

VD_OMNI GE.2021.0068 vom 21. Februar 2022

VD Tribunal cantonal, 2022-02-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2021.0068

FR: VD_OMNI GE.2021.0068 du 21 février 2022

IT: VD_OMNI GE.2021.0068 del 21 febbraio 2022

Regeste

A. _____ à O. _____ /Municipalité d'Yvonand, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR | Signalisation routière. Recours de riverains contre l'instauration, respectivement le recul, d'un sens unique et l'imposition d'un parcage contre paiement. Question de la qualité pour recourir laissée indécise (c. 1). Ces mesures se limitent à réglementer des aménagements existants par une signalisation routière. Elles ne préjugent pas de la licéité du tronçon routier et des stationnements en cause et ne relèvent pas d'une procédure de planification ou de construction (c. 5b). Le principe du sens unique et celui du parcage contre paiement ont été instaurés par une décision antérieure en force; le recours est donc irrecevable sous cet angle (c. 6a et 7a). Le recul du sens unique permet de manière proportionnée d'assurer la sécurité et de faciliter la circulation dans le secteur (c. 6b). La décision attaquée n'est pas davantage contraire à la LCR ou à la législation sur les impôts communaux s'agissant du tarif de parcètre (c. 7b).

Erwägungen

E. 1

En liminaire, il convient de constater que les recourants ne contestent pas les mesures prises sur les parkings du secteur urbanisé. Seules font l'objet du litige les mesures relatives au sens unique de l'avenue des Pins ainsi qu'aux parkings du secteur lacustre (Forêt, Hiver, Temporaire, Goncerut, STEP).

E. 2

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36), les recours sont intervenus en temps utile. Ils respectent au surplus les conditions formelles énoncées notamment à l'art. 79 LPA-VD (applicable par renvoi de l'art. 99 LPA-VD). S'agissant de la qualité pour agir (art. 75 LPA-VD), les recourants sont riverains de l'avenue des Pins. Il n'est toutefois pas certain que cette seule situation leur confère la qualité pour recourir contre les mesures prises sur cette avenue ou sur des surfaces proches de celle-ci (sens unique et parcage), dès lors qu'ils doivent en outre démontrer qu'ils subissent des inconvénients sensibles en lien avec la restriction contestée (cf. ATF 136 II 539 consid. 1.1 ; TF 1A_73/2004 du 6 juillet 2004 consid. 2.2; au niveau cantonal, cf. CDAP GE.2020.0223 du 16 juin 2021 consid. 1c; GE.2020.0017 du 26 mai 2021 consid. 1b et les références citées). Leur qualité pour recourir apparaît encore plus douteuse en ce qui concerne les secteurs plus éloignés de l'avenue des Pins, tels que les parkings Goncerut et STEP. La question souffre néanmoins de rester indécise, les recours devant de toute façon être écartés.

E. 3

Les recourants requièrent une inspection locale ainsi que la production du plan d'affectation relatif au secteur des Plages ou de tout autre plan susceptible de faire état des aménagements routiers adoptés et approuvés dans ce secteur. a) Le droit d'être entendu garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) comprend en particulier le droit pour le justiciable de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre. Cette garantie constitutionnelle n'empêche pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (cf. ATF 145 I 167 consid. 4.1; TF 8C_743/2020 du 30 juin 2021 consid. 5.2.1 et les références). b) En l'espèce, le dossier est suffisamment complet pour permettre à la Cour de céans de statuer en toute connaissance de cause. Il apparaît donc superflu de d'ordonner des mesures complémentaires d'instruction .

E. 4

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.

E. 5

Tant qu'elles ne sont pas nécessaires pour régler la circulation des véhicules automobiles et des cycles, les mesures concernant les autres catégories de véhicules ou les autres usagers de la route sont déterminées par le droit cantonal.

