

VD_OMNI GE.2008.0158 vom 9. Juli 2010

VD Tribunal cantonal, 2010-07-09, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2008.0158

FR: VD_OMNI GE.2008.0158 du 9 juillet 2010

IT: VD_OMNI GE.2008.0158 del 9 luglio 2010

Regeste

ASTAG - Vaud, ROULIN FRERES SA, A. GAUCHAT SA Transports, METRAUX TRANSPORTS SA, R. KORMANN SA Transports, CHAPPUIS/Département des infrastructures, Municipalité de Morrens | Signalisation routière; restrictions du tonnage (18 t) et de la largeur (2.30 m) des véhicules, pour des motifs liés à la sécurité des piétons, à l'entrée d'un "goulet d'étranglement" au centre d'un village, dû à la présence de deux bâtiments classés situés des deux côtés de la route; il est constaté que le croisement d'un piéton et d'un poids lourd est possible selon les largeurs minimales de sécurité qui ressortent de la norme VSS 640 201; en outre, différentes mesures ont déjà été prises dans le village pour assurer la sécurité des piétons, comme la limitation de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h; compte tenu de la configuration particulière des lieux et de l'attention des usagers de la route, requise par la réglementation de la zone 30, on peut ainsi compter sur une vigilance accrue de la part des conducteurs de poids lourds qui empruntent le goulet; un nombre insignifiant d'accidents se sont d'ailleurs produits ces dix dernières années dans le goulet et aucun n'a concerné un poids lourd et/ou un piéton; enfin, la proportion de poids lourds est très faible par rapport au trafic global. Les limitations en cause ne sont ainsi pas propres à atteindre le but recherché, car il n'existe pas de rapport raisonnable entre l'objectif visé et les restrictions de circulation qu'il nécessite.

Erwägungen

E. 1

a) Les restrictions litigieuses du tonnage et de la largeur des véhicules constituent des mesures de réglementation du trafic au sens de l'art.

E. 3

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; les courses effectuées pour le service de la Confédération sont toutefois autorisées.

E. 3.10

m (2.50 + 0.30 + 0.30). En additionnant ces dimensions, on parvient ainsi à une largeur recommandée de 4.10 m pour les piétons seuls (3.10 m + 1.00 m). S'agissant des piétons avec bagage, parapluie ou chaise roulante, la largeur recommandée s'élève à 4.30 m (3.10 m + 1.20 m). La largeur du goulet mesurée lors de l'inspection locale à son point le plus étroit étant de 4.33 m, elle présente ainsi une marge supplémentaire de 3 cm lorsque le piéton porte un bagage ou un parapluie, et de 23 cm sans bagage ni parapluie. Il est vrai que le calcul ne prend pas en compte la largeur libre supplémentaire de 25 cm recommandée par la norme VSS 640 201, mais d'un autre côté, cette évaluation ne tient pas non plus compte de la possibilité de supprimer les marges de mouvement et de sécurité en cas de rétrécissement.

