

# VD\_OMNI AC.2023.0167 vom 8. August 2024

VD Tribunal cantonal, 2024-08-08, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2023.0167](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2023.0167)

FR: VD\_OMNI AC.2023.0167 du 8 août 2024

IT: VD\_OMNI AC.2023.0167 del 8 agosto 2024

## Regeste

A. \_\_\_\_\_ à AF. \_\_\_\_\_ | Projet de réaménagement de la Grande Place (ou Place du Marché) de Vevey. Qualité pour recourir des recourants, commerçants du quartier qui contestent la réduction du nombre de places de stationnement, douteuse mais laissée indécise (consid. 1). Rejet des griefs relatifs à la procédure d'enquête en lien avec le rapport d'examen préalable (consid. 2), à la violation du droit d'être entendu (consid. 3), au délai prévu par l'art. 44 al. 1 LATC (consid. 4), au dossier d'enquête (consid. 5 et 6), à l'absence d'étude d'impact sur l'environnement (consid. 7), au plan directeur communal du stationnement (consid. 8), à la coordination au sens de l'art. 25a LAT (consid. 9), à la bonne foi (consid. 10) et à la réduction du nombre de places de parc en lien avec les principes majeurs de l'aménagement du territoire (consid. 11). Recours rejeté.

## Erwägungen

### E. 1

a) Le recours est dirigé contre la décision du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DCIRH), du 21 avril 2023 approuvant le projet d'aménagement de la Place du Marché de Vevey et contre la décision du Conseil communal du 2 février 2023 adoptant ce projet, étant précisé que, comme on le verra ci-dessous, le projet de réaménagement de la Place du Marché ou Grande Place de Vevey, adopté selon la procédure de l'art. 13 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; BLV 725.01), a la portée d'un plan d'affectation régi par les art. 34 ss de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC; BLV 700.11). b) Conformément à l'art. 43 al. 2 LATC, la décision du Département et les décisions communales sur les oppositions sont notifiées simultanément par écrit à la municipalité et aux opposants. Ces décisions sont susceptibles d'un recours au Tribunal cantonal avec libre pouvoir d'examen. Selon la jurisprudence, le libre pouvoir d'examen dont doit disposer l'autorité de recours cantonale, en vertu de l'art. 33 al. 3 let. b LAT, ne se réduit pas à un contrôle de la constatation des faits et de l'application du droit; il comporte aussi un contrôle de l'opportunité. L'autorité doit vérifier que la planification contestée devant elle soit juste et adéquate. Son rôle spécifique d'autorité de recours ne se confond toutefois pas avec celui de l'organe compétent pour adopter le plan; elle doit préserver la liberté d'appréciation dont celui-ci a besoin dans l'accomplissement de sa tâche (art. 2 al. 3 LAT). Cette liberté d'appréciation implique qu'une mesure d'aménagement appropriée doit être confirmée; l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également convenable (ATF 127 II 238 consid. 3b/aa; CDAP AC.2021.0003 du 11 janvier 2023 consid. 4a; AC.2020.0353 du 22 novembre 2022 consid. 4a). Elle suppose également que le contrôle de l'opportunité s'exerce avec retenue sur des points qui concernent principalement des intérêts locaux, tandis que, au contraire, la prise en considération adéquate d'intérêts d'ordre supérieur, dont

