

# VD\_OMNI AC.2014.0320 vom 18. September 2015

VD Tribunal cantonal, 2015-09-18, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2014.0320](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2014.0320)

FR: VD\_OMNI AC.2014.0320 du 18 septembre 2015

IT: VD\_OMNI AC.2014.0320 del 18 settembre 2015

## Regeste

PPE LES CEDRES A, CARDENAS PLANAS, PELLET, PEIKERT, DUCKERT, SIMIC, REICHENBACH/Municipalité d'Aigle, CAPPILLI, Direction générale de l'environnement | Autorisation de construire 19 nouvelles places de stationnement sur une parcelle sur laquelle est érigé un immeuble comprenant 15 logements. Recours d'une PPE propriétaire d'une parcelle située à proximité et de membres de cette PPE à titre individuel. Le fait que le règlement communal soit très ancien (1958) ne porte pas à conséquence dans le cas d'espèce et les recourants ne sauraient se prévaloir de dispositions figurant dans des règlements de plans spéciaux plus récents concernant d'autres secteurs ou de préavis municipaux relatifs à d'autres projets (consid. 8). Recours admis et permis de construire annulé.

## Erwägungen

### E. 1

a) Aux termes de l'art. 712l al. 2 du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC; RS 210), la communauté de la PPE peut, en son nom, actionner ou être actionnée en justice, ainsi que poursuivre et être poursuivie. Selon l'art. 712t CC, l'administrateur représente la communauté et les copropriétaires envers les tiers, pour toutes les affaires qui relèvent de l'administration commune et entrent dans ses attributions légales (al. 1). Sauf en procédure sommaire, il ne peut agir en justice sans autorisation préalable de l'assemblée des copropriétaires, sous réserve des cas d'urgence pour lesquels l'autorisation peut être demandée ultérieurement (al. 2). b) En l'espèce, le recours a été formé en temps utile, selon les formes requises par la loi (art. 77 et 79 LPA-VD [loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative; RSV 173.36], par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). Préalablement au dépôt du présent acte de recours, les copropriétaires ont tous autorisé, par procurations établies individuellement, les administratrices de la PPE à agir en justice pour la communauté des copropriétaires à l'encontre du projet de construction litigieux. En outre, les copropriétaires Yan Peikert, Eric et Laurence Duckert, Dragomir et Snjezana Simic, Anne-France Besson, Luanis Cardenas Planas Pellet, Céline Reichenbach et Marc-André Pellet ont chacun signé individuellement une procuration en faveur de leur conseil commun pour agir aux côtés de la communauté de la PPE dans le cadre de la présente procédure de recours. Le décès de la copropriétaire Anne-France Besson survenu postérieurement n'exerce pas d'influence sur la validité du présent recours. Il y a ainsi lieu d'entrer en matière.

### E. 1.3

p. 268; 119 Ia 362 consid. 4a p. 367; Tschannen, op. cit., N. 15-24 ad art. 9 LAT; Waldmann/Hänni, op. cit., N. 7-14 ad art. 9 LAT). Le plan directeur cantonal n'a pas pour seul effet de décrire un état existant; il a aussi pour fonction d'impulser et de diriger les procédures de planification ultérieures. Selon l'art. 11 LAT, les plans directeurs cantonaux

