

VD_OMNI GE.2006.0189 vom 10. Mai 2007

VD Tribunal cantonal, 2007-05-10, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2006.0189

FR: VD_OMNI GE.2006.0189 du 10 mai 2007

IT: VD_OMNI GE.2006.0189 del 10 maggio 2007

Regeste

SCHOBINGER, SCHOBINGER, DESTRAZ, REYMOND, CAPELLI/Municipalité de Vevey, Département des infrastructures | Constat selon lequel, dans le cas d'espèce, la mise en zone 30 suffit pour atteindre les objectifs visés, soit la tranquillisation de la circulation dans le secteur et l'amélioration de la sécurité des cyclistes et des personnes handicapées. Le fait d'ajouter la mise en sens interdit du secteur n'étant pas nécessaire pour atteindre les objectifs visés et portant atteinte aux intérêts privés des recourants, cette mesure n'est pas conforme au principe de la proportionnalité. Confirmation d'une augmentation de la durée du parcage et d'une mesure d'interdiction de tourner à droite et à gauche dès lors que celles-ci sont adéquates et nécessaires pour atteindre les buts d'intérêt publics visés.

Erwägungen

E. 1

Les recourants Eric Schobinger et Elaine Reymond sont propriétaires d'immeubles à la rue des Communaux, où ils sont également domiciliés. Pierre Schobinger est domicilié à la rue des Communaux. Philippe Destraz représente l'hoirie Destraz qui est propriétaire d'immeubles à la rue du Clos et à la rue des Communaux. Mireille Capelli exploite un pressing situé à la rue du Clos. Tous les recourants sont par conséquent intéressés à la réglementation du trafic sur la rue des Communaux et sur la rue du Clos et ils ont dès lors la qualité pour recourir au sens de l'art. 37 de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA ; RSV 173.36). Déposé dans le délai de 20 jours institué par l'art. 31 al. 1^{er} LJPA, le recours a en outre été déposé en temps utile, de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

E. 2

En application de l'art. 36 al. 1 LJPA, les recourants peuvent invoquer la violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), ainsi que la constatation inexacte ou incomplète de faits pertinents (let. b). Le tribunal peut également étendre son pouvoir d'examen à l'opportunité lorsque la loi spéciale le prévoit, ce qui n'est pas le cas en l'espèce (cf. Tribunal administratif, arrêt GE.2004.0177 du 13 juin 2005 consid. 2). Le contrôle du Tribunal administratif est par conséquent limité à la légalité. Ceci implique que le tribunal ne jouit pas d'une liberté d'appréciation qui lui permettrait de choisir la solution la plus adéquate, ce qui reviendrait à étendre sa cognition à l'opportunité. Il doit plutôt contrôler l'application de la loi par l'autorité inférieure tout en respectant sa latitude de jugement, par laquelle elle peut opter entre plusieurs interprétations du texte légal. Ce faisant, il doit s'imposer une certaine retenue lorsque l'autorité de première instance connaît mieux que lui les circonstances locales ou les particularités techniques du cas (arrêts TA GE.2004.0177 précité, GE.2003.0054 du 6 novembre 2003, RDAF 1998 I 68 et réf. cit.). Conformément à la jurisprudence, il y a abus du pouvoir d'appréciation lorsqu'une autorité,

usant des compétences qui lui sont dévolues par la loi, se laisse guider par des considérations non pertinentes ou étrangères au but des dispositions applicables, ou encore lorsqu'elle statue en violation des principes généraux du droit administratif que sont l'interdiction de l'arbitraire, l'égalité de traitement, la bonne foi et la proportionnalité (cf. ATF 110 V 365 consid. 3 b in fine ; ATF 108 I b 205 consid. 4 a). Commet un excès dans son pouvoir d'appréciation l'autorité qui sort du cadre de sa liberté d'appréciation en usant d'une faculté qui ne lui appartient pas (par exemple en optant pour une solution différente que celles qui s'offrent à elle). On peut également ajouter l'hypothèse d'un excès de pouvoir négatif visant le cas de l'autorité qui, au lieu d'utiliser sa liberté d'appréciation, se considère comme liée (GE.2004.0177 précité consid. 2).