la sauvegarde incombe au canton, doit être imposée par un contrôle strict (arrêt TF 1C\_528/2016 du 20 décembre 2017 consid. 6.1, et les références citées). Dans le cadre de son contrôle, l'autorité de recours examine les différents points faisant l'objet du rapport au sens de l'art. 47 OAT. Il s'agit notamment de la conformité du plan d'affectation aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT). Il implique également de s'assurer que les principes de planification posés aux art. 2 et 3 OAT sont respectés (CDAP AC.2021.0003 du 11 janvier 2023 consid. 4a; AC.2020.0353 du 22 novembre 2022 consid. 4a, et les références citées). c) Le recours a été déposé en temps utile et selon les formes prescrites par la loi (cf. art. 79, 95, 96 et 99 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]). d) aa) S'agissant de la qualité pour recourir, l'art. 75 LPA-VD prévoit qu'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 qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (art. 75 let. a), ainsi que toute autre personne ou autorité qu'une loi autorise à recourir (art. 75 let. b). L'intérêt digne de protection consiste dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait au recourant en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée lui occasionnerait. Cet intérêt doit être direct et concret; le recourant doit se trouver, avec la décision entreprise, dans un rapport suffisamment étroit, spécial et digne d'être pris en considération, et doit ainsi être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que l'ensemble des administrés. Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt d'un tiers ou dans l'intérêt général est exclu; cette exigence a été posée de manière à éviter l'action populaire (ATF 139 II 499 consid. 2.2; 137 II 40 consid. 2.3 et les références). Le propriétaire d'un bien-fonds directement voisin, qui a formé opposition lors de l'enquête publique, a en principe qualité pour recourir lorsqu'il critique notamment les dimensions ou les effets de la construction projetée (CDAP AC.2021.0182 du 12 avril 2022 consid. 1). bb) En matière de signalisation routière, la qualité pour recourir est reconnue aux riverains (qu'ils soient propriétaires ou locataires) ainsi qu'à toute personne qui utilise plus ou moins régulièrement la route concernée (tels que résidents des environs ou encore pendulaires), dans la mesure où ils subissent des inconvénients sensibles en lien avec la restriction contestée; en revanche, l'intérêt n'est pas jugé suffisant lorsque le trajet n'est effectué que de manière occasionnelle (cf. Basler Kommentar / Strassenverkehrsgesetz [BSK SVG], Bâle 2014 - Belser, Art. 3 N 90, qui se réfère notamment à l'ATF 136 II 539 consid. 1.1 ainsi qu'à TF 1A.73/2004 du 6 juillet 2004 consid. 2.2; au niveau cantonal, cf. CDAP GE.2012.0137 du 8 janvier 2014 consid. 1b et les références à la Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération [JAAC] - la matière relevant antérieurement de la compétence du Conseil fédéral). Devant la cour de céans, la qualité pour recourir de personnes exerçant une activité commerciale (ou habitant) dans une rue concernée (directement ou indirectement) par des mesures de signalisation a notamment été admise au motif que ces mesures étaient susceptibles d'avoir des effets directs sur leur activité économique (CDAP GE.2013.0222 du 20 janvier 2015 consid. 1b, s'agissant de la mise à sens unique d'un axe routier et de la suppression de places de stationnement) ou encore qu'il en résulterait une augmentation du trafic et du bruit (CDAP GE.2011.0039 du 13 janvier 2012 consid. 2c). S'agissant de la suppression de places de stationnement, la jurisprudence retient que la qualité pour agir doit en principe être reconnue aux exploitants de commerces se trouvant à proximité immédiate de ces places (CDAP GE.2007.0091 du 19 novembre 2007 consid. 2d). La question de la qualité pour recourir en relation avec la suppression de

places de stationnement a fait l'objet de plusieurs arrêts récents. Dans un arrêt du 30 mars 2021, la CDAP a rappelé que, parfois, les mesures de restriction ou de réorganisation de la circulation dans les rues sont liées à la suppression de places de stationnement et que la qualité pour recourir peut alors être reconnue aux habitants et commerçants riverains qui subissent directement des inconvénients. Elle a dénié la qualité pour agir d'un commerce situé à une distance de 200 à 300 mètres. Il ne s'agissait pas de places de stationnement directement liées à ce commerce et d'autres places de stationnement publiques étaient disponibles dans le quartier à une distance moindre, dans des rues plus facilement accessibles, et plusieurs parkings collectifs accessibles au public se trouvaient dans les environs, à une distance comparable voire inférieure. En d'autres termes, cette mesure ne privait pas les clients automobilistes de la possibilité de se garer à proximité; elle était en outre favorable à une autre catégorie de clients, ceux qui se déplacent à vélo (CDAP GE.2020.0226 consid. 1d). Dans un arrêt du 12 décembre 2022, la CDAP a mis en doute que ces places de parc puissent être considérées comme se trouvant à proximité immédiate de l'établissement d'hôtellerie de la recourante dès lors que la place la plus proche de l'entrée de l'hôtel était distante de plus de 130 mètres. Cette question souffrait toutefois de demeurer indéterminée puisque la suppression des places de stationnement en cause ne pouvait déployer qu'un effet limité sur les intérêts patrimoniaux de la recourante. L'arrêt relevait ainsi que les clients de l'hôtel allaient continuer à bénéficier de plusieurs lieux de stationnement, à commencer par le propre parking de cet établissement ainsi qu'un parking public situé à proximité immédiate. Au vu de l'ensemble de ces éléments, il était difficile de voir en quoi l'accès et l'attractivité de l'établissement hôtelier de la recourante étaient péjorés par les mesures contenues dans la décision querellée et ses intérêts économiques touchés de manière sensible. La recourante ne pouvait dès lors retirer un avantage pratique direct et concret de l'annulation de la décision attaquée. Il était relevé de surcroît que les mesures prises dans le cadre des travaux allaient exercer une influence significative sur la circulation routière dans l'ensemble du centre-ville. Dans ce contexte, la recourante n'était pas directement touchée dans un intérêt personnel, comme pouvait l'être par exemple l'exploitant d'un restaurant privé de la possibilité de laisser ses clients stationner sur un parking attenant à l'établissement. En effet, tous les usagers du centre-ville – les habitants tout comme les clients, employés et gérants des commerces – allaient être touchés dans leurs possibilités de déplacement et de stationnement. Le tribunal constatait à cet égard que la recourante n'apportait aucun élément démontrant qu'elle allait être touchée d'une manière particulièrement plus sensible que les autres administrés par les mesures contenues dans la décision querellée, condition pourtant sine qua non à sa qualité pour recourir. Elle invoquait plutôt un intérêt général, comme pouvaient le faire tous les commerçants du centre-ville dont une partie de la clientèle se déplace en automobile, car on ne pouvait pas voir un lien direct entre les mesures de signalisation contestées et l'évolution de son chiffre d'affaires (CDAP GE.2021.0176 consid. 1c). cc) L'autorité intimée Conseil communal s'en remet à justice s'agissant de la recevabilité du recours, tout en relevant que la reconnaissance d'un intérêt digne de protection, qui conditionne la qualité pour recourir selon l'art. 75 LPA-VD, dépend des circonstances concrètes et qu'il ne suffit pas d'établir une relation de voisinage. Elle se réfère ainsi à l'arrêt CDAP GE.2019.0067 du 23 juin 2020 dans lequel le tribunal de céans avait traité un recours formé par les habitants et des commerçants du centre de la ville d'Aigle, à l'encontre de mesures de restriction de la circulation à la place du Marché (création d'une zone piétonne) qui modifiaient les conditions d'accès en voiture aux immeubles des recourants et au parking de la place; la

