

VD_OMNI GE.2011.0210 vom 11. Dezember 2012

VD Tribunal cantonal, 2012-12-11, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2011.0210

FR: VD_OMNI GE.2011.0210 du 11 décembre 2012

IT: VD_OMNI GE.2011.0210 del 11 dicembre 2012

Regeste

VUILLEME, PITTET VUILLEME, CLERC, GILLIERON, GASSER, GUERREIRO, MICHOU, GRISIER MICHOU, ALLISSON, VERRATI, GRIN, ASSOCIATION DE QUARTIER ST-GEORGES, AC VERANDAS SA, BONOTTO SA, HELFER, MARRA, CENTRAL-AUTO FILA SA, COYOTE CAFE Sàrl, DANY & FILS SA, DYNAMEX SA, | Dès lors que les mesures litigieuses, soit l'instauration d'une zone 30 et la fermeture d'un tronçon de route à la circulation, comprennent exclusivement des mesures d'exploitation, à l'exclusion de toute mesure d'aménagement, l'adoption d'un plan routier au sens de l'art. 13 LRou n'est pas requise. On ne se trouve en outre pas en présence d'un projet de route communale au sens des art. 3 et 10 LRou soumis à l'examen préalable du service des routes.

Erwägungen

E. 1

Il convient d'examiner en premier lieu la qualité pour recourir des différents groupes de recourants. a) Selon l'art. 75 de la loi vaudoise sur la procédure administrative du 28 octobre 2008 (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) aa) Les recourants Vuillème et consorts sont tous propriétaires ou locataires de bâtiments qui sont concernés par les mesures incriminées en raison des reports de trafic qu'elles engendrent. Ils sont par conséquent atteints par la décision attaquée et disposent d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Partant, leur qualité pour recourir doit être admise. bb) Les recourants AC Verandas SA et consorts sont tous actifs professionnellement dans le quartier concerné par les mesures incriminées et sont susceptibles d'être affectés par ces mesures en raison des restrictions de circulation qu'elles impliquent pour eux-mêmes et leurs clients. Ils sont par conséquent également atteints par la décision attaquée et disposent d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. cc) Selon la jurisprudence, le droit de recourir des associations dans l'intérêt de leurs membres est reconnu, lorsque les statuts leur assignent ce but et que la majorité ou un nombre important d'entre eux sont touchés et auraient personnellement qualité pour recourir (ATF 131 I 198 consid. 2.1 p. 200; 130 II 514 consid. 2.3.3 p. 519). Tel est le cas de l'Association de quartier Saint-George puisque cette dernière a notamment pour but de défendre d'une manière générale les intérêts communs des habitants et propriétaires du quartier (cf. art. 2 let. c des statuts de l'association) et qu'il ressort de la liste de ses membres que ceux-ci sont tous habitants du quartier et sont par conséquent susceptibles d'être affectés par les mesures de circulation incriminées.

