

VD_OMNI GE.2006.0096 vom 29. Dezember 2006

VD Tribunal cantonal, 2006-12-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2006.0096

FR: VD_OMNI GE.2006.0096 du 29 décembre 2006

IT: VD_OMNI GE.2006.0096 del 29 dicembre 2006

Regeste

Municipalité de St-Légier-La Chiésaz c/Service des Routes Division Trafic | Le but visé par l'art. 71 al.3 OSR - empêcher les conflits entre usagers et assurer leur sécurité - n'est pas exhaustif. Dans la pratique, la signalisation lumineuse peut poursuivre d'autres objectifs. Par exemple: assurer une sécurité accrue des piétons, contrôler l'accès des véhicules aux entrées d'agglomération ou encore favoriser les transports publics. En l'espèce, le tribunal ne peut se prononcer sur la légalité du système de feux avec contrôle de vitesse excessive des véhicules (système "punitif"): en effet, la phase de test admise par le Service des Routes n'a pas donné lieu à une étude sérieuse. La phase de test du système en place doit donc être prolongée avec une méthode scientifique d'évaluation des résultats. Recours partiellement admis.

Erwägungen

E. 1

Selon l'article 37 alinéa 1 er de la loi du 26 février 1996, modifiant celle du 18 décembre 1989, sur la juridiction et la procédure administratives (ci-après LJPA), le droit de recours appartient à toute personne physique ou morale qui est atteinte par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Cette définition correspond à celle de la qualité pour recourir dans le cadre du recours de droit administratif au Tribunal fédéral (BGC février-mars 1996 p. 4489). Selon l'art. 103 let. a de la loi fédérale d'organisation judiciaire (OJ), la qualité pour recourir est reconnue à « quiconque est atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée ». Le tribunal se réfère donc à la jurisprudence fédérale relative à l'art. 103 let. a OJ pour définir l'étendue du cercle des administrés autorisés à contester une décision susceptible de recours. Selon la jurisprudence fédérale, l'intérêt digne de protection peut être de fait ou de droit. Il permet au recourant de faire valoir ses droits lorsqu'il est menacé dans ses intérêts de nature matérielle, économique, idéale ou autre, par la décision contestée. Le recourant peut en outre invoquer la violation de dispositions de droit public qui n'ont pas pour but de protéger ses intérêts; mais lorsque la décision contestée favorise un tiers, la règle établie pour éviter l'action populaire veut que le recourant soit touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que quiconque, de façon spéciale et directe. Il doit être dans un rapport spécial, digne d'intérêt et particulièrement étroit avec l'objet du litige (voir les ATF 121 II 174 consid. 2b; 120 Ib 51-52 consid. 2a; 119 Ib 183-184 consid. 1c; 116 Ib 323-324 consid. 2a; 113 Ib 228 consid. 1c; 112 Ib 158-159 consid. 3; 111 Ib 159-160 consid. 1b, 291-292 consid. 1b; 110 Ib 100 et ss consid. 1; 108 Ib 93 et ss consid. 3b; 107 Ib 45-46 consid. 1c, ainsi que l'arrêt de principe ATF 104 Ib 248 et ss consid. 5 à 7). Ainsi, l'art. 37 al. 1 er LJPA ne prévoit pas le droit de recours d'une autorité en-dehors du cas où elle agit comme un propriétaire privé; mais l'art. 37 al. 2 let. b réserve les dispositions du

