

# **VD\_OMNI AC.2008.0311 vom 31. März 2010**

VD Tribunal cantonal, 2010-03-31, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_AC.2008.0311](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2008.0311)

FR: VD\_OMNI AC.2008.0311 du 31 mars 2010

IT: VD\_OMNI AC.2008.0311 del 31 marzo 2010

## **Regeste**

PPE LE CONQUET/Département des infrastructures, Conseil communal de Lutry | Les conclusions de l'expertise précisent que pour assurer la sécurité des piétons jusqu'à l'arrêt de bus passant sur la route des Monts-de-Lavaux, un réaménagement du carrefour intégrant le marquage d'une traversée piétonne en deux temps est nécessaire. Bien que la planification de tels travaux nécessite une procédure distincte du projet routier communal, s'agissant d'une route cantonale, il appartient à l'autorité d'approbation du plan routier communal, dans son devoir de coordination, de fixer dans la décision d'approbation définitive, les mesures permettant la réalisation du passage pour piéton et le réaménagement du carrefour. Il est vrai que la norme VSS 640'241 propose un critère de 50 piétons à l'heure de pointe pour l'aménagement de passages pour piétons, mais l'aménagement d'un passage sécurisé dans le prolongement du trottoir projeté pour rejoindre l'arrêt de bus sur la route des Monts-de-Lavaux s'impose par le fait qu'il s'agit d'un itinéraire reliant les zones résidentiels aux écoles et aux arrêts des transports publics au sens de l'art. 2 al. 3 LPCR, disposition qui prime sur la recommandation de la norme VSS (consid. 5).

## **Erwägungen**

### **E. 1**

La Commune de Lutry a contesté la recevabilité formelle du recours. Il ressort des mesures d'instruction requises par la commune sur la date de la notification de la décision attaquée qu'elle a fait l'objet d'un envoi sous pli recommandé le 17 novembre 2008 pour être notifiée à la recourante le 19 novembre 2008, après une première tentative de notification infructueuse. Déposé le 3 décembre 2008, le recours est formé en temps utile. Par ailleurs, le projet contesté de l'élargissement de la route communale comporte un empiètement sur la parcelle n° 4'544 de la PPE recourante, de sorte qu'elle est directement touchée par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à la contester au sens de l'art. 75 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LPA-VD; RSV 173.36).

### **E. 2**

Les projets de réaménagement de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant sont mis à l'enquête durant 20 jours. Ils font l'objet d'un permis de construire.

### **E. 3**

a) Le projet routier doit garantir les conditions de sécurité adéquates non seulement aux automobilistes mais aussi aux autres usagers de la route les plus vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes (André Jomini, Commentaire LAT, art. 19 N. 19). Les exigences concernant la sécurité des piétons sont notamment précisées par la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704), qui prévoit l'établissement d'un réseau de chemins pour piétons dans les localités (art. 2 et 4

