

VD_OMNI GE.1998.0166 vom 30. März 1999

VD Tribunal cantonal, 1999-03-30, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.1998.0166

FR: VD_OMNI GE.1998.0166 du 30 mars 1999

IT: VD_OMNI GE.1998.0166 del 30 marzo 1999

Regeste

Municipalité de Method c/DINF | Changement de régime de priorité en fonction de la classification des routes en cause. "Cédez le passage" posé sur la route secondaire qui débouche sur une route cantonale principale de 2e classe. Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

C'est à l'autorité qu'il incombe d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3, 3 e et 4 e al., LCR) qui sont indiquées par des signaux de prescriptions ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription. Ces signaux ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire. Les 2 e , 3 e et 4 e alinéas sont réservés.

E. 2

Lorsque la sécurité routière l'exige, l'autorité peut mettre en place des signaux indiquant des réglementations locales du trafic au sens du 1er alinéa avant que la décision n'ait été publiée; elle ne peut le faire que pour 60 jours au plus. 2bis (...)

E. 3

Aucune décision formelle ni aucune publication n'est nécessaire pour la mise en place des marques ainsi que des signaux suivants : a. "Circulation interdite aux véhicules transportant des marchandises dangereuses" (2.10.1); b. "Circulation interdite aux véhicules dont le chargement peut altérer les eaux" (2.11); c. "Hauteur maximale" (2.19); d. "Vitesse maximale" (2.30) prescrivant la limitation générale de vitesse sur les semi-autoroutes; e. "Vitesse maximale 50, Limite générale" (2.30.1); f. "Arrêt à proximité d'un poste de douane" (2.51); g. "Police" (2.52); h. "Route principale" (3.03); i. "Autoroute" (4.01); k. "Semi-autoroute" (4.03); l. ... m. Signaux lumineux; n. Signaux non mentionnés au 1er alinéa; o. "Largeur maximale" (2.18) sur les routes principales énumérées à l'annexe 2, lettre C, de l'ordonnance du 6 juin 1983 concernant les routes de grand transit.

E. 4

Lorsqu'elles doivent être appliquées pendant plus de huit jours, les mesures temporaires prises par la police (art. 3, 6 e al., LCR) doivent être approuvées par l'autorité. (...)" b) L'art. 101 al. 2 OSR fait la distinction entre les signaux et les marques dont la mise en place n'exige qu'un ordre de l'autorité et les signaux exigeant une décision formelle . Le principe posé par l'art. 107 al. 1 OSR est qu'une réglementation locale durable du trafic indiquée par des signaux de prescription, de priorité ou d'autres signaux ayant un caractère de prescription doit faire l'objet d'une décision formelle, d'une publication indiquant les voies de droit et que les signaux y relatifs ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est

