

VD_OMNI AC.2013.0420 vom 31. Juli 2014

VD Tribunal cantonal, 2014-07-31, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2013.0420

FR: VD_OMNI AC.2013.0420 du 31 juillet 2014

IT: VD_OMNI AC.2013.0420 del 31 luglio 2014

Regeste

ELBEKACHI, DIAZ, DALLA-COSTA, ANEX/CONSEIL COMMUNAL D'AIGLE, Département du territoire et de l'environnement | Recours contre la décision d'approbation d'un PPA prévoyant la construction d'une centaine de logements, d'un parking souterrain et d'un centre commercial au centre-ville d'Aigle. La densité normative du règlement est suffisante quand bien même un plan des aménagements extérieurs est réservé en complément au permis de construire. Le détail des éléments à réaliser peut en effet être reporté à un stade ultérieur dans la mesure où les grands principes relatifs au stationnement et aux voies de circulation à l'intérieur du périmètre sont fixés par le plan litigieux. Il n'est en outre pas nécessaire que le régime de droit privé nécessaire à la mise en œuvre du plan soit mis en place préalablement à l'adoption de celui-ci. Au stade de la planification, un projet de convention portant sur la modification de l'état foncier en vue de la réalisation des ouvrages prévus peut être considéré comme suffisant (consid. 8).

Erwägungen

E. 1

La Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal examine d'office et avec un plein pouvoir d'examen la recevabilité des recours qui lui sont soumis (arrêt AC.2009.0250 du 28 février 2011 et les arrêts cités). a) Selon l'art. 75 al. 1 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD, RSV 173.36), a qualité pour former recours toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (let. a) ainsi que toute autre personne ou autorité qu'une loi autorise à recourir (let. b). Constitue un intérêt digne de protection, tout intérêt pratique ou juridique à demander la modification ou l'annulation de la décision attaquée que peut faire valoir une personne atteinte par cette dernière. A cet égard, la jurisprudence précise que le recourant doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que la généralité des administrés et que l'intérêt invoqué - qui n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais qui peut être un intérêt de fait - doit se trouver avec l'objet de la contestation dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération. Il faut donc que l'admission du recours procure au recourant un avantage, de nature économique, idéale ou matérielle. Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt général ou d'un tiers est en revanche irrecevable. Ces exigences ont été posées de manière à empêcher l'"action populaire", lorsqu'un particulier conteste une autorisation donnée à un tiers (ATF 135 II 145 consid. 6.1 p. 150; 133 II 468 consid. 1 p. 469; 133 V 239 consid.

E. 6

Les recourants estiment que les biens-fonds où la mesure de planification litigieuse doit prendre place sont insuffisamment équipés. Ils relèvent en particulier le mauvais état des conduites d'alimentation en eau et mettent en doute celui des conduites d'alimentation en énergie. Ils estiment que les questions techniques et financières relatives aux équipements devraient être réglées au stade de la planification. a) Selon les art. 22 al. 2 let. b LAT et 104 al. 3 LATC, la municipalité ne peut accorder le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de cette dernière. L'art. 19 LAT précise qu'un terrain est équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées (al. 1). Les zones à bâtir sont équipées par la collectivité intéressée dans le délai prévu par le programme d'équipement. Le droit cantonal règle la participation financière des propriétaires fonciers (al. 2). En matière de construction de logement, c'est la loi fédérale du 4 octobre 1974 encourageant la construction et l'accession à la propriété de logements (LCAP; RS 843) qui précise la notion d'équipement et règle l'obligation d'équiper, en particulier les art. 4ss LCAP. Selon la jurisprudence, il appartient en première ligne aux collectivités publiques d'équiper en temps utile les zones à bâtir (art. 49a et 50 LATC; AC.1992.0379 du 24 juin 1994). L'art. 32 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1) prévoit que l'autorité cantonale doit veiller à ce que les collectivités publiques remplissent les tâches qui leur incombent en matière d'équipement; elle doit aussi vérifier, lorsque l'équipement n'est pas réalisé en temps utile, s'il y a lieu d'adapter les plans d'affectation. Si la collectivité intéressée n'équipe pas les zones à bâtir dans les délais prévus, elle doit permettre aux propriétaires fonciers d'équiper eux-mêmes leur terrain selon les plans approuvés par elle ou les autoriser à lui avancer les frais des équipements selon les dispositions du droit cantonal (al. 3). b) En l'occurrence, les terrains visés par la mesure de planification litigieuse sont d'ores et déjà colloqués en zone à bâtir par le plan général d'affectation communal. Ils sont par conséquent réputés équipés (art. 15 LAT). Il est néanmoins exact que les infrastructures existantes, en particulier les conduites d'alimentation en eau et en énergie n'ont pas été calibrées de manière à satisfaire la demande élevée qui pourrait résulter de la densification du secteur telle que prévue par le plan litigieux. Les recourants n'explicitent toutefois pas en quoi la réalisation des équipements nécessaires se heurterait à des obstacles techniques insurmontables qui rendraient les parcelles impropres à la construction dans la mesure prévue. Du point de vue financier, la mise à niveau des équipements dans ce secteur relève avant tout de la collectivité publique, voire des propriétaires fonciers des parcelles concernées qui seront amenés le cas échéant à préfinancer les équipements en vue de l'octroi d'une future autorisation de construire. La réalisation de l'équipement de même que son financement ne doivent dès lors pas être garantis au moment de la définition de l'affectation du sol mais uniquement lors de la concrétisation des projets prévus par le plan. Un permis ne peut en effet être accordé que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de la construction et que les équipements empruntant la propriété d'autrui sont au bénéfice d'un titre juridique (cf. art. 104 al. 3 LATC). En conséquence, le grief développé à ce propos par les recourants doit être rejeté.