Le croisement d'un piéton et d'un poids lourd est donc possible du point de vue des largeurs minimales de sécurité qui ressortent de la norme VSS 640 201, même s'il n'offre pas toute la marge de confort souhaitable selon la même norme. Cette situation est toutefois admissible, dès lors que la largeur de 4.33 m ne concerne que le point le plus étroit du goulet, qui s'élargit légèrement de part et d'autre. En outre, la proportion de poids lourds reste relativement faible par rapport au trafic général et la configuration des lieux impose une prudence réciproque de la part du conducteur de poids lourd et du piéton engagé dans le passage. Enfin, un espace supplémentaire de 23 cm est de toute manière assuré pour un piéton sans bagage ni parapluie, ce qui concerne probablement la plus grande partie des piétons utilisant le passage et habitant dans le village. c) La pesée des intérêts requise par l'art. 3 al. 4 LCR nécessite de prendre en considération les intérêts liés à la sécurité des piétons (arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid. 2c). Les impératifs posés par la sécurité des piétons ont été concrétisés par l'adoption de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704). Le Conseil fédéral a relevé dans son message que plus d'un tiers de la population se déplaçait exclusivement à pied et que "la forte proportion de piétons, en particulier d'enfants et de personnes âgées, tués ou blessés dans des accidents de la circulation nécessitait d'urgence et partout une protection accrue" (message concernant une loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 26 septembre 1983, FF 1983 IV p. 4). C'est ainsi que les réseaux de chemins pour piétons doivent permettre à ceux-ci de se déplacer sans danger entre leur quartier d'habitation et leur lieu de travail, sur les chemins de l'école ainsi que vers les principaux services publics. Comme il n'est pratiquement pas possible d'aménager un réseau de chemins complètement séparé de la circulation routière, celui-ci peut notamment prendre la forme de rues résidentielles, remplacées par les zones de rencontre depuis le 1er janvier 2002 (FF 1983 IV p. 8). Les exigences du droit fédéral en matière de sécurité des piétons répondent à un intérêt primordial de niveau constitutionnel (art. 37 quater aCst. et art. 88 Cst.) et les mesures nécessaires de sécurité doivent être mises en oeuvre partout où les dangers existent par une signalisation appropriée et/ou par des aménagements adéquats de modération du trafic permettant d'assurer le respect effectif des limitations de vitesse (FF 1983 IV p. 4). aa) En l'espèce, le tribunal constate que différentes mesures ont été prises dans le village pour assurer la sécurité des piétons. En effet, la vitesse maximale autorisée sur la route cantonale traversant la localité de Morrens a été limitée à 30 km/h, une bande blanche a été tracée dans le goulet, des rehaussements ont été aménagés dans le village et enfin, si nécessaire, un itinéraire alternatif à celui du goulet existe. En outre, il ressort des statistiques des accidents intervenus dans le passage concerné ces dix dernières années que seuls deux accidents, sans blessé, ont été répertoriés par la police cantonale en 2002 et 2005. L'accident de 2002 résulte d'un frôlement entre un véhicule de livraison et une voiture de tourisme, celle-ci roulant trop à gauche. L'accident de 2005 résulte pour sa part d'une marche arrière imprudente. Un troisième accident est mentionné dans les statistiques, mais il a eu lieu sur la place du village; il s'agit d'une collision entre un véhicule qui dérape et un véhicule correctement parké. Ainsi, même si deux accidents ont eu lieu dans le goulet, il faut relever qu'ils ne concernent pas des poids lourds et qu'aucun piéton n'a été blessé. De plus, un nombre aussi peu élevé d'accidents sur une telle période montre que la situation n'est pas si préoccupante et qu'on peut ainsi compter sur une certaine vigilance de la part des usagers de la route engagés dans le passage concerné. La municipalité indique à cet égard qu'un nombre important d'accidents se régleraient à l'amiable et que les statistiques ne refléteraient ainsi pas la réalité. Il existe certes des

