

VD_OMNI GE.1994.0056 vom 23. September 1997

VD Tribunal cantonal, 1997-09-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.1994.0056

FR: VD_OMNI GE.1994.0056 du 23 septembre 1997

IT: VD_OMNI GE.1994.0056 del 23 settembre 1997

Regeste

Jean-Paul et Christine CHARLES et crts | Instauration d'un sens unique non conforme aux normes VSS et à l'art. 107 al. 5 OSR

Erwägungen

E. 49

PA, qui énumère les motifs de recours que les intéressés peuvent faire valoir devant le Conseil fédéral, n'oblige pas l'autorité de recours cantonale à étendre son examen à l'opportunité de la décision attaquée. Cela étant, faute de disposition légale particulière, le Tribunal administratif doit restreindre son examen à la violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (art. 36 lit. a LJPA; TA arrêt GE 96/0080 du 14 février 1997 et les références citées). 4. Les recourants demandent essentiellement que la possibilité de rejoindre le village par la RC 96f leur soit réservée et que le début du sens unique sur le chemin de l'Acquedaine soit reporté après le débouché du chemin du Jura, avec la suppression de l'interdiction de tourner à gauche. a) L'art. 3 al. 4 LCR permet aux cantons et aux communes d'édicter d'autres limitations ou prescriptions que l'interdiction complète ou temporaire de circuler prévues à l'art. 3 al. 3 LCR en ces termes : "D'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 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 parage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation". b) Ces mesures d'intérêt public visent en fait toute la réglementation locale de la circulation; elles comprennent par exemple les interdictions partielles de circuler (pour certaines catégories de véhicules), les limitations de vitesse ou les autres mesures destinées à diminuer ou tranquilliser le trafic (JAAC 1990/54 no 8 p. 41). Les interdictions de parquer comme les autorisations de parage limitées entrent aussi dans la catégorie des prescriptions de l'art. 3 al. 4 LCR. Elles peuvent en effet 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. Cette dernière formulation laisse aux cantons et aux communes une grande marge d'appréciation qui leur permet de prendre en considération les objectifs de la planification. c) Selon l'art. 101 al. 3 de l'ordonnance du Conseil fédéral sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR), les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité, ni faire défaut là où ils sont indispensables. S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, l'art. 107 al. 5 OSR précise que l'autorité doit opter 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 intimée. 5.

a) La municipalité, dans ses déterminations du 13 septembre 1995, précise que la mise en sens unique du chemin de l'Acquedaine était destinée à détourner du centre du village, le trafic généré par la nouvelle salle communale lors de manifestations tardives, en fin de soirée particulièrement. Dans ses déterminations sur l'expertise, la municipalité a précisé qu'elle serait d'accord de laisser en double sens le chemin de l'Acquedaine depuis la RC 96f jusqu'à l'ouest du chemin du Jura en maintenant le sens unique pour le reste du parcours en direction de Gingins. Au carrefour de la RC 96f, la municipalité admet également le déplacement du "stop" comme préconisé par l'expert afin d'améliorer la visibilité, mais elle estime que le trottoir surélevé à l'angle du bâtiment No ECA 6 serait indispensable pour la sécurité du piéton. Le département convient également que l'aménagement proposé par l'expert serait dans son principe de nature à améliorer sensiblement les conditions de visibilité au débouché du chemin de l'Acquedaine sur la RC 96, mais il ne peut se rallier à la nature des aménagements proposés. Il y aurait lieu à son avis de construire un élément de balisage pour protéger la borne hydrante existante; en outre, à la descente un simple marquage serait insuffisant pour déporter les véhicules sur la gauche et un déplacement de la bordure du trottoir serait nécessaire. L'utilisation d'une rangée de pavés pour délimiter l'espace réservé aux piétons ne garantirait pas une pleine sécurité. La limitation de vitesse proposée ne serait pas possible. En revanche, dans le cadre d'une étude globale de la commune, il serait possible de définir des zones de 30 km/h qui comprendraient la réalisation des aménagements nécessaires. Sur la question de la comparaison des niveaux de sécurité au carrefour avec les RC 96f et 12d, le département reconnaît que le débouché sur la RC 96f est possible avec certains aménagement, mais il estime que son niveau de sécurité ne serait pas supérieur au débouché sur la RC 12d. En ce qui concerne le sens unique, le département relève que la circulation en sens unique aurait le mérite de réduire les risques d'accident en diminuant les points de conflit (le danger ne vient que d'un côté). Il admet qu'une telle régulation aurait tendance à augmenter la vitesse des véhicules mais, dans le cas particulier, compte tenu des caractéristiques de la route, un tel effet ne serait pas sensible. Le département estime aussi que le déclassement des dessertes sur le chemin de l'Acquedaine n'aurait pas beaucoup d'effet sur la vitesse, mais il admet que le régime de la priorité de droite serait plus approprié, notamment si l'instauration d'une zone 30 était admise. Cette dernière mesure devrait cependant faire l'objet d'une expertise, puis être soumise à la Commission consultative de circulation avant de faire l'objet d'une décision formelle du département.

