

VD_OMNI GE.1998.0083 vom 16. Februar 1999

VD Tribunal cantonal, 1999-02-16, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.1998.0083

FR: VD_OMNI GE.1998.0083 du 16 février 1999

IT: VD_OMNI GE.1998.0083 del 16 febbraio 1999

Regeste

Société coopérative MIGROL c/Municipalité de Lausanne | Interdictions de tourner à gauche arrêtées pour assurer la sécurité du bas de la rue du Bugnon, ainsi que la fluidité du trafic, notamment en relation avec les transports publics : intérêt public et proportionnalité de cette mesure confirmés.

Erwägungen

E. 49

= JdT 1987 I 388 n o 2), ce qui est le cas en l'espèce dès lors que l'on se trouve dans le cadre de l'article 3, alinéa 4 LCR. La recourante a la qualité pour recourir, car la mesure prise par l'autorité intimée constitue une restriction d'un avantage de fait. En effet, les véhicules descendants ne pourront plus accéder à la station-service en tournant à gauche et ceux qui sortent de dite station ne pourront plus circuler en direction du centre-ville en tournant également à gauche. L'accessibilité à la station étant réduite par l'interdiction, la recourante est atteinte dans ses intérêts dignes de protection. Enfin, le recours a été déposé en temps utile; aussi doit-on entrer en matière sur le fond. 2.

Comme l'autorité intimée l'a rappelé à juste titre, sa compétence repose, en l'espèce, sur une délégation de compétence l'habilitant à prendre des mesures du genre de celle attaquée (art. 4, al. 2 LVCR). C'est ce qu'autorise l'art. 2, al. 2 LCR : "Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale". Selon Bussy & Rusconi, "cette délégation comporte non seulement le pouvoir de décision, mais aussi celui de placement et de suppression de signaux et des marques. OSR 104 al. 2 prévoit expressément cette possibilité de délégation, mais cela n'est que la conséquence normale de la délégation fondée sur LCR 3 al. 2, car une mesure de réglementation sans signalisation n'a pas force exécutoire" (Bussy & Rusconi, op. cit., n o 4.2 ad art. 3 LCR, pp. 52-53). 3.

S'agissant du pouvoir d'examen du Tribunal administratif, on rappelle que selon l'art. 36 LJPA "le recourant peut invoquer la violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, ainsi que la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents. Il ne peut se prévaloir de l'inopportunité d'une décision, sauf si la loi spéciale le prévoit." En l'espèce, il n'y a aucune disposition spéciale qui prévoit un contrôle en opportunité. Dès lors, le Tribunal administratif se limitera à examiner la légalité de la décision attaquée.

4. Quant au fond, compte tenu des moyens soulevés par la recourante, il convient d'examiner, d'une part, si les intérêts invoqués par la commune l'emportent sur ceux du recourants (qui sont essentiellement d'ordre économique) et, d'autre part, si la décision attaquée respecte les exigences du principe de la proportionnalité. a) L'un des intérêts publics poursuivis par la décision entreprise est la sécurité routière. S'agissant des risques d'accidents, l'inspection locale et les photos montrées par les autorités communales

