

VD_OMNI GE.2009.0043 vom 31. August 2009

VD Tribunal cantonal, 2009-08-31, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2009.0043

FR: VD_OMNI GE.2009.0043 du 31 août 2009

IT: VD_OMNI GE.2009.0043 del 31 agosto 2009

Regeste

SCHWAB, TREPPE, BURNIER, VIGNELLO, ZEHLI, KOBEL, REY, HOFER, ROSSIER, HOFER, HOFER, HOFER, GALBIATI, GALBIATI, GALBIATI, BALLY, BALLY, TURRETTINI, TURRETTINI, PICCAND, PICCAND, ROD, ROD, ROSSELET, FOLLONIER, DALMADI, HAEBERLI, ZANCOLO, ZANCOLO, WIMMERLIN, WOLF, WOLF, WOLF, SCHWAB, LAMBERT, STRITTMAT | Le droit d'être entendu découlant de l'art. 29 al. 2 Cst comporte le droit de faire administrer des preuves, notamment d'obtenir une expertise. Les recourants demandent qu'une expertise soit ordonnée pour examiner les différentes variantes permettant d'atteindre le but recherché par la commune en procédant à une analyse globale des problèmes de circulation sur l'ensemble du secteur en cause. Toutefois, il ressort du dossier que la municipalité a examiné depuis plus de 20 ans les différentes possibilités de réduire le trafic de transit dans les quartiers concernés et qu'elle a mis en œuvre différentes mesures comme alternatives à la solution de l'interdiction du trafic sur la route de la Cita, sans que ces mesures aient entraîné une réduction plus importante et significative du trafic de transit. Une expertise paraît ainsi disproportionnée. De plus, le plan directeur communal prévoit que la municipalité doit procéder à la révision du schéma directeur des circulation de sorte que les effets de la fermeture de la route de la Cita, avec l'examen d'éventuelles variantes, pourront être analysés dans le cadre de cette étude.

Erwägungen

E. 1

A qualité pour recourir toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente, ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (art. 75 al. 1 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative – LPA-VD, RSV 173.36, applicable à la procédure de recours devant le Tribunal cantonal, par renvoi de l'art. 99 de la même loi). a) La LPA-VD a abrogé, dès son entrée en vigueur le 1er janvier 2009, la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA), applicable au moment du dépôt du recours. Selon la jurisprudence y relative, la teneur de l'art. 37 al. 1 LJPA qui définissait la qualité pour agir sous l'ancien droit, avait été tenue pour équivalente à celle de l'art. 103 let. a de l'ancienne loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 (aOJ), ainsi qu'à celle de l'art. 89 al. 1 let. c de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (LTF; RS 173.110), entrée en vigueur le 1er janvier 2007, et qui a abrogé l'aOJ (art. 131 al. 1 LTF). L'art. 37 al. 1 LJPA a été interprété à la lumière de la jurisprudence du Tribunal fédéral relative aux art. 103 let. a OJ et 89 al. 1 let. c LTF (voir par exemple arrêt AC.2006.0158 du 7 mars 2007, et les arrêts cités; les principes développés sous l'angle de l'art. 103 let. a OJ sont applicables à l'art. 89 al. 1 let. c LTF; ATF 133 II 249 consid. 1.3.1 p. 252/253, 468 consid. 1 p. 470; ATAF