E. 6

Les recourants discutent du sens unique instauré sur l'avenue des Pins. a) Par décision du 8 juin 2020, la DGMR a instauré un sens unique ouest-est sur toute l'avenue des Pins, conformément au plan du 27 mai 2020. La décision précise expressément, sous la rubrique "Remarque", qu'il s'agit d'une "mesure annuelle d'avril à septembre". La DGMR a exposé que l'avenue des Pins présentait une configuration très étroite. Le gabarit de la chaussée n'était pas adapté à une circulation dense et dans les deux sens pendant ces périodes estivales. Le parcage de nombreux véhicules sur les côtés rendait de surcroît très difficiles, voire impossibles, les manœuvres et le passage de véhicules de dimensions plus importantes, tels que ceux des services de secours. L'instauration d'un sens unique sur l'avenue des Pins permettait ainsi de faciliter la circulation et les manœuvres sur ces rues très étroites et très fréquentées, notamment durant la belle saison. Les recourants soutiennent en vain que cette décision aurait une validité limitée à l'année 2020. Rien ne permet une telle appréciation. En particulier, ce prononcé ne mentionne pas, contrairement à celui de l'année précédente, qu'il s'agirait d'une mesure temporaire ou expérimentale. Le fait qu'il puisse être nécessaire de préciser chaque année les dates exactes de début et fin à

l'intérieur de la période prédéfinie d'avril à septembre n'y change rien. Par conséquent, la décision de la DGMR du 8 juin 2020 instaurant un sens unique sur l'avenue des Pins d'avril à septembre, selon le trajet figurant sur le plan du 27 mai 2020, constitue une mesure définitive, destinée à déployer ses effets non pas seulement en 2020, mais chaque année, d'avril à septembre. Cette décision, qui n'est pas frappée de nullité absolue (cf. consid. 5 supra), n'a pas été attaquée, de sorte qu'elle est entrée en force et exécutoire. Le recours est par conséquent irrecevable en tant qu'il conteste l'instauration, à titre définitif, du sens unique en cause. b) En revanche, la décision attaquée de la DGMR du 3 mars 2021 prononce un élément nouveau, à savoir le déplacement du sens unique tel que figuré sur les plans du 26 février 2021, respectivement le recul de 100 m du début de cette mesure. Le recours est ainsi recevable - dans la mesure où les recourants disposeraient de la qualité pour recourir - en tant qu'il est dirigé contre ce déplacement. Il sied dès lors d'examiner si celui-ci est justifié. aa) La municipalité a indiqué que le camping de la Menthue, situé le long du chemin de la Plage, ouvert d'avril à septembre, disposait d'un parking de 130 places, alors qu'il enregistrait 200 véhicules en haute saison, lorsqu'il était complet. Les 70 véhicules excédentaires utilisaient ainsi les places publiques de l'avenue des Pins, principalement le parking Hiver. Jusqu'au printemps 2018, ces véhicules excédentaires - ainsi que les véhicules des visiteurs de la plage - pouvaient rejoindre les places publiques de l'avenue des Pins par un bref parcours suivant le chemin de la Plage puis, sur quelque 100 m vers l'ouest, l'avenue des Pins. En été 2019 et en été 2020, l'entier de l'avenue des Pins avait été mise en sens unique ouest-est, de sorte que les véhicules excédentaires devaient parcourir une boucle importante (2,6 km) et fréquentée avant d'atteindre le parking Hiver. La municipalité avait ainsi considéré qu'il était judicieux, dans ce contexte, de reculer le début du sens unique sur le tronçon de 100 m précité, afin de permettre aux véhicules, comme auparavant, de gagner directement le parking Hiver. La DGMR a confirmé que le déplacement du panneau "sens unique" était motivé par une logique des accès (favoriser l'accès direct aux places de stationnement pour les résidents du camping) et par le souhait de limiter les déplacements motorisés, notamment sur l'avenue des Pins. bb) Les recourants ont développé leurs griefs sur le principe même du sens unique, respectivement la direction de celui-ci. Comme exposé ci-dessus, ces éléments ont toutefois déjà été adoptés avec force de chose décidée. Or, au vu des explications des autorités, on ne discerne pas en quoi cette mesure de déplacement ne répondrait pas, de manière proportionnée (cf. notamment art. 107 al. 5 OSR), aux objectifs prévus par l'art. 3 al. 4 LCR à savoir en particulier protéger les habitants, assurer la sécurité et faciliter la circulation routière dans le secteur. Au demeurant, elle apparaît favorable aux recourants, dès lors qu'elle supprime une partie non négligeable du trafic de l'avenue des Pins, le long de leurs parcelles. Dans ces conditions, le recours doit être rejeté en tant qu'il conteste le recul du début du sens unique prononcé par décision du 3 mars 2021.

