

## **VD\_OMNI GE.2015.0236 vom 20. Dezember 2016**

VD Tribunal cantonal, 2016-12-20, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2015.0236](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2015.0236)

FR: VD\_OMNI GE.2015.0236 du 20 décembre 2016

IT: VD\_OMNI GE.2015.0236 del 20 dicembre 2016

### **Regeste**

A. \_\_\_\_\_/Municipalité de Vevey, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR | Recours formé par un riverain contre une décision de la Municipalité (au bénéfice d'une délégation de compétence en la matière) modifiant des prescriptions de circulation routière sur un tronçon restreint à la circulation dans un sens. Il semble douteux que le recourant puisse se prévaloir d'un intérêt digne de protection en lien avec la modification des signaux "Cédez le passage" sur le tronçon concerné pour le seul motif qu'il l'emprunte régulièrement en tant qu'usager des transports publics ou encore en tant que cycliste, la perte de temps en résultant n'étant que de minime importance; quant au risque pour la sécurité des usagers évoqué, il n'est pas de nature à remettre en cause le bien-fondé de cette modification - laquelle a pour finalité de clarifier la situation, en conformité avec les principes applicables aux voies restreintes à la circulation (consid. 3). On peut également douter que l'intéressé puisse se prévaloir d'un intérêt digne de protection en lien avec l'ouverture aux taxis de la voie réservée aux bus sur ce même tronçon, faute d'incidence déterminante d'une telle mesure sur la densité du trafic ou la sécurité des usagers; le fait qu'il a dans un premier temps été renoncé à cette mesure pour des motifs relevant de considérations générales n'apparaît pas déterminant, la décision litigieuse se fondant sur une évolution du trafic réalisée ultérieurement (consid. 4). Rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité et confirmation de la décision attaquée.

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

a) Selon l'art. 3 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), 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; les courses effectuées pour le service de la Confédération sont toutefois autorisées (al. 3). 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 le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire (al. 4). Aux termes de l'art. 104 al. 2 de l'ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la circulation routière (OSR; RS 741.21), les cantons peuvent

déléguer aux communes les tâches concernant la signalisation mais ils sont tenus d'exercer une surveillance. Il résulte en outre de l'art. 105 al. 1 OSR que l'autorité exerce la surveillance en matière de signalisation routière; elle contrôle également notamment les signaux placés par des communes en vertu de l'art. 104 al. 2. b) Au niveau cantonal, l'art. 4 al. 2 de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR; RSV 741.01) prévoit dans ce cadre que le département en charge des routes peut déléguer sa compétence en matière de signalisation routière aux municipalités pour la signalisation à l'intérieur des localités, le cas échéant en limitant cette délégation à certaines catégories de signaux ou de marques et à certains tronçons de route. Selon l'art. 22 du règlement d'application de la LVCR, du 2 novembre 1977 (RLVCR; RSV 741.01.1), une telle délégation suppose une demande dans ce sens de la municipalité (al. 1); le département fixe les conditions auxquelles elle est accordée (al. 2). Les municipalités au bénéfice d'une délégation de compétence adressent leurs décisions réglant ou restreignant la circulation dans une localité au département, qui les fait publier dans la FAO (cf. art. 2 al. 1 et al. 2 let. b du règlement vaudois du 7 février 1979 sur la signalisation routière - RVSR; RSV 741.01.2). c) En l'espèce, la DGMR a confirmé lors de l'audience du 20 juin 2016 que la commune de Vevey était au bénéfice d'une délégation de compétence en matière de signalisation routière en localité (à l'exception des limitations de vitesse, des mesures de signalisation cantonale directionnelle et des signaux d'entrée de localités). Elle a précisé que les projets communaux étaient ensuite validés, le cas échéant corrigés, par l'autorité cantonale (dans le cadre de son devoir de surveillance; cf. art. 104 al. 2 et 105 al. 1 OSR); dans le cas d'espèce, la suppression du signal « Cédez le passage » au niveau de l'intersection entre l'avenue Paul-Cérésole et la rue de Lausanne avait ainsi été proposée à l'autorité communale, respectivement décidée d'entente avec cette dernière, afin de rétablir une situation conforme au droit (cf. let. D supra ). Cela étant, les prescriptions de circulation litigieuses portent d'une part sur l'ajout respectivement la suppression de signaux " Cédez le passage " sur le tronçon concerné, et d'autre part sur l'autorisation pour les taxis d'user de la voie réservée aux bus dans le sens Ouest-Est sur ce même tronçon. Il convient de relever d'emblée que, contrairement à ce que peut laisser penser la teneur de la décision attaquée telle que publiée dans la FAO (cf. let. B supra ), la modification des signaux " Cédez le passage " n'est pas directement liée à l'ouverture à la circulation des taxis dans le sens Ouest-Est, qu'il s'agit bien plutôt de corriger une erreur commise lors du changement de sens unique en juillet 2013 et qu'il aurait dans tous les cas fallu rétablir une situation conforme au droit sur ce point, comme l'ont expressément précisé le responsable de la cellule Signalisation routière de l'ASR et la DGMR notamment à l'occasion de l'audience du 20 juin 2016 (cf. let. D supra ); les questions respectives de la modification de la signalisation concernée et de l'ouverture à la circulation des taxis dans le sens Ouest-Est sont ainsi indépendantes et doivent être examinées distinctement.