E. 2

Les recourants Vuillème et consorts invoquent une violation de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3, ci-après : ordonnance sur les zones 30). Ils relèvent que l'instauration d'une zone 30 doit se fonder sur une expertise répondant à certaines exigences. Selon l'art. 3 let. b de l'ordonnance sur les zones 30, cette expertise doit comprendre un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou des parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire. Selon les recourants, l'expertise figurant au dossier - soit le rapport du bureau team + du 25 octobre 2011 - ne répond pas à cette dernière exigence puisqu'elle se fonde sur la hiérarchie des routes définie par le projet d'agglomération « AggloY », soit une structure qui n'a pas la compétence d'adopter des planifications conformes à la législation sur l'aménagement du territoire. Les recourants soutiennent par conséquent qu'il faut se fonder sur la hiérarchie du réseau routier telle qu'elle résulte des instruments de planification adoptés en vertu de la législation sur l'aménagement du territoire, en particulier le plan directeur communal. Ils relèvent sur ce point que les mesures prises en matière de circulation routière font 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. Ils font valoir que, selon le plan directeur communal de la commune d'Yverdon-les-Bains, la rue du Cheminet est intégrée au-delà de son croisement avec la rue de Chamblon dans le réseau de dessertes de quartier, soit dans la même catégorie que les rues situées dans le périmètre de la zone 30, soit notamment les rues de Montagny et de St-Georges. Ils rappellent que, selon le plan directeur communal, l'aspect convivial des rues composant le réseau de dessertes de quartier doit être particulièrement développé de manière à privilégier d'autres modes de déplacement (piétons, 2 roues) grâce à une maîtrise des volumes de trafic et de la vitesse des véhicules sur ces tronçons avec la possibilité d'introduire des zones 30 dans certains quartiers. Selon eux, le plan directeur communal ne permet dès lors pas de considérer la rue du Cheminet comme un axe prépondérant ou principal par rapport aux rues parallèles de Montagny et de Saint-Georges. Ils relèvent également que, selon les comptages effectués, le trafic sur la rue du Cheminet dépasse nettement celui prévu par la norme VSS 640.045 pour une route de desserte. Les recourants Vuillème et consorts mentionnent encore une contradiction avec le plan général d'affectation de la commune puisque ce dernier classe la rue du Cheminet au-delà de son croisement avec la rue de Chamblon dans la zone résidentielle 1 avec un degré de sensibilité au bruit 2 alors que la rue de Montagny est intégrée dans sa plus grande partie dans la zone composite, la zone d'activité et la zone d'intérêt général avec un degré de sensibilité 3. Ils soutiennent enfin que le rapport team + ne remplit pas les exigences de l'art. 3 let. f de l'ordonnance sur les zones 30 qui prévoit que le rapport doit contenir des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que les propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs. Ils soulignent que le rapport sur lequel se fonde le projet de zone 30 ne contient aucune proposition pour éviter les effets négatifs pour les riverains de la rue du Cheminet en termes de bruit et de pollution de l'air. Pour les motifs qui précèdent, les recourants Vuillème et consorts demandent l'annulation de la décision n° 122911 instaurant une zone 30 km/h. A titre subsidiaire, ils demandent sa réforme en ce sens que la rue du Cheminet au-delà de son croisement avec la rue de Chamblon soit intégrée dans la zone 30 avec des mesures d'accompagnement adéquates pour assurer la sécurité des usagers et la tranquillité des riverains. En se fondant sur l'ordonnance sur les

zones 30, la recourante association de quartier Saint-Georges met également en cause l'opportunité, la proportionnalité et l'étendue des mesures d'aménagement contestées. Elle relève que, selon un arrêt du Tribunal fédéral rendu en 2006, les planificateurs de zone 30 doivent établir des statistiques exactes et, sur cette base, démontrer que les principes d'opportunité et de proportionnalité sont respectés. Elle demande l'extension de la zone 30 des rues Saint-Georges et Chasseron jusqu'au carrefour des rues d'Orbe et de la chaussée de Treycovagnes, ceci afin de dissuader au maximum les automobilistes venant du sud de s'engager dans la rue Saint-Georges. Elle requiert également l'instauration d'une interdiction de circuler pour les camions sur toute la zone 30.

