

VD_OMNI AC.2014.0385 vom 28. Juli 2015

VD Tribunal cantonal, 2015-07-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2014.0385

FR: VD_OMNI AC.2014.0385 du 28 juillet 2015

IT: VD_OMNI AC.2014.0385 del 28 luglio 2015

Regeste

ROLLINI/Département des infrastructures et des ressources humaines, Municipalité de Chavannes-des-Bois | Litige relatif à des mesures d'aménagement liées à une zone 30 ayant fait l'objet de la procédure prévue par l'art. 13 LRou pour les projets routiers (aménagement d'un trottoir franchissable et d'un trottoir, mise en place de décrochements horizontaux, aménagement de l'entrée de la zone 30). Définition de l'objet du litige (consid. 1). Le fait que le conseil communal se soit prononcé d'abord sur les oppositions puis ultérieurement sur l'adoption du plan routier, ce qui n'est pas strictement conforme à l'art. 58 al. 3 LATC, ne constitue pas une informalité justifiant l'annulation de la procédure d'adoption du plan routier (consid. 3b). La récusation des deux municipaux mis en cause par la recourante ne se justifie pas (consid. 2c). Les plans mis à l'enquête respectaient les exigences de l'art. 3 al. 1 RLrou (consid. 3). Rappel des principes en matière de zones 30 (consid. 4a). Rappel des principes en matière de sécurité des piétons en relation avec des projets routiers (consid. 4b). Rejet des griefs relatifs au trottoir franchissable qui est prévu (consid. 4d). La suppression des priorités de droite, qui constitue une mesure d'exploitation liée à la zone 30 (par opposition aux mesures d'aménagement) ne fait pas partie de l'objet du litige (consid. 8).

Erwägungen

E. 1

a) En procédure contentieuse, l'objet du litige ("Streitgegenstand") est défini par trois éléments : l'objet du recours ("Anfechtungsobjekt"), les conclusions du recours et les motifs de celui-ci (cf. Thomas Merkli/Arthur Aeschliman/Ruth Herzog, Kommentar zum Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege im Kanton Bern, Berne 1997, N. 13 ad art. 25 VRPG; Alfred Kölz/Isabelle Häner, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, Zurich 1993, N. 181). En vertu du principe de l'unité de la procédure, l'autorité de recours ne peut statuer que sur des points que l'autorité inférieure a déjà examinés (voir notamment arrêt GE.2013.0185 du 8 juillet 2014 consid. 2a et les références citées). En aucun cas l'objet du litige ne peut s'étendre à des éléments qui ne sont pas compris dans l'objet du recours (ATF 117 Ib 414 consid. 1d p. 417/418 ; GE.2013.0185 précité consid. 2a). De la même manière, l'art. 79 al. 2 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36) précise que le recourant ne peut pas prendre des conclusions qui sortent du cadre fixé par la décision attaquée (GE.2013.0185 précité 2014 consid. 2a ; PS.2011.0024 du 9 mai 2012). b) aa) Dans son acte de recours et ses observations complémentaires, la recourante formule un certain nombre de remarques qui ne concernent pas directement l'objet de la décision attaquée, soit les aménagements de la route de la Branvaude mis à l'enquête publique du 13 septembre au 14 octobre 2013. Elle invoque ainsi un certain nombre de griefs généraux à l'encontre de la zone 30 et de la

procédure suivie par la commune pour sa mise en place. Ces griefs concernent notamment le rapport Transitec et la question de savoir si ce rapport répond aux exigences pour être considéré comme l'expertise requise en relation avec l'instauration d'une zone 30. Elle formule en outre un certain nombre de griefs généraux au sujet de la sécurité du réseau routier communal et des priorités de la municipalité en la matière. Elle critique également la rédaction du procès-verbal de la séance de conciliation du 30 janvier 2014. Elle relève qu'un des totems « zone 30 » et d'autres éléments de la signalisation routière communales se trouvent sur le territoire genevois. Elle fait un certain nombre de remarques qui concernent d'autres secteurs du territoire communal et d'autres aménagements qui ne font pas partie du projet mis à l'enquête publique du 13 septembre au 14 octobre 2013, relatifs notamment à la route de Sauverny, à l'entrée est de la zone 30 et au chemin Jules-Coindet (passage piéton, sécurité à la sortie du chemin des écoliers). Elle invoque également le non-respect de la loi sur les communes en ce qui concerne la composition des autorités de la commune de Chavannes-des-Bois. bb) Tous les points mentionnés ci-dessus ne sont pas traités dans la décision attaquée et ne font par conséquent pas partie de l'objet du litige. Partant, il n'y a pas lieu de les examiner plus avant.

