

## **VD\_OMNI GE.2009.0056 vom 27. Januar 2010**

VD Tribunal cantonal, 2010-01-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2009.0056](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2009.0056)

FR: VD\_OMNI GE.2009.0056 du 27 janvier 2010

IT: VD\_OMNI GE.2009.0056 del 27 gennaio 2010

### **Regeste**

BUCHE, CASTEX BUCHE/Municipalité de Lutry, Service des routes | Dans le secteur en cause, la largeur du chemin des Champs varie entre 5.05 m. et 5.10 m. et la voie est longée de chaque côté par des murs. L'emprise d'une place de stationnement contre un mur est de 2.20 m. (1.90 + 0.30). La largeur disponible n'est plus suffisante pour le passage d'un camion de 2.50 m. (compte tenu des marges de sécurité de 0.30 cm de chaque côté). L'interdiction de parquer se justifie pour des motifs relevant de la technique de circulation. Mais elle a pour effet de créer un long tronçon rectiligne sur plus de 120 m. et d'accroître les dangers pour les piétons sur un itinéraire protégé selon l'art. 2 al. 3 LCPR. La mise en place de l'interdiction de parquer doit donc être coordonnée avec la mise en place de mesures de modération du trafic simultanées.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

a) La loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36) a abrogé, dès son entrée en vigueur le 1er janvier 2009, la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédures administratives (LJPA). 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 toutefois 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 fait l'art. 89 al. 1 LTF et la jurisprudence fédérale relative à cette disposition (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). 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 en 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, les recourants sont domiciliés au chemin des Champs qu'ils utilisent à la fois comme accès pour les véhicules à leur propriété et aussi comme accès piétonnier. A ce titre, ils sont directement touchés par une mesure de signalisation qui pourrait avoir une aggravation sur la sécurité des piétons. De même, en tant que propriétaires riverains, ils bénéficient indirectement des places de stationnement existantes utilisées par les invités, les visiteurs ou les connaissances en séjour chez eux. En leur qualité de propriétaires riverains du chemin des Champs et d'utilisateurs de cette voie publique, ils sont ainsi directement touchés par la décision attaquée et ont un intérêt digne de protection à en demander l'annulation.

## **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<sup>ère</sup> 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 parcage 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. 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 du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), 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) Les impératifs posés par la sécurité des piétons ont été concrétisés par l'adoption le 4 octobre 1985 de la loi fédérale 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). L'application de la LCPR nécessite encore

l'adoption d'une législation cantonale d'exécution pour fixer notamment les effets juridiques des plans des réseaux de chemins et régler la procédure d'établissement de ces plans (art. 4 al. 2 LCPR). Le canton de Vaud n'a pas encore adopté une législation d'exécution mais les principes matériels de la LCPR doivent être pris en considération pour déterminer si les mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics (JOMINI, Commentaire LAT art. 19 N. 25, voir aussi arrêt AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3b).

