



CH-3003 Berne

SPR; aur

POST CH AG

Direction des travaux et
des services industriels
Ch. de la Damataire 13
Case postale 63
1009 Pully

Par e-mail : [REDACTED]

Numéro du dossier : PUE-531-338

Berne, (date cf. tampon de la date de la signature électronique)

Tarifs de stationnement - Recommandation du Surveillant des prix

Monsieur le Syndic,
Mesdames les Conseillères communales,
Messieurs les Conseillers communaux,

Par courrier du 3.7.2024 et l'échange de courriels qui a suivi, la commune de Pully (ci-après « commune ») nous a transmis les documents relatifs à l'objet susmentionné pour examen.

Suite à notre analyse des documents fournis, nous vous faisons parvenir la recommandation suivante.

1. Aspects formels

La loi sur la surveillance des prix (LSPr ; RS 942.20) s'applique aux accords en matière de concurrence au sens de la loi du 6 octobre 1995 sur les cartels ainsi qu'aux entreprises puissantes sur le marché qui relèvent du droit public ou du droit privé (art. 2 LSPr). La commune dispose d'un monopole local sur la gestion des places de stationnement sur le domaine public. Les places de parking mises à disposition par des particuliers doivent être approuvées par la commune. La commune dispose ainsi d'une position forte sur le marché. Les conditions de l'art. 2 LSPr étant réalisées, la LSPr s'applique.

L'article 14 LSPr prévoit que si une autorité législative ou exécutive est compétente pour décider ou approuver une augmentation de prix, elle doit demander au préalable l'avis du Surveillant des prix. Ce dernier peut proposer de renoncer en tout ou en partie à l'augmentation de prix ou d'abaisser le prix maintenu abusivement (art. 14 LSPr). L'autorité joint l'avis à sa décision. Si elle ne suit pas la recommandation du Surveillant des prix, elle en donne les raisons (art. 14 al. 2 LSPr).

Surveillance des prix SPR

[REDACTED]
Einsteinstrasse 2
3003 Berne

Tél. +41 58 462 21 01

[REDACTED]
<https://www.preisueberwacher.admin.ch/>



2. Analyse

2.1 Modifications planifiées

Pour l'usage des places de stationnement situées au bord du lac à durée limitée, contrôlées au moyen d'un horodateur ou d'un autre appareil de contrôle, la commune prévoit de fixer les taxes suivantes :

- 30 minutes, CHF 1.00 au maximum ;
- 1 heure, CHF 1.50 au maximum ;
- 2 heures, CHF 3.00 au maximum ;
- 3 heures, CHF 5.00 au maximum ;
- 4 heures, CHF 7.00 au maximum ;
- 5 heures, CHF 10.00 au maximum ;
- Heures suivantes, CHF 3.00 au maximum par heure.

Dans les autres secteurs du centre-ville, la grille tarifaire actuellement en vigueur continuera à s'appliquer comme suit :

- 30 minutes, CHF 1.00 au maximum ;
- 1 heure, CHF 2.00 au maximum ;
- 2 heures, CHF 3.00 au maximum ;
- Heures suivantes, CHF 1.50 par heure au maximum.

Par ailleurs, la commune souhaite introduire les autorisations suivantes (Stationnement privilégié des résidents et autres ayants droits, annexe 2) :

- Autorisation pour les résidents : CHF 50.00 par mois ;
- Carte à prépaiement secteur « tout Pully » : CHF 15.00 par jour ;
- Carte à prépaiement secteur « centre-ville » : CHF 25.00 par jour ;
- Autorisation spéciale : CHF 60.00 par mois, en principe ;
- Émolument pour la délivrance des autorisations : CHF 20.00 par autorisation.

2.2 Base pour l'évaluation

L'évaluation s'effectue selon la méthode présentée à l'annexe 1 « Méthodologie des tarifs de stationnement » et la comparaison des tarifs effectuée pour la dernière fois en 2021, qui fixe des valeurs seuils selon la méthode des marchés comparables (art. 13 al. 1 let. a LSPr).

