

CH_VB 80.223 vom 27. Mai 1982

Bundesverwaltung, 1982-05-27, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_80.223

FR: CH_VB 80.223 du 27 mai 1982

IT: CH_VB 80.223 del 27 maggio 1982

Volltext

#ST# 80.223 Initiative parlementaire Loi sur la circulation routière. Quartiers d'habitation Rapport de la commission des transports et du trafic du Conseil national du 27 mai 1982 Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, Le 12 mars 1980, le conseiller national Bratschi a déposé une initiative sous la forme d'un projet rédigé de toutes pièces dont la teneur est la suivante: La loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière est complétée par l'adjonction à l'article 3 d'un 7^e alinéa ayant la teneur suivante: 7 Les cantons et les communes peuvent restreindre le trafic des véhicules dans les quartiers d'habitation afin d'y diminuer les nuisances et adopter des réglementations spéciales de parcage, qui accordent un traitement privilégié aux habitants de ces quartiers. Conformément à l'article 21 septies 2^e alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils (RS 171.11), le Bureau du Conseil national a chargé la commission des transports et du trafic d'examiner l'initiative. La commission propose de donner suite à l'initiative; cependant, se fondant sur l'article 27, 3^e alinéa, du règlement du Conseil national (RS 171.13), elle présente un texte modifié. En vertu de l'article 21 octies de la loi sur les rapports entre les conseils, nous soumettons le projet de loi ainsi que le rapport explicatif au Conseil fédéral pour avis et aux membres du conseil pour qu'ils en prennent acte. Annexes 1 Projet de loi de la commission 2 Développement de l'initiative 3 Considérations de la commission Proposition La commission des transports et du trafic propose à l'unanimité d'adopter l'initiative dans sa version modifiée. 27 mai 1982 Au nom de la commission des transports et du trafic: Le président, Rätz 1982-432 395

Annexes I Projet de loi de la commission Loi fédérale Projet sur la circulation routière Modification du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 37^Ws de la constitution; vu une initiative parlementaire; vu le rapport de la commission du Conseil national du 27 mai 1982>; vu l'avis du Conseil fédéral du

2>, arrête: I La loi fédérale sur la circulation routière³ est modifiée comme il suit: Art. 3, 4^e al., deuxième phrase (nouvelle) 4 ... par les conditions locales. Pour protéger les quartiers d'habitation contre le bruit et la pollution de l'air, la circulation des véhicules automobiles ou leur parcage peuvent notamment être interdits ou restreints; on tiendra équitablement compte des intérêts des habitants des quartiers concernés en matière de trafic et de ceux des autres personnes touchées de manière comparable. La décision cantonale ..., n 1 Cette loi est soumise au référendum facultatif. 2 Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur. 27632 » FF 1982 II 895 2> FF ... »> RS 741.01 896

2 Développement de l'initiative 21 II ressort des constatations faites sur l'évolution démographique des villes, que la population active de celles-ci diminue fortement depuis une dizaine d'années (de 1500 personnes, dont 600 avec leurs familles, annuellement, dans la ville de Berne). Les habitants préfèrent s'installer dans les communes formant l'agglomération urbaine, qui offrent davantage d'espaces verts. La vie y est plus calme, le trafic