LCPR). Le message du Conseil fédéral relatif à ce projet de loi citait les conclusions suivantes du groupe de travail « Sécurité routière » qui avait été institué par le Département fédéral de justice et police: « La forte proportion de piétons, en particulier d'enfants et de personnes âgées, tués ou blessés dans des accidents de la circulation, nécessitait d'urgence et partout une protection accrue.» (FF 1983 IV p. 4). Le canton de Vaud n'a pas encore établi de législation d'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Cependant, même en l'absence d'un plan du réseau des chemins pour piétons, les principes de la LCPR doivent être pris en considération pour déterminer si des mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics (voir arrêts AC.2001.0220 du 17 juin 2004, AC.1999.0005 du 30 avril 1999, ainsi que André Jomini, Commentaire LAT, art. 19 N. 25, voir aussi DEP 1995 p. 609). Selon les publications du Bureau suisse de prévention des accidents (BPA), les enfants comme piétons et les cyclistes font partie des usagers de la route les plus vulnérables. On enregistre chaque année quelque 2'500 accidents d'enfants de 0 à 14 ans. Près d'un quart de ces accidents se produisent sur le chemin de l'école. Le risque supérieur à la moyenne encouru par les enfants dans la circulation routière relève d'une part des caractéristiques physiques liées au développement de l'enfant (vu leur petite taille, les enfants ne sont pas à même de se faire une idée d'ensemble d'une situation) et le risque découle d'autre part de leur comportement, foncièrement différent de celui d'un adulte (les enfants réagissent de manière imprévisible, ils sont impulsifs et se laissent facilement distraire). Il incombe ainsi aux autorités de veiller à la sécurité sur les chemins de l'école par des mesures de modération du trafic adaptées (voir arrêt AC.2008.0073 du 31 octobre 2008, consid. 3b). Cette exigence concerne en particulier le chemin du Crêt-Ministre utilisé par les écoliers qui se rendent au collège des Echerins. b) L'art. 3 du règlement d'application du 19 janvier 1994 de la loi sur les routes (RLRou; RSV 725.01.1) régit la procédure de planification et de construction des routes, en particulier le dossier de l'enquête prévue à l'art. 13 LR. Selon l'art. 3 RLRou, les pièces du dossier relatives à l'exécution des travaux sont établies sur la base des normes de l'Union des professionnels suisses de la route (al. 1; normes VSS). Selon la jurisprudence, les normes VSS correspondent à l'état actuel de la technique et aux conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme (voir arrêt AC.1992.0124 du 25 mai 1994, consid. 6a); la portée des normes VSS est comparable à celle d'un avis d'expert; elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés et doivent être prises en considération dans cette mesure, mais elles ne lient pas le tribunal (voir arrêts GE.2009.0056 du 27 janvier 2010, consid. 3c, AC.2001.0099 du 18 avril 2002, consid. 3b/aa; AC.1998.0005 du 30 avril 1999, consid. 5a). Il s'agit d'un élément d'appréciation dans la pesée des intérêts propre à toute procédure de planification (art. 3 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000, OAT; RS 700.1). aa) Selon les normes VSS, le chemin du Crêt-Ministre présente les caractéristiques d'une route de desserte. La norme de l'Union des professionnels suisses de la route VSS 640 045 désignée « Projet, bases; types de routes: routes de desserte » distingue toutefois trois types de routes de desserte: les routes de desserte de quartier, les routes d'accès et les chemins d'accès qui présentent les caractéristiques suivantes: Nombre maximum de logements desservis Trafic horaire déterminant (THD) maximum Route de desserte de quartier 300 150 Route d'accès 150 100 Chemin d'accès 30 50 bb) Il ressort de l'expertise que le chemin du Crêt-Ministre