E. 7

Les recourants soulèvent également la problématique de l'équipement sous l'angle de l'accès au périmètre litigieux. Ils dénoncent notamment l'emplacement de l'aire dédiée aux livraisons ainsi que le régime de stationnement prévu par le plan qui occasionnera selon eux

des perturbations dans un contexte général où le trafic est déjà dense aux heures de pointe.

a) L'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 p. 241). Il faut aussi que la sécurité des usagers soit garantie sur toute sa longueur, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours et de voirie soit assuré (arrêt 1C_221/ 2007 du 3 mars 2008 consid. 7.2; arrêt 1P.115/1992 du 6 mai 1993 consid. 4, in ZBI 95/1994 p. 89 et les références citées). La loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un bien-fonds ne peut dès lors être considéré comme équipé, si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier (DFJP/OFAT, Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 1981, n. 12 s. ad art. 19 LAT; URS EYMANN, Droit de l'équipement et programme d'équipement, éd. DFJP/OFAT, 1999, p. 9; ANDRÉ JOMINI, in Commentaire de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2010, n. 20 ad art. 19 LAT). Il en va de même si l'accroissement du trafic provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage (ATF 119 Ib 480 consid. 6a p. 488; 116 Ib 159 consid. 6b p. 166 s.). Selon la jurisprudence, les surfaces nécessaires à la création des voies d'accès doivent être fixées dans le cadre de la planification (CDAP, arrêt AC.2008.0025 du 29 avril 2009 consid. 2b et références). Leur aménagement ne doit toutefois pas encore avoir fait l'objet d'études de détail (arrêt AC.2011.0193 du 24 mai 2012; 2008.0138 du 31 juillet 2009 consid. 1c/bb). Ce n'est que lorsqu'un plan partiel d'affectation est à ce point précis qu'il permet d'appréhender les problèmes de trafic que la question de l'équipement en accès doit être résolue au stade de l'adoption du plan et non au stade ultérieur du permis de construire (Arrêt du TF 1C_298/2007 consid. 8.1; RDAF 2000 I 427 consid. 5; ATF 120 Ib 436 consid. 2d/bb et 118 Ib 66 consid. 2a s'agissant du respect des prescriptions en matière d'environnement). b) En l'occurrence, il s'agit pour l'essentiel d'examiner si les accès prévus par le plan litigieux permettent d'absorber le trafic supplémentaire induit par la mesure de densification prévue et si ce trafic ne provoquera pas des atteintes nuisibles ou incommodes au sens de la législation fédérale sur la protection de l'environnement. Peut également être examinée à ce stade la question de savoir si les accès prévus respectent les exigences en matière de sécurité. A cet égard, il convient toutefois de prendre en considération que l'aménagement des accès n'a pas encore été défini dans le détail. aa) Les recourants dénoncent en premier lieu l'emplacement retenu pour l'aire de livraison prévue à la rue du Molage. Ils estiment que la configuration des lieux ne permet pas à des véhicules lourds, particulièrement à des camions, de manœuvrer et avancent à ce titre l'existence de risques pour la sécurité des passants. Force est de constater en l'espèce que le positionnement de l'aire de livraison est avant tout lié à la présence du supermarché qui s'ouvre sur cette rue commerçante et qui se prolonge à l'est en direction bourg. Dans sa partie occidentale, à la hauteur des futurs quais de déchargement, la chaussée présente toutefois un gabarit relativement important et plusieurs espaces de dégagement permettent