accidents qui se règlent à l'amiable, mais hormis le fait que leur nombre ne peut être déterminé, il ne s'agit vraisemblablement pas d'accidents ayant mis en danger la sécurité des piétons, mais plutôt d'accidents sans gravité. En tous les cas, il n'est pas démontré que les accidents réglés à l'amiable mettraient principalement en cause des poids lourds et/ou des piétons. bb) L'art. 6 de l'ordonnance fédérale du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3; ci-après: l'ordonnance sur les zones 30) prévoit que l'efficacité des mesures réalisées doit être vérifiée après une année au plus tard et que si les objectifs visés n'ont pas été atteints, il y a alors lieu de prendre des mesures supplémentaires. La brochure technique "Zones 30" éditée par le Bureau de prévention des accidents (BPA) rappelle que l'autorité compétente contrôle, un an après l'instauration d'une zone 30, si les objectifs recherchés par une telle zone ont été atteints, notamment par la détermination de la vitesse V85, qui représente la vitesse en moyenne de 85% des véhicules. Cette norme est en effet utilisée comme base pour toute analyse car elle ne comptabilise pas les valeurs extrêmes (soit les très faibles et les très élevées). Si la V85 excède 38 km/h, il faut prendre des mesures supplémentaires de modération du trafic (cf. brochure "Zones 30" BPA 2008, ch. 5). Il ressort en l'espèce du rapport intitulé "mesures de vitesse", concernant les mesures prises entre le 31 mars 2008 et le 5 avril 2008 par le Touring Club Suisse (le TCS) sur le territoire de la Commune de Morrens, les résultats suivants: sur la route de Cheseaux, direction Cheseaux, la V85 s'élève à 32 km/h; sur la même route, direction Cugy, la V85 s'élève à 33 km/h; sur la route d'Echallens, direction Echallens, la V85 s'élève à 38 km/h; sur la route d'Echallens, direction Cugy, la V85 s'élève à 39 km/h; sur la route de Cugy, direction Cugy, la V85 s'élève à 33 km/h; et enfin, sur la route de Cugy, direction Cheseaux, la V85 s'élève à 37 km/h. Le tribunal constate ainsi que, hormis dans un seul cas, la V85 n'a pas dépassé 38 km/h. cc) Le résultat des mesures de vitesse permet dès lors de constater que des mesures supplémentaires de modération du trafic ne sont pas impératives. Au demeurant, les mesures de vitesse mentionnées n'ont pas été réalisées dans le goulet; or, celui-ci impliquant de toute manière un ralentissement nécessité par la configuration des lieux, la vitesse des poids lourds engagés dans le goulet ne saurait, comme on l'a vu, dépasser 20 km/h. Ceci ajouté au nombre très peu élevé d'accidents survenus dans le village, le tribunal estime que les limitations litigieuses du tonnage et de la largeur des véhicules sont disproportionnées. Si les préoccupations de la commune au sujet de la sécurité des piétons sont légitimes, les limitations en cause ne sont pas propres à atteindre le but recherché, car il n'existe pas de rapport raisonnable entre le but visé et les restrictions de liberté qu'il nécessite. En effet, il n'est pas démontré que les poids lourds constituent la source de danger principale ou la cause principale d'accidents, que ce soit dans le village ou dans le goulet. La commune semble accorder beaucoup d'importance à l'espace disponible en cas de croisement avec un poids lourd, alors que la vitesse des voitures est tout autant susceptible de se révéler problématique. Par ailleurs, il ressort des comptages de trafic effectués au niveau du goulet en avril et mai 2008 que le nombre de poids lourds est très faible par rapport à celui de tous les véhicules confondus (1 à 2% du trafic global; cf. document intitulé "Goulet de Morrens (RC 446c), problématique de la limitation d'accès", p. 11-12). En outre, les conducteurs de poids lourds, qui commencent leur journée tôt le matin, ne circulent plus à partir de 17h00, alors que c'est l'heure de pointe pour les autres véhicules. Les restrictions litigieuses sont dans ce sens inadéquates à réaliser l'objectif recherché de sécurité des piétons par rapport aux autres dangers auxquels ils peuvent être confrontés, en dehors du cas de croisement entre un piéton et un poids lourd dans le passage en cause. Le tribunal constate à cet égard que la sécurité des piétons est

globalement favorisée par la création de la zone 30; il ressort d'ailleurs des résultats obtenus à la suite des mesures de vitesse précitées qu'il n'est pas impératif de prendre d'autres mesures, la zone 30 remplissant son objectif de limitation de vitesse. Au demeurant, plus aucun accident n'est à signaler dans le goulet depuis que les mesures de ralentissement ont été prises. De plus, un itinéraire d'évitement au passage concerné est, si nécessaire, à la disposition des piétons. Il faut donc également compter sur la prudence des piétons qui empruntent ce passage. Par ailleurs, la commune pourrait envisager ou rechercher d'autres solutions plus susceptibles de renforcer l'objectif recherché, notamment dans le cadre du contrôle sur la zone 30 au sens de l'art.