## **E. 2**

Dans ce cadre, se pose en premier lieu la question de la recevabilité du recours, singulièrement de la qualité pour recourir du recourant - laquelle est contestée par la municipalité intimée. a) Selon l'art. 75 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), a qualité pour former recours toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (let. a), respectivement toute autre personne ou autorité qu'une loi autorise à recourir (let. b). Cette

disposition a remplacé, le 1<sup>er</sup> 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 similaire - sous réserve de la condition selon laquelle le recourant doit avoir pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou avoir été privé de la possibilité de le faire, qui avait déjà été introduite par la jurisprudence cantonale pour les recours en matière de plan d'affectation et s'applique désormais de manière générale (cf. arrêt AC.2014.0111 du 29 mai 2015 consid. 2a et les références). La qualité pour recourir des particuliers est ainsi 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. S'agissant de la notion d'intérêt digne de protection, la jurisprudence cantonale a interprété l'art. 37 LJPA en se référant à la jurisprudence du Tribunal fédéral, lequel a au demeurant eu l'occasion de constater que l'art. 37 LJPA reprenait les critères retenus à l'art. 103 let. a de l'ancienne loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 (OJ), respectivement à l'art. 89 de la loi fédérale du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral (LTF; RS 173.110), et que la juridiction cantonale l'interprétait conformément à sa jurisprudence rendue en application de ces dispositions (TF, arrêts 1C\_133/2007 du 27 novembre 2007 consid. 4.1, qui se réfère à RDAF 2001 I 487 consid. 2, et 1C\_260/2007 du 7 décembre 2007 consid. 2.2; arrêt GE.2010.0012 du 23 mai 2012 consid. 4a); il en va de même de la jurisprudence rendue en application du nouvel art. 75 LPA-VD (cf. TF, arrêts 1C\_198/2015 du 1<sup>er</sup> février 2016 consid. 4.1 et 1C\_320/2010 du 9 février 2011 consid. 2.3; arrêt AC.2016.0091 du 6 octobre 2016 consid. 1a et les références). Selon la jurisprudence, l'intérêt digne de protection consiste dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait à la partie recourante en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée lui occasionnerait. Il implique que le recourant soit touché de manière directe, concrète et dans une mesure et avec une intensité plus grandes que la généralité des administrés, de manière à exclure l'action populaire (cf. ATF 139 II 499 consid. 2.2; 137 II 30 consid. 2.2.3). L'intérêt invoqué, qui peut être un intérêt de fait, doit se trouver dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération avec l'objet de la contestation (ATF 137 II 40 consid. 2.3 p. 43 et les références; arrêt AC.2016.0091 précité, consid. 1a).

