 20 mai 1987, rappelle ce but dans le chapitre relatif à l'organisation de l'espace, en précisant qu'il convient d'utiliser l'espace rationnellement et d'aménager des conditions de développement favorables aux diverses activités humaines et à la nature (objectif 1.0.a) et de lutter contre le gaspillage du sol en maintenant des espaces homogènes non construits (objectif 1.0.b). Pour atteindre ces objectifs, le plan directeur cantonal préconisait de favoriser l'implantation des activités économiques dans les centres ou dans des aires déterminées, à proximité des jonctions des voies de communication existantes ou projetées (objectif 1.0.e). En ce qui concerne le chapitre relatif au réseau urbain, le plan directeur cantonal de 1987 tend à faciliter l'accès aux services et aux biens de consommation pour l'ensemble de la population et à favoriser le maintien ou le développement d'une gamme suffisante de prestations dans les centres du réseau urbain cantonal (objectif 1.2.a). Dans ce but, il prévoit de soutenir le rôle dévolu au centre, notamment par la concentration d'activités économiques et de services diversifiés, et par la densification de l'habitat (objectif 1.2.b). L'application de ces différents principes impose de localiser les surfaces commerciales d'une certaine importance dans les centres du réseau urbain et à proximité de dessertes performantes en transports publics. c) Le rapport du Conseil fédéral sur les grandes lignes de l'organisation du territoire du 22 mai 1996 confirmait les objectifs déjà retenus par le plan directeur cantonal du canton de Vaud, en encourageant un développement à proximité de nœuds ferroviaires importants. Le rapport précise notamment que : « l'une des conditions préalables à la mise en place d'un réseau de villes relié par le rail est de pouvoir disposer, dans les quartiers proches des nœuds ferroviaires importants, de possibilités de création ou d'extension de grands centres d'affaires et de bureaux. » (Rapport sur les grandes lignes, FF 1996 III p. 568). Ainsi, il est proposé de limiter l'extension débordante des agglomérations en utilisant le réseau des transports publics comme colonne vertébrale du développement (FF 1996 III p. 571-572). Enfin, le rapport 2005 sur le développement territorial mentionne également, parmi les orientations prioritaires, une meilleure coordination entre l'urbanisation et les transports, notamment par une urbanisation prioritaire des secteurs bien desservis par les transports publics et une densification des secteurs proches des gares. Est préconisée également une urbanisation vers l'intérieur, c'est-à-dire une utilisation des réserves cachées par une reconversion de friches industrielles. En revanche, pour les entreprises qui requièrent des surfaces étendues et des facilités d'accès pour les poids lourds et les véhicules (par exemple, les centres de distribution, les entrepôts, les marchés spécialisés et les commerces de meubles), les emplacements proches des autoroutes avec un raccordement au réseau ferroviaire pour le trafic marchandises est prévu (voir le rapport du Conseil fédéral sur les grandes lignes et l'organisation du territoire suisse - FF 1996 chiffre III p. 573 -). d) Le nouveau plan directeur cantonal, adopté par le Grand Conseil au mois de juin 2007, prévoit aussi de localiser l'urbanisation dans les centres. En ce qui concerne les installations à forte fréquentation, le plan directeur cantonal prévoit de définir, avec les communes et les milieux concernés, une stratégie en matière d'implantation, qui a notamment pour but de minimiser le trafic individuel motorisé, l'objectif étant d'implanter de telles installations à proximité des bassins de clientèle et des transports publics (mesure D 13). Ainsi, le développement de l'urbanisation en liaison avec les principaux axes de transports publics constitue l'une des conditions essentielles de la bonne exécution du mandat constitutionnel

relatif à l'utilisation judicieuse et mesurée du sol et l'occupation rationnelle du territoire.