a) Aux termes de l'art. 32 al. 2 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), le Conseil fédéral est compétent pour limiter la vitesse des véhicules sur toutes les routes. Le Conseil fédéral a fait usage de cette compétence en fixant des limites générales de vitesse dans les localités (50 Km/h), hors des localités (80 Km/h), sur les semi-autoroutes (100 Km/h) et sur les autoroutes (120 Km/h) (cf. art. 4a de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière [OCR ; RS 741.11]). Selon l'art. 32 al. 3 LCR, l'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral qu'après expertise. Les dérogations aux limitations générales de vitesse sont au surplus régies par l'art. 108 OSR, dont la teneur est la suivante : "Pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire des 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 (art. 4 a OCR) sur certains tronçons de route. Des limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque : a) un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement; b) certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière; c) cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés; d) de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité. La limitation générale de vitesse peut être relevée, dans les localités, sur les routes prioritaires bien aménagées, si cette mesure permet d'améliorer la fluidité du trafic sans porter préjudice à la sécurité et à l'environnement. Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32, al. 3 LCR) afin de savoir si cette mesure est nécessaire (al. 2), opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe. Les dérogations suivantes aux limitations générales de vitesse sont autorisées : a) sur les autoroutes des vitesses inférieures à 120 km/h, jusqu'à 60 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h; dans le périmètre des jonctions et des intersections, d'autres réductions selon le degré d'aménagement, la gradation étant fixée à 10 km/h; b) sur les semi-autoroutes : des vitesses inférieures à 100 km/h, jusqu'à 60 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h; dans le périmètre des jonctions et des intersections, d'autres réductions selon le degré d'aménagement, la gradation étant fixée à 10 km/h; c) sur les routes hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes : les vitesses inférieures à 80 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h; d) sur les routes à l'intérieur des localités : 80/70/60 km/h; pour des vitesses inférieures à 50 km/h, la gradation est fixée à 10 km/h; e) à l'intérieur des localités, sur les routes désignées au moyen d'une signalisation par zones, 30 km/h selon l'art. 22 a ou 20 km/h selon l'art. 22 b. Le 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 km/h et des zones de rencontre. " Selon l'art. 2a al. 5 OSR, le signal zone 30 n'est admis que sur des routes secondaires présentant un caractère le plus homogène possible. L'art. 22a OSR précise que 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 étant fixée à 30 km/h. Selon l'art. 2a al. 6 OSR, lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route principale conformément aux exigences de l'art. 108, il est possible d'intégrer exceptionnellement ce tronçon dans une zone 30 en raison de conditions locales particulières (p. ex. dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville). L'instauration de zones 30 selon les art. 2a et 22a OSR constitue une limitation fonctionnelle du trafic au sens de l'art. 3 al. 4 LCR (ATF 136 II 539 consid. 2.2 et référence). Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a mis en œuvre l'art. 108 al. 6 OSR en édictant l'ordonnance sur les zones 30. L'art. 3 de cette ordonnance a la teneur suivante : "Expertise L'expertise requise selon l'art. 32 al. 4 LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108, al. 4, OSR, consiste en un rapport sommaire comprenant notamment : a) la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre. b) un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire; c) une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesure permettant de la supprimer; d) des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50% V50 et vitesse 85% V85); e) des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en matière d'affectation; f) les considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs; g) une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés. " b) Il convient d'examiner en premier lieu si la hiérarchie du réseau routier prévue par le projet d'agglomération AggloY peut être considérée comme « définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire » au sens de l'art. 3 let. b de l'ordonnance sur les zones 30, ce que contestent les recourants. aa) Les projets d'agglomération sont mentionnés dans les lignes d'action du Plan Directeur Cantonal (PDCn, ligne d'action R1). Ils y sont décrits comme des instruments de planification territoriale qui permettent de coordonner le développement dans différents domaines à l'échelle de l'agglomération. Ils définissent des lignes stratégiques de développement et des mesures pour les mettre en œuvre en spécifiant leur degré de priorité. Le PDCn précise que, avec la Confédération, le Canton de Vaud soutient et contribue aux cinq projets d'agglomération sur son territoire. La mise en œuvre du PDCn et des projets d'agglomération est décrite comme une mesure phare du programme de législature 2007-2012. AggloY fait l'objet de la mesure R12 du PDCn. Le texte y relatif mentionne que, du point de vue de la mobilité, le territoire concerné est idéal pour le développement de la mobilité douce sous toutes ses formes (avec référence à la mesure A23 du PDCn). Il est également relevé que AggloY s'appuie sur la stratégie régionale d'aménagement de l'association pour le développement du nord vaudois et répond principalement aux axes II - Favoriser le développement des activités économiques, IV - Réformer les centres urbains - et V - Gérer et optimiser la mobilité - . La mesure R12 du PDCn mentionne encore, sous le titre "Objectifs des orientations stratégiques d'AggloY" , les éléments suivants : - maintenir une bonne accessibilité locale et globale tout en limitant

