

VD_OMNI GE.2024.0198 vom 28. Februar 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-02-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.2024.0198

FR: VD_OMNI GE.2024.0198 du 28 février 2025

IT: VD_OMNI GE.2024.0198 del 28 febbraio 2025

Regeste

A. _____ à AS. _____ c/DGMR, Municipalité d'Aubonne, Municipalité de Lavigny, Municipalité de St-Livres | Confirmation des décisions de la DGMR relatives à des mesures de signalisation routière introduites à titre expérimental pour une durée de six mois (fermeture d'une route à la circulation routière). Le rallongement du parcours pour certains habitants du quartier demeure modeste au regard de l'intérêt général tendant à la réduction du trafic de transit (diminution des nuisances, amélioration de la sécurité des piétons et cyclistes). Compte tenu également de sa nature temporaire, la mesure, qui répond à un intérêt public d'une certaine importance, respecte le principe de la proportionnalité, même si elle entraînera certains inconvénients pour les habitants du quartier. Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

a) Déposé dans le délai de 30 jours auprès du Tribunal cantonal dès la publication officielle de la restriction de circulation attaquée, le recours satisfait – sous réserve de ce qui suit – au surplus aux exigences formelles prévues par la loi (art. 92, 95 et 79, applicable par renvoi de l'art. 99 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; BLV 173.36]; art. 1 du règlement vaudois du 7 février 1979 sur la signalisation routière [RVSR; BLV 741.01.2]). Le recours est en revanche tardif et donc irrecevable dans la mesure où il est également déposé au nom d'autres riverains de la route de l'Etraz qui ont déclaré se joindre au recours plusieurs mois après l'échéance du délai de 30 jours. b) Les recourants sont des habitants du quartier Es-Côtes qui est situé sur la rive est de l'Aubonne entre la vieille et la nouvelle route de l'Etraz. Ils font valoir avec une vraisemblance suffisante qu'ils utilisent régulièrement la route concernée et qu'ils subiraient des inconvénients sensibles en raison de la restriction contestée, si bien que la qualité pour recourir doit leur être reconnue (voir arrêt GE.2023.0080 du 25 juillet 2023 consid. 1b et les réf. citées). c) Les recourants ont varié dans leurs conclusions (art. 79 LPA-VD). Ils ont d'abord indiqué ne pas s'opposer totalement à la fermeture tout en réclamant une solution plus équilibrée. Puis, ils ont exposé adhérer à la mesure proposée pour autant que celle-ci se fasse par l'intermédiaire d'une barrière tout en réitérant leur opposition à un blocage complet de la route. Même s'il n'est pas lié par les conclusions des parties (art. 89 al. 1 LPA-VD), le tribunal ne peut qu'annuler ou réformer la décision attaquée; il ne peut pas non plus statuer sur des conclusions qui excèdent l'objet du litige. Il n'appartient en particulier pas au Tribunal cantonal de se prononcer sur des solutions transactionnelles évoquées entre les parties au litige, ni de substituer une autre mesure à la restriction du trafic envisagée. Le Tribunal se limitera donc à examiner le bien-fondé de la mesure envisagée. Il convient donc d'entrer en matière dans cette mesure.

