

# **NE\_GERICHTE CDP.2018.54 vom 25. Juli 2008**

NE Tribunal cantonal, 2008-07-25, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_CDP.2018.54\\_d20080725](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2018.54_d20080725)

FR: NE\_GERICHTE CDP.2018.54 du 25 juillet 2008

IT: NE\_GERICHTE CDP.2018.54 del 25 luglio 2008

## **Regeste**

Arrêté de la circulation routière d'un exécutif communal (mise en sens unique d'une rue).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est recevable.

### **E. 2**

a) Les recourants demandent la suspension de la procédure jusqu'à la prise de décision par le Conseil général de Cortaillod (ci-après : Conseil général, le législatif de Cortaillod ou le parlement) sur la demande de crédit de 2'511'800 francs destiné à financer l'assainissement tant des infrastructures du réseau, respectivement, électrique, d'eau potable et d'évacuation des eaux claires et usées, que de l'éclairage public et de la chaussée de la rue des Chavannes, voire jusqu'à l'exécution desdits travaux. b) La Cour de céans relève que le crédit de 2'511'800 francs a été accepté par le législatif de Cortaillod lors de sa séance du 28 septembre 2017, l'arrêté y relatif ayant été publié dans la FO du 6 octobre suivant sans faire l'objet d'un référendum dans le délai arrêté au 15 novembre 2017. Cela étant précisé, il y a lieu de relever qu'il ressort du rapport du 13 septembre 2017 de l'exécutif de Cortaillod au Conseil général à l'appui de ce crédit que, les croisements sur la rue des Chavannes étant difficiles, il avait été décidé pour des questions de sécurité de mettre en sens unique ladite voie de circulation, ce qui permettait d'envisager la réalisation d'un trottoir pour les piétons. Mentionnant que les coûts de cet aménagement étaient couverts par le crédit sollicité, le Conseil communal rendait attentif le parlement que si les recours déposés contre la mise en sens unique étaient admis et, partant, ladite restriction de circulation refusée, le trottoir ne pourrait pas être installé, le gabarit de la rue des Chavannes étant insuffisant pour une telle infrastructure. A l'instar du DDTE, force est de constater qu'au regard de ces éléments, ainsi que de l'ensemble du rapport à l'appui de la demande de crédit de 2'511'800 francs et de la teneur des débats au Conseil général du 28 septembre 2017 (procès-verbal no 7, 37 e législature 2016 -2020), les dispositions de l'arrêté du 3 octobre 2016 ne sont pas subordonnées à l'exécution des mesures d'assainissement acceptées par le législatif de Cortaillod, alors que l'inverse est vrai, à tout le moins, en ce qui concerne la construction du trottoir. Notons que les mesures d'assainissement entrant dans le crédit précité sont prévues de longue date et revêtent une certaine urgence, puisqu'elles doivent avoir été effectuées avant la réalisation du quartier "Les Breguettes-Les Ruffières". L'aménagement éventuel d'un trottoir, qui devrait cas échéant intervenir postérieurement à la mise en œuvre des mesures de limitation de la circulation en lien avec la concrétisation du plan spécial "Les Breguettes-Les Ruffières" et qui devrait alors remplacer la bande longitudinale pour piétons prescrite par le plan no 004, n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur la présente cause. On ne voit en effet pas en quoi cet élément serait suffisant pour contrevenir aux

mesures prévues par l'arrêté no 202. Ceci vaut d'autant plus que le Conseil communal a signalé dans ses observations sur le recours qu'il avait décidé d'abandonner l'option du trottoir, compte tenu de la contestation quant à la mise en sens unique de la rue des Chavannes et de la nécessité, au vu l'état de la route, de procéder aux travaux de réfection prévus dans sa demande de crédit du 13 septembre 2017. Il a précisé que, pour des raisons de coût, le trottoir ne pouvait être réalisé qu'en même temps que les autres travaux de réfection de la chaussée. Or, il convenait d'entreprendre ces derniers sans attendre l'issue de la présente procédure. C'est donc bien l'exécution des mesures d'assainissement acceptées par le Conseil général qui sont dans une certaine mesure dépendantes de l'issue du recours interjeté devant la Cour de céans et non l'inverse. On signalera encore à ce propos que la mise en place d'une bande longitudinale pour piétons ne nécessite ni décision ni publication et qu'il en va de même de la suppression d'une telle bande et son remplacement par un trottoir. L'article