les nuisances, - favoriser les transports publics et la mobilité douce et maîtriser le trafic individuel motorisé, - réduire les nuisances du trafic individuel motorisé. Comme élément ayant force obligatoire pour les autorités publiques, le PDCn contient la mesure suivante : "Le canton soutient le projet d'agglomération yverdonnoise (AggloY) et sa mise en œuvre dans le sens des objectifs et principes de localisation arrêtés en partenariat avec la région et les communes. Il participe au Comité de pilotage et aux groupes techniques chargés de l'élaboration de la mise en œuvre du projet. Il participe au financement du bureau d'agglomération, et de certaines études et mesures." Parmi les principes de localisation figurent notamment les éléments suivants : " A. Principes visant à coordonner mobilité, urbanisation et environnement. Réseau de transports publics (coordonné à la mesure A21 du PDCn). Concept : le réseau bus actuel, qui se base sur la clientèle "captive" est remplacé par un réseau composé d'un axe fort avec fréquence à 10 minutes (Grandson - YParc) et de deux axes principaux (Montagny - Cheseaux-Noréaz, Cheseaux-Noréaz - PST). Ce réseau est complété par un réseau moins dense vers l'extérieur (réseau TP et réseau de bus régional). Les quartiers situés en périphérie de l'agglomération compacte sont desservis : Grandson, Cheminet, Moulins, Pierre-de-Savoie, YParc, l'HEIG et le CESNOV. Cible : report de 5% du transport individuel motorisé sur les transports publics. Mesures d'accompagnement liées : accessibilité, mobilité douce, priorisation des transports publics, promotion des transports publics, création de parkings relais, gestion du stationnement. Transport individuel (coordonné à la mesure A22 du PDCn) Concept : cohérence d'une approche multimodale avec priorité au développement de la mobilité douce et des transports publics, avec une maîtrise du trafic individuel motorisé. Définition de la hiérarchie du réseau routier. Le concept vise à reporter le trafic de transit, aujourd'hui important au centre-ville, sur l'autoroute sur l'entrée sud existante et sur un nouvel axe (liaison ouest). Les liaisons intermédiaires (rue des Moulins, rue du Stand) sont exploitées à leur capacité. Les axes centraux, ainsi libérés de leur charge initiale, se prêtent à un réaménagement qualitatif incluant le TP et la MD et deviennent des espaces conviviaux, à proximité immédiate de la gare et du cœur historique. Objectifs secondaires : diminution de la consommation en énergie, réduction des nuisances et des accidents. Mobilité douce (intégré aux mesures A23, B34 et B35 du PDCn) Concept : un réseau de mobilité douce s'appuie sur le réseau des canaux perpendiculaires au lac et sur les axes routiers en arc de cercle concentrique parallèle aux rives, quadrillant et renforçant la structure du territoire urbain. Les travaux portent sur des nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires, des franchissements de canaux et l'aménagement de stationnement pour les cycles. Cible : le potentiel de report modal est estimé à 10%. bb) Il résulte de ce qui précède que le projet d'agglomération AggloY est intégré au Plan Directeur Cantonal, qui est un instrument prévu par le droit de l'aménagement du territoire (cf. art. 6 ss LAT et 33 ss de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions [LATC, RSV 700.11]). On peut dès lors admettre que la hiérarchie du réseau routier prévue par le projet d'agglomération AggloY est « définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire » au sens de l'art. 3 let. b de l'ordonnance sur les zones 30. On relève au surplus que, selon l'art. 31 LATC, le plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral lie toutes les autorités alors que les autres plans directeurs approuvés par le Conseil d'Etat, dont font partie les plans directeurs communaux, sont des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail pour les autorités cantonales et communales. Dans ces circonstances, le fait de se fonder sur la hiérarchie du réseau routier prévue par le projet AggloY et non pas sur celle du plan directeur communal de 1997 ne prête pas flanc à la critique. On relève au demeurant