E. 2

Le litige porte en l'espèce sur une mesure de restriction du trafic sur la vieille route de l'Etraz introduite à titre expérimental pour une durée de six mois. a) Aux termes de l'art. 3 al. 2 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. Dans le canton de Vaud, l'art. 4 de la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR; BLV 741.01) prévoit que le Département en charge des routes est compétent en matière de signalisation routière (al. 1), sous réserve d'une délégation de compétences aux municipalités qui n'existe pas en l'espèce. b) L'art. 3 al. 3 LCR prévoit que 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. Selon l'art. 3 al. 4 LCR, 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 (al. 4). Selon l'art. 107 al. 2 bis de l'ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21), les réglementations locales du trafic introduites à titre expérimental ne seront pas ordonnées pour une durée supérieure à une année. Selon l'art. 101 al. 3 OSR, les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité ni faire défaut là où ils sont indispensables. S'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic (qu'il s'agisse d'interdictions et restrictions temporaires au sens de l'art. 3 al. 3 LCR ou d'autres limitations et prescriptions au sens de l'art. 3 al. 4 LCR; cf. art. 107 al. 1 OSR et Bussy et al. , Code suisse de la circulation routière commenté, 5e éd., Bâle 2024, n. 1.1 ad art. 107 OSR), l'art. 107 al. 5 OSR prévoit que l'autorité doit opter pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation; 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. c) Exceptés les cas où une disposition légale prévoit expressément le contrôle de l'opportunité d'une décision, la CDAP n'exerce qu'un contrôle en légalité, c'est-à-dire qu'elle examine si la décision entreprise est contraire à une disposition légale ou réglementaire expresse, respectivement si elle relève d'un excès ou d'un abus du pouvoir d'appréciation (cf. art. 98 LPA-VD). En matière de signalisation routière, aucune disposition n'étend le pouvoir de contrôle de l'autorité de recours à l'opportunité; la cour de céans ne peut en conséquence pas substituer sa propre appréciation à celle des autorités communale et cantonale et doit seulement vérifier que les autorités compétentes sont restées dans les limites d'une pesée consciencieuse des intérêts à prendre en considération. Ce faisant, le tribunal doit s'imposer une certaine retenue dès lors que l'autorité de première instance connaît mieux que lui les circonstances locales ou les particularités techniques du cas (arrêts GE.2019.0067 du 23 juin 2020 consid. 3d; GE.2017.0004 du 8 février 2019 consid. 3b; GE.2015.0182 du 16 mai 2017 consid. 4c et les références). Si les cantons et les communes bénéficient d'une grande marge d'appréciation en la matière (cf. ATF 136 II 539 consid. 3.2; TF 1C_417/2011 du 4 juin 2012 consid. 3.1), les décisions prises sur la base de l'art. 3 LCR doivent cependant respecter le principe de la proportionnalité. 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 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 (arrêts GE.2019.0067, précité, consid. 3c; GE.2017.0004, précité, consid. 3a; ég. TF 1C_474/2018 du 11 mai 2021 consid. 7.1.2; 1C_442/2020 du 4 mars 2021 consid. 6.1; Bussy et al. , op. cit. , n. 5.7 ad art. 3 LCR et les références).

E. 3

Les recourants font d'abord valoir que la mesure prévue obligerait les habitants du quartier Es-Côtes à passer via la vieille route de l'Etraz par Lavigny, ce qui reporterait davantage de trafic sur cette zone. Selon les recourants, la fermeture prévue empêcherait les camions de livraison (par exemple de mazout) d'accéder à leurs habitations. Les recourants font enfin valoir que la sortie proposée à la hauteur du pont sur l'Aubonne situé sur la RC 30 serait notoirement dangereuse, ce qui entraînerait une hausse du risque d'accidents. Ils estiment qu'il serait préférable d'opter pour une solution alternative – pose d'une barrière électrique ou reconnaissance de plaques – qui permettrait aux riverains d'emprunter la vieille route de l'Etraz en direction d'Aubonne – Allaman. Dans sa réponse, l'autorité intimée (DGMR) indique qu'elle a fait suite à la demande portée par les municipalités. Bien qu'interdit, le trafic de transit représenterait 55% du trafic total selon les analyses effectuées, ce qui pose des problèmes de sécurité notamment pour les cyclistes et les piétons. La solution retenue paraît la plus apte à protéger les habitants et à assurer la sécurité des usagers. Il s'agit en outre d'une mesure expérimentale instaurée pour une durée limitée à l'issue de laquelle l'opportunité de sa pérennisation et des mesures compensatoires devront être examinés. La solution alternative proposée par les recourants pourrait être examinée dans ce cadre. Pour le surplus, la DGMR relève que la mesure proposée entraînera une réduction du trafic de transit et que le quartier où résident les recourants reste accessible y compris aux véhicules de livraison par Lavigny, où l'accès à la RC 30 ne pose pas de problème de sécurité. Le rallongement du parcours pour certains trajets reste modeste au regard de l'intérêt général. Dans leur réponse, les municipalités précisent que la mesure proposée permettrait de réduire considérablement le nombre de véhicules empruntant le tronçon et que les habitations des recourants restent entièrement accessibles y compris pour les livraisons par Lavigny. Si elles reconnaissent que l'accès à la RC 30 au lieu-dit Sermaret est difficile pour sortir du quartier, il est en revanche possible d'accéder au quartier Es-Côtes par ce carrefour. Des travaux d'aménagement de l'arrêt de bus devraient en outre permettre une amélioration de la sécurité. Quant à la solution alternative proposée, si les municipalités ne l'excluent pas à terme, sa lourdeur et son coût ne permettent pas de l'envisager dans le cadre d'une mesure expérimentale du trafic.