E. 7

Les recourants remettent en cause le parcage payant instauré sur les parkings de la zone lacustre. Dite zone comporte les parkings du secteur des Pins pour 650 places (Forêt, Hiver, Temporaire) et les parkings du secteur Goncerut pour 168 places (Goncerut, STEP) (cf. let. A supra). a) A l'instar de la mise en sens unique précitée, le principe du parcage contre paiement sur les parkings de la zone lacustre a été décidé le 8 juin 2020 par la DGMR au titre de "mesure annuelle d'avril à septembre". Pour les mêmes motifs que ceux exposés au consid. 6 supra, il s'agit d'une mesure définitive, déployant ses effets non seulement pour 2020, mais encore pour les années à venir. Cette décision étant entrée en

force et exécutoire, le recours est irrecevable dans la mesure où il contesterait le principe du parage contre paiement desdits parkings d'avril à septembre. b) Cela étant, par la décision attaquée du 3 mars 2021, la DGMR fixe nouvellement les conditions du paiement, à savoir sept jours sur sept de 8h00 à 18h00, excepté pour les détenteurs de macaron des zones concernées. Il ressort également du dossier que le tarif a été arrêté à 1 fr. par heure, au maximum à 5 fr. pour 24 heures. aa) Les recourants contestent le tarif adopté. Ils relèvent qu'il ressort des préavis de la municipalité que l'autorité communale tablerait sur un bénéfice annuel de presque 200'000 fr. L'intérêt de la commune à couvrir les frais engendrés par le tourisme du bord du lac laisserait ainsi place à une manière de récolter des bénéfices conséquents, sans contrepartie. Aux yeux des recourants, le tarif pratiqué violerait l'art. 82 al. 3 Cst., selon lequel l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. Il ne serait pas davantage conforme à la loi du 5 décembre 1956 sur les impôts communaux (LCom; BLV 650.11). De manière semble-t-il contradictoire, les recourants affirment que le tarif de 5 fr. la journée serait trop modeste pour avoir un effet incitatif. En effet, il n'encouragerait pas les touristes à stationner au camping VD8 de 2500 places situé à Cheseaux-Noréaz (qui prévoirait selon les recourants une taxe bien supérieure, de 15 fr. la journée), ni à prendre le train. A ce dernier égard, les recourants dénoncent une absence de réflexion quant à l'usage des transports publics ou à la mobilité douce. bb) Selon l'art. 82 al. 3 Cst., l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. Ce principe de la gratuité ne vaut toutefois que pour l'usage commun des routes, c'est-à-dire la circulation proprement dite et le stationnement de courte durée. La jurisprudence concernant l'admissibilité de taxes de stationnement distingue en effet entre le stationnement de courte et de plus longue durée (à partir de 30 minutes dans les zones urbaines selon l'ATF 122 I 279 consid. 2e). Qualifié d'usage commun, le premier tombe sous le coup de l'art. 82 Cst., à la différence du stationnement de plus longue durée, qui relève lui de l'usage commun accru et n'est plus régi par cette disposition constitutionnelle (ATF 122 I 279 consid. 2b; 112 Ia 39 consid. 1b et 2c). En l'occurrence, les véhicules peuvent stationner sur les places litigieuses jusqu'à 24 heures. Il s'agit ainsi d'un stationnement de longue durée, relevant de l'usage commun accru, échappant à la gratuité imposée par l'art. 82 al. 3 Cst. Il peut ainsi donner lieu à la perception de taxes d'utilisation ou d'orientation. cc) Les taxes d'utilisation constituent des contributions causales. Elles ne peuvent en principe être prélevées que lorsqu'une prestation effective est fournie par la collectivité publique. Elles représentent la contrepartie à cette prestation (ATF 143 I 220 consid. 4.2). Selon le principe de la couverture des frais, le produit global des contributions ne doit pas dépasser, ou seulement de très peu, l'ensemble des coûts engendrés par la branche ou subdivision concernée de l'administration, y compris, dans une mesure appropriée, les provisions, les amortissements et les réserves (ATF 143 I 220 consid. 5.2.1; 126 I 180 consid. 3a/aa p. 188 et les références citées). Quant au principe d'équivalence - qui est l'expression du principe de la proportionnalité en matière de contributions publiques - il implique que le montant de la contribution soit en rapport avec la valeur objective de la prestation fournie et reste dans des limites raisonnables (ATF 143 I 220 consid. 5.2.2; 139 I 138 consid. 3.2 p. 141 et les références citées). Les taxes d'utilisation du domaine public n'obéissent pas entièrement aux principes d'équivalence et de couverture des frais, car il ne s'agit pas de contributions dépendant des coûts et/ou leur valeur ne peut être chiffrée (FI.2020.0032 du 34 juin 2021 consid. 2 et les références citées). Une taxe de parcètre autorisant un usage accru du domaine public peut procurer un excédent à la collectivité publique et se rapproche, sur ce point, de l'impôt (ATF 100 Ia 131 consid. 6c, confirmé dans ATF 104 Ia 113 consid. 3; TF 2C_609/2010 du 18 juin 2011

