

VD_OMNI GE.2010.0012 vom 23. Mai 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-05-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2010.0012

FR: VD_OMNI GE.2010.0012 du 23 mai 2012

IT: VD_OMNI GE.2010.0012 del 23 maggio 2012

Regeste

MONNEY, ALLENBACH, LIECHTI/Département des infrastructures, Municipalité de Payerne | La qualité pour recourir doit être admise pour des moniteurs d'auto-école qui utilisent régulièrement avec leurs élèves débutants un quartier à faible circulation, propice à l'enseignement, que la décision attaquée prévoit d'interdire à la circulation, sauf pour les riverains (décision prise en procédure de coordination, art. 34 ROTC). Recours admis: une interdiction de circulation de tout le quartier est disproportionnée si les excès de vitesse invoqués n'ont fait l'objet d'aucun constat et que le trafic de transit, qui n'a pas fait non plus l'objet d'un comptage, n'intéresse qu'un angle du quartier.

Erwägungen

E. 1

Contrairement à ce qu'indique la publication effectuée dans la Feuille des avis officiels du 12 janvier 2010, selon laquelle la décision émanerait du Département des infrastructures, la signalisation litigieuse a fait l'objet d'une décision de la Municipalité de Payerne, qui bénéficie à cet effet d'une délégation de compétence résultant d'une lettre du 27/29 mars 1979 du Département des travaux publics (selon sa désignation de l'époque). Cette délégation prévoit que le Département cantonal exercera, en vertu de l'art. 76 OSR (en vigueur à l'époque), une surveillance de la signalisation posée par l'autorité communale, et que ce département peut être consulté en tout temps pour l'examen de toute question relative à la signalisation routière dans la localité. Cette délégation est conforme à l'actuel art. 104 al. 2 OSR, qui prévoit que les cantons peuvent déléguer aux communes les tâches concernant la signalisation mais qu'ils sont tenus d'exercer une surveillance. En droit cantonal, l'art. 4 al. 2 LVCR prévoit que pour la signalisation à l'intérieur des localités, le département peut déléguer sa compétence aux municipalités ou à certaines d'entre elles; il peut limiter cette délégation à certaines catégories de signaux ou de marques et à certains tronçons de route. Les conditions auxquelles la délégation de compétence est accordée sont fixées par le département (art. 22 RLVCR).

E. 2

Il convient tout d'abord de prendre acte, sans frais, du retrait par les recourants Edmond Savary, Marcel Dufaux, Christian Schutz et André Jomini de leurs recours. Ce retrait intervient au bénéfice de la nouvelle décision municipale qui renonce à soumettre la route de Morens à l'interdiction de circuler prévue, riverains autorisés, au profit de la seule interdiction pour les poids lourds (sauf accès par le nord pour le magasin Coop Brico). Il appartiendra à l'autorité intimée de procéder à la publication de la nouvelle signalisation prévue, conformément à l'art. 107 al. 1 OSR et au règlement cantonal du 7 février 1979 sur la signalisation routière (RVSR ; 741.01.2).

E. 3

Claude Liechti ne s'est pas déterminé sur la nouvelle décision municipale qui renonce à soumettre la route de Morens à l'interdiction de circuler prévue, riverains autorisés. Dans son recours, il exposait qu'il était propriétaire d'un atelier de réparation et d'exposition de véhicules d'occasion à la route de Morens et que les mesures de circulation attaquées empêcheraient les clients potentiels de passer dans cette rue pour voir les véhicules exposés à l'extérieur du bâtiment. Dès lors que la nouvelle décision municipale renonce à l'interdiction de circuler contestée, son recours devient sans objet. En effet, ce n'est pas le passage des poids lourds, mais bien celui des autres usagers privés de la route, qui est susceptible d'amener les clients au recourant. Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire de déterminer si la qualité pour recourir aurait dû être reconnue à Claude Liechti, dont le recours sera rayé du rôle sans frais.