sont soumis au Conseil fédéral (al. 1), dont l'approbation leur confère force obligatoire pour les autorités de la Confédération et des cantons voisins (al. 2). bb) Aux termes de l'art. 25 LATC, les plans directeurs ont pour but d'assurer un aménagement continu et cohérent du territoire (al. 1); ils fixent dans les grandes lignes les objectifs à atteindre, compte tenu du développement souhaité et des besoins individuels et collectifs (al. 2); ils indiquent la façon de coordonner les activités qui ont des effets sur le territoire (al. 3); ils fixent le programme des priorités et les mesures à prendre pour son exécution (al. 4). Le plan directeur cantonal détermine les objectifs généraux d'aménagement d'intérêt cantonal en vue d'utiliser rationnellement le sol, de répartir judicieusement les activités et de sauvegarder la nature et le paysage (art. 33 LATC). Adopté par le Grand Conseil (art. 8 LATC), le plan directeur cantonal est soumis à l'approbation du Conseil fédéral (art. 29 LATC). Selon l'art. 31 LATC, le plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral lie toutes les autorités (al. 1); les autres plans directeurs approuvés par le Conseil d'Etat sont des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail pour les autorités cantonales et communales (al. 2). cc) La jurisprudence n'accorde qu'une portée restreinte à la force contraignante du plan directeur cantonal. Dans l'ATF 1C\_17/2008 du 13 août 2008, le Tribunal fédéral a notamment souligné que le plan directeur cantonal n'était pas un "pré-plan d'affectation" et qu'il n'avait pas pour objet de régler directement le mode d'utilisation du sol. b) Vu ce qui précède, si certains éléments du plan directeur cantonal peuvent être invoqués dans le cadre des procédures de planification, il n'est en revanche pas possible de se prévaloir des objectifs généraux qu'il contient dans le cadre d'une procédure d'autorisation de bâtir. Il convient de rappeler sur ce point que la procédure d'autorisation de bâtir sert seulement à vérifier si les constructions ou installations sont conformes à la réglementation exprimée par les plans d'affectation; elle vise à assurer la réalisation du plan cas par cas, mais elle ne doit pas créer des mesures de planification indépendantes. Cette procédure ne dispose pas de l'instrument matériel nécessaire et n'est pas apte, sous l'angle de la protection juridique et de la participation de la population – en particulier du contrôle démocratique exercé lors de l'adoption du plan par l'organe législatif communal –, à compléter ou à modifier le plan d'affectation (ATF 116 Ib 53 consid. 3a). Les griefs des recourants relatifs au plan directeur cantonal, soulevés dans le cadre d'une procédure d'autorisation de construire et non pas dans un litige relatif à un plan d'affectation, ne sauraient par conséquent faire obstacle au projet litigieux. c) Aux termes de l'art. 98 LPA-VD, la compétence du tribunal se limite au contrôle du respect du droit et aux griefs relatifs à la constatation des faits. Il n'y a dès lors pas lieu de se prononcer sur les griefs des recourants concernant la politique menée par la commune d'Aigle en matière d'aménagement du territoire et notamment en matière de stationnement. De même, échappent à la cognition du tribunal les griefs formulés par les recourants au sujet de la politique communale consistant à adopter des plans spéciaux plutôt qu'à procéder à une révision globale du plan général d'affectation et de son règlement.

## **E. 2**

Dans leurs observations complémentaires, les recourants ont requis, à titre de mesure d'instruction, la production du dossier d'enquête P-348-77-1-2014 ME relatif à un projet de construction de Riccardo Cappilli et Giovanni Falconi visant à aménager 18 places de stationnement sur le territoire de la Commune de Vevey. a) Le droit d'être entendu comprend le droit pour l'intéressé de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, de participer à l'administration des preuves essentielles et de se déterminer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 129 II 497 consid. 2.2 p. 504; 126 I 15; 124 I 49 et les réf. cit.). Ce droit suppose notamment

que le fait à prouver soit pertinent et que le moyen de preuve proposé soit apte et nécessaire à prouver ce fait. L'autorité peut donc mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 138 III 374 consid. 4.3.2; 130 II 425 consid. 2.1 et les arrêts cités; 122 V 157 consid. 1d; 119 Ib 492 consid. 5b/bb). b) En l'occurrence, sur la base d'une appréciation anticipée des preuves, le tribunal considère qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la requête des recourants, les faits résultant des pièces produites au dossier et de la vision locale à laquelle il a procédé permettant de trancher la cause en l'état.

