

BGer 1C_150/2019 vom 24. Februar 2020

Bundesgericht, 2020-02-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_150_2019

FR: TF 1C_150/2019 du 24 février 2020

IT: TF 1C_150/2019 del 24 febbraio 2020

Erwägungen

E. 1

Dirigé contre une décision finale (art. 90 LTF) prise en dernière instance cantonale (art. 86 al. 1 let . d LTF) dans le domaine de la signalisation routière (art. 82 let. a LTF), le recours est en principe recevable comme recours en matière de droit public selon les art. 82 ss LTF , aucune des exceptions prévues à l' art. 83 LTF n'étant réalisée. La recourante a pris part à la procédure de recours devant le Tribunal cantonal. Elle est particulièrement touchée par l'arrêt attaqué qui confirme la pose d'un panneau sens unique sur une route desservant son établissement. Elle peut ainsi se prévaloir d'un intérêt digne de protection à ce que cette décision soit annulée. Elle a donc qualité pour agir au sens de l' art. 89 al. 1 LTF .

E. 2

La recourante invoque une violation de son droit d'être entendue en tant que l'instance précédente a rejeté les mesures d'instruction qu'elle a sollicitées.

E. 2.1

Le droit d'être entendu garanti par l' art. 29 al. 2 Cst. comprend notamment le droit pour l'intéressé de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, 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 (ATF 145 I 73 consid. 7.2.2.1 p. 103; 143 III 65 consid. 3.2 p. 67; 142 II 218 consid. 2.3 p. 222 s.). L'autorité peut cependant renoncer à procéder à des mesures d'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 que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1 p. 299). Ce refus d'instruire ne viole ainsi le droit d'être entendu des parties que si l'appréciation anticipée de la pertinence du moyen de preuve offert, à laquelle le juge a procédé, est entachée d'arbitraire (ATF 141 I 60 consid. 3.3 p. 64 et les références citées; pour la notion d'arbitraire: cf. ATF 140 I 201 consid. 6.1 p. 205). Dans ce contexte, la partie recourante est soumise aux exigences accrues de motivation de l' art. 106 al. 2 LTF (cf. ATF 142 II 369 consid. 2.1 p. 372; 141 I 36 consid. 1.3 p. 41).

Par ailleurs, le droit d'être entendu implique pour l'autorité l'obligation de motiver sa décision. Selon la jurisprudence, il suffit qu'elle mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause (ATF 143 III 65 consid. 5.2 p. 70; 142 II 154 consid. 4.2 p. 157; 141 V 557 consid. 3.2.1 p. 565). La motivation peut être implicite et résulter des différents considérants de la décision (ATF

141 V 557 consid. 3.2.1 p. 565; arrêts 1B_257/2019 du 7 octobre 2019 consid. 2.1; 1C_44/2019 du 29 mai 2019 consid. 3.1; 2C_23/2009 du 25 mai 2009 consid. 3.1, in RDAF 2009 II p. 434).

E. 2.2

La recourante reproche tout d'abord à l'instance précédente d'avoir rejeté sa demande de production des plaintes de riverains mécontents qui auraient été à l'origine de l'entier du processus de réflexion et d'étude de modification de la signalisation routière.

Dans l'arrêt entrepris, le Tribunal cantonal a exposé les raisons pour lesquelles il considérait que les plaintes des riverains n'étaient pas déterminantes dans le cas d'espèce. Celui-ci ayant procédé à l'examen anticipé du moyen de preuve demandé par la recourante, cette dernière devait démontrer, conformément aux exigences accrues de motivation rappelées ci-dessus (cf. consid. 2.1), en quoi cette appréciation serait arbitraire. Or, la recourante ne propose aucune démonstration du caractère insoutenable de cette appréciation, se contentant d'affirmer de manière purement appellatoire que seule la production de toutes les plaintes permettait de confirmer ou infirmer l'existence de l'intérêt public invoqué par la Municipalité. En se bornant à opposer sa propre appréciation à celle du Tribunal cantonal, son argumentation ne répond pas aux exigences de motivation précitées, de sorte que sa critique est irrecevable. Quoiqu'il en soit, pour les motifs exposés ci-après (cf. consid. 3.4), il n'était pas insoutenable de renoncer à cette mesure d'instruction.

