

# VD\_OMNI GE.2024.0181 vom 22. April 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-04-22, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2024.0181](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2024.0181)

FR: VD\_OMNI GE.2024.0181 du 22 avril 2025

IT: VD\_OMNI GE.2024.0181 del 22 aprile 2025

## Regeste

A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_ /Département de la culture, des infrastructures et des ressources, Municipalité d'Epalinges | Recours contre une mesure de signalisation routière consistant à supprimer 34 places de stationnement le long d'une route et à créer au niveau de la terminaison de cette route un parking public de 28 places. Question de la qualité pour recourir, douteuse, laissée ouverte. Rejet du grief de violation de l'art. 13 LRou, les mesures de signalisation litigieuses n'étant pas assimilables à une projet de construction. Pas de violation du principe de coordination de l'art. 25a LAT, cette disposition n'étant pas applicable à une procédure de signalisation routière régie par la LCR. Pas non plus de violation du principe de proportionnalité, les mesures litigieuses devant permettre d'améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons, 6 places de parc seulement n'étant pas relocalisées mais définitivement supprimées et de nombreuses autres possibilités de stationnement existant dans le quartier. Rejet du grief de violation de la liberté économique. Pour autant que recevable, rejet du recours.

## Erwägungen

### E. 1

let. c LTF); il convient d'appliquer ce critère en tenant compte de la jurisprudence du Tribunal fédéral dans le cadre du recours en matière de droit public (principe de l'unité de la procédure, v. art. 111 al. 1 LTF; CDAP GE.2024.0223 du 30 octobre 2024 consid. 1b; GE.2024.0193 du 11 octobre 2024 consid. 1a et la référence). Selon la jurisprudence, l'intérêt digne de protection au sens des dispositions évoquées ci-dessus consiste dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait au recourant en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée lui occasionnerait. Cet intérêt doit être direct et concret; le recourant doit se trouver dans une relation spéciale, étroite et digne d'être prise en considération avec l'objet de la contestation; il doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général, de manière à exclure l'action populaire (ATF 144 I 43 consid. 2.1; 139 II 499 consid. 2.2; 137 II 30 consid. 2.2.3). Cela signifie que le recours d'un particulier formé dans l'intérêt d'un tiers ou dans l'intérêt général est exclu (CDAP GE.2024.0223 du 30 octobre 2024 consid. 1b; GE.2024.0193 du 11 octobre 2024 consid. 1a; GE.2021.0113 du 15 juin 2023 consid. 1a; GE.2020.0226 du 30 mars 2021 consid. 1b et les références). En matière de signalisation routière, la qualité pour recourir est reconnue aux riverains (qu'ils soient propriétaires ou locataires) ainsi qu'à toute personne qui utilise plus ou moins régulièrement la route concernée (tels que résidents des environs ou encore pendulaires), dans la mesure où ils subissent des inconvénients sensibles en lien avec la restriction contestée. Tel peut notamment être le cas si l'accès est rendu plus difficile

(notamment ATF 136 II 539 consid. 1; TF 1C\_110/2020 du 26 novembre 2020). Des restrictions du stationnement ou la suppression de places de parc publiques peuvent également constituer une atteinte spécifique, quand elles empêchent l'utilisation d'un immeuble ou la rendent sensiblement plus difficile pour les riverains propriétaires ou la clientèle (TF 2A.115/2007 du 14 août 2007 consid. 3; 2A.70/2007 du 9 novembre 2007 consid. 2.2, v. aussi CDAP GE.2024.0223 du 30 octobre 2024 consid. 1b; GE.2024.0193 du 11 octobre 2024 consid. 1a; GE.2021.0113 du 15 juin 2023 consid. 1b; GE.2020.0226 du 30 mars 2021 consid. 1c in fine ). c) En l'espèce, les recourantes font valoir que la majorité des places de stationnement dont la suppression est prévue se trouvent à proximité immédiate de la parcelle n o \*\*\*\*\* et sont utilisées par les habitants des immeubles situés sur cette parcelle et par la clientèle de C.\_\_\_\_\_. Elles soutiennent qu'elles seraient ainsi particulièrement touchées par la suppression de ces places, qui aurait un effet sur l'accessibilité à la parcelle et sur la fréquentation de C.\_\_\_\_\_, avec pour conséquence un impact économique pour elles. Elles estiment avoir un intérêt à recourir contre la décision litigieuse, ce d'autant que cette décision s'inscrit dans un projet plus vaste de modification de la Route de la Croix-Blanche, aussi susceptible de leur causer un préjudice. d) Il résulte de la décision contestée et du dossier que les 34 cases de stationnement qui seront supprimées le long de la Route de la Croix-Blanche seront en majeure partie compensées avec l'aménagement, au niveau de la terminaison nord-est de cette route, d'un parking public comprenant 28 places de parc. Seules 6 places de stationnement disparaîtront donc définitivement. A cela s'ajoute que le parking public prévu sur les parcelles n os 532 et 590 ne se trouvera pas à plus 300 mètres des bâtiments situés sur la parcelle n o \*\*\*\*\* et de C.\_\_\_\_\_, soit à une distance qui peut être parcourue en quelques minutes à pied. Il existe de surcroît de nombreuses autres possibilités de stationnement à proximité, notamment sur le parking extérieur du centre commercial situé au nord de la Place de la Croix-Blanche ainsi que le long des Chemins de l'Eglise et de Mon-Repos au sud-est de la parcelle n o \*\*\*\*\* (v. notamment plan du secteur de la Croix-Blanche sur lequel figure l'offre de stationnement après réalisation du projet, annexe 3 produite par la municipalité le 13 juin 2024; préavis n o 06/2024 de la municipalité du 4 décembre 2023, p. 9). Dans ces circonstances, eu égard notamment au nombre limité de places de parc qui seront supprimées sans être compensées et à l'offre en cases de stationnement qui subsistera dans le quartier, il est douteux que l'accès à la parcelle n o \*\*\*\*\* soit rendu sensiblement plus difficile pour les habitants et la clientèle de C.\_\_\_\_\_ par les mesures litigieuses et, partant, que les recourantes se trouvent significativement plus touchées par ces mesures que d'autres personnes souhaitant stationner dans le quartier ou que d'autres commerces ou établissements des alentours. La question de la qualité pour recourir peut toutefois demeurer indéterminée, vu le sort à réserver aux griefs sur le fond.