est actuellement emprunté par environ 500 véhicules par jour et dessert une trentaine de logements. La moitié du trafic constaté sur cette voie est en relation avec les habitations. Le trafic de transit est donc quantitativement faible et se limite à 200 à 300 unités de véhicule par jour. Le trafic de transit est provoqué notamment par la signalisation en place pour rejoindre le centre de loisirs « Planète Jeux » depuis la route des Monts-de-Lavaux par le chemin du Crêt-Ministre. Une modification de la signalisation vers le centre de loisirs « Planète Jeux » par la route des Monts-de-Lavaux impliquerait vraisemblablement un détour, mais serait préférable pour éviter le trafic de transit. Par ailleurs, la réalisation du projet « La Saujalle » entraînerait une augmentation de trafic de l'ordre de 800 unités de véhicule par jour, ce qui entraînerait un trafic journalier moyen (TJM) futur de l'ordre de 1'300 véhicules par jour correspondant à 130 véhicules à l'heure de pointe (10% du TJM). Le nombre de logements projetés desservis par le chemin du Crêt-Ministre s'élève à environ 80 auxquels s'ajoutent les 30 logements existants, soit 120 logements au total. Il apparaît ainsi que le chemin du Crêt-Ministre répond d'une part aux caractéristiques d'une route d'accès au sens de la norme VSS 640 045 par un nombre de logements inférieur à la limite des 150, mais d'autre part à une route de desserte de quartier en raison d'un trafic horaire déterminant futur supérieur à 100 véhicules. cc) La norme VSS 640 045 comporte des indications relativement précises concernant l'aménagement des voies de desserte. Quel que soit le type de route de desserte, l'aménagement de la route doit être conçu pour de faibles vitesses et assurer l'intégration du tracé dans le tissu urbain. La norme apporte les précisions suivantes : «L'aménagement de la route est conçu pour de faibles vitesses. (...) Les caractéristiques du principe du profil en travers, ainsi que les conditions de visibilité, qui déterminent l'image visuelle de la route, doivent agir comme des modérateurs de vitesse. Pour cela, il est souvent utile de briser la régularité et l'uniformité dans le sens longitudinal et de diversifier les abords de la route. L'aménagement doit montrer que les usagers motorisés et les usagers non motorisés sont mis sur le même pied. Cela revient à valoriser des objectifs non liés à la circulation (rencontres, loisirs, jeux).» (norme VSS 640 045 Projet, bases; Types de routes : routes de desserte, p. 2 ch. 6). Pour la catégorie spéciale de la route d'accès, la norme propose, en plus des mesures de modération du trafic, un aménagement urbain tel que les rues résidentielles (norme VSS 640 045 ch. 8), désormais zones de rencontre au sens de l'art. 22b de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21). Selon cette disposition, le signal "Zone de rencontre" (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation; ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules (al. 1). La vitesse maximale est fixée à 20 km/h (al. 2). Il est vrai toutefois que la configuration du chemin du Crêt-Ministre ne présente pas toutes les caractéristiques propices à l'instauration d'une zone de rencontre en raison de la très forte pente et de la présence d'un trafic de transit, mais la norme VSS 640 045 montre bien que ce type de desserte doit être conçu avec des aménagements routiers favorables aux vitesses réduites, et une priorité doit être accordée à la convivialité de l'espace routier et à la sécurité des piétons, de préférence aux aspects concernant la fluidité, qui augmentent les vitesses et accroissent les dangers. c) En l'espèce, la PPE recourante a critiqué la conception du projet routier en estimant que la largeur prévue du chemin du Crêt-Ministre était insuffisante et que les piétons pouvaient être mis en danger sur le trottoir en cas de croisement d'une voiture avec un camion. aa) Les experts ont toutefois relevé que le risque de croisement était un facteur de modération de la vitesse et une garantie d'attention élevée

