

VD_OMNI GE.2006.0155 vom 21. Dezember 2006

VD Tribunal cantonal, 2006-12-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2006.0155

FR: VD_OMNI GE.2006.0155 du 21 décembre 2006

IT: VD_OMNI GE.2006.0155 del 21 dicembre 2006

Regeste

BANQUE RAIFFEISEN DE LAVAUX/Municipalité de Lutry | Réglementation du stationnement gratuit des véhicules automobiles sur le domaine public; rappel des principes (consid. 2a). La collectivité publique compétente (ici: la Municipalité) dispose d'une certaine liberté pour régler le régime des zones bleues, notamment pour réduire la durée de stationnement maximal (ici: à une demi-heure). En l'occurrence, les motifs retenus sont soutenable, compte tenu des circonstances locales (consid. 2b à e).

Erwägungen

E. 1

a) Aux termes de l'art. 3 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), les cantons sont souverains en matière de routes, dans les limites du droit fédéral (al. 1); ils sont habilités pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes; ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale (al. 2); en outre, des 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 (al. 4). Selon l'art. 48 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), les limites de durée de stationnement peuvent se faire soit par le truchement des signaux relatifs au parcage avec disque de stationnement (signaux 4.18 et 4.19), soit par des aires où le stationnement, payant, est réglé par des parcomètres (signal 4.20). Dans le premier cas, la durée du stationnement, d'une demi-heure au moins entre 8h et 19h, est réglementée par l'apposition d'un disque ad hoc sous le pare-brise du véhicule. L'Annexe 3 de l'OSR définit ce disque, ainsi que son mode d'utilisation. Il en ressort que dans l'intervalle de l'heure à la demi-heure suivante, l'heure d'arrivée à indiquer est la plus tardive (ainsi, celui qui arrivera sur place une minute après 8h indiquera 8h30 comme heure d'arrivée). Comme la durée de stationnement est d'une heure, elle peut aller dans les faits jusqu'à une heure et vingt-neuf minutes, selon l'exemple qui vient d'être évoqué. b) A teneur de l'art. 4 de la loi cantonale sur la circulation routière, du 22 novembre 1974 (LVCR; RS 741.01), le Département des infrastructures est compétent en matière de signalisation routière (al. 1); pour la signalisation à l'intérieur des localités, il peut déléguer cette compétence aux municipalités (al. 2). Cette règle est répétée à l'art. 22 du règlement d'application de la LVCR, du 2 novembre 1977 (RLVCR; RS 741.01.1). En l'occurrence, le Département a délégué sa compétence à la Municipalité le 19 juin 1995. c) Les