moins intense, les enfants peuvent jouer dehors, bref, la qualité de la vie y est supérieure. Les banlieusards gardent leur lieu de travail en ville et font la navette. Les citadins en revanche voient un flot de voitures envahir quotidiennement la ville. Les voitures qui traversent celle-ci ou qui errent dans les rues à la recherche d'un parking affectent considérablement les quartiers d'habitation. Le trafic, qui est partout, constitue la principale source de bruit dans les villes; les citadins respirent (bien involontairement) des gaz extrêmement nocifs, chargés de résidus de plomb (dans la ville de Berne, 63 % des gaz proviennent des véhicules); le risque d'accident s'accroît en raison du grand nombre de piétons et de voitures ; les dommages causés aux édifices, aux ponts et à d'autres installations routières par les secousses, ainsi que la corrosion des constructions et des façades par les gaz, entraînent des dépenses considérables. Il importe d'arrêter cette évolution fâcheuse qui pousse la population active à quitter les villes dont les agréments diminuent, tandis que s'aggravent les problèmes de trafic, les nuisances et les difficultés financières auxquelles les villes doivent faire face en raison de l'accroissement du trafic suburbain quotidien. 22 Grâce aux impôts que payent leurs habitants, les villes entretiennent des moyens de transports publics dont les travailleurs venant des faubourgs bénéficient également. L'usage des autobus, des trolleybus, du tram et du train, qui non seulement ne nuit pas à l'environnement, mais est plus économique, est aussi acceptable pour ces personnes qu'il semble naturel aux citadins. Les villes entreprennent de gros efforts pour étendre le réseau des moyens de transport publics au-delà de leurs limites. Deux conditions doivent être remplies à cet effet: des mesures visant à régler le trafic dans les villes elles-mêmes doivent compléter ces efforts que les communes des agglomérations doivent également soutenir financièrement. 23 Une mesure de planification rationnelle du trafic a été envisagée à Berne. La zone bleue serait introduite dans les quartiers d'habitation; les habitants de ceux-ci et les commerçants établis dans le quartier auraient le droit d'y parquer sans restriction. L'expérience prouve que les habitants d'un quartier ne sont pas disposés à accepter des limitations générales de parcage, des zones bleues ou l'installation de compteurs, car de telles mesures provoquent une inégalité 897

de traitement. Alors que l'habitant des faubourgs n'a aucune difficulté à parquer sa voiture près de son domicile, les places de parking dont dispose le citadin deviennent de plus en plus rares. Depuis des années déjà, celui-ci ne peut plus se rendre en voiture à son lieu de travail, dans la ville même, alors que le banlieusard tente toujours de le faire, ce qui a les conséquences que nous avons décrites. La situation du citadin est donc déjà altérée. Toute restriction de ses possibilités de parcage le touche plus durement que le banlieusard, l'intérêt de celui-ci à parquer sa voiture n'ayant pas la même importance que le besoin du résident à jouir de certaines commodités. Il est en outre essentiel pour un grand nombre de personnes ne disposant pas d'automobile d'habiter dans les villes sans avoir à pâtir du manque d'égards dont font preuve les masses de banlieusards (20 000 véhicules pénètrent chaque jour dans la ville de Berne). 24 Le Conseil fédéral estime que la situation juridique actuelle empêche l'application du système envisagé à Berne (comme il ressort de sa décision du 16 janvier 1980 sur un recours de la commune municipale de Berne), Bien que les motifs invoqués à cet effet ne soient nullement convaincants, il faut donc compléter la loi sur la circulation routière afin d'assurer bientôt une protection efficace des quartiers d'habitation qui répond à une impérieuse nécessité. 898

3 Considérations de la commission 31 Historique En 1973, les autorités de la ville de Berne ont élaboré un plan destiné à limiter le parcage des véhicules appartenant aux pendulaires.

