

VD_OMNI GE.2007.0091 vom 19. November 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-11-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2007.0091

FR: VD_OMNI GE.2007.0091 du 19 novembre 2007

IT: VD_OMNI GE.2007.0091 del 19 novembre 2007

Regeste

L'Association des Commerçants de la Rue Louis-de-Savoie, L'Association des Commerçants de la Grand-Rue, PILE OU FACE, Au Barbier de Séville, Au Comptoir du Jouet, Caravela Café-restaurant, D-Mode SA, Histoire de Cigares SA, Tea-Room L'Arlequin, François Sport, Tea-room Le Monaco, Au Tastevin, Chauss | Les décisions de la Municipalité, portant sur la suppression de places de stationnement en vue de la création d'une voie réservée aux bus sur la voie publique, répondent aux exigences de la planification supérieure (plan directeur cantonal; plan d'agglomération Lausanne-Morges; plan de mesures OPair; projet de plan directeur communal). Ces mesures ne sont en outre pas disproportionnées, sur le vu des circonstances locales. La production, après le prononcé des décisions, d'une étude justificative n'est pas adéquate, car elle aurait dû précéder les mesures prises, et non les justifier postérieurement. Cela ne conduit toutefois pas à l'admission du recours (consid. 4-6).

Erwägungen

E. 1

Les décisions des 12 mars et 2 avril 2007 forment l'objet du litige, sous le double aspect de la suppression des places de stationnement et de la création d'une voie réservée aux bus. Lors de l'audience du 30 octobre 2007, il est apparu que seraient supprimées vingt-cinq places de stationnement (et non vingt, comme cela ressort des décisions attaquées). Seraient supprimées quinze places le long du trottoir Nord de la rue Louis-de-Savoie (les n°38, 39, 47 à 51, les n°6 à 12, ainsi que sept places dans le secteur sis à l'Est de la fontaine), sept places le long du trottoir Sud de cette rue (les n°59 et 60, ainsi que n°64 à 68), et trois à la place de l'Eglise (à la hauteur du n°3). Les places réservées aux livreurs remplaceraient les n°39, 50, 59 et 60, ainsi que deux des trois places supprimées à la place de l'Eglise. Quant à la voie réservée aux bus, elle serait créée dans la partie orientale (la plus étroite) de la rue Louis-de-Savoie, entre l'arrêt dit «Casino» et celui de la place de l'Eglise.

E. 2

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 à 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. 34 al. 1 de l'ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21), le signal « Chaussée réservée au bus » (2.64) annonce une chaussée réservée aux bus publics en trafic de ligne, qui ne doit pas être empruntée par les autres véhicules, sous réserve d'exceptions mentionnées sur des plaques complémentaires (cf. également art. 74 al. 4 OSR et la signalisation prévue au ch. 6.08 de l'Annexe 2 à l'OSR). Le signal «Parcage contre paiement» (4.20) désigne les endroits où les véhicules automobiles ne peuvent être parqués que contre paiement d'une taxe et selon les prescriptions figurant sur les parcomètres. Le parcage du véhicule est un stationnement qui ne sert pas uniquement à monter ou à descendre du véhicule, ou à charger ou décharger des marchandises; il est interdit de parquer partout où l'arrêt n'est pas permis (art. 19 al. 1 et al. 2 let. a de l'ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière - OCR; RS 741.11). Ces lieux sont notamment indiqués, selon l'art. 30 al. 1 OSR, par les signaux «Interdiction de parquer» (2.50), dont font partie ceux réservant le parcage à certaines catégories de véhicules et l'interdisant aux autres (art. 79 al. 4 OSR et la signalisation prévue au ch. 6.23 de l'Annexe 2 à cette ordonnance). b) Les prescriptions relatives au parcage des véhicules automobiles et les restrictions y relatives entrent dans le champ d'application de l'art. 3 al. 4 LCR (arrêts GE.2006.0155 du 21 décembre 2006; GE.2001.0120 du 20 novembre 2003; GE.2000.0146 du 21 mai 2001). Il en va de même de la création d'une voie réservée aux bus. c) 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 les 7 septembre 1998 et 19 juin 1995. d) Selon l'art. 37 al. 1 de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA; RSV 173.36), 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 règle correspond à celle de l'art. 103 let. a de l'ancienne loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 (aOJ), ainsi qu'à l'art. 89 al. 1 let. c de la nouvelle loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007 (LTF; RS 173.110); elle peut être interprétée à la lumière de la jurisprudence du Tribunal fédéral concernant ces dispositions (voir par exemple arrêt AC.2006.0158 du 7 mars 2007, et les arrêts cités). L'intérêt digne de protection, fondant la qualité pour agir, 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 un avantage de nature économique, matérielle ou autre (ATF 133 V 239 consid. 6.2 p. 242; 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). L'intérêt doit être direct et concret; en particulier, la personne doit se trouver dans un rapport suffisamment étroit avec la décision, laquelle doit lui causer un préjudice immédiat et direct (ATF 133 V 239 consid. 6.2 p. 242; 130 V 196 consid. 3 p. 202/203, 514 consid. 3.1 p. 515, et les arrêts cités). Le recours formé dans le seul intérêt de