E. 2.3

La recourante se plaint ensuite du refus par l'instance précédente de procéder à une nouvelle expertise. Selon elle, B._____ ne serait pas indépendant, de sorte que son rapport n'aurait aucune valeur probante et serait lacunaire; elle se plaint par ailleurs de ne pas avoir pu se déterminer sur le choix du bureau chargé de l'étude.

Quoi qu'en pense la recourante, le seul fait que la Municipalité mandate régulièrement le bureau B._____ ne permet pas de supputer un manque d'indépendance de ce bureau; l'instance précédente a d'ailleurs constaté que B._____ avait une grande diversité de clients permettant de garantir son indépendance vis-à-vis de la Municipalité de Lausanne, ce que ne remet pas en cause la recourante. Cette dernière n'avance par ailleurs aucune critique propre à remettre en cause l'exactitude matérielle de l'évaluation du trafic qui ressort du rapport B._____. Elle se contente sur ce point d'affirmer que les résultats seraient complètement abstraits et ne seraient pas mis en parallèle avec d'autres situations. La recourante perd en l'occurrence de vue que le rapport mentionne également les mesures de trafic réalisées du 12 au 16 avril 2016 sur d'autres chemins dans le secteur et les reports de trafic constatés. Faute d'apporter des éléments de nature à démontrer le caractère lacunaire ou matériellement erroné du rapport B._____, on ne saurait reprocher à l'instance précédente d'avoir renoncé à une nouvelle expertise.

Enfin, contrairement à ce que paraît soutenir la recourante, la garantie du droit d'être entendu ne lui confère pas, s'agissant d'une mesure de signalisation routière, le droit d'être associée au choix de l'expert, ni à l'élaboration des questions à son intention (cf. arrêt 1C_36/2010 du 18 février 2011 consid. 3.2). Pour le reste, elle ne prétend pas ne pas avoir eu l'occasion de se déterminer sur le rapport d'expertise.

E. 2.4

La recourante fait enfin grief à l'instance précédente d'avoir refusé de procéder à une inspection locale. Elle lui reproche en particulier d'avoir retenu que " la configuration des lieux permet[tait] en outre d'admettre, sans entrer dans les détails, que ce chemin n'est pas adapté à la situation ", alors que le dossier ne contiendrait aucun élément probant permettant d'apprécier la réalité des lieux et ses spécificités; elle se plaint sur ce point d'un défaut de motivation de la part de l'instance précédente.

La cour cantonale a, sur la base d'une appréciation anticipée du moyen de preuve, considéré qu'une inspection locale n'était pas nécessaire ou déterminante. Quoi qu'en dise la recourante, la motivation développée par l'instance précédente paraît suffisante au regard des exigences de l' art. 29 al. 2 Cst. (cf. consid 2.1). Certes l'instance précédente aurait pu détailler brièvement, dans ce considérant 6c, en quoi la configuration des lieux permettait d'admettre que ce chemin n'était pas adapté à la situation. Cette appréciation découle toutefois des constatations de fait retenues par la cour cantonale; celle-ci a ainsi notamment relevé que ce chemin de desserte de quartier ne disposait que d'un seul trottoir étroit et qu'il était bordé par de nombreux établissements médico-sociaux et scolaires (cf. consid. 3.4 ci-dessous).

E. 3

Invoquant une violation du principe de la proportionnalité (art. 36 al. 2 Cst.) et des dispositions topiques de la loi et de l'ordonnance sur la circulation routière (art. 3 al. 4 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [LCR; RS 741.01]; art. 107 al. 5 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière [OSR; RS 741.21]), la recourante conteste la pesée des intérêts effectuée par l'instance précédente. En substance, elle nie l'existence d'un intérêt public à la mise en place d'un sens unique sur le chemin de Rovéréaz et ajoute que, même dans le cas contraire, cette mesure serait disproportionnée.

E. 3.1

Les limitations fonctionnelles du trafic, au sens de l' art. 3 al. 4 LCR , 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.

L' art. 107 al. 5 OSR précise, quant à lui, que s'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on optera pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation. Cette disposition consacre le principe de la proportionnalité.