d'effectuer les manœuvres nécessaires à la livraison de marchandises. Le positionnement de l'installation semble en effet avoir été établi dans le prolongement d'axes de circulation futurs et existants qui pourront faire l'objet d'aménagements dans le cadre des plans d'aménagement extérieurs. Le rapport justificatif fait notamment mention d'un parking public dont certaines des cases pourraient être supprimées dans le but de faciliter les manœuvres. Le nombre exact de véhicules appelés à ravitailler le supermarché prévu n'est pas établi sur pièce, il est toutefois notoire que le nombre de mouvements lié à ce type d'installations est relativement limité, de l'ordre de un à deux par jour au maximum. Cette fréquence permet a priori d'exclure un encombrement important de cette rue commerçante et résidentielle qui voit passer moins de 1'000 véhicules par jour actuellement. Les nuisances sonores induites par le fonctionnement de l'installation ainsi que les considérations liées à la sécurité des autres usagers de la route devront quant à elles faire l'objet d'un examen attentif une fois le positionnement exact de l'aire de livraison connue, au stade du permis de construire. bb) Les recourants dénoncent également un nombre insuffisant de cases de stationnement eu égard aux différentes affectations prévues sur le site. Ils estiment en particulier que la zone de chalandise du supermarché a été sous-évaluée. En l'occurrence, le parking souterrain de deux niveaux qui est censé répondre aux besoins en stationnement pour l'ensemble du périmètre devrait compter selon les auteurs du plan entre 289 (valeur basse) et 309 (valeur haute) places de parc au total. Le nombre de cases à réaliser a été calculé sur la base de la norme VSS 640 281 en fonction de la taille et de l'affectation probable des futures installations. A titre d'exemple, pour les logements, les auteurs du plan ont retenu une case de stationnement par 100 m² de surface de plancher déterminante tout en tenant compte d'une part spécifiquement affectée à des logements protégés dont la mobilité des résidents est inférieure à la moyenne. Pour ceux-ci, une valeur de référence de 0.5 case de stationnement pour 100 m² a été retenue (cf. rapport Transitec, p. 6 ss). Eu égard à l'excellente accessibilité du site par les transports en commun, cette appréciation, conforme à la pratique, ne prête pas flanc à la critique. L'offre de cases définie en fonction de la surface utile pour les affectations non liées au logement a en outre fait l'objet d'une réduction de sorte à tenir compte de la situation favorable du périmètre litigieux. Il s'agit en effet de prendre en compte les alternatives au transport individuel motorisé pour les employés et les clients des activités tertiaires et commerciales prévues sur le site (cf. norme VSS 640 281, 10.2). Les auteurs du plan ont ainsi retenu une offre réduite par rapport aux besoins de base fondée sur un type de localisation C. Cette catégorie indique une fréquence des transports en commun, pondérée selon la desserte des habitants entre 1 et 4 fois par heure, et une part de mobilité douce dans les déplacements totaux située entre 25 et 50% (cf. rapport Transitec, p. 6 ss). Au vu de la centralité qui caractérise le site, on ne saurait considérer que cette estimation soit fondée sur des prévisions excessivement optimistes. Une diminution du nombre de cases de stationnement de 50% par rapport aux valeurs indicatives usuelles apparaît ainsi comme justifiée en l'espèce. Le nombre de cases prévu par le plan reflète en effet la volonté de privilégier la mobilité douce, notamment en ce qui concerne le centre commercial, qui cible avant tout une clientèle locale. Cette hypothèse apparaît tout à fait soutenable dans la mesure où l'installation s'inscrit en continuité du centre-ville et que nombre d'offres commerciales alternatives s'adressent spécifiquement à la clientèle motorisée dans la zone industrielle d'Aigle, notamment Chablais Centre. Cela étant, le nombre exact de places de stationnement devra être défini au stade du permis de construire une fois la surface allouée à chaque type d'affectation estimée avec davantage de précision (art. 6 RPPA). cc) Les recourants estiment que l'unique trémie