b) La mesure de réglementation locale du trafic contestée visait essentiellement deux objectifs : d'une part, éviter le débouché "dangereux" du chemin de l'Acquedaine sur la RC 96f, et d'autre part, éviter que le trafic généré par les manifestations parfois tardives dans la nouvelle salle communale traverse le centre de Trélex avant de se diriger sur Nyon. L'expertise a cependant démontré que la réglementation proposée à l'autorité cantonale entraînait des restrictions excessives par rapport au but poursuivi.

aa) L'expert a constaté avec l'autorité communale que la visibilité à l'intersection du chemin de l'Acquedaine avec la RC 96 f était actuellement insuffisante, à droite comme à gauche, en raison de l'emplacement de la barre du "stop". A cela s'ajoutait le fait que les miroirs installés en face n'offraient pas les garanties de sécurité optimales d'une part, en raison du fait qu'ils se couvrent de givre ou de buée quelques jours par an, et d'autre part, par le fait qu'il est plus difficile d'apprécier la distance et la vitesse des véhicules par le truchement d'un miroir que par la vision directe. C'est ainsi que les miroirs peuvent convenir pour les

automobilistes qui pratiquent régulièrement ce dispositif, alors que des usagers occasionnels, tels que les visiteurs de la grande salle, peuvent être induits en erreur. La norme de l'Union des professionnels suisses de la route "carrefour visibilité" (SN 640'273) admet la pose de miroirs seulement comme expédient et à condition notamment qu'il s'agisse de miroirs chauffants. Les solutions pour améliorer les carrefours qui ne présentent pas une visibilité suffisante consistent, selon la même norme, à déplacer la ligne d'arrêt plus en avant et à abaisser la vitesse maximale autorisée sur la route prioritaire (norme SN 640'273 ch. 9 lettres a et b). L'expert propose d'ailleurs d'avancer la barre du "stop" de 2,50 mètres par rapport à la façade la maison d'angle donnant sur la route principale. Cette mesure devrait toutefois être complétée par une limitation de vitesse à 40 ou à 30 km/h pour améliorer la sécurité à l'intersection, compte tenu des nombreux piétons et cyclistes fréquentant les lieux; le tribunal relève avec l'expert qu'une telle mesure répond à la condition fixée à l'art. 108 al. 2 lit. b OSR, selon laquelle les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière. bb) L'expert a également comparé les niveaux de sécurité aux intersections du chemin de l'Acquedaine avec la RC 96f et la RC 12b; si les conditions de visibilité pouvaient être considérées comme équivalentes - dans la mesure où les propositions d'amélioration à l'intersection avec la RC 96f étaient réalisées -, il en allait différemment en ce qui concerne les critères relatifs au volume du trafic et à la vitesse autorisée. En effet, la charge de trafic est actuellement d'environ 75 % plus importante sur la RC 12d que sur la RC 96f, sur laquelle la vitesse maximale autorisée est limitée actuellement à 50 km/h, alors que le tronçon concerné de la RC 12d est soumis à la limitation générale de 80 km/h. cc) En se référant à la norme SN 640'040 b "types de route", l'expert a relevé que le chemin de l'Acquedaine entrerait dans la catégorie des routes de dessertes. Il convient de rappeler que la norme "types de route" permet de classer chaque route dans une catégorie bien déterminée en décrivant ses caractéristiques principales telles que, par exemple, l'importance et la fonction de la route dans le réseau, les exigences relatives à la sécurité des différents usagers, le niveau d'aménagement, l'usage et l'exploitation, ainsi que l'interdépendance avec l'espace bâti et avec l'environnement. Le réseau routier comporte ainsi un ordre hiérarchique des routes selon les fonctions qu'elles assurent telles que desservir, collecter, relier et transiter. Une distinction est aussi faite selon leur niveau d'importance : internationale et nationale, interrégionale et régionale, interlocalité, locale et de quartier; les quatre premiers niveaux d'importance se rapportent à des routes sises hors des espaces bâtis où la fonction "transiter" et "relier" est dominante. Les deux derniers niveaux (locales et de quartier) se rapportent à des routes situées à l'intérieur des espaces bâtis. Il s'agit non seulement d'espaces sis à l'intérieur de l'agglomération, mais aussi de zones habitées à faible densité. Selon la norme SN 640'040 b, les objectifs assignés à une route relèvent tant du domaine de la circulation que ceux de l'urbanisme. Les objectifs relatifs à la circulation impliquent de considérer la route comme une espace "circulé". La route a pour fonction de desservir les différents bien-fonds et de relier entre elles les zones habitées et les parties d'agglomération. Dans les espaces bâtis, la route fait en plus partie du milieu urbain et elle peut être un lieu de rencontre et de loisirs. Elle sert aussi à satisfaire les besoins des habitants en leur offrant la possibilité de s'arrêter, de se rencontrer et, le cas échéant, de jouer. Ces aspects particuliers posent des exigences supplémentaires à l'aménagement du domaine routier et de ses abords (norme SN 640 040 b ch. 4 p. 1 et 2). La norme distingue ainsi cinq types de routes à savoir : les routes à grand débit (RGD), les routes principales (RP), les routes de liaison (RL), les routes collectrices

