

VD_OMNI GE.2012.0078 vom 28. Februar 2013

VD Tribunal cantonal, 2013-02-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2012.0078

FR: VD_OMNI GE.2012.0078 du 28 février 2013

IT: VD_OMNI GE.2012.0078 del 28 febbraio 2013

Regeste

X. _____, Y. _____ c/Service des routes | Décision du Service des routes de mettre en sens unique un tronçon de route dont la chaussée, dans un tunnel que ladite route traverse, est trop étroite pour que la circulation y soit maintenue en bi-directionnel. Recours de la part d'exploitants agricoles que cette mesure va obliger, lorsqu'ils voudront se rendre à Aigle, à aller rejoindre la route cantonale à un carrefour où il est, selon eux, dangereux de s'intégrer dans le trafic avec un convoi agricole. Recours rejeté car, selon les normes VSS, la largeur de la chaussée est trop étroite pour que le trafic y soit maintenu en bi-directionnel, et ce même si, comme le suggèrent les recourants, la vitesse y était abaissée. Quant à l'argument des recourants concernant la sécurité lorsqu'ils attendent de s'intégrer dans le trafic avec un convoi agricole au carrefour précité, on relève que c'est uniquement lorsqu'un tracteur tire deux remorques que la situation présente un danger car, dans ce cas, la seconde remorque se trouve sur la voie de chemin de fer de l'AOMC (en effet, lorsque le tracteur tire une seule remorque, il y a suffisamment de place entre la ligne du "Cédez-le-passage" et la voie de chemin de fer). Il s'agit donc d'une situation qui, certes, peut se présenter, mais toutefois pas de manière si fréquente qu'elle remette en cause la mise en sens unique du tronçon de route concerné, justifiée par l'intérêt public à assurer la sécurité des usagers l'empruntant.

Erwägungen

E. 1

Est litigieuse la question de savoir si c'est à bon droit que le Service des routes a décidé de la mesure consistant en la mise en sens unique d'un des deux tronçons de route issus de la division en deux de la RC 705b (cf., pour la description des lieux, lettre A de la partie "Faits" ci-dessus), et d'y marquer une piste cyclable, et de la mesure, conséquente à la première, obligeant les usagers arrivant de la route "En Châlex" sur ce tronçon de tourner à droite.

E. 2

Il convient d'examiner en premier lieu la qualité pour recourir des 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) Dès lors que les recourants habitent au lieu-dit "En Châlex", ils sont concernés par la mesure incriminée. 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.

E. 3

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). b) L'art. 3 al. 4 LCR permet aux cantons et aux communes d'édicter d'autres limitations aux prescriptions que l'interdiction complète ou temporaire de circuler prévue à l'art. 3 al. 3 LCR, en stipulant ce qui suit: "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. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et la parcade 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". c) Dans les domaines énumérés ci-dessus, les cantons et les communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation (arrêts GE 2004.0177 du 13 juin 2005, 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, Code suisse de la circulation routière annoté [1996], ad art. 3 al. 4 LCR, chiffre 5.7 et réf. cit.). 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 de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions [LATC; RSV 700.11]; arrêts GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid. 2b et GE.2001.0090 du 15 juillet 2002 consid. 3). Compte tenu de l'impact que ces mesures peuvent avoir en termes d'aménagement du territoire, il appartient à l'autorité de procéder à une pesée des intérêts (cf. art. 3 de l'ordonnance du 22 juin 2000 sur l'aménagement du territoire [OAT; RS 700.1]) et d'examiner quelles possibilités et variantes entrent en ligne de compte (cf. art. 2 al. 1 let. b OAT). d) 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 (ATF 130 I 65 consid. 3.5.1 p. 69 ; 128 II 392 consid. 5.1 p. 297 et les arrêts cités).