E. 3

a) Aux termes de l'art. 3 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01), la souveraineté cantonale sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral (al. 1). 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 (al. 2). En l'espèce, la municipalité est au bénéfice d'une délégation de compétence en matière de signalisation routière (art. 4 al. 2 LVCR), de sorte qu'elle est compétente pour adopter la réglementation litigieuse. b) L'art. 3 al. 4 LCR permet aux cantons et aux communes d'édicter d'autres limitations aux prescriptions que l'interdiction complète ou temporaire de circuler prévue à l'art. 3 al. 3 LCR, en stipulant ce qui suit : "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 la parçage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation (...)." Ces mesures concernent par exemple les interdictions partielles de circuler (pour certaines catégories de véhicules), les limitations de vitesse ou les autres mesures destinées à diminuer ou à tranquilliser le trafic, telle que la création de rues résidentielles (JAAC, 1990/54 p. 41 no 8.) Elles peuvent 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". c) Dans les domaines énumérés ci-dessus, les cantons et les communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation (arrêts GE 2004.0177 précité, GE 1999.0159 du 31 janvier 2002, GE 1999.0163 du 7 février 2005 et réf. cit.), mais les décisions prises sur la base de la disposition susmentionnée doivent respecter le principe de la proportionnalité (arrêts GE 2004.0177 précité, GE.1997.0187 du 1er décembre 1998, cf. également ATF 101 Ia 565). En d'autres termes, les mesures administratives de limitation ne sont licites que si elles sont propres à atteindre le but d'intérêt public recherché, en restreignant le moins possible la circulation et tout en ménageant le plus possible la liberté individuelle. Il faut qu'il existe un rapport raisonnable entre le but visé et les restrictions de liberté qu'il nécessite. La mesure ne doit pas outrepasser le cadre qui lui est nécessaire (Bussy, Rusconi, Code suisse de la circulation routière, commentaire, 2^{ème} éd., ad art 3 al. 4 LCR et réf. cit.). Selon l'art. 101 al. 3 de l'Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21), 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.

E. 4

Les recourants ne mettent pas en cause la zone 30. Ils contestent en revanche l'instauration d'un sens unique dans le secteur central de la rue des Communaux. Ils soutiennent que cette mesure ne se justifie ni pour des motifs de sécurité ni comme moyen de diminuer le trafic de transit. Ils relèvent que cette mesure sera particulièrement entravante pour eux dès lors que, lorsqu'ils arriveront de Lausanne, ils ne pourront plus passer par la rue des Communaux pour accéder aux garages dont l'accès se situe sur la rue du Clos (en raison de la ligne blanche continue) et devront soit passer par la rue du Simplon, où la circulation est difficile, soit continuer jusqu'au giratoire d'Entre-Deux-Villes qui se situe à environ 750 mètres des commerces et garages concernés. Ils invoquent par conséquent une violation du principe de proportionnalité. a) Le principe de proportionnalité (cf. art. 5 al. 2 Cst.) comprend (a) la règle d'adéquation qui exige que le moyen choisi soit propre à atteindre le but fixé, (b) la règle de nécessité qui impose qu'entre plusieurs moyens adaptés, soit choisi celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts privés ainsi que (c) la règle de proportionnalité au sens étroit qui requiert de mettre en balance les effets de la mesure choisie sur la situation des personnes concernées avec le résultat escompté du point de vue du but visé (ATF 130 I 65 consid. 3.5.1 p. 69 ; 128 II 392 consid. 5.1 p. 297 et les arrêts cités). b) Dans le cas d'espèce, la municipalité justifie la mise en sens unique est-ouest du tronçon rue du Musée-rue du Panorama de la rue des Communaux en invoquant l'amélioration de la sécurité et la suppression du transit au niveau de ce tronçon, ceci en vue de tranquilliser la circulation dans ce secteur. Elle soutient également que, à cet endroit, la rue des Communaux, ne se prêterait pas à une circulation ouest-est en raison de sa topographie; elle invoque enfin l'objectif consistant à créer une liaison cycliste en cycle propre et à permettre un passage dépourvu de risque pour les personnes handicapées circulant en siège électrique, provenant notamment d'un foyer pour handicapés situé à l'est du secteur (Foyer des Eglantines). c) Les objectifs poursuivis par la municipalité, qui ne sont pas mis en cause par les recourants, correspondent sans conteste à des intérêts publics pertinents. Le principe de proportionnalité implique toutefois qu'il soit démontré que les mesures contestées sont nécessaires pour atteindre ces objectifs. Dès lors que l'instauration de la zone 30 n'est pas contestée, il convient d'examiner si cette mesure est suffisante ou si elle doit être accompagnée d'une mise en sens unique du tronçon central de la rue des Communaux. A cet égard, on relèvera tout d'abord que la mesure querellée ne saurait se justifier par un problème de trafic de transit. Le TJM actuel (250 véhicules dans le sens ouest-est et 450 véhicules dans le sens est-ouest selon les documents figurant au dossier municipal) indique que le trafic de transit est vraisemblablement insignifiant. Ceci s'explique par le fait que les automobilistes qui s'engagent actuellement dans ce secteur en arrivant de Lausanne ne peuvent pas poursuivre leur route en direction de Montreux puisqu'un tourné à gauche n'est possible ni au débouché de la partie nord de la rue du Panorama ni au carrefour de l'avenue de Blonay. Au demeurant, les représentants de la municipalité ont admis ce fait lors de l'audience. Pour ce qui est de l'objectif tendant à faciliter la mobilité (dans le sens de la sécurité) des personnes handicapées et des cyclistes, la vision locale a permis de constater que, vu la configuration des lieux avec notamment un étranglement de la chaussée côté ouest du tronçon médian de la rue des Communaux (entre