du parking souterrain qui desservira l'ensemble du quartier constitue une installation importante qui nécessite de disposer d'une configuration adaptée, tant du point de vue de la fluidité du trafic que du point de vue de la sécurité. Selon eux, la chaussée présente un gabarit et une capacité insuffisants pour supporter une telle charge de trafic. En l'occurrence, le parking projeté est composé d'environ 40 places à usage public et d'environ 240 places de stationnement à usage privé (logements, activités tertiaires, commerces). Il ressort de la norme VSS SN 640 284, Stationnement, Capacité des aménagements de stationnement, qu'une entrée unique avec une barrière par sens de circulation est fonctionnelle jusqu'à concurrence de 300 à 400 véhicules par heure si des équipements de contrôles traditionnels sont installés (carte à bande magnétique, carte perforée, code-barres, cf. SN 640 284, pt. 18.4). Vu le nombre de cases de stationnement à disposition des habitants et utilisateurs du site, l'entrée unique du parking souterrain prévu devrait être en mesure d'absorber le flot de véhicules attendu. Ce d'autant plus que le trafic généré par le PPA " Sous-le-Bourg " est limité à environ 1'400 véhicules par jour. Du fait de la mixité des affectations prévues, mêlant notamment activités tertiaires, activités commerciales et logements, la fluidité de la circulation aux heures de pointe ne devrait pas être entravée du fait de la mesure de densification prévue. Si l'on en croit l'étude de trafic réalisée par le bureau mandaté par la municipalité, le réseau routier alentour dispose en effet de capacités suffisantes pour absorber le trafic lié au projet (rapport Transitec, p. 14 ss). Il n'y a pas lieu de mettre en cause cette appréciation dès lors que la méthode employée afin de déterminer les charges de trafic futures, fondée sur une extrapolation de données relevées lors d'une période représentative, correspond aux standards techniques en la matière. En tenant compte des effets du projet sur le trafic, les auteurs du plan litigieux estiment ainsi qu'une augmentation d'environ 5% de la capacité des carrefours est attendue durant l'heure de pointe déterminante. Cet accroissement très mesuré du trafic ne laisse pas présager de congestions permanentes sur le tronçon litigieux contrairement aux craintes exprimées par les recourants (rapport Transitec, p. 20). Les mesures relatives à la sécurité de l'accès au parking, notamment l'aménagement du carrefour où celui-ci va déboucher, devront quant à elles être déterminées dans le cadre du permis de construire. En tous les cas, peut-on déjà constater que la rue Margencel ou la rue du Molage, sur lesquelles débouche l'accès au parking litigieux, disposent à l'endroit prévu d'un gabarit manifestement suffisant pour permettre les manoeuvres des automobilistes souhaitant bifurquer. dd) Les recourants craignent également que les cases de stationnement prévues le long de la rue du Rhône n'entraînent des passages inutiles de véhicules qui chercheront, par facilité, à se garer en surface. A ce titre, ils soulèvent notamment l'étroitesse du passage existant au droit de la parcelle n°251. Il est vrai que le gabarit de la chaussée à l'emplacement indiqué par les recourants est particulièrement restreint. Il convient néanmoins de mettre cet élément en relation avec le nombre de places de stationnement à disposition au sud du périmètre litigieux. Les cases extérieures prévues par le plan à cet endroit sont en effet réservées aux personnes à mobilité réduite ou à la dépose-minute. La réaffectation de quatre à cinq des onze cases existantes ne devrait ainsi pas entraîner de conséquences négatives sur les flux de circulation observés dans la zone. Le trafic lié à la recherche de places de stationnement sera d'ailleurs vraisemblablement inférieur à celui occasionné jusqu'ici par la présence d'un parking improvisé de cinquante-cinq cases en face de la parcelle des recourants Diaz et Dalla Costa. La notice technique fait en effet état à ce propos d'une diminution de l'ordre de 100 véhicules par jour sur le tronçon étroit (cf. figure 3). On peut également partir du principe que le trafic lié à la recherche de places de stationnement aura tendance à se tarir