prescriptions relatives au stationnement des véhicules automobiles et les restrictions y relatives entrent dans le champ d'application de l'art. 3 al. 4 LCR (arrêts GE.2001.0120 du 20 novembre 2003; GE.2000.0146 du 21 mai 2001). d) Le présent arrêt peut faire l'objet d'un recours de droit administratif au Tribunal fédéral (art. 3 al. 4, 3^{ème} phrase, LCR). Il suit de là, selon l'art. 98a al. 3 de la loi fédérale d'organisation judiciaire, du 16 décembre 1943 (OJ; RS 173.110), que la qualité pour recourir doit être admise dans une mesure équivalente à celle définie pour le recours de droit administratif, soit par l'art. 103 de la même loi. aa) Aux termes de l'art. 37 al. 1 LJPA, le droit de recours appartient à toute personne physique ou morale qui est atteinte par la décision attaquée et dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Cette formulation correspond à celle des art. 103 let. a OJ et 48 PA; elle peut être interprétée à la lumière de la jurisprudence du Tribunal fédéral concernant ces deux dispositions (cf., en dernier lieu, l'arrêt GE.2005.0145 du 3 février 2006, et les références citées). Selon la jurisprudence fédérale, l'intérêt digne de protection peut être juridique ou de fait; il ne doit pas nécessairement correspondre à celui protégé par la norme invoquée. Il faut toutefois que le recourant soit touché plus que quiconque ou la généralité des administrés dans un intérêt important, résultant de sa situation par rapport à l'objet litigieux. Un intérêt digne de protection existe lorsque la situation de fait ou de droit du recourant peut être influencée par le sort de la cause; il faut que l'admission du recours procure au recourant un avantage de nature économique, matériel ou autre (ATF 131 V 298 consid. 3 p. 300; 130 V 196 consid. 3 p. 202/203, 514 consid. 3.1 p. 515, et les arrêts cités). Pour que des effets concrets de la décision constituent une atteinte propre à léser un intérêt digne de protection, il faut un préjudice porté de manière immédiate à la situation personnelle du recourant (ATF 125 V 339 consid. 4a p. 343; 124 II 499 consid. 3b p. 504/505; 123 II 376 consid. 2 p. 378/379, et les arrêts cités). bb) En l'occurrence, la recourante est une banque, qui exploite une agence à la Grand'Rue n°38. Elle se plaint de ce que la limitation de la durée d'utilisation des places de stationnement sises en zone bleue à proximité immédiate de son établissement porterait atteinte à l'exercice de son activité économique, dans la mesure où elle diminuerait son attractivité pour la clientèle se déplaçant en automobile. Il est douteux que la recourante puisse se plaindre, sous cet aspect, d'une atteinte suffisamment grave pour que sa qualité pour agir soit reconnue. En effet, la mesure contestée n'a pas pour effet de supprimer des places de stationnement existantes, mais seulement d'en réduire la durée d'utilisation. En outre, comme l'inspection locale l'a montré, il existe une offre suffisante de places de stationnement payantes, aux abords du bourg, à une distance approximative de cent à cent-cinquante mètres de l'établissement de la recourante. A proximité immédiate, soit à la rue du Rivage, aux abords de l'Hôtel-de-Ville, se trouvent en outre trois places où le stationnement est permis pendant une heure et demie au maximum. Cela devrait suffire pour satisfaire les besoins de la clientèle de la recourante. Celle-ci, comme elle l'a souligné tant dans ses écritures que lors de l'audience du 11 décembre 2006, entend défendre les intérêts d'autres commerçants du bourg, que la décision attaquée a mécontentés. En cela toutefois, elle s'approprie la protection d'intérêts généraux, qui ne répondent pas aux critères définis par la jurisprudence relative à l'art. 103 let. a OJ (cf. ATF 2A.239/2006 du 12 octobre 2006). La question de la recevabilité du recours sous cet aspect souffre cependant de rester indécise, les moyens soulevés devant de toute manière être rejetés au fond.