### **E. 5**

Il résulte des considérants qui précèdent que, mal fondé, le recours doit être rejeté. La cause ayant pu être tranchée au fond, la demande d'octroi de l'effet suspensif au recours n'a plus d'objet. Succombant, les recourants supporteront les frais de la cause (art. 47 al. 1 LPJA) et ils n'ont pas droit à des dépens (art. 48 al. 1 a contrario LPJA). Des dépens à charge des recourants (art. 48 LPJA) seront en revanche alloués à E. \_\_\_\_\_ AG de l'hoirie F. \_\_\_\_\_, qui – procédant avec l'aide d'un mandataire professionnel – a déposé des observations le 19 mars 2018, dans lesquelles elle a conclu au rejet du recours, sous suite de frais et dépens. Me G. \_\_\_\_\_ n'ayant pas déposé un état de ses honoraires et des frais, les dépens seront fixés sur la base du dossier (art. 66 al. 2 TFrais, applicable par renvoi de l'art. 69 TFrais). Tout bien considéré, les dépens peuvent être équitablement fixés à 660 francs, frais et TVA compris. En revanche, le Conseil communal – bien que s'étant fait représenter par un mandataire professionnel et ayant obtenu gain de cause, à mesure qu'il a conclu dans ses observations du 16 mars 2018 au rejet du recours, sous suite de frais et dépens – ne peut pas prétendre à des dépens. Il a en effet agi comme collectivité publique et non comme propriétaire (art. 48 LPJA; Grisel, Traité de droit administratif, 1984, p. 849).

### **E. 30**

était bien respectée. C'était également ce sens qui répondait le mieux à l'objectif de rendre moins attractive la rue des Chavannes au trafic de transit, en dissuadant son utilisation comme itinéraire alternatif au chemin des Polonais pour les riverains du chemin du Bois.

Dans un rapport du 15 janvier 2016 intitulé «synthèse des réflexions des accès», le bureau d'ingénieurs a rappelé que, dans le cadre du plan spécial "Les Breguettes-Les Ruffières" sanctionné par le Conseil d'Etat en 2015, plusieurs variantes d'accès à ce quartier, impliquant la création d'un nouveau cheminement, avaient été écartées après évaluation pour les raisons suivantes : elles ne respectaient pas les normes VSS de construction routière (pente supérieure à 12 %), voire les limites usuelles de 15 %; elles impactaient des zones protégées non constructibles; elles étaient refusées par les propriétaires touchés; elles impliquaient des coûts importants qui ne pouvaient être justifiés, à mesure qu'une route publique existante pouvait être utilisée; elles contrevenaient à la LAT, selon laquelle la possibilité devait être donnée de se raccorder à l'équipement existant sans frais

disproportionnés. Dans la mesure où le réseau existant (rue des Chavannes, chemin du Signal, chemin des Polonais) pouvait, avec les aménagements adéquats (mise en sens unique, sécurisation des piétons), absorber le trafic du chantier et du futur quartier, l'accès par la rue des Chavannes avait été privilégié.

A. \_\_\_\_\_ SA a confirmé ces différents points dans son mémorandum technique établi le 26 janvier 2017, suite aux recours déposés devant le DDTE contre l'arrêté du 3 octobre 2016 du Conseil communal.

bb) Force est de constater que les éléments qui devaient être intégrés dans l'analyse du périmètre formé par les rues des Chavannes et de la Fin, respectivement, par le chemin des Polonais dans le cadre de l'expertise de sécurité routière et de circulation en lien avec le développement du secteur "Les Breguettes-Les Ruffières" ont valablement été abordés par le bureau d'ingénieurs. Y figurent en particulier le contexte, l'évaluation des déficits existants ou prévisibles, le régime des vitesses et les mesures nécessaires, ainsi que les objectifs poursuivis en termes de sécurité, les variantes étudiées et les mesures proposées. Il n'y a ainsi pas lieu de mettre en doute les constatations des spécialistes relatives aux déficits de sécurité de la configuration actuelle du périmètre susdit, déficits qui seraient d'ailleurs aggravés non seulement pendant la durée du chantier, mais également par la suite compte tenu de l'augmentation du trafic induite par le nouveau quartier "Les Breguettes-Les Ruffières". De même, on ne saurait remettre en cause le fait que la future route de desserte de ce dernier, laquelle est définie par le plan spécial "Les Breguettes-Les Ruffières" sanctionné le 1er avril 2015 par le Conseil d'Etat et donc en vigueur, constituait l'accès le plus rationnel. Cette nouvelle voie de circulation n'a d'ailleurs pas été contestée dans le cadre des procédures d'opposition et de recours contre ledit plan spécial.