E. 4

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 parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire. (...) ." b) Selon l'art. 101 al. 3 de l'ordonnance fédérale du

E. 5

septembre 1979 sur la signalisation routière (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. Ainsi, les cantons et les communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation, mais les décisions prises sur la base de l'art. 3 al. 4 LCR doivent respecter le principe de la proportionnalité (arrêt GE.2005.0144 du 12 juin 2006 consid. 3 et la référence citée). 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, 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 (A. BUSSY & B. RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, Lausanne 1996, n. 5.7 ad art. 3 al. 4). 2. En l'espèce, des motifs liés à la sécurité des piétons sont pour l'essentiel invoqués à l'appui de la décision attaquée. Selon l'autorité intimée, l'existence d'un goulet d'étranglement au centre du village de Morrens, dû à la présence de deux bâtiments classés des années 1820 situés des deux côtés de la route cantonale 446c, poserait notamment des problèmes de sécurité en ce qui concerne les piétons. Selon les motifs invoqués par l'autorité intimée, le profil d'espace libre minimal de 4.30 m recommandé par la norme VSS 640 201 pour la configuration de croisement entre des camions circulant à 30 km/h et des piétons ne serait pas assuré, puisque la largeur du goulet s'élèverait, dans son point le plus étroit, à 4 m (cf. réponse de l'autorité intimée du 5 novembre 2008, ch. 5). a) Les normes VSS ne sont pas des règles de droit et elles ne lient pas le tribunal; elles correspondent toutefois à l'état actuel de la technique et aux conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme (voir arrêt AC.1992.0124 du 25

mai 1994 consid. 6a); elles servent ainsi de référence pour effectuer la pesée des intérêts requise par l'art. 3 al. 4 LCR (arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid. 3c) et elles peuvent être prises en considération comme un avis d'expert (AC.2008.0334 du 12 novembre 2009 consid. 3b et références citées). b) Il ressort tout d'abord des constatations faites par le tribunal, lors de l'inspection locale du 20 janvier 2009, que la largeur du goulet s'élève, à son point le plus étroit, à une distance oscillant entre 4.33 m et 4.35 m, et non à 4 m (cf. compte rendu résumé de l'audience du 20 janvier 2009). La norme de l'Union des professionnels suisses de la route VSS 640 201 désignée "Profil géométrique type - Dimensions de base et gabarit des usagers de la route" a pour objet de fixer le gabarit des différents usagers de la route. Elle détermine pour chaque catégorie d'usager les dimensions de base (espace minimal), la marge de mouvement (espace supplémentaire dépendant de la vitesse notamment), et enfin la marge de sécurité (espace additionnel qui définit l'espace libre minimal à prévoir pour garantir un déplacement sûr). aa) La largeur de base pour un piéton s'élève à 60 cm, et pour un piéton avec bagage, parapluie ou en chaise roulante à 80 cm. La marge de mouvement qui s'ajoute de part et d'autre est de 10 cm et la marge de sécurité s'élève également à 10 cm (tab. 2 et 3 de la norme VSS 640 201). En cas de manque de place (rétrécissement), la norme permet de renoncer aux marges de mouvement et de sécurité, mais au droit de murs ou de maisons, la norme recommande de donner aux piétons une largeur libre supplémentaire, qui devrait s'élever à 25 cm (norme VSS 640 201, p. 3). bb) Concernant les poids lourds, les bus et les cars, la largeur de base s'élève à 2.50 m. La marge de mouvement pour un poids lourd s'élève à 10 cm pour une vitesse entre 30 et 40 km/h et elle est supprimée pour une vitesse de 0 à 20 km/h; pour sa part, la marge de sécurité s'élève à 30 cm de part et d'autre du véhicule (tab. 5 de la norme VSS 640 201). Pour apprécier la vitesse déterminante pour la marge de mouvement, le tribunal doit tenir compte du contexte particulier des lieux et de l'attention accrue des usagers, requise par la réglementation de la zone 30. En effet, selon l'art. 22a OSR, les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante en zone 30. Par ailleurs, l'art. 32 al. 1 LCR précise que la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Il faut donc compter sur une vigilance accrue de la part des usagers de la route, et en particulier des conducteurs de poids lourds; compte tenu de la configuration spécifique du goulet, on peut admettre que la vitesse des véhicules lourds ne dépasse pas 20 km/h, et prendre en compte une marge de mouvement nulle. cc) En l'espèce, pour le calcul de la largeur nécessaire aux piétons, la largeur requise varie entre 1.00 m, pour un piéton seul, et 1.20 m, pour un piéton avec une valise, un parapluie ou en chaise roulante. La largeur nécessaire aux poids lourds dans le même passage s'élève pour sa part à