cour avait laissé indécise la question de la qualité pour recourir, parce qu'il apparaissait douteux que les inconvénients pour les automobilistes puissent être qualifiés de sensibles. Le Tribunal fédéral avait par la suite lui aussi laissé cette question indécise (TF 1C\_442/2020 du 4 mars 2021 consid. 1.2.2). dd) Dans le cas présent, au moins six, voire huit recourants exploitent un commerce qui donne directement sur la Grande Place, qui plus est en face de places de stationnement qui sont vouées à être supprimées par le plan litigieux. Au vu de la jurisprudence précitée, il n'est toutefois pas certain que la qualité pour recourir contre un plan de réaménagement de la place, même supprimant des places directement devant les commerces concernés, puisse leur être reconnue. Ces places ne sont en effet pas directement affectées à ces commerces mais sont destinées à l'ensemble des usagers du centre-ville. Par ailleurs, l'instruction de la présente cause a démontré qu'il subsiste de nombreuses places à proximité, en particulier dans des parkings couverts ou à ciel ouvert sis à 10-15 minutes à pied, sans oublier que la Grande Place continuera d'offrir 150 places de stationnement. En résumé, le réaménagement de cette place ne prive pas les clients automobilistes des recourants de la possibilité de se garer à proximité, tout en étant favorable à une autre catégorie de clients, à savoir ceux se déplaçant à vélo, 100 à 150 places de stationnement pour vélos et vélos spéciaux (cargos, etc.) étant prévues (cf. arrêt CDAP GE.2020.0226 précité). L'intérêt des recourants à recourir contre la diminution du nombre de places de stationnement - unique point du réaménagement qu'ils contestent - paraît donc douteux. Quoi qu'il en soit, cette question peut rester indécise dès lors que le recours doit être rejeté pour les motifs suivants.

## **E. 2**

Les projets de réaménagement de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant sont mis à l'enquête durant 30 jours. Ils font l'objet d'un permis de construire.

## **E. 3**

Pour les plans communaux, l'autorité d'adoption est le conseil général ou communal. Les articles 34 et 38 à 45 LATC sont applicables par analogie.

## **E. 4**

Les recourants font valoir que le projet de réaménagement de la place du Marché serait caduc dès lors que le délai de l'art. 44 al. 1 LATC, applicable par renvoi de l'art. 13 al. 3 LRou, serait échu, le plan n'ayant été adopté que plus de 24 mois après la fin de l'enquête publique. Aux termes de l'art. 44 al. 1 LATC, auquel renvoie l'art. 13 al. 3 LRou, les plans d'affectation qui n'ont pas été adoptés 24 mois après la fin de l'enquête publique sont caducs. En l'espèce, il n'est pas contesté que ce délai n'a pas été respecté. Toutefois, l'art. 44 al. 2 LATC permet au service d'accorder une prolongation de douze mois de ce délai à la requête de la commune et dans des cas exceptionnels. Or il ressort du dossier qu'une telle requête a bien été déposée par la commune auprès de la DGMR par lettre du 22 septembre 2022, soit peu avant l'échéance du délai de 24 mois depuis la fin de l'enquête publique (soit le 27 octobre 2022), et que cette autorité y a répondu favorablement par lettre du 29 septembre 2022. Le délai prolongé de douze mois arrivait par conséquent à échéance le 27 octobre 2023. Le projet ayant été adopté le 2 février 2023, il l'a été dans le délai de l'art. 44 LATC prolongé conformément à la possibilité expressément prévue à l'art. 44 al. 2 LATC. Il s'ensuit que le projet ne saurait être qualifié de caduc et que ce grief, mal fondé, doit être écarté.