## **E. 2**

a) Les recourantes sollicitent, à titre de mesure d'instruction, la tenue d'une inspection locale destinée à faire constater que les places de parc dont la suppression est prévue sont situées à proximité de la parcelle n o \*\*\*\*\* et que leur disparition va limiter l'accès aux immeubles situés sur ce bien-fonds pour les habitants et la clientèle de C.\_\_\_\_\_. b) Les parties participent à l'administration des preuves (art. 34 al. 1 LPA-VD). A ce titre, elles peuvent notamment présenter des offres de preuve au plus tard jusqu'à la clôture de l'instruction (art. 34 al. 2 let. d LPA-VD). L'autorité n'est toutefois pas liée par les offres de preuves formulées par les parties (art. 28 al. 2 LPA-VD). Elle doit examiner les allégués de fait et de droit et administrer les preuves requises, si ces moyens n'apparaissent pas

d'emblée dénués de pertinence (art. 34 al. 3 LPA-VD). Ces exigences découlent du droit d'être entendu. Le droit d'être entendu, tel qu'il est garanti notamment par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) comprend notamment le droit pour l'intéressé de produire des preuves, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes et 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 (ATF 142 II 218 consid. 2.3; 142 III 48 consid. 4.1.1). Le droit d'être entendu n'empêche toutefois pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former 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 que ces dernières ne pourraient pas l'amener à modifier son opinion (ATF 145 I 167 consid. 4.1; 140 I 285 consid. 6.3.1; 140 I 68 consid. 9.6.1; 134 I 140 consid. 5.3). c) En l'occurrence, la Cour de céans s'estime suffisamment renseignée par les dossiers produits par les autorités intimée et concernée, principalement par le plan établi pour publication selon l'art. 107 OSR daté du 4 avril 2024, ainsi que par le plan du secteur de la Croix-Blanche produit par la municipalité le 13 juin 2024, sur lequel est figurée l'offre en stationnement après réalisation du projet de requalification du plat de la Croix-Blanche. Ces éléments permettent d'apprécier pleinement l'impact des mesures de signalisation routière litigieuses sur les recourantes. Pour le surplus, les lieux peuvent également être observés sur les images disponibles sur les sites internet de l'Etat de Vaud (Guichet cartographique cantonal, consultable à l'adresse <https://www.geo.vd.ch>) et de Google Maps (notamment Street View), qui constituent des faits notoires (TF 1C\_593/2020 du 12 mai 2021 consid. 2.1). La réquisition des recourantes tendant à la mise en œuvre d'une inspection locale, qui n'apparaît pas nécessaire ni de nature à influencer le sort de la cause, comme cela résulte d'ailleurs des motifs qui suivent, est en conséquence rejetée par appréciation anticipée des preuves.

### **E. 3**

Le litige porte en l'occurrence exclusivement sur la décision du DCIRH en matière de signalisation routière publiée dans la FAO du 16 avril 2024, spécifiquement la suppression de cases autorisant le parcage avec disque de stationnement en bordure de la Route de la Croix-Blanche. Il convient partant de rappeler les règles applicables en matière de signalisation routière. a) D'après l'art. 3 LCR, la souveraineté cantonale sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral (al. 1). Les cantons sont compétents 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). La circulation des véhicules automobiles et des cycles peut être interdite complètement ou restreinte temporairement sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit (al. 3). 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 (al. 4). Par ailleurs, selon l'art. 104 al. 2 OSR, les cantons peuvent déléguer aux communes les tâches concernant la signalisation mais ils sont tenus d'exercer une surveillance (v. aussi art. 105 al. 1 OSR). En application de l'art. 107 al. 1 OSR, il incombe à l'autorité (à savoir celle qui est compétente selon le droit cantonal pour