2.3 Montant des taxes et couverture des coûts

2.3.1 Couverture des coûts

Les taxes appropriées pour les places de stationnement en bordure de route sont fixées en répartissant les coûts estimés entre les différents utilisateurs, à savoir les coûts du terrain, les coûts de construction et les coûts d'exploitation. La gratuité du stationnement de courte durée et les exigences d'efficacité sont également prises en compte.

Les coûts des places de stationnement avec parcomètres sont calculés de manière analogue à ceux des places de stationnement en bordure de route.

Pour plus de détails, nous vous prions de consulter l'annexe 1 « Méthodologie des tarifs de stationnement ».

2.3.2 Taxes raisonnables

En appliquant la méthodologie décrite dans l'annexe 1, on obtient une taxe de stationnement appropriée de CHF 338.00 par carte annuelle ou de CHF 29.00 par carte mensuelle. La taxe horaire appropriée s'élève à 1.60 CHF. Le tableau de l'annexe 2 permet de comprendre le calcul.

2.3.3 Comparaison des tarifs

En 2021, le Surveillant des prix a relevé les taxes des places de stationnement en bordure de route de toutes les villes suisses de plus de 20'000 habitants.¹

2.3.4 Résumé

Le tarif prévu par la commune se situe nettement au-dessus du prix maximal calculé. Cela ressort aussi bien de la comparaison avec d'autres communes suisses (voir **comparaison des tarifs**) que de l'analyse plus approfondie de la situation des places de stationnement dans la commune de Pully (voir **taxes raisonnables**).

3. Recommandation

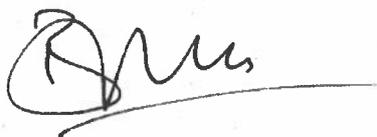
Sur la base des considérations qui précèdent et conformément aux articles 2, 13 et 14 LSPr, le Surveillant des prix recommande aux autorités de la commune de Pully :

- **de fixer les émoluments pour les cartes de stationnement mensuelles à un maximum de CHF 29.00 ;**
- **de fixer la taxe horaire de stationnement à un maximum de CHF 1.60 ;**

Ces maxima s'appliquent de manière générale à toutes les catégories. Si, pour diverses raisons, ils ne devaient pas être strictement respectés pour certaines catégories (par exemple les pendulaires), les autres catégories devront être allégées en conséquence.

Nous vous rappelons que l'autorité compétente doit mentionner l'avis du Surveillant des prix dans sa décision et, si elle ne suit pas la recommandation, s'en justifier conformément à l'alinéa 2 de l'article 14 LSPr. Nous vous prions de nous faire parvenir votre décision. Notre recommandation sera ensuite publiée sur notre site Internet. Si la présente recommandation contient, à votre avis, des secrets d'affaires ou de fonction, nous vous prions de bien vouloir nous les indiquer lorsque vous nous communiquerez votre décision.

Tout en vous remerciant pour votre collaboration et dans l'attente de vos nouvelles, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Mesdames les Conseillères communales, Messieurs les Conseillers communaux, l'assurance de notre considération distinguée.



Beat Niederhauser
Chef de bureau,
Suppléant du Surveillant des prix



Niederhauser Beat GBR9J0
20.10.2024

Info: admin.ch/esignature | [validator.ch](https://admin.ch/validator)

- Annexe 1 : « Méthodologie des tarifs de stationnement » ;
- Annexe 2 : « Calcul des frais de stationnement raisonnables ».

¹ Newsletter Surveillant des prix 03/22, <https://www.preisueberwacher.admin.ch/pue/fr/home/documentation/informations-destinees-aux-medias/newsletter/2022.html>.

Annexe 1

MÉTHODOLOGIE DES TARIFS DE STATIONNEMENT

1. REMARQUES GÉNÉRALES

Lors de l'évaluation des taxes de stationnement, le Surveillant des prix s'appuie sur le principe de la **couverture des coûts** et sur celui de l'**équivalence**. Le premier exige que les recettes provenant de la gestion des places de stationnement ne dépassent pas les coûts occasionnés par la mise à disposition de celles-ci.

Le principe d'équivalence, quant à lui, stipule que la taxe ne doit pas être manifestement disproportionnée par rapport à la valeur objective de la prestation et doit rester dans des limites raisonnables. En d'autres termes, la prestation du service public doit correspondre à la contre-prestation d'une personne assujettie à la taxe. Pour une place de stationnement régulière en bordure de route, le Surveillant des prix part d'une taille standard de **12m²**. La taille standard d'une place de stationnement dans un parc avec parcomètre est de **24m²** en raison de l'aire de manœuvre.