de la part des automobilistes, surtout sur un axe à largeur réduite. Les experts insistent donc pour maintenir le double sens de circulation. En ce qui concerne la largeur, ils relèvent que le gabarit de 4.50 m prévu permet à deux voitures de se croiser à une vitesse maximale de 20 à 25 km/h, ce qui est tout à fait adapté au comportement souhaité dans le quartier. Ils précisent que, lors du croisement d'une voiture avec un camion, très rare sur cet axe, le gabarit de 5.30 m est en principe nécessaire. Ce gabarit impose, dans la solution étudiée, l'utilisation d'une partie du trottoir ou l'aménagement de zones de croisement disposant de surlargeurs. L'expertise relève que la zone de croisement prévue au milieu du chemin, d'une longueur de 12 m, serait insuffisante et devrait être portée à 20 m pour permettre le croisement d'un véhicule de voirie et d'un petit camion de déménagement. L'expertise mentionne aussi qu'une surlargeur de 30 cm pourrait être prévue au droit de la parcelle 3'943 en raison d'une courbe plus importante de la route à cet emplacement. En outre, le projet d'aménagement du chemin du Crêt-Ministre devrait intégrer la gestion du carrefour avec la route des Monts-de-Lavaux par le marquage d'une traversée piétonne avec un îlot protecteur au centre, compte tenu des arrêts des transports publics à cet endroit. L'expertise mentionne encore le fait que des rétrécissements ponctuels seraient nécessaires afin de ralentir le trafic sur certains tronçons rectilignes et protéger la traversée piétonne ; il est fait référence à des rétrécissements similaires réalisés à Grandvaux ou à Lausanne (chemin de Rovéréaz). Le projet contesté présente en effet une certaine uniformité contraire aux recommandations de la norme VSS 640 045, selon lesquelles il convient « de briser la régularité et l'uniformité dans le sens longitudinal et de diversifier les abords de la route » afin que les conditions de visibilité (image visuelle de la route) puissent agir comme des modérateurs de vitesse. bb) Les parties se sont déterminées sur l'expertise et la PPE recourante reproche aux experts de n'avoir pas été entendue. Elle relève que le rapport mettrait en évidence que l'élargissement du chemin serait la conséquence du projet immobilier au lieu-dit « La Saujalle » et que cette interdépendance nécessitait de traiter les questions dans leur ensemble. La PPE recourante critique le fait qu'aucun comptage nouveau n'a été réalisé et estime que l'étude du bureau technique serait insuffisante. A son avis, la sécurité des piétons ne serait pas assurée en raison de la possibilité prévue, dans le cas du croisement d'un véhicule avec un camion, de monter sur le trottoir. La PPE recourante reproche aussi à l'expert de n'avoir pas fait mention d'un élément essentiel, à savoir l'insertion des véhicules descendant le chemin du Crêt-Ministre dans la route des Monts-de-Lavaux aux heures de pointe. Elle estime enfin que l'importance des modifications proposées par l'expertise nécessiterait une nouvelle mise à l'enquête publique. De son côté, la municipalité estime que l'augmentation de la longueur de l'espace de croisement de 12 à 20 m n'est pas nécessaire; elle serait toutefois prête à étendre l'espace de croisement, car le propriétaire concerné avait déjà donné son accord pour la cession du terrain nécessaire à cet agrandissement. La municipalité précise aussi qu'elle prendra les éventuelles mesures d'aménagement de modération du trafic après la réalisation des travaux en fonction des analyses et constatations qui auraient été faites. Elle précise que les aménagements correspondant à ceux préconisés par l'expert, comme les rétrécissements, pourraient être intégrés dans le cadre des travaux. En ce qui concerne le réaménagement du carrefour du Crêt-Ministre avec l'aménagement d'une traversée piétonne sur la route des Monts-de-Lavaux, seul le Service des routes aurait la compétence de prendre les mesures nécessaires. Le Service des routes ne voit pas d'inconvénient à ce que la longueur de l'espace de croisement soit portée de 12 à 20 m, alors même qu'une longueur de 12 m lui paraît suffisante. S'agissant de l'aménagement de la traversée piétonne sur la route des

