

VD_OMNI AC.1991.0099 vom 29. Dezember 1992

VD Tribunal cantonal, 1992-12-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1991.0099

FR: VD_OMNI AC.1991.0099 du 29 décembre 1992

IT: VD_OMNI AC.1991.0099 del 29 dicembre 1992

Regeste

assoc. comm./Mun. Lsne | Qualité pour rec des assoc. Pouvoir d'exa de l'aut de rec en signalisation. Sécurité piétons. Portée de la lib. de comm et industrie. Interdiction stationner. Cond modif plan d'aménagement routier sans enq pub. Rue résid

Erwägungen

E. 4

LCR permet aux cantons et aux communes d'édicter "d'autres limitations ou prescriptions" que l'interdiction (complète ou temporaire) de circuler prévue à l'art. 3 al. 3 LCR. Ces mesures concernent par exemple les interdictions partielles de circuler (pour certaines catégories de véhicules), les limitations de vitesse ou les autres mesures destinées à diminuer ou à tranquilliser le trafic, telle que la création de rues résidentielles (JAAC 1990 /54 p. 41 No 8). Les interdictions de parquer entrent aussi dans la catégorie des prescriptions de l'art. 3 al. 4 LCR si le trafic reste autorisé. De telles mesures peuvent être ordonnées aussi bien sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit que sur les routes de grand transit qui ne relèvent pas de la compétence de la Confédération, soit les routes principales au sens de l'art. 3 de l'ordonnance concernant les routes de grand transit (RS 741.272). Elle peuvent être adoptées pour des raisons relevant de la police de la circulation (sécurité des piétons, modération du trafic), de la construction (protection de la structure de la route) ou "d'autres exigences imposées par les conditions locales". Cette dernière formulation, laisse aux cantons et aux communes une grande marge d'appréciation qui leur permet de prendre en considération les objectifs de planification. L'art. 3 al. 4 LCR a été complété le 23 mars 1984 pour préciser que la protection de l'environnement pouvait aussi justifier des restrictions à circulation (FF 1983 I p. 785). c) Les impératifs posés par la sécurité des piétons ont été concrétisés par l'adoption le 4 octobre 1985 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR). Le Conseil fédéral a relevé dans son message que plus d'un tiers de la population se déplaçait exclusivement à pied et que "la forte proportion de piétons, en particulier d'enfants et de personnes âgées, tués ou blessés dans des accidents de la circulation nécessitait d'urgence et partout une protection accrue" (message concernant une loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 26 septembre 1983, FF 1983 IV p. 4). C'est ainsi que les réseaux des chemins pour piétons doivent permettre aux piétons de se déplacer sans danger entre leur quartier d'habitation et leur lieu de travail, sur les chemins de l'école ainsi que vers les principaux services publics. Comme il n'est pratiquement pas possible d'aménager un réseau de chemins complètement séparés de la circulation routière, celui-ci peut notamment prendre la forme de la rue résidentielle (art. 43 OSR) ou de la réglementation par zone (art. 2a OSR) (FF 1983 IV p. 8; voir aussi la publication du TCS: "Sécurité dans le quartier, une orientation sur les mesures de modération de la circulation").