Ce plan prévoyait les mesures suivantes: a) A la périphérie, le parcage est autorisé pour une durée illimitée et il est gratuit (système «Park and ride»). b) Dans les quartiers d'habitation, il est prévu des places de parc payantes, moyennant une modeste taxe et pour une durée maximum de 12 heures, à des endroits choisis à cet effet, d'accès facile et relativement peu exposés aux nuisances. c) Le reste du quartier est classé en zone bleue. Sur demande, les riverains et les commerçants établis dans le quartier reçoivent pour leurs véhicules d'affaires l'autorisation de parquer en zone bleue pendant une durée illimitée. Ces mesures avaient pour but de réduire le nombre de véhicules stationnés dans les quartiers d'habitation et partant, des voitures à la recherche d'une place de parc. Les représentants de la population (représentants des associations de quartier, de l'économie privée, des associations automobiles, etc.) ont approuvé ce plan à une nette majorité. On décida de commencer par essayer ce système sur une échelle réduite, pour autant que la population d'un quartier en fasse la demande. Le quartier de la Matte fut le premier à prendre une telle initiative. C'est pourquoi la direction de la police de la ville de Berne édicta, le 21 octobre 1977, l'arrêté suivant: Limitation de la durée de parcage à la Matte A titre d'essai, la zone bleue est introduite dans tout le quartier de la Matte (y compris le Läuferplatz), afin de recueillir des enseignements. Sont exceptées 9 places à la Gerberngasse, où le parcage est limité à 12 heures, et où une taxe de parcage de 50 et. par heure est prélevée au moyen de parcomètres. Sur demande, la police délivre aux riverains des autorisations spéciales donnant le droit de parquer en zone bleue pendant une durée illimitée. Les mêmes avantages seront accordés aux exploitants d'un commerce, etc., pour les véhicules d'affaires qui sont régulièrement utilisés pour le chargement, le déchargement et le transport de marchandises. Dans le quartier de la Matte, il y a environ 270 places de stationnement publiques et 80 places privées. La direction de la police estimait à 130 environ le nombre d'autorisations spéciales à délivrer en vertu de l'arrêté mentionné. Sur la place voisine du «Klosterli», il y a, en chiffres ronds, 120 places. Une maison ayant son siège à proximité du quartier de la Matte déposa auprès du préfet un recours contre cet arrêté. Elle motiva son recours par le fait que le privilège accordé aux habitants du quartier de la Matte violait l'égalité des droits. Cette maison doit pouvoir disposer librement des places de parc situées à proximité, de même que les locataires de cette maison ont aussi besoin d'une place dans le quartier de la Matte, faute de quoi ils ne pourraient plus parquer leur voiture à proximité de leur lieu d'habitation. 899

Le 20 mars 1978, le préfet admit le recours et annula l'arrêté contesté du 21 octobre 1977. A l'appui de sa décision, il fit valoir que, selon la doctrine et la jurisprudence, les riverains n'avaient pas un meilleur droit à l'utilisation du domaine public que les autres citoyens et que, par conséquent, les tiers avaient le même droit que les riverains d'utiliser la voie publique. D'éventuelles autorisations spéciales ne doivent pas aller à l'encontre du principe de l'égalité qui figure à l'article 4, 1er alinéa, de la constitution¹). La création d'une zone bleue a pour but de mettre à la disposition du public le plus grand nombre possible de places de parc. Cet objectif n'est en grande partie pas atteint si, sur environ 270 places de parc publiques, environ 130 sont réservées aux riverains disposant d'une autorisation spéciale/Un tel privilège accordé aux habitants du quartier est contraire au principe de l'égalité. La commune de Berne se pourvut auprès du Conseil exécutif du canton de Berne, qui se rallia à la décision et à l'exposé des motifs du préfet (16 août 1978). Se fondant sur l'article 3, 4e alinéa, de la loi sur la circulation routière, la ville de Berne déposa un recours auprès du Conseil fédéral, mais fut déboutée le 16 janvier 1980. Le Conseil fédéral motiva ainsi sa décision: la réglementation spéciale, telle qu'elle a été édictée par la direction de la