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

La recourante soutient que les plans mis à l'enquête publique ne respectaient pas les exigences de l'art. 3 du règlement d'application de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (RLRou, RSV 725.01.1). Elle fait valoir que ces plans ne permettaient pas une bonne compréhension du projet et qu'ils étaient incomplets puisque manquaient notamment les bornes/potelets à installer sur les trottoirs. a) L'art. 3 al. 1 RLRou a la teneur suivante: "Art. 3 dossier d'enquête (art. 13 LR) 1 Les pièces du dossier relatif à l'exécution des travaux sont établies sur la base des normes de l'Union des professionnels suisses de la route. Ce dossier doit comprendre au moins un plan de situation extrait du plan cadastral, avec mention des propriétaires riverains, le profil en long, les profils en travers, un tableau des propriétaires aux droits desquels les travaux porteront atteinte et un descriptif permettant une bonne compréhension du projet." b) Le dossier mis à l'enquête publique comprenait tous les plans exigés par l'art. 3 al. 1 RLRou. Contrairement à ce que soutient la recourante, ils étaient suffisants pour comprendre le projet. Enfin, ils ne devaient pas inclure des bornes/potelets sur les trottoirs puisque le projet ne comprend pas d'aménagements de ce type. c) Le grief relatif aux plans d'enquête n'est dès lors également pas fondé.

E. 4

Les aménagements qui font l'objet du recours sont liés à la zone 30 mise en place dans le secteur depuis 2007. La recourante soutient que les « passages pour piétons » prévus vont créer une situation dangereuse et qu'ils n'ont pas leur place dans une zone 30. Elle met également en cause les aménagements au niveau de la « porte d'entrée » de la zone 30 côté est. Elle conteste plus particulièrement le « traversant » qui est prévu juste après l'intersection. Si l'on comprend bien, elle fait valoir que cette entrée de la zone 30 est mal aménagée, de sorte que les voitures entrant dans ce secteur ont tendance à se porter sur l'autre voie notamment en raison du fait qu'il existe un marquage jaune sur la route dans ce sens imposé par le voyer. Selon elle, en raison de ce manque de visibilité, les conducteurs

accélèrent à cet endroit. La recourante conteste en outre le trottoir franchissable qui est prévu sur la partie amont de la route de la Branvaude. Elle fait valoir que, compte tenu de l'étroitesse de la chaussée, les véhicules l'emprunteront systématiquement lors des croisements. Elle souligne qu'une zone 30 ne permet pas la mixité de tous les usagers de la route. Elle soutient que cette situation créera un danger pour les piétons et invoque une violation de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704). Elle relève également que le trottoir ne sera pas franchissable au droit de l'auberge en raison du parking qui est prévu. Elle met au surplus en doute la possibilité d'installer des potelets et autres bornes de protection, en relevant que ceux-ci ne figurent pas sur les plans mis à l'enquête. La recourante soutient encore que le trottoir prévu le long du chemin Jules-Coindet est trop étroit et qu'il est placé du mauvais côté de la route.