4. a) Les recourants invoquent essentiellement la liberté économique, garantie par l'art. 31 Cst. féd. La liberté du commerce et de l'industrie n'a pas un caractère absolu (ATF 99 Ia 619). Les restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie sont compatibles avec la Constitution lorsqu'elles reposent sur une base légale, sont établies dans l'intérêt public et respectent le principe de proportionnalité (ATF 113 Ia 138 consid. 8a). Mais il ne suffit pas d'invoquer n'importe quel intérêt public pour justifier des restrictions à la liberté du commerce et de l'industrie. L'art. 31 Cst. féd. contient une limitation particulière sur ce point qui interdit aux cantons d'intervenir dans la libre concurrence par des mesures de politique économique (ATF 111 Ia 29 consid. 4a, 103 Ia 592 consid. 3b). Les restrictions à la liberté économique sont conformes à la Constitution si elles sont fondées sur des motifs de police (sécurité, tranquillité, ordre public), de politique sociale ou encore sur des mesures d'aménagement du territoire (ATF 109 Ia 267 consid. 4). Ainsi, le fait qu'une mesure d'aménagement du territoire ait des incidences sur la politique économique n'est en soi pas contraire à l'art. 31 Cst. féd. Les limitations de l'activité économique qui en découlent sont réputées acceptées par le constituant tant qu'elles sont justifiées par les nécessités de l'aménagement du territoire, qu'elles restent conformes aux buts de l'art. 22 quater Cst. féd. et qu'elles n'ont pas pour effet de vider de son contenu la liberté du commerce et de l'industrie; ce qui exclut les mesures prises par les cantons sous le couvert de l'aménagement du territoire, mais qui visent uniquement à porter atteinte à la libre concurrence économique en favorisant certaines branches d'activité ou certaines formes d'entreprises (ATF 111 Ia 99 consid. 3, 109 Ia 267). b) La mesure entraîne la suppression de treize places de parc de durée limitée. Pour déterminer si cette mesure est compatible avec la garantie constitutionnelle de la liberté du commerce et de l'industrie, il convient de vérifier si elle s'inscrit dans les objectifs de planification retenus au niveau local et cantonal dans le domaine concerné et si elle répond à des motifs de police tels que la sécurité des piétons. aa) En adoptant le 5 mai 1992 les conclusions du rapport préavis No 108 sur la politique du stationnement en ville de Lausanne, le législateur communal a clairement manifesté son intention de développer les zones piétonnes: "le coeur ou hypercentre de la ville doit être réservé aux piétons" (rapport préavis No 108, p. 10). Il a en outre retenu les objectifs suivants : "Contribuer à réduire les atteintes à l'environnement. Favoriser le stationnement des véhicules des résidents. Privilégier le stationnement de courte et moyenne durée dans la proche périphérie du centre ville. Dégager des nouveaux espaces publics pour le remplacement progressif au centre ville des places de stationnement en surface par des places couvertes. Décourager les pendulaires de se rendre au centre ville et à leur intention faciliter les transferts des transports individuels aux transports collectifs en mettant à leur disposition sur des axes de transports collectifs performants, des parkings d'échange aux abords de l'agglomération" (rapport préavis No 108 p. 9). Dans le périmètre du centre ville, les mesures envisagées consistent notamment à supprimer les 300 places de longue durée existantes sur les 1'680 disponibles sur le domaine public et à autoriser les résidents à dépasser la durée de stationnement réglementaire sur un minimum de 500 places spécialement signalisées à cet effet. La création de garages-parcs pour des places de courte ou moyenne durée est envisagée pour compenser les places supprimées en surface et pour satisfaire les besoins des clients et des visiteurs lors de nouvelles constructions ou de transformations importantes (rapport préavis No 108, p. 23). Toutefois, la municipalité s'est réservée la possibilité, lorsque la sécurité et le confort des piétons sont en jeu, de supprimer des places de stationnement disponibles sur le domaine public sans compensation immédiate (rapport préavis No 108, p. 19). bb) Ces mesures sont pour l'essentiel conformes

aux objectifs du plan directeur cantonal en matière de transports et qui lient les autorités (art. 2 du décret du 20 mars 1987 portant adoption du plan directeur cantonal). Dans les centres urbains, ces objectifs tendent à décourager l'usage de l'automobile, notamment en stimulant les transports collectifs (objectif 4.1.b), à lutter contre l'engorgement dû au trafic (objectif 4.3.c) et à favoriser l'aménagement de chemins piétonniers continus, sûrs, reliés aux arrêts des transports collectifs (objectif 4.3.t). L'interdiction de circuler et de stationner permet en effet d'éviter les mouvements de voitures dont les conducteurs espèrent une place disponible sur le domaine public et d'inciter les automobilistes qui en ont la possibilité à utiliser les transports publics pour se rendre au centre ville. La mesure répond aussi aux buts de la loi fédérale sur les chemins pour piétons (LCPR) en développant le réseau piétonnier du centre ville. La densité de piétons actuelle sur la rue du Petit-Chêne n'est d'ailleurs plus compatible avec le maintien du volume de trafic et des places de stationnement existants. Seule la nécessité de desservir 250 places de parc privées justifie le maintien de la circulation. Les trottoirs existants sont d'ailleurs trop étroits et l'espace réservé aux piétons doit être agrandi pour des motifs de sécurité et pour améliorer leur confort, ce qui nécessite aussi la suppression des places de stationnement. cc) S'agissant des besoins en places de stationnement, les statistiques établies par la commune révèlent que plus de 40% de la clientèle du centre ville se déplace déjà par transports publics alors que seul le 32% utilise une voiture; en outre, le taux d'occupation moyen des garages-parcs au centre ville atteint 70% le matin et 80% l'après-midi (rapport préavis No 108 p. 11). Un nombre important de places - supérieur aux places supprimées - reste donc disponible dans les garages-parcs (20% de 5'200 places offertes au public dans les garages-parcs au centre ville = 1'040 places). Bien que distant de plus de 300 mètres du secteur en cause, le parking de Montbenon reste à 5 minutes à pied de la rue du Petit-Chêne par le chemin de Mornex et il dispose encore d'une capacité d'accueil les samedis et les mercredis; de même l'agrandissement du parking du Grand-Chêne réalisé au printemps 1992 a permis d'augmenter sa capacité de 38 places sur la toiture de la gare du TSOL, ce qui compense largement les 13 places supprimées. c) L'interdiction de stationner est ainsi conforme à l'art. 31 Cst. féd. Elle est principalement justifiée par des motifs de police (sécurité des piétons) et d'aménagement du territoire sans porter atteinte à la libre concurrence; à cet égard, une étude effectuée dans le centre ville de Zurich a démontré que l'attractivité des commerces était plus importante et le prix des terrains plus élevé dans les rues réservées principalement aux piétons que dans les rues ouvertes au trafic qui présentent une bonne accessibilité en voiture (Stadtplanungsamt Zürich, Standortqualität in der Innenstadt, Attraktivitätsprofile für den Detailhandel, 1991). 5. a) Lors de sa séance du 17 décembre 1991, le conseil communal a approuvé le projet de réaménagement de la rue du Petit-Chêne, mais il a refusé les crédits nécessaires à l'achat et l'entretien des 26 vasques à fleurs prévues sur les 3 places de stationnement supprimées. Le conseil communal ne s'est pas opposé à la suppression des places de stationnement qui devait cependant être coordonnée avec l'adoption du rapport préavis No 108 sur la politique du stationnement. Il a en effet demandé de remplacer les vasques à fleurs par des bornes ou d'autres moyens propres à modérer le trafic et à rétrécir la voie réservée à la circulation (BCM No 23, séance du 17 décembre 1991). Cette décision nécessite donc l'étude d'un nouveau projet d'aménagement de la rue pour élargir et mettre en valeur les espaces réservés aux piétons en maintenant les rétrécissements et les décrochements. En effet, la seule suppression des places de stationnement augmenterait l'espace disponible pour la circulation et entraînerait des risques de vitesse inadaptée et des dangers réels pour les piétons ne disposant pas d'une surface

