

# VD\_OMNI GE.2018.0200 vom 12. Mai 2020

VD Tribunal cantonal, 2020-05-12, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_GE.2018.0200](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2018.0200)

FR: VD\_OMNI GE.2018.0200 du 12 mai 2020

IT: VD\_OMNI GE.2018.0200 del 12 maggio 2020

## Regeste

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_, C. \_\_\_\_\_, D. \_\_\_\_\_, E. \_\_\_\_\_, F. \_\_\_\_\_, G. \_\_\_\_\_, H. \_\_\_\_\_, I. \_\_\_\_\_, J. \_\_\_\_\_/Municipalité d'Aigle, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR | Recours contre une décision de la Municipalité portant sur la création d'une zone piétonne concernant quatre rues et ruelles, l'accès demeurant autorisé (notamment) pour les livraisons de 6h00 à 9h30 et de 17h00 à 19h00. Cette décision a été rendue à la suite de l'arrêt GE.2015.0182 du 16 mai 2017 par lequel la CDAP a en substance confirmé une décision similaire sous réserve des horaires de livraison autorisés (initialement de 6h00 à 9h00) concernant l'une des rues en cause, le dossier étant retourné à la Municipalité pour qu'elle étende ces horaires de deux heures supplémentaires par jour au minimum. Le principe de la création de la zone piétonne a déjà été confirmé dans l'arrêt initial; les griefs des recourants sur ce point sont irrecevables (consid. 1d/aa). Question laissée ouverte de savoir si et dans quelle mesure les recourants peuvent contester l'élargissement des horaires de livraison (décidé spontanément par la Municipalité) en lien avec les autres rue et ruelles (consid. 1d/cc). La procédure de consultation à laquelle a procédé la Municipalité n'entraîne dans tous les cas aucun vice de la décision attaquée dès lors que, formellement, elle n'était soumise à aucune obligation dans ce cadre (consid. 2c). Sur le fond et au vu des circonstances, la mesure litigieuse telle que modifiée s'agissant des horaires de livraison respecte désormais le principe de la proportionnalité (consid. 3b). Rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité et confirmation de la décision attaquée.

## Erwägungen

### E. 9

heures, aux livraisons. Relatif à la zone piétonne, l'art. 22c OSR dispose ce qui suit : « 1 Les "Zones piétonnes" (2.59.3) sont réservées aux piétons et aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Lorsqu'une plaque complémentaire autorise exceptionnellement un trafic restreint de véhicules, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas; les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules bénéficient de la priorité. 2 Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles. » a) Selon l'art. 2 de la loi cantonale du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP; RSV 740.21), les autorités cantonales et communales étudient de concert l'aménagement du réseau des lignes et de l'offre de transport public ainsi que les réseaux de mobilité douce (cf. pour ce dernier terme la définition légale à l'art. 1 al. 1bis LMTP). La planification directrice cantonale (PDCn) identifie la ville d'Aigle en tant que centre d'importance cantonale et en tant que site stratégique d'intérêt cantonal de la politique des pôles de développement pour l'économie et le logement du fait de son excellente desserte