que, s'agissant du réseau routier et notamment du trafic de transit entre le sud et le nord de la ville, le plan directeur communal de 1997 doit probablement être considéré comme obsolète dès lors qu'il prenait en compte la réalisation d'une route dite « collectrice sud », qui aurait dû permettre de décharger le secteur litigieux d'une grande partie du trafic, soit aussi bien le trafic de transit que le trafic d'échange (soit le trafic d'origine ou à destination d'Yverdon-les-Bains). Dans ces circonstances, on peut comprendre que la municipalité ait renoncé à se fonder sur la hiérarchie figurant dans le PDC pour déterminer le périmètre de la zone 30. c) Il convient encore d'examiner si la zone 30 litigieuse respecte l'art. 3 let. f de l'ordonnance sur les zones 30 qui prévoit que l'expertise sur laquelle se fonde l'instauration de la zone doit notamment comporter des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs. En l'occurrence, l'expertise sur laquelle se fonde l'instauration de la zone 30, soit le rapport du bureau team + d'octobre 2011, se prononce uniquement sur les motifs qui justifient la mise en place d'une telle zone dans le périmètre choisi. Le rapport team + n'examine en revanche pas les effets possibles de la mesure sur les rues environnantes, notamment sur le chemin du Cheminet. De manière générale, on constate qu'aucune étude n'a été faite pour déterminer les impacts de la zone 30 dans le périmètre prévu ainsi que sur les rues environnantes. Le rapport n'explique également pas pour quelles raisons on s'est écarté du principe selon lequel on doit englober dans le périmètre d'une zone 30 toutes les rues qui se ressemblent et les traiter de manière identique, principe qui impliquait a priori l'inclusion de la rue du Cheminet dans la zone 30 (cf. rapport Ertec p. 7). Enfin, le rapport ne formule aucune proposition pour éviter d'éventuels effets négatifs dans les environs de la zone 30, notamment sur la rue du Cheminet. d) Vu ce qui précède, le rapport team + d'octobre 2011 ne répond pas aux exigences de l'art. 3 let. f de l'ordonnance sur les zones 30. L'instauration de cette zone repose par conséquent sur une expertise qui n'est pas conforme aux exigences posées aux art. 32 al. 4 LCR et 108 al. 4 OSR et par l'ordonnance sur les zones 30. Le recours doit dès lors être admis pour ce motif et la mesure n° 122911 être annulée. Il appartiendra à la municipalité d'effectuer le complément d'expertise requis puis, sur cette base, de décider quel doit être le périmètre de la zone 30 en effectuant une pesée soignée des intérêts en présence et en respectant le principe de la proportionnalité. A ce stade, il n'y a dès lors pas lieu d'examiner plus avant si, comme le demande l'association de quartier Saint-Georges, la zone 30 doit être étendue des rues Saint-Georges et Chasseron jusqu'au carrefour des rues d'Orbe et de la chaussée de Treycovagnes et si une interdiction de circuler pour les camions doit être instaurée sur toute la zone.

E. 3

Les recourants Vuillème et consorts invoquent une violation de la législation fédérale sur la protection de l'environnement. Ils relèvent que les mesures incriminées vont entraîner une augmentation considérable du trafic sur la rue du Cheminet et qu'aucune étude n'a été réalisée pour déterminer si les valeurs limites d'immissions de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41) et de l'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair ; RS 814.318.142.1) seront respectées. Ils soulignent que la rue du Cheminet se trouve en degré de sensibilité (DS) 2 au sens de l'art. 43 OPB alors la rue de Montagny qui se trouve partiellement en DS 3. a) Il n'est pas contesté que les mesures incriminées, notamment la fermeture du goulet de Montagny et l'instauration de la zone 30, impliquent une augmentation du trafic sur la rue du Cheminet. Selon les comptages effectués par le bureau Ertec au mois de mars 2011, le trafic journalier

moyen annuel est de 7000 véhicules dans la partie sud (tronçon Chamblon Canal) et de 6'200 véhicules dans la partie nord (tronçon Uttins Châtelard). Par rapport au trafic journalier moyen annuel établi en 2008, ceci implique ainsi une augmentation de 63% dans le secteur nord et de 21% dans le secteur sud (cf. rapport Ertec mars 2011 p. 56). b) La rue du Cheminet est une installation fixe au sens des art. 7 al. 7 de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01) et 2 al. 1 OPB. Toutefois, dans la mesure où la procédure litigieuse ne porte pas sur l'aménagement ou une modification de cette artère, les mesures incriminées doivent être examinées au regard de l'art. 9 OPB, qui régit l'utilisation accrue des voies de communication. Cette disposition est libellée comme suit : " L'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner: a. un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou b. la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement." En l'occurrence, on constate que les nuisances sonores sur la rue du Cheminet n'ont fait l'objet d'aucune évaluation et on ne peut dès lors pas vérifier si les valeurs limites d'immission applicables seront respectées (art. 9 let a OPB) ou si l'on se trouvera en présence d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (art. 9 let b OPB ; cf. sur ce dernier point déterminations du SEVEN du 30 janvier 2012 qui mentionne que, selon une étude préliminaire de l'assainissement au bruit du trafic routier effectuée en 2008, la partie sud de la rue du Cheminet doit faire l'objet d'un assainissement). c) Vu ce qui précède, le dossier ne comporte pas les éléments nécessaires pour déterminer si les dispositions du droit fédéral de la protection de l'environnement sont respectées. Pour ce qui est de la zone 30, on relèvera encore que, pour des motifs de coordination matérielle, la question du report de trafic sur les rues environnantes et du respect de l'OPB et de l'OPair dans ces rues aurait dû être traitée dans l'expertise prévue par l'art. 3 let. f de l'ordonnance sur les zones 30 (Cf. dans ce sens Anna Noel, La transformation de l'espace routier urbain : L'exemple des zones 30, in RFJ 2011 p. 3 ss, spéc. 18). Or, tel n'a pas été le cas. Pour ce motif également, le recours doit être admis et les décisions relatives aux mesures incriminées annulées, le dossier étant retourné à la municipalité pour investigations complémentaires.

