

# **VD\_OMNI GE.2005.0184 vom 22. Februar 2007**

VD Tribunal cantonal, 2007-02-22, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2005.0184](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2005.0184)

FR: VD\_OMNI GE.2005.0184 du 22 février 2007

IT: VD\_OMNI GE.2005.0184 del 22 febbraio 2007

## **Regeste**

KELLERER, FELL, FELL, LONGCHAMP/Municipalité de Lausanne | La réglementation spéciale du parcage est une limitation "fonctionnelle" de la circulation au sens de l'art. 3 al. 4 LCR. En l'espèce, la création de 15 places de parc en zone bleue macaron dans une rue où le stationnement n'est en partie pas réglementé et où la zone bleue macaron a été introduite dans l'ensemble du quartier répond à un motif d'intérêt public au vu de la politique de stationnement de la ville de Lausanne et en particulier de l'égalité de traitement entre les résidents du quartier. Rejet du recours.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Déposé en temps utile et selon les formes légales, le recours est recevable en la forme. S'agissant de la légitimation active, le Tribunal administratif constate que les recourants, habitants du chemin dans lequel l'autorité intimée envisage la création de quinze places de stationnement, sont atteints par cette décision et ont un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée, ce qui suffit à leur conférer la qualité pour recourir (Tribunal administratif, arrêts GE.2000.111 du 12 décembre 2000 et références citées).

### **E. 2**

Selon l'art. 36 LJPA, le recourant peut invoquer la violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (lit. a), ainsi que la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (lit. b). Il ne peut se prévaloir de l'inopportunité d'une décision, sauf si la loi spéciale le prévoit (lit. c). Le pouvoir d'examen de l'autorité de recours n'est pas défini par la LCR. A la suite de la modification de l'art. 3 al. 4 LCR, le Conseil fédéral n'est plus compétent en cette matière, un recours étant toutefois ouvert devant le Tribunal fédéral (FF 2001 p. 4248; FF 1999 II 4125 s). En l'espèce, aucune disposition légale, de droit fédéral ou cantonal, ne confère au Tribunal administratif un libre pouvoir d'examen. Dès lors, le tribunal se limitera à examiner la légalité de la décision attaquée (cf. arrêt TA, GE.2001.0063 du 18 novembre 2003).

### **E. 3**

La contestation porte sur l'application d'une mesure de réglementation du parcage sur le domaine public communal. L'art. 3 al. 1 LCR dispose que la souveraineté cantonale sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral. Les cantons - ou les communes, en cas de délégation - sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes (art. 3 al. 2 LCR). L'art. 3 al. 4 LCR permet également d'autres limitations, dites "fonctionnelles" (cf. notamment arrêt du Tribunal fédéral du 27 juillet 2006, 1A.311/2005, consid. 1.1). Cette disposition a la teneur suivante: "D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants

ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire." Ces mesures d'intérêt public visent en fait toute la réglementation locale de la circulation; elles comprennent 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 (JAAC 1990/54 no 8 p. 41). Les interdictions de parquer comme les autorisations de parcage limitées entrent aussi dans la catégorie des prescriptions de l'art. 3 al. 4 LCR. Elles peuvent en effet 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 la planification (Tribunal administratif, arrêt GE.2000.0065 du 13 novembre 2000). Selon l'art. 101 al. 3 de l'Ordonnance du Conseil fédéral sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR), les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité, ni faire défaut là où ils sont indispensables. S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, l'art. 107 al. 5 OSR précise que l'autorité doit opter pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation. Lorsque les circonstances qui ont déterminé une réglementation locale du trafic se modifient, cette réglementation sera réexaminée et, le cas échéant, abrogée par l'autorité.