par les transports en commun. Elle remplit des fonctions urbaines importantes. Parmi les trois objectifs principaux pour l'agglomération du Chablais a été retenu la favorisation des mobilités alternatives à l'automobile, en particulier par la restructuration du réseau de transports publics et le renforcement des liaisons de mobilité douce entre les communes. Préserver et valoriser le paysage, d'une part, et contenir l'urbanisation dans ses limites bien définies, d'autre part, sont les deux autres objectifs. Pour le centre d'Aigle, le PDCn prévoit une densification et un renouvellement urbain des quartiers (PDCn, Mesure B11, « Centres cantonaux et régionaux », Mesure R13 « Agglomération du Chablais », Liste publiée par le Groupe opérationnel des pôles, Pôle 1b, Aigle centre). Sous le titre « Stimuler la construction de quartiers attractifs », le PDCn retient, de manière générale, qu'un centre urbain animé est attractif. Le partage des voiries entre les modes de transport et leurs autres usages doit être rééquilibré, de façon à assurer aux piétons et aux vélos des parcours confortables, sûrs et agréables, favorisant notamment une animation des rues du centre-ville (PDCn, Ligne d'action B3). Depuis la publication de la Charte des espaces publics en 1996, une nouvelle politique de valorisation des espaces publics a pris forme. Elle vise à concilier qualité de vie et réseaux routiers. L'objectif est d'améliorer l'attractivité des espaces publics en misant sur la qualité, la vitalité et la sécurité. Le canton encourage la valorisation des espaces publics dans les centres sur la base notamment des principes suivants: améliorer la multifonctionnalité et la sécurité des espaces publics (par exemple modération de la vitesse, aménagement des rues en territoire urbanisé); assurer la coordination des espaces publics avec les réseaux de cheminements piétonniers et cyclistes et les équipements publics; favoriser les usages multifonctionnels favorables au dynamisme économique et social (par exemple chalandage, terrasses, marchés, fêtes) (PDCn, Mesure B34 « Espaces publics »). Les éléments du PDCn lient les autorités selon l'art. 2 du Décret portant adoption du Plan directeur cantonal du 5 juin 2007 (DPDCn; RSV 701.442). Le projet d'agglomération du Chablais se concentre plutôt sur les mesures à mettre en œuvre entre les communes, les mesures d'amélioration par exemple des réseaux piétons et cyclables dans les centres des villes et des villages restant du ressort de chaque commune. Par rapport aux centres, ce document retient toutefois que les infrastructures pour le déplacement à pied ou à vélo ne sont pas toujours adaptées; il y a une faible proportion de secteurs piétons ou de zones à priorité piétonne notamment dans la ville d'Aigle, des réflexions y ayant tout de même été entreprises récemment sur les adaptations à apporter aux réseaux de mobilité douce (Projet d'agglomération du Chablais, rapport final de décembre 2011, spéc. ch. 2.12). Le rapport d'examen de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) du 26 février 2014 concernant ledit projet d'agglomération critique (à son ch. 4.1) le fait que celui-ci n'intégrait pas (suffisamment) la problématique piétonne au concept de la mobilité douce (cf. aussi art. 2 et 4 de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre [LCPR; RS 704]). Le plan des zones de la ville d'Aigle de 1961 ainsi que le plan directeur communal de 1998 ne contiennent rien de précis sur la création de zones piétonnes. Comme il a été exposé au considérant 5 ci-dessus, les autorités communales, le Conseil communal inclus, se sont toutefois prononcées à diverses reprises en faveur de la création d'un secteur de rues piétonnes au centre-ville, notamment dans le cadre d'un plan partiel d'affectation. Dans cette mesure, leur objectif est en principe compatible avec les objectifs fixés par la Confédération et le canton. b) Il faut toutefois encore examiner si la Municipalité a suffisamment tenu compte de tous les intérêts en question et si sa décision est proportionnée. La municipalité a pour objectifs de valoriser le milieu bâti au centre-ville, d'augmenter l'attractivité du logement dans ce lieu et à proximité

