

VD_OMNI GE.2007.0111 vom 29. April 2009

VD Tribunal cantonal, 2009-04-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2007.0111

FR: VD_OMNI GE.2007.0111 du 29 avril 2009

IT: VD_OMNI GE.2007.0111 del 29 aprile 2009

Regeste

SAX, AMAUDRUZ, DUBOIS, MARTIN, TARDY, TARDY, TARDY, VAUCHER, HENCHOZ, ROY/Municipalité du Mont-sur-Lausanne, Municipalité de Romanel-sur-Lausanne, Service des routes | Mesures de règlementation du trafic sur une route dont la majeure partie du tronçon est situé hors localité prises par deux municipalités qui ne sont pas compétentes (seule l'une des deux est au bénéfice d'une délégation de compétence, mais valable uniquement pour la signalisation à l'intérieur des localités). Vice guéri, car le Service compétent a ratifié ces mesures.

Erwägungen

E. 1

Selon l'art. 37 de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA), en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008 et applicable à la recevabilité d'un recours dont le délai est venu à échéance avant cette date, 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 (l'art. 75 let. a de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36], entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009, contient une règle analogue). Selon la jurisprudence, l'intérêt digne de protection consiste dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait au recourant, en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée lui occasionnerait. De plus, le recourant doit être touché de manière directe, concrète et dans une mesure et avec une intensité plus grandes que la généralité des administrés (CDAP, arrêt AC.2008.0305 du 5 février 2009). En leur qualité d'habitants du hameau de la Naz, les recourants sont atteints directement et dans une mesure plus grande que le reste de la collectivité par les restrictions de circulation prises sur la seule route d'accès à ce dernier. Ils ont dès lors qualité pour recourir.

E. 2

La conclusion demandant à ce que les deux municipalités concernées soient invitées à interdire purement et simplement la circulation non-riveraine sur le chemin de la Naz, excepté les piétons et les cycles a été formulée la première fois dans le mémoire complémentaire produit par le mandataire de Laure Henchoz et Laurent Vaucher le 8 novembre 2007, soit après l'échéance du délai de recours. Or, à l'échéance du délai de recours, la contestation est nouée de manière définitive, dans le cadre tracé par les parties elles-mêmes, par le biais des conclusions qu'elles ont prises en temps utile; les parties ont la faculté, ultérieurement, de réduire ces conclusions ou de les préciser, mais non pas de les augmenter ou de les modifier, ce qui reviendrait à étendre l'objet de la contestation (Tribunal administratif, AC.2004.0130 du 27 janvier 2005; AC 98/0065 du 10 décembre 1998, qui se réfère à RDAF 1998 I p. 34). On ajoutera que l'objet du litige est également

circonscrit par la décision attaquée, à quoi s'ajoutent les questions qui ont été soulevées par les parties, mais que la décision aurait omis de trancher. En vertu du principe de l'unité de la procédure, l'autorité de recours ne peut statuer que sur des points que l'autorité inférieure a déjà examinés. En aucun cas l'objet du litige ne peut s'étendre à des éléments qui ne sont pas compris dans l'objet du recours (ATF 117 Ib 414 consid. 1d p. 417/418), soit en l'occurrence les mesures de réglementation du trafic publiées dans la FAO du 26 juin 2007. En demandant à ce que la circulation non riveraine soit supprimée, les recourants sortent ainsi de l'objet du litige, si bien que cette conclusion est irrecevable.

E. 3

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). Conformément aux art. 3 et 4 al. 1 LVCR, ainsi qu'à l'art. 10 du règlement du 1^{er} juillet 2007 sur les départements de l'administration (RSV 172.215.1), le Département des infrastructures est compétent en matière de signalisation routière. Cette compétence a été déléguée au chef du Service des routes, en application de l'art. 67 de la loi du 11 février 1970 sur l'organisation du Conseil d'Etat par décision du Conseil d'Etat du 5 avril 2006. Pour la signalisation à l'intérieur des localités, le Département des infrastructures peut également déléguer sa compétence aux municipalités ou à certaines d'entre-elles (art. 4 al. 2 LVCR). La Municipalité du Mont-sur-Lausanne est au bénéfice d'une telle délégation (décision du chef du Service des routes du 25 août 1997). Hormis la traversée du hameau de la Naz, le tronçon de route concerné par les mesures de signalisation routière contestées se trouve hors localité. Les municipalités du Mont-sur-Lausanne et de Romanel-sur-Lausanne n'étaient donc pas compétentes pour les prendre. Toutefois, dans la mesure où ces mesures ont été expressément ratifiées par le chef du Service des routes, le vice dont elles sont affectées se trouve couvert (v. GE.2000.0139 du 15 août 2002 consid. 2 in fine; AC.1998.0133 du 15 juin 1999 consid. 6). Il convient dès lors d'en examiner le bien-fondé.