exécutoire (Bussy & Rusconi, Code suisse de la circulation routière, édition 1996, commentaire ad art. 107 OSR, ch. 1.2). Cette procédure souffre de trois exceptions au profit de réglementations locales de durée limitée : - le placement par la police de signaux dans des cas exceptionnels pour une durée maximum de huit jours sans approbation de l'autorité (art. 107 al. 4 OSR); - la mise en place de signaux indiquant des réglementations locales du trafic lorsque la sécurité de la circulation l'exige (art. 107 al. 2 OSR); - et la réglementation locale du trafic à titre expérimental (art. 107 al. 2 bis OSR) [à propos de ces trois exceptions, voir Bussy & Rusconi, op. cité, commentaire ad. art. 107 OSR, chiffre 2.1.; 2.2. et 2.3.]. c) L'OSR distingue quatre catégories de signaux : les signaux de danger (art. 1er al. 3; art. 3 à 15), les signaux de prescription (art. 2a; art. 16 à 34; art. 69) , les signaux de priorité (art. 35 à 43, art. 93) et les signaux d'indication (art. 44 à 62, art. 84 à 91). Les signaux de priorité n'ont pas tous un caractère de prescription; néanmoins ils doivent faire l'objet de décision et de publication. Ainsi, le signal OSR 3.02 "Cédez le passage" n'exprime aucune prescription, mais il n'est pas exempté de l'obligation de décision et de publication, contrairement aux signaux OSR 3.03 et 3.04 "Route principale" qui sont soustraits à cette obligation, en vertu de l'art. 107 al. 3 lit. h OSR et 109 al. 2 OSR (Bussy & Rusconi, op. cité, commentaire ad. art. 107 OSR, ch. 1.4.5). d) En l'espèce, il n'est pas contesté que la signalisation litigieuse est soumise à l'obligation de décision et de publication. La recourante déplore le fait que la nouvelle signalisation a été mise en place avant la publication dans la FAO. L'autorité intimée admet que celle-ci a été exécutée de manière anticipée, quatre jours avant la notification de la décision de légalisation à la recourante. Selon l'art. 107 al. 2 OSR, mais uniquement pour autant que la sécurité routière l'exige, tous les signaux visés par l'art. 107 al. 1 OSR peuvent être mis en place avant que la décision d'ordonner la mesure n'ait été publiée, pour soixante jours au plus, mais la décision doit avoir été prise. Le but de sécurité routière doit être le but principal et non un simple but accessoire (Bussy & Rusconi, op. cité, commentaire ad art. 107, ch. 2.2). Le règlement du 7 février 1979 sur la signalisation routière (RSV 7.6) prévoit que sauf cas d'urgence, la signalisation est posée dès que la décision est définitive. En l'occurrence, depuis le 20 août 1996, la RC 271d est une route secondaire et la RC 271b est une route principale de 2e classe. Dès lors, en novembre 1998, il n'y avait probablement pas urgence à poser la nouvelle signalisation avant de rendre la décision de légalisation et d'ordonner la publication de celle-ci. Il apparaît en effet difficile de soutenir dans ces circonstances qu'un but soudain de sécurité, au sens de l'art. 107 al. 2 OSR, commandait d'agir sans délai. Cette question peut néanmoins rester ouverte pour les motifs qui suivent. L'annulabilité des actes administratifs viciés est la règle; leur nullité, l'exception (André Grisel, Traité de droit administratif, édition 1984, vol. I, p. 421). En l'espèce, le non-respect de la procédure prévue par l'art. 107 al. 1 OSR avait pour seul effet d'entraîner la caducité de la nouvelle réglementation après le délai de soixante jours prévu par l'art. 107 al. 2 OSR (dans ce sens, Bussy & Rusconi, op. cité, p. 1049). En l'espèce, la décision de légalisation, puis la publication de celle-ci sont intervenues avant l'écoulement de ce délai. L'autorité intimée a satisfait à l'obligation découlant de l'art. 107 al. 1 OSR, si bien qu'on doit constater que le vice a été réparé. 4.

Il faut maintenant examiner le bien-fondé de cette nouvelle réglementation. a) Selon l'art. 36 al. 2 de l'OSR, le signal "Cédez le passage" oblige le conducteur à accorder la priorité aux véhicules circulant sur la route dont il s'approche et il est complété par une ligne d'attente (série de triangles blancs en travers de la chaussée; art. 75 al. 3 à 5 OSR). b) A l'audience, les représentants de la municipalité ont confirmé que depuis la pose de la nouvelle signalisation, ils avaient constaté une augmentation de vitesse