E. 4

La qualité pour recourir des moniteurs d'auto-école Pascal Allenbach et Daniel Monney est contestée tant par l'autorités communale que par l'autorité cantonale. a) Applicable dans la procédure de recours devant la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal par renvoi de l'art. 99 de la loi du 28 septembre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173. 36), l'art. 75 LPA-VD prévoit ce qui suit : "Art. 75 - Qualité pour agir
A qualité pour former recours : a. 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 ; b. toute autre personne ou autorité qu'une loi autorise à recourir." Cette disposition a remplacé, le 1er janvier 2009, l'art. 37 de l'ancienne loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA), dont la teneur était semblable. Toutes deux sont calquées sur l'art. 103 de l'ancienne loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 (OJ). L'art. 75 LPA-VD a toutefois introduit une condition supplémentaire en subordonnant la qualité pour recourir à la condition que le recourant ait pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ait été privé de la possibilité de le faire. Cette condition avait déjà été introduite par la jurisprudence cantonale pour les recours en matière de plan d'affectation (v. p. ex. AC.2004.0123 du 18 mars 2005; AC.2006.0248 du 20 avril 2007; solution confirmée dans l'ATF 1C_133/2007 du 27 novembre 2007) et elle s'applique désormais de manière générale. En droit fédéral, cette condition (précédemment d'origine jurisprudentielle) est désormais formellement posée par l'art. 89 al. 1 let. a de la loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (LTF; RS 173.110), qui a remplacé, le 1er janvier 2007, l'art. 103 OJ. La qualité pour recourir des particuliers est subordonnée, en vertu du texte concordant des art. 75 LPA-VD et - anciennement - 37 LJPA, à la condition que l'auteur du recours soit atteint par la décision attaquée et qu'il ait un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Pour ce qui concerne la définition de l'intérêt digne de protection, la jurisprudence cantonale a interprété l'art. 37 LJPA en se référant à la jurisprudence du Tribunal fédéral relative à cette notion (AC.2007.0306 du 18 août 2009; AC.2008.0213 du 23 décembre 2008; AC.2007.0301 du 27 novembre 2008; AC.2006.0174 du 13 octobre 2008; AC.2007.0093 du 29 août 2008; AC.2007.0180 du 25 août 2008; AC.2007.0157 du 19 août 2008; AC.2007.0282 du 7 juillet 2008; AC.2007.0267 du 5 mai 2008; AC.2007.0262 du 21 avril 2008; AC.2007.0083 du 31 mars 2008; AC.2007.0094 du 22 novembre 2007). Le Tribunal fédéral, dont la jurisprudence précise que l'art. 89 al. 1 LTF reprend les exigences de l'art. 103 OJ (ATF

1C_3/2007 du 20 juin 2007 publié aux ATF 133 II 249; ég. ATF 133 II 400; v. p. ex. 1C_64/2007 du 2 juillet 2007; récemment 1C_43/2011 du 8 avril 2011), a eu l'occasion de constater que l'art. 37 LJPA reprend les critères retenus à l'art. 103 let. a OJ, respectivement à l'art. 89 LTF et que la juridiction cantonale l'interprète conformément à la jurisprudence rendue par le Tribunal fédéral en application de ces dispositions (1C_133/2007 du 27 novembre 2007; 1C_260/2007 du 7 décembre 2007). Le Tribunal fédéral a constaté récemment que du point de vue du critère de l'intérêt digne de protection, il n'y a pas de différence entre l'art. 89 al. 1 let. c LTF et l'art. 75 LPA-VD (1C_320/2010 du 9 février 2011). Selon la jurisprudence constante, le recourant doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grandes que la généralité des administrés. L'intérêt invoqué - qui n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais qui peut être un intérêt de fait - doit se trouver avec l'objet de la contestation dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération (ATF 130 V 196 consid. 3 ; 128 V 34 consid. 1a et les arrêts cités); il faut donc que l'admission du recours procure au recourant un avantage, de nature économique, idéale ou matérielle. Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt de la loi ou d'un tiers - soit l'action dite populaire - est en revanche irrecevable (ATF 131 II 649 consid. 3.1; 1A.105/2004 du 3 janvier 2005 ; 121 II 39 consid. 2c/aa; 171 consid. 2b ; 120 I B 48 consid. 2a et les arrêts cités). b) En matière de signalisation routière, la jurisprudence présente une certaine variété. aa) Celle du Conseil fédéral admettait 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 (décision du 22 octobre 1985, désignée comme changement de pratique dans JAAC 50.49, consid. 1d, p. 329-330; décision du 16 octobre 1990, JAAC 55.32, consid. 4b, p. 303-304; décision du 29 juin 1988, JAAC 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 (décision du 11 janvier 1989, 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 (décision du 14 août 1996, 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 (décision du 14 août 1996 précité, JAAC 61.22, consid. 1d, p. 197-198). bb) Certains arrêts du Tribunal fédéral, désormais compétent, sont beaucoup plus restrictifs: on peut y