la rue du Musée et la rue du Panorama) et la présence de places de parc du côté sud de la route, les véhicules ne peuvent circuler qu'à une vitesse très modérée. La configuration actuelle permet ainsi déjà de garantir l'objectif de sécurité visé en ce qui concerne les usagers vulnérables que sont les cyclistes et les handicapés, cette caractéristique étant renforcée par l'instauration de la zone 30. Le tribunal arrive dès lors à la conclusion que le maintien de la configuration actuelle avec l'instauration d'une zone 30 suffit pour atteindre les objectifs poursuivis, sans qu'il soit nécessaire de prévoir un sens unique ou des mesures constructives supplémentaires. Tout au plus serait-il judicieux de prévoir un aménagement du trottoir côté nord avec un élargissement à la hauteur du goulet (qui présente à cet endroit un passage étroit avec un angle peu favorable), ainsi que l'abaissement du trottoir au niveau des passages piétons. Ceci permettrait aux personnes handicapées de circuler sur le trottoir, ce qui leur garantirait un maximum de sécurité. S'agissant de la mise en sens unique est-ouest et du déplacement des places de parc, on relèvera au surplus que le projet renforce la perspective rectiligne pour les véhicules qui circuleront d'est en ouest, ce qui ne constitue pas une solution adéquate pour la modération du trafic car ceci induit habituellement des vitesses plus élevées. A l'heure actuelle, cette perspective est atténuée par le goulet susmentionné et par l'emplacement des places de parc, côté sud. A cet égard, il est intéressant de noter que les diagrammes de vitesse figurant au dossier municipal montrent que les vitesses sont actuellement légèrement plus élevées dans le secteur de la rue des Communaux qui est déjà en sens unique (secteur ouest) que dans le secteur litigieux qui est actuellement en double sens. En tout état de cause, il y a lieu de constater que le maintien d'un double sens dans une zone à vitesse lente est un facteur efficace de modération de l'allure des véhicules et de sécurisation des usagers les plus lents et les plus vulnérables de l'espace public. d) Il résulte de ce qui précède que la mise en sens unique du tronçon de la rue des Communaux entre la rue du Musée et la rue du Panorama, avec le déplacement des places de stationnement, n'est pas adéquate pour atteindre les objectifs d'intérêt public visés et n'est en tous les cas pas nécessaire pour atteindre ces objectifs. Partant, cette mesure ne respecte pas le principe de proportionnalité. e) On relèvera enfin que la mise en sens unique du tronçon de la rue des Communaux entre la rue du Musée et la rue du Panorama ne saurait être justifiée par la mise en œuvre des mesures M34 (extension des zones piétonnes ou des rues mixtes à priorité piétonnes dotées d'aménagements adéquats) et M35 (prise en compte systématique des cycles et des piétons dans toutes mesures d'aménagement de l'espace public) du plan directeur communal de 1977. Pour les raisons évoquées ci-dessus, en ce qui concerne la circulation des piétons et des cyclistes, la mise en sens unique n'apporterait en effet pas d'amélioration par rapport à la situation actuelle, l'instauration d'une zone 30 s'avérant ainsi suffisante. On relèvera au surplus que l'article 6 de l'Ordonnance du Conseil fédéral du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3) stipule que l'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard. Selon cette disposition, si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a lieu de prendre des mesures supplémentaires. La municipalité pourra ainsi renforcer ultérieurement les mesures de modération de vitesse à l'intérieur de la zone 30 si l'analyse qu'elle devra effectuer dans le délai maximum d'un an conclut à cette nécessité.

