

# VD\_OMNI GE.2015.0136 vom 25. August 2017

VD Tribunal cantonal, 2017-08-25, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2015.0136](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2015.0136)

FR: VD\_OMNI GE.2015.0136 du 25 août 2017

IT: VD\_OMNI GE.2015.0136 del 25 agosto 2017

## Regeste

A. \_\_\_\_\_ et consorts /Municipalité de St-Sulpice, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR, POLICE | L'interdiction de stationner prévue sur une voie de desserte rectiligne sur plusieurs centaines de mètres, d'une largeur de six mètres avec un faible trafic est de nature à entraîner des dangers réels pour les piétons en favorisant les pointes de vitesse des véhicules. Les restrictions au stationnement doivent être accompagnées de mesures de modération du trafic, telles que la création de zones de rencontre, permettant de définir de manière précise les emplacements de stationnement admissibles et prévoyant des aménagements qui assurent la sécurité des piétons, prioritaires dans ce type de zone. Recours au TF de la commune rejeté par arrêt du 25 août 2017 (1C\_540/2016).

## Erwägungen

### E. 1

a) L'art. 3 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) donne aux cantons la souveraineté sur les routes, dans les limites du droit fédéral (al. 1). Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes, sous réserve de recours à une autorité cantonale (al. 2). La circulation des véhicules automobiles et des cycles peut être interdite complètement ou restreinte temporairement sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit (al. 3, 1<sup>ère</sup> phrase). b) L'art. 3 al. 4 LCR prévoit que d'autres limitations ou prescriptions que l'interdiction générale de circuler peuvent être édictées par les cantons lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, ou 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 parage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, l'autorité doit opter pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation (art. 107 al.

### E. 5

de l'ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière - OSR; RS 741.21). Ainsi, les cantons et les communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation, mais les décisions prises sur la base de l'art. 3 al. 4 LCR doivent respecter le principe de la proportionnalité (arrêts GE.2005.0144 du 12 juin 2006 consid. 3 et GE.2004.0177 du 13 juin 2005 consid. 5 et les réf. citées). Les mesures doivent être fondées sur des motifs objectifs sérieux et raisonnablement justifiées par la situation à régler (voir A. Bussy & B. Rusconi, Code suisse de la circulation routière, Lausanne 1996, commentaire ad art. 3 ch. 4.4.1). c) 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 vaudoise du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions [LATC; RSV 700.11] et arrêt GE.2001.0090 du 15 juillet 2002 consid. 3). d) Les impératifs posés par la sécurité des piétons font naturellement partie des motifs justifiant des mesures de signalisation routière; ils font l'objet de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704). Le Conseil fédéral relevait dans son message que plus d'un tiers de la population se déplaçait exclusivement à pied et que "la forte proportion de piétons, en particulier d'enfants et de personnes âgées, tués ou blessés dans des accidents de la circulation nécessitait d'urgence et partout une protection accrue" (Message concernant une loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 26 septembre 1983, FF 1983 IV p. 4). C'est ainsi que les réseaux de chemins pour piétons doivent permettre à ceux-ci de se déplacer sans danger entre leur quartier d'habitation et leur lieu de travail, sur les chemins de l'école ainsi que vers les principaux services publics. Comme il n'est pratiquement pas possible d'aménager un réseau de chemins complètement séparé de la circulation routière, celui-ci peut notamment prendre la forme de rues résidentielles, remplacées par les zones de rencontre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002 (FF 1983 IV p. 8). Les exigences du droit fédéral en matière de sécurité des piétons répondent à un intérêt de niveau constitutionnel (art. 88 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 - Cst.; RS 101) et les mesures nécessaires de sécurité doivent être mises en œuvre partout où les dangers existent par une signalisation appropriée et/ou par des aménagements adéquats de modération du trafic permettant d'assurer le respect effectif des limitations de vitesse (FF 1983 IV p. 4). L'application de la LCPR nécessite encore l'adoption d'une législation cantonale d'exécution pour fixer notamment les effets juridiques des plans des réseaux de chemins et régler la procédure d'établissement de ces plans (art. 4 al. 2 LCPR). Le canton de Vaud n'a pas encore adopté une législation d'exécution mais les principes matériels de la LCPR doivent être pris en considération pour déterminer si des mesures de sécurité suffisantes sont prises ou prévues à l'endroit des cheminements piétonniers régulièrement utilisés par les enfants pour se rendre à l'école ou le long de ceux qui relient les commerces, services publics et habitations aux arrêts de transports publics ( Jomini , Commentaire LAT art. 19 N. 25; voir aussi arrêt AC.2008.0073 du 31 octobre 2008 consid. 3b). 2. a) Le chemin \*\*\*\*\* présente les caractéristiques d'une route de desserte. La norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS 640 045, désignée "Projet, bases; types de routes: routes de desserte", distingue trois types de routes de desserte, à savoir les routes de desserte de quartier, les routes d'accès et les chemins d'accès, qui présentent les caractéristiques suivantes: Nombre maximum de logements desservis Trafic horaire déterminant (THD) maximum Route de desserte de quartier 300 150 Route d'accès 150 100 Chemin d'accès 30 50 Selon les comptages produits par Police Ouest lausannoise, le trafic total sur le chemin \*\*\*\*\* pendant une période de sept jours (du 3 au 9 décembre 2015) s'élève à 1'223 véhicules, ce qui représente un trafic journalier moyen (TJM) de 175 véhicules par jour. Selon la norme VSS 640 016a désignée "trafic déterminant", le trafic horaire déterminant (THD) est évalué en pourcentage du trafic journalier moyen (TJM). Pour le trafic pendulaire et le trafic local, qui représente l'essentiel du trafic sur les routes de desserte, la valeur moyenne retenue par la norme pour le THD est de 10 % TJM