lire que la seule qualité d'usager, même régulier, d'une route ne saurait justifier un droit d'opposition et qu'admettre le contraire reviendrait à reconnaître un tel droit à un cercle indéterminé de personnes sans aucun rapport de proximité avec le projet litigieux, ce que la loi entend précisément exclure (1A.11/2006 du 27 décembre 2006; 2A.115/2007 du 14 août 2007 citant un arrêt du 18 novembre 1987 publié aux ATF 113 Ia 426). cc) Pour ce qui concerne les moniteurs d'auto-école, la juridiction cantonale a régulièrement été saisie de recours d'un même moniteur d'auto-école auquel la qualité pour recourir a été déniée dans la plupart des cas pour le motif que, en bref, le recourant prétendait intervenir dans l'intérêt public et en vue d'une amélioration générale des conditions de circulation, sans pouvoir prétendre qu'il utilisait régulièrement le tronçon de route concerné (GE.1997.0011 du 7 avril 1998, confirmé par le Conseil fédéral par décision du 13 novembre 2002; GE.1996.0086 du 16 avril 1998). Sa qualité pour recourir a en revanche été admise dans deux cas parce qu'il utilisait régulièrement la route concernée (GE.1997.0150 du 28 juin 1999; GE.2000.0041 du 26 novembre 2004). Dans un dernier cas, la question de la qualité pour recourir a été laissée ouverte (GE. 2006.0170 du 27 novembre 2007) mais le Tribunal fédéral, saisi d'un recours, l'a déniée au recourant, retenant que celui-ci ne disposait pas d'un "droit d'usage privilégié" de l'axe routier en question et considérant - à nouveau - que la seule qualité d'usager, même régulier, d'une route ne suffit pas à justifier un droit d'opposition (ATF 1C_463/2007 du 29 février 2008 ; dans le même sens ATF 1A.11/2006 du 27 décembre 2006). Le Tribunal fédéral a encore dénié la qualité pour recourir au même justiciable qui contestait un plan de quartier à 350 m environ de son domicile en invoquant notamment l'augmentation du trafic et la probabilité de restrictions de circulation : retenant que le projet ne devrait pas engendrer une augmentation de trafic à proximité de l'habitation du recourant et que ce dernier ne sera pas non plus directement gêné par des nuisances, le Tribunal fédéral a dénié sa qualité pour recourir en considérant qu'il est certes possible que le recourant doive se soumettre aux diverses mesures d'accompagnement et de restriction du trafic mises en place sur les accès au secteur mais que selon la jurisprudence, la seule qualité d'usager d'une route, à titre régulier voire même pour un usage professionnel, ne suffit pas à justifier un droit d'opposition (1C_81/2011 du 24 juin 2011 dans la cause cantonale AC.2010.0046). On note au passage que les considérants en droit de cet arrêt du Tribunal fédéral n'évoquent pas la profession de moniteur d'auto-école de l'intéressé. dd) En dehors des cas qui concernent le justiciable mentionné ci-dessus, la jurisprudence du Tribunal fédéral est nuancée: s'il est vrai que le fait d'utiliser une route ou une place de parc régulièrement ne suffit pas pour légitimer la contestation d'une mesure de circulation, la qualité pour recourir est admise quand une telle mesure gêne considérablement l'usage d'un immeuble, par exemple parce qu'une route est supprimée ou fait l'objet d'une interdiction de circuler. Il en va de même en cas de limitation ou de suppression de places de parc, qui peuvent constituer une atteinte spécifique quand elles empêchent ou rendent considérablement plus difficiles l'utilisation d'un immeuble (ATF 2A. 115/2007 du 14 août 2007, consid. 3). La qualité pour recourir est alors admise si la mesure rend considérablement plus difficile l'accès à un immeuble pour les riverains ou leur clientèle (ATF 2A.70/2007 du 9 novembre 2007, consid 2.2). ee) Plus récemment, le Tribunal fédéral s'en est tenu au critère de la simple utilisation régulière de la route concernée dans un arrêt récent destiné à la publication et concernant le TCS, association dont la qualité pour recourir dépend de celle de ses membres individuels: selon cet arrêt, la qualité pour recourir appartient aux usagers du trafic qui utilisent plus ou moins régulièrement la route concernée par une restriction, comme c'est le cas pour les riverains ou les pendulaires, tandis que le

simple fait d'utiliser occasionnellement ladite route ne suffit pas (ATF 1C_17/2010 du

