

## **VD\_OMNI GE.1994.0032 vom 9. September 1994**

VD Tribunal cantonal, 1994-09-09, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.1994.0032](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.1994.0032)

FR: VD\_OMNI GE.1994.0032 du 9 septembre 1994

IT: VD\_OMNI GE.1994.0032 del 9 settembre 1994

### **Regeste**

PARIETTI Marcel c/DTPAT SRA | Interdiction générale de circuler sur un chemin AF utilisé comme voie de transit avec dérogation pour le trafic agricole; pouvoir d'examen limité à la légalité; recours rejeté.

### **Erwägungen**

#### **E. 3**

al. 4 LCR, des restrictions ou des prescriptions qui ne sont pas des interdictions complètes ou temporaires de circuler, mais des limitations fonctionnelles du trafic 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 assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route ou pour satisfaire d'autres exigences imposées par les conditions locales. L'art. 107 al. 5 de l'Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR) prescrit en outre qu'au moment d'ordonner une réglementation locale du trafic, l'autorité devra opter pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation. a) A titre liminaire, on relèvera qu'un droit au libre choix des routes n'existe pas. Une telle faculté conduirait à la conséquence absurde que toutes les routes seraient ouvertes à tous les usagers de la route, indépendamment de leur aptitude à assimiler ce trafic (verkehrsmässige Eignung); le recourant ne saurait dès lors invoquer sa liberté personnelle, voire le principe de liberté du commerce et de l'industrie pour s'opposer aux mesures d'interdiction générale de circuler litigieuses. Ou plutôt, les restrictions de trafic, qui reposent sur des motifs particuliers énumérés à l'art. 3 al. 4 LCR et respectent par ailleurs le principe de la proportionnalité posé à l'art. 107 al. 5 OSR, doivent être considérées comme des limitations admissibles de ces libertés publiques (en ce sens, JAAC 1987 n° 51, p. 295 ss, spéc. p. 307, JT 1988 I 639). b) Dans un premier temps, il convient d'examiner si les mesures d'interdiction litigieuses sont justifiées par l'un des motifs d'intérêt public énumérés à l'art. 3 al. 4 LCR. Le service intimé a invoqué des arguments tenant à la sécurité routière, à la préservation de la structure de la route et à la réglementation du trafic de transit sur les chemins de remaniement du secteur du Marais pour justifier les mesures attaquées. Les tronçons concernés par l'interdiction de circuler présentent une largeur moyenne de 2,5 mètres qui n'autorise de ce fait pas le croisement des véhicules. A cet égard, seuls trois points d'évitement connus des habitués du parcours sont disponibles pour le croisement des véhicules. A défaut, le croisement nécessite que l'un ou l'autre des véhicules qui se font face morde sur la banquette herbeuse, avec les dégâts qu'entraîne une telle manoeuvre lorsqu'il s'agit d'une machine agricole. Selon les comptages effectués par l'autorité intimée, quelque 240 véhicules, toutes catégories confondues, empruntent quotidiennement le chemin des Grands Marais, ce qui représente une moyenne horaire de quinze véhicules en journée, avec des pointes de vingt

véhicules aux heures critiques. Bien qu'il doive être qualifié de faible, le trafic de transit sur le chemin des Grands Marais représente, en raison des caractéristiques de celui-ci, une gêne pour le trafic agricole, voire même une source de danger qui se sont déjà traduites par plusieurs incidents ou accrochages. Peu importe à cet égard que l'accident le plus sérieux ne soit pas intervenu sur le tronçon litigieux du chemin des Grands Marais. Ce risque d'accident est encore aggravé par le fait que le tiers des véhicules concernés circulent à des vitesses supérieures à 50 km/h. Sans que l'on puisse voir dans le chemin des Grands Marais une artère particulièrement dangereuse en raison des bonnes conditions de visibilité (sous réserve toutefois de la période précédant la récolte) qui le caractérisent sur son premier tronçon, les arguments de sécurité routière et de réglementation du trafic de transit invoqués par l'autorité intimée pour justifier ces mesures ne sauraient totalement être négligés. A tout le moins, le point de vue de l'autorité qui considère ces éléments comme suffisants à justifier une réglementation du trafic ne constitue-t-il pas un abus de son pouvoir d'appréciation. Examinées sous l'angle restreint de la légalité, les mesures prises par l'autorité intimée échappent à la critique. 4.