## **E. 5**

Les recourants soutiennent que des éléments manqueraient dans le dossier soumis à l'enquête publique. Le questionnaire général contiendrait ainsi des lacunes. a) Selon l'art. 108 LATC, la demande de permis est adressée à la Municipalité (al. 1). Le règlement cantonal et les règlements communaux déterminent, pour les divers modes de construction et catégories de travaux, les plans et les pièces à produire avec la demande, ainsi que le nombre d'exemplaires requis. La demande n'est tenue pour régulièrement déposée que lorsque ces exigences sont remplies (al. 2). Les pièces et indications à fournir avec la demande de permis de construire figurent à l'art. 69 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC; RSV 700.11.1). Il s'agit essentiellement des plans du projet et du questionnaire général. Selon l'art. 69 al. 1 ch. 6 RLATC, la demande de permis de construire doit comprendre le questionnaire général, complètement rempli, ainsi que les questionnaires particuliers, auxquels renvoie au besoin le questionnaire général. Des irrégularités dans la procédure de mise à l'enquête publique ne sont susceptibles d'affecter la validité d'un permis de construire que si elles ont été de nature à gêner les tiers dans l'exercice de leurs droits ou qu'elles n'ont pas permis de se faire une idée précise, claire et complète des travaux envisagés et de leur conformité aux règles de police des constructions (CDAP AC.2014.0114 du 19 septembre 2014 consid. 3). b) En l'espèce, les recourants n'expliquent pas en quoi l'absence de coche à la rubrique "34 Route, place de stationnement" (sous ch. 31, "Type d'ouvrage") du questionnaire général ne permettrait pas de vérifier la conformité aux règles applicables du plan de réaménagement de la Grande Place, qui est notamment accompagné de plans illustrant le projet. L'absence de cette précision n'a pas porté préjudice aux recourants et ne les a pas empêchés de se faire une idée précise, claire et complète des travaux envisagés. Cette irrégularité n'affecte ainsi pas la validité de l'enquête publique. Il est vrai que le questionnaire général indique le nombre de places de stationnement après travaux mais ne mentionne ni le nombre existant avant travaux, ni le nombre de places supprimées. Il est également exact qu'en l'absence de ces précisions, il peut de prime abord apparaître difficile de se rendre compte du nombre exact de places de stationnement supprimées. Il y a toutefois à nouveau lieu de relever que la mise à l'enquête publique comportait des plans qui permettent de se faire une idée précise du projet; en particulier, le fait que les places de stationnement sont selon le projet limitées à une petite moitié de la place permet de comprendre aisément la réduction prévue. En outre, cette lacune aurait été corrigée dans la présente procédure. Ainsi, si les recourants n'ont pas pu chiffrer la diminution des places sur la base du questionnaire, ils ont pu se faire une idée suffisante des travaux envisagés sur la base des plans d'enquête. Mal fondé, ce grief doit être rejeté.

## **E. 6**

Les recourants font valoir qu'au stade de la mise à l'enquête et de leur opposition, il leur était impossible de se déterminer de manière définitive sur le nombre de places de parc qui seraient concernées par le projet litigieux. Des informations contradictoires et potentiellement trompeuses auraient en effet alors été publiées en ligne par les services communaux. Il y a lieu sur ce point de renvoyer à ce qui a été exposé dans le considérant précédent. En effet, il appartenait aux recourants de se référer, à l'occasion de l'enquête publique, justement au dossier d'enquête afin de se déterminer sur le projet. Des informations figurant sur Internet ne font pas partie du dossier d'enquête et ne sont à ce titre pas déterminantes. Il n'y a donc pas lieu d'examiner plus avant ce grief, qui doit être écarté.

## E. 7

Les recourants critiquent l'absence d'étude d'impact sur l'environnement. a) Aux termes de l'art. 10a al. 2 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (loi sur la protection de l'environnement, LPE; RS 814.01), doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement pas être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. Les types d'installations qui doivent faire l'objet d'une étude d'impact sont désignés dans l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE; RS 814.011; art. 10a al. 3 LPE), dont l'annexe 11.4 prévoit qu'y sont assujettis les parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures. b) Dans le cas présent, le réaménagement de la Grande Place consiste, s'agissant des places de stationnement, à passer de 312 places actuelles à 150 places, soit une réduction de 162 places. Outre que le projet ne prévoit pas la création de nouvelles places mais la suppression de places existantes, le seuil des 500 places n'est ainsi largement pas atteint. c) aa) Les recourants font toutefois valoir que le projet litigieux représente la première phase d'un concept d'ensemble se traduisant par le report du stationnement non seulement de la Grande Place mais aussi d'autres emplacements dans le centre et la Vieille Ville, et ce vers de nouveaux parkings encore à créer. Au total, le nombre de places de stationnement supprimées dans l'ensemble du centre de Vevey semblerait être de 650 environ alors qu'au moins 900 devraient être créées en ouvrage. Ainsi, le nombre de places de stationnement visé par le projet d'ensemble dépasserait le seuil fixé à l'annexe à l'OEIE, de sorte qu'une étude d'impact sur l'environnement aurait impérativement dû être réalisée et que le projet litigieux ne pouvait purement et simplement pas être adopté et approuvé sans elle. bb) Selon la jurisprudence, des ouvrages distincts doivent être considérés comme des éléments d'une installation unique, et donc assujettis à une étude d'impact globale, lorsqu'ils atteignent ensemble le seuil déterminant pour une telle étude ou lorsqu'il existe entre eux un lien fonctionnel et spatial étroit. Encore faut-il que la réalisation de ces éléments soit prévue de manière concomitante et coordonnée (cf. ATF 124 II 75 consid. 7a p. 82; TF 1C\_472/2014 du 24 avril 2015 consid. 6.1; 1A.110/2006 du 19 avril 2007 consid. 2.2 et les références; 1A.355/1996 du 20 août 1997 consid. 5c/aa et les arrêts cités). Les liens fonctionnel et spatial sont cumulatifs et non alternatifs (TF 1C\_381/2012 du 4 juin 2013 consid. 2.1). Le Tribunal fédéral a déjà eu à examiner la question de l'existence d'un tel lien entre la création d'une zone piétonne, entraînant la suppression de 113 places avec compensation obligatoire prévue par la loi cantonale - genevoise - et la compensation sur le territoire communal - en l'occurrence Carouge (TF 1C\_472/2014 du 24 avril 2015 consid. 6.3). Dans son arrêt, il a relevé que la compensation obligatoire des 113 places pouvait être assurée par le seul agrandissement d'un parking existant pour lequel, pris isolément en tout cas, une étude d'impact n'était pas nécessaire. Il apparaissait que les différents projets de parking s'inscrivaient dans un cadre plus large de politique des déplacements et du stationnement menée par la commune pour l'ensemble de son territoire. On ne pouvait ainsi suivre les recourants lorsqu'ils affirmaient que la suppression d'une centaine de places serait à l'origine de la création de plus de 500 nouveaux emplacements répartis sur l'ensemble du territoire communal et qu'il en découlerait un lien étroit entre l'ensemble de ces réalisations. L'obligation de compenser les emplacements supprimés dans le périmètre d'influence concerné imposée par la législation cantonale était à elle seule insuffisante à créer un tel lien. Si un certain rapport spatial pouvait en l'espèce être admis, à tout le moins avec le