la loi ou d'un tiers est irrecevable (ATF 124 II 499 consid. 3b p. 504; 123 II 542 consid. 2e p. 545; 121 II 39 consid. 2c/aa p. 43/44, et les arrêts cités). Les recourants contestent la suppression des places de parcage à la rue Louis-de-Savoie et à la place de l'Eglise. Ils s'opposent en outre à la création de la voie réservée aux bus. aa) Claudia Guénat et Christine Knobel, dont le magasin «Pile ou Face» se trouve au n°42 de la rue Louis-de-Savoie, ainsi qu'Antonio Manuel Costa Marques, exploitant du café-restaurant à l'enseigne de la «Caravela», au n°32 de la même rue, ont qualité pour agir, car leurs commerces sont à proximité immédiate des places supprimées (cf. arrêt GE.2006.0155, précité, consid. 1d). Dès lors qu'il y a lieu d'entrer en matière pour ce qui concerne ces recourants, souffre de rester indécise la qualité pour agir des commerçants de la Grand'Rue, pris collectivement ou individuellement, ainsi que celle de l'Association des commerçants de la rue Louis-de-Savoie. bb) Les recourants n'ont pas qualité pour s'opposer à la création d'une voie réservée aux bus, car les moyens qu'ils invoquent relèvent de considérations générales, relatives à la gestion du trafic au centre-ville; ils ne sont pas touchés plus que la généralité des citoyens par la restriction à la circulation qui découle du fait qu'une partie de la chaussée de la rue Louis-de-Savoie serait réservée aux bus. Les arguments que développent les recourants touchent en effet à la politique générale des transports, et non point à des restrictions qui les frappent individuellement. Peu importe, au demeurant, puisque les griefs des recourants doivent de toute manière être rejetés au fond.

E. 3

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). 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, à ce qu'une surface déterminée soit affectée au trafic ou au stationnement; de même la collectivité publique 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. arrêts GE.2006.0155 et GE.2000.0146, précités). 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 133 I 149 consid. 3.1 p. 153; 132 I 13 consid. 5.1 p. 17/18, 175 consid. 1.2 p. 177, et les arrêts cités).

E. 4

a) Les communes de Morges et Lausanne, ainsi que vingt-cinq autres communes du Nord, de l'Est et de l'Ouest lausannois, ont élaboré le projet d'agglomération Lausanne Morges (ci-après: PALM), lequel vise à assurer, de manière coordonnée et harmonieuse, le développement futur de la région. Un rapport final a été établi en février 2007. Tablant sur un accroissement de l'effectif de la population, dans le secteur considéré, de 35'000 à 40'000 habitants à l'horizon 2020, ainsi que sur la création, dans le même délai, de 30'000 à 50'000 places de travail supplémentaires, et retenant que l'agglomération de Lausanne-Morges est celle de Suisse où l'on se déplace le plus en automobile, le rapport recommande un transfert modal en faveur des transports publics et des mobilités douces. Ce