Le Tribunal fédéral examine librement si une mesure ordonnée sur la base de l' art. 3 al. 4 LCR correspond à l'intérêt public et au principe de la proportionnalité. Il fait toutefois preuve de retenue dans la mesure où cette appréciation dépend des circonstances locales, dont les autorités cantonales ont une meilleure connaissance que lui (arrêts 1C_540/2016 du 25 août 2017 consid. 2.2; 1C_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.1 publié in JdT 2011 I 297; 2A.329/2006 du 12 octobre 2006 consid. 2.1).

E. 3.2

Il ressort du rapport B. _____ que le trafic journalier moyen sur ce chemin était passé de 5'000 véhicules par jour (vhc/j) en 2005, à 6'600 vhc/j en 2014, soit une augmentation de 2,8 % par an sur une période de dix ans. Selon ce rapport, le trafic de transit était important sur ce chemin, en particulier à l'heure de pointe du matin dans le sens descendant; selon le sondage effectué auprès des usagers, il correspondait à 80 % le matin et à 49 % le soir. La charge de trafic à l'heure de pointe du matin était d'environ 570 véhicules par heure.

Après avoir procédé à des observations et des mesures de trafic dans le secteur concerné du 12 au 16 avril 2016, B. _____ a retenu que le trafic avait fortement baissé sur le chemin de Rovéréaz (baisse de 45 % sur le tronçon supérieur), qu'une partie du trafic (25 %) s'était reportée sur le chemin de la Fauvette et qu'il y avait eu une stabilité du trafic sur l'avenue de l'Esplanade. Une augmentation du trafic de l'ordre de 80 % avait été constatée sur le chemin de la Fauvette, mais elle avait été relativisée au regard du fait que le volume de trafic total demeurait au final bien inférieur (2'050 vhc/j) à celui du chemin de Rovéréaz après la mise en place du sens unique (4'200 vhc/j), le trafic de transit s'étant reporté sur plusieurs voies différentes.

E. 3.3

En l'espèce, la cour cantonale a constaté que, selon le plan directeur communal approuvé par le Conseil d'Etat le 24 janvier 1996, le chemin de Rovéréaz était un chemin de desserte ne faisant partie ni du réseau principal ni du réseau de distribution de la Commune. Or, les études effectuées par le bureau B. _____ avaient démontré que le trafic actuel sur le chemin de Rovéréaz dépassait fortement celui usuel pour un chemin de desserte de quartier et que, même si le chemin n'était pas engorgé, la part du transit y était importante, en particulier le matin dans le sens descendant. Selon l'instance précédente, le volume de trafic qui empruntait ce chemin de desserte ne correspondait ainsi pas aux objectifs du plan directeur communal et était de nature, en raison de son importance, à causer des nuisances tant en termes de bruit et de pollution de l'air, que de sécurité. La configuration des lieux permettait en outre d'admettre, sans entrer dans les détails, que ce chemin n'était pas adapté à la situation. Aux yeux de la cour cantonale, les intérêts publics à résorber le trafic de transit excessif sur le chemin concerné étaient manifestes et justifiaient la mesure litigieuse. Cette mesure avait fait l'objet d'un essai pendant plusieurs mois et avait permis de réduire de manière importante le trafic de transit. Elle a notamment souligné que la diminution du trafic de transit était de nature à améliorer la sécurité des usagers ainsi qu'à favoriser la mobilité douce, notamment pour les cyclistes qui empruntent ce tronçon. Le Tribunal cantonal a jugé que l'intérêt public poursuivi devait l'emporter sur l'intérêt privé allégué par la recourante lié aux difficultés d'accéder à l'école depuis le nord de la ville.

E. 3.4

Quoi qu'en dise la recourante, l'existence d'un intérêt public à la mesure litigieuse de limitation du trafic sur le chemin de Rovéréaz ne saurait être niée. Le Tribunal fédéral n'a pas de raison de s'écarter de l'appréciation de l'autorité communale qui, connaissant mieux la situation, considère que le trafic de 6'600 vhc/j - particulièrement marqué à l'heure de pointe du matin dans le sens descendant - était excessif, compte tenu de la configuration des lieux et du fait que le chemin litigieux est selon le plan directeur communal une route de desserte, et non de transit; de tels chemins ne sont en effet en principe pas conçus pour accueillir un trafic de transit. Les instances précédentes pouvaient de manière soutenable considérer que le chemin litigieux - qui dispose d'un seul trottoir étroit et qui est bordé par