a) aa) La vitesse maximale générale des véhicules dans les localités a été arrêtée par le Conseil fédéral à 50 km/h (art. 4a al. 1er let.a de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière [OCR ; RS 741.11] en relation avec l'art. 32 al. 2 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [LCR; RS 741.01]). L'autorité compétente peut abaisser ou augmenter cette vitesse sur certains tronçons, après expertise (art. 32 al. 3 LCR et 108 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière [OSR ; RS 741.21]). L'art. 108 al.5 OSR prescrit que des vitesses inférieures à 50 km/h peuvent être autorisées sur les routes à l'intérieur des localités, la gradation étant fixée à 10 km/h (let. d), avec possibilité d'instaurer une zone 30 ou une zone de rencontre avec une vitesse limitée à 20 km/h (let. e). bb) Les zones 30 désignent des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquels les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante et où la vitesse est limitée à 30 km/h (art. 22a OSR). Elles sont réglées de façon détaillée dans l'ordonnance du DETEC du 28 septembre 2011 sur les zones 30 et les zone de rencontre (RS 741.213.3, ci-après : l'ordonnance sur les zones 30) (cf. ATF 139 II 145 consid. 4.1). Les zones 30 favorisent un usage mixte de la chaussée. Les véhicules sont prioritaires, mais doivent accorder tous les égards nécessaires aux autres usagers, notamment aux piétons. L'objectif des zones 30 consiste dès lors à créer une mixité entre les usagers de cette zone (Cf. Anna Noel, La transformation de l'espace routier urbain : L'exemple des zones 30, in RFJ 2011 p. 3 ss, spéc. 5). Une modification de vitesse, indispensable pour instaurer une zone 30, doit être précédée d'une expertise (cf. art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR). Pour ce qui est de la mise en place des zones 30, il convient de distinguer les mesures d'exploitation et les mesures d'aménagement. Les mesures d'exploitation à l'intérieur de la zone 30 sont composées de l'ensemble des mesures qui réglementent la circulation, notamment les panneaux de signalisation indiquant la vitesse, la modification du schéma de circulation ou la limitation d'accès. A ces mesures s'ajoutent les marquages indiquant par exemple la priorité de droite et les restrictions de stationnement. Les mesures d'aménagement ou de modération de trafic comprennent tous les aménagements de la route (mesures constructives) visant à diminuer la vitesse : décrochement vertical et horizontal, gendarme couché, rétrécissement latéral, chicane, mini giratoire etc. (cf. Anna Noel, op. cit. p. 6 et réf.). cc) L'instauration de zones 30 constitue une limitation fonctionnelle du trafic au sens de l'art. 3 al. 4 LCR (cf. ATF 136 II 539 consid. 2.2 et référence). L'art. 3 al. 4 LCR prévoit que d'autres limitations ou prescriptions que l'interdiction générale de circuler peuvent être édictées par les cantons 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. Ces mesures concernent par exemple les interdictions partielles de circuler (pour certaines catégories de véhicules), les limitations de vitesse ou les autres mesures destinées à diminuer ou à tranquilliser le trafic, telle que la création de rues résidentielles (JAAC, 1990/54 p. 41 no 8.) Elles peuvent être adoptées pour des raisons relevant de la police de la circulation (sécurité des piétons, modération du trafic), de la construction (protection de la structure de la route) ou "d'autres exigences imposées par les conditions locales" (cf. arrêts GE.2011.0210 du 11 décembre 2012 consid. 4a ; GE.2006.0189 du 10 mai 2007 consid. 1b). S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, l'autorité doit opter pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation (art. 107 al. 5 OSR). Lorsque les circonstances qui ont déterminé une réglementation locale du trafic se modifient, cette réglementation est réexaminée et, le cas échéant, modifiée par l'autorité. Ainsi, les cantons et les communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation, mais les décisions prises sur la base de l'art. 3 al. 4 LCR doivent respecter le principe de la proportionnalité (arrêts GE.2006.0189 précité consid. 1c ; GE.2005.0144 du 12 juin 2006 consid. 3 ; GE.2004.0177 du 13 juin 2005 consid. 5 et réf. citées). Les mesures prises en matière de circulation routière font en outre partie des activités qui doivent être coordonnées dans le cadre des plans d'aménagement du territoire au sens de l'art. 2 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), en particulier, les plans directeurs communaux qui portent notamment sur les réseaux et les voies de communication, les équipements techniques et les transports (art. 36 LATC ; arrêt GE.2001.0090 du 15 juillet 2002 consid. 3). Compte tenu de l'impact que ces mesures peuvent avoir en termes d'aménagement du territoire, il appartient à l'autorité de procéder à une pesée des intérêts (cf. art. 3 de l'ordonnance du 22 juin 2000 sur l'aménagement du territoire [OAT ;RS 700.1]) et d'examiner quelles possibilités et variantes entrent en ligne de compte (cf. art. 2 al. 1 let. b OAT) b) Un 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, arrêt AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3a). Les exigences concernant la sécurité des piétons sont notamment précisées par la LCPR, 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). Les exigences du droit fédéral en matière de sécurité des piétons répondent à un intérêt primordial de niveau constitutionnel (art. 37 quater aCst. et art. 88 Cst.) et 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). L'application de la LCPR nécessite encore l'adoption d'une législation cantonale d'exécution pour fixer notamment les effets juridiques des plans des réseaux de chemins et régler la procédure d'établissement de ces plans (art. 4 al. 2 LCPR). Le canton de Vaud n'a pas encore adopté une législation d'exécution mais les principes matériels de la LCPR doivent être pris en considération pour