La dernière question à résoudre est donc celle de savoir si, comme le prétend le recourant, l'interdiction générale de circuler avec une exception pour le trafic agricole viole le principe de la proportionnalité.

a) A cet égard, on relèvera que le Service des routes et des autoroutes n'a pas de pratique établie en matière de réglementation du trafic sur les chemins d'améliorations foncières transférés au domaine public communal, mais qu'il examine cas par cas les demandes de restriction ou de réglementation du trafic qui lui sont soumises. La décision qu'il prend dépend notamment de critères tels que la présence de places d'évitement en nombre adéquat pour assurer des conditions de sécurité suffisantes, le nombre de véhicules et la catégorie d'usagers empruntant les routes ou les segments de route concernés. Indépendamment de la façon dont elle est appliquée dans les faits, cette pratique est assurément conforme au principe de la proportionnalité (v., pour un exemple analogue tranché par le Conseil d'Etat, arrêt rendu par celui-ci le 28 octobre 1987, R6 748/87).

b) Par les mesures prises, le département entend interdire la circulation de transit sur le chemin des Grands Marais et ses embranchements et leur restituer leur vocation primaire de dessertes agricoles. Les mesures prises sont donc aptes à atteindre le but recherché. Reste à examiner si d'autres mesures moins graves peuvent être envisagées pour atteindre le but recherché. Le recourant a proposé à titre de mesure moins grave la pose d'une plaque complémentaire "Riverains autorisés". Selon l'art. 17 al. 3 de l'Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21), l'inscription "Riverains autorisés" signifie qu'il est permis de livrer ou d'aller chercher des marchandises chez les riverains ou sur des biens-fonds voisins, que les riverains et leurs visiteurs ainsi que les personnes exécutant des travaux sur des biens-fonds voisins peuvent y effectuer des courses et que des tiers peuvent y transporter ces personnes. Par "riverains", il faut entendre exclusivement les habitants de logements situés en bordure immédiate du segment de route concerné par la mesure de restriction du trafic ainsi que toutes les personnes qui leur rendent visite ou doivent y effectuer des transports, travaux ou livraisons. Cette notion vise également les personnes qui doivent accomplir des travaux sur les biens-fonds voisins, c'est-à-dire attenants au tronçon de route considéré (JAAC 1992 n° 24, consid. a, p. 192; voir également JT 1974 I 451). Il s'ensuit que, même si l'atelier de marbrerie du recourant ne se situe qu'à faible distance du tronçon du chemin des Grands Marais qui serait interdit à la circulation, le recourant ne saurait être considéré comme un riverain, pas plus que les clients qui se rendraient à son atelier. La pose d'une plaque complémentaire "Riverains autorisés" ne constituerait dès lors pas une mesure