une fois la nouvelle offre de stationnement souterraine intégrée dans les habitudes des employés et des clients des commerces du quartier. La cour relève en outre que, nonobstant l'approbation du plan, il serait envisageable de maintenir la signalisation actuelle et de réserver l'accès de la rue aux seuls ayants-droits. ee) Il reste encore à examiner si le trafic supplémentaire induit par le plan litigieux, compte tenu des accès prévus, risque de provoquer des atteintes nuisibles ou incommodes au sens de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) et de ses ordonnances d'application en matière d'air et de bruit. Le plan litigieux, compte tenu de la taille du centre commercial et du nombre de cases de stationnement prévu, ne nécessite pas l'élaboration d'une étude d'impact sur l'environnement au sens de l'art. 10a LPE. On ne saurait dès lors exiger que celui-ci soit aussi détaillé en ce qui concerne l'incidence du projet sur l'équipement et les accès que si une telle étude devait être réalisée au stade du plan d'affectation spécial (cf. ATF 120 Ib 436 du 12 décembre 1994, Crissier). Contrairement à l'installation qui faisait l'objet de l'arrêt précité, le plan litigieux consacre de surcroît un projet qui bénéficie d'une situation centrale qui se répercutera positivement sur la répartition modale des déplacements observée chez ses habitants et autres utilisateurs. A ce stade, il ne paraît donc pas nécessaire de déterminer de manière plus détaillée que ne le fait le rapport justificatif l'équipement et les accès à ériger dans le cadre du plan litigieux. En l'occurrence, la mesure de planification prévue se situe en dehors du périmètre d'un plan de protection de l'air, les atteintes ne pouvant être qualifiées de nuisibles ou incommodes au sens de l'art. 11 al. 3 LPE. Aucun élément ne permet en outre de douter que toutes les mesures utiles à la limitation préventive des émissions liées au trafic routier ont été prises en l'espèce (cf. art. 11 al. 2 LPE). Le site litigieux bénéficie en effet d'une localisation favorable à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce. Il dispose à ce titre d'un vaste réseau de cheminements publics dédiés à ce mode de déplacement et prévoit la réalisation d'emplacements pour le stationnement des cycles (rapport Transitec, p. 11). La prévention des nuisances atmosphériques semble également avoir été adéquatement prise en compte dans le cadre de la détermination du nombre de cases de stationnement dès lors que celle-ci se fonde sur une offre réduite calculée sur la base de la norme VSS 640 281. En matière de bruit, un degré de sensibilité DS III a été attribué à l'ensemble du périmètre du plan. Les secteurs qui l'entourent sont quant à eux colloqués en DS II ou III. Selon la notice technique produite au dossier, l'utilisation accrue des voies de communication du fait de la mesure de densification prévue n'engendrera pas de nuisances supérieures à celles devant être tolérées en vertu de l'art. 9 de l'ordonnance fédérale contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41). Cela dit, la question de l'équipement et des nuisances devra encore faire l'objet d'un examen attentif par la municipalité au moment de délivrer les autorisations de construire nécessaires à la réalisation des infrastructures de livraison et de stationnement. Il s'agira en particulier de procéder à une étude acoustique détaillée afin d'assurer le respect des valeurs limites de planification de ces nouvelles installations fixes (notice technique, p. 9 ss). c) Au vu des considérants qui précèdent, la cour estime que les infrastructures qui concernent l'accès et le stationnement au sein du périmètre défini par le plan litigieux ne sont problématiques ni par rapport à leur localisation, ni par rapport à leur dimensionnement ou à leurs effets sur l'environnement. Les griefs développés par les recourants à ce propos doivent en conséquence être rejetés.

E. 8

Les recourants incriminent le défaut de densité normative du règlement et dénoncent plusieurs lacunes par rapport à des points essentiels. Ils estiment que le rapport justificatif