(RC) et les routes de desserte (RD). Les routes de desserte et collectrices n'existent que dans les espaces bâtis. Leur usage est mixte, car elles doivent aussi bien viser des objectifs relatifs à la circulation que les objectifs urbanistiques. Ainsi, les réseaux routiers sont constitués selon l'organisation hiérarchique des différents types de routes. Des liaisons directes ne devraient être possibles qu'entre routes de même type ou de type immédiatement voisin. En règle générale, le trafic motorisé doit être dirigé par le chemin le plus court vers le type de route directement supérieur. La norme SN 640'040 b pose les principes suivants à respecter pour les réseaux secondaires dans les zones d'habitation : "- La desserte doit être assurée par un minimum de routes. - Le réseau sera conçu avec des exigences de sécurité élevées pour tous les usagers. De longs tronçons rectilignes et larges, invitant à la conduite rapide, sont à éviter. - Dans les zones à caractère résidentiel prédominant, la circulation qui leur est étrangère doit être évitée. - Une modération de la circulation sera recherchée par des mesures adéquates. Toutefois le trafic d'approvisionnement et d'évacuation doit être dans tous les cas possible. - Le réseau servira à assurer la continuité des pistes cyclables et des chemins piétonniers." dd) La norme SN 640'045 "routes de desserte" distingue trois types de routes de desserte : les routes de desserte de quartier, destinées à desservir des zones habitées jusqu'à 300 unités de logement, les routes d'accès de quartier, pour desservir des zones habitées jusqu'à 150 unités de logement et des chemins d'accès, pour desservir des petites zones habitées jusqu'à 30 unités de logement. La capacité d'une route de desserte de quartier s'élève jusqu'à 150 véhicules/heure, alors que la capacité de la route d'accès de quartier est limitée à 100 véhicules/heure et celle du chemin d'accès à 50 véhicules/heure. L'aménagement d'une route de desserte est conçue pour de faibles vitesses. Les caractéristiques du tracé et du profil, ainsi que les conditions de visibilité, qui déterminent l'image visuelle de la route, doivent agir comme des modérateurs de vitesse. L'aménagement de la desserte 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 (norme SN 640 045 ch. 6 p. 2). En l'espèce, compte tenu du nombre de logements desservis par le chemin de l'Acquedaine, l'expert estime que le volume du trafic se situe nettement en-dessous des 150 véhicules/heure, admis pour les routes de desserte de quartier, et aussi en-dessous des 100 véhicules/heure admis pour les routes d'accès de quartier, même si l'on prend en considération le trafic généré par l'exploitation occasionnelle de la grande salle à l'exception des cas extrêmes et inhabituels dans lequel l'accès aux 70 places ou le départ de ces places s'effectue en un quart d'heure. L'expert arrive à la conclusion que le chemin de l'Acquedaine entre dans la catégorie des routes de desserte de quartier. ee) En ce qui concerne le sens unique, l'expert relève que l'aménagement des places de parc inclinées à 60° le long du chemin de l'Acquedaine a été conçu en vue d'une mise en sens unique de cette route. Or, la mise en sens unique serait déconseillée par l'Office fédéral des routes pour les raisons suivantes : - La circulation bidirectionnelle ayant un effet modérateur, la mise en sens unique supprime un tel effet. - Le sens unique va aussi à l'encontre du principe selon lequel chaque habitant doit pouvoir atteindre la route principale par le chemin le plus court possible afin de ne pas allonger les parcours, de gêner le moins possible les autres usagers de la route (piétons et cyclistes) et de minimiser les émissions (bruit, pollution). - Le sens unique est aussi à éviter pour ne pas rendre plus difficile l'orientation des visiteurs ou livreurs dans le quartier. ff) L'expert a encore constaté que le gabarit du chemin de l'Acquedaine sur le tronçon ouest situé entre le chemin du Clos et la RC 12d ne se prête pas à une circulation bidirectionnelle, qui nécessiterait d'aménager des places de croisement tous les 30 à 50 mètres, dommageables à