parking concerné par la compensation, le lien fonctionnel devait être nié; si la compensation obligatoire des places supprimées interviendrait certes par le truchement de la réfection et l'agrandissement de ce parking et, plus généralement par la création de nouvelles places de stationnement, les objectifs poursuivis par ces différentes mesures étaient toutefois distincts: rendre plus attractif le centre historique, d'une part, et améliorer les possibilités de stationnement, d'autre part; ces mesures ne pouvaient dès lors être considérées comme formant un tout unique. cc) Dans le cas présent et sur la base de la jurisprudence précitée, on ne voit pas comment il serait possible de considérer le centre-ville de Vevey comme un seul et unique parking dont toute modification devrait être soumise à étude d'impact sur l'environnement, ce d'autant qu'il n'est ici pas question de créer des places - même en compensation de celles supprimées. Mal fondé, ce grief doit partant être écarté.

## **E. 8**

Les recourants font valoir que le projet consacre une violation du plan directeur communal du stationnement (PDSat), lequel serait en outre obsolète. a) Les recourants citent les "trois groupes de mesures largement interdépendantes" prévus par le PDStat et présentés de la manière suivante: une mesure 1bis/ter - nouveaux parkings, qui consiste en la mise en place d'une nouvelle offre de stationnement via la réalisation de parkings en ouvrage (+900 places) (1), un deuxième groupe de mesures qui devrait être rendu possible par la réalisation de ces parkings ("la réalisation de ces parkings permettra de:"), à savoir le réaménagement de la place du Marché et la valorisation de l'espace public urbain veveysan (environ 650 places de stationnement) ainsi que le report des usagers de longue durée du centre-ville (P+R / parkings en ouvrage) (2) et enfin une mesure 4bis - homogénéisation des durées de stationnement sur voirie (3). Ces mesures sont placées dans les plages du court terme (2021-2014) et du moyen terme (2025-2030). Dès lors que les nouveaux parkings en ouvrage n'ont pas été réalisés, le préalable au réaménagement de la Grande Place ne serait pas satisfait. Pire, les places de stationnement à proximité de cette place auraient même été singulièrement réduites ces dernières années, de sorte que la PDStat serait devenu complètement obsolète. Partant, le projet litigieux, qui implique le réaménagement de la Grande Place sans que les nouveaux parkings n'aient été réalisés, violerait le PDStat, lui-même devenu désuet en ce sens qu'il se fonde sur une situation (2018) qui a largement évolué à ce jour, le nombre de places de stationnement dans la ville ayant radicalement diminué. Le Conseil communal relève pour sa part que le PDStat, de 2018, n'a fait l'objet d'aucun examen préalable et n'a jamais été approuvé par le Conseil d'Etat, de sorte qu'il n'est pas contraignant. Le PDStat confirme une offre de stationnement suffisante pour 2018, la situation ayant toutefois évolué depuis lors dans le sens d'une diminution du besoin en stationnement. Le Conseil communal mentionne encore une analyse de stationnement établie en 2023 sur la base des données de 2022, dont il ressort que l'offre de stationnement est satisfaisante. b) Le "plan directeur communal du stationnement" auquel font référence les recourants est un Rapport de synthèse "Stratégie d'organisation et de gestion de l'offre de stationnement à l'horizon 2030", de mai 2018, et constitue le volet "Stationnement" du plan de mobilité et d'urbanisme intégré de la ville réalisé en 2011. Il est présenté par la municipalité comme un "Plan directeur du stationnement" dans son préavis n° 14/2018 au Conseil communal, définissant les orientations stratégiques à suivre pour garantir à long terme une offre en stationnement efficace, cohérente, ainsi qu'économiquement et environnementalement supportable sur l'ensemble de la commune. Il a été adopté par le Conseil communal mais n'a pas suivi la procédure formelle d'adoption d'un plan directeur communal (examen préalable, art. 18 LATC; approbation par le Conseil d'Etat, art. 19 al. 1