### **E. 3**

a) Le chemin des Champs présente les caractéristiques d'une route de desserte. La norme de l'Union des professionnels suisses de la route VSS 640 045 désignée, « Projet, bases; types de routes: routes de desserte » distingue toutefois trois types de routes de desserte. Les routes de desserte de quartier, les routes d'accès et les chemins d'accès qui présentent les caractéristiques suivantes : Nombre maximum de logements desservis Trafic horaire déterminant (THD) maximum Route de desserte de quartier 300 150 Route d'accès 150 100 Chemin d'accès 30 50 Le chemin des Champs dessert le parking de la PPE du Burquenet comprenant environ 80 logements; il dessert également une dizaine de logements dans sa partie supérieure ainsi que la vingtaine de logements de la PPE des Champs, dont le trafic concerne uniquement le tronçon inférieur où le stationnement a déjà été interdit. Ainsi, même en ajoutant les douze logements projetés par le dossier de la demande de permis de construire regroupant les parcelles 205 et 5768, le chemin des Champs fait partie des routes d'accès desservant au maximum 150 logements et où le trafic horaire déterminant ne peut dépasser cent véhicules. b) Par ailleurs, selon la norme VSS 640 045, les routes de desserte doivent répondre aux principes de technique de circulation suivants : « (...) Le tracé des routes de desserte n'est établi qu'en fonction des caractéristiques géométriques des véhicules. Pour cela on évitera de longs tronçons presque rectilignes, susceptibles d'inciter à rouler à des vitesses élevées. (...) Les routes de desserte sont ouvertes à tous les usagers. Elles servent aussi d'espace convivial, de loisirs et de jeux. (...) » Aussi, en ce qui concerne les exigences relatives à l'urbanisation et la technique de l'environnement, la norme précise que l'aménagement de la route doit être conçu pour de faibles vitesses et doit permettre de bien intégrer la route dans le tissu urbain. Il est encore précisé que : « Les caractéristiques du principe du profil en travers, ainsi que les conditions de visibilité, qui déterminent l'image visuelle de la route, doivent agir comme des modérateurs de vitesse. Pour cela, il est souvent utile de briser la régularité et l'uniformité dans le sens longitudinal et de diversifier les abords de la route. L'aménagement doit montrer que les usagers motorisés et les usagers non motorisés sont mis sur le même pied. Cela revient à valoriser des objectifs non liés à la circulation (rencontres, loisirs, jeux). » c) Pour la catégorie spéciale de la route d'accès, la norme prévoit, en plus des mesures de modération du trafic, un aménagement urbain tel que les rues résidentielles, remplacées par les zones de rencontre. L'instauration du signal zone de rencontre qui accorde la priorité aux piétons peut s'avérer une solution adéquate pour l'aménagement de routes d'accès (norme VSS 640 045 p. 3). Selon l'art. 22b OSR, le signal "Zone de rencontre" (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation; ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules (al. 1). La vitesse maximale est fixée à 20 km/h (al. 2). Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des

marques; les règles régissant le parcage s'appliquent au stationnement des cycles (al. 3). Il est vrai que les normes VSS concernant les types de routes traitent des quartiers nouveaux où il s'agit d'éviter la création de situations dangereuses, et elles n'abordent pas les situations existantes (arrêt AC.1995.0050 du 8 août 1996); elles servent toutefois de référence pour effectuer la pesée des intérêts requise par l'art. 3 al. 4 LCR, et correspondent à l'état actuel de la technique et aux conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme. Leur portée est comparable à celle d'un avis d'expert (arrêt AC.2001.0099 du 18 avril 2002).