### **E. 3**

Les recourants font grief à la municipalité de ne pas avoir tenu compte de l'impact de la création des places de stationnement litigieuses et de leur utilisation sur le plan environnemental, en particulier s'agissant des nuisances sonores et de la protection de l'air. Ils se plaignent des atteintes nuisibles et incommodes qui en résulteraient pour le voisinage et pour eux-mêmes en particulier. a) aa) Les prescriptions de l'art. 11 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) s'appliquent à la limitation des émissions de bruit d'une nouvelle construction ou installation. Il résulte de l'art. 11 al. 1 LPE que le bruit doit être limité par des mesures prises à la source. L'autorité compétente doit en principe veiller à ce que ces émissions soient limitées, à titre préventif et indépendamment des nuisances existantes, dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation, et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE); une limitation plus sévère des émissions doit être ordonnée s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodes (art. 11 al. 3 LPE). Pour concrétiser ces principes généraux, le droit fédéral énonce encore des prescriptions complémentaires, dans la loi (cf. art. 13 ss, 19 ss LPE) et dans l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB; RS 814.41). Selon l'art. 13 LPE, le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes. Selon l'art. 15 LPE, les valeurs limites d'immissions s'appliquant au bruit et aux vibrations sont fixées de manière que, selon l'état de la science et de l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être. L'art. 23 LPE dispose qu'aux fins d'assurer la protection contre le bruit causé par de nouvelles installations fixes, le Conseil fédéral établit des valeurs limites de planification inférieures aux valeurs limites d'immissions. En vertu de l'art. 25 al. 1 LPE, 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. Le Conseil fédéral a fixé des valeurs limites d'immissions et des valeurs de planification pour le bruit du trafic routier, à savoir "le bruit produit sur la route par les véhicules à moteur (bruit des véhicules à moteur) et par les trains (bruit des chemins de fer)" (ch. 1 de l'annexe 3 OPB). Le bruit produit par des véhicules à moteur sur la place de stationnement d'un bâtiment d'habitation n'est donc pas du bruit du trafic routier au sens de l'annexe 3 OPB, puisqu'il n'est pas produit sur la route. Pour les "grandes places de parcage à ciel ouvert hors des routes", il faut appliquer, pour le bruit produit par les véhicules, les valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers, fixées à l'annexe 6 OPB (cf. ch. 1 al. 1 let. d de cette annexe). En revanche, ou a contrario, il n'y a pas de valeurs limites pour le bruit produit par les véhicules sur les