LATC). Il est vrai que dans son ancienne version en vigueur jusqu'au 30 septembre 2020, la LATC prévoyait dans sa partie relative au plan directeur communal uniquement que celui-ci était adopté par la municipalité (cf. art. 37 aLATC); une approbation par le Conseil d'Etat découlait toutefois de l'art. 9 al. 2 let. c qui prévoyait que cette autorité "approuve les autres plans directeurs" (autres que le plan directeur cantonal) et implicitement de l'art. 48a entré en vigueur le 7 avril 1998 (cf. al. 1 aux termes duquel les zones à option doivent être conformes au plan directeur localisé ou au plan directeur communal approuvés par le Conseil d'Etat). Le préavis précité mentionne dans son chap. 4 "Feuille de route du Plan directeur du stationnement" encore que pour répondre aux besoins de stationnement identifiés à terme (environ 900 nouvelles places recommandées) - dont 400 places P+R, 400 places pour les habitants et 100 places pour les visiteurs -, tout en procédant à de nombreuses réappropriations de domaine public (plus de 600 places de stationnement sur voirie potentiellement réaffectées à d'autres usages - tels que les réaménagements et équipements d'espaces publics, les voies de bus ou encore les aménagements cyclables), il est recommandé de procéder à 9 mesures d'optimisation de l'offre existante. Ces neuf mesures concernent la réalisation de parkings (P+R à Hauteville, parking Gare Nord et parking à l'est du centre-ville) (1), la mise à jour des critères d'attribution des abonnements au parking Panorama (désormais Vieille-Ville) (2), la diminution des durées de stationnement sur certaines avenues avec compensation par l'attribution de macarons de stationnement (3), l'homogénéisation des durées de stationnement sur voirie (4), la mise à jour de la réglementation sur le stationnement privé (dans le plan général d'affectation; 5), l'offre de nouvelles places en ouvrage, en particulier pour les habitants, dans les quartiers de Plan-Dessus et de Plan-Dessous (à intégrer aux développements au gré des opportunités; 6), la promotion des plans de mobilité dans les entreprises et administrations (7), l'adaptation du stationnement à destination des personnes à mobilité réduite (8) et l'établissement d'un concept logistique et touristique pour rationaliser le stationnement des poids lourds et des autocars (9). La situation était décrite pour 2018-2020 comme à l'équilibre entre l'offre et la demande, alors que de 2021 à 2030 il était envisagé un développement de la commune avec une hausse de la demande en stationnement, des mesures de valorisation de l'espace public se traduisant par une baisse de l'offre de stationnement en surface et la nécessité de mettre en place des parkings P+R et parkings couverts afin d'équilibrer l'offre et la demande. Au chapitre des mesures, la réalisation des nouveaux parkings (mesure 1bis/ter; +900 places) devait permettre de réaménager la place du Marché et de valoriser l'espace public urbain (-650 places) et de reporter les usagers de longue durée du centre-ville (P+R / parkings en ouvrage). Le PDStat retient, s'agissant de la situation lors de son élaboration, que le nombre de places de stationnement disponibles en journée est largement supérieur à la demande; si certaines rues ou certains parkings sont saturés, ce n'est pas le cas de la place du Marché qui affiche un taux d'occupation moyen compris entre 50 et 70%, voire inférieur, alors que le quadrant sud-est de la ville auquel elle est rattachée à un taux d'occupation moyen de 75% offrant 430 places libres (380 en voirie et 50 en ouvrage) (cf. figure 7). En soirée de fin de semaine, la place du Marché est notamment plus utilisée, mais des réserves de capacité sont disponibles (notamment parking Vieille-Ville). Quant au samedi matin, l'offre de stationnement en surface dans le centre est proche de la saturation; toutefois, malgré les 200 places supprimées à la place du Marché en raison de la tenue du marché, le parking Vieille-Ville (ex-Panorama) conserve plus de 100 places libres. c) Il est vrai que la construction de nouveaux ouvrages tels que prévus dans le PDStat n'a apparemment pas, ou pas entièrement, été réalisée. Le Conseil communal explique toutefois que le nombre de