b) En matière de signalisation, la qualité pour recourir est reconnue aux riverains (qu'ils soient propriétaires ou locataires) ainsi qu'à toute personne qui utilise plus ou moins régulièrement la route concernée (tels que résidents des environs ou encore pendulaires), dans la mesure où ils subissent des inconvénients sensibles en lien avec la restriction contestée; en revanche, l'intérêt n'est pas jugé suffisant lorsque le trajet n'est effectué que de manière occasionnelle (cf. Basler Kommentar / Strassenverkehrsgesetz [BSK SVG], Bâle 2014 - Belser, Art. 3 N 90, qui se réfère notamment à ATF 136 II 539 consid. 1.1 et à TF, arrêt 1A.73/2004 consid. 2.2; au niveau cantonal, cf. en dernier lieu arrêt GE.2012.0137 du 8 janvier 2014 consid. 1b et les références à la Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération [JAAC] - la matière relevant antérieurement de la compétence du Conseil fédéral). La qualité pour recourir a ainsi été reconnue à l'association des habitants d'un quartier contre l'aménagement d'un giratoire sur un carrefour que les membres de l'association utilisaient régulièrement (JAAC 53.42, consid. 2 p. 303; cf. ég. ATF 136 II 539 consid. 1.1, admettant la qualité d'une sous-section du Touring Club Suisse pour contester l'instauration d'une zone 30 sur une route de grand transit). 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, respectivement qu'elle utilise régulièrement la route concernée, ne

lui confère toutefois pas sans autre le droit de recourir; encore doit-elle pouvoir se prévaloir d'un intérêt de fait ou de droit à l'annulation de la restriction en cause (cf. Bussy et al. , Code suisse de la circulation routière commenté, 4<sup>ème</sup> éd., Bâle 2015, n. 7.1.2b ad art. 3 LCR, qui rappelle que " comme il faut subir un dommage particulier touchant de façon particulière, l'usage régulier d'une route ne suffit pas; il faut rendre vraisemblable une atteinte claire " et que " la qualité pour agir n'est donnée que si l'on est spécialement touché de façon sensible "). Tel peut notamment être 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 encore si une augmentation des immissions est à craindre (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 ( ibid. , consid. 1d p. 197-198; cf. arrêts GE.2010.0012 du 23 mai 2012 consid. 4b/aa et GE.2011.0039 du 13 janvier 2012 consid. 2b). Devant la cour de céans, la qualité pour recourir de personnes exerçant une activité commerciale (ou habitant) dans une rue concernée (directement ou indirectement) par des mesures de signalisation a ainsi notamment été admise au motif que ces mesures étaient susceptibles d'avoir des effets directs sur leur activité économique (arrêt GE.2013.0222 du 20 janvier 2015 consid. 1b, s'agissant de la mise à sens unique d'un axe routier et de la suppression de places de stationnement) ou encore qu'il en résulterait une augmentation du trafic et du bruit (arrêt GE.2011.0039 précité, consid. 2c; cf. ég. consid. 2b, précisant que, d'une façon générale, les riverains de la route qui subiraient une nouvelle charge de trafic plus importante en raison de la signalisation litigieuse peuvent à ce titre se prévaloir d'un intérêt digne de protection). Dans un arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010, il a en outre été retenu que des particuliers domiciliés le long d'un chemin qu'ils utilisaient à la fois comme accès pour les véhicules à leur propriété et comme accès piétonnier étaient à ce titre " directement touchés par une mesure de signalisation qui pourrait avoir une aggravation sur la sécurité des piétons " (consid. 1c).