transfert est rendu indispensable par la pollution de l'air et des nuisances sonores, qui atteignent des niveaux alarmants, ainsi par les pressions que l'urbanisation exerce sur la nature et les paysages. Les normes de protection contre la pollution de l'air et les nuisances sonores sont en effet largement dépassées au centre-ville de Morges (rapport p. 18). Le PALM repose sur cinq orientations stratégiques, soit: le développement de l'agglomération vers l'intérieur; la création de sites moteurs de développement; la densification des zones à bâtir; l'aménagement d'un réseau d'espaces verts; le développement de l'offre de transports publics. Sous ce dernier aspect, le PALM prévoit notamment de faire en sorte que l'augmentation des besoins de mobilité soit absorbée par les transports publics (cf. ch. 3.2.3 du rapport) et les mobilités douces; à cet effet, le PALM prévoit de développer une politique de stationnement cohérente au niveau de l'agglomération (rapport, p. 25). La fiche de synthèse H1, concernant le secteur de Morges Est, Lonay, Préverenges et Denges, indique qu'il faut notamment améliorer l'offre et la qualité du service des transports publics urbains, par un accroissement des fréquences, sur la base d'une cadence minimale de 30 minutes; cela implique notamment d'aménager des couloirs réservés aux bus au centre-ville de Morges et de revoir le plan de circulation (rapport p. 81 et 87). En matière de stationnement, la fiche de synthèse prévoit de créer des «poches de parcage» au Nord (La Prairie/L'Eglantine), à l'Ouest (Parc des Sports) et à l'Est (Blancherie). Le 22 février 2007, les collectivités publiques intéressées, dont la Municipalité de Morges, ont passé une convention pour la mise en œuvre du PALM. Les partenaires se sont engagés notamment à tenir compte des objectifs du PALM dans l'exécution de leurs tâches. Le plan directeur cantonal (ci-après: PDCn), dont le Grand Conseil a, le 5 juin 2007, adopté le volet stratégique, se réfère au PALM (fiche régionale R01). Il prévoit en outre de développer la mobilité multimodale et de renforcer les transports publics (cf. Ligne d'action A2, mesures A23, A24 et A25). Le PDCn vise également à une réduction de la pollution de l'air, essentiellement dans les agglomérations, en coordination avec les plans de mesures au sens des art. 31ss de l'ordonnance fédérale du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1). Le Conseil d'Etat a adopté, le 11 janvier 2006, le plan des mesures OPair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges (ci-après: le plan OPair). Ce document indique que les normes fixées par l'OPair sont dépassées dans le centre-ville de Morges, notamment pour ce qui concerne la charge de dioxyde d'azote (p. 11) et d'oxyde d'azote (p. 17). Ce secteur constitue l'une des zones où les efforts d'assainissement doivent se concentrer (p. 18). Cela implique de réduire la part du trafic automobile privé et le report vers les transports publics. Les mesures y relatives portent notamment sur l'augmentation de l'offre et de l'attractivité des transports publics, la réduction de trafic motorisé individuel, le développement de la mobilité douce, la maîtrise du stationnement et l'incitation au transfert modal (p. 28). C'est dans ce contexte que s'inscrit le futur plan directeur communal (ci-après: PDCom). La Municipalité a produit des fiches élaborées dans le cadre de la préparation de cet instrument. Afin de réduire le transit au centre-ville, il est prévu de limiter et modérer le trafic dans les rues de la Gare et Louis-de-Savoie. La limitation de l'offre de stationnement dispersée dans le centre-ville doit être compensée par la création d'aires de stationnement publiques, notamment au Parc des Sports et dans le secteur des Charpentiers, soit aux extrémités orientale et occidentale du centre-ville proprement dit (Grand'Rue). Pour accroître significativement le transfert modal vers les transports publics, il est également prévu de créer un véritable réseau de transports publics intégré, la gestion du trafic reposant sur le principe d'accorder systématiquement la priorité aux bus, par la création de voies réservées et l'aménagement d'un axe de bus à double sens