des transports, et de préserver les riverains et limiter les nuisances dues à la circulation, telles que le bruit et la pollution notamment. Elle fait valoir que les rues concernées sont des ruelles étroites, exigües, dans lesquelles la circulation est particulièrement malaisée, voire très difficile; l'accès y est malaisé, et rares sont les clients ou fournisseurs qui se rendent régulièrement dans les commerces concernés au moyen d'un véhicule; les livraisons seront en outre encore possibles de 6 heures jusqu'à 9 heures du matin et l'accès autorisé pour les cycles, les handicapés, et les taxis; des demandes exceptionnelles d'accès pourront être prises en compte (p. ex.: déménagements); par ailleurs, le projet ne supprimerait aucune place de stationnement, dont aucune n'existe actuellement au demeurant dans la rue concernée. Lors de l'inspection locale, la municipalité a ajouté qu'un objectif de la mesure est aussi de permettre à des rez-de-chaussée de se développer (échoppes, cafés, etc...). L'idée est d'éviter que ces rues deviennent sombres; le but est de les revitaliser et de les rendre plus accueillantes. La municipalité souhaite se montrer assez permissive dans l'application de ces mesures de restriction en autorisant l'accès à la rue de Jérusalem en cas de nécessité; l'autorisation pourrait même ne pas avoir à être demandée préalablement à la police dans certains cas. De son côté, le recourant fait valoir que les mesures litigieuses lui porteront atteinte particulièrement dans son activité commerciale de pharmacien, ainsi qu'en tant que propriétaire de deux immeubles. Il expose que l'interdiction de circuler avec un véhicule automobile à partir de 9 heures du matin constitue une entrave à l'exploitation de sa pharmacie, dont les livraisons des fournisseurs (2 à 3 fois par jour) et à la clientèle (3 à 4 fois par jour) s'effectuent par les entrées de la rue de Jérusalem durant toute la journée. Il ajoute que son véhicule pour les livraisons urgentes est stationné dans son local au n° 2 de dite rue. Il précise encore que sa pharmacie serait actuellement déjà inaccessible aux véhicules au niveau de l'entrée principale, dont les abords se trouvent en zone piétonne depuis 1989. Les mesures contestées étaient de nature à gêner l'exploitation de sa pharmacie, les personnes à mobilité réduite devant se faire déposer à la place du Centre, laquelle est, à ses dires, encombrée et dangereuse du fait du passage du train Aigle-Leysin. Le recourant fait en outre valoir que certains commerçants qui louent des locaux dans les deux bâtiments dont il est propriétaire à la rue de Jérusalem exercent une activité commerciale qui nécessite que les véhicules automobiles puissent accéder à ces bâtiments tout au long de la journée. Il cite à cet égard un garage automobile actuellement employé comme atelier de pose de publicité sur véhicules. Il soutient que, sans possibilité d'accès pour les véhicules automobiles à ces locaux commerciaux, la location en deviendrait impossible, ce qui entraînerait une moins-value sur ces immeubles. c) La rue de Jérusalem n'est, au contraire de la rue du Bourg et de la rue Farel, pas une rue typique commerçante ou marchande. Il n'y a que très peu de commerces avec des vitrines. La rue présente une mixité entre des habitations, quelques artisans, des associations/bars/caves, mais très peu de commerces avec des vitrines. Selon un comptage effectué par la commune, en moyenne 25 véhicules par jour parcourent la rue de Jérusalem, alors qu'elle n'est ouverte qu'aux riverains. Le jour avec le plus de trafic est le samedi qui voit passer presque 40 véhicules, majoritairement entre 9 heures du matin et 20 heures, avec 2 à 4 véhicules par heure. Du lundi au vendredi, la majeure partie du trafic a lieu entre 15 et 19 heures, à raison d'environ 2 véhicules par heure. Aux autres heures, il n'y a aucun passage ou tout au plus un seul véhicule par heure. Il ressort de ces chiffres que la rue de Jérusalem n'est que peu empruntée par des véhicules. On pourrait presque se demander si, dans cette mesure, il y a lieu de prononcer pour cette rue une interdiction générale du trafic motorisé avec les exceptions prévues. En effet, compte tenu de sa situation et constellation, la rue de Jérusalem ne se