Monts-de-Lavaux pour sécuriser le cheminement des piétons et des utilisateurs des transports publics, il observe que cet objectif ne fait pas partie du projet mis à l'enquête et qu'un tel aménagement devrait faire l'objet d'une procédure distincte de compétence cantonale. Mais les conditions pour l'aménagement d'un passage pour piétons à cet emplacement ne paraissent pas remplies compte tenu de la vitesse maximale sur cet axe (60 km/h) et des critères relatifs à la fréquentation minimale requise aux heures de pointe par les normes VSS. Du point de vue du Service des routes, l'opportunité d'un tel aménagement serait indépendante du projet sur lequel le tribunal est appelé à statuer; la municipalité peut en revanche lui présenter une telle demande ultérieurement pour examiner plus en détail cette problématique particulière.

d) Le tribunal constate que la réalisation du projet d'urbanisme au lieu-dit « La Saujalle » va entraîner à la fois une forte augmentation de la densité des piétons utilisant le chemin du Crêt-Ministre, et à la fois une augmentation du trafic et des dangers qui peuvent en résulter pour les piétons. C'est pourquoi, s'agissant d'une route de desserte qui présente à la fois les caractéristiques d'une route d'accès (moins de 100 logements) et celles d'une route de desserte de quartier (trafic horaire déterminant entre 100 et 150 véhicules), les principes de technique de circulation et les exigences relatives à l'urbanisme et à l'aménagement routier de la norme VSS 640 045 sont à prendre en considération; ces principes impliquent la mise en place de mesures de modération du trafic, ce que confirme le rapport technique de juin 2001 sur les besoins communaux en matière de modération du trafic, qui comporte les précisions suivantes pour les chemins du Crêt-Ministre et du Crêt-des-Pierres: «Les chemins du Crêt-des-Pierres et Crêt-Ministre sont deux chemins étroits à forte déclivité et sans trottoir. Ils sont empruntés par des élèves à destination du collège des Echerins. Ce type d'espace routier est déjà, intrinsèquement, modérateur : largeur réduite, forte pente contraignant les automobilistes à rouler à faible vitesse. Il s'agit donc avant tout de donner à ces automobilistes une indication supplémentaire pour les inciter à faire plus attention aux autres usagers. La mise en place d'une zone à trafic modéré participerait à une meilleure prise de conscience par les usagers motorisés, de la mixité d'utilisation de la chaussée. Une étude complémentaire devra préciser le type de zone approprié (zone 30 Km/h ou zone de rencontre) ainsi que la localisation et le type de portes d'entrée de zone adaptées à ce secteur.» Cette appréciation concerne la situation antérieure aux travaux d'élargissement de la route, sans le trottoir. Le bureau a élaboré une notice technique de novembre 2006 relative à l'étude des circulations du projet d'urbanisation « La Saujalle ». L'étude propose aussi « la mise en œuvre d'une zone 30 » sur les chemins du Crêt-des-Pierres et du Crêt-Ministre, notamment, ainsi que la création d'un trottoir continu tout le long du chemin avec un aménagement de voirie correspondant aux besoins du trafic futur, ce qui donne le profil d'aménagement suivant : une banquette de 0.50 m, une chaussée de 4.50 m et un trottoir chanfreiné de 1.50 m. Ce nouveau profil est de nature à modifier le comportement actuel des automobilistes. En effet, il ressort de l'étude de juin 2001 (fiches établies pour les chemins du Crêt-Ministre et du Crêt-des-Pierres), que la vitesse actuelle des véhicules (30 km/h à la montée et 40 km/h à la descente) résulte essentiellement de la configuration de l'espace routier et de l'effet modérateur qu'il provoque sur les automobilistes. L'élargissement de la route avec la création d'un trottoir aurait ainsi pour conséquence de supprimer l'effet modérateur donné par le rythme de la topographie des lieux et l'étroitesse de la chaussée et d'augmenter la vitesse ainsi que les dangers pour les piétons, en particulier les élèves du collège des Echerins. De plus, la bordure du trottoir chanfreiné a pour effet de réduire la largeur effectivement utilisable pour les piétons d'environ 15 cm. Le tribunal a d'ailleurs déjà

relevé qu'un trottoir de 1.50 m est problématique en ce sens qu'il n'offre pas une marge suffisante pour un adulte avec une poussette et un enfant à ses côtés (arrêt AC.1998.0005 du 30 avril 1999). En définitive, il apparaît que les travaux de réaménagement du chemin du Crêt-Ministre doivent être couplés avec le projet communal de création d'une zone de modération du trafic, soit une zone 30. Cette condition est nécessaire pour tenir compte de la forte augmentation de la densité de population le long de cet axe, et des dangers accrus pour les piétons qui résultent d'une part de l'augmentation prévisible des vitesses liée à l'élargissement de la route avec un profil uniforme, et d'autre part des dimensions et caractéristiques du trottoir projeté. Le projet routier doit ainsi intégrer les aménagements de modération du trafic liés à la signalisation de la zone 30, en particulier les rétrécissements préconisés par l'expertise, dont la conception et l'emplacement seront arrêtés dans le cadre de la procédure d'adoption de la zone 30. Cette solution s'impose aussi par le fait que le chemin du Crêt-Ministre fait partie des chemins pour piétons reliant notamment les zones résidentielles, les écoles et les arrêts des transports publics, et par les mesures à prendre pour protéger les écoliers sur le chemin de l'école (art. 2 al. 2 LCPR). e) L'expertise suggère également d'augmenter à 20 m la longueur des places d'évitement prévue à 12 m ainsi qu'un élargissement de 30 cm sur le virage situé au droit de la parcelle n° 3'943. Toutefois, le tribunal considère que les difficultés de croisement à l'emplacement du virage, de même que l'espace restreint des places de croisement, font partie des mesures de modération du trafic qui incitent au ralentissement des véhicules et ne nécessitent pas une modification du projet mis à l'enquête publique, mais une signalisation adaptée dans le cadre des mesures de modération du trafic propres à la zone 30. En ce qui concerne les places d'évitement, les assesseurs spécialisés du tribunal relèvent que l'extension à 20 m semble excessive. En effet, si l'on tient compte du fait que le chemin du Crêt-Ministre est interdit aux véhicules de plus de 3,5 tonnes (voir compte rendu de l'audience du 22 avril 2009), la probabilité d'occurrence de croisements est très faible, ceux-ci pouvant en définitive se négocier par empiètement sur le trottoir, du moment que celui-ci est doté d'une bordure chanfreinée; de plus, les places d'évitement renforcent la fonction trafic de la rue au détriment de sa qualité spatiale; il n'apparaît pas ainsi que le projet doive être modifié pour prolonger la longueur des places d'évitement. L'instauration d'une zone 30 et les aménagements qu'elle implique auront aussi pour effet de réduire le trafic de transit, relativement important actuellement (200 à 300 véhicules par jour) et le nombre de cas de croisements. La municipalité pourrait d'ailleurs réduire encore le trafic de transit en modifiant la signalisation de l'espace de détente « Planète Jeux » dans le sens proposé par l'expertise.