ont permis de constater que le trafic est susceptible d'être perturbé par des véhicules descendants qui bifurquent à gauche pour se rendre à la station-service, et par des véhicules qui quittent dite station pour se diriger en direction du centre-ville. Le trafic montant et descendant peut ainsi être coupé par des véhicules qui entrent et qui sortent de la station-service de la recourante, ce qui est de nature à provoquer des accidents. Le problème est de même nature, voire plus aigu encore pour les véhicules qui sortent du parking du Gymnase du Bugnon pour se rendre au nord de la ville. A cela, il faut encore ajouter le manque de visibilité, qui est un facteur important augmentant les risques d'accident (voir plus haut partie Faits: lettre H). b) Quant à l'intérêt public de la fluidité du trafic, il ne s'agit pas ici d'un concept vague, sans fondement concret, mais d'un élément important d'une politique d'ensemble de circulation et de stationnement développée par la ville de Lausanne. Comme on l'a vu plus haut (partie Faits: lettres A à C), la création du parking d'échange de Vennes constitue une des mesures nécessaires pour libérer le centre-ville. Pour qu'un tel parking ait un attrait auprès des automobilistes, en particulier les pendulaires, il est impératif que la commune possède un réseau de bus efficace, autrement dit rapide, circulant sur l'axe nord-est. Or, cela n'est possible que si la fluidité du trafic est assurée. De ce point de vue, l'interdiction attaquée doit être comprise comme l'une des nombreuses mesures prises par la commune pour mettre en oeuvre sa politique de circulation et de stationnement. Compte tenu de la légitimité de cette politique, on peut difficilement contester le bien-fondé des objectifs poursuivis par la décision entreprise. Le maintien du statu quo demandé par la recourante va à l'encontre de la politique poursuivie par l'autorité intimée. En effet, lorsqu'un automobiliste vient d'en haut et veut accéder à la station-service ou lorsqu'il veut en sortir pour se rendre au centre-ville, il doit couper la rue du Bugnon. Sous l'angle de la fluidité, une telle manoeuvre ne pose guère de difficultés s'il y a peu de voitures circulant dans les deux sens de la rue. Toutefois, aux heures de pointe, de tels véhicules, dans le sens descendant occuperont la présélection de gauche jusqu'à ce qu'une brèche apparaisse dans le flot des véhicules montants; de même les voitures quittant la station service pour se rendre au centre-ville auront tendance à mordre sur la voie montante réservée au bus, à l'aval de la station du Bugnon. Il n'y a ainsi guère de doute que cela est de nature à perturber le trafic et à ralentir en particulier la cadence des transports publics. Or c'est précisément durant ces plages horaires que l'efficacité de ces derniers doit être assurée de manière optimale. En outre, il est exposé plus haut (partie Faits: lettre D) que dans le nouveau système mis en place, les conducteurs de bus peuvent commander les feux à distance, cela afin d'obtenir un gain temps appréciable. Le fonctionnement d'une telle organisation du trafic est sérieusement entravé si des éléments perturbateurs tels que les voitures qui veulent accéder à la station-service ou celles qui en sortent bloquent le passage des bus alors même que ceux-ci ont obtenu la phase verte par télécommande. On notera enfin que le droit zurichois connaît, en ce qui concerne les stations-service, une réglementation particulière qui répond au mêmes préoccupations que celles exposées plus haut. En effet, Koch relève que selon l'Ordonnance zurichoise sur la sécurité routière, les autorités doivent veiller à ce que les véhicules qui se rendent dans les stations-service n'attendent sur le domaine routier ni ne portent atteinte au trafic (R. A. Koch, *Das Strassenrecht des Kantons Zürich*, Zurich, 1997, p. 151). c) L'inspection locale a également montré que les véhicules qui sortent du parking du gymnase du Bugnon pour se rendre dans la partie nord de la ville accomplissent une manoeuvre dangereuse et perturbent le trafic existant sur la rue du Bugnon. La recourante ne soutient à vrai dire pas sérieusement le contraire; elle plaide au demeurant que la mesure incriminée devrait être limitée aux accès au seul parking du gymnase du Bugnon qui

apparaît en quelque sorte comme le véritable perturbateur sur ce carrefour. Ce faisant, cette dernière perd toutefois de vue que la signalisation routière doit respecter impérativement un principe de clarté absolue; or ses suggestions ne permettraient pas d'assurer un tel standard minimum. Il faut se rappeler en effet que l'accès au parking précité et la station-service de la recourante se font face de part et d'autre de la rue du Bugnon; pour accéder aux voeux de la recourante tendant à une solution différenciée, il faudrait tout à la fois prévoir une interdiction de tourner à gauche dans le sens montant (pour accéder audit parking) et un marquage au sol 6.03 (pour permettre la sortie du garage en direction du centre-ville), alors même qu'il s'agit là d'une signalisation contradictoire, de nature à créer la confusion chez l'usager (on peut formuler une observation similaire pour le sens descendant). Compte tenu de la configuration des lieux, force est en l'espèce d'adopter une réglementation uniforme prévalant aussi bien pour le parking du gymnase que pour la station-service. d) On le voit, les exigences de sécurité et de fluidité du trafic, d'une part, l'intérêt privé de la recourante de maintenir l'accessibilité à sa station-service, d'autre part, ne sont guère conciliables. Les développements que l'on vient de faire démontrent que les intérêts poursuivis par l'autorité intimée doivent l'emporter sur ceux de la recourante. e) Sous l'angle du principe de la proportionnalité, on relève que la mesure attaquée n'a pas pour effet d'empêcher de manière définitive l'accès à la station-service, car les véhicules descendants devront faire un détour de l'ordre de 300 mètres. Une telle exigence n'est pas insurmontable; elle apparaît comme admissible, quand bien même elle réduira quelque peu l'accessibilité de la station-service. On peut d'ailleurs faire des remarques similaires s'agissant des voitures souhaitant regagner le centre-ville après s'être ravitaillées. Au vu de ce qui précède, la décision attaquée doit être confirmée, le recours étant rejeté, aux frais de la recourante; ses conclusions en dépens seront en outre écartées (art. 55 LJPA).

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