police de la ville de Berne le 21 octobre 1977, viole le principe de l'égalité (Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération, 1980, p. 100-109). 32 Travaux de la commission Lors de sa première séance, tenue le 18 août 1980, la commission a entendu l'auteur de l'initiative. Après examen, elle a, par 16 voix contre 1, décidé en principe de donner suite à l'initiative. Elle a demandé à Monsieur Etienne Grisel, professeur de droit public à l'Université de Lausanne, et à Monsieur Jörg P. Müller, professeur de droit public à l'Université de Berne, de donner leur avis, indépendamment l'un de l'autre, sur la question suivante : Un règlement de stationnement différent pour les résidents de quartiers et pour les autres automobilistes peut-il être rendu compatible avec l'article 4 est. par l'élaboration d'une compétence de réglementation y relative, accordée aux cantons et, si oui, dans quelle mesure? Lors de la séance du 23 février 1981, on disposait des deux expertises demandées. Il ressortit de la discussion avec les experts qu'il était nécessaire de modifier l'initiative. Les deux experts élaboraient ensuite un nouveau texte, qui servit de base à la commission des transports et du trafic pour rédiger son propre projet lors de la séance du 19 janvier 1982. Le présent rapport a été adopté le 27 mai 1982. 1) L'art. 4, 1er al., est., a la teneur suivante: «Tous les Suisses sont égaux devant la loi. Il n'y a en Suisse ni sujets, ni privilèges de lieu, de naissance, de personnes ou de familles.» 900

33 Avis des experts 331 Le professeur Grisel est arrivé à la conclusion qu'en donnant, au moyen d'une modification de la loi sur la circulation routière, la compétence aux cantons et aux communes d'accorder, dans leurs réglementations de parcage, un traitement privilégié aux riverains, comme le propose l'auteur de l'initiative, l'Assemblée fédérale violerait le principe de l'égalité. Cette appréciation se rapportait au texte de l'initiative ainsi qu'au «modèle bernois». Grisel s'appuyait sur l'argumentation du préfet du district de Berne, du Conseil exécutif du canton de Berne et du Conseil fédéral. Il mentionnait d'autres motifs encore: dans un arrêt du 17 mars 1922, le Tribunal fédéral a décidé qu'un canton ne saurait, sans violer le principe de l'égalité de droit prévu à l'article 4 de la constitution, interdire aux personnes qui ne sont pas domiciliées sur son territoire d'y circuler le dimanche en automobile (ATF 481 1). Le domicile ne peut pas constituer un motif de discrimination. Grisel relève en outre qu'une commune peut réserver à ses propres habitants l'entrée d'une piscine construite en fonction de leurs besoins et à leurs frais (ATF 100 la 292 et 293). Par contre, la voie publique doit être affectée à l'usage commun. Le fait qu'un canton peut réserver les places de stationnement aux entreprises de taxi domiciliées sur son territoire (ATF 99 la 398 à 400) est un cas exceptionnel qui se justifie par le fait que les taxis assurent un service public. Cependant, Monsieur Grisel a soutenu le point de vue qu'il était également possible d'atteindre partiellement le but de l'initiative au moyen d'un autre texte, qui ne violerait pas l'article 4 de la constitution. 332 Le professeur Müller a estimé qu'une modification de la loi sur la circulation routière dans le sens voulu par l'auteur de l'initiative n'était pas, à priori, anticonstitutionnelle : Il s'agit de savoir si, dans le cas d'espèce, la norme qui confère ce pouvoir d'une façon abstraite aux cantons et aux communes viole l'article 4 de la constitution. La réponse est affirmative si toutes les communautés qui, sous la protection de la loi fédérale, font usage de cette compétence risquent de violer - ou violent nécessairement - l'article 4 de la constitution. La réponse est négative si cette norme garde un sens lorsqu'elle est appliquée par les cantons et les communes d'une manière conforme à la constitution. Cet expert a proposé d'apporter différentes modifications au texte légal et de prévoir notamment qu'un traitement privilégié des habitants d'un quartier n'est permis que dans l'intérêt public pour des raisons relevant de l'urbanisme, et pas simplement pour des raisons de commodité des habitants de la ville. U faudra en outre

examiner dans chaque cas d'espèce la question de savoir si le règlement sur le parcage n'entraîne pas des inégalités de traitement indéfendables entre les personnes qui réalisent des places de parc privées et les autres 62 Feuille fédérale. 134« année. Vol. n 901