### **E. 3**

S'agissant en premier lieu de la modification des signaux " Cédez le passage ", la décision attaquée prévoit le " déclassement de la rue de Lausanne à son débouché sur la place Ronjat par le signal OSR 3.02 « Cédez le passage » " ainsi que l' " abrogation du signal OSR 3.02 « Cédez le passage » au débouché de l'avenue Paul-Cérésole sur la rue de Lausanne " (cf. le plan reproduit sous let. B supra ). Il convient de relever d'emblée que cette modification de la signalisation dans le sens Ouest-Est concernera principalement les bus (et, le cas échéant, les taxis), dès lors que, pour le reste, le tronçon en cause est restreint à la circulation dans ce sens. a) A l'occasion de l'audience du 20 juin 2016, le recourant a soutenu dans ce cadre qu'il était " touché par cette mesure en tant qu'usager habituel des transports publics " (cf. let. D supra ). Indépendamment même de la question de savoir si, d'une façon générale, un usager habituel des transports publics peut à ce titre se voir reconnaître un intérêt digne de protection au sens de l'art. 75 let. a LPA-VD en lien avec une prescription de circulation, ce qui supposerait qu'il soit réputé touché de manière directe, concrète et dans une mesure et avec une intensité plus grandes que la généralité des administrés (cf. consid. 2a supra ) - et

semble a priori douteux -, il s'impose de constater qu'en l'occurrence, le recourant ne peut se prévaloir d'aucun inconvénient sensible du chef de la modification de la signalisation concernée. La seule perte de temps qui pourrait en résulter ne serait que de minime importance et ne saurait à l'évidence suffire à lui reconnaître la qualité pour recourir (cf. à cet égard Schaffhauser, Instanzenzug und Beschwerdelegitimation bei Verkehrsanordnungen nach Art. 3 SVG, in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht, Saint-Gall, Vol. 61 [2009], N 94 p. 538, qui se réfère notamment à TF, arrêt 1A.73/2004 du 6 juillet 2004 consid. 2.3 - qualifiant d'insignifiant un gain de temps estimé à 23 secondes par trajet - ainsi qu'à la jurisprudence zurichoise; cf. ég. Bussy et al., op. cit., n. 7.1.2b ad art. 3 LCR et la référence à ZBl 2005 597 ss). La DGMR a au demeurant précisé dans son écriture du 7 juillet 2016 que, dans le sens Est-Ouest, les bus ne seraient pas impactés par la suppression du signal " Cédez le passage " au niveau de l'intersection entre l'avenue Paul-Cérésole et la rue de Lausanne, dès lors qu'ils bénéficiaient d'une voie réservée à leur usage (cf. let. D supra et le plan produit par la DGMR dans ce cadre) - c'est dire que les inconvénients qui pourraient résulter de la modification de la signalisation litigieuse doivent être fortement relativisés. Il en va manifestement de même, mutatis mutandis, des conséquences de cette modification pour le recourant en tant qu'il " circule régulièrement en vélo entre son lieu de domicile et son Etude " (comme il l'a indiqué à l'occasion de l'audience; cf. let. D supra); la seule perte de temps qui pourrait en résulter, a priori de l'ordre de quelques secondes ou dizaines de secondes tout au plus, ne constitue pas un inconvénient suffisamment important pour qu'il puisse se prévaloir de ce chef d'un intérêt digne de protection justifiant que la qualité pour recourir lui soit reconnue - l'intéressé ne le soutient du reste pas, à tout le moins pas expressément. b) A l'occasion de l'audience du 20 juin 2016 et dans ses différentes écritures, le recourant a en outre fait valoir que l'ajout respectivement la suppression prévus des signaux " Cédez le passage " sur le tronçon concerné entraîneraient un risque pour la sécurité des usagers (notamment des piétons) en lien avec la " confusion " et l' " incertitude " s'agissant de la question de la priorité des transports publics. En tant que l'intéressé serait ainsi réputé directement touché par une mesure de signalisation pouvant entraîner une aggravation du risque pour la sécurité des usagers (notamment des piétons), un tel grief pourrait être de nature à justifier que la qualité pour recourir soit reconnue au recourant (cf. consid. 2b supra et la référence à l'arrêt GE.2009.0056 du 27 janvier 2010). Encore faudrait-il toutefois que l'existence du risque évoqué apparaisse vraisemblable; or, on peut sérieusement douter que tel soit le cas en l'espèce. La modification de la signalisation litigieuse n'a en tant que telle aucune incidence sur le sens de la circulation, le nombre de véhicules empruntant le tronçon concerné (dans un sens ou dans l'autre) ou encore la vitesse de ces véhicules; dans cette mesure, on peine à voir en quoi la situation des piétons serait péjorée par la prétendue incertitude s'agissant de la question de la priorité des transports publics évoquée. A cela s'ajoute que la DGMR a indiqué dans son écriture du 7 juillet 2016 que la suppression du signal " Cédez le passage " au niveau de l'intersection entre l'avenue Paul-Cérésole et la rue de Lausanne était nécessaire afin de résoudre la contradiction existant entre le marquage au sol de la route et la signalisation actuelle (cf. let. D supra); la cellule " Signalisation " de l'ASR a pour sa part exposé dans sa proposition à la municipalité du mois d'octobre 2015, en lien avec l'ajout du signal " Cédez le passage " au niveau du carrefour situé à la place Ronjat, qu'il s'agissait de " clarifier la priorité " " afin d'améliorer la compréhension des utilisateurs " (cf. let. B supra). A l'évidence, le fait de résoudre une contradiction existante respectivement de clarifier une situation ambiguë est de nature à réduire le risque auquel se réfère le recourant plutôt qu'à l'aggraver, ce d'autant plus que la