E. 8

septembre 2010, consid 1.1, publié aux ATF 136 II 539). La jurisprudence ultérieure s'en tient au principe ainsi exprimé (ATF 1C_317/2010 et 1C_319/2010 du 15 décembre 2010: "Bei der Anordnung von solchen Verkehrsbeschränkungen steht die Beschwerdebefugnis allen Verkehrsteilnehmern zu, welche die mit einer Beschränkung belegte Strasse mehr oder weniger regelmässig benützen, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist, während bloss gelegentliches Befahren der Strasse nicht genügt"). c) En l'espèce, l'activité des moniteurs d'auto-moto-école recourants se déroule dans la localité de Payerne et alentours, y compris dans le secteur de Bombazine litigieux, même si comme le fait remarquer l'autorité concernée les bureaux des écoles de conduite se situent hors de celui-ci. En effet, le propre de l'activité des recourants est de se déplacer en compagnie de leurs élèves pour leur apprendre la conduite automobile. S'agissant de l'apprentissage de la conduite des débutants, les recourants ont expliqué de manière convaincante qu'ils utilisent très régulièrement, plusieurs fois par semaine, le quartier de la Bombazine. La configuration particulière de ce quartier peu fréquenté procure des mises en situation utiles pour les conducteurs débutants. Quatorze rues déclassées par un stop aboutissant sur la rue de Bombazine sont particulièrement utiles aux moniteurs. Les élèves peuvent, sans être trop dérangés par la circulation et sans trop déranger le reste du trafic, expérimenter les approches, les observations et la maîtrise de l'embrayage par rapport à un stop ou un cédez le passage. Dans ces conditions, on doit admettre que les recourants utilisent fréquemment et non pas seulement occasionnellement le quartier en question dans l'exercice de leur profession de moniteur d'auto-moto-école. L'autorité intimée fait valoir que les recourants disposent d'autres lieux où ils peuvent enseigner la conduite automobile à des néophytes. Cependant, les moniteurs recourants ont expliqué, plan à l'appui, sans être contredits par l'autorité intimée, que d'autres quartiers qui se prêteraient par leur configuration à l'exercice de leur activité (le secteur de l'hôpital notamment) sont d'ores et déjà soumis à un régime d'interdiction qui les empêche de les utiliser. Ils invoquent également à juste titre l'art. 27 al. 4 OCR qui les astreint à n'emprunter les chaussées fortement fréquentées que lorsque leurs élèves disposent d'une formation suffisante. Dans ces circonstances, les restrictions de circulation attaquées entraînent, pour ces utilisateurs réguliers du quartier de la Bombazine que sont les moniteurs d'auto-école, des inconvénients importants. Ils ont expliqué de manière convaincante le préjudice que causerait, pour leur activité professionnelle, la nécessité de parcourir de nombreux kilomètres avant de pouvoir retrouver, en dehors de Payerne, les conditions de circulation propre à l'apprentissage des conducteurs débutants. Dès lors qu'ils sont plus touchés par ces restrictions que la généralité des usagers de la route, ces recourants jouissent d'un intérêt digne de protection à l'annulation ou la modification de la décision attaquée. Leurs recours sont en conséquence recevables. 5. a) Comme le tribunal le rappelle régulièrement (v. p. ex. GE.2007.0111 du 29 avril 2009), 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). 6. En l'espèce, l'étude de circulation figurant au dossier indique que le quartier de la Bombazine aurait fait l'objet d'une pétition de la part de ses riverains, qui aurait demandé à la municipalité d'étudier la possibilité d'instaurer une limitation des vitesses à 30 km/h. On ne trouve cependant aucune trace de cette pétition dans le dossier, où l'on constate seulement que la municipalité a traité en octobre 2008 une lettre de deux usagers qui se plaignaient du parcage abusif à la rue du Jura lors de manifestations à la salle de spectacle du Beaulieu. De même, on ne trouve pas au dossier la "pré-étude" dont la municipalité, dans sa lettre du 23 octobre 2009 transmettant l'étude de circulation au Service des routes, indiquait qu'elle l'avait amenée à favoriser la mise en place d'une zone protégée "riverains autorisée" au lieu de la solution "zone 30". On peut même se demander, à lire la lettre de la municipalité du 23 octobre 2009, si le principe de la mise en place d'une zone de "riverains autorisés" n'avait pas été adopté avant même que soit réalisée l'étude du bureau d'ingénieurs mandaté par la commune, sur la base d'une "pré-étude" antérieure à cette étude. Quoi qu'il en soit, l'étude de circulation, dont la version de janvier 2008 ne diffère pas de celle de décembre 2007 pour ce qui concerne le secteur de la Bombazine qui reste seul litigieux, indique que les charges de trafic de ce secteur sont faibles (100 à 200 véhicules par jour sur les rues débouchant de la rue d'Yverdon), seuls étant plus chargé (500 véhicules par jour) le tronçon