2008/31 consid. 3). L'art. 75 al. 1 LPA-VD se singularise de l'art. 89 al. 1 LTF (ainsi que de l'art. 48 al. 1 let. b de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative – PA, RS 172.021), en ce qu'il ne subordonne pas la qualité pour agir à une atteinte spéciale ou particulière. Il se pose donc la question de savoir si l'art. 75 al. 1 LPA-VD reconnaît plus largement la qualité pour agir que ne le faisait l'art. 37 al. 1 LJPA (arrêt AC.2008.0237 du 17 juillet 2009 consid. 1b et les références citées). b) L'intérêt dont dépend la qualité pour agir peut être juridique ou de fait; il ne doit pas nécessairement correspondre à celui protégé par la norme invoquée. Il faut toutefois que le recourant soit touché plus que quiconque ou la généralité des administrés dans un intérêt important, résultant de sa situation par rapport à l'objet litigieux. Un intérêt digne de protection existe lorsque la situation de fait ou de droit du recourant peut être influencée par le sort de la cause; il faut que l'admission du recours procure au recourant un avantage de nature économique, matérielle ou autre (ATF 133 II 400 consid. 2.4.2 p. 406; 133 V 239 consid. 6.2 p. 242; 131 V 298 consid. 3 p. 300, et les arrêts cités). L'intérêt doit être direct et concret; en particulier, la personne doit se trouver dans un rapport suffisamment étroit avec la décision; tel n'est pas le cas de celui qui n'est atteint que de manière indirecte et médiate (ATF 130 V 196 consid. 3 p. 202/203, 514 consid. 3.1 p. 515, et les arrêts cités). Le recours formé dans le seul intérêt de la loi ou d'un tiers est irrecevable (ATF 124 II 499 consid. 3b p. 504; 123 II 542 consid. 2e p. 545; 121 II 39 consid. 2c/aa p. 43/44, et les arrêts cités). En matière de signalisation, la jurisprudence admet l'existence d'un intérêt digne de protection lorsque la restriction attaquée entraîne des inconvénients pour le recourant qui utilise régulièrement la rue en cause comme pendulaire ou comme riverain. En revanche, lorsque le trajet n'est effectué que de manière occasionnelle, l'intérêt du recourant à contester la mesure n'est plus considéré comme suffisant pour lui accorder le droit de recourir (JAAC 50.49, consid. 1d, p. 329-330; 55.32, consid. 4b, p. 303-304; 53.26 consid. 6c, p. 174). Par exemple, la qualité pour recourir a été reconnue à l'Association des habitants du quartier du Schoenberg contre l'aménagement d'un giratoire à Fribourg; comme le projet de giratoire se trouvait sur l'axe principal reliant le centre-ville de Fribourg au quartier du Schoenberg, la mesure touchait un très grand nombre des membres de l'association qui utilisaient régulièrement ce carrefour et qui auraient eu eux-mêmes la qualité pour recourir (JAAC 53.42, consid. 2, p. 303). Mais le seul fait qu'une personne habite au bord d'une route frappée par une restriction de la circulation ou qu'elle y possède un bien-fonds, ne confère pas sans autre le droit de recourir. L'intérêt de fait ou de droit doit résulter de l'annulation de la restriction en cause. Tel est notamment le cas si l'accès est rendu plus difficile (par exemple en raison d'un sens unique), si une limitation de vitesse est ordonnée, si des places de parc plus ou moins régulièrement utilisées sont supprimées, ou si une augmentation des immissions est à craindre (JAAC 61.22, consid. 1c, p. 197). En revanche, les habitants d'une rue frappée par une interdiction de circuler à l'exception des riverains n'ont pas un intérêt suffisant pour être considéré comme digne de protection car ils ne subissent pas d'inconvénients liés à la suppression du trafic de transit. Dans ce cas, seuls les riverains de la route qui subiraient une nouvelle charge de trafic plus importante pourraient se prévaloir d'un intérêt digne de protection; il en irait de même des automobilistes qui utilisaient plus ou moins régulièrement les rues touchées par l'interdiction du trafic de transit comme pendulaires ou comme habitants d'un quartier voisin (JAAC 61.22, consid. 1d, p. 197-198). c) En l'espèce, une grande partie des recourants est domiciliée au chemin du Plan et aux autres routes desservies par cette voie (chemins du Rossillon, de la Guibaude, de la Cochène et de Rueyres). Le chemin du Plan est accessible à l'amont par le chemin des Pralets et la route de la Cita et à l'aval par le

chemin du Flonzel. La fermeture contestée a pour effet d'empêcher l'accès au chemin du Plan depuis Lutry et depuis la jonction autoroutière par le chemin de Belmont et la route de la Cita, en obligeant le conducteur à faire le détour par la route du Landar (RC 770) et la route des Monts-de-Lavaux (RC 773) pour descendre ensuite sur le chemin des Pralets; le même trajet doit être emprunté pour se rendre dans la direction de Lutry par la sortie amont du chemin du Plan. Il est par ailleurs constaté que la sortie aval par le chemin du Flonzel présente une configuration étroite, qui est ressentie comme difficilement praticable par les recourants. L'interdiction de circuler entre les communes de Belmont-sur-Lausanne et de Lutry sur la route de la Cita touche donc directement la plus grande partie des recourants et la qualité pour recourir doit ainsi leur être accordée. Au demeurant, selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, lorsque la qualité pour recourir est admise pour une partie des recourants, il n'est pas nécessaire d'examiner si les autres recourants, représentés par le même mandataire, ont également la qualité pour recourir (arrêt AC.2007.0093 du 29 août 2008 consid. 1c, voir aussi ATF Ia 352/1996 du 30 octobre 1997 consid. 5). Il n'est ainsi pas nécessaire de se prononcer sur la qualité pour recourir des autres recourants domiciliés sur d'autres communes, même si elle paraît douteuse compte tenu de leur éloignement par rapport aux routes concernées par le recours.