E. 2

a) Les sociétés recourantes critiquent l'art. 6 al. 2 du règlement du PAC 299 bis (ci après RPAC) dans la mesure où cette disposition exclut non seulement les nouveaux commerces, mais surtout les show-rooms et sites d'exposition dès son entrée en vigueur, à l'exception des kiosques liés à une activité touristique. Elles estiment que ce type de règles serait choquant et excessivement restrictif; les show-rooms et sites d'exposition ne seraient pas des activités génératrices de trafic. Il s'agirait au contraire d'un moyen intelligent de présenter des marchandises aux clients sans avoir une intense activité commerciale générant du trafic, car cela permettrait aux entreprises qui n'ont souvent pas de stock sur place, de présenter des gammes de produits à leurs acheteurs privés, aux commerces avec lesquels elles travaillent, aux détaillants, etc. aa) La réponse du département précise que l'un des principaux problèmes posés par le PAC de 1996 est la saturation du réseau à certaines heures de pointe, liée à l'existence de nombreux commerces de grande distribution dans le périmètre du PAC. Selon le département, le trafic pose problème lors de périodes de fréquentation de pointe des commerces, le vendredi soir, le samedi, ainsi que pendant les périodes de fêtes ou de soldes, en particulier pour le fonctionnement de la jonction d'Aubonne. La quasi « mono-fonctionnalité commerciale » du secteur proche de la jonction d'Aubonne en est la principale cause. Selon le département, une mixité entre différentes affectations commerciales, comprenant un panachage équilibré des activités industrielles, de bureau, de commerce et d'artisanat traditionnel n'aurait pas produit ces effets de trafic de pointe. Dès lors, en terme d'affectation, il s'agit d'éviter d'augmenter encore l'attractivité du secteur commercial, en particulier celui de la grande distribution, lors des périodes de haute fréquentation des commerces. L'Office fédéral des routes avait même demandé que le PAC modifié ne permette plus la réalisation de nouvelles implantations à caractère commercial. Le but de la révision consiste donc à restreindre le développement de telles activités et à éviter la création de show-rooms et de sites d'exposition (cuisines, agencement, voitures par exemple), car la fréquentation de ce type de surface a lieu pendant les mêmes périodes de pointe que les commerces de grande distribution. Le département précise aussi que la maîtrise du trafic lors des périodes de pointe ne relève pas d'une solution miracle, mais d'une somme de « petites mesures » qui participent chacune, à leur niveau, à la maîtrise de l'ensemble du trafic de pointe; l'interdiction des show-rooms et des sites d'exposition étant l'une de ces mesures. Le département précise aussi que la justification de la révision du PAC de 1996 consiste essentiellement à limiter les difficultés de gestion du trafic routier, ainsi qu'à introduire une certaine mixité des affectations et à renforcer l'identité paysagère. Le département précise encore que plusieurs communes touchées par le PAC 299 ont émis, à maintes reprises, et depuis plusieurs années, des plaintes au sujet du trafic routier du samedi qu'elles jugent trop intense, c'est le cas notamment des communes d'Allaman et de Saint-Prex. Ces communes ont souvent mentionné les difficultés qu'éprouvent leurs habitants pour se rendre à la gare d'Allaman-Aubonne, ou pour emprunter l'autoroute A1. Le département estime que la mise en place du nouveau PAC 299 bis irait dans le sens d'une meilleure maîtrise du trafic routier lors « des périodes de pointe commerciale » et, par conséquent, améliorerait la situation des habitants des communes concernées. Le département relève que l'art. 6 RPAC permet le maintien et le développement d'autres activités économiques et que l'interdiction des show-rooms et des sites d'exposition est ainsi conforme au principe de proportionnalité ; il en irait de même pour les règles applicables aux commerces existants. bb) Dans leur