suffisante sur les trottoirs. b) Si le nouveau projet d'aménagement de la rue entraîne des modifications de peu d'importance par rapport au projet approuvé en 1989 - sans changement notable de l'aspect de la voie publique et de sa destination - et que ces modifications ne sont pas susceptibles de porter atteinte à des intérêts dignes de protection, il peut être adopté par la municipalité sans nouvelle enquête publique (voir art. 58 al. 3 LATC applicable par analogie en vertu du renvoi de l'art. 13 al. 2 de la nouvelle loi sur les routes du 10 décembre 1991). De même, l'aménagement de la voie publique ou la pose de mobilier urbain liés à une signalisation spécifique telle que les rues résidentielles (art. 43 OSR), la réglementation par zones (art. 2a OSR) ou les autres mesures similaires, ne nécessitent pas l'ouverture d'une procédure complète de planification au sens de l'art. 13 LR tant que ces aménagements s'inscrivent dans le cadre des mesures d'accompagnement nécessaires et sont justifiés par des mesures de police tendant à assurer la sécurité des piétons.

c) Le projet d'aménagement de la rue du Petit-Chêne adopté par le conseil communal est destiné à créer de fait les conditions d'une rue piétonnière. Selon le rapport-préavis No 105 "les véhicules admis dans la zone seront contraints de ralentir et de laisser la priorité aux piétons, notamment aux heures de pointe" (rapport-préavis No 105 p. 2 et 4). La seule mesure de signalisation qui accorde la priorité aux piétons sur la voie de circulation est celle de la rue résidentielle, au sens de l'art. 43 OSR. Le signal rue résidentielle est en effet prévu pour les aires de circulation "destinées en premier lieu aux piétons", indépendamment de l'affectation des bâtiments attenants qui est définie par les mesures d'aménagement du territoire. Le volume actuel du trafic (2'500 véhicules par jour) est cependant encore trop important pour être compatible avec une telle signalisation dont la mise en oeuvre nécessiterait des études plus précises sur les possibilités de supprimer le trafic de transit provenant de la rue Beau-Séjour, par exemple en instaurant un réseau de rebroussement sur l'avenue du Théâtre par la rue de la Grotte et/ou la rue Edouard Gibbon. Il appartient cependant aux autorités communales, dans le cadre de leur pouvoir d'appréciation réservé par l'art. 2 al. 3 LAT, d'adopter la mesure appropriée compte tenu de l'ensemble des circonstances. 6. Les recours dirigés contre l'interdiction de stationner sont donc rejetés. Au vu de ce résultat, un émolument réduit à Fr. 300.-- est mis à la charge de chaque recourant. En outre, il n'est pas alloué de dépens.

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