ordonner la mise en place ou la suppression des signaux et des marques ; v. art. 1 al. 2 OSR) d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3 al. 3 et 4 LCR) indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription (let. a) et celles relatives aux cases de stationnement indiquées exclusivement par une marque (let. b). Dans le canton de Vaud, l'art. 4 al. 1 de la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR; BLV 741.01) prévoit que le département en charge des routes est compétent en matière de signalisation routière (al. 1). Pour la signalisation à l'intérieur des localités, il peut déléguer sa compétence aux municipalités ou à certaines d'entre elles; il peut limiter cette délégation à certaines catégories de signaux ou de marques et à certains tronçons de route. En l'absence d'une telle délégation, la municipalité est préalablement consultée (al. 2; v. également art. 22 du règlement d'application du 2 novembre 1977 de la LVCR [RLVCR; BLV 741.01.1]). La Municipalité d'Epalinges ne dispose pas d'une telle délégation de compétence. b) Il résulte en outre de l'art. 1 du règlement du 7 février 1979 sur la signalisation routière (RVSR; BLV 741.01.2) que les décisions instituant des prescriptions ou limitations spéciales de circulation, dont la publication est obligatoire en vertu de l'OSR, sont publiées, avec mention du droit et du délai de recours, dans la FAO. Selon la jurisprudence, ni le droit cantonal ni le droit fédéral ne prévoient que les mesures de réglementation du trafic - qu'elles soient fondées sur l'art. 3 al. 3 LCR ou sur l'art. 3 al. 4 LCR - devraient être soumises à une enquête publique, à l'instar des plans d'affectation ou des permis de construire; de même, aucune disposition légale spéciale n'impose à la municipalité de donner aux propriétaires et locataires riverains des voies publiques concernées l'occasion de se déterminer préalablement à propos de telles mesures (CDAP GE.2024.0223 du 30 octobre 2024 consid. 3; GE.2021.0113 du 15 juin 2023 consid. 3c; GE.2019.0067 du 23 juin 2020 consid.4c et la référence).

#### **E. 4**

a) Dans un grief d'ordre formel, qu'il convient d'examiner en premier lieu, les recourantes se plaignent d'une violation de leur droit d'être entendues, garanti par les art. 27 al. 2 de la Constitution du Canton de Vaud du 14 avril 2023 (Cst-VD; BLV 101.01) et 29 al. 2 de la Constitution fédérale. Elles font valoir que la décision attaquée ne contient aucune motivation, de sorte qu'elles ignorent les raisons ayant conduit l'autorité intimée à supprimer 34 places de parc en bordure de la Route de la Croix-Blanche. Cette décision devrait donc être annulée. b) Le droit d'être entendu, tel qu'il est garanti à l'art. 29 al. 2 Cst, implique pour l'autorité l'obligation de motiver sa décision. Cette obligation est remplie lorsque la personne intéressée est en mesure d'en apprécier la portée et de la déférer à une instance supérieure en pleine connaissance de cause et que l'autorité de recours peut exercer son contrôle. La motivation d'une décision est suffisante lorsque l'autorité mentionne au moins brièvement les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé son raisonnement. Elle n'a pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut au contraire se limiter à ceux qui, sans arbitraire, peuvent être tenus pour pertinents (ATF 143 III 65 consid. 5.2; 142 II 154 consid. 4.2; 141 V 557 consid. 3.2.1; 138 I 232 consid. 5.1). La motivation peut par ailleurs être implicite et résulter des différents considérants de la décision (ATF 143 III 65 consid. 5.2; 142 II 154 consid. 4.2; 141 V 557 consid. 3.2.1). La violation du droit d'être entendu peut être réparée lorsque la partie lésée a la possibilité de s'exprimer devant une autorité de recours jouissant d'un plein pouvoir d'examen (ATF 142 II 218 consid. 2.8.1; 135 I 279 consid. 2.6.1; 133 I 201 consid. 2.2). Une telle réparation doit toutefois rester l'exception et n'est admissible, en