sur l'avenue de la Gare et la rue Louis-de-Savoie. La limitation du trafic automobile sur cette dernière voie poursuit également des objectifs de renforcement de l'attractivité touristique. Bien que le PALM n'a pas été adopté formellement et qu'il constitue, de par sa nature, un plan directeur, et que le PDCom est encore à l'étude, rien n'empêche la Municipalité de tenir compte, dans l'exercice de ses compétences propres, de modifier le régime de stationnement public et de créer des voies réservées aux bus dans un sens conforme aux objectifs de la planification en cours. La Municipalité est même tenue d'agir ainsi, selon l'engagement qu'elle a pris en ratifiant la convention du 22 février 2007. La mesure litigieuse, consistant à supprimer des places de stationnement et de créer une voie de bus à la rue Louis-de-Savoie, va ainsi dans le sens préconisé par le PALM, le plan OPair et les travaux préparatoires du PDCom. b) Les recourants reprochent à la Municipalité d'avoir agi sans étude préalable. Ils se réfèrent sur ce point à l'arrêt rendu le 3 février 1995 (cause GE.1993.0038). Dans cette affaire concernant la modification profonde du régime de stationnement dans le vieux bourg de Cossonay, le Tribunal a jugé qu'une telle réglementation doit se fonder sur une étude sérieuse, comprenant une analyse de la situation existante (avec identification des problèmes et justification de changement de l'état actuel), la définition des objectifs recherchés, compte tenu de l'ensemble des intérêts à prendre en considération, et l'étude de solutions alternatives. En l'espèce, le PALM, le plan OPair et les travaux préparatoires du PDCom constituent des éléments de réflexion pertinents pour étayer la décision attaquée. Sans doute, la commune devra-t-elle procéder à un réexamen du plan de circulation au centre-ville, comme l'exige le PALM. La confection du PDCom et sa concrétisation ultérieure en fourniront l'occasion. Dans l'intervalle, la Municipalité peut (et doit) prendre sans attendre les mesures qui vont dans le sens recherché. Elle y est contrainte, au demeurant, sur le vu de la convention du 22 février 2007. Sans doute ne s'agit-il en l'occurrence que de mesures partielles et d'envergure somme toute réduite, mais qui s'inscrivent dans le cadre plus large de la mise en place d'un réseau intégré de transports publics. L'on ne saurait en tout cas prétendre que la décision attaquée relèverait d'une action irréfléchie ou prématurée, compte tenu de l'urgence à remédier aux difficultés de l'organisation du trafic dans le centre-ville de Morges - que les recourants dénoncent par ailleurs. Outre les instruments de planification, la Municipalité s'appuie sur le rapport de Aragao, auquel elle souscrit intégralement. Bien que postérieur aux décisions attaquées et produit in extremis par la Municipalité, ce document contient de nombreuses données et expose les tenants et aboutissants des décisions attaquées. Il répond ainsi, du point de vue matériel, aux exigences de la jurisprudence qui vient d'être rappelée. Les recourants ne s'y sont au demeurant pas trompés, puisqu'ils ont critiqué ce document de manière détaillée, lors de l'audience du 30 octobre 2007, nonobstant le bref laps de temps laissé à leur disposition. Cela étant, la démarche adoptée par la Municipalité suscite une certaine perplexité. On aurait pu s'attendre à ce qu'elle procède à une étude d'ensemble relative au développement des transports publics, induit par l'accroissement de l'offre (cf. consid. 5 ci-dessous), ainsi qu'aux autres modes de mobilité douce, notamment les transports à pied et en vélo. Cette étude, d'un champ plus large que le rapport de Aragao, aurait permis de se faire une vue plus générale du dispositif que la Municipalité entend développer d'ici à l'entrée en vigueur du PDCom. Le déroulement de la procédure éveille l'impression que la Municipalité a saisi l'occasion de travaux de réfection de la chaussée à la rue Louis-de-Savoie pour réaliser sans plus attendre un maillon isolé d'un projet plus vaste, s'inscrivant dans le sillage de la planification en cours d'adoption. Même si ce mode de faire prête le flanc à la critique, la législation fédérale et cantonale sur la circulation routière

habilite directement la Municipalité à prendre seule des mesures en matière de gestion du trafic, telles que la suppression de places de stationnement et la création de voies réservées aux bus. On ne saurait dès lors borner cette compétence propre de l'exécutif communal, en imposant à la Municipalité de n'agir que dans les limites de la planification en vigueur. Une telle conception reviendrait en outre à vider de sa substance la convention du 22 février 2007, relative à la mise en œuvre du PALM. A cela s'ajoute qu'il ne serait pas opportun de retarder des mesures dont on peut penser qu'elles devront nécessairement être réalisées dans le cadre de l'exécution du futur PDCom. Au stade actuel des études, celui-ci comprend en effet l'objectif de créer un «tronc commun» de circulation des bus sur le tronçon reliant l'avenue de la Gare à la rue Louis-de-Savoie (cf. fiche n°10 du concept directeur de la mobilité). Ainsi, malgré les réserves que suscite la procédure suivie en l'occurrence, et compte tenu de l'ensemble des circonstances de la cause, les exigences de la jurisprudence qui vient d'être rappelée, ont été respectées, du moins pour l'essentiel: la Municipalité a ordonné les mesures contestées sur la base d'études terminées ou en cours, et dont le rapport de Aragao exprime la synthèse et l'application au cas d'espèce. Les critiques que les recourants adressent à ce rapport se rapportent au fond de l'affaire; elles ne changent rien au fait que la Municipalité n'a pas agi de manière inopinée. Savoir si son appréciation était correcte, sur la base des éléments en sa possession, est une autre question.