E. 2

a) L'art. 3 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) donne aux cantons la souveraineté sur les routes, 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). 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 (al. 3, 1^{ère} phrase). L'art. 3 al. 3 LCR n'impose aux cantons ni restrictions, ni conditions à leur pouvoir d'interdire complètement ou partiellement la circulation des véhicules automobiles sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit. Les cantons bénéficient ainsi d'une certaine liberté d'appréciation dans ce domaine. Néanmoins, toute mesure qui ne serait pas fondée sur des motifs objectifs sérieux, serait dépourvue de sens et non raisonnablement justifiée par la situation à régler - par exemple par des motifs de sécurité ou par d'autres raisons techniques - et devrait vraisemblablement être annulée en cas de recours (cf. A. BUSSY & B. RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, Lausanne 1996, commentaire ad art. 3 ch. 4.4.1). b) L'art. 3 al. 4 LCR prévoit que d'autres limitations ou prescriptions que l'interdiction générale de circuler peuvent être édictées par les cantons 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 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. S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, l'autorité doit opter pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation (art. 107 al.

E. 5

de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière; OSR; RS 741.21). Lorsque les circonstances qui ont déterminé une réglementation locale du trafic se modifient, cette réglementation est réexaminée et, le cas échéant, modifiée 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 (arrêts GE.2005.0144 du 12 juin 2006 consid. 3 et GE.2004.0177 du 13 juin 2005 consid. 5 et réf. citées). Les mesures prises en matière de circulation routière font en outre partie des activités qui doivent être coordonnées dans le cadre des plans d'aménagement du territoire au sens de l'art. 2 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT), en particulier, les plans directeurs communaux qui portent notamment sur les réseaux et les voies de communication, les équipements techniques et les transports (art. 36 LATC et arrêt GE.2001.0090 du 15 juillet 2002 consid. 3). c) En l'espèce, le plan directeur communal a été approuvé par le Conseil d'Etat le 12 mai 1999. Il comporte un chapitre spécial consacré à la circulation, qui reprend un schéma directeur des circulations de 1992. La route de la Cita est considérée selon ce schéma directeur comme faisant partie du réseau collecteur secondaire. Cette qualification résulte probablement des décisions prises à l'époque par le Service des routes s'opposant à la fermeture de la route de la Cita et maintenant ainsi à l'axe formé par les routes de la Cita et de Belmont une fonction de transit secondaire entre les communes de Belmont-sur-Lausanne et de Lutry. Par ailleurs, le concept directeur d'aménagement pour la circulation du plan directeur communal précise de la manière suivante les buts recherchés en ce qui concerne les transports individuels: « éviter le transit dans les quartiers d'habitation et modérer le trafic le long de la route cantonale. » Les objectifs et mesures du concept directeur d'aménagement concernant la circulation (p. 15 du plan directeur communal) prévoient notamment d'éviter le transit dans les quartiers d'habitation, de sécuriser les carrefours et les cheminements piétons et de réviser le schéma directeur de circulation. Parmi les mesures, le chemin de la Cita est indiqué comme une voie dans laquelle il convient d'améliorer les chemins piétons et pédestres. Sous la rubrique « Améliorer ou compléter le réseau », la révision du schéma directeur des circulations est mentionnée en premier. Si la fermeture de la route de la Cita à la limite du territoire communal n'est donc pas expressément prévue par le plan directeur communal, cette mesure n'est pas non plus en contradiction avec les objectifs de la planification communale. En effet, la fermeture de la route de la Cita permet d'éviter le trafic de transit sur cette voie dans la direction est-ouest pour les véhicules sortant de l'autoroute à Lutry et désirant se rendre dans les hauts de Lausanne ou de Pully (La Rosiaz, Chailly-Village et Pont de Chailly). Mais la mesure a également pour effet de réduire le trafic de transit sur le chemin des Pralets utilisé pour rejoindre l'autoroute par la route de la Cita malgré l'interdiction de tourner à gauche au bas de cette voie, ou pour rejoindre les quartiers d'habitation sur la commune de Lutry desservis par le chemin de Belmont (chemin de Péraulaz et chemin de la Jaque). Le tribunal constate ainsi que la mesure est fondée sur des motifs objectifs qui ressortent du plan directeur communal. Les pétitions des habitants du chemin des Pralets révèlent d'ailleurs la présence d'un trafic de transit ressenti comme dangereux. d) Les recourants, dont la majorité est domiciliée au chemin du Plan et aux autres voies desservies par cet accès (chemins du Rossillon, de la Guibaude, de la Cochène et de Rueyres), se plaignent toutefois de la difficulté de rejoindre le réseau routier en direction de Lutry depuis le chemin du Plan. Ils relèvent que la sortie par le chemin des Pralets sur la route des Monts-de-Lavaux en direction de Lutry présente un danger en raison de l'accroissement du trafic sur cette route cantonale et soulignent aussi que la sortie en aval par le chemin du Flonzel longeant la voie CFF avec une impossibilité de croiser sur environ 100 m pour déboucher sur la route du Landar est aussi malaisée. Mais ces inconvénients ne semblent pas insurmontables. La municipalité a indiqué qu'elle entendait entreprendre des

