

# VD\_OMNI GE.2007.0101 vom 21. November 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-11-21, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2007.0101](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2007.0101)

FR: VD\_OMNI GE.2007.0101 du 21 novembre 2007

IT: VD\_OMNI GE.2007.0101 del 21 novembre 2007

## Regeste

X. \_\_\_\_\_, Y. \_\_\_\_\_, Z. \_\_\_\_\_/Municipalité de Vevey | La Municipalité a décidé, dans un secteur déterminé, de supprimer quarante-deux places gratuites de stationnement et de créer douze places payantes. Cette mesure est justifiée par la nécessité d'éloigner du site le trafic automobile et de relier de manière continue des espaces verts et de délasser. Cette mesure s'inscrit en outre dans les objectifs du plan directeur communal et la Municipalité étudie les moyens de créer des aires de stationnement public souterraines à proximité du secteur concerné.

## 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 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). 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). Selon l'art. 48 de l'ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (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 le signal «Parcage contre paiement» (4.20), lequel 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 signal «Obliquer à gauche ou à droite» (2.39) oblige le conducteur à prendre, à l'endroit en question, la direction indiquée (art. 24 al. 3 OSR). Le signe «Sens unique» (4.08) désigne les routes sur lesquelles les véhicules ne peuvent circuler que dans un sens (art. 46 al. 1 OSR, mis en relation avec les art. 57 al. 1 LCR et 37 OCR). Le litige a trait à la suppression de quarante-deux places de parcage existantes au quai Maria-Belgia, ainsi que la création, à la rue de la Madeleine, de douze places de parcage contre paiement avec horodateurs. Est en outre contesté le régime de circulation de la rue de la Madeleine et

la mise à sens unique de la partie septentrionale de cette rue et de la rue Louis-Meyer. Les autres mesures prévues par la décision attaquée, notamment la création de la «zone 30», ne sont pas critiquées (cf. arrêt GE.2005.0177 du 7 juillet 2006, consid. 3a). b) Les prescriptions relatives au parcage des véhicules automobiles et les restrictions correspondantes 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). c) A teneur de l'art. 4 de la loi cantonale du 22 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR; RSV 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 du 2 novembre 1977, portant application de la LVCR, du 2 novembre 1977 (RLVCR; RSV 741.01.1). En l'occurrence, le Département a délégué sa compétence à la Municipalité le 19 juin 1995.

### **E. 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) 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 a 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<sup>er</sup> 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 dont il s'agit 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; l'admission du recours doit procurer au recourant un avantage direct, 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). 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). c) X. \_\_\_\_\_, médecin généraliste, exploite un cabinet à la rue 1. \_\_\_\_\_. Il se plaint de la difficulté de ses patients (dont la moyenne dépasse soixante-sept ans) à trouver une place de stationnement à proximité. Comme l'a montré l'inspection locale, les places de parcage les plus proches se trouvent au quai de la Veveyse et ses environs, voire au quai Maria-Belgia, distant de deux cent mètres environ. Le recourant dispose pour lui-même de deux places privées, dans la cour intérieure du bâtiment où se trouve son cabinet. Dès lors qu'il agit essentiellement dans l'intérêt de ses patients, et qu'il n'allègue aucun dommage

direct, le recourant n'a pas qualité pour agir (cf. arrêts GE.1996.0086 du 16 avril 1998, relatif à des mesures de circulation concernant le même secteur; GE.2006.0155 du 21 décembre 2006, concernant le bourg de Lutry). Z.\_\_\_\_\_ exploite une pension de famille à la rue 2.\_\_\_\_\_, qui compte vingt-sept chambres occupées par des résidents (à raison des deux tiers) et des personnes de passage, pour le surplus. Le recourant critique la suppression des places de stationnement au quai Maria-Belgia, en se plaignant du désagrément que cela cause à ses hôtes, notamment lorsqu'ils doivent charger et décharger leurs bagages. L'inspection locale a permis de constater que les véhicules peuvent occuper temporairement le trottoir devant la pension, puis repartir pour se remettre à la recherche d'une place de stationnement. Cet inconvénient, réel, ne touche toutefois qu'un effectif réduit de clients. Pour lui-même, Z.\_\_\_\_\_ dispose d'une place de parc privée dans la cour intérieure du bâtiment. L'atteinte qu'il critique est ainsi également médiante et d'une intensité insuffisante pour lui reconnaître la qualité pour agir. Quant à Y.\_\_\_\_\_, elle habite à la rue 3.\_\_\_\_\_, dans la portion septentrionale de cette rue qui n'est pas touchée par les mesures prévues par la décision attaquée, à cent cinquante mètres environ du quai Maria-Belgia. Elle dispose également d'une place de parc privée. Elle se plaint que les personnes utilisant la voiture pour lui rendre visite, notamment en fin de semaine, ne pourront plus stationner sur le quai Maria-Belgia. Cette atteinte concerne des tiers; médiante, elle ne confère pas à la recourante la qualité pour agir. Les recours, relevant de l'action populaire que la loi ne permet pas de faire, sont ainsi tous irrecevables. Supposés recevables, ils seraient mal fondés.