E. 4.1

p. 81, 110 consid. 7.1 p. 123; 132 I 49 consid. 7.2 p. 62, 229 consid. 11.3 p. 246, et les arrêts cités). Pour les recourants, les mesures litigieuses seraient inadéquates et excessivement nuisibles à leurs intérêts, que la Municipalité aurait en outre insuffisamment pris en compte dans son appréciation. a) Selon les recourants, la création de la voie réservée aux bus, entre l'arrêt «Casino» et la place de l'Eglise (soit sur une distance de 200m environ) serait inutile. Ils font valoir que le trafic s'écoulerait sans difficultés particulières dans la rue Louis-de-Savoie, hormis des bouchons ponctuels aux heures de pointe et de stationnements occasionnels en double file. Le volume de trafic serait resté stable durant la période allant de 1991 à 2005, soit un trafic journalier moyen de 10'500 véhicules par jour (v/j). La circulation des bus ne serait pas entravée, de sorte que la création d'une voie réservée aux transports publics serait injustifiée; les Transports publics morgiens (ci-après: TPM) n'auraient de surcroît allégué aucune difficulté à tenir la cadence et les horaires des bus. Lors de l'inspection locale, qui a eu lieu un mardi vers 11h, le Tribunal a pu vérifier que la rue Louis-de-Savoie est bien fréquentée par les véhicules, même à une heure qui n'est pas de pointe, les manœuvres de parage fréquentes, ainsi que le stationnement en double file. La voie de bus projetée serait aménagée dans la partie orientale de la rue Louis-de-Savoie, soit à l'endroit où cette rue devient plus étroite, compliquant la circulation concomitante des bus et des autres véhicules. La Municipalité, s'appuyant sur le rapport de Aragao, a expliqué qu'il fallait prendre en compte non seulement le trafic existant, mais l'accroissement qui en résultera de la restructuration à court terme du réseau des TPM. 86 bus circulent actuellement sur la rue Louis-de-Savoie 86 bus (dont 81 entre 6h et 20h, soit une fréquence moyenne d'un bus par 10,4 minutes pendant la période de temps commune aux lignes n°12 et 57; aux heures de pointe, soit de 5h59 à 7h59 et 17h05 et 19h05, la fréquence moyenne est d'un bus par 7,5 minutes). Une telle offre est insuffisante pour favoriser le transfert modal, qui est l'objectif assigné par le PDCn, le PALM et le projet de PDCom. C'est la raison pour laquelle, elle sera étoffée dans le cadre d'une restructuration, dont la première étape est le changement d'horaire fixé au 9 décembre 2007. A cette date, sera instauré un service en soirée, du lundi au dimanche, de 20h à minuit, avec une