En effet, sans apporter de preuve, les recourants se limitent à alléguer, premièrement, que l'arrêté contesté n'améliorerait pas la sécurité du quartier, dans la mesure où il ne prévoirait pas l'aménagement d'une bande réservée aux piétons, alors même que le plan no 004, qui fait partie intégrante de l'arrêté no 202, prescrit en particulier la réalisation sur la rue des Chavannes d'une bande longitudinale pour piétons entre l'intersection avec le chemin des Polonais et celle avec la rue de la Fin; deuxièmement, que les autres solutions d'accès au secteur "Les Breguettes-Les Ruffières" n'auraient pas été retenues pour des motifs infondés, alors que A. \_\_\_\_\_ SA a expliqué de manière détaillée et convaincante les raisons pour lesquelles l'accès par la rue des Chavannes avait finalement été privilégié; troisièmement, que l'arrêté du 3 octobre 2016 ne résoudrait pas les problèmes de manœuvrabilité pour les poids-lourds qu'il serait impossible pour ceux-ci de tourner depuis la rue des Chavannes sur la nouvelle route de desserte au futur quartier susdit, alors que le bureau d'ingénieurs explique clairement la façon dont la manœuvre pourrait être entreprise. Sur ce dernier point, on relèvera encore qu'alors que cet argument concerne pour l'essentiel la période des travaux, les recourants ne se plaignent pas, pas plus qu'ils ne l'ont fait jusqu'ici, de la mise en sens unique durant cette phase. Dans ces conditions, la Cour de céans ne peut que constater que les intéressés se contentent d'opposer leur propre opinion à celle du bureau d'ingénieurs, sans toutefois parvenir à rendre vraisemblable leur point de vue. Ils ne démontrent pas non plus qu'il n'y a jamais eu de difficultés de circulation sur la rue des Chavannes. Or, il ne suffit pas de contredire les constatations et conclusions des spécialistes en affirmant qu'aucun problème n'aurait été constaté jusqu'à ce jour.

Par conséquent, il convient de considérer que l'arrêté attaqué repose sur des motifs objectifs et sérieux et qu'il a pour fin d'assurer la sécurité, soit qu'il respecte l'un des buts énoncés à l'article 3 al. 4 LCR. Force est en effet de constater qu'il existe dans le périmètre routier analysé par A. \_\_\_\_\_ SA et notamment sur la rue des Chavannes des conditions de circulation délicates, ce tant pour les véhicules que pour les usagers les plus vulnérables, soit les cyclistes et surtout les piétons. Or non seulement les impératifs posés tout particulièrement par la sécurité des piétons font partie des motifs justifiant des mesures de signalisation routière, mais de plus les exigences du droit fédéral en la matière répondent à un intérêt de niveau constitutionnel (art. 88 Cst. féd.). Aussi, les mesures nécessaires de sécurité doivent être mises en œuvre partout où les dangers existent par une signalisation appropriée et/ou par des aménagements adéquats de modération du trafic permettant d'assurer le respect effectif des limitations de vitesse (FF 1983 IV, p. 4). Les recourants ne sauraient donc prétendre que les motifs de sécurité publique invoqués par le Conseil communal pour justifier les mesures ressortant de l'arrêté no 202 et en particulier la mise en sens unique sur la rue des Chavannes, tant pendant qu'après le chantier, seraient exagérés. Le point de vue de l'exécutif de Cortaillod ne paraît pour le moins pas constituer un abus de son pouvoir d'appréciation.

b) La question reste à présent de déterminer si, comme le prétendent les intéressés, la mise en sens unique de cette voie de circulation viole le principe de la proportionnalité et engendre pour les résidents du tronçon concerné des inconvénients insupportables.