petites places de parcage à ciel ouvert hors des routes. Le parking litigieux peut être considéré comme une petite place de parcage à ciel ouvert, installation pour laquelle le Conseil fédéral n'a pas prévu de valeurs limites. Il s'ensuit que l'autorité compétente doit évaluer elle-même les immissions de bruit en fonction des critères de la loi (cf. art. 40 al. 3 OPB), en tenant compte du genre de bruit, du moment où il se produit, de la fréquence à laquelle il se répète, du niveau de bruit ambiant existant ainsi que du degré de sensibilité de la zone (cf. ATF 130 II 32 consid. 2.2 et les arrêts cités; arrêt AC.2014.0068 du 21 juillet 2014 consid. 3b). S'agissant des nuisances provenant de l'utilisation accrue des voies de communication à cause de l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées, l'art. 9 OPB 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). bb) Il ressort du dossier (cf. plans de construction) que le degré III de sensibilité au bruit est applicable dans le secteur où se trouve la parcelle n° 272; cela signifie en particulier que les immissions de bruit qui doivent y être tolérées peuvent être plus importantes que si le plan d'affectation réservait la zone à l'habitation, avec un degré de sensibilité II (cf. art. 43 al. 1 let. b OPB). Selon les évaluations pratiquées par les ingénieurs en trafic, une place de parc d'une habitation génère environ 2.3 à 3.5 mouvements de véhicules par jour; en outre, selon les recommandations allemandes pour l'aménagement des rues de quartier (EAE), chaque place génère environ 0.35 véhicules par heure de pointe (cf. arrêt AC.2000.0051 du 10 avril 2001). Compte tenu de ce nombre de mouvements prévisibles, il y a lieu de constater que le bruit provoqué par les véhicules des utilisateurs d'un parking de 19 cases, lié à un bâtiment existant comportant principalement des logements, sera globalement faible. Selon l'expérience générale, dans cette situation – avec des mouvements occasionnels et peu nombreux d'automobiles, l'environnement n'étant pas particulièrement calme, au centre d'une localité et à proximité des voies CFF –, il n'y a pas lieu de présumer que les atteintes provoquées par les nouvelles places de stationnement seront nuisibles ou incommodantes (cf. art. 11 al. 3 LPE) et qu'elles seront ainsi susceptibles de gêner de manière sensible la population dans son bien-être au sens de l'art. 15 al. 1 LPE. Egalement au regard des règles sur la limitation préventive des émissions (art. 11 al. 2 LPE), on ne voit pas en quoi le projet litigieux serait contraire au droit fédéral. Il n'est dès lors pas nécessaire d'effectuer un pronostic de bruit, sur la base de mesures ou de calcul (cf. art. 25 al. 1 in fine LPE). cc) Pour ce qui est de l'art. 9 OPB, vu le nombre de mouvements induits par la création de 19 places de stationnement destinées à du logement, un éventuel dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication n'entre pas en considération. Sur ce point, on peut relever que la DGE a indiqué qu'une moyenne journalière d'environ 2'500 véhicules, soit un nombre de véhicules à l'évidence largement supérieur à celui accueilli quotidiennement par le chemin de Pré-Russin, permettait de respecter les valeurs limites d'immission pour un bâtiment situé à 4 m de l'axe de la route. De même, l'augmentation de trafic induite par les nouvelles places de stationnement n'est pas susceptible d'entraîner la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication. Les exigences de l'art. 9 OPB sont par conséquent également respectées. b) Quant à la protection de l'air, la DGE a indiqué dans ses déterminations que l'augmentation de trafic précitée n'aurait pas d'effet mesurable sur la qualité de l'air. Le tribunal n'ayant aucune raison de mettre en doute cette appréciation émanant du service cantonal spécialisé,

il y lieu de constater que le projet ne soulève pas de problème en ce qui concerne la pollution de l'air.