mémoire réplique du 20 avril 2012, les sociétés recourantes relèvent que les problèmes de trafic se seraient résolus depuis l'ouverture de la succursale IKEA de Vernier, sur le territoire du canton de Genève. L'accessibilité à IKEA serait bonne et une réserve de capacité existerait sur le réseau routier. Les recourantes se réfèrent à une étude Transitec du mois de septembre 2011, réalisée pour le projet de réaménagement de l'entrée du commerce, comprenant une extension des surfaces de vente. Il n'y aurait donc aucune raison d'interdire les show-rooms et les sites d'exposition pour limiter le trafic dans ce secteur. cc) Le département s'est déterminé le 30 mai 2013 sur le mémoire réplique. Il conteste l'affirmation selon laquelle le secteur proche de la jonction autoroutière d'Aubonne-Allaman ne connaîtrait plus de problèmes de trafic. La circulation aux abords de cette jonction continuerait d'être très dense, en particulier pendant les périodes de pointe liées aux commerces de grande distribution. Il estime que même si l'ouverture de la succursale de Vernier a entraîné une diminution du trafic, la nouvelle version de l'art. 6 RPAC resterait pertinente et proportionnée, car les projets d'extension d'IKEA à Aubonne compenseraient une éventuelle diminution du trafic. Le département rappelle que le but de la révision consiste à limiter les périodes de saturation du réseau routier, et qu'il ne s'agit pas de combler l'éventuel gain obtenu grâce à l'ouverture d'un magasin IKEA dans le canton de Genève par la création de nouvelles surfaces commerciales. dd) En ce qui concerne l'interdiction des show-rooms et sites d'exposition, le département a proposé le 8 octobre 2013, de compléter l'art. 6 RPAC par un nouvel alinéa 2bis dont la teneur serait la suivante: « Les nouveaux show-rooms ou les nouveaux sites d'exposition liés à une autre activité économique que le commerce (par exemple industrie, artisanat, services ou tourisme) peuvent être autorisés pour autant qu'ils occupent une surface non prépondérante par rapport à la surface occupée par l'autre activité économique, et qu'ils se situent à proximité immédiate de celle-ci. » Dans son commentaire joint à cette proposition, le département déclare qu'il s'agit de préciser que les show-rooms et les sites d'activité de production ou les bureaux continuent d'être autorisés, le but étant d'éviter d'accentuer les problèmes de trafic de pointe engendrés par des activités purement commerciales destinées au grand public. Ainsi, des surfaces d'exposition du type de celles existant chez « Matelas Elite » ou chez Cornaz continueront d'être admises. Dans leurs déterminations du 24 octobre 2013, les recourantes ont estimé que cet assouplissement était insuffisant et que la position de l'Etat était trop restrictive. Selon les recourantes, il n'y a aucune raison d'empêcher l'installation de show-rooms, qui n'induisent pas un fort trafic, mais créent des emplois. Elles relèvent qu'il serait regrettable de ne les admettre que s'ils sont en liaison avec une activité commerciale effectuée sur place et sur une surface prépondérante par rapport à celle du show-room. b) L'art. 6 RPAC est formulé dans les termes suivants : « Art.

E. 6

a) Les sociétés recourantes critiquent l'indication P+R mentionnée par le nouveau PAC 299 bis sur la parcelle 84, dont elles sont propriétaires. Elles expliquent que cette parcelle est un terrain privé et qu'il serait difficile d'y faire figurer sans autre le principe d'un parc & rail. Les affectations seraient contradictoires. Selon les sociétés recourantes, le PAC 299 bis révisé anticiperait sur une affectation qui n'aurait pas fait l'objet d'un accord ou d'un transfert de terrain avec les CFF. Elles estiment que l'indication P+R devrait être considérée comme sans effet juridique. b) Dans sa réponse, le département précise qu'il s'agit bien de la parcelle 84, qui est propriété de la société Ikea SA, et qui est située à proximité directe de la gare d'Allaman. Il relève qu'en raison de leurs fonctions, les parkings d'échange P+R doivent être situés à proximité des gares. Le département relève encore que le Service de la