aa) Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut notamment que la sécurité (pente, visibilité, trafic) ■ celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier ■ soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter et que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes. La voie d'accès est ainsi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. La définition de l'accès adapté à l'utilisation projetée en droit de la construction a fait l'objet d'une jurisprudence constante dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Ainsi une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (arrêt de la IIIe Cour administrative du Tribunal cantonal de Fribourg du 19.06.2017 [603 2017 2] cons. 3c et les références citées).

bb) Il ressort du mémorandum technique établi le 26 janvier 2017 par le bureau d'ingénieurs que, tant dans la direction Boudry correspondant à l'accès au réseau autoroutier depuis/vers Lausanne que dans la direction Areuse correspondant à l'accès au réseau autoroutier depuis/vers Neuchâtel qu'également dans la direction Cort ■ Agora, l'allongement du parcours en raison de la mise en sens unique de la rue des Chavannes concerne essentiellement les premiers bâtiments de cette rue depuis l'intersection avec le chemin du Signal (soit les numéros 26, 27 et 30), mais uniquement pour le sens du retour

vers les propriétés. Dans le premier cas, l'impact sur les distances parcourues est d'au maximum 630 m pour un temps de trajet supplémentaire d'environ 1 minute et 15 secondes à une vitesse de 30 km/h. Pour les autres bâtiments, l'incidence est très faible, avec un allongement du parcours entre 140 m et 220 m, et concerne exclusivement le sens aller. Dans le deuxième cas, l'impact sur les distances parcourues est d'au maximum 1.27 km pour un temps de trajet supplémentaire d'environ 2 minutes et 30 secondes à une vitesse de 30 km/h. Cet allongement rendra toutefois vraisemblablement moins attractif la sortie à la jonction d'Areuse et favorisera un report du trafic, ce qui s'avérera plutôt bénéfique compte tenu notamment de l'effet de délestage sous-jacent escomptable en heure de pointe le soir au niveau du bas du village de Cortailod. Pour les autres bâtiments situés au Nord de la rue des Chavannes, l'incidence est modérée, avec un allongement du parcours entre 420 m et 790 m, et concerne exclusivement le sens des retours. Dans le troisième cas, l'impact sur les distances parcourues est d'au maximum 770 m pour un temps de trajet supplémentaire d'environ 1 minute et 15 secondes à une vitesse de 30 km/h. Pour les autres bâtiments situés plus au Nord, il n'y a pas ou très peu d'incidence, soit un allongement maximal de 290 m et pour certains résidents même un raccourcissement du parcours de 30 m. A. \_\_\_\_\_ SA a encore précisé que ces impacts étaient à mettre en perspective avec le choix du mode de déplacement pour les distances en cause, une distance de l'ordre de 500 m entrant dans le domaine de pertinence pour la marche à pied.

Pour sa part, la vision locale du 16 juin 2017 a en particulier permis de mettre en évidence qu'à l'exception du bien-fonds sis rue des Chavannes 43, pour laquelle une manœuvre consistant en une entrée en marche arrière serait rendue nécessaire avec le sens de circulation Nord-Sud, voire à l'exception des parcelles situées rue des Chavannes 53 et 55, dont le chemin est perpendiculaire à la route et forme un angle obtus, l'accès aux autres propriétés de cette rue, de même que le parcage ne seront pas plus compliqués avec un sens unique.

cc) Ici non plus, la Cour de céans ne voit pas de raisons de s'écarter des constatations explicites du bureau d'ingénieurs concernant la problématique des détours imposés par la mise en sens unique de la rue des Chavannes, ni d'ailleurs des observations faites lors de la vision locale précitée. L'avis des recourants ne saurait en effet être suivi. Sans apporter d'éléments probants, ils se limitent, d'une part, à affirmer que la durée totale de trajet pour se rendre au centre du village, respectivement, pour rentrer à leur domicile serait rallongée de 3 à 4 fois par rapport au temps de parcours prévalant à ce jour et, d'autre part, à soutenir que la mise en sens unique (Nord vers Sud) obstruerait tant le parcage le long de la rue des Chavannes que l'accès à cette dernière. Ils se contentent ainsi de faire état de leur propre opinion, contredite en particulier par la vision locale, sans parvenir à rendre vraisemblable leur point de vue.