#### **E. 4**

Les recourants soutiennent que l'accès aux places de parc litigieuses serait inadapté et insuffisant et qu'il présenterait un risque pour la sécurité. Ils font ainsi valoir que le chemin de Pré-Russin, voie privée qui traverse le quartier et dont l'usage est réservé aux ayants-droit, est très étroit et ne permet pas le croisement des véhicules. Selon eux, l'augmentation du nombre de mouvements de véhicules sur ce chemin en lien avec les places de stationnement litigieuses est de nature à créer un danger accru pour les usagers, en particulier les piétons, qui sont nombreux à emprunter ce passage en raison de la proximité de la gare, ainsi que les jeunes enfants et adolescents du voisinage, qui jouent fréquemment sur la chaussée, ce d'autant plus que la visibilité pour les manœuvres est très restreinte. a) A l'appui de leurs moyens, les recourants se réfèrent à tort à l'art. 19 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), car les places de stationnement projetées ne sont pas un ouvrage d'équipement. En effet, la parcelle n° 272, qui supporte actuellement un bâtiment d'habitation de quinze logements ainsi que plusieurs places de stationnement, est déjà équipée, et l'accès entre le chemin de Pré-Russin et les places de stationnement projetées n'est pas une voie d'accès pour la desserte du terrain, au sens de l'art. 19 al. 1 LAT. Il s'agit simplement d'un aménagement privé permettant le raccordement à la voie publique qui, elle, est une installation d'équipement. En conséquence, il n'y a pas lieu de se prononcer sur les critères du droit fédéral pour qu'une voie d'accès du réseau d'équipement communal puisse être considérée comme adaptée. Cela étant, la place de stationnement doit être conçue, aménagée et entretenue de manière à ne présenter aucun danger pour les usagers. C'est une exigence générale pour toutes les constructions et installations, qui est prescrite à l'art. 24 al. 1 du règlement d'application du 19 septembre 1986 de la loi vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; RSV 700.11.1). L'art. 24 al. 2 RLATC dispose en outre que les accès réservés aux véhicules sont conçus de manière à garantir une visibilité suffisante. b) En l'espèce, la vision locale à laquelle le tribunal a procédé a permis de constater que la circulation sur ce chemin de Pré-Russin ne pose pas de problème particulier de sécurité, compte tenu notamment du fait que le volume de trafic est très faible et que les caractéristiques de ce chemin obligent les conducteurs à adopter une vitesse modérée. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, les mouvements supplémentaires liés à la création des 19 places de parc litigieuses ne changeront pas la situation à cet égard. Pour ce qui est des craintes exprimées par les recourants, il convient au surplus de relever que la plupart des véhicules devraient utiliser la portion de chemin qui relie le chemin de Pré-Russin à la rue du Rhône et ne devraient par conséquent pas passer devant leur propriété. On peut encore souligner à toutes fins utiles que si, vu le nombre de logements, le chemin de Pré-Russin entre théoriquement dans la catégorie "route d'accès" (au sens de la norme VSS 640.045 relative aux routes de desserte), les caractéristiques du chemin, le fait qu'il s'agisse d'un chemin privé, son rôle dans le réseau et le volume de trafic très faible, font qu'on peut le considérer comme un "chemin d'accès". Dans ces conditions, la configuration du chemin ne pose pas de problème, la largeur de 3 m 50 étant suffisante pour qu'une voiture puisse "dépasser" un cycliste ou un piéton à vitesse lente. Les croisements occasionnels pourront au surplus être gérés en utilisant les espaces latéraux qui le permettent à plusieurs endroits. La qualification de "route d'accès" ne pose également pas problème dès lors que, selon la norme VSS 640.045, ces routes peuvent ne comporter