E. 6

de l'ordonnance sur les zones 30. En effet, les mesures de contrôle prévues par cette disposition ne devraient pas se limiter à des mesures de vitesse (telles que celles réalisées au printemps 2008 par le TCS), mais porter sur l'ensemble des objectifs recherchés par la création d'une telle zone, mentionnés dans l'expertise réalisée selon l'ordonnance sur les zones 30 (art. 3, let. a à g). Cette évaluation peut comporter notamment une enquête auprès de la population, permettant de déterminer les points de satisfaction, mais aussi les améliorations souhaitées. Une telle enquête est aussi un outil de gestion de la zone 30, qui permet d'apprécier non seulement les effets objectivement mesurables, comme la diminution des vitesses et du nombre d'accidents, mais qui comporte également une appréciation qualitative de la part des différents utilisateurs et de la population. d) Enfin, la

mise en œuvre du SDNL ne modifie pas les considérations du tribunal. S'il est vrai que le SDNL prévoit de réduire l'attractivité des routes cantonales en traversée de village pour le trafic de transit, c'est uniquement dans le cadre d'une perspective globale que cet objectif pourra être réalisé. Le SDNL propose d'ailleurs des mesures qui ne pourront être mises en œuvre que dans un tel cadre, par exemple par la mise en place progressive d'itinéraires de délestage des centres urbains ou encore, à long terme, par un nouveau tracé de contournement de la localité de Morrens (cf. consid. A). De même, le SDNL prévoit que le trafic des poids lourds devra être rabattu sur des itinéraires qui coïncident avec les axes du réseau principal structurant et éviteront les zones à moyenne et forte densité d'habitation. A nouveau, cet objectif ne pourra être réalisé que dans le cadre d'une analyse globale. Ce ne sont ainsi pas des mesures telles que les restrictions de circulation litigieuses qui sont aptes à réaliser les objectifs prévus par le SDNL, de sorte que l'argument invoqué à cet égard n'est pas pertinent. Le moyen choisi n'est en effet pas une solution opportune, ne se trouvant pas dans un rapport raisonnable avec l'objectif recherché, et il est ainsi, comme on l'a vu, contraire au principe de la proportionnalité. 3. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et la décision attaquée annulée. Le tribunal doit encore statuer sur le sort des frais et dépens de la procédure. Selon la jurisprudence du tribunal rendue en application de l'art. 55 de l'ancienne loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA), abrogée dès le 1^{er} janvier 2009 et remplacée par la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), lorsque la procédure met en présence, outre le recourant et l'autorité intimée, une ou plusieurs autres parties dont les intérêts sont opposés à ceux du recourant, c'est en principe à la partie adverse, à l'exclusion de la collectivité publique dont la décision est annulée ou modifiée, de supporter les frais et dépens (RDAF 1994 p. 324). Cette solution peut en l'espèce être appliquée par analogie, de sorte que les frais et les dépens devraient pouvoir être mis à la charge de la commune. La sécurité des piétons étant toutefois à l'origine de la demande litigieuse, et la commune ayant fait l'effort de trouver une solution de compromis acceptable pour les recourants, le tribunal estime que les circonstances commandent de laisser les frais de justice à la charge de l'Etat et de compenser les dépens.

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