principe, que dans l'hypothèse d'une atteinte qui n'est pas particulièrement grave aux droits procéduraux de la partie lésée. Une réparation de la violation du droit d'être entendu peut aussi se justifier, même en présence d'un vice grave, lorsque le renvoi constituerait une vaine formalité et aboutirait à un allongement inutile de la procédure, ce qui serait incompatible avec l'intérêt de la partie concernée à ce que sa cause soit tranchée dans un délai raisonnable (ATF 142 II 218 consid. 2.8.1; ATF 137 I 195 consid. 2.3.2; ATF 136 V 117 consid. 4.2.2.2; ATF 133 I 201 consid. 2.2). c) En l'occurrence, l'autorité intimée a suivi la procédure applicable; elle n'avait en particulier pas à donner aux recourantes l'occasion de s'exprimer sur les mesures envisagées (v. supra consid. 3b). Le dossier était par ailleurs disponible à la consultation avant l'échéance du délai de recours et les recourantes avaient en conséquence la possibilité de se renseigner sur les raisons ayant conduit l'autorité intimée à prendre la décision attaquée. A cela s'ajoute que les mesures de signalisation routière litigieuses s'inscrivent dans le contexte plus vaste du projet de réaménagement du secteur de la Croix-Blanche, dans le cadre duquel des informations détaillées relatives à ce projet de réaménagement du centre d'Epalinges ont été fournies par les autorités sur le site internet de la commune. Le projet a de surcroît été présenté et expliqué à la population et aux commerçants de cette localité à l'occasion de plusieurs séances d'information. Les administrateurs de la recourante 1 ont par ailleurs participé à une réunion concernant \*\*\*\*\*, lors de laquelle des renseignements au sujet du projet de requalification de la Croix-Blanche ont été donnés, en particulier concernant la volonté de réduire la vitesse et de supprimer les places en zone bleue le long de la route pour les relocaliser sur l'ancien terminus de la ligne de bus, afin de pacifier la circulation et d'améliorer la qualité de l'espace public (v. annexe 1 produite par la municipalité le 13 juin 2024; v. aussi site internet de la Commune sous les rubriques Administration communale / Service de l'urbanisme, architecture et énergie / Urbanisme et aménagement du territoire / Requalification du centre de la Croix-Blanche). Dans ces circonstances, les recourantes n'ignoraient pas que la suppression de 34 cases de stationnement en bordure de la route de la Croix-Blanche s'inscrit dans le cadre plus large du réaménagement du centre de la localité, dont l'objectif est de valoriser l'espace public et d'améliorer la sécurité. Il résulte au surplus de leurs actes et des griefs qu'elles soulèvent qu'elles ont été en mesure d'apprécier correctement la portée de la décision litigieuse et de la contester en pleine connaissance de cause, compte tenu des éléments dont elles avaient connaissance. Il n'apparaît donc pas que leur droit d'être entendues ait été violé.

## **E. 5**

a) Sur le fond, les recourantes se plaignent d'une violation de l'art. 13 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou; BLV 725.01). Elles font valoir que la décision litigieuse s'inscrit dans le cadre du projet routier plus vaste de requalification du plat de la Croix-Blanche, qui va bien au-delà d'une simple modification de la signalisation routière, puisqu'il prévoit notamment l'aménagement d'une large place surélevée avec du mobilier urbain entre le bâtiment de l'administration communale et la parcelle n° \*\*\*\*\*. Elles estiment en conséquence que la suppression de places de stationnement contenue dans la décision attaquée aurait dû faire l'objet d'une procédure de planification au sens de l'art. 13 al. 3 LRou ou à tout le moins respecter la procédure de permis de construire de l'art. 13 al. 2 LRou. b) La LRou régit tout ce qui a trait à la construction, à l'entretien ou à l'utilisation des routes ouvertes au public et qui font partie du domaine public, cantonal ou communal (art. 1 al. 1 LRou). En règle générale, la route comprend, outre la chaussée proprement dite, les trottoirs, les accotements, les pistes cyclables, les talus, les murs qui ne font pas partie de