## E. 2

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). 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.

### E. 3

a) Le 13 novembre 1997, le Conseil communal de Vevey a adopté le plan directeur communal (PDCom), approuvé par le Conseil d'Etat le 1<sup>er</sup> avril 1998. La portion de territoire comprise entre la Veveyse, à l'Ouest, la limite du territoire communal, à l'Est, les rives du lac, au Sud, et la voie des chemins de fer, au Nord, forme le secteur n°2 délimité par le PDCom (p. 8 de ce document). Les quais bordant le lac sont classés dans une zone de verdure, de détente et de loisirs (p. 9 et 11). S'agissant des réseaux des déplacements et des espaces publics (ch. 3.3), le PDCom poursuit notamment les objectifs d'«optimiser l'usage des places de stationnement publiques et privées en fonction des besoins réels et de la qualité des espaces publics» (objectif n°41) et de «mettre en œuvre une conception globale du stationnement public et privé au centre et dans les quartiers» (objectif n°42). Selon le programme de réalisation du PDCom, arrêté en janvier 1997, ces objectifs auraient dû être atteints d'ici à 2005. Ils ne l'ont pas été, faute de moyens financiers suffisants, comme l'ont indiqué les représentants de la Municipalité lors de l'audience du 12 novembre 2007. Quoi qu'il en soit, et contrairement à ce que soutient la recourante Y. \_\_\_\_\_, le PDCom, entré en force, s'impose à l'autorité. b) L'élément essentiel du litige est la fermeture du quai Maria-Belgia à la circulation automobile - sous la seule réserve de l'utilisation de leurs véhicules par les riverains. De cette mesure découlent toutes les autres: la suppression des places de parcage existantes le long du quai Maria-Belgia; la fermeture du débouché sur ce quai de la rue des Jardins, de la rue de la Madeleine et du quai de la Veveyse, qui deviennent des impasses; la mise en double sens de ces rues; l'évacuation du trafic provenant de la rue des Jardins et de la rue de la Madeleine, comme jusqu'à présent, par la rue Louis-Meyer, laquelle est maintenue à sens unique. La fermeture du quai Maria-Belgia à la circulation (et, par voie de conséquence, au stationnement) vise à relier les espaces verts existants, offerts aux piétons et aux cyclistes le long de la rive du lac. Sans doute, comme l'ont fait remarquer les recourants, ce lien est déjà assuré par le trottoir. Lors de l'inspection locale, le Tribunal a pu se convaincre de la nécessité d'élargir cette voie au quai Maria-Belgia, eu égard à l'affluence de piétons, de cyclistes et de patineurs à roulettes aux beaux jours à cet endroit. Il y va aussi de l'intérêt public à mettre à l'abri du trafic automobile ce site particulièrement attractif. La mesure contestée répond ainsi aux objectifs du PDCom. c) Les recourants critiquent l'offre insuffisante de stationnement dans le secteur considéré. Selon le rapport Transitec, environ 12'000 véhicules stationnent chaque jour dans le centre-ville de Vevey, dont les trois quarts en surface. Les trois quarts des usagers stationnent pour une durée inférieure à deux heures. La Place de Marché, qui offre 434 places pour un parcage limité à deux heures, attire à elle seule 3'000 véhicules par jour. L'offre de places publiques est saturée le samedi et le mardi (jours de marché); la pression est forte en soirée; la situation des habitants qui ne disposent pas d'une place privée est rendue inconfortable par la saturation des places en début de soirée et le manque de places en journée (rapport Transitec, p. 124). A cet égard, la décision attaquée va accroître la pénurie que dénoncent les recourants, puisque quarante-deux places gratuites existantes seront supprimées, nombre qui ne sera pas compensé par la création de douze places (payantes de surcroît) à la rue de la Madeleine. La Municipalité rétorque à cela que