prête guère à une circulation en transit; elle ne permet pas non plus de raccourcir un circuit; en définitive, elle ne sert qu'aux riverains de la rue de Jérusalem. Vu son exigüité et les dix galeries traversant la rue environ au niveau du premier étage, ce qui abaisse la hauteur maximale autorisée à 2m40, les poids lourds ne peuvent de toute manière pas emprunter cette rue. Il n'appartient toutefois pas à la Cour de céans de procéder elle-même à un examen de l'opportunité de la mesure attaquée (cf. ci-dessus consid. 4c). Si la commune entend rendre la rue de Jérusalem piétonne en particulier pour valoriser le milieu bâti au centre-ville, augmenter l'attractivité du logement dans ce lieu, préserver les riverains et limiter les nuisances dues à la circulation, la Cour doit en principe l'accepter. Compte tenu de ces considérants adéquats, il ne peut être question que la commune ait procédé à un abus ou à un excès de son pouvoir d'appréciation. Elle peut en principe décider qu'une telle rue soit prioritairement dédiée à la mobilité douce, respectivement aux piétons, et non plus au trafic motorisé, même s'il ne s'agit que de riverains. Certes, on peut se demander comment des échoppes et cafés pourront se développer dans la rue, par exemple en y installant des étalages ou des chaises et des tables, puisque le passage devra de toute façon être garanti pour les handicapés et les taxis aussi en-dehors des heures prévues pour les livraisons. La conception en tant que rue piétonne permet toutefois par exemple aux enfants de jouer dans la rue puisque les véhicules n'y ont en principe plus lieu d'être; le trafic profitant d'une exception n'est alors pas prioritaire aux piétons et doit d'autant plus se conformer à cette situation, ce qui permet aux piétons de mieux s'approprier cet espace puisqu'il ne devront plus s'attendre à tout moment à l'arrivée d'un véhicule auquel ils devront céder le passage. Par ailleurs, comme il a déjà été retenu, la rue de Jérusalem est étroite. A plusieurs endroits, elle permet à peine le passage en même temps d'un véhicule et d'un piéton. Beaucoup de portes d'entrée donnent directement sur la rue qui n'a pas de trottoir. Par sa particularité (anciennes maisons et galeries), cette rue pourrait par ailleurs être valorisée en tant que zone piétonne intégrée à un circuit touristique. Certes, la mesure contestée empêchera les riverains de la rue de Jérusalem d'accéder en toute heure en véhicules jusqu'à leur parcelle. Comme il ressort du comptage, les riverains n'en font eux-mêmes en grande partie que peu usage, d'autant plus puisqu'il n'y a pas de zone de stationnement dans cette rue. Le stationnement est possible dans quelques rues proches. La ville est en train de revoir son concept pour le stationnement; elle devra dans ce cadre tenir compte des secteurs piétonniers. Si le recourant expose qu'il gare son véhicule dans son local au n° 2 de la rue de Jérusalem depuis où il peut procéder à des livraisons urgentes, il a été constaté lors de l'inspection locale que cette possibilité de stationnement n'existait plus, puisqu'il avait loué la surface de garage à une entreprise qui l'exploitait comme espace de représentation ou de travail; le recourant stationnait son véhicule dès lors sur l'espace public en face de sa parcelle à un endroit qui n'était pas prévu pour parquer. Des places de stationnement se trouvent actuellement à quelques minutes de la rue de Jérusalem, ce que le Tribunal fédéral estime comme suffisant (cf. ATF 131 I

## **E. 12**

précité). Les livraisons dans sa pharmacie sont possibles depuis la rue de Colomb et la rue de la Gare qui prévoit même des espaces de stationnement pour livreurs à hauteur de la place du Centre d'où la pharmacie peut être rejointe en quelques pas (distance d'environ 15 m). On ne voit par ailleurs pas pourquoi les livreurs du recourant devraient franchir la première galerie au-dessus de la rue de Jérusalem qui correspond au début de cette rue. Lors de l'inspection locale, le recourant avait lui-même déclaré que les livreurs, s'ils ne trouvaient pas d'autre possibilité de stationnement, s'arrêtaient sur l'espace avant l'entrée à la rue de