consid. 3.2). dd) L'obligation de paiement, qui ne peut plus être remise en cause, permet de gérer le stationnement, de limiter l'utilisation abusive des places publiques et, le long de l'avenue des Pins, d'accroître la sécurité. Le tarif adopté constitue une taxe d'utilisation et représente une contre-prestation à l'usage accru du domaine public. Le montant de 1 fr. par heure, respectivement de 5 fr. pour 24 heures, n'apparaît pas trop élevé au vu de la contreprestation accordée, soit l'usage accru du domaine public pendant toute une journée, durant la saison estivale lorsque la fréquentation est maximale. Il doit en outre être mis en rapport avec le tarif pratiqué dans la localité (parkings de la Gare et du Pré de l'Hôtel de Ville), s'élevant à 8 fr. pour 24 heures. Il n'est pas davantage excessivement modique, comme le soutiennent également les recourants, dès lors qu'on ne voit pas en quoi il attirerait les utilisateurs d'un parking situé sur une autre commune, à plus d'un kilomètre, sans compter qu'à dire de la municipalité les tarifs seraient en réalité comparables. Enfin, s'il est exact qu'à vue humaine, l'ensemble des parkings payants de la commune devraient générer un revenu annuel de l'ordre de 212'000 fr., ce montant servira à financer l'installation des horodateurs (par 133'000 fr. de frais fixes) puis leur gestion annuelle et, pour l'excédent, à couvrir une partie des frais engendrés par le tourisme estival. Au demeurant, cet excédent ne constitue pas un but qu'auraient délibérément poursuivi les autorités, mais la conséquence d'un tarif adopté pour d'autres motifs, déjà exposés, liés aux conditions de circulation locales. Rien n'indique par conséquent que la décision serait contraire à la LCR ou à la LICom. Le recours doit donc également être rejeté sous cet angle, encore une fois dans la mesure où les recourants seraient habilités à recourir.

E. 8

Vu ce qui précède, le recours doit être déclaré irrecevable dans la mesure où il est dirigé contre la décision de la DGMR du 8 juin 2020. Il doit être rejeté, en tant que recevable, dans la mesure où il est dirigé contre les décisions de la DGMR du 3 mars 2021, ces décisions devant être confirmées. Succombant, les recourants doivent assumer un émolument judiciaire. Des dépens en faveur de la municipalité doivent en outre être mis à leur charge.

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