des véhicules dans leur village. Le présent recours a d'ailleurs été déposé à la suite d'interventions à ce propos lors de la tenue du conseil général. A la demande de la commune, la gendarmerie a même procédé récemment à des contrôles de vitesse à Method. Les représentants de la commune ont suggéré la production du rapport de la gendarmerie. La production du rapport précité n'apparaît pas indispensable pour la solution du présent litige. En effet, effectué récemment, le contrôle de vitesse en localité ne permet pas de comparer la situation actuelle du trafic par rapport à ce qu'elle était avant la pose de cette nouvelle signalisation. c) Lors de l'audience, les représentants de la commune, qui ne remettent pas en cause la classification des deux routes en question, ont admis que la nouvelle signalisation répondait à une certaine "logique". Le tribunal remarque que la primauté de la RC 271b sur la RC 271d instaurée par la signalisation litigieuse correspond à leur classification respective. Lors de l'inspection locale, le tribunal a également constaté que la RC 271b canalise un trafic passablement important, largement supérieur à celui en provenance de la RC 271d. Partant, la perte de priorité de la RC 271d au profit de la RC 271b se justifie aussi au regard de l'importance du trafic et du danger potentiel en résultant. Le tribunal a constaté que pour les usagers circulant dans le sens Montagny-Method, le débouché de la RC 271d sur la RC 271b n'est visible qu'à faible distance du croisement. Le régime de priorité de droite qui prévalait n'était donc pas sans danger, même si ces conducteurs devaient avoir vu la signalisation correspondante (signal OSR 3.06). On ne peut pas exclure que l'ancien régime de priorité de droite ait eu un certain effet ralentisseur du trafic circulant sur la RC 271b, comme l'affirme la municipalité; cette affirmation était sans doute vraie pour les usagers connaissant les lieux. En revanche, les autres conducteurs pouvaient être surpris malgré la signalisation par l'intersection qui est masquée par la courbe à droite que forme à cet endroit la RC 271b. Dans ces conditions, le maintien d'un régime de priorité de droite en faveur de la RC 271d ne se justifie pas, et le déclassement de la RC 271d au profit de la RC 271b ne relève en tout cas pas d'un abus du pouvoir d'appréciation. 5.

Lors de l'audience, la municipalité a souhaité que des mesures de modération du trafic soient prises dans l'hypothèse où le régime actuel de priorité devait être maintenu. Les éléments portés à la connaissance du tribunal ne permettent pas d'affirmer que la situation actuelle serait aggravée du fait de la nouvelle réglementation. Comme on l'a vu au considérant précédent, en instaurant une priorité en faveur du trafic plus important circulant sur la RC 271b, le département a limité une source d'accidents. Cela étant, il faut néanmoins bien admettre que le déclassement de la RC 271d n'a pas supprimé tous les risques. A cet égard, la limite générale de vitesse en localité (50 km/h) ne constitue pas une protection suffisante. Compte tenu des explications fournies, le tribunal admet qu'une situation de risques demeure, et qu'il y a lieu de prendre en considération la préoccupation de la recourante tendant à ce que des mesures de ralentissement soient ordonnées. Mais, en l'absence d'études à ce propos, il ne lui appartient pas d'indiquer quelles mesures seraient nécessaires, aucune d'elles ne s'imposant d'emblée vu la configuration particulière des lieux. Il incombera dès lors au département de procéder aux études nécessaires et cas échéant d'ordonner les mesures utiles. 6.

La recourante a conclu à ce que les frais découlant des mesures de ralentissement du trafic soient mis à la charge du département. Une telle conclusion se heurte toutefois à l'art. 56 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (RSV 7.4), selon lequel dans la traversée des localités, les dépenses de construction, de correction et d'entretien des routes cantonales sont à la charge des communes territoriales, lesquelles peuvent obtenir des subventions pour ces travaux, à l'exclusion des travaux d'entretien. L'art. 16 du règlement du 19 janvier 1994

d'application de cette loi (RSV 7.4) précise que la demande de subvention de la municipalité doit être adressée au département, par l'intermédiaire du voyer. Ce n'est que dans ce cadre qu'une intervention financière de l'Etat est éventuellement possible.

7. Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours. Les frais du présent arrêt seront laissés à la charge de l'Etat compte tenu du fait qu'il s'agit d'un litige opposant deux collectivités publiques.

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