E. 4

Les recourants Vuillème et consorts invoquent une violation du principe de la proportionnalité en lien avec les art. 3 LCR et 107 OSR. Ils relèvent que la mesure principale qui est en cause, soit l'interdiction de la circulation automobile sur le pont sur le Mujon de la rue de Montagny, a pour seul but de permettre à la ligne de bus utilisant cette artère de respecter les horaires. Ils font valoir que cet intérêt public n'est pas mentionné à l'art. 3 al. 3 LCR, qu'il s'agit d'un intérêt moins important que ceux ordinairement visés par les mesures limitant la circulation (protection contre le bruit et la pollution de l'air, sécurité) et que d'autres mesures moins restrictives pour la circulation permettraient d'atteindre le but visé (par ex installation de feux ou agrandissement du pont). De manière générale, ils contestent la pesée d'intérêts effectuée par l'autorité intimée en relevant que les atteintes subies par les riverains de la rue du Cheminet (bruit, pollution de l'air, insécurité pour les piétons et les cyclistes, fluidité du trafic) sont excessives par rapport au but d'intérêt public visé. Les recourants insistent particulièrement sur l'impact des mesures incriminées en ce qui concerne la sécurité des piétons et plus particulièrement celle des enfants qui se rendent dans les établissements scolaires du quartier. Ils relèvent que la pesée des intérêts exigée par l'art. 3 al. 4 LCR nécessite de prendre en considération les intérêts liés à la sécurité des

piétons, 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). Ils soulignent à cet égard que, du fait de la situation des bâtiments scolaires, la rue du Cheminet fait partie du réseau des chemins pour piétons au sens de l'art. 2 LCPR. Se référant au rapport du bureau team + du 21 octobre 2009, qui avait pour but de proposer des solutions d'aménagement en cohérence avec les objectifs du projet d'agglomération AggloY, l'association de quartier Saint-Georges souligne pour sa part que la fermeture du goulet de Montagny n'aurait dû intervenir qu'après la réalisation de la route de contournement ouest (barreau ouest), seule une restriction de la circulation en unidirectionnel devant intervenir dans l'intervalle. Elle relève que les mesures contestées préservent la rue de Montagny alors que celle-ci serait la mieux à même d'assurer le rôle de collectrice interne - sauf dans son extrémité « ville » - et reportent le trafic sur d'autres rues du quartier, dont la rue Saint-Georges dont le statut résidentiel n'est pas contesté. Elle fait valoir que ces mesures ne reposent sur aucune étude globale de circulation et ne tiennent pas compte d'un futur plan de quartier qui va encore augmenter la circulation. De manière générale, elle soutient que les études effectuées dans le cadre du projet AggloY ont un caractère trop général pour fonder les mesures incriminées et qu'elles ne tiennent pas compte de tous les éléments pertinents. En outre, la municipalité n'aurait pas effectué les études nécessaires pour pouvoir tirer des conclusions des mesures provisoires mises en œuvre depuis le 12 décembre 2010 et n'aurait étudié aucune autre variante, ni effectué de simulation de trafic. Il ne serait ainsi pas possible d'évaluer les nuisances sonores induites par les mesures incriminées dans les rues résidentielles du quartier. La recourante conteste également la pesée d'intérêts effectuée par la municipalité en relation avec les besoins des transports publics. Elle demande la réouverture du pont de Montagny à la circulation, au moins dans un sens, en relevant que des mesures peuvent être prises pour les transports publics (bus dotés de télécommandes pour les feux). Elle demande également de conserver la priorité de la rue de Montagny par rapport à la rue des Uttins. Avec les recourants AC Verandas SA et consorts, elle relève que la compagnie de transport public Travis n'aurait pas sollicité la fermeture du pont pour assurer la fluidité du passage de ses véhicules. Elle demande enfin le maintien de la mise en sens unique de la rue Saint-Georges entre la rue du Canal et la rue de Chamblon dans le sens allant vers la ville.