habitants. Le cas échéant, le privilège accordé sera compensé par le prélèvement d'une taxe correspondante. Dans son avis de droit, le professeur Müller a cependant souligné qu'une chose était de répondre à la question de savoir si une disposition légale telle qu'elle est proposée par l'initiative est conforme à la constitution, autre chose était de se prononcer sur la compatibilité avec l'article 4 de la constitution d'une réglementation du parcage édictée plus tard par un canton ou une commune dans un cas d'espèce. 34 Arguments en faveur de réglementations spéciales du parcage dans les quartiers d'habitation Au cours des dernières années, le nombre d'automobilistes venant de l'extérieur, qui parquent leurs voitures toute la journée dans les quartiers d'habitation des villes, a fortement augmenté. Ces personnes travaillent parfois au centre de la ville mais ne peuvent y parquer, la durée autorisée de stationnement sur la voie publique étant relativement courte. Pour éviter des frais, ces automobilistes ne veulent pas parquer leurs voitures dans un garage payant, mais les laissent dans un quartier d'habitation et se rendent à leur lieu de travail à pied. De plus, l'accroissement du nombre de voitures que les pendulaires laissent durant la journée dans les quartiers d'habitation est dû au fait que beaucoup de places de travail ont été transférées du centre des villes dans ces quartiers au cours des dernières années; pour des raisons d'urbanisme, il n'a cependant pas été possible d'y aménager suffisamment de places de parc privées. Le stationnement d'automobiles appartenant aux pendulaires a de graves inconvénients pour les habitants de ces quartiers. A leur arrivée et à leur départ, ces véhicules font du bruit. En outre ils mettent en danger les habitants du quartier, notamment les enfants. Au surplus, les gaz d'échappement incommodent les gens, quand bien même les prescriptions y relatives du 1er mars 1982 se traduiront à la longue par une réduction notable de la charge polluante émise par les voitures automobiles équipées d'un moteur à essence. Enfin, les habitants de l'endroit ont parfois du mal à parquer leurs voitures à proximité de leur domicile. Les quartiers d'habitation qui ont été construits il y a quelques décennies selon le modèle traditionnel n'ont qu'un nombre restreint de places de parc privées, car celles-ci n'étaient pas indispensables autrefois, Il est vrai que plusieurs lois cantonales relatives à la construction d'immeubles exigent qu'un nombre suffisant de places de parc soient aménagées sur terrain privé lorsque l'on bâtit des édifices, qu'on en agrandit ou qu'on modifie leur affectation. Généralement, les places de parc remplacent des espaces verts; les parcs souterrains sont très chers (ils coûtent environ cinq fois plus chers que ceux qui sont en surface), et il est souvent impossible de les aménager pour des raisons relevant de la technique de la construction ou de l'architecture. Tant que les places de stationnement dont on dispose sur la voie publique dans les quartiers d'habitation n'étaient utilisées que par les riverains, leur nombre était suffisant. L'accroissement du nombre des pendulaires qui travaillent au 902

centre des villes, mais parquent leurs voitures dans les quartiers d'habitation, et le transfert des places de travail vers ces quartiers ont fait que le nombre de places dont on dispose ne suffit plus. Le manque de places de parc est un inconvénient pour les habitants d'un quartier, notamment pour ceux qui désirent parquer leurs voitures pendant la journée, avant le départ des pendulaires. Les inconvénients résultant du trafic des pendulaires dans les quartiers d'habitation et le manque de places de parcage pour les habitants du lieu réduisent considérablement les agréments que les villes peuvent offrir et renforcent la propension à