Jérusalem, en face de là où se trouve la banque. En ce qui concerne les personnes handicapées, la mesure prévoit que celles-ci pourront emprunter la rue de Jérusalem à toute heure. Quant à l'accès à l'entreprise de support publicitaire à laquelle le recourant loue des locaux, celle-ci continuera de disposer d'un accès permanent par véhicule depuis la rue de Charrerettaz. Il n'est pas nécessaire que cette entreprise dispose d'un accès permanent et direct depuis la rue de Jérusalem. Vu le nombre de véhicules empruntant cette rue, dont environ un quart concernerait la pharmacie du recourant selon ses chiffres, il n'y a de toute façon que très peu de personnes qui rejoignent l'entreprise de support publicitaire par la rue de Jérusalem. Compte tenu de la situation sur place (notamment pas de possibilité de parquer dans dite rue ou sur la parcelle en question), on ne voit pas non plus que cet accès serait indispensable. Par ailleurs, les autres (petits) commerces de la rue de Jérusalem ne nécessitent pas non plus des livraisons lourdes et volumineuses en tout temps. Seuls les débits de boissons (bars, clubs espagnol et italien) dépendent en partie de la livraison régulière de volumes lourds (p. ex. harasses et fûts de boisson) qui, comme il a pu être constaté lors de l'inspection locale, sont déjà aujourd'hui en principe apportés par des camions qui s'arrêtent à une extrémité de la rue de Jérusalem puisque, pour des raisons de taille, respectivement hauteur, ils ne peuvent pas emprunter dite rue. La pesée des intérêts ne permet donc pas de déclarer la création d'une zone piétonne dans la rue de Jérusalem comme mesure par principe illicite. Cependant, afin de respecter suffisamment le principe de proportionnalité, la Cour de céans estime que les horaires prévus pour les livraisons doivent être prolongés au-delà des heures prévues (6 à 9 heures du matin) d'au moins deux heures supplémentaires par jour du lundi au samedi pendant la période entre 6 heures du matin et 19 heures. Il appartiendra à l'intimée de fixer ces heures supplémentaires, le cas échéant après avoir consulté les riverains de la rue concernée. Comme il a été constaté lors du comptage, les riverains utilisent actuellement cette rue surtout dès 9 heures du matin et en priorité le samedi. En restreignant l'accès pour les livraisons à la période entre 6 et 9 heures du matin, il n'est pour les riverains quasiment pas possible de pouvoir transporter leurs gros achats avec un véhicule le jour même jusque chez eux, puisque les magasins n'ouvrent qu'à 9 heures ou peu avant; cela vaut d'autant plus lorsque les achats n'ont pas été effectués dans les proches environs. Certes, il peut être conçu qu'il soit préférable que les achats soient entrepris dans la commune, voire même dans le centre d'Aigle. Il serait toutefois contraire à la liberté personnelle garantie par la Constitution de prévoir de telles restrictions dans ce but. S'y ajoute que le créneau horaire pour les livraisons entre 6 et 9 heures du matin est aussi trop restrictif pour les livraisons professionnelles aux commerces et aux particuliers dans la rue de Jérusalem. La Cour a procédé à des comparaisons avec les règlements d'autres villes en Suisse (comme relevé lors de l'audience avec inspection locale); ceux-ci prévoient pour leurs zones piétonnes des horaires de livraison plus larges, en particulier lorsque, comme en l'espèce, il ne s'agit pas de rues commerçantes ou marchandes typiques; mais même pour de telles rues, où la fréquentation piétonne est bien plus élevée, les horaires de livraisons sont en principe plus généreux que l'horaire prévu par l'intimée (cf. les règlements pour Lausanne, Fribourg, Neuchâtel, Bâle, Coire, St Moritz, Schaffhouse et Stein am Rhein, disponibles sur internet). En effet, il sera difficile, voire quasiment impossible, pour certains livreurs qui parcourent une grande région de pouvoir effectuer des livraisons uniquement entre 6 et 9 heures du matin. D'une part, une journée de travail des livreurs ne peut se restreindre à ces trois heures. D'autre part, sauf exception, on ne peut pas s'attendre à ce qu'un livreur sonne chez des particuliers déjà à 6 ou 7 heures du matin ou qu'un commerçant soit déjà présent dans son établissement à ces heures, si ensuite

il travaille jusqu'au soir ou à la nuit. Du reste, la commune a prévu elle-même dans le cadre des Etats généraux qui ont eu lieu en octobre 2016 un créneau horaire pour des livreurs professionnels plus tardifs (de 8 à 11 heures du matin). 7. a) Vu ce qui précède, le recours doit être admis très partiellement et pour le reste être rejeté, la décision attaquée étant réformée au sujet de la rue de Jérusalem dans le sens des considérants (cf. consid. 6c). [...]

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