places nécessaires à l'horizon 2030 mentionné dans le PDStat se base sur de nombreux éléments, dont des hypothèses de réaménagement d'espaces publics ou des objectifs de mobilité de la Ville de Vevey, qui ont évolué entre l'établissement de ce document et la situation actuelle matérialisée par la nouvelle version du Plan directeur communal dont la consultation publique s'est achevée le 31 juillet 2023. Une analyse de l'occupation de tous les parkings souterrains de la ville et de la place du Marché a été effectuée en 2023 (sans tenir compte des places disponibles en surface), aboutissant aux constats qu'il existe en tout temps une disponibilité d'au moins 200 places dans les principaux parkings de la ville, qu'en moyenne annuelle il existe une disponibilité de 315 places le samedi midi et de 415 places le jeudi à 14h, et enfin que la disponibilité en places de stationnement est identique, voire meilleure en 2022 qu'en 2018. d) Il apparaît ainsi que l'évolution du besoin de places de stationnement s'écarte des projections faites lors de l'élaboration du PDStat dans le sens d'une diminution des besoins de places de stationnement. Les projections de besoins en places de stationnement contenues dans le plan - qui ne constitue pas formellement un plan directeur communal, n'ayant pas été approuvé par le Conseil d'Etat - apparaissent ainsi avoir surévalué les besoins tels qu'ils ont réellement évolué, en particulier depuis le Covid-19. Lors de l'audience, il est encore ressorti des déclarations de la commune qu'un nouveau parking, loué aux CFF pour une durée de 10 ans, a été ouvert en décembre 2023. Disposant de 106 places de stationnement et situé à environ 15 minutes à pied de la place du Marché, il est relativement vide, n'étant occupé que par une vingtaine de véhicules lors des pointages. L'extrait de Cartoriviera affichant les places de stationnement libres en temps réel, produit par les recourants lors de l'audience, pour le jeudi 23 mai 2024 à 11h19, indique l'existence de 147 places libres au Centre Manor, de 9 places au parking Simplon-Centre et de 24 places au parking Vieille-Ville, tous trois situés à respectivement 7, 4 et 8 minutes à pied de la place du Marché, pour ne citer que ces trois parkings. On ne saurait partant reprocher aux autorités intimées d'avoir adopté un projet de réaménagement de la place allant dans le sens d'une diminution des places de stationnement disponibles, respectivement d'avoir autorisé un projet supprimant des places sans création de places compensatoires, voire de places supplémentaires ailleurs dans la ville. Mal fondé, ce grief doit être écarté.

## **E. 9**

Les recourants déplorent l'absence de coordination au sens de l'art. 25a LAT. Ainsi, une procédure relative à la création des nouveaux parkings rendus nécessaires par la réduction du nombre de places de stationnement sur la Grande Place aurait dû être mise en œuvre simultanément à celle relative au projet litigieux. a) L'art. 25a LAT énonce divers principes de coordination formelle et matérielle. Il prévoit notamment qu'une autorité chargée de la coordination est désignée lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités (al. 1). L'autorité chargée de la coordination peut prendre les dispositions nécessaires pour conduire les procédures (let. a) veille à ce que toutes les pièces du dossier soient mises en même temps à l'enquête publique (let. b), recueille les avis circonstanciés relatifs au projet auprès de toutes les autorités concernées par la procédure (let. c) et pourvoit à la concordance matérielle ainsi que, en règle générale, à une notification commune ou simultanée de ces décisions (let. d). Ces décisions ne doivent pas être contradictoires (al. 3). Ces principes sont applicables par analogie à la procédure des plans d'affectation (al. 4). Cette règle ne s'applique pas toutefois à des projets ou à des plans distincts quant à leur objet (CDAP AC.2012.0110 du 9 janvier 2013 consid. 3b; AC.2008.0324 du 15 novembre 2010, consid.

2a; AC.2009.0098 du 11 novembre 2010, consid. 5). En particulier, il n'y a pas d'obligation d'adopter simultanément un plan partiel d'affectation et le plan routier relatif à des aménagements extérieurs au périmètre de ce plan (CDAP AC.2007.0032 du 10 décembre 2008, consid. 5a; TF 1A.278/1999 du 17 janvier 2001 consid. 4a). b) Dans le cas présent, il ressort du considérant précédent que le réaménagement de la place du Marché - et donc la réduction du nombre de places de stationnement sur cette place - peut être réalisé sans que de nouvelles places doivent être créées; il n'y a partant pas lieu à coordonner différentes procédures et ce grief doit être rejeté.