E. 4

Il convient d'abord de rappeler que la mesure contestée a une durée limitée dans le temps – six mois – et un caractère expérimental en ce sens qu'elle ne préjuge pas de la solution qui sera adoptée à moyen ou long terme et que les recourants pourront cas échéant à nouveau contester par un recours. Une telle mesure permettra notamment de confirmer ou d'infirmer les résultats des analyses de trafic estimant à 55% le trafic qui transite illicitement en empruntant la vieille route de l'Etraz. Il convient donc de se montrer moins exigeant que pour une mesure définitive notamment sous l'angle de la proportionnalité. Ensuite, les recourants ne contestent pas véritablement que la mesure consistant à empêcher le passage des voitures au niveau du pont sur l'Aubonne est apte à atteindre le but recherché, soit

l'amélioration de la sécurité sur la vieille route de l'Etraz. En effet, la pose d'une barrière empêchera totalement le trafic de transit soit le passage des automobilistes cherchant à rejoindre le sud d'Aubonne et notamment l'accès à l'autoroute A1 depuis Lavigny ou dans le sens inverse. Elle permettra notamment de diminuer les nuisances – notamment sonores – ainsi que d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. La mesure répond donc à un intérêt public d'une certaine importance. Même si la fermeture de la vieille route de l'Etraz entraînera certains inconvénients pour les habitants du quartier Es Côtes, ces désagréments ne sont pas très importants. D'une part, le quartier Es Côtes reste facilement accessible en venant d'Aubonne depuis la RC 30 au lieu-dit Sermaret. Dans le sens inverse – compte tenu de la dangerosité du carrefour – le détour par Lavigny entraîne un temps supplémentaire de quelques minutes tout au plus. On relèvera qu'il en va de même pour les résidents situés le long de la vieille route de l'Etraz sur la commune de Lavigny. Certes, il en résultera une légère augmentation du trafic "local" sur la vieille route de l'Etraz côté Lavigny. Il appartiendra toutefois à l'autorité intimée de tenir compte de ce report ainsi que des autres conséquences de la mesure contestée dans le cadre de l'évaluation de celle-ci. C'est également à l'issue de la durée de la mesure expérimentale qu'il conviendra d'évaluer l'opportunité de la solution alternative proposée par les recourants étant précisé que, comme l'ont relevé les autorités, une telle installation compte tenu de son coût n'est guère concevable pour une durée de six mois.

E. 5

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée. Un émolument judiciaire est mis à la charge des recourants, qui succombent (art. 49 LPA-VD). Les municipalités ayant obtenu gain de cause par l'intermédiaire d'un avocat, elles ont droit à une indemnité à titre de dépens, qui sera mise à la charge des recourants (art. 55 LPA-VD).

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