2. COÛTS

Afin de vérifier le respect du principe de la couverture des coûts, il convient d'estimer les coûts qu'une commune doit supporter pour la gestion des places de stationnement. Dans le modèle utilisé, les coûts se composent du coût du terrain, des coûts de construction et des coûts d'exploitation.

2.1 COÛT DU TERRAIN

Les coûts du terrain peuvent être interprétés comme des coûts d'opportunité de l'utilisation du sol. Ils correspondent au manque à gagner occasionné par l'utilisation du terrain pour les places de stationnement. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral², ce manque à gagner ne doit pas être supérieur de plus de deux points de pourcentage au taux d'intérêt de référence. Les places de stationnement se trouvent généralement à l'intérieur de la ligne de construction et ne peuvent donc pas faire l'objet de constructions. Lorsque ce n'est pas le cas, elles sont situées dans des zones d'utilité publique (ZUP) ou dans des zones utilisées comme telles. En raison de la faible utilisation du sol à des fins de construction, le Surveillant des prix se base sur une valeur de 25% du prix du terrain à bâtir pour déterminer la valeur du terrain (déduction du « Vorgarten »³ ou déduction ZUP⁴).

2.2 COÛTS DE CONSTRUCTION

Le modèle utilisé tient compte des amortissements sur les investissements réalisés ainsi que des intérêts calculés sur la valeur comptable résiduelle. Pour les places de stationnement avec parcomètres, les coûts d'installation du parcomètre sont en outre pris en compte.

2.3 COÛTS D'EXPLOITATION

Les coûts d'entretien des places de stationnement (entretien physique et frais administratifs) sont pris en compte. Le modèle inclut également les coûts de marquage et de signalisation des places de stationnement ainsi que les coûts d'exploitation des parcomètres en cas de gestion par horodateurs.

3. RÉPARTITION DES COÛTS

² ATF 4A_554/2019 du 26 octobre 2020

³ Lors du calcul des indemnités pour expropriation de « terrain de jardin », une « déduction de jardin » de 75 % sur le prix du terrain à bâtir est appliquée dans de tels cas, selon le Tribunal fédéral, cf. arrêt 1C_361/2009 du Tribunal fédéral du 14 décembre 2009.

⁴ Schweizerisches Schätzerhandbuch (2019) de l'Union suisse des experts cantonaux en matière d'évaluation des immeubles (page 387)

Les coûts totaux se composent des différents coûts partiels expliqués aux points 2.1 à 2.3. Ils doivent être supportés par les différents bénéficiaires conformément au principe de causalité. Une part de dix pour cent est supportée par les pouvoirs publics au sens de **l'intérêt public**, car l'ensemble de la population profite de la mise à disposition d'infrastructures de base. C'est en effet cette dernière qui rend possible l'activité économique.

4. EXIGENCES D'EFFICACITÉ ET UTILISATION RÉELLE DES PLACES DE STATIONNEMENT

Une gestion efficace des places de stationnement est d'une importance capitale. Cela est également important du point de vue du principe d'équivalence. Concrètement, une commune ne doit pas mettre à disposition une offre excédentaire de places de stationnement en partant du principe que les bénéficiaires supporteront les coûts de places de stationnement dont ils n'ont pas l'utilité.

En outre, il convient de noter que la plupart des communes prévoient un stationnement gratuit de courte durée sur les places de stationnement en bordure de route. La totalité des coûts ne doit donc pas être répercutée sur les détenteurs de cartes de stationnement. Pour les places de stationnement en bordure de route, le Surveillant des prix tient compte de cette situation et des considérations d'efficacité mentionnées en appliquant un **diviseur d'efficacité**. Celui-ci augmente en fonction de la valeur du terrain, afin de tenir compte des coûts d'opportunité croissants de l'utilisation du terrain et des exigences d'efficacité accrues qui en découlent.

En revanche, pour les places de stationnement gérées par parcomètres, le Surveillant des prix fixe des exigences d'efficacité dans la mesure où il part du principe qu'il y a en moyenne une utilisation quotidienne payante d'**au moins deux heures**.