ne saurait les combler, celui-ci n'ayant pas de valeur légale. Ils se réfèrent en particulier à un arrêt constatant l'illégalité d'un règlement qui prévoyait la réalisation d'un " plan d'aménagement et d'équipement " devant obtenir l'accord de la municipalité en tant que préalable au dépôt d'une demande de permis de construire (AC.2012.00039 du 22 juillet 2013, consid. 12). Ils se réfèrent également dans le même ordre d'idées à une décision antérieure rendue par le Conseil d'Etat (T. et consorts contre décisions du Conseil communal de Lausanne des 23 mai 1989 et 19 février 19914 admettant le PPA " Les Antêts "). a) Le contenu du plan général d'affectation ou du plan partiel d'affectation est défini par l'art. 47 LATC. Cette disposition précise, d'une part, que les plans et règlements d'affectation fixent les prescriptions relatives à l'affectation des zones, au degré de sensibilité au bruit, ainsi qu'à la mesure de l'utilisation du sol (al. 1) et, d'autre part, qu'ils peuvent également contenir des dispositions relatives aux conditions de construction, telles qu'implantation, distances entre bâtiments ou aux limites, cotes d'altitude, ordre des constructions, limites des constructions, le long, en retrait ou en dehors des voies publiques existantes ou à créer, destination et accès des niveaux ou de locaux à usage commun, isolation phonique (al. 2 ch. 1). Ils peuvent également concerner l'aménagement et la destination des espaces et des voies publiques existants ou à créer ainsi que les accès aux constructions (al. 2 ch. 3); la création de garages et de places de stationnement et la perception de contributions compensatoires, destinées à couvrir les frais d'aménagement de places de stationnement, à défaut de terrain privé disponible (al. 2 ch. 6); ainsi que les étapes de développement de la zone à bâtir (al. 2 ch. 9). Le seul contenu contraignant est défini par les règles mentionnées à l'art. 47 al. 1 LATC. Les autres dispositions de l'art. 47 al. 2 LATC ne revêtent quant à elles aucun caractère contraignant ou impératif. Ces règles forment les bases légales formelles qui permettent de prévoir dans les plans d'affectation les restrictions qui en résultent pour le propriétaire (ATF 106 Ia 364 consid. 2a p. 366-367) et d'adapter le contenu du plan aux objectifs d'aménagement et de développement recherchés par la collectivité concernée. b) En l'espèce, le règlement litigieux ne contient aucune disposition de nature similaire à celle dont l'illégalité a été constatée par les arrêts mentionnés par les recourants. La construction des immeubles prévus par le plan litigieux n'est en effet aucunement soumise à l'adoption d'un acte préalable à l'autorisation de construire. L'art. 4 RPPA se contente d'exiger que les propriétaires ou leurs mandataires s'adressent à la municipalité dès le stade des études préliminaires afin, notamment, que soit engagé un échange de réflexions profitable au résultat final (a. 1). Cette disposition ne vise pas à imposer des conditions supplémentaires par rapport à celles déterminées par le droit cantonal mais uniquement à encourager les parties à nouer un dialogue constructif en vue de dégager une solution d'aménagement harmonieuse. Quant au plan des aménagements extérieurs, il s'agit d'un complément au permis de construire visant à définir avec exactitude les installations liées aux immeubles à construire (art. 39 RPPA). Le détail des éléments à réaliser peut en effet être reporté à un stade ultérieur dans la mesure où les grands principes relatifs au stationnement (taille, accès) et aux voies de circulation à l'intérieur du périmètre sont impérativement fixés par le plan litigieux. Au-delà de cette remarque de portée générale, il convient de passer brièvement en revue les divers griefs formulés par les recourants eu égard au manque de densité normative du règlement litigieux. aa) Les recourants estiment que l'affectation des bâtiments projetés n'est pas suffisamment établie par le règlement. Or, la réalisation d'un nouveau quartier offrant une diversité d'affectations (notamment logements, activités tertiaires, commerces, etc.) propre à favoriser une mixité sociale et générationnelle est expressément prévue au titre des buts

poursuivis par le plan litigieux (art. 2 RPPA). La possibilité d'aménager une surface destinée au commerce alimentaire est strictement limitée au secteur B défini en plan (art. 12 al. 2 RPPA). Sa taille est également limitée dans la mesure où seuls 820 m² de surface sont destinés à la vente. Les espaces " accueil " et " cafétéria " ne sont certes pas pris en compte dans le calcul de la surface de vente mais la taille et les déplacements induits par ceux-ci seront par définition limités dès lors qu'ils seront directement liés à l'exploitation du supermarché. bb) Les recourants estiment que la détermination des besoins en matière de stationnement ne saurait être fondée sur des normes techniques émanant d'une association privée. Ils constatent qu'un renvoi dynamique à celles-ci aurait en particulier pour conséquence une délégation illicite du pouvoir législatif à un organisme de droit privé. Le renvoi incriminé en ce qui concerne la détermination des besoins en matière de stationnement est admissible dès lors que les communes ont la possibilité de renvoyer aux normes édictées par l'Union des professionnels suisses de la route dans leurs plans et règlements (cf. art. 40a RLATC; AC.2008.0323 du 18 août 2009). Les recourants méconnaissent de surcroît la jurisprudence constante selon laquelle le renvoi dynamique à une norme privée est admissible en matière de stationnement dès lors qu'elle règle des questions techniques susceptibles d'évoluer (AC.2011.0249 du 12 avril 2012, consid. 2 confirmé par arrêt 1C_259/2012 du 12 avril 2013, consid. 2.3). La règle dite du renvoi dynamique, selon laquelle le texte de l'organisation privée auquel il est renvoyé s'applique dans la teneur en vigueur au moment où il est déclaré applicable et non dans la teneur qui était connue du législateur au moment de l'adoption de la clause de renvoi peut donc prévaloir dans le cadre d'un plan partiel d'affectation. Au stade de la planification, on ne saurait en outre reprocher à l'autorité intimée des incertitudes quant au nombre ou à la localisation des cases de stationnement prévues. Le nombre approximatif de cases, le principe d'un stationnement essentiellement souterrain ainsi que le principe de son accès figuré en plan sont à ce titre suffisants à ce stade de la planification (art. 29 RPPA). Ces différents éléments devront néanmoins être précisés dans le cadre de l'autorisation de construire, une fois l'affectation des différents corps de bâtiments connue avec davantage de précision. cc) Les recourants estiment qu'il existe une contradiction entre le plan et règlement dès lors que le premier prévoit la réalisation du projet en deux étapes distinctes alors que le second autorise des constructions à l'intérieur des périmètres de manière indépendante (art. 14 RPPA). Dans le cadre de son préavis, l'autorité intimée a reconnu le caractère ambigu du plan sur ce point et a précisé aux recourants que c'était bien la disposition réglementaire qui faisait foi s'agissant de la réglementation des étapes de réalisation, étant précisé que le parking souterrain devait naturellement être réalisé d'un seul tenant. Ce faisant, elle s'est engagée à adapter le plan des étapes de réalisation de façon à éviter toute contradiction ou équivoque. Eu égard à ces précisions, le régime d'échelonnement des travaux peut en l'espèce être considéré comme suffisamment précis. dd) Les recourants contestent le régime dérogatoire en ce qui concerne l'implantation des constructions (art. 15 al. 2 RPPA). Ils méconnaissent toutefois que la disposition litigieuse a été supprimée dans le cadre de la mise à l'enquête publique du projet. Les craintes exprimées en ce qui concerne le respect des distances à la limite par rapport au réseau routier apparaissent dès lors infondées. La disposition relative aux dérogations en ce qui concerne les proportions admissibles entre les différents corps de bâtiment, a elle aussi été supprimée (art. 21 al. 2 RPPA). ee) Les recourants estiment que les normes relatives aux combles ne sont pas complètes et qu'elles laissent une liberté importante aux constructeurs pour aménager des ouvertures en toiture en relation avec l'habitabilité des combles (art. 24