DGMR et la cellule " Signalisation " de l'ASR ont exposé de façon convaincante qu'en tant que le tronçon concerné était restreint à la circulation, il était normal qu'il ne soit pas prioritaire. Le tribunal ne voit pas dans ce cadre pour quel motif les prescriptions litigieuses ne pourraient pas se fonder sur l'art. 18 al. 2 OSR - dont il résulte en substance que lorsque, dans une intersection, l'accès à une route est supprimé par le signal " Interdiction générale de circuler dans les deux sens " mais qu'une sortie est néanmoins possible dans une mesure restreinte (p. ex. pour les riverains), la priorité des véhicules sortants sera annulée par les signaux " Stop " ou " Cédez le passage " -, respectivement en quoi l'application de cette disposition (le cas échéant par analogie) serait disproportionnée dans les circonstances du cas d'espèce, comme l'affirme le recourant (au demeurant de façon peu étayée). Dans ces conditions, le tribunal considère que même à admettre, par hypothèse, que le recourant puisse se prévaloir d'un intérêt digne de protection en lien avec le risque pour la sécurité des usagers évoqué, son grief sur ce point n'est dans tous les cas pas de nature à remettre en cause le bien-fondé de la modification des signaux " Cédez-le-passage " litigieuse - laquelle a bien plutôt pour finalité de clarifier la situation, en conformité avec les principes applicables aux voies restreintes à la circulation. A l'évidence, le seul fait que la DGMR n'ait pas formulé d'objection en lien avec la situation telle qu'elle prévaut actuellement lors de l'inversion des sens de la circulation ne saurait suffire à justifier qu'il soit renoncé à une telle mesure de clarification et de mise en conformité. c) En définitive, il apparaît qu'en tant que le recourant conteste les prescriptions de circulation relatives à la modification des signaux " Cédez-le-passage ", le recours doit être rejeté dans la mesure où il est recevable.