demeurent disponibles les vingt-deux places de parcage existantes au quai de la Veveyse, ainsi que (et surtout) les 434 places offertes à la Place du Marché. Les recourants répliquent que ces aires de stationnement sont d'ores et déjà prises d'assaut, particulièrement les jours de marché ou lors de manifestations publiques, au point que les habitants du quartier, dont la plupart ne disposent pas d'une place privée, ne savent plus où parquer leurs véhicules. Que les aires existantes soient saturées, à certains moments de la journée ou de la semaine, est fort probable; la Municipalité semble l'admettre, au demeurant. Lors de l'inspection locale, qui a eu lieu un mardi, le Tribunal a pu constater que si les places sises au quai de la Veveyse et au quai Maria-Belgia étaient quasiment toutes occupées, tel n'était pas le cas de la place du Marché, sans parler des parkings payants. Le secteur en question a été, pour une part importante, entièrement rebâti au cours des dernières années, ce qui a entraîné la construction d'aires de stationnement souterraines privées. Comme le rapport imposé est inférieur à une place de stationnement par logement, la demande de places de parcage en surface provient non seulement de personnes extérieures au quartier et à la recherche de places de stationnement gratuites de longue durée, mais également d'habitants ne disposant pas (ou d'insuffisamment) de places privées. Il semble toutefois, comme cela a été relevé lors de l'inspection locale du 12 novembre 2007, que le stock d'autorisations de stationnement réservées aux habitants du quartier (macarons) n'est pas épuisé. Cela confirme que les automobilistes souhaitent disposer de places de stationnement de longue durée, gratuites et sises à proximité du lieu d'habitation ou de travail. Or, un tel droit n'est pas protégé, selon la jurisprudence qui vient d'être rappelée (consid. 2a). En outre, l'objectif de réduire la circulation automobile au centre-ville répond à un intérêt public prépondérant, lié à la protection du site et à la lutte contre la pollution sonore et de l'air. Comme le Tribunal a pu s'en rendre compte lors de l'inspection locale, les places actuellement offertes au quai de la Veveyse, au quai Maria-Belgia et à la rue de la Madeleine sont occupées, dans une mesure importante, par des véhicules stationnant à la journée. Cet effet «ventouse» accroît l'immobilisation des places offertes; il pourrait être utilement réduit si la Municipalité envisageait de limiter le stationnement autorisé au quai de la Veveyse et à la rue de la Madeleine pour une période inférieure à celle prévue (soit cinq heures). Une telle modification permettrait d'augmenter le taux de rotation des places offertes, dans une mesure sensible. d) Lors de l'audience du 12 novembre 2007, ont été évoquées les mesures que la Municipalité entend prendre pour accroître l'offre de places de parcage public au centre-ville. Deux projets ont été mentionnés dans ce contexte: celui du secteur Nord de la gare (pour 300 places environ) et celui de la création d'une aire de stationnement souterraine sous la place du Marché (pour 420 places environ). Si le premier de ces projets peut sembler en bonne voie, le second se heurte à des obstacles plus importants (au point d'être qualifié de «serpent de mer» par les représentants de la Municipalité lors de l'audience du 12 novembre 2007). Sans doute le rapport Transitec prévoit-il d'offrir des places de stationnement de courte durée à la rue de la Madeleine, à la rue des Jardins et au quai Maria-Belgia, ainsi que de créer des places réservées aux habitants, le long de la rue Louis-Meyer. Mais cette étude, centrée sur le caractère réalisable ou non de la création d'un parking souterrain à la Place du Marché, ne prend pas en compte les autres objectifs de la planification, notamment ceux liés à la réalisation du PDCom. En outre, hormis la fermeture du quai Maria-Belgia à la circulation, elle ne contredit pas les autres mesures litigieuses. De toute manière, la Municipalité resterait libre de modifier le dispositif adopté conformément aux décisions attaquées, selon que le projet de création d'un parking souterrain à la Place du Marché devait se concrétiser, à moyen ou à long terme.

#### **E. 4**

Pour les recourants, la mise à double sens de la rue des Jardins et de la rue de la Madeleine serait dangereuse, notamment à raison de la présence des enfants fréquentant les écoles voisines. L'argument n'est pas dénué de poids. Lors de l'inspection locale, le Tribunal a pu constater que la rue des Jardins présente actuellement quasiment les traits d'une zone de rencontre. Elle forme un espace intégré aux bâtiments récemment construits, notamment pour le jeu des enfants. La mise à double sens de cette rue, rendue nécessaire pour l'accès aux aires de stationnement privées souterraines, exigera des adaptations, qui semblent réalisables. Quant à la création d'un trottoir du côté Est de la rue, le long duquel seraient stationnés les véhicules, elle laisse une place réduite, mais suffisante, à la circulation à deux sens sur la chaussée.

#### **E. 5**

Les recours doivent ainsi être rejetés, en tant qu'ils sont recevables. Les frais en sont mis à la charge des recourants, lesquels devront verser une indemnité en faveur de la Municipalité, qui est intervenue par l'entremise d'un mandataire (art. 55 LJPA).

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