Ceci étant, il faut relever que non seulement les riverains continueront, nonobstant le sens unique, de bénéficier d'un accès motorisé à leur maison, à mesure que l'accès à leurs immeubles n'a été interdit que dans le sens Sud-Nord, mais de plus seuls les automobilistes désirant se rendre aux premiers bâtiments de la rue des Chavannes depuis l'intersection avec le chemin du Signal devront effectuer un réel détour, et ce uniquement dans le sens du retour vers ces propriétés. En laissant subsister la voie de communication ici en cause, le Conseil communal a tenu compte du principe de la proportionnalité et n'a pas entravé l'accès aux biens-fonds des recourants de manière déterminante. Notons

également, qu'en optant pour une mise en sens unique de la rue des Chavannes dans la direction Nord-Sud et non dans celui Sud-Nord, l'exécutif de Cortaillod a tout particulièrement été attentif au maintien du respect la zone 30, ainsi qu'à la limitation du trafic de transit. Or, ce faisant, il a veillé tant à garantir la sécurité et la mixité entre les différents modes de déplacement dans le quartier qu'à augmenter la qualité de vie dans celui-ci. S'agissant plus spécifiquement du détour consécutif à la mesure litigieuse, il est certes exact que certains résidents de la rue des Chavannes devront effectuer un trajet de contournement plus long et que les conditions de circulation sur les axes avoisinants pourraient ne pas toujours être idéales. Ces derniers inconvénients ne devraient toutefois se faire sentir qu'aux heures de pointe par un éventuel ralentissement des courants de circulation. Quant au détour il n'apparaît pas excessivement long tant en termes de distance que de temps. Il convient en outre de considérer que seuls les habitants de la rue des Chavannes 26, 27 et 30 seront réellement concernés par un rallongement de leur temps de parcours en lien avec la mise en sens unique. De même, seuls les résidents de la rue de Chavannes 43, voire ceux des numéros 53 et 55, verront l'accès à leurs propriétés rendu un peu plus délicat en raison de ladite restriction de circulation. Or, il ne serait pas raisonnable d'annuler cette mesure pour garantir finalement à un nombre restreint d'automobilistes un accès direct par le Sud, ni d'ailleurs pour leur permettre un accès sans manœuvre.

Il s'ensuit que les inconvénients de la mise en sens unique de la rue des Chavannes, ainsi que des mesures accessoires y afférentes n'apparaissent pas déterminantes face à l'accroissement de sécurité qui en résultera, en particulier pour les usagers vulnérables. Ceci vaut tant durant qu'après la phase de chantier. Alors qu'on doit bien reconnaître que l'intérêt public exposé ci-avant revêt une importance considérable, force est d'admettre que les recourants ne font essentiellement valoir que des intérêts de commodité personnelle, en ce sens qu'ils demandent pour les résidents les plus touchés par la restriction de circulation en cause, premièrement, à ce que leur parcours de retour au domicile ne soit pas rallongé d'au maximum de 2 minutes et 30 secondes, conformément à ce qui ressort du mémorandum technique du 26 janvier 2017, dont ils ne contestent en soi pas les conclusions, et deuxièmement, à ne pas avoir à effectuer de manœuvre pour accéder à leurs propriétés et places de parc. En définitive, il sied de constater que les recourants n'invoquent aucun intérêt privé d'une importance telle qu'il serait prépondérant à celui de nature publique. Il faut rappeler à cet égard qu'aucun régime privilégié du domaine public n'est aménagé pour les riverains.

c) Dans ces conditions, l'arrêté no 202 visant notamment à mettre en sens unique Nord-Sud la rue des Chavannes repose non seulement sur des motifs objectifs et raisonnables fondés sur un intérêt public, mais respecte également le principe de proportionnalité. Tout en accordant le poids nécessaire aux impératifs de la sécurité routière et de l'ensemble des usages, il offre une solution correctement praticable compte tenu des circonstances locales.