fréquence de 30 minutes sur la ligne n°1 et d'une heure sur la ligne n°2; le service sur ces lignes sera renforcé le dimanche et l'exploitation de la ligne n°3 étendue à toute la journée. Ces mesures auront pour effet d'augmenter de quatre unités le nombre de bus empruntant quotidiennement la rue Louis-de-Savoie (soit un total de 90). En outre, dès l'été 2008, la ligne n°57 desservira l'agglomération et empruntera de façon accrue la rue Louis-de-Savoie; chaque jour dès cette époque, 105 bus circuleront quotidiennement dans cette rue, dont une centaine entre 6h et 20h, avec une fréquence d'un bus par 6,5 minutes aux heures de pointe du matin et 5 minutes aux heures de pointe du soir. Enfin, le car postal reliant Morges à Cossonay empruntera également la rue Louis-de-Savoie, à raison de douze passages par jour. Au total, 117 bus circuleront quotidiennement dans cette rue dès l'été 2008. Il s'agit là d'un accroissement important par rapport à la situation actuelle (de l'ordre de 38%), qui va sensiblement accroître le trafic, notamment aux heures de pointe. Pour les recourants, le gain de fréquence induit par ces mesures, d'environ une minute aux heures de pointe, resterait marginal et ne justifierait pas la création de la voie de bus. Il s'agit là toutefois d'une question d'appréciation, réservée à l'autorité communale agissant sur la base d'avis de spécialistes, et sur laquelle il n'y a pas lieu pour le Tribunal de revenir. De l'avis des recourants, le rapport de Aragao contredirait sur certains points l'avis du bureau Transitec, tel qu'il ressort du procès-verbal d'une séance de préparation du PDCom, tenue le 26 juin 2006 (ci-après: rapport Transitec). Alors que le rapport de Aragao prévoit que la suppression des places de stationnement allégera les charges à la rue Louis-de-Savoie dans une mesure de 240 v/j, correspondant au déplacement de 290 personnes, le rapport Transitec indique que le schéma de circulation au centre-ville, présenté par M. de Aragao, tablerait sur un allègement de charges de 900 v/j. Les recourants se méprennent toutefois sur la portée de cette indication, car elle se rapporte à un schéma de circulation portant sur une portion plus grande du centre-ville, et ne se limite pas aux seules places supprimées selon les décisions attaquées. De même, le rapport Transitec ne prohibe pas la création d'une voie réservée aux bus à la rue Louis-de-Savoie; si les auteurs de ce rapport déploreraient une telle solution, si elle devait être adoptée, ils y voient néanmoins un avantage pour le tronçon prévu. Comme alternative à la création de la voie de bus, les recourants ont suggéré deux mesures. La première consisterait à inverser l'ordre de priorité entre la rue Louis-de-Savoie et la rue de Lausanne. En l'état, les véhicules débouchant de la rue Louis-de-Savoie, à hauteur de la place de l'Eglise, et qui s'engagent au Nord dans la place St-Louis en direction du centre ville, doivent céder le passage aux véhicules venant de l'Est par la rue de Lausanne; le ralentissement qui s'ensuit est à l'origine des bouchons obstruant la rue Louis-de-Savoie, du moins à certaines heures de pointe. L'inversion de l'ordre des priorités est une mesure que la Municipalité est disposée à envisager, selon les déclarations faites à l'audience du 30 octobre 2007 par ses représentants (cf. également la fiche n°8 («Concept TIM»), du concept mobilité du projet de PDCom, du 15 septembre 2007, joint au dossier par la Municipalité). Il convient toutefois de tenir compte du fait que ce changement n'aura pas d'effet déterminant sur le trafic, ni sur la circulation des bus, lesquels empruntent la rue de Lausanne et ne s'engagent pas sur la place St-Louis. La deuxième mesure préconisée par les recourants consisterait à mettre la circulation à double sens sur la rue des Charpentiers. Interrogés sur ce point lors de l'audience du 30 octobre 2007, les représentants de la Municipalité ont expliqué que cette mesure était à l'étude, mais ne pouvait être réalisée que dans le cadre d'une révision générale du plan de circulation. Sa mise en œuvre immédiate, indépendamment d'un projet global, créerait des difficultés considérables. Le Tribunal n'a pas de motifs de s'écarter de cette appréciation. Pour les