E. 4

a) En l'espèce, dans sa réponse au recours, le Service des routes justifie la mise en sens unique du tronçon concerné en faisant valoir que cette mesure répond à deux exigences. Premièrement, celle d'assurer la sécurité des usagers empruntant ce tronçon. En effet, la largeur de la chaussée en question est, dans le passage sous-voie qu'elle traverse lorsqu'elle passe sous la RC 780a, inférieure aux exigences fixées par les normes VSS pour le croisement de deux véhicules. Deuxièmement, la mise en sens unique du tronçon concerné est justifiée par la nécessité de créer une piste cyclable entre Aigle et Ollon, afin de satisfaire aux mesures contenues dans le "Projet d'Agglomération du Chablais" pour améliorer la sécurité des cyclistes entre ces deux localités. Les recourants, quant à eux, font valoir qu'afin d'assurer la sécurité sur le tronçon concerné, il conviendrait plutôt d'y diminuer la vitesse maximale autorisée. Ils se plaignent que la mise en sens unique du tronçon les obligera, pour se rendre à Aigle avec un convoi agricole, à entrer sur la route cantonale à un débouché où la remorque se trouve sur la voie de chemin de fer de l'AOMC pendant le temps d'attente. Et ils proposent un autre itinéraire pour la piste cyclable, consistant à emprunter le chemin des Isles. b) Les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports, désignées sous le nom de normes VSS ou SN, correspondent à l'état actuel de la technique et aux conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme (voir arrêt AC.1992.0124 du 25 mai 1994 consid. 6a). Elles ne sont pas des règles de droit et elles ne lient pas le tribunal, mais elles servent de référence pour effectuer la pesée des intérêts requise par l'art. 3 al. 4 LCR (arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid. 3c) et elles peuvent être prises en considération comme un avis d'expert (AC.2008.0334 du 12 novembre 2009 consid. 3b et références citées). c) En l'occurrence, il ressort des calculs effectués par le Service des routes en application des normes VSS 640'105 et 640'201 que, dans un tunnel présentant une courbe telle qu'en l'espèce, une chaussée doit, pour que deux camions roulant à respectivement 30 km/h et 50 km/h puissent s'y croiser en toute sécurité, présenter une largeur d'au moins 7 m. 80. Or, ici, la route est de 7 mètres. Il apparaît dès lors que la largeur de la chaussée n'est pas suffisante pour que le trafic automobile y soit maintenu en bi-directionnel, même dans l'hypothèse où, comme le suggèrent les recourants, la vitesse y était abaissée. C'est par conséquent à juste titre que le Service des routes a décidé de mettre le tronçon de route en sens unique. S'agissant du grief invoqué par les recourants concernant leur sécurité lorsqu'ils doivent entrer sur la route cantonale au carrefour de Saint-Triphon avec un convoi agricole, on relève que c'est uniquement lorsqu'un tracteur tire deux remorques que la situation présente un danger vis-à-vis du train lorsque ledit convoi attend de s'insérer dans le trafic (en effet, lorsque le tracteur tire une seule remorque, il y a suffisamment de place entre la ligne du "Cédez-le-passage" et la voie de chemin de fer). Il s'agit donc d'une situation qui, certes, peut se présenter, mais toutefois pas de manière si fréquente (les recourants n'ont du reste pas donné d'indication quant à la fréquence avec laquelle ils empruntaient ce carrefour avec deux remorques) qu'elle remette en cause la mise en sens unique du tronçon de route concerné, justifiée par l'intérêt public à assurer la sécurité des usagers (dont, par ailleurs, les recourants) l'empruntant. d) Concernant la question du marquage de la piste cyclable sur le tronçon concerné, on relève ce qui suit: une des mesures ("MD10") contenue dans le plan intitulé "Projet d'Agglomération du Chablais" consiste à faire passer l'itinéraire de la piste cyclable planifiée entre Aigle et Ollon par le

"tronçon sud" de la RC 705b. Or, ce plan n'ayant pas encore été intégré dans le Plan directeur cantonal, il n'a aucune valeur contraignante (cf. AC.2012.0196 du 11 février 2013 consid. 5c). Au demeurant, toutefois, les recourants ne s'opposent à ce que la piste cyclable passe par le tronçon en question que pour motiver leur contestation de la mise en sens unique dudit tronçon. Ainsi, dès lors que, sur ce point-ci, leur recours doit être rejeté, il apparaît que la question du marquage de la piste cyclable ne constitue plus un point litigieux. Au surplus, on relèvera que puis que le tronçon en question doit être mis en sens unique, il apparaît justifié que le Service des routes profite de l'opportunité d'y marquer une piste cyclable.

E. 5

Il ressort de ce qui précède que le recours doit être rejeté aux frais de leurs auteurs et la décision attaquée, confirmée.

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