qu'une voie de circulation, ce qui implique que les possibilités de croisement peuvent être ponctuelles. Enfin, il y a lieu de constater que, pour les raisons évoquées ci-dessus, les mouvements supplémentaires induits par les places de parc litigieuses n'auront pas d'impact significatif sur la servitude de passage dont les recourants sont bénéficiaires. c) Vu ce qui précède, les griefs des recourants en relation avec les caractéristiques du chemin de Pré-Russin ne sont pas fondés.

## **E. 5**

Les recourants mettent en cause le nombre de places de stationnement prévues, qu'ils estiment excessif au regard des besoins des habitants de la parcelle n° 272. Ils contestent également que l'on puisse prendre en compte les besoins des parcelles voisines n os 271, 273 et 274, besoins qui ne seraient au demeurant pas démontrés. a) Il n'existe pas dans le règlement sur le plan d'extension et la police des constructions de la Commune d'Aigle de disposition réglant le nombre de places de stationnement pour les véhicules automobiles. Il a en outre été jugé que la disposition introduite dans la législation cantonale pour régir cette question (art. 40a RLATC) ne disposait pas d'une base légale suffisante dans la LATC (arrêt AC.2009.0064 du 4 novembre 2010 consid. 4c). Cela étant, on relève que les places dont la réalisation est prévue ne respectent pas les distances réglementaires par rapport aux limites de propriété voisines prévues par les art. 23 à 25 du règlement sur le plan d'extension et la police des constructions (soit au minimum 5 m par rapport aux limites des propriétés voisines et 10 m par rapport au bâtiment existant). S'applique dès lors l'art. 39 RLATC à teneur duquel, à défaut de dispositions communales contraires, les municipalités sont compétentes pour autoriser, dans les espaces réglementaires entre bâtiments ou entre bâtiments et limites de propriété, la construction de dépendances de peu d'importance, dont l'occupation est liée à celle du bâtiment principal (al. 1); par dépendance de peu d'importance, on entend des constructions distinctes du bâtiment principal, sans communication interne avec celui-ci et dont le volume est de peu d'importance par rapport à celui du bâtiment principal, telles que pavillons, réduits de jardin ou garages particuliers pour deux voitures au plus; ces dépendances ne peuvent en aucun cas servir à l'habitation ou à l'activité professionnelle (al. 2); ces règles sont aussi applicables à d'autres ouvrages que des dépendances proprement dites, notamment des places de stationnement à l'air libre (al. 3). Selon la jurisprudence cantonale relative à l'art. 39 RLATC, est décisif le rapport de proportionnalité entre le bâtiment principal et la dépendance projetée; cependant, les aires de stationnement ne sont pas limitées aussi sévèrement, quant à leur surface, que les petites constructions visées par l'art. 39 al. 2 RLATC, et la pratique s'inspire des directives édictées par l'Union suisse des professionnels de la route (USPR ou VSS - cf. arrêts AC.2011.0020 du 21 novembre 2011 consid. 3a; AC 2007.0006 du 12 septembre 2007 consid. 4a/aa et les arrêts cités). S'agissant de la question de savoir si la réalisation de places de stationnement conduit à une emprise excessive eu égard au volume du bâtiment principal, la jurisprudence a encore précisé que la Municipalité dispose d'un pouvoir d'appréciation important (TF 1C\_64/2007 du 2 juillet 2007 consid. 7.5). Selon la méthode de calcul de l'offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme de la norme VSS SN 640 281, il est recommandé d'offrir une case de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher ou une case par logement (ch. 9.1). A ces cases de stationnement pour les résidents, il est nécessaire d'ajouter 10% de cases en plus pour les visiteurs. Ce n'est qu'à la fin des calculs, après avoir fait tous les totaux, que doit intervenir l'arrondissement du nombre de cases de stationnement à l'entier supérieur (ch. 9.3). Le critère donnant le plus grand nombre de cases est déterminant (arrêts AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 5;

AC.2010.0106 du 30 août 2011 consid. 5a; AC.2010.0087 du 30 août 2011 consid. 4a; AC.2007.0108 du 20 mai 2008 consid. 1b). b) En l'espèce, la parcelle n° 272 supporte un immeuble de 15 logements, qui comprend 3 places de stationnement intérieures et 5 places de stationnement extérieures. Le projet litigieux prévoit la suppression de 2 places de stationnement extérieures et la création de 19 nouvelles places de stationnement, de sorte que la parcelle comptera 25 places de stationnement en définitive. En se fondant sur la norme VSS SN 640 281, on parvient à 17 places de stationnement pour les besoins de la parcelle n° 272, soit 15 places pour les logements et 2 pour les visiteurs. Par rapport à la norme précitée, on constate ainsi un excédent de 8 places. La municipalité ne prétend pas que ces places supplémentaires répondent à un besoin particulier du bâtiment existant sur la parcelle n° 272 (par exemple en raison de la taille des logements ou de leur caractère luxueux). Elle fait valoir en revanche qu'elles répondent aux besoins des parcelles adjacentes, en particulier la parcelle n° 271 qui, avec 12 garages pour 15 logements, connaîtrait un déficit de 5 places de stationnement. Dès lors que les places de stationnement litigieuses sont autorisées dans les espaces réglementaires en tant qu'ouvrages assimilés aux dépendances en application de l'art. 39 al. 3 RLATC, la municipalité ne saurait être suivie sur ce point. La notion de dépendance implique en effet un lien fonctionnel entre le bâtiment principal et le parking (art. 39 al. 1 RLATC). Des places de stationnement dans les espaces réglementaires ne sauraient dès lors être autorisées si elles sont destinées à répondre aux besoins d'une parcelle voisine. c) Vu ce qui précède, le tribunal de céans parvient à la conclusion que seules 11 nouvelles places peuvent être autorisées. Compte tenu des 6 places existantes qui sont maintenues, on parvient ainsi aux 17 places résultant de l'application de la norme VSS SN 640 281. Outre l'application de la norme VSS, cette réduction du nombre de places autorisées se justifie par le fait que, tel qu'il a été autorisé, le projet implique le remplissage maximal de l'espace non bâti de la parcelle, jusque sous les balcons des occupants de l'immeuble, en ne laissant plus aucun espace vert sur la parcelle. La réalisation de 19 places de stationnement implique dès lors une emprise excessive sur la parcelle au regard du bâtiment principal. Le recours doit ainsi être admis pour ce motif et le permis de construire être annulé. Compte tenu du pouvoir d'appréciation important dont dispose la municipalité, il n'y a pas lieu d'exiger une diminution supplémentaire du nombre de places en se fondant sur un besoin réduit, ceci quand bien même la situation de la parcelle (proximité de la gare et du centre-ville notamment) pourrait justifier une telle démarche. On relèvera sur ce point que l'arrêt mentionné par les recourants (AC.2012.0053) concernait l'hypothèse inverse, soit un cas où la municipalité avait autorisé en relation avec un projet de nouvelle construction un nombre de places inférieures à ce que prévoit la norme VSS SN 640 281 et où les voisins recourants soutenaient que ce nombre de places était insuffisant. Cette jurisprudence n'est dès lors pas pertinente dans le cas d'espèce.