#### **E. 4**

La PPE recourante estime encore que les modifications qui devraient être apportées au projet nécessiteraient une enquête publique complémentaire. a) L'art. 58 al. 4 et 5 LATC, applicable par le renvoi de l'art. 13 al. 3 LR, fixe les conditions dans lesquelles une enquête complémentaire est nécessaire. Si le projet est adopté sans modification susceptible de porter atteinte à des intérêts dignes de protection, le dossier peut alors être approuvé par l'autorité cantonale. En revanche, pour les modifications plus importantes, celles-ci sont soumises à une enquête complémentaire de 30 jours après l'examen préalable de l'autorité cantonale. Dans ce cas, les oppositions ne sont recevables que dans la mesure où elles visent les modifications mises à l'enquête publique. Ces principes sont également applicables aux modifications qui peuvent être apportées dans le cadre de la procédure d'approbation des plans d'affectation communaux et des plans routiers communaux. b) Les plans mis à

l'enquête publique fixent l'emprise très précise de la nouvelle voie publique avec son agrandissement par la création d'un trottoir ; la réalisation du projet implique une procédure d'acquisition de terrain sur l'emprise de la parcelle n° 4'544, propriété de la PPE recourante, et le long de la parcelle n° 3'877, propriété de la Fondation « Ronichri Trust Foundation » avec laquelle des conventions ont été passées avec la commune pour la cession des droits ou du terrain nécessaire. La loi sur les routes distingue d'ailleurs la procédure d'adoption et d'approbation du plan routier à l'art. 13 LR de la procédure d'acquisition du terrain régie par l'art. 14 LR. Selon cette disposition, les terrains nécessaires à l'ouvrage peuvent être acquis de gré à gré, par remaniement parcellaire ou par expropriation (al. 1), et les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage font l'objet d'une procédure distincte, la loi sur l'expropriation du 25 novembre 1974 (LE ; RSV 710.01) étant applicable (al. 2). La procédure d'expropriation implique une déclaration d'intérêt public qui résulte d'une décision du Département des finances (art. 23 LE) rendue après enquête publique (art. 12ss LE). Toutefois, les tracés régulièrement approuvés ne peuvent être remis en cause dans la procédure d'expropriation (BGC automne 1991 p. 751). C'est pourquoi seules des modifications de peu d'importance des emprises sur les fonds riverains, qui ne portent pas atteinte à des intérêts dignes de protection, sont admissibles. Ainsi, une éventuelle suppression des places d'évitement reste assimilée aux modifications de peu d'importance, qui ne portent pas atteinte à des intérêts dignes de protection au sens de l'art. 58 al. 4 LATC, et ne nécessiterait pas une enquête complémentaire. Il appartiendra à la municipalité, dans le cadre de l'élaboration des plans d'exécution du projet routier et aussi lors de l'étude du plan d'aménagement de la zone 30 (choix de l'emplacement des rétrécissements), de tenir compte des contraintes concernant la largeur de la route dans le virage à 45° au droit de la parcelle n° 3'943, et de la longueur, voire de l'opportunité des places d'évitement. c) Il convient encore de déterminer si les aménagements de modération du trafic liés à une signalisation de zone 30 nécessitent une enquête complémentaire. Selon la jurisprudence, les travaux d'aménagement de la voie publique, tels que la pose de mobilier urbain, liée à une signalisation spécifique telle que la rue résidentielle ou les réglementations par zones ou les autres mesures de modération du trafic, ne nécessitent pas l'ouverture d'une procédure complète de planification lorsque ces aménagements s'inscrivent dans les mesures d'accompagnement nécessaires à la mise en place de la signalisation et sont justifiés par des buts de police tendant à assurer la sécurité des piétons (voir arrêt AC.1991.0099 du 29 décembre 1992, consid. 5, publié à la RDAF 1993 p. 232 ss, spéc. 238 et 239). Ainsi, l'aménagement des rétrécissements préconisés par l'expertise, de même que l'instauration d'une zone 30, nécessitent l'engagement d'une procédure complète de signalisation dans le cadre de laquelle tous les tiers intéressés pourront faire valoir leurs moyens, sans qu'il soit nécessaire pour cela d'ordonner une enquête complémentaire du projet routier au sens de l'art. 13 al. 3 LR en relation avec l'art. 58 al. 5 LATC.