déterminer si les 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 (JOMINI, Commentaire LAT art. 19 N. 25, voir aussi arrêts GE.2011.0210 précité consid. 4a ; AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3b). c) aa) En l'espèce, les "passages piétons" ("traversants") ont été supprimés (cf. réponse de la municipalité p. 7). Le grief formulé par la recourante sur ce point est par conséquent sans objet. bb) Il n'y a également pas lieu d'examiner les griefs relatifs à l'entrée est de la zone 30 dès lors qu'ils portent sur des aménagements qui ne font pas partie du projet litigieux. d) aa) Pour ce qui est des trottoirs franchissables, on relève que le projet prévoit un élargissement des trottoirs, ceci pour la sécurité et le confort des piétons. Vu le gabarit de la route, cet élargissement implique la création de trottoirs franchissables afin de garantir aux conducteurs la possibilité de croiser aux endroits où la chaussée ne le permet pas. De manière générale, on peut relever que la mise en place d'un trottoir franchissable fait partie de l'économie du projet. S'agissant des craintes formulées en ce qui concerne la sécurité des piétons, il faut relever que, dans une zone 30, les automobilistes doivent rouler moins vite et faire attention aux piétons. La mise en place de trottoirs franchissables ne devrait dès lors pas poser de problème à cet égard. Les trottoirs n'étant pas à niveau, la manœuvre ne pourra pas se faire sans ralentir. Pour ce qui est des croisements, on relève par ailleurs qu'ils demeureront possibles à certains endroits sans monter sur le trottoir. Il n'y a dès lors pas lieu de redouter une utilisation systématique des trottoirs par les automobilistes. bb) S'agissant des potelets, le concept choisi consiste à ne pas en installer dans un premier temps puis à réexaminer cas échéant cette option sur la base des constatations faites. Même s'il existe une probabilité importante que des potelets doivent finalement être installés pour atteindre les objectifs de réduction de vitesse - ceci compte tenu notamment du fait qu'un seul rétrécissement est prévu côté Jura -, cette manière de procéder est admissible. Elle demeure en effet dans les limites du pouvoir d'appréciation de l'autorité communale en ce qui concerne les mesures à mettre en place en relation avec l'instauration d'une zone 30. d) Pour ce qui est du trottoir prévu sur le tronçon ouest du chemin Jules-Coindet, on peut effectivement s'interroger sur l'opportunité de le réaliser à l'endroit prévu. On aurait notamment pu intégrer ce projet dans la réflexion relative au futur réaménagement du chemin qui est annoncé. On aurait également pu concevoir de réaliser un trottoir franchissable avec une largeur plus importante, ceci afin de permettre notamment le croisement de deux poussettes. On peut noter sur ce point qu'il n'existe a priori aucune raison de prévoir un trottoir franchissable le long de la route de la Branvaude et un trottoir non franchissable le long du chemin Jules-Coindet. Ces quelques réflexions ne sauraient toutefois aboutir à une remise en cause de cette partie du projet par la cour de céans, compte tenu du pouvoir d'appréciation qu'il convient de reconnaître à l'autorité communale dans ce type d'aménagements. 6. La recourante relève que le projet ne respecte pas les exigences du service cantonal en ce qui concerne l'épaisseur de la couche de roulement. Elle demande en outre la suppression du double rang de pavés parallèles en invoquant une violation de l'art. 72 al. 1bis OSR. La question de l'épaisseur de la couche de roulement a fait l'objet d'une suggestion du service des routes. Dès lors que cette question est sans incidence sur le projet litigieux, il n'y a pas lieu de l'examiner plus avant. Il n'est également pas nécessaire d'examiner le grief relatif au double rang de pavés parallèles dès lors que cet aménagement a été abandonné. 7. La recourante demande la suppression des seuils prévus dans les rues empruntées par les transports publics. Le seul seuil concerné par

ce grief de la recourante est celui qui existe à l'entrée ouest de la zone 30. Ce grief est prématuré dès lors qu'aucun transport public ne passe à cet endroit actuellement. Comme les représentants de la municipalité l'ont indiqué lors de l'audience, une éventuelle modification du seuil sera au surplus examinée dans l'hypothèse où cette situation devrait changer.