(voir tableau 1 de la norme VSS 640 016a). La jurisprudence a retenu la valeur de 10 % du TJM pour le calcul du trafic horaire déterminant (voir arrêt AC.2013.0251 du 30 mars 2015 consid. 2b, et AC.2008.0311 du 31 mars 2010 consid. 3b). Il en résulte que le THD sur le chemin \*\*\*\*\* peut être estimé à 18 véhicules par heure, ce qui correspond à la catégorie des chemins d'accès. Le dossier ne comporte pas de données sur le nombre précis de logements desservis par le chemin \*\*\*\*\*. Toutefois, si on se réfère au plan produit par la municipalité à l'échelle 1:1'000, qui permet de déterminer le nombre de bâtiments desservis par cet accès, on constate que le nombre de logements devrait être légèrement supérieur à 30. Ainsi, le chemin \*\*\*\*\* présente les caractéristiques du chemin d'accès en ce qui concerne le THD et celles d'une route d'accès en ce qui concerne le nombre de logements desservis et la longueur de la voie (la longueur du chemin d'accès ne devrait pas dépasser 80 mètres).

b) La norme VSS 640 045, prévoit que les routes de desserte doivent répondre aux principes de techniques de circulation suivants : "(...) Le tracé des routes de desserte n'est établi qu'en fonction des caractéristiques géométriques des véhicules. Pour cela on évitera de longs tronçons presque rectilignes, susceptibles d'inciter à rouler à des vitesses élevées. (...) Les routes de desserte sont ouvertes à tous les usagers. Elles servent aussi d'espace convivial, de loisirs et de jeux. (...) " Aussi, en ce qui concerne les exigences relatives à l'urbanisation et la technique de l'environnement, la norme précise que l'aménagement de la route doit être conçu pour de faibles vitesses et doit permettre de bien intégrer la route dans le tissu urbain. Il est encore précisé ceci: "Les caractéristiques du principe du profil en travers, ainsi que les conditions de visibilité, qui déterminent l'image visuelle de la route, doivent agir comme des modérateurs de vitesse. Pour cela, il est souvent utile de briser la régularité et l'uniformité dans le sens longitudinal et de diversifier les abords de la route. L'aménagement doit montrer que les usagers motorisés et les usagers non motorisés sont mis sur le même pied. Cela revient à valoriser des objectifs non liés à la circulation (rencontres, loisirs, jeux)." Pour le type de desserte qualifié de chemin d'accès, la norme VSS 640 045 prévoit que ce type de route est en quelque sorte un chemin piétonnier, prévu pour être occasionnellement parcouru par des véhicules à moteur, et donc que la superstructure est dimensionnée en conséquence. Pour les rares cas de croisement/dépassement entre des véhicules à moteur, on peut utiliser les accotements et les autres espaces libres (norme VSS 640 045 p. 3 in fine ). Pour la catégorie spéciale de la route d'accès, la norme recommande, en plus des mesures de modération du trafic, un aménagement urbain tel que les rues résidentielles ou zones de rencontre. La norme VSS 640 045 précise que l'instauration du signal "zone de rencontre" , qui accorde la priorité aux piétons, peut s'avérer une solution adéquate pour l'aménagement de routes d'accès (norme VSS 640 045 p. 3). Selon l'art. 22b OSR, le signal "zone de rencontre" (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation; ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules (al. 1). La vitesse maximale est fixée à 20 km/h (al. 2). Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques; les règles régissant le parcage s'appliquent au stationnement des cycles (al. 3). Il est vrai que les normes VSS concernant les types de routes traitent des quartiers nouveaux où il s'agit d'éviter la création de situations dangereuses, et elles n'abordent pas les situations existantes (arrêt AC.1995.0050 du 8 août 1996); elles servent toutefois de référence pour effectuer la pesée des intérêts requise par l'art. 3 al. 4 LCR, et correspondent à l'état actuel de la technique et aux conceptions généralement admises en matière d'aménagement routier et d'urbanisme. Leur