## **E. 5**

L'expertise comporte encore la conclusion suivante : « (...) pour assurer la sécurité des piétons jusqu'au bus passant sur la route des Monts-de-Lavaux, un réaménagement du carrefour Crêt-Ministre – route des Monts-de-Lavaux est nécessaire intégrant notamment le marquage d'une traversée piétonne en deux temps. » a) Le réaménagement du carrefour route des Monts-de-Lavaux – chemin du Crêt-Ministre touche une route cantonale. Si le réaménagement s'inscrit dans le gabarit actuel de la route, il implique une procédure de projet routier simplifiée au sens de l'art. 13 al. 2 LR par l'octroi d'un simple permis de

construire, procédure qui doit aussi être coordonnée avec la procédure de signalisation routière pour la création du passage pour piétons. L'aménagement d'un passage protégé avec la création d'un îlot doit faire l'objet d'une procédure distincte du projet routier communal; il convient donc de déterminer s'il s'agit d'un élément nécessaire à la sécurité des piétons et dont la réalisation doit être coordonnée avec le projet. La création d'un trottoir le long du chemin du Crêt-Ministre débouche sur la route des Monts-de-Lavaux directement sur un arrêt de transports publics, situé de part et d'autre de la route. L'arrêt de bus (Landar) est desservi par les lignes 66 (Montbenon - Grandvaux) et 47 (Port-de-Pully - Grandvaux) à une fréquence de six bus par jour pour la ligne 66 et de quatorze bus par jour pour la ligne 47. La traversée de la route des Monts-de-Lavaux depuis le trottoir aménagé sur le chemin du Crêt-Ministre jusqu'à l'arrêt du bus fait partie des itinéraires protégés par la loi sur les chemins pour piétons, reliant notamment les zones résidentielles aux arrêts de transports publics. Le passage pour piétons traversant la route des Monts-de-Lavaux constitue en quelque sorte le « prolongement du trottoir » pour accéder à l'arrêt de bus. Le marquage d'une traversée piétonne en deux temps apparaît comme un élément nécessaire au projet, ce qui ressort d'ailleurs clairement de l'expertise. En effet, si les conditions de circulation sur le chemin du Crêt-Ministre nécessitent la création d'un trottoir, il est tout autant nécessaire de protéger la traversée des piétons sur la route des Monts-de-Lavaux pour rejoindre l'arrêt de bus. Cette conclusion s'impose aussi par l'art. 2 LCPR, prévoyant que les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles aux arrêts de transports publics (al. 3), les trottoirs et les passages pour piétons pouvant servir de jonction (al. 2). b) Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans routiers communaux régie par les art. 61 et 61a LATC, le département doit procéder à un examen de la légalité du plan qui porte notamment sur les éléments que doit contenir le rapport de conformité prévu par l'art. 47 OAT, lequel est en principe adressé à l'autorité cantonale dans le cadre de la procédure d'examen préalable. Le plan routier est en effet un plan d'affectation spécial au sens de l'art. 14 LAT qui règle le mode d'utilisation du sol sur le périmètre qu'il délimite et qui est soumis aux règles de procédure du droit fédéral de l'aménagement du territoire régissant de tels plans (arrêt AC.2007.0093 du 29 août 2008 consid. 3b et c). L'art. 47 OAT comporte les précisions suivantes : « L'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26, al. 1, LAT), un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4, al. 2, LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement. » L'art. 47 OAT réserve ainsi le droit fédéral de la protection de l'environnement, ainsi que les autres dispositions du droit fédéral dont fait partie la législation fédérale sur les chemins pour piétons. La question du marquage d'un passage protégé sur la route des Monts-de-Lavaux fait partie du pouvoir d'examen de l'autorité d'approbation du plan routier lorsque, comme en l'espèce, une telle mesure est nécessaire au projet routier communal à approuver. Le fait qu'un éventuel réaménagement du carrefour par le marquage d'un passage pour piétons en deux temps doive suivre une procédure distincte de celle du projet routier communal implique une mesure de coordination. A cet égard, les principes de coordination posés à l'art. 25a al. 1 à 3 LAT sont applicables par analogie à la procédure d'approbation des plans d'affectation (art. 25a al. 4 LAT). L'autorité d'approbation du plan joue en effet un rôle important pour assurer une