travaux de modération du trafic sur la route des Monts-de-Lavaux destinés à réduire et tranquilliser la vitesse des véhicules en transit améliorant ainsi la sécurité du débouché au sommet du chemin des Pralets. Par ailleurs, en cas de fortes chutes de neige et dans les cas où le chemin des Pralets s'avérerait difficilement praticable, la sortie sur le chemin du Flonzel reste possible et constitue un itinéraire de secours praticable malgré les caractéristiques du chemin qui empêchent le croisement sur une distance d'environ 100 m. Le tribunal relève à cet égard que le chemin du Plan peut être qualifié comme une route d'accès au sens de la norme VSS, en raison notamment de la faible charge de trafic qui ne dépasse pas 250 véhicules par jour (TJM) selon les comptages effectués par la commune pendant la semaine du 8 au 14 mai 2008, soit un trafic horaire déterminant (THD) de moins de 50 véhicules. Le trafic de transit sur le chemin du Flonzel est nécessairement plus bas en raison de la possibilité de sortie du chemin du Plan par le haut ; or, les caractéristiques de ce chemin pour une telle densité de trafic (inférieur à 50 véhicules par heure) sont en définitive favorables à la modération du trafic et améliorent les conditions de sécurité précisément par les rétrécissements qu'il comporte, même si le rétrécissement présente une certaine longueur (voir sur ce point l'expertise reproduite dans l'arrêt AC.1998.0005 du 30 avril 1999). En outre, tout le trafic depuis le chemin du Plan en direction de Lausanne peut emprunter la route de la Cita dans de meilleures conditions de sécurité à la suite de la diminution du trafic de transit.

3. a) Les recourants demandent encore la mise en œuvre d'une expertise notamment afin d'examiner les différentes variantes qui permettraient d'atteindre le but recherché par la commune visant à réduire le trafic de transit dans les quartiers d'habitation. L'expertise devrait permettre une appréciation globale de la situation sur l'ensemble du territoire des deux communes en envisageant toutes les possibilités techniques notamment l'aménagement de décrochements verticaux ou l'instauration d'un sens unique sur le chemin des Pralets pour limiter les véhicules se rendant à la route de la Cita. De même, la route de la Cita aurait pu devenir un sens unique depuis le village en direction de Lutry, pour éviter le trafic de transit depuis l'autoroute. Enfin, la première solution envisagée de la borne télescopique aurait limité les inconvénients liés à la fermeture totale de cette route. Ils ont également demandé que les communes de Belmont-sur-Lausanne et de Lutry produisent les relevés des contrôles policiers effectués au chemin de la Cita pour la période de 2004 à 2009 avec l'indication du nombre de contraventions prononcées et le type de contraventions constatées, ainsi que les relevés des contrôles radar effectués au chemin de la Cita entre 2006 et 2009 avec l'indication du nombre de contraventions constatées et de l'importance des dépassements de vitesse sanctionnés.

b) Selon la jurisprudence, le droit d'être entendu selon l'art. 29 al. 2 Cst comprend le droit de faire administrer des preuves, notamment d'obtenir une expertise. Ce droit suppose que le fait à prouver soit pertinent, que le moyen de preuve proposé soit nécessaire pour constater ce fait et que la demande soit présentée selon les formes et délais prescrits par le droit cantonal. Par ailleurs, la garantie constitutionnelle n'empêche pas le juge de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, il a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (cf. notamment ATF 131 I 153 consid. 3 p. 157; 124 I 49 consid. 3a p. 51; 208 consid. 4a p. 211).