adéquate pour permettre aux habitants des hameaux du Cossaux, des Uttins et du Châtelard de continuer à emprunter le chemin des Grands Marais. Pour le surplus, une interdiction générale de circuler munie d'une plaque complémentaire instaurant une exception pour les usagers des hameaux du Cossaux, des Uttins et du Châtelard ne serait pas concevable. S'agissant en effet d'une mesure fondée sur l'art. 3 al. 4 LCR, l'ouverture de certaines routes à un cercle déterminé de personnes à l'exclusion des autres usagers doit également pouvoir se fonder sur des motifs de sécurité, de fluidité ou de régulation du trafic ou encore de protection de la structure de la route. Une telle mesure pourrait également se justifier si elle avait pour but de sauvegarder d'autres biens ou intérêts dont l'importance est supérieure à celle de la circulation en soi dans des circonstances locales données (ATF 106 IV 201, JT 1981 I 431). Or, dans le cas particulier, le recourant n'a pas établi que les habitants des hameaux du Cossaux, des Uttins et du Châtelard auraient un intérêt spécial et distinct de celui des habitants de la Commune de Treycovagnes ou d'Yverdon à pouvoir emprunter les tronçons de route litigieux. Ces derniers leur permettraient certes d'éviter le carrefour du Châtelard, dont les dangers ont été reconnus par le tribunal (cf, arrêt AC 91/200 précité), et la traversée de quartiers d'habitation, mais ce seul avantage de fait ne suffit pas à fonder une dérogation à une interdiction générale de circuler. Aussi une exception consentie en leur faveur par l'apposition d'une plaque complémentaire les autorisant à emprunter le chemin du Grand Marais ne se justifie-t-elle pas. c) La Municipalité de Montagny-près-Yverdon avait également envisagé à titre de solution alternative une limitation de la vitesse autorisée à 30 km/h. Pour être justifiée, une telle mesure doit être adoptée dans l'intention d'améliorer la sécurité routière et la fluidité du trafic (art. 108 al. 2 lit. a à c OSR) ou de réduire les atteintes à l'environnement (art. 108 al. 2 lit. d OSR). En revanche, des motifs tendant essentiellement à réglementer le trafic de transit ne sont pas suffisants pour fonder une limitation de vitesse (voir également en ce sens, les Instructions sur la manière de fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse édictées le 31 mars 1990 par le Département fédéral de justice et police en application de l'art. 108 al. 6 OSR). Il n'est d'ailleurs pas certain qu'une telle mesure soit suffisamment dissuasive pour éliminer la totalité du trafic de transit sur le chemin des Grands Marais et les inconvénients qui en résultent pour le trafic agricole. C'est donc à juste titre que le département n'est pas entré en matière sur une mesure de limitation de la vitesse autorisée. d) Enfin, on relèvera que la gêne occasionnée au recourant par les mesures de réglementation du trafic litigieuses serait relativement faible, puisque ce dernier admet n'emprunter le chemin des Grands Marais qu'une fois par jour pour se rendre dans la zone industrielle et commerciale de Chamard et qu'il suit un autre itinéraire pour effectuer ses livraisons de marbre. Le chemin que le recourant devrait emprunter si les décisions attaquées devaient être confirmées, (soit le tracé jaune sur le plan qu'il a produit), présente l'inconvénient de passer à proximité immédiate de quartiers d'habitation à loyers modérés et d'une école; il suppose également, sur le trajet en direction de Chamard seulement, une manoeuvre de tourner à gauche au débouché de la nouvelle route de Sainte-Croix qui est passablement fréquentée. En évitant les heures de pointe, qui coïncident dans une large mesure avec les heures de sortie des écoles, le recourant pourrait aisément s'épargner ces quelques désagréments. Pour le surplus, le léger détour imposé aux clients qui désireraient accéder à son atelier n'est pas dissuasif au point que l'on doive s'attendre à une diminution sensible de la clientèle du recourant. Les avantages que présenterait la mise en oeuvre des mesures litigieuses l'emportent assurément sur les quelques inconvénients que devraient subir le recourant. Le principe de proportionnalité n'apparaît dès lors pas violé par les mesures d'interdiction prises par le

Service intimé. 5.

En conséquence, en ordonnant de placer un signal "Circulation interdite aux voitures automobiles", avec plaque complémentaire "Exploitations agricoles exceptées" sur le chemin des Grands Marais, entre l'intersection avec le chemin du Clos Bally (parcelles nos 427 et 432) et l'intersection avec le chemin en provenance de la parcelle n° 509 (Grand Marais), et d'autre part la pose d'un signal OSR 2.03 "Circulation interdite aux voitures automobiles", avec plaque complémentaire "Exploitations agricoles exceptées", sur le chemin des Fontanettes, en bordure des parcelles nos 498 et 499, ainsi que sur le chemin des Seitorées, en limite de propriété de la parcelle n° 433, le Service des routes et des autoroutes a pris une mesure proportionnée au but recherché, qui ne restreint pas dans une mesure excessive la liberté de circulation du recourant. Partant, le recours doit être rejeté. Conformément à l'art. 55 LJPA, un émolument de Fr. 1'500.-- que le tribunal arrête à Fr. 1'500.-- doit être mis à la charge du recourant qui succombe.

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