de nombreuses institutions médico-sociales et d'établissements scolaires (cf. consid. 2.4 ci-dessus) - n'était pas équipé pour se transformer en chemin de transit et accueillir plus de 6'600 vhc/j. La recourante prétend en outre à tort que l'instance précédente n'avait avancé aucune autre donnée permettant une comparaison: en effet, elle a relevé que, suite au report partiel du trafic sur le chemin de la Fauvette (qui constitue également un chemin de desserte), le volume sur ce chemin a atteint 2'050 vhc/j, ce qui représentait une charge de trafic courante et acceptable pour un chemin de desserte. Dans ces circonstances, l'instance précédente pouvait à juste titre considérer qu'il existait un intérêt public à résorber le trafic de transit excessif sur le chemin litigieux et à améliorer ainsi la sécurité des usagers et à favoriser la mobilité douce, notamment pour les cyclistes qui empruntent ce tronçon. Contrairement à ce que pense la recourante, l'appréciation de la Municipalité ne repose pas sur les plaintes d'habitants mécontents, mais sur des éléments constatés objectivement. Enfin, la recourante ne convainc pas lorsqu'elle affirme de manière purement appellatoire que les conditions de sécurité se seraient notablement détériorées depuis la mise en place de ce sens unique.

E. 3.5

La recourante fait ensuite grief à l'instance précédente d'avoir méconnu son intérêt privé, à savoir que ses propres usagers (employés de l'école et parents d'élèves) puissent continuer d'accéder à son site en empruntant le chemin litigieux qui permet un gain substantiel de temps. Elle affirme que l'octroi d'une dérogation limitée aux seuls riverains, voire aux seuls usagers de l'école, serait une mesure moins restrictive apte à maintenir une bonne accessibilité au quartier et à supprimer le trafic de transit dans le sens descendant. Elle relève en particulier que l'école génère très peu de mouvements dans le sens descendant et uniquement en semaine hors vacances scolaires; par ailleurs, elle soutient que son avenir est compromis, compte tenu de la baisse du nombre d'élèves induite par la mesure attaquée.

Ces considérations, essentiellement appellatoires, ne sont pas de nature à tenir l'arrêt attaqué pour arbitraire ou non conforme au principe de la proportionnalité. En particulier, la recourante ne cherche pas à démontrer que serait arbitraire l'appréciation de l'instance précédente selon laquelle les accès à l'école depuis le nord de la ville restaient parfaitement acceptables en termes de distance et que d'éventuelles difficultés de circulation aux heures de pointe sur certains tronçons n'apparaissaient pas insurmontables en l'espèce, ni de nature à rendre excessivement difficile l'accès à l'école; la cour cantonale a d'ailleurs relevé que les bus de transport scolaire de l'école étaient autorisés à utiliser le chemin dans les deux sens. L'instance précédente n'a ainsi pas ignoré l'intérêt privé de la recourante, mais a estimé que celui-ci n'était pas prépondérant par rapport à l'intérêt public poursuivi par la mesure litigieuse. La recourante n'est en outre pas habilitée, quoi qu'elle en pense, à se prévaloir des intérêts des riverains du chemin de la Fauvette. Enfin, l'admission d'une exception pour tous les usagers de l'école serait manifestement contraire à l'égalité de traitement, comme l'ont relevé les juges cantonaux. Ceux-ci peuvent également être suivis lorsqu'ils affirment qu'une exception pour tous les riverains affaiblirait trop la mesure litigieuse, compte tenu du nombre de tous les parents d'élèves et de tous les employés et visiteurs de l'école et des autres institutions situées dans le secteur; par ailleurs, n'apparaît pas non plus critiquable l'appréciation selon laquelle les contrôles ne seraient pas aisés à réaliser, au vu du nombre important d'usagers autorisés par cette exception.

E. 3.6

En définitive, la mesure ordonnée, confirmée par la cour cantonale, ne contrevient pas au principe de la proportionnalité.

E. 4

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité. La recourante, qui succombe, doit supporter les frais judiciaires (art. 66 al. 1 LTF). La Municipalité n'a pas droit à des dépens (art. 68 al. 3 LTF).

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