E. 2

La recourante s'insurge contre la diminution de la durée de stationnement, s'agissant de certaines places de stationnement sises en zone bleue, qui ne pourraient être occupées que pendant une demi-heure et non plus une heure et demie au maximum, comme précédemment. a) L'usage commun du domaine public pour le trafic et le stationnement des véhicules automobiles est garanti (cf. art. 82 al. 3 Cst.; ATF 122 I 279 consid. 2b p. 283, 2e/aa p. 285, et les références citées). Ce n'est que lorsque le stationnement, par sa durée, équivaut à un usage accru du domaine public qu'une taxe peut être prélevée (ATF 122 I 279 consid. 2b p. 283/284, et les références citées). La question de savoir si une surface déterminée est destinée ou non au trafic et au stationnement, relève de l'appréciation de la collectivité publique compétente en la matière; le citoyen ne dispose pas d'un droit, opposable à l'Etat, lui garantissant qu'une surface déterminée soit affectée au trafic ou au stationnement; de même la collectivité publique en question n'est pas tenue de maintenir ouverte au trafic ou au stationnement des surfaces déterminées, dans la même mesure qu'auparavant (ATF 122 I 279 consid. 2c p. 284, et les références citées; cf. arrêt GE.2000.0146, précité). La distinction entre le stationnement de courte durée, qui relève de l'usage commun du domaine public, et celui, plus long, qui équivaut à un usage accru du domaine public, dépend des circonstances locales; l'autorité compétente pour en décider dispose à cet égard d'une certaine marge d'appréciation; selon les cas, le stationnement dépassant quinze minutes est considéré comme un usage accru du domaine public (ATF 122 I 279 consid. 2e/bb p. 286, et les références citées). Par définition, l'usage est commun lorsque tous les usagers peuvent l'exercer de manière égale; le respect de cette condition s'examine au regard du rapport entre la demande et l'offre de stationnement; plus les places de parcage sont convoitées, plus la durée de leur mise à disposition sera courte, à peine de priver une partie des usagers de leur droit d'accès au domaine public (ATF 122 I 279 consid. 2e/cc p. 286/287, et les références citées). Le système de la zone bleue tend précisément à limiter la durée du stationnement, de sorte qu'une partie des places disponibles devient accessible à un plus grand nombre d'usagers successifs (ATF 97 IV 227; cf. arrêt GE.2001.0120, précité). Lorsque l'offre de stationnement ne suffit pas pour répondre à la demande, la collectivité publique est libre d'en réduire la durée autorisée jusque là (ATF 122 I 279 consid. 2e/dd p. 287). Dans cette matière, le droit à l'égalité de traitement, garanti par les art. 8 al. 1 Cst. et 10 al. 1 Cst./VD, ne vaut que dans une mesure restreinte; il se confond pratiquement avec la prohibition de l'arbitraire (ATF 122 I 279 consid. 5a p. 288, consid. 8 e/aa p. 291, et les références citées). Cela signifie qu'il n'y a lieu pour le Tribunal d'intervenir que si la solution retenue par la Municipalité doit être tenue pour insoutenable, manifestement contradictoire avec la situation effective, dénuée de motifs objectifs et violant un droit certain (cf. ATF 132 I 13 consid. 5.1 p. 17/18, 175 consid. 1.2 p. 177, et les arrêts cités). A l'intérieur des localités, il arrive fréquemment que des secteurs où le stationnement équivaut à un usage commun (donc gratuit) du domaine public (zones bleues) coexistent avec d'autres secteurs où ce stationnement entraîne un usage accru du domaine public, soumis à taxe. Dans la délimitation de ces secteurs, l'autorité compétente dispose d'une certaine liberté. Lorsqu'elle soumet un secteur déterminé à l'obligation de payer pour le stationnement, elle n'est pas tenue, au regard du principe d'égalité, de prélever une taxe dans tous les autres secteurs où elle offre des places de parcage. Des motifs de gestion du trafic peuvent justifier que dans un périmètre déterminé, une partie des places de stationnement soient gratuites, d'autres payantes (ATF 122 I 279 consid. 8e/aa p. 291/292, et les références citées). b) En 2005, la Municipalité a fait procéder à une étude de trafic du bourg de Lutry. Selon le rapport établi le 30 novembre