s'installer dans les banlieues. Les loyers des nouveaux immeubles disposant de places privées de parcage sont généralement élevés, ce qui contribue également à cet exode. Des réglementations spéciales de parcage pour les quartiers d'habitation doivent permettre de lutter contre ce phénomène et de protéger les habitants contre le bruit et la pollution de l'air. Elles doivent être arrêtées dans l'intérêt public et non seulement pour assurer le confort des habitants des quartiers d'habitation. Dans la mesure où les dispositions prises à cet effet assurent une utilisation judicieuse du sol et une occupation rationnelle du territoire, elles contribuent à sauvegarder un intérêt public que la constitution reconnaît expressément (art. 22 inater est.). Le Tribunal fédéral a considéré, dans son arrêt du 21 janvier 1976, que les dispositions visant à empêcher que les centres urbains ne se dépeuplent sont des objectifs légitimes à prendre en considération dans une planification (ATF 102 la 117). La protection de l'homme contre le bruit et la pollution de l'air est aussi d'intérêt public (cf. ci-dessous ch. 36). On peut, pour réduire le trafic dans les quartiers d'habitation, interdire la circulation à l'exception de la desserte. L'actuelle loi sur la circulation routière permet déjà de prendre une telle mesure. Il s'ensuit automatiquement que seuls les riverains peuvent stationner longtemps dans les rues soumises à une pareille réglementation. Cette mesure est cependant discriminatoire pour les habitants des rues à grand trafic, qui sont tout particulièrement incommodés par le bruit et les gaz d'échappement. Ils ne peuvent pas parquer dans les rues voisines où la circulation est interdite, parce qu'ils ne sont pas des riverains au sens de la loi, alors que les rares places de stationnement situées sur la route à grand trafic sont occupées par les pendulaires. L'interdiction de circuler ne permet d'atteindre l'objectif de l'initiative examinée que dans un nombre restreint de quartiers formant des unités bien distinctes. 35

Le modèle lucernois La réglementation suivante est appliquée depuis quelque temps dans la ville de Lucerne : 351

Vieille ville La partie centrale de la vieille ville constitue une zone fermée aux véhicules à moteur par une interdiction générale de circuler. Seule la desserte est autorisée 903

de 06.00 à 10.00 heures, sauf les jours fériés officiels. En dehors de ces heures, il n'est permis de circuler dans la zone fermée au trafic qu'avec une autorisation spéciale accordée à titre exceptionnel pour des livraisons urgentes. Les véhicules appartenant aux services publics peuvent entrer n'importe quand, sans autorisation spéciale, dans la zone interdite au trafic; il en est de même des voitures dont les propriétaires disposent de places de parc privées dans cette zone ou qui ont leur domicile permanent (cette réglementation ne s'applique qu'à l'accès direct à la place de parc ou au domicile). Il n'existe pas de places de parc publiques dans la zone interdite au trafic. 352

Autres quartiers du centre de la ville Dans les autres quartiers du centre de la ville, il n'est permis de stationner sur les places de parc publiques que pendant une durée déterminée (parcomètres ou zone bleue). 353

Périphérie du centre de la ville Les quartiers d'habitation avoisinant le centre de la ville, dans lesquels un grand nombre de pendulaires parquaient leurs autos, ont été déclarés en 1977 «zone bleue avec réglementation particulière spécialement signalisée, sans limitation de la durée de parcage». Chaque automobiliste qui paye une taxe de parcage permanent de 15 à 25 francs par mois peut parquer son auto dans la zone bleue, soit pour une durée illimitée, soit toute la journée ou toute la nuit, selon le montant payé. 354

Reste de la ville Dans le reste de la ville, le stationnement sur les places de parc publiques est autorisé sans restriction et gratuitement, sauf lorsque les conditions permettant de prélever une taxe pour stationnement illimité sont remplies. Des parcomètres n'ont été installés qu'aux endroits où on doit disposer de possibilités de parcage pour une durée limitée, devant des hospices ou des bâtiments publics par exemple. Les autorités de la ville de Lucerne considèrent que ces

mesures ont donné satisfaction. 36 Commentaire du projet de loi L'actuel 4e alinéa de l'article 3 de la loi sur la circulation routière autorise déjà les cantons et les communes à édicter «d'autres limitations ou prescriptions» lorsqu'elles sont nécessaires pour des raisons relevant de la police des routes ou pour «satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales». Le Conseil fédéral est de l'avis que des considérations relevant de la protection de l'environnement, à savoir la nécessité d'assurer la protection contre le bruit