Au demeurant, la limite du pouvoir d'examen de la Cour de céans a été voulue par le législateur et confirmée par la jurisprudence, pour laisser une place prépondérante à la volonté politique des autorités locales. Aussi, au vu de la latitude de jugement importante dont dispose la commune, la présente Autorité ne peut que confirmer que le Conseil communal n'a pas fondé son arrêté du 3 octobre 2016 sur des constatations de fait insoutenables, que celui-ci ne poursuit pas des objectifs contraires au droit fédéral, qu'il ne procède pas à des distinctions injustifiées ou encore qu'il aurait été pris en se laissant guider

par des pesées d'intérêts manifestement contraires aux droits fondamentaux. Même si on admet que la suppression de la possibilité de choisir le sens de circulation pour se rendre à son domicile peut être ressentie comme un désavantage, cela ne suffit manifestement pas pour remettre en cause l'appréciation opérée par le Conseil communal. C'est donc à juste titre que le DDTE a confirmé l'arrêté litigieux.

5. Il résulte des considérants qui précèdent que, mal fondé, le recours doit être rejeté. La cause ayant pu être tranchée au fond, la demande d'octroi de l'effet suspensif au recours n'a plus d'objet. Succombant, les recourants supporteront les frais de la cause (art. 47 al. 1 LPJA) et ils n'ont pas droit à des dépens (art. 48 al. 1 a contrario LPJA).

Des dépens à charge des recourants (art. 48 LPJA) seront en revanche alloués à E. \_\_\_\_\_ AG de l'hoirie F. \_\_\_\_\_, qui ■ procédant avec l'aide d'un mandataire professionnel ■ a déposé des observations le 19 mars 2018, dans lesquelles elle a conclu au rejet du recours, sous suite de frais et dépens. Me G. \_\_\_\_\_ n'ayant pas déposé un état de ses honoraires et des frais, les dépens seront fixés sur la base du dossier (art. 66 al. 2 TFrais, applicable par renvoi de l'art. 69 TFrais). Tout bien considéré, les dépens peuvent être équitablement fixés à 660 francs, frais et TVA compris. En revanche, le Conseil communal ■ bien que s'étant fait représenter par un mandataire professionnel et ayant obtenu gain de cause, à mesure qu'il a conclu dans ses observations du 16 mars 2018 au rejet du recours, sous suite de frais et dépens ■ ne peut pas prétendre à des dépens. Il a en effet agi comme collectivité publique et non comme propriétaire (art. 48 LPJA; Grisel, Traité de droit administratif, 1984, p. 849).

Par ces motifs, la Cour de droit public

1. Rejette le recours.
2. Déclare la requête d'octroi de l'effet suspensif sans objet.
3. Rejette la demande de suspension de la procédure.
4. Met solidairement à la charge des recourants un émolument de décision de 800 francs, et les débours par 80 francs, montants couverts par leur avance de frais.
5. N'alloue pas de dépens aux recourants.
6. Alloue à E. \_\_\_\_\_ AG de l'hoirie F. \_\_\_\_\_ une indemnité de dépens de 660 francs à charge des recourants solidairement.
7. N'alloue pas de dépens au Conseil communal.

Neuchâtel, le 18 mai 2018

Compétence des cantons et des communes

- 1 La souveraineté cantonale sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral.
- 2 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.
- 3 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; les courses effectuées pour le service de la Confédération sont toutefois autorisées. 1

4D'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.2Pour 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.34.5

5Tant 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.

6Dans des cas exceptionnels, la police peut prendre les mesures qui s'imposent, en particulier pour restreindre ou détourner temporairement la circulation.

1Phrase abrogée par le ch. 73 de l'annexe à la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, avec effet au 1erjanv. 2007 (RO200621971069;FF20014000).2Nouvelle teneur selon le ch. 4 de l'annexe à la LF du 13 déc. 2002 sur l'égalité pour les handicapés, en vigueur depuis le 1erjanv. 2004 (RO20034487;FF20011605).3Nouvelle teneur de la phrase selon le ch. 73 de l'annexe à la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, en vigueur depuis le 1erjanv. 2007 (RO200621971069;FF20014000).4Phrase introduite par le ch. I de la LF du 6 oct. 1989 (RO199171; FF1986III 197). Abrogée par le ch. 73 de l'annexe à la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, avec effet au 1erjanv. 2007 (RO20062197 1069;FF20014000).5Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 23 mars 1984, en vigueur depuis le 1eraoût 1984 (RO1984808; FF1982II 895,1983I 776).