### **E. 3.10**

m. Cette largeur découle de l'addition de la largeur d'un camion de 2.50 m et des deux marges de sécurité de 30 cm. On pourrait éventuellement admettre une largeur minimale absolue de 2.90 m, étant donné que la largeur de certains camions de ramassage des ordures ménagères, comme ceux de la ville de Lausanne, n'est que de 2.30 m (arrêt GE.1995.0012 du 29 mars 1996). b) En l'espèce, dans sa partie supérieure, le chemin des Champs présente une largeur entre les deux bords allant de 5.05 m à 5.10 m. Toutefois, compte tenu du fait que la largeur minimale d'une place de parc longeant un mur est de 2.20 m, la largeur disponible sur le chemin des Champs varie entre 2.85 m et 2.90 m. Cette largeur est insuffisante pour un camion de 2.50 m de large qui exige une largeur de passage de 3.10 m. Elle n'est aussi pas suffisante pour un camion de 2.30 m de large dès lors que certains passages du tronçon supérieur n'offrent qu'une largeur disponible de 2.85 m (5.05 m – 2.20 m). Mais les véhicules de secours tels que les camions tonne-pompe de marque Iveco-Camiva ou Mercedes ont une largeur minimum de 2.50 m de sorte que pour des motifs de sécurité, la largeur de passage de 3.10 m au-delà de la place de stationnement doit être assurée. Ainsi, l'espace disponible n'est pas suffisant pour autoriser un parcage latéral conforme aux normes VSS sur le côté sud du tronçon supérieur du chemin des Champs. Le stationnement sur le tronçon supérieur du chemin des Champs toléré par l'autorité communale était utilisé essentiellement par les usagers des transports publics en raison de la proximité du chemin avec la gare CFF. Cette situation, si elle démontre la nécessité d'un parking d'échange à proximité de la gare CFF, ne permet pas de maintenir le stationnement qui empêcherait le passage des véhicules utilitaires de 2.50 m de large. L'interdiction décidée par la municipalité se justifie donc pour des motifs de technique de circulation et de dimension des voies de circulation et elle doit être maintenue. c) Toutefois, l'interdiction de stationnement a pour effet de créer une voie rectiligne de 5 m de large légèrement en pente sur une longueur de plus de 120 m, ce qui n'est pas conforme aux principes d'aménagement des voies de desserte, et en particulier aux principes d'aménagement des routes d'accès, définis par la norme VSS 640 045 « Projet, bases; types de routes: routes de desserte ». La configuration de la route obtenue après l'interdiction de stationner correspond exactement à ce que la norme tend à éviter, pour des motifs liés à la sécurité des piétons. En conséquence, la pose de la signalisation de l'interdiction de stationner doit être accompagnée de mesures de modération du trafic, requises par la norme VSS 640 045 pour les routes d'accès, par la réalisation d'aménagements ou la pose de mobilier urbain permettant d'atteindre les objectifs requis en matière de sécurité des piétons ou, le cas échéant, par la création d'une zone de rencontre. De telles mesures sont d'autant plus nécessaires qu'une garderie pour enfants est située dans la PPE des Champs et que le chemin des Champs constitue un itinéraire piétonnier privilégié notamment pour accéder au Collège des Pâles ou pour rejoindre le Centre Coop des Moulins depuis les logements de la PPE du Burquenet. Le chemin des Champs fait en effet partie des réseaux de chemins pour piétons au sens de l'art.

2 LCPR qui comprennent les chemins reliant notamment le centre résidentiel, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, ainsi que les établissements publics et les centres d'achat (al. 3).

#### **E. 4**

a) En ce qui concerne l'admissibilité du stationnement le long du chemin des Champs, la norme VSS 640 291a désignée « Stationnement Disposition et géométrie des installations de stationnement » s'applique aux installations de stationnement accessibles ou non au public, aussi bien sur le domaine public que privé. Le but de la norme est de fournir les bases pour la disposition des cases de stationnement ainsi que pour le dimensionnement géométrique d'installations de stationnement, afin de garantir la sécurité de l'exploitation, d'éviter d'éventuels dommages, et d'offrir une facilité d'usage appropriée (lettre A ch. 3 de la norme). La norme définit en particulier la géométrie des cases de stationnement longitudinales (lettre D ch. 11). Selon la norme, une chaussée large de 5 m permet, dans des cas exceptionnels, de disposer de cases de stationnement longitudinales pour autant que ses côtés ne soient pas des parois. S'agissant de la largeur de la case de stationnement, la norme prévoit une largeur de 1.90 m à laquelle il convient d'ajouter 30 cm pour la surface de débord lorsque la place longe une paroi, soit une largeur totale de 2.20 m. Par ailleurs, selon la norme VSS 640 201, « Profil géométrique type - Dimensions de base et gabarit des usagers de la route », la largeur minimale pour le passage de camions est de

#### **E. 5**

Il résulte des considérants qui précèdent que la décision attaquée doit être réformée en ce sens que la signalisation de l'interdiction de stationnement doit être accompagnée des mesures de modération du trafic permettant d'assurer la sécurité des piétons et la réduction des vitesses, par exemple au moyen de l'instauration d'une zone de rencontre au sens de l'art. 22b OSR ou d'autres mesures ponctuelles permettant d'atteindre le même résultat. Le recours est partiellement admis de sorte qu'il convient de compenser les dépens et de laisser les frais de justice à la charge de l'Etat.

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