la propriété privée, les ouvrages de protection anti-bruit, les places rattachées au domaine public, les aires de repos, de ravitaillement ou de stationnement, les baies d'arrêts des transports publics, ainsi que toutes les installations accessoires nécessaires à son entretien ou son exploitation (art. 2 al. 1 LRou). D'après l'art. 11 LRou, tout projet de construction de route comporte le tracé et les ouvrages nécessaires, notamment les points d'accès et de croisements ainsi que les raccordements aux routes existantes. La procédure à suivre est réglée à l'art. 13 LRou, libellé comme il suit: "1 Les projets de construction sont mis à l'enquête publique durant trente jours dans la ou les communes territoriales intéressées. 2 Les projets de réaménagement de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant sont mis à l'enquête durant 30 jours. Ils font l'objet d'un permis de construire. 3 Pour les plans communaux, l'autorité d'adoption est le conseil général ou communal. Les articles 34 et 38 à 45 LATC sont applicables par analogie. [...]" Sur le principe, les projets de construction de route sont régis, selon l'art. 13 al. 3 LRou, par une procédure dite de "plans routiers communaux", calquée sur celle qui conduit à l'adoption des plans d'affectation au sens des art. 34 ss de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; BLV 700.11). La procédure de plans routiers communaux implique ainsi une enquête publique (art. 13 al. 1 LRou et 38 LATC), puis l'adoption du plan communal par le conseil général ou communal (art. 42 LATC), et l'approbation du département (art. 43 LATC; CDAP AC.2023.0445 du 29 avril 2024 consid. 2b/aa et la référence; AC.2022.0207, AC.2022.0217 du 6 février 2024 consid. 3a et les références). A titre dérogatoire, les projets d'ouvrages routiers peuvent suivre, selon l'art. 13 al. 2 LRou, une procédure simplifiée dite de "permis de construire", réservée aux projets de réaménagement de peu d'importance réalisés "dans le gabarit existant". Cette procédure équivaut à la procédure d'autorisation de construire au sens des art. 103 ss LATC, comportant une enquête publique (art. 13 al. 1 LRou et 109 al. 1 LATC), puis une décision rendue par la municipalité statuant sur les oppositions et délivrant, ou refusant, le permis de construire (art. 114 ss LATC; CDAP AC.2023.0445 du 29 avril 2024 consid. 2b/bb et les références; AC.2022.0207, AC.2022.0217 du 6 février 2024 consid. 3a et les références). c) En l'occurrence, la décision contestée s'inscrit certes dans le contexte d'un projet plus vaste de réaménagement de secteur central de la Croix-Blanche qui est en cours au niveau communal, pour lequel la procédure de l'art. 13 al. 3 LRou est au demeurant suivie, ainsi que cela ressort du dossier et des explications fournies par la DGMR dans ses déterminations. Cela étant, les mesures de signalisation routière litigieuses, qui constituent seules l'objet du litige soumis à la Cour de céans (v. art. 79 al. 2 LPA-VD), ne sauraient pour autant être assimilées à un projet de construction au sens des art. 11 et 13 al. 1 LRou. En effet, la décision attaquée, qui prévoit simultanément la suppression de 34 cases de stationnement en bordure de la Route de la Croix-Blanche ainsi que le régime de stationnement applicable à 28 nouvelles places de parc situées au niveau de la terminaison de cette route sur la parcelle n° 532, ne porte formellement que sur une modification de la signalisation routière. Le parking public destiné à accueillir les 28 nouvelles places de parc à l'extrémité de la Route de la Croix-Blanche sera par ailleurs réalisé sur une parcelle propriété de la Commune d'Epalinges. En tant que telle, la décision litigieuse n'implique donc ni construction routière qui nécessiterait de passer par une procédure de planification au sens de l'art. 13 al. 3 LRou, ni même un réaménagement de peu d'importance d'un ouvrage routier au sens de l'art. 13 al. 2 LRou (v. dans ce sens CDAP GE.2019.0067 du 23 juin 2020 consid. 4d/aa, qui concernait la création d'une zone piétonne au centre-ville d'Aigle, confirmé par arrêt du TF 1C\_442/2020 du 4 mars 2021 consid. 5.4; v. aussi TF 1C\_253/2023 du 25 novembre 2024

consid. 3, sp. consid. 3.2). Dans ces circonstances, les mesures de signalisation routière litigieuses, qui réglementent le stationnement au sens de l'art. 3 al. 4 LCR, pouvaient être autorisées par le biais de la procédure de signalisation prévue à l'art. 107 OSR et la décision de l'autorité intimée, rendue en application de cette procédure, n'est pas critiquable. Le grief de violation de l'art. 13 LRou doit en conséquence être rejeté.

## E. 6

a) Les recourantes invoquent également une violation du principe de la coordination ancré à l'art. 25a de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700). Elles font valoir que les mesures de signalisation litigieuses sont intrinsèquement liées au projet d'envergure de réaménagement du secteur de la Croix-Blanche, puisque la suppression de places de stationnement est nécessaire à la réalisation de ce projet, qui prévoit en particulier une limitation de vitesse dans ce secteur et l'aménagement d'une place surélevée s'étendant du bâtiment de l'administration communale à la parcelle n° o \*\*\*\*\*, avec des plantations et des bancs. Elles estiment que la décision litigieuse aurait en conséquence dû être rendue dans le cadre du futur projet routier relatif à la requalification du plat de la Croix-Blanche ou à tout le moins s'inscrire dans le cadre de la demande de permis de construire concernant la création d'un parking public sur les parcelles n° os 532 et 590. Elles invoquent un risque de décisions contradictoires, puisqu'en cas d'annulation de la décision contestée, le parking soumis à enquête publique ne disposerait d'aucune décision de signalisation routière, alors que dans l'hypothèse où le permis de construire ne serait pas délivré, la décision litigieuse deviendrait sans objet. Elles considèrent que le "saut de coordonnées" des procédures n'est pas admissible au regard du principe de la coordination, vu le lien factuel et matériel qui existe entre la décision de signalisation routière litigieuse et les autres décisions à venir concernant les aménagements routiers. b) L'art. 25a LAT, qui a trait aux principes de la coordination, a la teneur suivante: " 1 Une autorité chargée de la coordination est désignée lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités. 2 L'autorité chargée de la coordination: a. peut prendre les dispositions nécessaires pour conduire les procédures; b. veille à ce que toutes les pièces du dossier de requête soient mises en même temps à l'enquête publique; c. recueille les avis circonstanciés relatifs au projet auprès de toutes les autorités cantonales et fédérales concernées par la procédure; d. veille à la concordance matérielle ainsi que, en règle générale, à une notification commune ou simultanée des décisions. 3 Les décisions ne doivent pas être contradictoires. 4 Ces principes sont applicables par analogie à la procédure des plans d'affectation." Dans un arrêt du 15 juin 2023 (CDAP GE.2021.0113), qui concernait la signalisation routière nécessaire à la réalisation d'aménagements transitoires envisagés sur la place du Tunnel à Lausanne, la CDAP a retenu que l'art. 25a LAT s'applique dans les procédures d'autorisation de construire stricto sensu (celles visées par l'art. 22 LAT) ainsi que par analogie dans les procédures de plan d'affectation (celles visées par les art. 14 ss LAT; v. art. 25a al. 4 LAT). La CDAP a considéré que l'art. 25a LAT n'est en revanche pas une règle de rang supérieur (quasi-constitutionnel), qui imposerait à l'Etat, dans tous les domaines d'activités, d'assurer une concordance matérielle et formelle de décisions diverses. En d'autres termes, cette disposition ne constitue pas une maxime générale du droit administratif. Elle n'est par conséquent pas applicable à une procédure de signalisation routière régie par la LCR (CDAP GE.2021.0113 précité consid. 5). c) Le même raisonnement doit être fait dans le cas présent, dès lors que la décision litigieuse relève de la procédure de signalisation routière, pour les motifs exposés au considérant qui précède

