

VD_OMNI GE.1998.0172 vom 30. Juni 1999

VD Tribunal cantonal, 1999-06-30, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.1998.0172

FR: VD_OMNI GE.1998.0172 du 30 juin 1999

IT: VD_OMNI GE.1998.0172 del 30 giugno 1999

Regeste

Commune de Chessel c/ DINF | Interdiction générale de circuler: le Service des routes y renonce en général au vu des sollicitations des milieux intéressés et se limite au signal "Circulation interdite aux voitures automobiles et aux motocycles", laissant la route aux cyclistes. La décision attaquée rend ainsi à la route des Berges du Rhône la seule destination à laquelle, outre la desserte agricole, elle se prête de par sa configuration.

Erwägungen

E. 1

de l'Ordonnance concernant les routes de grand transit du 18 décembre 1991 prévoit que sont ouvertes au grand transit au sens des art. 2 et 3 LCR, les routes énumérées aux annexes 1 et 2 (autoroutes, semi-autoroutes et routes principales), soit, pour la région comprise entre Villeneuve et Aigle, l'autoroute N1 Vevey-Martigny-Sion, les routes principales Vionnaz-jonction N9 Aigle, St-Gingolph-Monthey et Noville-Chessel. Construite sur le domaine public cantonal, sur les berges du Rhône, la route litigieuse est donc bien une route de berges qui, en application de l'art. 5 al. 1 lit. f LR, est destinée en priorité à l'entretien du fleuve. Cela étant, l'autorité intimée ne saurait fonder sa décision d'y interdire le trafic automobile sur cette seule constatation, le fait que la route en question soit une route de berges vouée en priorité à l'entretien ne constituant qu'un élément parmi d'autres à prendre en considération dans la pesée des intérêts en présence. 4. Il convient d'examiner si la mesure d'interdiction litigieuse est justifiée au regard des motifs d'intérêt public énumérés à l'art. 3 al. 4 LCR. A cet égard, l'autorité intimée justifie sa décision par des motifs de sécurité routière, ainsi que pour des motifs visant à préserver la structure de la route qui, selon elle, n'est pas adaptée au trafic actuel. a) En ce qui concerne la sécurité de la route, le tribunal a pu constater lors de l'inspection locale que les véhicules automobiles qui empruntent la Route des Berges roulent pour la plupart à une vitesse inadaptée à la configuration de la route qui est d'un gabarit étroit et dont les accotements sont en gravier. Par ailleurs, l'utilisation simultanée de cette route par des cyclistes et des patineurs, nombreux dans cette contrée plate et de plus attirés sur cette route par la beauté du site le long du fleuve, est incompatible avec l'utilisation de véhicules roulant à grande vitesse, étant donné les risques d'accident lors des croisements. Enfin, les dangers en cas de sortie de route sont élevés en raison de la présence de talus de chaque côté de la route, du Rhône en contre-bas et des nombreux arbres situés le long des berges. S'agissant de l'argument des recourants selon lequel la fermeture de la Route des Berges entraînerait un report de circulation dans le village qui compromettrait la sécurité des habitants, on peut certes regretter la légèreté du dossier, dont la constitution par le tribunal a été laborieuse et qui se signale par l'absence totale de tout comptage ou relevé chiffrés (il n'en existe pas de récents d'après les explications orales de l'autorité intimée). Le tribunal considère cependant

qu'en l'espèce, la cause peut néanmoins être jugée sur la base des autres renseignements figurant au dossier et des explications recueillies durant l'instruction orale et l'inspection locale. On ne peut certes pas exclure que si la Route des Berges est fermée, les frontaliers qui, venant de France, se rendent dans les établissements horticoles de Versvey, pourraient en venir à traverser le village de Chessel pour rejoindre, en empruntant les chemins agricoles (sur lesquels la commune déclare se refuser à limiter la circulation), la route qui longe le Grand Canal. Cependant, se fondant sur l'expérience de ses assesseurs spécialisés, le tribunal considère que le report de circulation serait en définitive limité. Les principaux utilisateurs de cette route sont en effet les habitants de Chessel et les frontaliers déjà évoqués (auxquels il n'est pas possible, soit dit en passant, d'imposer une interdiction qui ne s'étendrait pas aux indigènes, comme cela a été suggéré en audience). Il s'agit finalement d'un nombre restreint d'utilisateurs. Il ne faut pas perdre de vue que les automobilistes en provenance de France disposent (y compris pour se rendre à Aigle ou Monthey) d'un itinéraire de remplacement commode (certes plus long, mais mieux adapté à une circulation rapide) en empruntant la route cantonale valaisanne (Vionnaz-Aigle). Quant aux usagers provenant de Noville, il résulte des explications fournies en audience qu'ils forment aux heures de pointe des bouchons qui vont jusqu'à s'étendre depuis le pont de la Porte du Scex jusqu'au Grand Canal. Cela signifie que ces usagers sont probablement déjà enclins à contourner ce bouchon en traversant le village de Chessel pour rejoindre la Route des Berges à l'aide du chemin agricole qui la rejoint depuis le village. De ce point de vue, la décision attaquée ne change guère la situation. Pour ce qui est des aires de stationnement délimitées par le projet qui, selon les recourants, poseraient problème lors des croisements, il faut relever que le problème du stationnement sauvage et des difficultés qu'il entraîne se pose déjà à l'heure actuelle, puisque le stationnement le long des berges n'est pas réglementé; le fait de localiser le stationnement à des emplacements prévus à cet effet constitue au contraire une bonne solution à ce problème. Si, dans le futur, le nombre de places de parc s'avérait insuffisant, il serait loisible à l'autorité intimée d'en créer de nouvelles suivant les besoins. b) Quant à la structure de la route, elle n'est à l'évidence pas conçue pour le trafic automobile bidirectionnel, dès lors qu'elle n'a pas de fondations et qu'elle n'est constituée que d'un simple enrobé posé directement sur l'ancienne chaussée. Par la force des choses, les véhicules empiètent sur l'accotement lorsqu'ils se croisent. Il en résulte une érosion du bord de la chaussée, qui va dans certains endroits jusqu'à un effritement visible du bord du revêtement goudronné. Il est incontestable que l'usage actuel de cette route va entraîner une dégradation rapide de la chaussée.