E. 4

a) L'art. 3 al. 3 LCR permet aux cantons et aux communes d'interdire complètement ou de restreindre la circulation des véhicules automobiles et des cycles sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit. L'art. 3 al. 4 LCR dispose quant à lui 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 (...). Si l'interdiction générale de circuler ne comporte aucune exception, il s'agit d'une mesure relevant de l'alinéa 3. Si par contre, la restriction de circuler ne s'applique qu'aux véhicules à moteur, à l'exception des cycles et des véhicules agricoles ou électriques, comme c'est le cas en l'espèce, il s'agit d'une mesure relevant de l'alinéa 4 (Bussy, Rusconi, Code suisse de la circulation routière, commentaire, 3^{ème} éd., ad art 3 al. 3 LCR, chiffre 4.6 et réf. cit.). Le Tribunal fédéral estime également que la mise en sens unique relève de l'alinéa 4 (Bussy, Rusconi, op.cit., ad art 3 al. 4 LCR, chiffre 8.10 et réf. cit.) b) Les cantons et les communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation (arrêts GE 2004.0177, 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, op.cit., ad art 3 al. 4 LCR, chiffre 5.7 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. c) 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 (arrêt GE.2006.0189 du 10 mai 2007 et arrêts cités, notamment ATF 130 I 65 consid. 3.5.1 p. 69).

E. 5

a) Selon les recourants, la mesure contestée privilégierait "le trafic actuel montant, le plus dense, et causant la majorité des nuisances au détriment des riverains." Il est exact qu'avec un trafic journalier moyen pour les cinq jours ouvrables de la semaine (TJOM) de 1'146 véh/jour en direction du Mont contre 158 véh/jour en direction de Romanel, le trafic montant est sensiblement plus important (88% du trafic total à double sens) ce qui est la conséquence directe de la réglementation existante (circulation interdite aux voitures, aux motocycles et aux cyclomoteurs depuis le chemin de la Viane, à l'exception des riverains). Cela dit, la nouvelle réglementation ne modifierait en rien le trafic montant. Comme on le verra plus loin, son effet serait exclusivement de supprimer le trafic non riverain empruntant le chemin de la Naz à la descente, en violation de la réglementation en vigueur. Le trafic global, dans les deux sens, se trouverait donc réduit, même si ce n'est que dans une proportion relativement faible, comme on le verra plus loin. b) Les recourants mettent essentiellement en cause le détour que l'instauration d'un sens unique à partir du hameau, en direction de Romanel, leur imposerait pour se rendre dans cette localité ou à Cheseaux. Selon les calculs d'itinéraires fournis par les époux Tardy, le trajet entre leur domicile et la station du LEB à Romanel-sur-Lausanne se trouverait allongé de 2,7 km et le temps de parcours doublé, passant de 4 à 8 minutes. Il apparaît toutefois qu'il existe pour rejoindre l'échangeur de Felezin un trajet plus court, par le chemin du Marais, qui évite le carrefour du Solitaire. Dans ces conditions, le détour est de moins de 2 km. Il ne s'agit manifestement pas d'une entrave importante à la liberté de se déplacer de la demi-douzaine de ménages habitant le hameau de la Naz. Il convient cependant de s'assurer que cette restriction répond à l'intérêt public suffisant et satisfait aux principes de la proportionnalité.