l'aspect du chemin. L'introduction d'un sens unique sur ce tronçon se justifierait sauf pour les véhicules à deux roues légers qui devraient pouvoir circuler dans les deux sens, le marquage d'une bande cyclable sur le tronçon du chemin sans visibilité permettant de minimiser les dangers liés à la perte de visibilité. En revanche, pour le tronçon est, situé entre le chemin du clos et la RC 96f, l'expert relève que l'aménagement existant permet une circulation bidirectionnelle avec une largeur conforme à la norme SN 640 283 (modération du trafic, rétrécissements), qui fixe la largeur minimale des routes de desserte à 4 mètres avec des rétrécissements jusqu'à 3 mètres. Le risque invoqué par la municipalité selon lequel les visiteurs de la grande salle pourraient, à la fin de manifestation, retourner dans la direction de Nyon en passant par la RC 96f et le centre du village, ne devrait pas être surestimé dans la mesure où toutes les places inclinées à 60° sur le côté gauche du chemin de l'Acquedaine rendent excessivement difficile une manoeuvre de rebroussement. c) En définitive, l'instauration d'un sens unique sur le chemin de l'Acquedaine depuis le RC 96f jusqu'à la RC 12d entraîne des restrictions à la circulation qui ne se justifient pas. D'une part, les facteurs de danger au débouché du chemin de l'Acquedaine sur la RC 12d sont plus importants et nombreux que ceux au débouché du chemin de l'Acquedaine sur la RC 96f; d'autre part, le sens unique sur la totalité du chemin entraîne pour tous les habitants des chemins du Clos, du Couchant et du Jura, des détours de plus de 500 mètres pour rejoindre le centre du village, ce qui est contraire aux principes applicables à l'organisation des réseaux de circulation. De plus, le sens unique sur la totalité du chemin va à l'encontre des principes de modération du trafic en ce sens qu'il supprime l'effet modérateur de la circulation bidirectionnelle. Il en va de même du déclassement proposé par un "cédez-le-passage" des dessertes donnant sur le chemin de l'Acquedaine (notamment les chemins du Clos, du Couchant et du Jura); un tel déclassement pouvant aussi induire des vitesses excessives alors que l'application de la priorité de droite incite à la prudence; l'expert relève aussi qu'une telle mesure serait d'autant plus nécessaire que le débouché du chemin du Clos peut être masqué par les voitures qui seraient stationnées sur les nouvelles places aménagées pour la salle communale. Enfin, comme le signalent l'expert et le département, l'instauration d'une zone 30 sur l'ensemble des chemins et routes de desserte du secteur constituerait une mesure supplémentaire judicieuse. 6. Il résulte des considérants qui précèdent que la décision du département, publiée le 21 juin 1994, ordonnant diverses mesures de signalisation au chemin de l'Acquedaine doit être annulée. Le pouvoir d'examen du tribunal limité en légalité ne permet pas d'imposer au département, ni d'ailleurs à l'autorité communale, une solution précise, qui doit résulter d'une appréciation globale de la situation. Le dossier doit donc être retourné à l'autorité intimée, afin qu'elle examine en collaboration avec la commune les différentes possibilités permettant d'améliorer la sécurité du trafic au débouché du chemin de l'Acquedaine sur la RC 96f, notamment par une réduction de la limitation de vitesse sur ce dernier axe routier et par la mise en place d'une zone 30 sur l'ensemble du secteur; il conviendra aussi de déterminer si le sens unique doit être introduit après le chemin du Jura ou seulement après le chemin du Clos, et de fixer les modalités permettant la circulation bidirectionnelle des cyclistes sur le tronçon à sens unique; il y a lieu aussi d'étudier les aménagements qui assurent au mieux la sécurité des piétons dans le carrefour au débouché du chemin de l'Acquedaine sur la RC 96f. Le recours doit donc être admis. Compte tenu de ce résultat, les requérants, qui ont requis l'intervention d'un homme de loi, ont droit aux dépens qu'ils ont requis, arrêtés à fr. 1'000.-, à charge du département. Par ailleurs, compte tenu des circonstances, il convient de laisser les frais d'expertise à la charge de l'Etat (art. 55 al. 3 LJPA).

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