et 25 RPPA). Il convient de laisser une marge d'appréciation suffisamment large aux constructeurs sur ce point. La question de l'habitabilité doit en outre être essentiellement traitée dans le cadre des demandes de permis de construire fondées sur le plan litigieux et non au stade de la planification. ff) Les recourants dénoncent le fait que l'assiette et l'implantation du parking souterrain sont fixées de manière uniquement indicative par le plan litigieux (art. 29 al. 2 RPPA). Contrairement à ce que semblent soutenir les intéressés, cette incertitude n'affecte pas la possibilité d'examiner l'influence de cette future installation sur les voies de circulation alentour dans la mesure où le règlement stipule clairement que le principe de l'accès au parking est impératif. Les recourants font en outre valoir qu'aucun titre juridique ne permet de garantir la réalisation du parking sur des parcelles qui se trouvent en partie en mains privées. Ils relèvent en particulier qu'aucune convention ayant pour objet les mutations à intervenir n'a encore été passée en la forme authentique. Il est vrai que la mise en œuvre de la planification litigieuse requiert certaines modifications foncières dès lors que ce nouvel état fonde notamment la possibilité de réaliser un parking souterrain sous l'entier du périmètre concerné ainsi que d'échelonner la réalisation des constructions prévues. Cette situation implique notamment de disposer d'un régime juridique approprié de droit privé qui garantisse la faisabilité du plan. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, ce régime ne doit toutefois pas nécessairement avoir été mis en place et attesté par titres juridiques préalablement à l'adoption du plan. Au stade de la planification, un projet de convention portant sur la modification de l'état foncier en vue de la réalisation des ouvrages prévus peut en effet être considéré comme suffisant. Un projet de convention entre tous les propriétaires concernés portant sur le plan de mutation, le plan de servitudes publiques de passage et d'usage ainsi que sur le plan de servitudes foncières de passage et d'usage réciproque des sous-sols existe en l'espèce (cf. compte-rendu d'audience; projet de convention basée sur les plans du 17 juin 2011). Ce document n'a toutefois donné lieu à aucune transaction ni modification de l'état de propriété à l'heure actuelle. Il est en effet logique d'opérer ces mutations une fois le plan en vigueur puisqu'elles dépendent essentiellement de son approbation. gg) Les recourants dénoncent la possibilité d'autoriser des livraisons dans l'aire d'espace public essentiellement dévolue à la mobilité douce. Ils méconnaissent toutefois que la possibilité d'effectuer des livraisons, limitée dans le temps et dans l'espace, existe de facto dans la plupart des espaces piétonniers. Il n'en va pas différemment en ville d'Aigle où les livraisons sont autorisées dans la zone piétonne de 6h30 à 9h30 (cf. compte-rendu d'audience). Le supermarché disposant de sa propre infrastructure, les livraisons dont il s'agit seront principalement effectuées par des petites camionnettes qui ne mettront pas la sécurité des passants en danger. hh) Les recourants estiment que le règlement se réfère à des espaces de dégagement alors même que ceux-ci ne sont pas figurés en plan (art. 39 RPPA). Les espaces de dégagement auxquels il est fait référence ici ne se rapportent toutefois pas à des zones de construction devant être définies en plan mais uniquement à des éléments de l'agencement extérieur des bâtiments qui devront être définis et circonscrits par le plan des aménagements extérieurs. Vu sous cet angle, la densité normative du plan litigieux et de son règlement semble satisfaisante. ii) Les recourants estiment pour terminer que la possibilité d'accorder des dérogations dans les limites des art. 85 et 85a LATC aurait dû soit faire l'objet d'un simple renvoi aux dispositions précitées ou être explicitée par le règlement lui-même (art. 41 RPPA). On peine en l'occurrence à cerner la portée du grief soulevé. Comme le constate l'autorité intimée dans ses écritures, le simple renvoi à ces dispositions doit être considéré comme satisfaisant dès lors que celles-ci sont suffisamment précises pour définir le cadre