bonne coordination (MARTI, Commentaire LAT, art. 25a N. 46), notamment en ce qui concerne les mesures nécessaires pour conduire les procédures au sens de l'art. 25a al. 2 let. a LAT. C'est pourquoi il appartient au Département des infrastructures de fixer, dans la décision d'approbation définitive au sens de l'art. 61a LATC, les mesures de coordination permettant la réalisation d'un passage pour piétons avec îlot central sur la route des Monts-de-Lavaux. Il est vrai que le Service des routes a formulé plusieurs objections concernant la création d'un tel passage, en se référant notamment à la recommandation de la norme VSS 640 241, qui propose le critère de 50 piétons à l'heure de pointe pour marquer un passage. Mais ce critère ne semble pas compatible avec le droit fédéral, en particulier avec les exigences de la loi fédérale sur les chemins pour piétons, qui prévoit de protéger l'itinéraire jusqu'à l'arrêt des transports publics, impliquant la traversée de la route. Le Service des routes relève aussi que le marquage d'une traversée piétonne en deux temps pourrait impliquer une réduction de la vitesse à 50 km/h sur ce tronçon routier. L'examen de l'évolution de la construction dans les zones situées de part et d'autre de la route des Monts-de-Lavaux révèle que la grande majorité des terrains riverains sont déjà construits, de sorte qu'il n'est pas exclu de parler d'une zone bâtie de façon compacte sur l'un des côtés de la route au sens de l'art. 22 al. 3 OSR (voir arrêt GE.2001.0090 du 15 juillet 2002 consid. 4c). Enfin, un réaménagement du carrefour par la création d'une traversée piétonne en deux temps pourrait aussi améliorer l'insertion des véhicules venant du chemin du Crêt-Ministre sur la route des Monts-de-Lavaux. Il appartient cependant au Service des routes d'examiner les différentes possibilités techniques d'aménager une traversée pour piétons à cet emplacement.

#### **E. 6**

La PPE recourante se plaint aussi de n'avoir pas été entendue par les experts ainsi que de l'absence d'une séance de mise en oeuvre. La garantie constitutionnelle du droit d'être entendu n'implique en principe pas le droit d'être entendu oralement ( ATF 125 I 219 consid. 9b et les références). Ces principes peuvent s'appliquer par analogie au déroulement de l'expertise. Or, l'expert a renoncé à l'audition des parties en les invitant à se déterminer par écrit de sorte que la PPE recourante a bénéficié de la possibilité de s'exprimer en ce qui concerne le déroulement de l'expertise.

#### **E. 7**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être partiellement admis en ce sens que l'approbation du projet routier doit être subordonnée à la mise en place d'une signalisation de modération du trafic sur l'ensemble du tronçon du chemin du Crêt-Ministre, comportant une zone 30 indiquant les aménagements de modération du trafic nécessaires, tels que les rétrécissements suggérés par l'expert. La réalisation des travaux devrait être coordonnée par la mise en place simultanée de la signalisation de modération du trafic (zone 30). Les frais d'expertise sont répartis entre la PPE recourante, la Commune de Lutry et le Service des routes, les frais de justice étant laissés à la charge de l'Etat. La Commune de Lutry a en outre droit à des dépens.

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