mobilité a connaissance de négociations entre IKEA et la Commune d'Aubonne afin de réaliser un P+R de deux niveaux sur la parcelle 84. Il précise que la parcelle en cause est bien classée en zone d'activité et que la mesure de planification est proportionnée. Les sociétés recourantes ont pris note dans leur mémoire réplique que la mention P+R sur la parcelle 84 serait indicative et que la mise en place de parkings d'échange ne saurait être imposée aux propriétaires sans leur accord. c) L'art. 40 RPAC concernant les parkings d'échange est formulé dans les termes suivants : « Art. 40 Parkings d'échange et interface marchandise Des parkings d'échange sont à aménager aux abords des gares, en principe aux endroits localisés à titre indicatif sur le plan. (...) » Cette disposition pose le principe de l'obligation d'aménager des parkings d'échange aux abords des gares. Une telle obligation est conforme au plan directeur cantonal, en particulier à la mesure A 24 en vertu de laquelle le canton s'attache à favoriser l'intermodalité en veillant à l'amélioration constante de la fonctionnalité des équipements, tels les parkings d'échange (P+R). Le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges prévoit aussi, au chapitre de la mobilité, la mesure MO-5 visant la création d'un concept régional de parkings d'échange. Cette mesure propose la mise en oeuvre d'une stratégie de développement de l'offre des parkings d'échange à l'échelle cantonale. La création d'un parking d'échange à proximité de la gare d'Aubonne-Allaman répond donc à un intérêt public majeur et la règle de l'art. 40 RPAC qui pose le principe de l'obligation d'aménager des parkings d'échange aux abords des gares doit être approuvée. Au demeurant, le tribunal constate que la parcelle 84 a bien été classée en zone d'activités avec l'indication P+R et les deux affectations peuvent effectivement se superposer.

E. 7

a) Les sociétés recourantes critiquent aussi le système des contributions financières, prévu par l'art. 39 RPAC, pour le motif qu'il introduirait une inégalité entre les exploitants. Il n'y aurait aucune raison de taxer un éventuel excès de 130% du trafic journalier en cas de pointe et d'exiger que le propriétaire assume l'entier des charges financières liées à la mise en place des mesures d'aménagement propres à assurer la fluidité du trafic. Dans sa réponse au recours, le département précise que l'art. 39 RPAC n'introduirait aucune inégalité, mais au contraire, aurait pour but d'inciter au respect des limites de trafic fixées par le nouveau PAC 299 bis. Il reviendrait au propriétaire de prendre des mesures portant sur leur exploitation commerciale, par exemple en modifiant leur organisation interne pour ne pas faire d'entorse au règlement. Ce n'est que lorsque le trafic journalier de pointe dépasse le 130% du quota moyen autorisé, c'est-à-dire lorsque le dépassement serait particulièrement sensible, qu'une contribution financière sera exigée dans le but de réaliser des aménagements propres à assurer la fluidité du trafic. Les sociétés recourantes estiment toutefois que la règle, en elle-même contestable, ne prévoit pas comment déterminer si le trafic provoqué par un véhicule est lié à un seul commerce ou s'il a visité plusieurs commerces. b) L'art. 39 RPAC traite du trafic journalier de pointe. Cette disposition est formulée dans les termes suivants : « Art. 39 Trafic journalier de pointe maximum Si le trafic journalier de pointe excède le 130% du trafic journalier moyen autorisé pour un bien-fonds et que des mesures et aménagements propres à assurer la fluidité du trafic sont nécessaires, le propriétaire du bien-fonds concerné devra assumer les charges financières liées à la mise en place de ces mesures. » Cette disposition n'est pas aisée à comprendre. La notion de trafic journalier de pointe n'est pas claire. Est-ce qu'il s'agit du trafic journalier à l'heure de pointe ? Ou du trafic le plus élevé pendant un jour entier de forte affluence ? Est-ce qu'il suffit que la limite de 130% soit atteinte une seule fois pour que des mesures