portée est comparable à celle d'un avis d'expert (arrêt AC.2001.0099 du 18 avril 2002). c) En l'espèce, la suppression du stationnement sur le chemin \*\*\*\*\* a pour effet de créer un long tronçon rectiligne sans aucun obstacle d'une longueur de 380 m environ sur 6 m de large. Le profil et la géométrie d'une telle configuration va directement à l'encontre des recommandations de la norme VSS 640 045 pour les routes de desserte et provoque un danger accru pour les piétons. Une telle mesure apparaît contraire aux impératifs de sécurité des piétons tels qu'ils résultent des exigences de la LCPR. L'interdiction de stationnement a pour effet de créer une voie droite sur un long tronçon sans obstacle, qui incite à la vitesse et provoque un danger concret et important pour les piétons, en particulier pour les enfants sur le chemin de l'école. d) La jurisprudence du tribunal a déjà précisé que la suppression du stationnement sur une route d'accès, qui avait pour effet de créer une route rectiligne de 5 m de large sur une longueur de plus de 120 m, n'était pas conforme aux principes d'aménagement des voies de desserte en créant exactement la situation de danger que la norme VSS 640 045 tend à éviter (arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid. 4c). Dans cette affaire, le tribunal avait admis le principe d'une interdiction de stationner pour le motif que la géométrie et la configuration de la voie ne permettaient pas le croisement d'une voiture stationnée et d'un véhicule lourd de 2.50 m de large, comme les véhicules du service du feu. Il a toutefois lié l'interdiction de stationnement à des mesures d'accompagnement de modération du trafic simultanées comme la pose de milieu urbain ou la création d'une zone de rencontre, permettant d'éviter les vitesses excessives que pouvait provoquer l'interdiction de stationnement par la création d'un profil rectiligne d'une longueur supérieure à 100 m (arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010 consid. 4). e) La situation du chemin \*\*\*\*\* est différente en ce sens que la largeur de la voie publique est de 6 m et permet aisément le croisement d'un véhicule stationné et d'un véhicule lourd par l'empiétement sur la bande marquée par un pavage d'une hauteur de 2 cm. Ainsi, aucun motif technique lié aux exigences de croisement des véhicules n'impose la suppression du stationnement sur le chemin \*\*\*\*\*. La norme VSS 640 291a désignée " Stationnement Disposition et géométrie des installations de stationnement" définit en particulier la géométrie des cases de stationnement longitudinales (lettre D ch. 11). Selon cette norme, une chaussée large de 5 m permet, dans des cas exceptionnels, de disposer de cases de stationnement longitudinales pour autant que ses côtés ne soient pas des parois. S'agissant de la largeur de la case de stationnement, la norme prévoit une largeur de 1.90 m à laquelle il convient d'ajouter 30 cm pour la surface de débord lorsque la place longe une paroi, soit une largeur totale de 2.20 m. Par ailleurs, selon la norme VSS 640 201, " Profil géométrique type - Dimensions de base et gabarit des usagers de la route" , la largeur minimale pour le passage de camions est de 3.10 m. Cette largeur découle de l'addition de la largeur d'un camion de 2.50 m et des deux marges de sécurité de 30 cm. En l'espèce, le plan de situation à l'échelle 1:1'000 produit par la municipalité montre que les limites du domaine public dans lequel s'inscrit le chemin \*\*\*\*\* présente une largeur de 6 m sur toute sa longueur. Compte tenu du fait que la largeur minimale d'une place de parc longeant une haie, une clôture ou un mur est de 2.20 m, la largeur disponible varie entre 4.70 m et 4.80 m, ce qui est largement suffisant pour permettre le croisement d'un camion d'une largeur de 2.50 m, notamment les véhicules du service du feu, les bus des transports publics ou les camions de ramassage des ordures. f) Il n'en demeure pas moins que l'organisation du stationnement et l'aménagement du chemin \*\*\*\*\* doivent faire l'objet d'une étude soignée pour éviter les situations de danger dont a fait état l'un des habitants du chemin \*\*\*\*\* dans le message email adressé à la commune en date du 1 er décembre 2014. Mais la solution visant à interdire le

stationnement sur toute la longueur du chemin aggrave clairement les dangers pour les piétons et particulièrement pour les enfants en bas âge. Il apparaît que la solution la mieux adapt. consiste en la création d'une zone de rencontre définissant de manière précise les stationnements possibles sur le chemin \*\*\*\*\* et prévoyant les aménagements qui assurent la sécurité des piétons sur cette voie, en particulier celle des enfants, et permettant ainsi d'améliorer la qualité de vie dans le quartier en bénéficiant d'un espace public adapté à l'importance du trafic et aux fonctions dévolues aux routes d'accès et aux chemins d'accès selon la norme VSS 640 045. En l'état, la mesure d'interdiction de stationnement ne peut en aucune manière être admise telle qu'elle a été proposée par la municipalité en raison des dangers qu'elle crée pour les piétons utilisant cette voie. 3. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et la décision attaquée annulée. Compte tenu du fait que l'autorité de surveillance en matière de signalisation routière n'a pas rendu la municipalité attentive aux dangers que pouvait représenter une telle mesure de signalisation, il convient de laisser les frais de justice à la charge de l'Etat. Il n'y a en outre pas lieu d'allouer de dépens.

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