5. TAXES RAISONNABLES

En résumé, les prix appropriés pour les places de stationnement en bordure de route sont fixés en répartissant les coûts estimés entre les différents bénéficiaires, à savoir les coûts du terrain, les coûts de construction et les coûts de gestion. La gratuité du stationnement de courte durée et les exigences d'efficacité sont prises en compte au moyen d'un diviseur d'efficacité dépendant du prix du terrain.

Les coûts des places de stationnement gérées par parcomètre sont calculés de manière analogue à ceux des places de stationnement en bordure de route. Les exigences d'efficacité sont prises en compte dans la mesure où le Surveillant des prix se base sur une utilisation moyenne minimale de deux heures par place de stationnement et par jour.

Annexe 2

Calcul taxes de stationnement raisonnables

	PP (= places de parc)			
	PP en bordure de route	PP avec parcomètres		
Coûts d'opportunité du terrain				
Prix du terrain par m ² en CHF	2505	2505	VWest Partner frms-Monitoring 2024/1	
Déduction du « Vorgarten » et du terrain ZUP)	75%	75%	Terrain "Vorgarten": ATF IC_361/2009 du 14 décembre 2009; Terrain ZUP: Schweizerisches Schätzerhandbuch	
Valeur du terrain par m ² en CHF	626	626	a1 x (1 - a2)	
Gandeur PP en m ²	12	24	Taille standard d'une PP (+aire de manoeuvre)	
Valeur du terrain par PP en CHF	7'515	15'030	a4 x a3	
Taux de référence hypothécaire en %	1.75%	1.75%	Office fédéral du logement OFL, 03.08.2024	
Rendement net maximal selon le Tribunal fédéral en %	3.75%	3.75%	ATF 4A_554/2019 vom 26. Oktober 2020	
Rendement net maximal par année et par PP en CHF	282	564	a7 x a5	
Coûts de construction et d'exploitation				
Coûts de construction: Amortissements & intérêts caclulés sur la valeur comptable résiduelle; Coûts d'exploitation: entretien, marquage, signalisation en CHF; par m ²	22.49	20.20	Ville de Berne (2011, p.3), OFS (2023), Ville de Berne (2023, tableau p.2) autres sources	
Coûts de construction: Amortissements & intérêts caclulés sur la valeur comptable résiduelle; Coûts d'exploitation: entretien, marquage, signalisation en CHF; par PP	270	485	Ville de Berne (2011, p.3), OFS (2023), Ville de Berne (2023, tableau p.2) autres sources	
Coûts de construction et d'exploitation des parcomètres par an et par PP en CHF	N/A	241	Ville de Berne (2023, tableau p.2)	
Total des coûts de construction et d'exploitation par année et par PP en CHF	270	726		
Coûts totaux				
Coûts d'opportunité du terrain par année et PP en CHF	282	564	a8	
Coûts de construction et d'exploitation par année et par PP en CHF	270	726	b4	
Total des coûts par an et PP en CHF	552	1'289		
Intérêt public				
Part des coûts supportée par les pouvoirs publics en raison de l'intérêt public	10%	55	129	10% von c3
Part des coûts supportée par les cartes de stationnement ou les recettes des parcomètres	90%	497	1'160	c3 - d1
Efficacité, utilisation du parking				
Diviseur pour tenir compte du stationnement gratuit de courte durée et de l'efficacité	1.47	1	Rapp Trans SA (2017, p.6), + propres calculs d'efficience	
Prix pour les cartes de stationnement				
Prix pour une carte annuelle de stationnement en CHF (arrondi à l'unité supérieur)	338	N/A	d2 : e1	
Prix pour une carte mensuelle de stationnement en CHF (arrondi à l'unité supérieur)	29	N/A	f1 : 12	
Tarif horaire				
Nombre de jours par année	N/A	365		
Coûts par jour et PP en CHF	N/A	3.18	d2 : e1	
Nombre minimal d'heures payées par jour et par PP	N/A	2.00	Ville de Berne (2011, p.2) + propres calculs d'efficience	
Prix par heure et par PP (arrondi au dixième supérieur)	N/A	1.60	g2 : g3	