auxquels il peut être renvoyé (v. supra consid. 5c). Les recourantes invoquent pour le surplus en vain un risque de décisions contradictoires. Il n'y a effectivement pas lieu de douter de la faisabilité du parking public projeté sur les parcelles n os 532 et 590, puisque le Conseil communal d'Epalinges a adopté le crédit de construction relatif à ce projet, que celui-ci n'a pas suscité d'opposition et qu'il a fait l'objet d'une synthèse CAMAC positive, si bien que rien ne s'oppose à ce que la municipalité délivre le permis de construire pour sa réalisation. Cette problématique relève quoi qu'il en soit de l'exécution de la décision attaquée, qui prévoit, simultanément à la suppression de 34 places de parc le long de la Route de la Croix-Blanche, également le régime de stationnement applicable aux 28 nouvelles places de parc qui seront aménagées sur la parcelle n o 532, qui constitue un élément de cette décision. Il convient donc de s'en tenir à la jurisprudence précitée de la Cour de céans, selon laquelle l'art. 25a LAT n'est pas applicable à une procédure de signalisation routière. Il s'ensuit que le grief de violation de cette disposition doit être rejeté.

## **E. 7**

a) Les recourantes se plaignent par ailleurs d'une violation du principe de la proportionnalité, en ce sens que la décision attaquée supprime des places de stationnement dont elles bénéficient, alors que cette mesure ne répondrait à aucun intérêt public prépondérant. Elles reprochent à la décision attaquée de ne contenir aucune pesée des intérêts en présence. Elles font valoir que cette décision s'inscrit dans le projet de requalification du plat de la Croix-Blanche, lequel n'a pas été mis à l'enquête publique, si bien que dans ces circonstances, la suppression de 34 places de stationnement ne sert aucun intérêt public actuel et pratique et que cette mesure n'est ni apte, ni nécessaire ni proportionnée au sens étroit pour atteindre l'éventuel but futur de réaménagement de la Route de la Croix-Blanche. La suppression de places de stationnement serait selon elles disproportionnée dans la mesure où elle anticipe une décision qui n'a pas encore été rendue. Elle contreviendrait en outre à leurs intérêts privés au maintien de places de stationnement à proximité de leur propriété, respectivement de leur commerce. b) Selon l'art. 101 al. 3 OSR, les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité ni faire défaut là où ils sont indispensables. S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic (qu'il s'agisse d'interdictions et restrictions temporaires au sens de l'art. 3 al. 3 LCR ou d'autres limitations et prescriptions au sens de l'art. 3 al. 4 LCR; v. art. 107 al. 1 OSR et Bussy et al. , Code suisse de la circulation routière commenté, 5ème éd., Bâle 2024, n. 1.1 ad art. 107 OSR), l'art. 107 al. 5 OSR prévoit que l'autorité doit opter pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation; lorsque les circonstances qui ont déterminé une réglementation locale du trafic se modifient, cette réglementation sera réexaminée et, cas échéant, abrogée par l'autorité. Si les cantons et les communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation en la matière (ATF 136 II 539 consid. 3.2; TF 1C\_417/2011 du 4 juin 2012 consid. 3.1), les décisions prises sur la base de l'art. 3 LCR doivent respecter le principe de la proportionnalité. En d'autres termes, les mesures administratives de limitation ne sont licites que si elles sont propres à atteindre le but d'intérêt public recherché, en restreignant le moins possible la circulation et en ménageant le plus possible la liberté individuelle. Il faut qu'il existe un rapport raisonnable entre le but visé et les restrictions de liberté qu'il nécessite. La mesure ne doit pas outrepasser le cadre qui lui est nécessaire (CDAP GE.2024.0223 du 30 octobre 2024 consid. 4a; GE.2023.0080 du 25 juillet 2023 consid. 4; GE.2021.0113 du 15 juin 2023 consid. 4a et les références; TF 1C\_474/2018 du 11 mai 2021 consid. 7.1.2; 1C\_442/2020 du 4 mars 2021 consid. 6.1; Bussy et al., op. cit., n. 5.7 ad art. 3 LCR et les références). c) Exceptés les cas où une