a) L'art. 3 LCR 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 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. arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid 2a et les références). 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 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. Ces mesures concernent par exemple les interdictions partielles de circuler (pour certaines catégories de véhicules), les limitations de vitesse ou les autres mesures destinées à diminuer ou à tranquilliser le trafic, telle que la création de rues résidentielles (JAAC, 1990/54 p. 41 no 8.) Elles peuvent être adoptées pour des raisons relevant de la police de la circulation (sécurité des piétons, modération du trafic), de la construction (protection de la structure de la route) ou "d'autres exigences imposées par les conditions locales" (arrêt GE.2006.0189 du 10 mai 2007 consid. 1b). En l'espèce, la municipalité est au bénéfice d'une délégation de compétence en matière de signalisation routière (art. 4 al. 2 de la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière [LVCR ; RSV 741.01]), de sorte qu'elle est compétente pour adopter la réglementation litigieuse. 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

La recourante association de quartier Saint-Georges soutient que les mesures incriminées auraient dû faire l'objet d'un plan d'aménagement routier au sens de l'art. 13 LRou. Les recourants Vuillème et consorts se demandent également si l'on ne se trouve pas en présence d'un projet de construction au sens de l'art. 13 LRou, notamment en raison des mesures complémentaires qui doivent être prises pour l'aménagement de la zone 30. a) aa) La LRou régit tout ce qui a trait à la construction, à l'entretien ou à l'utilisation des routes ouvertes au public et qui font partie du domaine public, cantonal ou communal (art. 1 al. 1 LRou). Sont également soumis à cette loi les servitudes de passage public et les sentiers publics (art. 1 al. 2 LRou). En règle générale, la route comprend, outre la chaussée proprement dite, les trottoirs, les accotements, les pistes cyclables, les talus, les murs qui ne font pas partie de la propriété privée, les ouvrages de protection anti-bruit, les places rattachées au domaine public, les aires de repos, de ravitaillement ou de stationnement, les baies d'arrêts des transports publics, ainsi que toutes les installations accessoires nécessaires à son entretien ou son exploitation (art. 2 al. 1 LRou). Les ouvrages nécessaires tels que les ponts ou les tunnels font également partie de la route, ainsi que les espaces libres supérieurs ou inférieurs à la chaussée (art. 2 al. 2 LRou). bb) L'art. 13 al. LRou figure au chapitre II de la LRou « Planification et construction des routes ». Sa teneur est la suivante : "Les projets sont mis à l'enquête publique durant trente jours dans la ou les communes territoriales intéressées. Les projets de réaménagement de peu d'importance réalisés dans le gabarit existant sont mis à l'enquête durant trente jours. Ils font l'objet d'un permis de construire. Pour les plans communaux, l'autorité d'adoption et le conseil général ou communal. Les art. 57 à 62 LATC sont applicables par analogie. Pour les plans cantonaux, l'autorité d'adoption est le département. Les art. 73 et 74 LACT sont applicables par analogie." Selon l'art. 11 LRou, tout projet de construction de route comporte le tracé et les ouvrages nécessaires, notamment les points d'accès et de croisements ainsi que les raccordements aux routes existantes. b) aa) Pour ce qui est de la mise en place des zones 30, il convient de distinguer les mesures d'exploitation et les mesures d'aménagement. Les mesures d'exploitation à l'intérieur de la zone 30 sont composées de l'ensemble des mesures qui réglementent la circulation, notamment les panneaux de signalisation indiquant la vitesse, la modification du schéma de circulation ou la limitation d'accès. A ces mesures s'ajoutent les marquages