#### **E. 4**

Le recourant conteste également l'ouverture aux taxis des voies réservées au bus dans le sens Ouest-Est sur le tronçon concerné. Dans son recours, il évoque à cet égard une " grave mise en danger " des usagers, en particulier des piétons - lesquels sont habitués à ce que seuls des bus et des cyclistes circulent dans ce sens. Il précise dans sa réplique du 25 avril 2016 qu'il est lui-même un usager quotidien de ce tronçon, en tant que piéton et cycliste, et que la prescription en cause diminuerait tant sa sécurité que celle des autres usagers, qui peuvent être ses clients; il estime que l'autorité intimée n'a pas procédé à une pesée consciencieuse des intérêts en présence. Il soutient encore dans sa dernière écriture du 18 août 2016 que la position mentionnée dans le procès-verbal de la séance de la municipalité du 13 décembre 2012 semble être la seule raisonnable, respectivement que l'on ignore en particulier " quelle est l'évaluation qui a abouti à prendre une mesure qui paraît aussi aberrante, et sur un aussi long tronçon ". a) L'autorité intimée remet en cause la qualité pour recourir du recourant également sur ce point; elle relève notamment que des mesures similaires ont été mises en place " sans aucune démarche ou publication " sur le territoire des communes de La Tour-de-Peilz et de Montreux - laissant ainsi entendre qu'il ne s'agirait pas d'une décision sujette à recours. Le recourant se prévaut pour sa part de la jurisprudence en la matière, en particulier des arrêts GE.2011.0039 et GE.2013.0222 précités (cf. consid. 2b supra ). Si l'on ne voit manifestement pas en quoi l'ouverture aux taxis de la voie réservée aux bus sur le tronçon en cause serait susceptible d'avoir des effets directs sur l'activité économique du recourant - de sorte que la situation n'est pas comparable à celle prévalant dans l'arrêt GE.2013.0222 précité (cf. consid. 2b supra ) -, il n'en demeure pas moins qu'il en résulterait de facto une augmentation du trafic. La question de savoir si et dans quelle mesure le recourant peut de ce chef se prévaloir d'un intérêt digne de protection à l'annulation de la décision attaquée sur ce point, indépendamment de toute autre considération quant à l'importance de cette augmentation du trafic ou encore quant à son