recourants, la voie de bus projetée ne permettrait pas d'atteindre le but escompté, parce que sa longueur (de l'ordre de 200m) serait trop courte. L'argument pourrait paraître paradoxal, s'il fallait comprendre que les recourants déplorent que la voie litigieuse ne soit pas plus longue. Quoi qu'il en soit, le choix de la Municipalité de n'aménager la voie réservée aux bus que dans la partie la plus étroite de la rue Louis-de-Savoie répond à la configuration des lieux; il n'est de surcroît pas exclu que, dans le cadre de la mise en œuvre du PDCom, cette voie soit étendue à toute la rue Louis-de-Savoie (cf. dans ce sens la fiche n°10 («Tronc commun bus») du concept directeur de la mobilité). En conclusion sur ce point, il apparaît que la création d'une voie réservée aux bus dans la rue Louis-de-Savoie est conforme aux objectifs du PDCn, du PALM, et des travaux préparatoires du PDCom. Cette mesure facilite la circulation des bus et concourt ainsi à l'amélioration de l'offre globale de transports publics, notamment pour ce qui est de la fréquence des passages de bus. Elle s'inscrit dans le cadre plus large de la mise en place d'un réseau urbain intégré des transports publics, afin de faciliter la circulation des bus dans l'ensemble du centre-ville ainsi que leur cadences de passage, de manière aussi à permettre aux automobilistes abandonnant leurs véhicules dans les «poches de parcage» mentionnées dans les travaux préparatoires du futur PDCom, de disposer de moyens de déplacement rapides et efficaces pour gagner le centre-ville. Enfin, on ne voit guère comment il serait possible de créer une voie réservée aux bus que ceux-ci ne pourraient emprunter que pendant certaines périodes de la journée ou de la semaine, comme le suggèrent les recourants. b) Ceux-ci tiennent la suppression des places de stationnement pour excessive. On peut se demander si ce grief a encore un objet, dès lors que la création de la voie réservée aux bus est justifiée; il est admis en effet que pour faire la place nécessaire à cette voie réservée, il est nécessaire de supprimer les places litigieuses. Supposés recevables, les moyens soulevés par les recourants à ce propos devraient de toute manière être écartés. Les recourants font valoir que la mesure contestée aurait pour effet de supprimer vingt-quatre (recte: vingt-cinq) des soixante-trois places de parcage disponibles à la rue Louis-de-Savoie. Or, leur clientèle aurait besoin de disposer de places à proximité immédiate de leurs commerces, pour une durée de stationnement relativement brève, le temps de faire quelques emplettes. A défaut, ils renonceraient à ces achats rapides. La diminution des places de stationnement induirait une perte de clientèle, et par voie de conséquence, du chiffre d'affaires. S'il ne fait guère de doute que la suppression des places de stationnement compliquera l'accès aux commerces de la rue Louis-de-Savoie et de la Grand'Rue, l'atteinte dont se plaignent les recourants doit être doublement relativisée. Premièrement, le litige porte sur la suppression d'une vingtaine de places de stationnement uniquement, par rapport auxquelles la qualité pour agir des recourants ne peut être reconnue que dans une mesure partielle (cf. consid. 2d/aa ci-dessus). Deuxièmement, il existe, dans le secteur du centre-ville de Morges, 359 places de parcage en surface sur le domaine public (dans les voies publiques suivantes: rue de la Gare, passage de la Couronne, rue des Fossés, rue des Jardins, rue du Château, place de la Navigation, quai du Mont-Blanc, quai Lochmann, place du Port, place du Casino, rue des Tanneurs, place de l'Eglise, rue du Bluard et place St-Louis), auxquelles s'ajoutent 591 places de parc payantes dans le garage souterrain dit des Charpentiers. Replacée dans ce contexte, la suppression contestée ne concerne que 2% du parc existant. Celui-ci se trouve de surcroît concentré dans un périmètre réduit, parcourable en quelques minutes à pied. Il ne paraît dès lors pas excessif d'exiger du chaland de faire un tel trajet, nonobstant l'effort physique, voire le coût supplémentaire en frais de stationnement, que ce déplacement lui imposerait de consentir (cf. arrêt GE.2006.0155, précité, consid. 2c) Le concept directeur de la mobilité, lié au