soient prises, ou faut-il que ce dépassement se répète, et dans ce cas à quelle fréquence, et combien de fois doit-il se répéter ? Il est en tous les cas judicieux qu'un système de contrôle du nombre de mouvements de véhicules par jour et à l'heure de pointe soit effectué par les organes exécutifs de « Littoral Parc » et/ou par les municipalités. Mais le but de la règle n'est pas compatible avec le devoir d'assainissement de la situation au niveau du trafic et de la pollution de l'air, ainsi qu'avec l'application des principes de répartition des charges et de coordination. S'il est opportun de créer un système de contrôle des limites de trafic fixées par les permis de construire, ce système doit être intégré aux nouvelles mesures à prendre pour promouvoir les efforts d'assainissement à entreprendre dans le cadre du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges de 2005. La réglementation peut fixer des mesures administratives en cas de dépassements importants et répétés des limites de trafic fixées pour chaque entreprise, mais ces mesures doivent s'insérer et être coordonnées avec les mesures du plan OPair et contribuer aux efforts visant à maîtriser la croissance du trafic et à améliorer la situation au niveau de la pollution de l'air notamment. La décision d'approbation du PAC 299 bis concernant l'art. 39 RPAC ne peut ainsi être maintenue. Le recours doit donc être admis sur ce point.

E. 8

a) Les sociétés recourantes critiquent également les art. 41 et 42 RPAC, dispositions prévoyant que les propriétaires contribuent financièrement à l'exécution des équipements et aménagements généraux du périmètre. Elles soutiennent qu'il ne serait pas certain que ce type d'exigence soit conforme au droit cantonal et fédéral en matière de prise en charge des frais d'équipement collectifs. De plus, ces dispositions ne seraient pas assez précises. Dans sa réponse, le département relève que l'art. 42 RPAC est identique à l'art. 6.2 du PAC 299 de 1996. Il précise que les droits des propriétaires sont préservés, puisque les décisions rendues en application de l'art. 42 RPAC et fixant le montant des contributions pourraient faire l'objet d'un recours. Dans son mémoire réplique du 20 avril 2012, les recourantes reprochent au département de ne pas apporter de précision quant à la manière de calculer les contributions. b) Les art. 41 et 42 RPAC sont formulés dans les termes suivants : « art. 41 Equipements et aménagements publics Les pouvoirs publics, respectivement les services publics, assument seuls la responsabilité de la planification de l'exécution du développement ou de la transformation des équipements et aménagements suivants : · voies de circulation du domaine public, y compris aménagement des carrefours ; · pistes cyclables et cheminements piétonniers dépendant du domaine public ; · éclairage public des voies dépendant du domaine public. Les pouvoirs publics, respectivement les services concernés, prennent l'initiative de l'exécution des équipements et aménagements mentionnés ci-dessus en fonction des nécessités correspondant aux étapes de réalisation et des disponibilités financières. Art. 42 Contributions financières Les propriétaires contribuent financièrement à l'exécution des équipements et aménagements mentionnés ci-dessus (art. 41 RPAC) La contribution est proportionnelle à la capacité constructive maximum du bien fonds. Elle est fixée par convention entre propriétaires et autorité compétente. Elle est due au moment de l'octroi d'un permis de construire ou pour les constructions existantes lors de la réalisation d'un équipement ou d'un aménagement en fonction d'un avantage procuré. Le calcul de la contribution prend notamment en compte : · le coût effectif des équipements ou aménagements programmés ; · la participation financière éventuelle des collectivités publiques ; · les montants éventuellement engagés par le propriétaire pour une tâche incombant à une collectivité publique. L'autorité compétente peut subordonner l'octroi d'un permis de construire, d'habiter ou d'utiliser au paiement de la contribution due par un