c) En l'espèce, le tribunal constate que, depuis une vingtaine d'années environ, la route de la Cita a posé différents problèmes liés au trafic de transit dans les quartiers d'habitation desservis par cette voie. Appliquant le principe de proportionnalité, le Service des routes s'était toutefois opposé à la fermeture de la route de

la Cita en 1992 en demandant à la commune d'examiner d'autres solutions qui restreignent le moins possible la circulation (art. 107 al. 5 OSR). C'est ainsi que la commune a pris différentes mesures de signalisation routière pour réduire le trafic de transit sur cette voie, notamment l'instauration d'un sens unique interdisant l'accès en direction de Lutry, puis d'une interdiction de tourner à gauche au bas du chemin des Pralets et enfin l'aménagement d'une zone 30 km/h accompagnée de mesures de modération du trafic. Le tribunal constate que si l'ensemble de ces mesures a permis de réduire et d'atténuer le trafic de transit en provenance de Lausanne-Pully, celles-ci n'ont pas eu d'effet significatif sur le trafic de transit en provenance de Lutry, ni sur le trafic de transit sur le chemin des Pralets dans le sens de la descente, malgré l'interdiction de tourner à gauche mise en place au bas de ce chemin. Par ailleurs, il ressort du plan directeur communal que l'une des mesures importantes du concept directeur d'aménagement pour la circulation est la révision du schéma directeur des circulations de 1992. Il apparaît ainsi que la municipalité devra de toute manière entreprendre une étude globale pour la révision du schéma directeur et que cette étude va nécessairement porter sur les répercussions de la fermeture de la route de la Cita. Elle permettra d'apprécier d'une part les effets de la fermeture à long terme et d'autre part d'examiner, s'il y a lieu, les éventuelles mesures alternatives. En l'état, le tribunal estime qu'il serait disproportionné d'ordonner une expertise sur les deux communes pour apprécier les seuls effets liés à la fermeture de la route de la Cita alors qu'une étude générale doit être entreprise par la commune pour la révision du schéma directeur des circulations de 1992, qui englobera les effets et les impacts de la fermeture de la route de la Cita. Mais aussi et surtout, la mesure résulte d'un long processus dans lequel les autorités communales et cantonales se sont efforcées pendant près de vingt ans à rechercher des solutions alternatives qu'elles ont mises en place et testées sans aboutir à des résultats satisfaisants. De plus, la solution n'est pas contradictoire avec ce qui figure dans les documents d'aménagement et elle répond à des demandes répétées d'habitants; enfin, et au vu des derniers comptages produits par la commune et des réactions des riverains du chemin des Pralets, le bilan présente a priori plus d'avantages que d'inconvénients. d) Il n'apparaît pas nécessaire non plus d'ordonner la production des relevés des contrôles policiers effectués au chemin de la Cita pour la période de 2004 à 2009 avec l'indication du nombre de contraventions prononcées et le type de contraventions constatées. En effet, une partie importante du trafic de transit sur la route de la Cita en provenance de Lutry n'était pas contraire à la signalisation en place. Il est vrai en revanche qu'une partie du trafic de transit indésirable sur le chemin des Pralets n'observait pas l'interdiction de tourner à gauche placée au bas de ce chemin. Mais si le respect d'une signalisation nécessite une forte présence des autorités de police pour sanctionner les infractions, il y a lieu de considérer que la signalisation n'était probablement pas suffisante ou inadéquate et que d'autres mesures doivent être prises pour atteindre le but recherché. En ce qui concerne les contrôles radar qui auraient été effectués au chemin de la Cita entre 2006 et 2009 avec l'indication du nombre de contraventions constatées et de l'importance des dépassements de vitesse sanctionnés, les représentants communaux ont expliqué lors de la visite des lieux que la configuration des lieux ne se prêtait pas aux exigences techniques liées à de tels contrôles (absence d'obstacles, tronçon droit, etc.). Au demeurant, les comptages effectués sur la route de la Cita du 8 au 14 mai 2008, avec mesure de la vitesse, ont permis de constater que plus de 80% des véhicules dépassaient la limite de 30 km/h. Une telle proportion est aussi un indice montrant que la plus grande partie des automobilistes utilisait cette voie dans une fonction de transit dont le seul intérêt est précisément de gagner du temps sur les trajets

quotidiens. Cette situation montre également la nécessité de mesures complémentaires, comme la fermeture de la route de la Cita, dès lors que les caractéristiques des routes en cause ne permettent pas de sanctionner de tels excès de vitesse. 4. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision du Département des infrastructures du 6 mars 2009 maintenue. Compte tenu du fait que la commune a posé la mesure de signalisation avant même la publication de la décision ordonnant la fermeture de la route de la Cita et qu'elle n'a pas encore entrepris depuis 1999 les études nécessaires à la révision du schéma directeur des circulations, le tribunal estime qu'il se justifie de compenser les dépens et de réduire les frais de justice.

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