projet de PDCom, souligne que pour réduire le trafic au centre-ville, il est nécessaire de modérer le trafic notamment dans la rue Louis-de-Savoie (y compris par la suppression de places de stationnement) et d'accroître, en compensation, la capacité d'accueil des aires de stationnement publiques, notamment au Parc des Sports et dans le secteur des Charpentiers. Lors de l'audience du 30 octobre 2007, les représentants de la Municipalité ont confirmé cette intention. Actuellement, l'aire du Parc des Sports et le parking des Charpentiers sont saturés à certaines période des la semaine (notamment le mercredi et le samedi matin, jours de marché). La Municipalité envisage d'agrandir l'aire du Parc des Sports. Il en ira de même, dans un proche avenir, du parking des Charpentiers, par l'adjonction de deux étages supplémentaires, soit 200 places de stationnement. Il sera également envisageable, dans le cadre de la réalisation de nouveaux logements dans le secteur méridional de la gare, d'accroître cette offre d'une centaine d'unités. c) Le recourants reprochent à la Municipalité de n'avoir pas suffisamment tenu compte de leurs intérêts, lors de la pesée à laquelle elle a procédé. Lors de l'audience du 30 octobre 2007, les recourants ont produit les réponses à un questionnaire qu'ils ont adressé aux commerçants de la rue Louis-de-Savoie et de la Grand'Rue. Des quatre-vingt-quatre réponses reçues, il ressort que quarante-six commerçants ont déclaré avoir constaté une baisse de leur clientèle après la suppression des places de parcage litigieuses, ce qui aurait eu pour conséquence la baisse du chiffre d'affaires et les réclamations des clients; dix-sept n'auraient pas connu une telle baisse et vingt-et-un n'ont pas répondu à cette question. La valeur probante de ce sondage est sujette à caution, du point de vue de sa conception et du choix des questions. Il ne permet pas, en outre, d'établir un lien direct de causalité entre les décisions attaquées et l'effet ressenti. Entendu comme témoin lors de l'audience du 30 octobre 2007, M. Jean-Luc Planchamp, directeur du centre commercial à l'enseigne «Manor», sis à la Grand'Rue, a fait état des enquêtes internes menées auprès des clients de ce magasin en 2000, 2003, 2005 et 2007. Il en ressort que les clients, habitant la ville de Morges, mais aussi des localités avoisinantes (Préverenges, St-Sulpice, St-Prex, Tolochenaz, Echichens), se déplacent, au moins pour la moitié d'entre eux, en véhicule automobile privé. La part régulière de ces clients (soit ceux qui fréquentent le magasin au moins trois fois par semaine) n'a cessé de décroître, passant de 25% à 12% (soit une réduction de moitié) entre 2003 et 2007. Or, il s'agirait là d'une clientèle indispensable au développement des affaires. Là aussi, il n'est pas sûr que cette évolution, certes préoccupante, trouve sa source dans la suppression de vingt-cinq places de stationnement à la rue Louis-de-Savoie. Il semble plutôt, et le témoin en a convenu, que les grands magasins du centre des villes souffrent de la concurrence des centres commerciaux installés à la périphérie, lesquelles disposent en général de places de stationnement abondantes et souvent gratuites. Ce déplacement de la clientèle provoque aussi des changements d'habitudes de consommation, avec la diminution des achats petits mais fréquents qui sont traditionnellement l'apanage des commerces urbains (selon les indications fournies par le témoin, la moyenne des achats dans un grand magasin sis en ville est de l'ordre de 30 fr., contre 75 fr. pour un centre commercial périphérique). Il apparaît ainsi que la suppression de vingt-cinq places de stationnement à la rue Louis-de-Savoie ne va certes pas favoriser les commerces avoisinants, déjà exposés à la concurrence des centres commerciaux périphériques. Cette atteinte sera cependant réduite par l'accroissement de l'offre de stationnement, soit au centre-ville (parking des Charpentiers), soit aux alentours immédiats (Parc des Sports). Il convient enfin de relever que selon M. Planchamp, la part des clients de Manor utilisant les transports publics passé de 8% en 2003 à 13% en 2005. Même si cette croissance est légère, il faut y voir un signe encourageant en faveur du

transfert modal que souhaitent les autorités. En conclusion sur ce point, l'intérêt public lié à la réalisation des objectifs de la planification supérieure (PDCn, PALM, plan OPair, projet de PDCom) l'emporte sur les intérêts privés opposés des recourants.

E. 5

Sur le fond, les recourants font valoir divers moyens, en relation avec le principe de la proportionnalité. Celui-ci veut qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés (règle de l'aptitude) et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive (règle de la nécessité); le principe de la proportionnalité proscrie toute restriction allant au-delà du but visé; il exige un rapport raisonnable entre ce but et les intérêts publics ou privés compromis (principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts en présence – ATF 133 I 77 consid.

E. 6

Les recourants contestent à la Municipalité le droit de prendre la mesure contestée, dès lors que le Conseil communal a, le 5 juin 2002, refusé de prendre en considération une motion allant dans le même sens. Aucun fait nouveau intervenu depuis lors ne justifierait de s'écarter de la volonté ainsi exprimée du législatif communal. Cette argumentation ne peut être partagée, et cela pour deux raisons au moins. Premièrement, les études du PALM, notamment le rapport final de février 2007, n'étaient pas connues du Conseil communal en juin 2002. Deuxièmement, la décision du Conseil communal n'est pas opposable à la Municipalité, qui dispose du pouvoir d'adopter les mesures contestées, au regard des art. 3 al. 4 et 4 LCR, selon la compétence déléguée par le Département.

E. 7

Le recours doit ainsi être rejeté, en tant qu'il est recevable. Les frais en sont mis à la charge des recourants, ainsi qu'une indemnité en faveur de la Municipalité, qui a agi par l'entremise d'un mandataire (cf. art. 55 LJPA).

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