## **E. 6**

Les recourants font valoir que le projet litigieux ne serait pas conforme à certains objectifs du Plan directeur cantonal, notamment en matière de coordination de l'urbanisation, de mobilité et d'environnement. Ils soulignent que le Plan directeur cantonal demande que les régions et les communes mettent en œuvre dans leurs planifications directrices une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de la desserte en transports publics avec comme objectif de limiter les flux automobiles, de reporter les voyageurs sur les transports publics et de diminuer les pollutions sonores et atmosphériques dans les agglomérations. Ils reprochent à la Commune d'Aigle de ne pas avoir mis en œuvre de politique allant dans ce sens. a) aa) Tous les cantons établissent un plan directeur dans lequel ils précisent au moins

le cours que doit suivre l'aménagement de leur territoire, la façon de coordonner les activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, afin d'atteindre le développement souhaité, une liste de priorités et les moyens à mettre en œuvre (cf. art. 8 al. 1 LAT). Le plan directeur est l'élément central de la planification cantonale, notamment du point de vue de la coordination des plans (Pierre Tschannen, Remarques préliminaires aux art. 6-12 LAT, in: Heinz Aemisegger/Pierre Moor/Alexandre Ruch/Pierre Tschannen (éd.), Commentaire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, Zurich 2009; Bernhard Waldmann/Peter Hänni, Raumplanungsgesetz, Berne 2006, N. 7 et 8 Vorbemerkungen ad Art. 6-12 LAT). Les plans directeurs cantonaux ont force obligatoire pour les autorités (art. 9 al. 1 LAT), soit toutes les autorités administratives, fédérales, cantonales et communales, chargées de tâches relevant de l'aménagement du territoire au sens large, notamment celles compétentes pour l'adoption d'un plan d'affectation, général ou de détail (ATF 136 I 265 consid.

#### **E. 7**

Les recourants soutiennent que le projet va porter atteinte à un paysage de qualité. La vision locale a permis de constater que le secteur dans lequel les places de parc sont prévues, situé dans un quartier largement bâti à proximité des voies de chemin de fer, ne présente pas d'intérêt particulier. On ne saurait dès lors mettre en cause le permis de construire pour ce motif.