propriétaire » Le texte de l'art. 42 RPAC est effectivement identique au texte de l'art. 6.2 de l'ancien règlement du PAC 299 de 1996. Ces dispositions prévoient le prélèvement de contributions d'équipements au moment de l'octroi du permis de construire pour les travaux d'équipement en accès touchant le domaine public du site « Littoral Parc ». b) Dans l'arrêt concernant le recours de la Commune de Saint-Prex (AC.2011.0328), le tribunal a rappelé les principes applicables au prélèvement de contributions aux frais d'équipement. Il en résulte que dans le régime ordinaire de la loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions de 1985, l'art. 50 LATC fixe le principe de l'obligation des propriétaires de contribuer aux frais d'équipement. Cette disposition renvoie ensuite aux art. 125 à 133 de la loi du 5 novembre 1974 sur l'expropriation (LE; RSV 710.01) pour les cas de contributions de plus-values réglés par cette législation; la perception de contributions de plus-values par voie de décision fondée sur la loi sur l'expropriation reste, à la connaissance du tribunal, peu répandue car cette procédure ne s'applique pas aux contributions aux frais d'équipement technique proprement dits. Dans la pratique, les communes procèdent en général par voie de conventions avec les propriétaires, signées avant l'adoption du plan d'affectation ou l'octroi d'un permis de construire. Toutefois, lorsque la contribution va au-delà d'une contribution à l'équipement technique et s'étend au financement des infrastructures générales ou à l'équipement communautaire, tels que les écoles, hôpitaux, transports publics, etc., la légalité de telles conventions a été mise en doute par une sentence arbitrale du 26 juin 2007 (RDAF 2008 I 361) qui relève l'absence d'une base légale qui permettrait le prélèvement. L'équipement communautaire se distingue toutefois de l'équipement technique. c) L'équipement technique au sens de l'art. 19 al. 1 LAT comprend en effet les voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Pour les zones à bâtir, il s'agit en général des routes et chemins desservant la zone à équiper et les routes de quartiers auxquelles les terrains peuvent être raccordés (André JoMINi, Commentaire LAT art. 19 n° 18). Pour que la desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité de tous les utilisateurs (automobilistes, piétons et cyclistes) soit assurée (André Jomini op. cit. n° 19). La voie d'accès est en outre adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien fonds ne peut pas être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement de trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier (voir ATF 1C_36/2010 du 18 février 2011 consid. 4.2), ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage. des voies d'accès adaptées doivent aussi être offertes aux piétons (André Jomini op. cit. n° 24) et aux cyclistes ; il s'agit en particulier des itinéraires de mobilité douce, qui font donc partie de l'équipement technique. d) En l'espèce, les équipements et aménagements publics visés par l'art. 41 RPAC entrent dans le cadre des équipements techniques au sens de l'art. 19 al. 1 LAT. Ils sont nécessaires à l'équipement en accès du site « Littoral Parc » compte tenu de l'importance du trafic généré par les différentes exploitations commerciales installées dans le site. L'éclairage public des accès et la nécessité d'aménager des cheminements de mobilité douce font aussi partie de l'équipement en accès. Les travaux d'assainissement au bruit routier sur la RC1 en traversée de Saint-Prex font donc partie de l'équipement nécessaire. e) Pour déterminer si l'art. 42 RPAC constitue une base légale suffisante pour le prélèvement des contributions d'équipement, il convient de qualifier la taxe prélevée en application de cette disposition pour déterminer s'il s'agit d'un impôt, voire d'un impôt d'affectation, ou d'une contribution causale. Dans l'arrêt concernant le recours de la Commune de Saint-Prex (AC.2011.0328), le tribunal a jugé que la contribution prévue par l'art. 42 RPAC est clairement une