E. 5

Les recourants mettent également en cause l'instauration du sens interdit à la rue du Musée, secteur nord, interdisant l'accès par la rue du Clos. Ils relèvent que cette mesure supprime la possibilité de faire demi-tour après l'îlot situé en haut de la rue du Musée afin de repartir en direction de Montreux, ce qui les contraint à utiliser la rue du Simplon lorsqu'ils souhaitent

aller dans cette direction. Dès lors que l'on maintient la circulation en double sens sur le tronçon central de la rue des Communaux, l'interdiction de tourner à droite depuis la rue du Clos sur la rue du Musée ne se justifie plus. Il convient par conséquent également d'admettre le recours sur ce point. On relèvera que le maintien de cette possibilité de tourner à droite depuis la rue du Clos et de remonter la rue du Musée ne devrait pas induire beaucoup de trafic sur la rue des Communaux dès lors que, comme on l'a vu ci-dessus, il n'est pas possible d'aller en direction de la gare et que cette manœuvre ne permet pas d'emprunter la rue des Communaux en vue de poursuivre en direction de Montreux. La suppression de la possibilité de faire demi-tour après l'îlot situé en haut de la rue du Musée constitue a priori une mesure judicieuse. Cette mesure devrait être signalée sur place par le signal OSR 2.46 article 27 ("interdiction de faire demi-tour"). Selon les déclarations concordantes des parties lors de l'audience, il existe en effet actuellement un conflit aux heures de pointe entre les véhicules venant de la gare et ceux qui montent la rue du Musée depuis la rue du Clos et qui font demi-tour afin de repartir vers Montreux. Ceci entraîne des difficultés pour les cyclistes et pour les personnes handicapées qui viennent de la gare et circulent vers l'est sur la rue des Communaux. Partant, cette mesure apparaît adéquate et nécessaire par rapport à l'objectif tendant à faciliter la mobilité de ces personnes. Dès lors que cette interdiction de faire demi-tour en haut de la rue du Musée n'a pas fait l'objet d'une décision de la part de la municipalité, il n'y a cependant pas lieu de l'examiner plus avant.

E. 6

Les recourants contestent également l'obligation de tourner à gauche ou à droite qui est prévue à l'intersection entre le tronçon sud de la rue du Musée sud et la rue du Clos. On constate que cette mesure permet d'améliorer la capacité du carrefour entre la rue du Clos et la rue du Musée, en permettant notamment d'augmenter le temps de passage pour les piétons traversant le bas du tronçon nord de la rue du Musée. Elle peut par conséquent se fonder sur la mesure M35 du plan directeur communal. Cette mesure permet encore d'offrir d'avantage de "temps vert" aux véhicules quittant le tronçon susmentionné de la rue du Musée. On relève en outre que cette mesure n'a a priori aucun impact pour les recourants. Partant, celle-ci est conforme au principe de la proportionnalité et doit être confirmée.

E. 7

Les recourants mettent enfin en cause la modification de la durée de parcage autorisée sur le secteur central de la rue des Communaux (passage d'une zone bleue à une durée maximale de 5 h.). On note que cette mesure est adéquate pour atteindre un des objectifs visés, soit diminuer le trafic sur la rue des Communaux, en limitant l'attractivité du secteur pour chercher des places de parc. On relève également que cette mesure est cohérente par rapport à la politique municipale consistant à prévoir un stationnement d'une durée maximum d'une heure au centre de la ville (rue du Simplon) et une durée maximum de 5 heures en périphérie. La mesure contestée consiste ainsi à reporter de manière symétrique ce qui existe actuellement sur les quais. Pour le surplus, compte tenu de la présence du parking public Panorama (avec des tarifs très modérés), l'augmentation de la durée du stationnement à 5 heures sur la rue des Communaux ne devrait pas poser de problème à la clientèle des entreprises existant dans le quartier (commerces, cabinets de médecin, etc).

E. 8

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être partiellement admis. Il convient d'annuler la décision municipale publiée dans la FAO du 31 octobre 2006 en tant

qu'elle concerne la pose d'un signal OSR 2.02 « Accès interdit » à la rue des Communaux et la pose d'un signal OSR 2.42 « interdiction d'obliquer à droite » sur la rue du Clos au niveau de la rue du Musée, les autres mesures contestées étant maintenues. Les recourants ayant gain de cause en ce qui concerne les principales mesures mises en cause, il convient de mettre principalement les frais de la cause à la charge de la Commune de Vevey. Cette dernière versera en outre des dépens réduits aux recourants, qui ont agi par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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