1Les limitations et prescriptions relatives à la circulation des véhicules automobiles et des cycles doivent être indiquées par des signaux ou des marques, lorsqu'elles ne s'appliquent pas à l'ensemble du territoire suisse.

2Il n'est pas nécessaire d'indiquer par des signaux ou marques les routes et les endroits qui sont manifestement réservés à l'usage privé ou à des fins spéciales.

3Sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles ou des cycles, ainsi qu'à leurs abords, seuls peuvent être employés les signaux et marques prévus par le Conseil fédéral; ils ne peuvent être placés que par les autorités compétentes ou avec leur approbation.

1Les signaux et les marques non prévus par la présente ordonnance ne sont pas admis; sont réservés les art 54, al. 9, et 115.1

2Les signaux et les marques ne peuvent être mis en place ou enlevés que si l'autorité ou l'OFROU l'ordonne; il y a lieu de se conformer à la procédure fixée à l'art. 107.2

3Les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité ni faire défaut là où ils sont indispensables. Ils seront disposés d'une manière uniforme, particulièrement sur une même artère.

3bis3

4Les signaux valent pour toute la chaussée, s'il ne ressort pas clairement qu'ils sont destinés uniquement à certaines voies ou à des aires de circulation spéciales, du fait qu'ils sont placés au-dessus de la chaussée ou en raison de certaines dispositions (p. ex. art. 59).

5 Les signaux ne doivent pas se suivre à peu de distance les uns des autres.

6 Deux signaux peuvent être installés sur le même support; exceptionnellement et dans des cas impérieux ce nombre peut être porté à trois; ce principe ne s'applique pas aux indicateurs de direction. En règle générale, il y a lieu de placer de haut en bas: les signaux de danger, les signaux de prescription ou de priorité, les signaux d'indication.<sup>4</sup>

7 Les signaux peuvent figurer sur un panneau rectangulaire blanc:

- a. lorsqu'ils sont placés au-dessus de la chaussée ou au-dessus de certaines voies;
- b. à l'intérieur des localités lorsque des informations complémentaires sont nécessaires;
- c. à l'extérieur des localités sur des routes secondaires peu importantes (art. 22, al. 4) lorsque des informations complémentaires sont nécessaires;
- d. sur les systèmes à signaux variables.

Les informations complémentaires (p. ex. une inscription, une flèche, un symbole) sont de couleur noire et figurent sur le panneau rectangulaire blanc en dessous du signal représenté.

7bis Les signaux en version lumineuse peuvent figurer sur des panneaux rectangulaires noirs.<sup>6</sup>

8 Les signaux jaunes et noirs, à l'exception des signaux «Route principale» (3.03) et «Fin de la route principale» (3.04), sont destinés uniquement aux conducteurs de véhicules militaires.<sup>7</sup> Les signaux ont un fond jaune; la bordure, l'inscription et le symbole sont noirs. Les dispositions relatives à la protection des signaux (art. 98 LCR) sont applicables.

9 Les indicateurs de direction blancs et orange montrent la direction à suivre pour atteindre des centres de formation, des postes sanitaires de secours ainsi que des abris publics relativement grands de la protection civile, difficiles à repérer sans indicateur de direction. Les indicateurs de direction ont un fond blanc; la bordure est orange et l'inscription noire; le signe distinctif international de la protection civile peut figurer dans un champ complémentaire situé à leur base. Les dispositions relatives à la protection des signaux (art. 98 LCR) sont applicables.<sup>8</sup>

1 Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'annexe 4 à l'O du 7 nov. 2007 sur les routes nationales, en vigueur depuis le 1er janv. 2008 (RO20075957).<sup>2</sup> Nouvelle teneur selon le ch. II 6 de l'annexe 4 à l'O du 7 nov. 2007 sur les routes nationales, en vigueur depuis le 1er janv. 2008 (RO20075957).<sup>3</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 17 août 2005 (RO20054495). Abrogé par le ch. I de l'O du 24 juin 2015, avec effet au 1er janv. 2016 (RO20152459).<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 janv. 1989, en vigueur depuis le 1er mai 1989 (RO1989438).<sup>5</sup> Introduite par le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1er janv. 2016 (RO20152459).<sup>6</sup> Introduit par le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1er janv. 2016 (RO20152459).<sup>7</sup> Nouvelle teneur selon l'art. 90 ch. 1 de l'O du 11 fév. 2004 sur la circulation militaire, en vigueur depuis le 1er mars 2004 (RO2004945).<sup>8</sup> Introduit par le ch. IV de l'O du 7 avr. 1982 (RO1982531). Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 7 mars 1994, en vigueur depuis le 1er avr. 1994 (RO19941103).