des dérogations susceptibles d'être accordées. jj) Les recourants considèrent que la disposition du règlement concernant les règles applicables à titre supplétif est formulée de manière maladroite (art. 42 RPPA). Cet article a pour seule vocation de réserver l'application du droit supérieur. Quand bien même son énoncé mériterait d'être retravaillé, cette disposition n'entraîne aucune conséquence préjudiciable au niveau juridique. c) Au vu des considérations qui précèdent, la cour estime que la densité normative du règlement lié au plan litigieux est satisfaisante à ce stade de la planification. Tous les griefs développés par les recourants à ce propos doivent en conséquence être rejetés.

E. 9

Les recourants craignent encore que les travaux ne provoquent des glissements de terrains préjudiciables aux propriétés des riverains. Ils dénoncent en particulier le fait qu'aucune étude géologique n'ait été effectuée en dépit du risque de crue existant dans la zone. a) De jurisprudence constante, la municipalité n'est tenue d'exiger un rapport géologique et géotechnique que si des indices sérieux font penser que le terrain ne se prête pas à la construction ou qu'il impose des précautions spéciales (RDAF 1967 p. 95). En principe, les investigations et les travaux nécessaires à la réalisation d'une étude géotechnique (travaux de sondage, essais en laboratoire, établissement d'un rapport comprenant la synthèse des résultats des sondages et des essais, ainsi que les conclusions et propositions pour les fondations et fouilles) font partie des prestations relatives à l'établissement des plans d'exécution de l'ouvrage; ces travaux impliquent en effet un investissement qu'il n'est pas raisonnable d'exiger avant que le droit de construire sur le terrain ne soit sanctionné par le permis correspondant, attestant que toutes les prescriptions des plans et règlements d'affectation sont respectées et que les objections d'éventuels opposants ont été examinées. Il est ainsi contraire au principe de proportionnalité d'exiger au stade de la procédure de demande de permis de construire l'établissement d'un rapport géologique et géotechnique complet (cf. notamment arrêt AC.2009.0043 du 30 décembre 2010 consid. 7c). b) En l'occurrence, les terrains et les constructions bordant la rue Margencel et la rue du Molage sont exposés à des risques moyens d'inondation. A terme, la mise en œuvre de mesures de protection à l'échelle communale est prévue dans le cadre de l'entreprise de correction fluviale de la Grande-Eau. Durant cette période transitoire, le plan litigieux autorise la construction moyennant certaines mesures de prévention, notamment des mesures constructives telles que la surélévation des entrées ou encore le rehaussement des terrains, complétées par des mesures de préparation et d'intervention en cas d'urgence. Ces mesures, formulées de manière impérative par le règlement, devront être définies dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire des bâtiments susceptibles d'être concernés par les crues. Le cas échéant, des études plus poussées pourront être exigées dans le cadre des plans d'exécution de l'ouvrage. Exiger de telles expertises à ce stade de la planification comme les recourants semblent l'appeler de leurs vœux serait en effet incompatible avec le principe de la proportionnalité précédemment évoqué (cf. arrêt AC.2009.0043, précité). Le grief des recourants à ce propos doit donc être également rejeté.

E. 10

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours contre le plan litigieux doit être rejeté, dans la mesure où il est recevable, et que les décisions du Conseil communal du 16 mai 2013 adoptant le plan partiel d'affectation "Sous-le-Bourg" et du département du 26 août 2013 approuvant préalablement ce même PPA doivent être confirmées. Au vu de ce résultat, il y a lieu de mettre à la charge des recourants des frais de justice arrêtés à hauteur

de 2'500 francs (art. 49 et 99 LPA-VD). Il ne leur est en outre pas alloué de dépens. En revanche, le Conseil communal d'Aigle, ayant agi avec le concours d'un avocat, a droit à des dépens à la charge des recourants (art. 55 et 99 LPA-VD).

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