disposition légale prévoit expressément le contrôle de l'opportunité d'une décision, la CDAP n'exerce qu'un contrôle en légalité, c'est-à-dire qu'elle examine si la décision entreprise est contraire à une disposition légale ou réglementaire expresse respectivement si elle relève d'un excès ou d'un abus du pouvoir d'appréciation (v. art. 98 LPA-VD). En matière de signalisation routière, aucune disposition n'étend le pouvoir de contrôle de l'autorité de recours à l'opportunité; la cour de céans ne peut donc pas substituer sa propre appréciation à celle des autorités communale et cantonale et doit seulement vérifier que les autorités compétentes sont restées dans les limites d'une pesée consciencieuse des intérêts à prendre en considération. Ce faisant, le tribunal doit s'imposer une certaine retenue dès lors que l'autorité de première instance connaît mieux que lui les circonstances locales ou les particularités techniques du cas (CDAP GE.2023.0099 du 24 octobre 2023 consid. 3a; GE.2023.0080 du 25 juillet 2023 consid. 4; GE.2021.0113 du 15 juin 2023 consid. 2c ; GE.2019.0067 du 23 juin 2020 consid. 3d; GE.2017.0004 du 8 février 2019 consid. 3b; GE.2015.0182 du 16 mai 2017 consid. 4c et les références). d) En l'occurrence, la décision litigieuse prévoit la suppression de 34 cases de stationnement autorisant le parage avec disque de stationnement le long de la Route de la Croix-Blanche et la signalisation dans le même temps, sur la parcelle n o 532 sur laquelle un parking public sera aménagé, de 24 cases autorisant le parage avec disque de stationnement, de 3 cases autorisant le parage durant 3 heures au maximum pour les véhicules électriques en cours de charge ainsi que de 1 case autorisant le parage pour les personnes handicapées. Il n'est pas contesté que les mesures de signalisation routière litigieuses s'inscrivent dans le cadre du réaménagement projeté du secteur de la Croix-Blanche, dont l'objectif est de valoriser et de sécuriser cette partie centrale de la localité d'Epalinges. Dans ce contexte, il est notamment prévu de limiter la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du secteur et de supprimer les places de stationnement situées le long de la Route de la Croix-Blanche. Ainsi que le relève l'autorité intimée dans ses déterminations, ces mesures doivent en particulier permettre d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes (v. déterminations du 13 juin 2024, p. 3), ce qui résulte également du dossier soumis à l'examen préalable complémentaire par la municipalité (v. Requalification de la Croix-Blanche - Epalinges, Examen préalable (2 e version), 4 mars 2024, p. 4, p. 6 et 7 et p. 15). Outre les enjeux de sécurité des piétons et des cyclistes qu'elle met aussi en avant, la municipalité justifie également les mesures litigieuses par l'excellente desserte de la zone par les transports publics, qui n'est en tant que telle pas contestée par les recourantes, ainsi que par l'évolution du comportement des usagers et l'attractivité de la rue. Dans ces circonstances, il apparaît que les mesures de signalisation litigieuses répondent à des intérêts publics importants, en particulier d'un point de vue sécuritaire pour les piétons et cyclistes. C'est le lieu de préciser que la faisabilité de la construction du parking public sur la parcelle n o 532 est d'ores et déjà garantie et que le projet de requalification de la Route de la Croix-Blanche a désormais été soumis à l'enquête publique, si bien que la municipalité a bel et bien un intérêt à voir les mesures de signalisation litigieuses confirmées, contrairement à ce que prétendent les recourantes. Par ailleurs et comme déjà mentionné, il ressort de la décision attaquée et du dossier que les 34 places de stationnement dont la suppression est prévue en bordure de la Route de la Croix-Blanche seront en majeure partie relocalisées au niveau de la terminaison nord-est de cette route, où un parking public de 28 places sera aménagé. Seules 6 places de stationnement seront donc définitivement supprimées. Le parking public prévu sur les parcelles n os 532 et 590 ne se trouvera pas à plus 300 mètres des bâtiments situés sur la parcelle n o \*\*\*\*\* et de C. \_\_\_\_\_, soit à une distance qui peut être en principe