11 Il incombe à l'autorité ou à l'OFROU d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3, al. 3 et 4, LCR) suivantes:

- a. réglementations indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription;

b. cases de stationnement indiquées exclusivement par une marque.<sup>1</sup>

1bis Les signaux et les marques visés à l'al. 1 ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire.<sup>2</sup>

2 Lorsque la sécurité routière l'exige, l'autorité ou l'OFROU peuvent mettre en place des signaux indiquant des réglementations locales du trafic au sens de l'al. 1 avant que la décision n'ait été publiée; ils ne peuvent toutefois le faire que pour 60 jours au plus.<sup>3</sup>

2bis Les réglementations locales du trafic introduites à titre expérimental ne seront pas ordonnées pour une durée supérieure à une année.<sup>4</sup>

3 Aucune décision formelle ni aucune publication n'est nécessaire pour la mise en place des marques, à l'exception des marques de cases de stationnement visées à l'al. 1, let. b, ni pour la mise en place des signaux suivants:<sup>5</sup>

a. «Circulation interdite aux véhicules transportant des marchandises dangereuses» (2.10.1);

b. «Circulation interdite aux véhicules dont le chargement peut altérer les eaux» (2.11);

c. «Hauteur maximale» (2.19);

d. «Vitesse maximale» (2.30) prescrivant la limitation générale de vitesse sur les semi-autoroutes;

e. «Vitesse maximale 50, Limite générale» (2.30.1);

f. «Arrêt à proximité d'un poste de douane» (2.51);

g. «Police» (2.52);

h. «Route principale» (3.03);

i. «Autoroute» (4.01);

k. «Semi-autoroute» (4.03);

m. signaux lumineux;

l.<sup>7</sup>

n. signaux non mentionnés à l'al. 1;

o.<sup>8</sup> «Largeur maximale» (2.18) sur les routes principales énumérées à l'annexe 2, let. C, de l'ordonnance du 6 juin 1983 concernant les routes de grand transit<sup>9.10</sup>

4 Lorsqu'elles doivent être appliquées pendant plus de huit jours, les mesures temporaires prises par la police (art. 3, al. 6, LCR) doivent faire l'objet d'une décision et d'une publication de l'autorité ou de l'OFROU, selon la procédure ordinaire.<sup>11</sup>

5 S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on opérera 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, le cas échéant, abrogée par l'autorité.

6 Lorsque la construction ou la réfection d'une route nécessite une réglementation locale du trafic, la construction d'îlots, etc., on prendra l'avis de l'autorité et de la police cantonale de la circulation au moment d'établir les plans.

7Si un emplacement réservé à l'arrêt des véhicules publics en trafic de ligne est prévu, la police cantonale de la circulation doit être entendue avant l'approbation des plans.<sup>12</sup>

1Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1erjanv. 2016 (RO20152459).2Introduit par le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1erjanv. 2016 (RO20152459).3Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 3 juil. 2002, en vigueur depuis le 1erjanv. 2003 (RO20023213).4Introduit par le ch. I de l'O du 12 fév. 1992, en vigueur depuis le 15 mars 1992 (RO1992514).5Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1erjanv. 2016 (RO20152459).6Nouvelle teneur selon le ch. II 5 de l'annexe 1 à l'O du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, en vigueur depuis le 1eroct. 1995 (RO19954425).7Abrogée par le ch. I de l'O du 12 fév. 1992, avec effet au 15 mars 1992 (RO1992514).8Introduit par le ch. II de l'O du 3 déc. 1990, en vigueur depuis le 1erfév. 1991 (RO199178).9Actuellement «de l'O du 18 déc. 1991» (RS741.272).10Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 25 janv. 1989, en vigueur depuis le 1ermai 1989 (RO1989438).11Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 17 août 2005, en vigueur depuis le 1ermars 2006 (RO20054495).12Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 24 juin 2015, en vigueur depuis le 1erjanv. 2016 (RO20152459).

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