E. 8

La recourante conteste la suppression des priorités de droite aux intersections entre la route de la Branvaude et le chemin Pré-Olivier, le chemin de la Résidence du manège et le chemin des Tournesols. Elle invoque une violation de l'ordonnance sur les zones 30. Elle relève que des priorités de droite sont maintenues à d'autres endroits de la zone 30, ce qui provoquerait selon elle un problème d'homogénéité et de clarté. Elle conteste l'argument du manque de visibilité mis en avant par la municipalité en relevant qu'aucune mesure ne vient étayer cet argument. Elle relève sur ce point que les mesures incriminées réduisent la visibilité des voitures s'engageant sur la route de la Branvaude depuis les chemins privés concernés. Elle relève également que les priorités de droite existantes n'ont jamais posé de problème et qu'il n'y a pas eu d'accidents. a) aa) S'agissant de la mise en place des zones 30, on a vu qu'il faut distinguer les mesures d'exploitation des mesures d'aménagement. En l'occurrence, les mesures qui ont été autorisées dans la procédure qui a abouti à la décision litigieuse, régie par l'art. 13 LRou, sont uniquement des mesures d'aménagement. La suppression des priorités de droite est pour sa part une mesure d'exploitation, qui est soumise à une procédure différente dès lors qu'il s'agit d'une réglementation locale du trafic au sens de l'art. 107 al. 1 OSR. Selon cette disposition, il incombe à l'autorité ou à l'office fédéral d'arrêter et de publier les réglementations locales du trafic, en indiquant les voies de droit. L'art. 1^{er} du règlement du 7 février 1979 sur la signalisation routière (RVSR; RSV 741.01.2) précise que les décisions instituant des prescriptions ou limitations spéciales de la circulation, dont la publication est obligatoire en application du droit fédéral, sont publiées, avec mention du droit et du délai de recours, dans la "Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO) Vu ce qui précède, si elle entend formellement supprimer les priorités de droite, l'autorité compétente devra procéder à une publication dans la FAO. En l'état, cette procédure n'a pas été suivie et on ne saurait par conséquent considérer que la suppression des priorités de droite mentionnées ci-dessus fait partie de l'objet du litige. Partant, il n'y a pas lieu de statuer sur les griefs formulés par la recourante sur ce point. b) Cela étant, la cour de céans se permettra de relever qu'il existe a priori une contradiction entre l'objectif de la zone 30 consistant à ralentir le trafic et la suppression des priorités de droite. A cet égard, on peut relever que les mesures d'aménagement mises à l'enquête publique sont relativement peu nombreuses et que le maintien des priorités de droite pourrait être utile en relation avec l'objectif visé. Aux termes de l'art. 4 al. 1 de l'ordonnance sur les zones 30, il n'est au demeurant admis de déroger à la règle de la priorité de droite, par l'emploi de signaux, que si la sécurité l'exige. En l'espèce, le motif de sécurité invoqué en relation avec la visibilité aux trois carrefours ne convainc pas vraiment. Un problème de sécurité pourrait certes exister si on part de l'idée qu'il existe un droit de rouler à 30 km/h en toutes circonstances dans une zone 30, ce qui n'est pas le cas. Cas échéant, il appartiendrait plutôt aux automobilistes de modérer leur vitesse pour tenir compte de la présence des priorités de droite, ce qui devrait permettre de résoudre le problème de sécurité qui est mis en avant.

9. Il résulte des considérants ci-dessus que le recours doit être rejeté et les décisions attaquées confirmées. Vu le sort du recours, les frais de la cause sont mis à la charge de la recourante. Celle-ci versera en outre des dépens à la commune de Chavannes-des-Bois, qui a procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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