c) Même si l'autorité intimée ne l'a pas fait, il faut relever que la fermeture de la Route des Berges à la circulation automobile répond également à un souci de protection de l'environnement du bord du fleuve contre les nuisances engendrées par la circulation automobile (protection contre le bruit et protection de l'air), ce motif étant expressément prévu par l'art. 3 al. 4 LCR. d)

On pourrait encore se demander si la fermeture de la Route des Berges au trafic automobile ne répond pas également à une "autre exigence imposée par les circonstances locales" au sens de l'art. 3 al. 4 LCR, à savoir en l'espèce, si elle ne répond pas aux besoins toujours grandissants des loisirs et du tourisme, les berges du Rhône constituant un endroit particulièrement propice à l'exercice d'un sport ou à la détente en famille. Le service intimé a exposé à cet égard qu'en raison des sollicitations dont il fait l'objet de la part des milieux concernés, il a de manière générale renoncé à prononcer dans de tels cas des interdictions générales de circuler: il se limite à la pose du signal "Circulation interdite aux voitures automobiles et aux motocycles" (signal OSR 2.13), qui

laisse subsister le trafic des cyclistes. De ce point de vue, la décision attaquée paraît rendre à la route litigieuse la seule destination à laquelle, outre la desserte agricole, elle se prête de par sa configuration. e)

Au vu des considérants qui précèdent, force est de constater que l'autorité intimée n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation en considérant que l'intérêt public à interdire la Route des Berges à la circulation pour des motifs de sécurité routière, de protection de l'environnement et de développement des loisirs et du tourisme, l'emporte sur l'intérêt des habitants de Chessel et des frontaliers à pouvoir gagner du temps en empruntant un itinéraire raccourci, les risques pour la sécurité routière dans le village de Chessel étant limités comme on l'a vu. 5.

La décision attaquée doit dès lors être confirmée dans son principe. Toutefois, s'agissant de la dérogation prévue pour les exploitants des parcelles riveraines, le tribunal considère qu'elle ne respecte pas le principe de la proportionnalité, dès lors que le but recherché, qui réside principalement dans l'amélioration de la sécurité des usagers par le biais de la suppression du trafic circulant à grande vitesse, peut être atteint de la même façon par une mesure moins contraignante: en effet, le but recherché est également atteint si la dérogation est étendue à tous les véhicules agricoles (dont la vitesse est par définition limitée) et non plus seulement aux exploitants des parcelles riveraines. L'autorité intimée a d'ailleurs pratiquement admis en audience que la décision attaquée pourrait être modifiée sur ce point. La décision attaquée devra dès lors être réformée sur ce point précis par l'autorité intimée, après que toutes les communes concernées auront été consultées, puisqu'il s'agit d'une mesure déployant ses effets sur leur territoire. 6.

Au vu de ce qui précède, le recours doit dès lors être très partiellement admis, dans la mesure où seule la conclusion tendant à l'octroi d'une dérogation en faveur du trafic des véhicules agricoles est admise. La décision attaquée sera par conséquent annulée et le dossier renvoyé à l'autorité cantonale compétente afin qu'elle rende une nouvelle décision dans le sens des considérants, tout en veillant à garantir le droit d'être entendu des autres communes concernées. Conformément à l'art. 55 LJPA, un émolument de justice sera mis à la charge de la commune qui succombe et qui n'a pas droit à des dépens.

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