#### **E. 8**

Les recourants font valoir que le règlement communal sur les constructions, qui a été adopté en 1958, serait trop ancien et ne serait pas adapté aux problèmes de mobilité et de stationnement actuels. Ils mentionnent des règles figurant dans des règlements de plans spéciaux adoptés récemment pour d'autres secteurs du territoire communal, règles qui devraient selon eux s'appliquer également dans le cas d'espèce. Ils mentionnent également différents préavis de la municipalité qui mettent en avant une volonté de privilégier la mobilité douce, le développement durable et la qualité de la vie. a) Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, il est en principe exclu de procéder au contrôle de la validité d'un plan d'affectation au stade de la délivrance du permis de construire. La jurisprudence l'admet toutefois lorsque les circonstances de fait ou les conditions légales se sont, depuis l'adoption du plan, modifiées dans une mesure telle que l'intérêt public au maintien des restrictions d'utilisation peut avoir disparu, ce grief pouvant être soulevé par un propriétaire tant pour son propre fonds que pour les fonds voisins (ATF 127 I 103 consid. 6b). Ce principe de la stabilité des plans, issu de l'art. 21 LAT, ne s'applique toutefois qu'aux plans d'affectation qui ont été établis sous l'empire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire et dans le but d'en concrétiser les buts et principes: ils bénéficient d'une présomption de validité. Cette présomption n'existe pas pour les plans qui n'ont pas été adaptés aux exigences du droit fédéral (ATF 127 I 103 consid. 6b aa). L'examen de la conformité à la LAT de la planification antérieure à l'entrée en vigueur de cette loi ne se fait pas pour chaque parcelle ou quartier pris individuellement. C'est dans son ensemble que la planification communale doit respecter les exigences de la LAT. La planification d'une partie du territoire communal doit tenir compte de l'ensemble du concept de planification pour toute la commune et on ne peut pas en juger sans examiner le sort des secteurs comparables dans la planification (ATF 122 II 326 consid. 5b). Le Tribunal fédéral a pour sa part jugé que lorsque les cantons n'ont pas respecté le délai au 31 décembre 1987 qui leur était imparti par l'art. 35 al. 1 let. b LAT pour établir des plans d'affectation conformes aux exigences fédérales, il n'en résulte pas

que les plans adoptés sous l'ancien droit soient globalement invalides. Ces plans perdent cependant leur validité pour ce qui concerne la délimitation de la zone à bâtir. En conséquence, cette dernière est définie par la règle subsidiaire de l'art. 36 al. 3 LAT selon laquelle est réputée zone à bâtir provisoire la partie de l'agglomération qui est déjà largement bâtie (ATF 127 I 103 consid. 6b/bb). b) En l'espèce, la question de savoir si le plan des zones et le règlement communal sur les constructions sont conformes aux exigences de la LAT souffre de demeurer indéterminée puisqu'on se trouve manifestement dans la partie de l'agglomération qui est déjà largement bâtie. Le caractère constructible du secteur et, partant, la possibilité d'ériger des places de parc en relation avec les constructions existantes, ne sauraient par conséquent être remis en question au motif que le plan des zones et le règlement communal sur les constructions sont antérieurs à l'adoption de la LAT. c) Enfin, les recourants ne sauraient se prévaloir de dispositions de plans spéciaux régissant d'autres parties du territoire communal. De même, ils ne sauraient rien déduire de considérations figurant dans des préavis municipaux relatifs à d'autres projets. Le fait que la municipalité invoque le développement durable et la mobilité douce dans ces préavis ne saurait ainsi remettre en question la faculté pour le propriétaire de la parcelle n° 272 de réaliser sur son bien-fonds des installations conformes au droit en vigueur, y compris des places de stationnement.

## **E. 9**

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être admis et le permis de construire être annulé. Si le constructeur persiste dans son projet de réaliser des places de stationnement dans les espaces réglementaires de la parcelle n° 272, il lui appartiendra de présenter un nouveau projet comprenant au maximum 11 places (ou 9 places si toutes les places existantes sont maintenues). Il lui appartiendra au surplus d'examiner si ces places peuvent être réalisées en évitant l'abattage du ou des arbres protégés qui se trouvent sur la parcelle. Vu le sort du recours, les frais sont mis à la charge du constructeur conformément à la pratique selon laquelle lorsque la procédure met en présence, outre le recourant et l'autorité intimée, une ou plusieurs autres parties dont les intérêts sont opposés à ceux du recourant, c'est en principe à la partie adverse déboutée, à l'exclusion de la collectivité publique dont la décision est annulée ou modifiée, de supporter les frais et dépens (cf. RDAF 1994 p. 324). Le constructeur versera en outre des dépens aux recourants, qui ont procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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