2005 par le bureau Transitec Ingénieurs Conseils S.A., il serait possible de réduire de moitié environ le trafic dans le bourg, sans préjudice important pour les riverains et les commerçants. Le rapport relevait que dans le secteur oriental comme dans le secteur occidental du bourg, une partie des clients des commerces et des visiteurs occupaient les espaces de stationnement pour une brève durée, le temps de courts achats. Le rapport préconisait que des mesures de restriction du trafic soient prises notamment par le truchement de la gestion des places de stationnement. Dans un premier temps, la Municipalité a envisagé d'installer des bornes télescopiques dans le bourg, afin d'atteindre l'objectif assigné par le rapport en question. Le préavis municipal (n°1097/2006), relatif à cet objet, n'a cependant pas reçu l'aval du Conseil communal, qui l'a jugé trop onéreux et «avant-gardiste». C'est la raison pour laquelle la Municipalité a opté pour la solution retenue dans la décision attaquée. Celle-ci repose sur un double train de mesures. La première consiste à renforcer les restrictions de trafic dans les rues du bourg fermées à la circulation, la deuxième à réduire la durée de stationnement offert en zone bleue, dans la rue des Terreaux (ouest), la rue du Lac, la rue Friporte (côté ouest) et la rue des Tanneurs, dans le but de favoriser une plus grande rotation des véhicules. La Municipalité s'est référée sur ce point à l'expérience positive faite en 2004, lorsqu'une mesure semblable, touchant une quinzaine de places de stationnement, avait été prise dans le secteur occidental du bourg. La Municipalité a également souhaité que l'offre de places gratuites en zone bleue ne soit pas intégralement supprimée dans le bourg, afin de préserver les intérêts des habitants et des commerçants, ainsi que l'image de la commune. c) Le bourg de Lutry, enserré entre la route cantonale à l'Ouest, au Nord et à l'Est, et par le lac au Sud, occupe un espace relativement restreint. Son pourtour, long de quelques centaines de mètres tout au plus, est aisément parcourable à pied, comme l'inspection locale l'a montré, en une trentaine de minutes. Sa traversée par la Rue Centrale ne prend guère plus de dix minutes. Les aires payantes de La Possession, de La Combe et de Vaudaire sont accessibles de tout point du bourg, en quelques minutes seulement, grâce aux circulations piétonnières existantes. On peut également gagner facilement à pied l'établissement de la recourante depuis les aires de stationnement sises en zone bleue à la Place des Fêtes, à la Place du Temple et à la Place Marsens. Afin de diminuer les mouvements dans le bourg des automobiles à la recherche d'une place de stationnement gratuite, la mesure contestée a pour but de créer des places de stationnement de durée de trente minutes aux abords extérieurs du bourg, à l'Ouest (aux abords du collègue du Grand'Pont), à l'Est (le long de la rue des Terreaux) et au Sud (à la rue du lac et à la rue des Tanneurs). Toutes proportions gardées, l'effet de «ceinture» qui en résulte répond à l'objectif assigné de détourner la circulation de transit de l'intérieur du bourg. La recourante se plaint de la suppression de la possibilité de stationner le long du Quai Gustave-Doret et des restrictions découlant des mesures prises depuis 2004. La Municipalité conteste toutefois vouloir interdire tout le bourg au trafic automobile. Cela est notamment confirmé par le maintien des zones bleues où le stationnement est autorisé pendant une heure et demie au maximum, à la Place du Temple, à la Place Marsens et à la Rue du Rivage. A tout prendre, la recourante aurait préféré que ces places-là, et non celles faisant l'objet de la mesure critiquée, ne soient offertes au parcage que pendant une demi-heure. Le choix opéré relève toutefois de l'opportunité, réservé à la Municipalité. Il poursuit en outre l'objectif compréhensible de conserver à proximité du centre du bourg de places de stationnement gratuit de plus longue durée, destinées aux personnes souhaitant se rendre chez leur médecin, leur architecte, leur avocat ou leur notaire, ou pour visiter successivement plusieurs commerces. Il convient de relever en outre que la limitation de la

durée maximale de stationnement augmente la rotation des places (qui sera à peu près doublée, en l'occurrence), et par la même, l'effectif des mouvements de véhicules, ce qu'il se justifie de faire aux abords extérieurs du bourg, et non point à l'intérieur de celui-ci. d) En additionnant les places de stationnement payant et gratuit, leur nombre est de six cents environ. La mesure contestée concerne vingt places de stationnement, dont aucune ne sera supprimée. Son impact sur l'activité économique est ainsi réduite d'emblée. A cela s'ajoute que le tarif pratiqué dans les aires payantes ne peut certainement pas être qualifié de dissuasif. e) En conclusion, la solution retenue par la Municipalité répond à un intérêt public suffisant; soutenable, elle ne constitue pas un abus ou un excès du pouvoir d'appréciation réservé à l'autorité communale dans ce domaine. Il n'y a dès lors pas lieu pour le Tribunal d'intervenir.

E. 3

Le recours doit ainsi être rejeté. Les frais en sont mis à la charge de la recourante, ainsi qu'une indemnité en faveur de la Municipalité, à titre de dépens (art. 55 LJPA).

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