est de la rue de la Bombazine et le tronçon sud de la rue du Jura. C'est en réalité le carrefour situé à l'extrémité de la route de Bussy que l'étude considère comme constituant le problème de sécurité principal du périmètre étudié, mais les mesures litigieuses ne concernent pas cette problématique. D'après les déclarations faites en audience par l'autorité intimée, des vitesses excessives auraient été observées chez les usagers en transit sur la rue de la Bombazine. Cette assertion ne peut pas se fonder sur l'étude de trafic, qui relève qu'en l'absence de mesures, les observations faites sur place (en heures de pointes et en heures creuses) n'ont pas établi de vitesses excessives. Des vitesses excessives ne seraient "toutefois pas exclues, en particulier de la part des usagers (toutefois peu nombreux) en transit". Il s'agit là d'une simple supposition. Quant au trafic de transit, il serait "jugé important dans le quartier de la Bombazine" aux dires de la municipalité et du SR. Toutefois, il résulte seulement de l'étude de circulation que "une estimation des parts de transit a été effectuée sur la base des comptages réalisés, de l'observation sur le site et des données habituelles de génération de trafic des zones habitées". Il n'y a pas eu de constatation formelle de ce transit. A bien y regarder, l'ampleur du quartier (sa surface, la longueur de la rue principale, la densité du réseau de rues, etc.) aurait justifié une étude plus fine, basée non pas sur des estimations mais sur des relevés sur place. Par exemple, l'étude aurait pu, même en se limitant à deux heures de pointe (matin et soir) et à une ou deux heures creuses, relever les plaques minéralogiques des véhicules entrant et sortant entre le côté Est de la rue de la Bombazine et le côté sud de la rue du Jura, ce qui donnerait immédiatement la part du trafic de transit "court-circuitant" le carrefour "rue des Terreaux / rue d'Yverdon". De même, l'importance de la longueur de la rue de la Bombazine et ses caractéristiques géométriques (sa longueur est de quelque 660 mètres, sa largeur est importante et il s'agit d'un axe linéaire) aurait justifié des mesures de vitesse (avec radar ou "borne de mesure de vitesses"), pour quantifier celles-ci et relever les dépassements. L'expérience montre par ailleurs que, dans les quartiers, les automobilistes pratiquant des excès de vitesse sont souvent des habitants dudit quartier qui roulent "plutôt vite" le long de la collectrice et qui freinent fortement avant de tourner à gauche ou à droite dans une rue latérale, de desserte, conduisant à leur immeuble. En bref, on ne peut pas tenir pour établi que les "auteurs d'excès éventuels de vitesse" soient les automobilistes en transit, et non des riverains. Il résulte de l'étude de trafic que la mesure contestée a notamment pour objectif: - d'éviter le trafic de transit, - de limiter le risque de vitesses élevées. Or, le transit est apparemment faible, et en outre il ne concerne pas spécialement (selon ledit rapport "Christe & Gyax") l'axe de la rue de la Bombazine sur toute sa longueur: il s'écoulerait essentiellement dans l'angle du quartier, coupant dans un "mouvement d'angle" entre le débouché Est de cette artère et le débouché de la rue du Jura sur la rue d'Yverdon. Dans ces conditions, la mesure consistant à interdire la circulation dans l'ensemble du quartier au trafic non riverain impose une restriction qui va au-delà du nécessaire. En outre, il se pourrait que la mise en place de la restriction envisagée ne supprime pas les éventuels excès de vitesse, au cas où une bonne partie de ceux-ci serait le fait d'habitants du quartier. On note pour terminer que l'étude de circulation préconise de toute manière, pour modérer la vitesse, l'instauration de mesures de modération horizontale aux entrées du secteur et le long de la rue de la Bombazine. Ces mesures-là, moins incisives, sont également de nature à dissuader le trafic de transit éventuel. En effet, elles auront pour effet de casser la linéarité du trajet. En l'état, elles paraissent suffisantes pour parvenir au résultat recherché. Il paraît en revanche disproportionné de limiter l'accès du quartier aux seuls riverains. Il y a donc lieu d'admettre le recours et d'annuler la décision attaquée. 7. Vu le sort des recours de

Daniel Monney et Pascal Allenbach, l'arrêt sera rendu sans frais pour eux. Il y a lieu comme indiqué plus haut de prendre acte du retrait du recours d' Edmond Savary, Marcel Dufaux, Christian Schutz et André Jomini, sans frais également. Il n'ya pas lieu d'allouer des dépens.

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