#### **E. 4**

Il convient en l'espèce d'examiner si la mesure litigieuse est justifiée par l'un des motifs d'intérêt public énumérés à l'art. 3 al. 4 LCR. Selon les recourants, la création de quinze nouvelles places de parc en zone bleue macaron ne répond à aucun besoin actuel et risque au contraire des créer des nuisances et des difficultés au niveau de la sécurité notamment. Ils estiment que la situation actuelle est satisfaisante et que la municipalité n'a pas établi la nécessité de la mesure qu'elle entend prendre. La municipalité a expliqué que le chemin du Grésy ne comportait aucune place de stationnement balisée, sauf sur l'embranchement, à son extrémité nord, qui part en direction du sud-ouest pour desservir les bâtiments n°15 à 29 et se terminer en impasse. Ce tronçon comportait déjà sept places de parc balisées, lesquelles ont été transformées en zone bleue à l'introduction de la zone macaron M. Les autorités ayant constaté que de nombreux automobilistes parquaient sur l'axe reliant les chemins de la Fauvette et de Craivavers, ainsi que sur le petit tronçon partant perpendiculairement en direction de l'est depuis le milieu du chemin et desservant les immeubles n°10 à 24, elles ont décidé d'y réglementer le parcage, comme dans le reste du quartier de Chailly (zone M), et de baliser quinze places en zone bleue permettant le stationnement prolongé des résidents. L'autorité intimée rappelle en outre, dans ses déterminations, le contexte et les objectifs de sa politique de stationnement. Elle rappelle que les autorisations spéciales permettant le stationnement privilégié d'habitants d'un quartier ont été introduites pour permettre la mise en place de réglementations locales privilégiant le parcage des habitants dans le but de diminuer les nuisances (art. 3 al. 4 LCR; FF 1983 II p. 895 ss). Elle explique que les inconvénients liés au déplacement de la population active travaillant en ville mais habitant en dehors de celle-ci ont incité les

pouvoirs locaux à tenter de canaliser et de limiter le nombre de pendulaires utilisant leurs véhicules privés pour accéder à la ville, en limitant le temps de stationnement, sauf pour les habitants, et en créant des parkings d'échange, à proximité des transports publics. A Lausanne, la municipalité a proposé de réduire les atteintes à l'environnement, notamment en décourageant les pendulaires de se rendre en ville, grâce à des parkings d'échange reliés à des transports publics performant. Le stationnement des résidants au centre, ainsi que dans la proche périphérie du centre, a été privilégié afin de dissuader les pendulaires d'utiliser leurs véhicules pour se rendre dans des quartiers où les possibilités de stationnement durant la journée sont fortement limitées (BCC 1992 I p. 984). La politique de stationnement de la ville a ainsi pour objectif de faciliter le parcage des résidants, d'améliorer l'accès aux commerces et entreprises et d'encourager les pendulaires à utiliser les parkings-relais. Ainsi, à l'exception de la zone de détente de Vidy qui ne comprend aucun habitant, l'entier de la ville est aujourd'hui divisé en zones où seul le stationnement de courte durée est autorisé, sauf pour les habitants auxquels le macaron permet un stationnement de longue durée (BCC 2005 p. 701 et ss). Selon les recourants, la mesure envisagée ne répond en l'espèce à aucun besoin dès lors que seuls les résidants stationnent dans le chemin du Grésy, que le quartier n'est pas envahi par les pendulaires et qu'il n'y a aucun commerce dans les alentours. Ils sont au contraire d'avis que la création de nouvelles places de parc engendrera un accroissement des nuisances dans un quartier résidentiel jouissant d'une grande tranquillité et estiment que la mesure est contraire au principe de la proportionnalité. Toutefois, comme le souligne l'autorité intimée, la mesure répond à la nécessité de réglementer le stationnement dans l'ensemble de la ville pour ne pas rendre illusoires les démarches destinées à limiter le stationnement de pendulaires, à ramener un peu de calme dans les quartiers d'habitation et y diminuer la pollution. Il n'existe en effet aucune raison pour que le parcage dans le chemin du Grésy ne soit que partiellement réglementé et que des véhicules puissent stationner hors zone balisée. L'instauration d'une zone bleue avec macaron M dans tout le quartier de Chailly ne peut satisfaire à son objectif si le stationnement hors zone reste possible à certain endroit, les pendulaires ayant alors la possibilité de venir parquer leurs véhicules en ville, ce qui serait contraire au but poursuivi. Malgré ce que soutiennent les recourants, c'est justement le fait qu'il ait été constaté que des véhicules stationnaient en dehors de places balisées dans le chemin du Grésy qui a conduit la municipalité à prendre une nouvelle décision concernant la création de places de parc. Une alternative à la création de nouvelles places aurait été d'instaurer une interdiction de stationnement, ce que ne souhaitent toutefois pas les recourants. La mesure n'apparaît en outre pas disproportionnée, dès lors que des véhicules stationnent déjà dans le chemin du Grésy et qu'il s'agit juste d'y réglementer le parcage. De plus, la mise en place d'une zone bleue, dont la durée est limitée, ne va pas entraîner une importante augmentation des véhicules, aucun commerce n'existant aux environs, comme le relèvent les recourants. Les places avec macaron vont au contraire permettre un stationnement prolongé des résidants et répondre à la volonté de la municipalité de Lausanne d'éviter le stationnement en ville de pendulaires en dehors des parkings-relais comme cela pourrait être le cas en maintenant la situation actuelle. Les résidants du chemin du Grésy ne peuvent au demeurant pas bénéficier d'un régime de parcage particulier dès lors qu'aucune raison ne le justifie; le fait qu'ils aient toujours stationné devant leur domicile ne constitue à cet égard pas une raison suffisante pour maintenir la situation actuelle. Cette situation créerait en outre une inégalité de traitement avec les habitants résidants les rues voisines ou le tronçon du chemin du Grésy comportant déjà des places balisées, dans la mesure où les automobilistes doivent se satisfaire d'une