E. 6

a) Selon les municipalités concernées et le Service des routes, la réglementation contestée répond à plusieurs objectifs. Il s'agirait en particulier d'éviter un transit "toujours plus soutenu et intolérable pour les riverains, tant par son volume que par le danger causé par un usage tout à fait démesuré d'une route (...) en piètre état" (détermination du Service des routes du 14 septembre 2007). En fait, la réduction du trafic de transit que l'on peut attendre de la signalisation contestée est relativement limitée. Si l'on admet, comme l'a exposé le représentant du Service des routes, que le signal "accès interdit" est un signal " fort ", mieux respecté par les automobilistes que le panneau "circulation interdite aux voitures, aux motocycles et aux cyclomoteurs" accompagné de la plaque complémentaire "riverains autorisés", on peut s'attendre à la disparition de la part du trafic contrevenant à la réglementation actuelle, soit 138 véh/jour (TJOM) sur un total d'environ 1'300 mouvements de véhicules par jour, soit une réduction de l'ordre de 10,5%. Sur le plan du bruit et de la protection de l'air, une diminution de cet ordre est imperceptible. Et du point de vue de la sécurité, l'amélioration que l'on peut attendre d'une réduction du trafic dans la traversée du hameau de la Naz sera compensée par une augmentation correspondante sur le chemin de la Viane, dont la situation sera ainsi péjorée. b) La Commune de Romanel-sur-Lausanne fait également valoir son souci de ménager la structure de la route, dont les accotements, mis à contribution lors des croisements, se détériorent. La mise à sens unique du tronçon situé entre le hameau de la Naz et le chemin du Marais est assurément propre à atteindre cet objectif. En revanche, cette mesure va à l'encontre d'un autre objectif poursuivi par la commune, celui d'améliorer la sécurité. Actuellement les vitesses mesurées sur ce tronçon sont très modérées (85% des automobilistes n'excèdent pas 32 km/h en direction de Romanel et 34 km/h en direction du Grand-Mont). On peut légitimement admettre que ces vitesses sont dues aux caractéristiques géométriques contraignantes du chemin, mais aussi à l'existence d'une circulation à double sens, contribuant à une prudence accrue. En d'autres termes, il est probable qu'à l'heure actuelle le double sens (malgré le très faible nombre de véhicules circulant entre le hameau de la Naz et Romanel) exerce un effet modérateur de la vitesse qui disparaîtra en cas de mise à sens unique. Etant donné l'inadaptation de la structure de la route à des vitesses élevées et la persistance d'une circulation en sens inverse autorisée aux cyclistes et aux véhicules agricoles, il existe ainsi un risque de voir, sinon une augmentation du nombre d'accidents, tout au moins une aggravation de leurs conséquences. Du point de vue de la sécurité du trafic, des mesures de requalification de l'espace public et de modération du trafic dans la traversée du hameau de la Naz présenteraient certainement une plus grande efficacité. c) On observera enfin que l'essentiel des effets bénéfiques attendus de la nouvelle réglementation - sans ses inconvénients - pourrait être obtenu par un plus strict respect de la réglementation actuelle. Le SR et les communes concernées ont affirmé qu'en l'état de la signalisation, les contrôles faits par la gendarmerie présentaient des difficultés, car il fallait vérifier les allégations des automobilistes qui prétendent faire partie des personnes autorisées à circuler à la descente sur le chemin de la Naz. On peut néanmoins se demander si des contrôles répétés, aux heures de pointe du matin (entre 6h00 et 9h00 par exemple) ne seraient pas malgré tout efficaces, car à ces heures matinales il est difficile de prétendre que l'on vient de rendre visite à un pensionnaire de l'EMS ou à un habitant du hameau de la Naz. d) Les mesures de réglementation du trafic contestées n'apportent ainsi pas d'avantages décisifs par rapport à la réglementation actuelle et ne présentent pas un intérêt public suffisant pour justifier les restrictions imposées aux habitants du hameau de la Naz. Elles doivent en conséquence être annulées.

E. 7

Conformément à l'art. 49 LPA-VD, un émolument sera mis à la charge des communes déboutées. Les recourants Laure Henchoz et Laurent Vaucher, qui ont fait appel à un avocat en cours de procédure et obtiennent partiellement gain de cause ont droit à des dépens (art. 55 LPA-VD), qui seront toutefois réduits compte tenu de l'irrecevabilité de leurs conclusions nouvelles.

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