contribution causale, qui peut être qualifiée de charge de préférence. Une telle contribution vise en effet la réalisation des équipements techniques nécessaires au site « Littoral Parc » et constitue une prestation dont les propriétaires compris dans le périmètre du PAC 299 bis retirent un avantage concret. Grâce à la réalisation des travaux d'infrastructure sur le domaine public, leur parcelle peut être considérée comme équipée au sens de l'art 19 al. 1 LAT, ce qui permet l'octroi du permis de construire (art. 22 al. 2 let. b LAT, et 104 LATC). L'importance des travaux d'équipement est liée aux caractéristiques du site « Littoral Parc » et à l'importance du trafic généré par l'exploitation du site, les travaux nécessaires à un équipement suffisant pouvant aller jusqu'à la participation aux frais d'assainissement du bruit routier sur la RC1 en traversée de Saint-Prex et aux autres mesures d'assainissement qui seraient nécessaires pour contribuer à la réduction de la pollution observée pour le dioxyde d'azote et les poussières fines (PM 10). En outre, l'art. 42 al. 3 RPAC prévoit expressément que le calcul de la contribution porte sur le coût effectif des équipements et aménagements réalisés ou programmés duquel peuvent être déduites les participations financières des collectivités publiques et les montants déjà éventuellement engagés par le propriétaire pour la réalisation d'une tâche incombant à la collectivité publique; ce mode de calcul de la contribution est aussi l'une des caractéristiques de la charge de préférence. f) La qualification de charge de préférence a une incidence sur l'exigence concernant la précision de la base légale requise. Si une charge de préférence nécessite une base légale au sens formel, qui est donnée par les art. 19 al. 2 LAT et 50 al. 1 première phrase LATC, les exigences concernant la fixation du montant de la contribution peuvent être assouplies si leur conformité au droit peut être examinée au moyen d'autres principes constitutionnels. Dans ce cas, le respect du principe d'équivalence et de couverture des frais pallie l'absence de base légale portant sur le calcul du montant de la charge. Le propriétaire dispose alors de suffisamment de moyens pour faire contrôler le bien-fondé de la contribution (Walter Ryser et Bernard Rolli , Précis de droit fiscal suisse, Berne 2002, p. 8 - 9). Enfin, la qualification de charge de préférence permet la conclusion d'un contrat de droit administratif pour son prélèvement, ce que l'art. 42 al. 2 RPAC prévoit expressément. En définitive, les critiques des sociétés recourantes sur l'art. 42 RPAC sont mal fondées et le recours doit donc être rejeté sur ce point.

E. 9

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être partiellement admis. L'interdiction des nouvelles activités commerciales, des show-rooms et des sites d'exposition, prévue par l'art. 6 al. 2 RPAC, et l'autorisation d'étendre les commerces existants dans les limites des seuils de génération de trafic encore disponibles, telle que permise par l'art. 6 al. 3 RPAC, ne peuvent être approuvées (consid. 2). L'admission du recours sur ce point ne signifie pas que les commerces peuvent être librement autorisés dans le périmètre du PAC, mais qu'une interdiction doit être coordonnée avec des mesures d'assainissement à prendre en conformité au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges de 2005. Si un projet de construction est susceptible de mettre en péril l'objectif recherché, le département peut s'opposer au projet par la procédure prévue aux art. 77 et 79 LATC, ou le cas échéant, mettre en place une zone réservée au sens de l'art. 46 LATC. Le grief des sociétés recourantes concernant la taxe de l'art. 39 RPAC doit également être admis et la décision du département ne peut pas non plus être approuvée sur ce point (consid. 7). Le grief concernant l'aire d'arborisation structurante prévue par l'art. 33 RPAC doit être rejeté (consid. 4), mais les adaptations rédactionnelles proposées par le département pouvant au demeurant être admises en raison des clarifications qu'elles

apportent en ce qui concerne la portée juridique de cette mesure. En revanche, le grief des sociétés recourantes concernant l'art. 6 al. 4 RPAC doit être rejeté (consid. 3), tout comme les griefs concernant l'art. 16 RPAC (consid. 5), l'art 40 RPAC (consid 6) et l'art. 42 RPAC (consid. 8). Compte tenu du résultat du recours, il y a lieu de laisser les frais de justice à la charge de l'Etat. La société recourante, qui obtient pour l'essentiel gain de cause, a droit aux dépens qu'elle a requis, arrêtés à 2000 fr.

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