impact sur la sécurité des usagers, peut demeurer indéterminée dès lors que, à supposer que tel soit le cas, le recours doit dans tous les cas être rejeté sur le fond, comme on le verra ci-après. b) Il convient de relever d'emblée que la mesure litigieuse n'est pas de nature à avoir une incidence significative sur la densité du trafic dans le sens Ouest-Est du tronçon concerné, compte tenu du nombre relativement restreint de taxis concernés; c'est le lieu de rappeler qu'ont été délivrées 30 concessions de taxi A et 49 concessions de taxi B pour l'ensemble des communes réunies dans l'ASR, selon les indications de l'autorité intimée (cf. let. D supra ). Le recourant, qui évoque lui-même une " circulation sporadique et intempestive de taxis " - admettant ainsi le caractère irrégulier des passages de ces derniers -, ne se plaint au demeurant pas de l'augmentation du trafic en tant que telle. S'agissant du risque évoqué pour la sécurité des usagers (notamment des piétons), il apparaît d'emblée que le tronçon concerné est ouvert à tous les véhicules dans le sens Est-Ouest et qu'il appartient ainsi dans tous les cas aux piétons de faire preuve de l'attention requise. Cela étant, dans le sens Ouest-Est, les piétons doivent d'ores et déjà être attentifs lorsqu'ils traversent la rue non seulement aux bus (dont le recourant relève que la survenance est " beaucoup plus visible [...] que celle du véhicule que constitue un taxi "), mais également aux cyclistes (à propos desquels cet argument de l'intéressé perd à l'évidence toute pertinence); dans cette mesure, on ne voit pas en quoi le fait que la voie soit également ouverte aux taxis aurait une incidence déterminante sur leur sécurité, quoi qu'en dise le recourant. c) Pour le reste, il résulte des pièces versées au dossier que l'autorité intimée a renoncé à autoriser les taxis à user de la voie réservée aux bus dans le sens Ouest-Est sur le tronçon concerné lors de l'inversion des sens de circulation; dans le procès-verbal de sa séance du 13 décembre 2012 auquel le recourant se réfère, elle relève à cet égard que " de manière générale, il est préférable de limiter le nombre de véhicules autorisés à circuler sur le tronçon fermé pour favoriser au maximum les piétons et pour simplifier la compréhension du secteur pour tous les usagers " (cf. let. D supra ). Aux termes de l'art. 107 al. 5, 1<sup>ère</sup> phrase, OSR, s'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on optera pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation. Cette disposition consacre le principe de la proportionnalité: les mesures de limitation ou de prescription ne sont licites que si elles sont propres à atteindre le but d'intérêt public recherché en restreignant le moins possible la circulation (cf. arrêts GE.2015.0136 du 19 octobre 2016 consid. 1b et GE.2016.0051 du 14 septembre 2016 consid. 3 et les références, qui rappellent que l'art. 3 al. 4 LCR requiert une pesée des intérêts et que les cantons et communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation dans ce cadre; Bussy et al. , op. cit. , n° 5.7 ad art. 3 LCR). Selon l'art. 107 al. 5, 2<sup>ème</sup> phrase, OSR, 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. En l'occurrence, il a dans un premier temps été décidé de ne pas autoriser les taxis à user de la voie réservée aux bus sur le tronçon concerné pour des motifs relevant de considérations générales. Il a par la suite été procédé à une évaluation de l'évolution du trafic, dont il résulte que le trafic journalier moyen a en substance été divisé par deux à la suite de l'inversion des sens de circulation (soit 4140 passages selon comptages effectués au mois de septembre 2013 en lieu et place des 8200 passages selon comptages effectués au mois de juin 2009); c'est en se référant à cette évaluation que l'ASR et, à sa suite, l'autorité intimée ont estimé qu'il se justifiait désormais de répondre favorablement à la demande visant à permettre la circulation des taxis sur les voies réservées aux bus (cf. let. B et D supra ). Il apparaît en outre que l'ensemble des autres voies réservées aux bus sur le territoire communal sont

accessibles aux taxis, respectivement que la mesure litigieuse correspond à la volonté du Conseil communal dans le sens d'une telle accessibilité " sur l'ensemble du réseau communal routier " - ainsi qu'en atteste une communication de la municipalité au Conseil communal du 22 septembre 2015 produite par l'autorité intimée à l'appui de son écriture du 5 juillet 2016 (C 24/2015, " Réponse à l'interpellation de M. B. \_\_\_\_\_ « Taxis sur les pistes réservées aux bus » "). Dans ces conditions et dès lors que, comme on vient de le voir (consid. 4b), l'ouverture aux taxis des voies réservées au bus dans le sens Ouest-Est sur le tronçon concerné n'est de nature à entraîner ni une augmentation significative du trafic ni une aggravation sensible de la situation sous l'angle de la sécurité des usagers, le tribunal considère que la mesure litigieuse ne prête pas le flanc à la critique sous l'angle du respect du principe de la proportionnalité, quoi qu'en dise le recourant. d) En définitive, il apparaît que le recours doit être rejeté dans la mesure où il est recevable également en tant qu'il porte sur l'autorisation pour les taxis d'user de la voie réservée aux bus dans le sens Ouest-Est sur le tronçon concerné.

#### **E. 5**

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté dans la mesure où il est recevable et la décision attaquée confirmée. Un émolument de 1'000 fr. est mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 49 al. 1 LPA-VD). La municipalité intimée obtenant gain de cause avec le concours d'un avocat (art. 55 al. 1 LPA-VD), le recourant versera à la commune de Vevey la somme de 1'500 fr. à titre de dépens (art. 55 al. 2 LPA-VD).

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