904
excessif et l'influence nocive des gaz d'échappement, sont à compter parmi les «autres exigences imposées par les conditions locales».1' La commission veut consacrer expressément dans la loi le principe actuellement déjà appliqué dans la pratique selon lequel la protection des quartiers d'habitation contre le bruit et la pollution de l'air est d'intérêt public. Pour cette raison, le projet de loi prévoit que les cantons et les communes peuvent a. Restreindre ou interdire la circulation dans les quartiers d'habitation; b. Restreindre ou interdire le stationnement des véhicules dans ces quartiers. Pour tenir compte des intérêts des habitants des quartiers concernés en matière de traile et des autres personnes touchées de manière comparable, il appartient aux autorités cantonales ou communales de déterminer les personnes ayant le droit de circuler ou de parquer dans un quartier où le trafic est soumis à des restrictions. Les interdictions imposées à certains types de véhicules ne doivent cependant pas enfreindre l'article 4 de la constitution. Les habitants d'un quartier n'ont aucun droit particulier de stationner sur la voie publique. Ils ont par contre droit à une certaine protection contre le bruit et la pollution. Un traitement privilégié pour le parage des voitures peut cependant découler d'une mesure de protection contre les nuisances. Il ne faut toutefois pas qu'une telle mesure aboutisse à une inégalité de traitement choquante entre les habitants du quartier qui peuvent utiliser une place privée pour leur voiture et les autres automobilistes devant parquer leur voiture sur le domaine public. La notion d'« intérêts en matière de trafic» peut dans certains cas englober la nécessité de stationner. Il convient en tout cas, lors de l'établissement d'un règlement de stationnement, de prendre en considération la possibilité pour les habitants du quartier de garer leur voiture pendant des périodes d'une certaine durée, si un tel besoin se fait sentir pour des raisons d'urbanisme. En stipulant que la loi ne doit pas seulement tenir compte des intérêts des habitants du quartier en matière de circulation, mais aussi «des autres personnes touchées», le législateur fédéral a voulu laisser aux cantons et aux communes une plus grande marge de manœuvre dans l'établissement de leur réglementation. Les restrictions de circulation et de parage que prévoit l'initiative peuvent faire l'objet d'un recours au Conseil fédéral, comme c'est déjà le cas pour les mesures de police routière ou d'ordre technique qui peuvent être prises conformément au 4e alinéa de l'article 3 de la loi sur la circulation routière. Aussi la commission propose-t-elle d'insérer la nouvelle disposition dans l'alinéa précité et de renoncer à l'adjonction de l'alinéa 7 que suggère l'auteur de l'initiative. La discussion au sein de la commission a porté sur le choix entre le recours de droit public au Tribunal fédéral pour violation de droits constitutionnels des citoyens et le recours de droit administratif auprès de ce même tribunal. Etant donné que les restrictions de circulation et de parage et les limitations de "

Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération, 1975 p. 94-95. 905

vitesse décidées par les cantons et les communes peuvent, selon le droit en vigueur, faire l'objet d'un recours au Conseil fédéral, la commission cherche à éviter, pour des raisons d'ordre pratique, d'instituer une autre autorité de recours contre les restrictions de circulation

et de parcage décidées en vue d'assurer la protection des quartiers d'habitation contre le bruit et la pollution de l'air. En complétant ainsi la loi, le législateur entend étendre la portée de l'article 3 de la loi sur la circulation routière en rendant celui-ci plus clair. Il désire souligner le fait qu'une réglementation de cette question dans un sens qui tienne compte des intérêts publics ne viole pas l'article 4 de la constitution. 27632 906

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Initiative parlementaire Loi sur la circulation routière. Quartiers d'habitation Rapport de la commission des transports et du trafic du Conseil national du 27 mai 1982 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1982 Année Anno Band 2 Volume Volume Heft 31 Cahier Numero Geschäftsnummer 80.223 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 10.08.1982 Date Data Seite 895-906 Page Pagina Ref. No 10 103 464 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert. Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses. Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.

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