

# **VD\_OMNI GE.2009.0083 vom 16. November 2009**

VD Tribunal cantonal, 2009-11-16, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2009.0083](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2009.0083)

FR: VD\_OMNI GE.2009.0083 du 16 novembre 2009

IT: VD\_OMNI GE.2009.0083 del 16 novembre 2009

## **Regeste**

Commune de VEVEY/ETAT DE VAUD | Les communes ne disposent d'aucune autonomie s'agissant, d'une part, de définir le statut légal des zones 30, et d'autre part, de décider de l'application de ces règles dans les cas concrets, à moins que le canton n'ait fait usage de la faculté de déléguer aux communes la compétence pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. En l'espèce, la recourante est au bénéfice d'une délégation de compétences en matière de signalisation routière. Il n'est toutefois pas nécessaire d'examiner plus en détail dite délégation et la question de l'autonomie communale y relative, étant donné que la qualité pour recourir des communes est expressément réglée et admise dans ce contexte par l'art. 3 al. 4 in fine LCR, selon une jurisprudence bien établie.

## **Erwägungen**

### **E. 1**

a) Selon l'art. 75 al. 1 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD ; RSV 173.36), a qualité pour former recours 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 qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (let. a) et toute autre personne ou autorité qu'une loi autorise à recourir (let. b). b) La recourante se prévaut d'une violation de son autonomie communale, dès lors qu'elle dispose d'une délégation de compétence en matière de signalisation routière. L'autorité intimée ne conteste pas la qualité pour agir de la recourante. Selon la jurisprudence, les communes ne disposent d'aucune autonomie s'agissant, d'une part, de définir le statut légal des zones 30, et d'autre part, de décider de l'application de ces règles dans les cas concrets, à moins que le canton n'ait fait usage de la faculté, réservée à l'art. 3 al. 2 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01), de déléguer aux communes la compétence pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes (ATF 1C\_384/2007 du 14 mai 2008 consid. 2.6). En l'espèce, la recourante est au bénéfice d'une délégation de compétences en matière de signalisation routière, formalisée dans un acte du 19 juin 1995. Il n'est toutefois pas nécessaire d'examiner plus en détail dite délégation et la question de l'autonomie communale y relative, étant donné que la qualité pour recourir des communes est expressément réglée et admise dans ce contexte par l'art.

### **E. 3**

Du droit d'être entendu, garanti par les art. 29 al. 2 Cst. et 27 al. 2 Cst./VD, ainsi que par l'art. 42 let. c LPA-VD, découle l'obligation pour l'autorité d'indiquer dans son prononcé les motifs qui la conduisent à sa décision (ATF 133 I 270 consid.

### **E. 3.1**

p. 277; 129 I 232 consid. 3.2 p. 236; 123 I 31 consid 2c p. 34; 112 Ia 107 consid. 2b p. 109). Elle n'est pas tenue de discuter de manière détaillée tous les arguments soulevés par les parties; elle n'est pas davantage astreinte à statuer séparément sur chacune des conclusions qui lui sont présentées. Elle peut se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige; il suffit que le justiciable puisse apprécier correctement la portée de la décision et l'attaquer à bon escient (ATF 133 I 270 consid. 3.1 p. 270; 133 III 439 consid. 3.3 p. 445; 130 II 530 consid. 4.3 p. 540, et les arrêts cités). Dans le cas présent, la décision attaquée est pour le moins succincte. Elle ne contient pas de véritable exposé des faits: elle n'indique même pas l'élément litigieux, à savoir le passage pour piétons situé côté Ouest de la rue Aimé Steinlen. Elle ne mentionne pas non plus expressément les motifs pour lesquels ce passage ne serait pas conforme à l'art. 4 al. 2 de l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 (RS 741.213.3). La décision attaquée ne respecte ainsi a priori pas les exigences constitutionnelles et légales posées à la motivation des décisions administratives. Cela étant, il apparaît néanmoins que la recourante a tout à fait pu apprécier correctement la portée de la décision litigieuse, qui fait suite à de longues discussions entre les parties, et qu'elle a dès lors pu l'attaquer à bon escient. Vu les particularités du cas d'espèce, il n'y a pas lieu d'annuler la décision attaquée pour violation du droit d'être entendu.

#### **E. 4**

a) Aux termes de l'art. 3 LCR, 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 de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR ; RSV 741.01 ), ainsi qu'à l'art. 10 du règlement du 1er juillet 2007 sur les départements de l'administration (RSV 172.215.1), le Département des infrastructures (DINF) 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 (LOCE; RSV 172.115 ) par décision du Conseil d'Etat du 5 avril 2006. Pour la signalisation à l'intérieur des localités, le DINF peut également déléguer sa compétence aux municipalités ou à certaines d'entre-elles (art. 4 al. 2 LVCR). La recourante est au bénéfice d'une telle délégation (décision de l'ingénieur en chef du Service des routes du 19 juin 1995). b) Lorsque les conditions de la route, de la circulation et de la visibilité sont favorables, la vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre 50 km/h dans les localités (art. 4a de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 [ OCR; RS 741.11 ] ). Selon l'art. 108 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21) , pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'office fédéral peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse sur certains tronçons de route (al. 1). Les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesse sont autorisées notamment à l'intérieur des localités, sur les routes désignées au moyen d'une signalisation par zones, 30 km/h selon l'art. 22a ou 20 km/h selon l'art. 22b (al. 2 let. e). Selon l'art. 22a OSR, le signal " Zone 30 " désigne des routes, situées dans des quartiers ou des lotissements, sur lesquelles les conducteurs sont tenus de circuler d'une manière particulièrement prudente et prévenante. La vitesse maximale est fixée à 30 km/h. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication ( DETEC ) règle les

détails quant à la manière de fixer les dérogations aux limitations de vitesse. Il fixe les exigences requises concernant l'aménagement, la signalisation et le marquage des zones 30 et des zones de rencontre (art. 108 al. 6 OSR). Sur cette base, le DETEC a adopté l'ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 (ci-après: l'ordonnance sur les zones 30). L'art. 4 al. 2 de dite ordonnance dispose que " l'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes " .

## **E. 5**

En préambule à l'analyse du cas d'espèce, on relève que le SR pose la question de la justification de la présence d'une zone 30 à l'endroit litigieux tout en constatant que la question n'a pas à être abordée à ce stade. Il est vrai qu'à l'appui de sa démarche, la recourante mentionne qu'il passe en moyenne tous les jours 3'891 véhicules automobiles sur la rue Aimé Steinlen, pour l'essentiel allant ou venant du parking souterrain du centre commercial Manor et que cette rue n'a rien d'une rue résidentielle. Au vu de cet élément, le questionnement du SR paraît légitime, mais ne relevant pas de l'objet du litige, il n'a pas à être approfondi dans le cadre du présent jugement. Il s'agit en revanche de déterminer si le SR a violé le droit en considérant que l'on n'était pas en présence de besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons au sens de l'art. 4 al. 2 de l'ordonnance sur les zones 30. Le SR est intervenu sur la base des Directives du Département des travaux publics, de l'aménagement et des transports (DTPAT, actuellement DINP), du 6 mars 1995, fixant les conditions d'octroi de délégations de compétence en matière de signalisation routière, dont l'art. 6 dispose que " En application de l'art. 105 OSR, le DTPAT exerce la surveillance du canton en matière de signalisation routière. Cas échéant, il ordonne qu'une signalisation défectueuse ou erronée soit remise en conformité aux prescriptions légales " . L'art. 6 précité prévoit ainsi que le DTPAT, respectivement le SR, ne peuvent intervenir dans la gestion municipale pour des motifs d'opportunité, mais en présence de signalisations non conformes uniquement. Au sens de l'art. 4 al. 2 de l'ordonnance sur les zones 30, on peut être en présence de besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons notamment aux abords des écoles et des homes . Le maintien du passage pour piétons situé côté est de la rue Aimé Steinlen a d'ailleurs été admis par le SR car il se trouvait sur un axe de cheminement piétonnier, entre la gare et le collège de la Veveyse, très fréquenté par des élèves encore relativement jeunes. Selon les affirmations de la recourante, de nombreux élèves de l'école professionnelle empruntent le passage pour piétons situé côté ouest, ce qui devrait dans la même optique justifier le maintien de ce passage pour piétons. Outre le fait qu'il n'est pas sûr que l'on puisse considérer que le passage pour piétons litigieux soit véritablement aux abords de l'école professionnelle, le tribunal estime que les élèves qui fréquentent l'école professionnelle n'ont pas, en raison de leur âge, de besoins spéciaux en matière de priorité, contrairement aux élèves plus jeunes qui fréquentent le collège . Indépendamment ce qui précède, le tribunal relève que le maintien du passage pour piétons litigieux n'est pas de nature à garantir les besoins spéciaux en matière de priorité à l'endroit concerné. En effet, le marquage des bandes zébrées jaunes n'offre en tant que tel aucune protection physique aux piétons. C'est pourquoi, si l'on fait le choix d'accorder la priorité aux piétons au moyen d'un passage pour piétons, il est important que les critères régissant une traversée sûre soient réunis afin de ne pas créer une fausse sécurité. Ces critères sont énoncés dans la norme VSS SN 640'241. En l'occurrence , le fait que le passage pour piétons traverse deux voies sur lesquelles les véhicules circulent de manière parallèle pose de graves problèmes

de visibilité. En effet, lorsqu'un véhicule s'arrête pour laisser passer un piéton, le véhicule arrivant derrière sur la voie parallèle ne voit pas le piéton qui s'est déjà engagé sur la chaussée, puisqu'il est masqué par le premier véhicule, avant d'être arrivé à la hauteur du passage pour piétons. Le second véhicule doit alors freiner sur une très courte distance, ce qui présente des risques importants pour les piétons. L'existence d'un passage pour piétons à cet endroit constitue ainsi une fausse sécurité et n'est pas apte à atteindre le but escompté. Incitant les piétons à relâcher leur attention, il est en outre susceptible de provoquer des accidents qui ne surviendraient pas en son absence et va dès lors à l'encontre du but visé. Au vu de ces considérations, c'est à juste titre que le SR a considéré que l'art. 4 al. 2 de l'ordonnance sur les zones 30 ne permettait pas l'aménagement d'un passage pour piétons à l'endroit litigieux. Cet article de loi ne tolère des exceptions qu'en rapport avec les besoins spécifiques des piétons. L'exception n'étant en l'occurrence pas en rapport avec les besoins spécifiques des piétons, il n'y a pas de raison de l'autoriser. Le SR peut intervenir lorsqu'une signalisation apparaît erronée. La recourante disposant d'une certaine autonomie dans le cadre de la signalisation routière, le SR ne peut cependant pas dans ce contexte imposer les aménagements qui lui paraissent opportuns. En l'occurrence, les assesseurs spécialisés du tribunal constatent, avec le SR, que la solution de type constructif qui consiste en l'aménagement d'un resserrement du débouché ouest de la rue Aimé Steinlen constitue assurément une mesure plus satisfaisante que le passage pour piétons actuellement existant pour assurer la sécurité des piétons.

## **E. 6**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision attaquée maintenue. Vu l'issue du pourvoi, l'émolument de justice sera mis à la charge de la recourante, qui n'a pas droit à des dépens (art. 49 et 55 LPA-VD).

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