droit fédéral. Modifié le 6 octobre 1989, l'article 3 al. 4 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (ci-après LCR) est entré en vigueur le 1^{er} février 1991 pour accorder aux communes le droit de recourir contre les mesures de circulation touchant leur territoire ; cette modification était destinée à renforcer le pouvoir des communes afin de coordonner leurs efforts de planification avec les mesures de circulation (AC.1991/0099 du 29 décembre 1992). Le Message du Conseil fédéral précise ce qui suit : « L'augmentation du trafic et ses conséquences néfastes exigent de plus en plus la mise en place de réglementations du trafic coordonnées et valables sur des surfaces étendues, qui peuvent englober un ou plusieurs quartiers, voire toute une localité. C'est pourquoi les intérêts de groupes entiers de la population, et non seulement de particuliers, sont fréquemment en jeu. En outre, les communes ne peuvent atteindre que partiellement leurs objectifs de planification locale (plan directeur des transports et communications) si, faute de qualité pour recourir, elles sont empêchées d'exercer une influence suffisante sur les mesures visées à l'art. 3 al. 4 LCR. Enfin, il est contradictoire qu'au niveau du canton, les communes disposent d'un moyen de recours fondé sur des dispositions cantonales libérales, alors que la voie de recours au Conseil fédéral leur est fermée en raison d'une réglementation fédérale plus sévère. Lors de la procédure de consultation, ce sont essentiellement les cantons romands, les organisations de la police et quelques associations d'usagers de la route qui ont émis des avis négatifs, en faisant valoir que le droit de recours de la commune porte atteinte à la structure hiérarchique de l'administration, mise en place dans les cantons, et qu'il pourrait souvent être utilisé pour des motifs politiques plutôt que pour des raisons objectives. Ceux qui avancent ces arguments oublient d'une part que les communes sont des corporations de droit public autonomes dans l'organisation de notre Etat et d'autre part que leurs tâches en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement sont très souvent liées étroitement à des mesures touchant la circulation. A cet égard, nous estimons dès lors qu'il se justifie de donner aux communes les mêmes droits, dans la LCR, que dans d'autres domaines comparables de notre législation (par ex. art. 34 de la loi sur l'aménagement du territoire, RS 700; art. 57 de la loi sur la protection de l'environnement, RS 814.01; art. 14 de la loi du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, FF 1985 II 1328). Les partis politiques, ainsi que la grande majorité des cantons et des associations ont d'ailleurs approuvé la proposition visant à donner aux communes la qualité pour recourir.» (Message concernant la modification de la loi sur la circulation routière du 27 août 1986 ; FF 1986 III p.201/202). Modifié le 14 décembre 2001 et entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003, l'art. 2 al. 3 bis dernière phrase LCR confirme encore que les communes ont le droit de recourir contre les mesures de circulation touchant leur territoire en reprenant la formulation de l'art. 3 al. 4 dernière phrase LCR. Ainsi, conformément aux articles 2 al. 3 bis et 3 al. 4 LCR, la commune de St-Légier a la qualité pour recourir contre la décision du Service des routes du 18 mai 2006, puisque la signalisation lumineuse litigieuse se situe sur son territoire.

E. 2

a) Selon l'art. 3 al. 3 1^{ère} phrase LCR, la circulation des véhicules automobiles et des cycles peut être interdite complètement ou restreinte temporairement sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit. L'art. 3 al. 4 LCR précise notamment que : 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 éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, 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) Selon la jurisprudence du tribunal, l'art. 3 al.

E. 4

En conclusion, le tribunal constate que les installations lumineuses en place à St-Légier remplissent le but principal de gestion du trafic, en ce sens qu'elles empêchent les conflits entre usagers et garantissent leur sécurité ; en effet, elles facilitent l'insertion des véhicules depuis les rues latérales et elles assurent la sécurité des usagers de la route, en particulier celle des piétons. Quant à la fonction punitive, le tribunal ne peut se prononcer sur la légalité sans une analyse scientifique des résultats du « projet pilote ». Ainsi, la phase de test de ce système « punitif » doit être prolongée pour évaluer les effets positifs et négatifs d'un tel dispositif. Par conséquent, une étude plus approfondie doit être menée en collaboration avec les autorités concernées, conformément au considérant 2 c/cc ci-dessus. Vu ce qui précède, le recours est partiellement admis. La décision du Service des routes du 18 mai 2006 est annulée ; le dossier est renvoyé à cette autorité pour compléter l'instruction dans le sens des considérants et statuer à nouveau.

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