parcourue en moins de cinq minutes à pied. A cela s'ajoute que de nombreuses autres possibilités de stationnement seront conservées dans le quartier, en particulier sur le parking extérieur du centre commercial situé au nord de la Place de la Croix-Blanche et le long des Chemins de l'Eglise et de Mon-Repos au sud-est de la parcelle n o \*\*\*\*\*. Outre les 28 places en zone bleue qui seront aménagées à l'extrémité de la Route de la Croix-Blanche sur la parcelle n o 532, et sans compter les 80 places situées dans le parking intérieur du centre commercial accessibles uniquement en journée du lundi au samedi, ce sont 113 places en zone blanche (stationnement durant 3 heures au maximum) et 60 places en zone bleue (stationnement durant 1 heure au maximum) qui resteront librement accessibles à moins de 200 m de la parcelle n o \*\*\*\*\* (v. plan du secteur de la Croix-Blanche sur lequel figure l'offre de stationnement après réalisation du projet de requalification du plat de la Croix-Blanche, annexe 3 produite par la municipalité le 13 juin 2024). Dans ces circonstances, les mesures litigieuses n'auront guère de conséquence pour les recourantes. En définitive, en considérant que les mesures litigieuses sont aptes à assurer la sécurité des cyclistes et des piétons, qu'il n'existe pas de mesure moins restrictive puisque 28 places de stationnement seront créées pour remplacer les 34 places supprimées, et que l'intérêt public à la sécurité des usagers précités l'emporte sur les intérêts privés des recourantes, compte tenu des nombreuses possibilités de stationnement qui subsisteront dans le quartier, l'autorité intimée n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation. Le grief de violation du principe de proportionnalité doit donc être rejeté.

## **E. 8**

a) Les recourantes invoquent également la violation de la liberté économique. Elles soutiennent, en substance, que la décision entreprise, en restreignant l'accessibilité à la parcelle n o \*\*\*\*\* et à C. \_\_\_\_\_, réduirait la valeur du bien-fonds et des logements et partant les revenus locatifs de la recourante 1 et porterait atteinte au chiffre d'affaires de la recourante 2 en restreignant l'accessibilité au commerce qu'elle exploite. Les mesures litigieuses auraient ainsi pour conséquence de limiter leur activité économique, sans qu'aucun intérêt public ne justifie une telle décision. Les conditions permettant de restreindre leur liberté économique ne seraient pas remplies. b) La liberté économique est garantie par l'art. 27 Cst. Elle comprend notamment le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative privée et son libre exercice. Cette liberté protège toute activité économique privée, exercée à titre professionnel et tendant à la production d'un gain ou d'un revenu (ATF 143 II 598 consid. 5.1). Comme tout droit fondamental, la liberté économique peut être restreinte aux conditions de l'art. 36 Cst.; la restriction doit ainsi être fondée sur une base légale, être justifiée par un intérêt public et être proportionnée au but visé (ATF 140 I 168 consid. 4.2.1; 135 I 233 consid. 3.1). Sous l'angle de l'intérêt public aux restrictions à la liberté économique, sont autorisées les mesures d'ordre public, de politique sociale et les mesures dictées par la réalisation d'autres intérêts publics (ATF 143 I 388 consid. 2.1; 143 I 403 consid. 5.2 et les références). c) Dans le cas présent, les recourantes se limitent à invoquer une diminution de leurs revenus locatifs et chiffre d'affaires, sans toutefois fournir d'éléments attestant leurs déclarations sur ce point. S'agissant des revenus locatifs de la recourante 1, il n'apparaît guère crédible qu'ils puissent être influencés par les mesures litigieuses, si l'on considère la situation sur le marché du logement dans la région lausannoise et la bonne desserte en transports publics du centre de la localité d'Epalinges par rapport notamment au terminus du M2 à la station Croisettes. Quant à la recourante 2, elle ne fournit aucune explication au sujet de la clientèle qui fréquente \*\*\*\*\* qu'elle exploite et elle ne rend donc pas vraisemblable une

potentielle réduction de son chiffre d'affaires. On ne saurait de toute manière admettre dans le cas présent que la liberté économique des recourantes puisse être atteinte par la décision litigieuse, à tout le moins pas de manière significative, si l'on considère le très faible nombre de places de stationnement qui seront effectivement supprimées sans être compensées et les nombreuses possibilités de stationnement qui subsisteront dans le quartier (v. supra consid. 7d). C'est le lieu de préciser qu'il résulte du reste du permis de construire et du permis d'habiter ou d'utiliser produits par la municipalité le 20 août 2024 que l'aménagement \*\*\*\*\* dans l'immeuble sis sur la parcelle n o \*\*\*\*\* était conditionné à la création d'un nombre suffisant de places de parc sur le domaine privé. La question de savoir si et dans quelle mesure les recourantes peuvent se prévaloir d'atteintes à la garantie de la liberté économique n'est du reste par déterminante. En effet, les mesures de signalisation routière litigieuses reposent en l'occurrence sur une base légale (l'art. 3 al. 4 LCR). Elles sont de surcroît justifiées par un intérêt public et elles sont proportionnées au but visé; il peut être renvoyé à cet égard aux considérations qui précèdent relatives à la pesée des intérêts en présence (v. supra consid. 7d). En ce sens, le grief de la violation de la liberté économique ne va pas plus loin que celui de la violation du principe de la proportionnalité. Le grief de violation de la liberté économique doit partant être rejeté.

#### **E. 9**

Il découle des considérants qui précèdent que le recours, mal fondé pour autant que recevable (v. supra consid. 1d), doit être rejeté et que la décision attaquée doit être confirmée. Les recourantes, qui succombent, supporteront les frais de la cause, solidairement entre elles (art. art. 49, 51, 91 et 99 LPA-VD ). Il n'est pas alloué de dépens (art. 55 LPA-VD).

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