indiquant par exemple la priorité de droite et les restrictions de stationnement (Anna Noel, op. cit. p. 6 et réf.). Les mesures d'aménagement ou de modération de trafic comprennent tous les aménagements de la route visant à diminuer la vitesse : décrochement vertical et horizontal, gendarme couché, rétrécissement latéral, chicane, mini giratoire etc. bb) En l'occurrence, pour ce qui est de l'instauration de la zone 30, seules des mesures d'exploitation ont été mises en place à ce stade, soit la pause de panneaux. En l'absence de toute intervention sur la route, la mise en œuvre de la procédure prévue à l'art. 13 LR n'entraîne pas en considération. Il en va de même pour l'interdiction de circulation sur le pont sur le Mujon du chemin de Montagny. Toutes ces mesures concernent des restrictions de circulation sur des routes existantes ordonnées en application de la législation fédérale sur la circulation routière et non pas la planification ou la construction de nouvelles routes. Partant, le grief soulevé par les recourants sur ce point n'est pas fondé. On relèvera que cette question devra en revanche être examinée lorsque les mesures d'aménagement liées à la zone 30 qui sont annoncées seront réalisées. En fonction de la nature de ces aménagements (notamment de la question de savoir s'ils seront exclusivement réalisés dans le gabarit existant), il appartiendra à la municipalité d'examiner s'ils devront faire l'objet d'un plan d'affectation routier au sens de l'art. 13 al. 1 LRou ou d'un permis de construire en application de l'art. 13 al. 2 LRou.

E. 6

Les recourants Vuillème et consorts invoquent une violation des art. 3 et 10 LRou au motif que le projet municipal incluant la fermeture au trafic individuel motorisé du goulet de Montagny n'aurait jamais été soumis au Service des routes. a) L'art. 3 al. 3 LRou prévoit que le Service des routes procède à l'examen préalable des projets de routes communales. L'art. 10 al. 1 LRou prévoit pour sa part que l'Etat et les communes s'assurent de la concordance des réseaux routiers qui sont de leur compétence (al. 1). L'Etat renseigne la municipalité sur les projets cantonaux et lui fait part de ses observations sur les projets communaux dans le cadre de l'examen préalable du Service des routes et des autoroutes. b) En l'occurrence, on a vu ci-dessus que l'instauration de la zone 30 et l'interdiction de circulation sur le pont sur le Mujon du chemin de Montagny comprennent en l'état exclusivement des mesures d'exploitation, à l'exclusion de toute mesure d'aménagement. On ne se trouve par conséquent pas en présence d'un « projet de route communale » au sens des art. 3 et 10 LR et le grief des recourants sur ce point n'est dès lors pas fondé.

E. 7

Les recourants AC Verandas SA et consorts font valoir que les mesures incriminées compliquent à l'excès l'accès aux commerces et entreprises du quartier. Selon eux, leurs clients, collaborateurs et visiteurs doivent faire un véritable gymkhana pour se rendre dans les locaux du quartier. En outre, ces mesures obligeront les camions à utiliser des petites rues bordant des habitations. De manière générale, ils soutiennent que les restrictions décidées par la municipalité ne répondent pas aux critères de fluidité et aux besoins de l'économie et ils invoquent par conséquent une violation de l'art. 8 LRou. Les mesures incriminées (notamment l'instauration de la zone 30 et la fermeture du goulet de Montagny) visent à diminuer le trafic de transit dans un quartier affecté essentiellement à l'habitation et à favoriser la circulation des transports publics et la mobilité douce. Dans un quartier de ce type, ces objectifs sont pertinents et justifient a priori les contraintes que cela implique pour l'accès motorisé à certains commerces. Ils se justifient également au regard des objectifs de la Commune d'accroître l'importance de l'usage des transports publics. En l'état, on a

toutefois vu que les mesures contestées ne peuvent pas être confirmées compte tenu des insuffisances constatées ci-dessus. Partant, le recours d'AC Verandas SA et consorts doit également être admis. Dans le cadre de la pesée des intérêts qui devra être effectuée après que le dossier aura été complété, il appartiendra à la municipalité de prendre en compte les intérêts mis en avant par les recourants AC Verandas SA et d'expliquer cas échéant comment ils ont été évalué par rapport aux autres intérêts qui sont en jeu.

E. 8

Il résulte des considérants que les recours doivent être admis et les décisions de la municipalité publiées dans la FAO du 15 novembre 2011 être annulées en tant qu'elles concernent les mesures n° 122910, 122911, 122912 et 122914. Vu le sort du recours, les frais de la cause sont mis à la charge de la Commune d'Yverdon-les-Bains. Cette dernière versera en outre des dépens aux recourants, qui ont tous agi par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

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