courte durée de stationnement ou payer un macaron à l'année pour stationner devant leurs immeubles. Les autorités ne peuvent sans raison particulière renoncer à organiser le parcage dans un seul tronçon du chemin du Grésy et y permettre un stationnement gratuit et sans limitation de temps. Les arguments des recourants ne peuvent ainsi pas être pris en considération, ce d'autant plus qu'il n'est pas établi, comme ils le soutiennent, que la mesure envisagée provoque une augmentation du trafic telle que redoutée, dès lors que les places de parc prévues sont limitées dans le temps, seuls les résidants étant habilités à les occuper de façon permanente. Il n'y a dès lors pas lieu d'admettre que la municipalité de Lausanne a abusé de son pouvoir d'appréciation en adoptant la mesure litigieuse.

#### **E. 5**

Subsidiairement, les recourants critiquent l'emplacement des cases prévues, notamment l'idée de baliser des cases de manière alternée, estimant que cette disposition met en danger les piétons, et particulièrement les enfants. Ils soulignent également que certains emplacements balisés risquent de créer des difficultés lors de la sortie des garages privés et demandent la suppression ou le déplacement de certaines places. Selon l'autorité intimée, les places de stationnement ont été planifiées en tenant compte des endroits où les voitures semblaient stationner, ce que contestent toutefois les recourants. On ne voit cependant pas en quoi la disposition alternée telle que projetée créerait un danger particulier au vu notamment de la distance séparant les places de stationnement ainsi que la largeur du chemin. De plus, l'autorité intimée a précisé à plusieurs reprises que les places de stationnement pouvaient être facilement déplacées et que le service des routes et de la mobilité était prêt à le faire si cela s'avérait nécessaire, les habitants du quartier ayant par ailleurs été invités à faire des propositions dans ce sens. La création des places de stationnement projetées obligera les automobilistes à se parquer dans les zones balisées réparties tout au long du chemin, ce qui évitera le parcage sauvage et garantira une certaine sécurité. De plus, dès lors que des véhicules stationnaient déjà dans le chemin, hors de toute zone balisée, le risque de danger invoqué par les recourants existait même sans la mesure envisagée.

#### **E. 6**

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée. Vu l'issue du pourvoi, un émolument est mis à la charge des recourants, solidairement entre eux. Il ne sera en outre pas alloué de dépens.