## **E. 10**

Les recourants font valoir que la municipalité aurait donné des assurances quant au maintien de 200 places de stationnement sur la Grande Place. Ils considèrent qu'elle a ce faisant procédé à une violation du principe de la bonne foi. a) A teneur de l'art. 5 al. 3 Cst., les organes de l'Etat et les particuliers doivent agir de manière conforme aux règles de la bonne foi. Cela implique notamment qu'ils s'abstiennent d'adopter un comportement contradictoire ou abusif (cf. ATF 136 I 254 consid. 5.2). De ce principe général découle notamment le droit fondamental du particulier à la protection de sa bonne foi dans ses relations avec l'Etat, consacré à l'art. 9 in fine Cst. (cf. ATF 138 I 49 consid. 8.3.1). Le principe de la bonne foi protège le citoyen, à certaines conditions, dans la confiance légitime qu'il met dans les assurances reçues des autorités, lorsqu'il a réglé sa conduite d'après des décisions, des déclarations ou un comportement déterminé de l'administration (cf. ATF 137 I 69 consid. 2.5.1). Selon la jurisprudence, un renseignement ou une décision erronés de l'administration peuvent obliger celle-ci à consentir à un administré un avantage contraire à la réglementation en vigueur, à condition que l'autorité soit intervenue dans une situation concrète à l'égard de personnes déterminées, qu'elle ait agi ou soit censée avoir agi dans les limites de ses compétences et que l'administré n'ait pas pu se rendre compte immédiatement de l'inexactitude du renseignement obtenu. Il faut encore qu'il se soit fondé sur les assurances ou le comportement dont il se prévaut pour prendre des dispositions auxquelles il ne saurait renoncer sans subir de préjudice et que la réglementation n'ait pas changé depuis le moment où l'assurance a été donnée (cf. ATF 141 V 530 consid. 6.2; et les références). b) Les recourants indiquent que la municipalité a mentionné le maintien de 200 places de stationnement sur la Grande Place dans la brochure relative à la votation sur l'initiative populaire "pour la création d'un parking souterrain à la place du Marché", dans son préavis n° 16/2018 au Conseil communal (chap. 4, pp. 8 ss) et enfin dans le mandat d'études parallèles. c) Il sied en premier lieu de rappeler que l'autorité compétente en matière de planification n'est pas la Municipalité, mais le Conseil communal (cf. art. 42 LATC). L'autorité qui aurait donné des renseignements erronés ou pris des engagements n'est ainsi pas la même que celle qui a statué dans le cas présent. Il ne ressort quoi qu'il en soit pas des documents cités par les recourants un engagement formel au maintien de 200 places. Il est vrai que le préavis n° 16/2018 mentionne l'objectif, dans le cahier des charges du mandat d'études parallèles, du maintien de 200 places de surface pour les besoins des marchés, des commerces et des institutions locales (p. 7); l'objectif cité immédiatement à la suite est toutefois celui de proposer un projet permettant la réduction graduelle des places de stationnement en lien avec l'ouverture progressive de nouveaux parkings le long de la route cantonale. Dès lors que ce préavis date de 2018, soit de la même année que le PDStat dont il a été établi que les projections ne se sont pas avérées exactes quant à l'augmentation de la demande en places de stationnement, il y a lieu de toute manière de nuancer son actualité. Quant à la position de la municipalité sur l'initiative précitée, exposée dans son

préavis n° 16/2018, elle consiste notamment à proposer de procéder au réaménagement complet de la place du Marché avec l'objectif d'y maintenir 200 places de stationnement de courte durée en surface; il ne s'agit toutefois que d'une proposition et non d'un engagement formel. Il découle de ce qui précède que l'on ne saurait retenir de violation de la bonne foi des recourants par le Conseil communal et ce grief doit partant être rejeté.

#### **E. 11**

Les recourants font enfin valoir qu'en toute hypothèse, une réduction de l'offre en stationnement à seulement 150 places sur la Grande Place s'avérerait incompatible avec les principes majeurs de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation d'une ville de la taille de Vevey. Ainsi, le stationnement au centre de Vevey serait déjà compliqué aujourd'hui, alors qu'aucun des nouveaux parkings en ouvrage présentés par la municipalité comme la solution à la réduction des cases sur la Grande Place n'avait pu être réalisé à ce jour. Seule la conduite d'une véritable étude sur les besoins en stationnement du centre de Vevey, basée sur les circonstances actuelles, permettrait de vérifier l'adéquation du projet de réaménagement de la Grande Place avec les besoins réels. A supposer que ce grief soit suffisamment motivé - aucune disposition légale n'étant citée par les recourants, qui ne précisent pas davantage quels " principes majeurs de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation d'une ville de la taille de Vevey " ne seraient pas respectés -, il y aurait lieu de le rejeter. En effet, il convient sur ce point de renvoyer aux considérants précédents, en particulier s'agissant du plan directeur du stationnement, en rappelant que le besoin en stationnement a été évalué par les autorités communales, qu'il a été démontré qu'il existe actuellement en tout temps une disponibilité d'au moins 200 places dans les principaux parkings de la ville, qu'en moyenne annuelle il existe une disponibilité de 315 places le samedi midi et de 415 places le jeudi à 14h, et enfin que la disponibilité en places de stationnement est identique, voire meilleure en 2022 qu'en 2018. Par ailleurs, la Grande Place et le quartier environnant, dans lequel se trouvent tous les recourants, est située au centre de la ville, à proximité immédiate de transports publics efficaces (gare CFF, transports publics de la région de Vevey) et comporte plusieurs parkings publics dans les environs immédiats (Vieille Ville ex-Panorama, Simplon, Centre-Manor, Midi-Coindet, Gare Centre) et parmi lesquels se trouvent des places libres en nombre suffisant. La réduction va également dans le sens des objectifs du Plan Climat de la ville, adopté en septembre 2022 (cf. ch. 1.4.2 et 2.6.1, ainsi que mesure M.T.3). Dans ces conditions, il n'apparaît pas que le plan litigieux consacre une violation de l'importante marge d'appréciation dont disposent les autorités communales dans leurs activités de planification, ni du département intimé qui l'a approuvé. Mal fondé, ce grief doit être rejeté.

#### **E. 12**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté dans la mesure de sa recevabilité et les décisions attaquées, confirmées. Succombant, les recourants supporteront les frais judiciaires ainsi que des dépens en faveur du Conseil communal, qui a agi avec l'assistance d'un avocat (art. 49, 55, 91 et 99 LPA-VD).