

# FR\_GERICHTE 603 2021 185 vom 1. März 2022

FR Kantonsgericht, 2022-03-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2021\\_185](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2021_185)

FR: FR\_GERICHTE 603 2021 185 du 1 mars 2022

IT: FR\_GERICHTE 603 2021 185 del 1 marzo 2022

## Regeste

Arrêt de la IIIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Strassenverkehr und Transportwesen

## Erwägungen

### E. 4

La signalisation correspondante OSR nos 2.30, 2.37 et 2.53 de format normal et de qualité réfléchissante R2, sera mise en place par la commune et à ses frais: (...)

#### E. 4.1

Il y a d'emblée lieu de préciser que la commune n'est pas l'autorité compétente en la matière de sorte que sa conclusion tendant à l'admission du recours n'équivaut pas au retrait des mesures litigieuses.

#### E. 4.2

Cette mesure de réglementation locale du trafic a été décidée suite au projet de réaménagement de la traversée de D. \_\_\_\_\_ – secteur E. \_\_\_\_\_, qui est composé d'une série de mesures visant globalement à améliorer la sécurité de tous les usagers en intégrant des aménagements dédiés à la mobilité douce et en améliorant le fonctionnement des carrefours et accès par, en particulier, la création d'un trottoir, d'une bande cyclable dans la direction Payerne- Fribourg, d'une bande polyvalente pour améliorer l'accès à l'article iii RF et d'une présélection ainsi que l'amélioration du carrefour vers la route de l'Industrie. La mesure de signalisation routière litigieuse, telle que décidée par le SPC, s'inscrit sur son principe dans ce projet. Les objectifs précités du projet et, notamment, l'augmentation de la sécurité répondent à un intérêt public important. Au demeurant, le bien-fondé des choix politiques consistant à réexaminer la traversée de D. \_\_\_\_\_ – secteur E. \_\_\_\_\_ n'a pas à être discuté ou remis en cause par l'autorité de céans. En revanche, dans les limites de son pouvoir de contrôle, l'autorité de recours doit examiner si, parmi les mesures envisageables, celle finalement retenue s'inscrit dans une juste relation avec le but recherché et si, partant, l'intérêt public à son introduction prévaut sur l'intérêt privé des recourantes à exercer sans restriction leur droit de propriété.

#### E. 4.3

En l'espèce, la route de Rosé est une route cantonale, classée comme axe prioritaire dans le plan d'aménagement local (PAL).

Tribunal cantonal TC Page 8 de 11 Pour les recourantes, la mesure litigieuse implique qu'elles auront un autre accès à leurs parcelles. Est contesté en particulier l'accès à la parcelle jjj RF sur laquelle est implantée une station-service. Actuellement, il existe deux points d'accès à cette parcelle distant d'environ 50 m, à savoir: > Accès Ouest (direction

Payerne), sans équipement particulier et qui permet les entrées et sorties dans toutes les directions; > Accès Est (direction Fribourg), qui permet l'entrée par une mini-présélection depuis Fribourg et la sortie uniquement vers Fribourg. Le giratoire attendant doit être utilisé pour se rendre en direction de Payerne. Le projet prévoit d'empêcher le mouvement de sortie depuis l'accès Ouest en direction de Payerne. L'accessibilité actuelle et future est représentée sur les schémas suivants, produits par le SPC: Pour les voitures, respectivement les camions arrivant depuis Fribourg, la situation future sera la suivante selon les schémas produits par le SPC: Concernant tout d'abord l'accès à la parcelle hhh RF par des machines agricoles et le fait que les sociétés sœurs soient astreintes à utiliser le carrefour giratoire pour se diriger vers Payerne, il est constaté qu'il s'agit d'un changement minime au vu des distances à parcourir. Le Tribunal de céans a déjà eu l'occasion de confirmer que des prolongations d'itinéraires bien plus importants peuvent être imposées aux utilisateurs de la route (cf. par ex. arrêts TC FR 603 2016 186 du 26 septembre 2018 et 603 2012 235 du 24 janvier 2014). Le fait que les recourantes devront emprunter le carrefour giratoire et ne plus couper deux flux de circulation est motivé par la sécurité routière. Dès lors qu'on ne peut pas raisonnablement contester que le fait de devoir s'insérer dans le trafic directement sur

Tribunal cantonal TC Page 9 de 11 sa voie de circulation est moins dangereux que de devoir traverser deux voies, il n'est – comparé au léger détour et compte tenu du maintien d'un accès aux différentes parcelles – aucunement disproportionné d'introduire la signalisation litigieuse. On peine à voir que le trafic en provenance des seules parcelles des recourantes et la nature des véhicules qu'elles possèdent puissent congestionner le giratoire ainsi que celles-ci l'allègent, sur la base au demeurant de seules suppositions. En ce qui concerne l'accès aux parcelles par des camions, le SPC expose les raisons pour lesquelles il est prévu de faire passer les poids-lourds par l'accès Ouest. Le prolongement de l'itinéraire reste également insignifiant mais a l'avantage d'éviter que des camions n'empruntent la mini-présélection et se retrouvent ensuite obligés de manœuvrer pour tourner à droite depuis l'accès Ouest avec un fort risque d'empiètement sur la voie de circulation opposée. Ce guidage est prévu afin que tous les camions arrivent depuis l'accès Ouest et ressortent directement vers le carrefour giratoire. Le Tribunal de céans, à l'instar du Service, ne comprend pas la remarque des recourantes relative aux camions-citernes car leur accès sera en effet certes modifié mais nullement empêché. C'est à juste titre également que l'autorité intimée a considéré que le maintien de la situation actuelle, soit la possibilité d'obliquer à gauche en sortant de la station-service, ne pouvait pas être retenue. Il ressort d'une expertise technique de la société K. \_\_\_\_\_ du 4 décembre 2020 que ce mouvement est problématique pour des questions de sécurité, notamment en raison de la densité du trafic, du fait qu'il implique de couper deux flux de circulation et du fait de la future présence d'une bande cyclable. Les arguments des recourantes ne parviennent pas à jeter un doute sur les conclusions de cette expertise qui a été effectuée en application de la norme VSS SN 40 022 "Capacité, niveau de service, charges compatibles / Carrefours sans feux de circulation". Il n'est en particulier aucunement avéré que la fluidité du trafic serait davantage assurée sans la mesure proposée. De plus, les recourantes perdent de vue que cette expertise tient compte de la future densité du trafic à l'horizon 2025. Il est fait mention du fait qu'actuellement l'attente pour le mouvement de tourne-à-gauche est importante (> 45 s.) avec un risque d'encolonnement de véhicules sur la parcelle de la station-service. En outre, il ressort du rapport technique que "le mouvement de tourne-à-gauche est dangereux en raison de sa proximité avec le giratoire. En effet, les véhicules sortant du giratoire sont en phase d'accélération, ce qui rend difficile l'évaluation du créneau nécessaire à la

manœuvre du véhicule sortant de la station-service. De plus, le champ de visibilité peut être limité en raison de véhicules encolonnés au giratoire dans le sens Ouest > Est". Pour leur part, les recourantes n'avancent en revanche que de seuls soupçons en se fondant sur le passé. Dans ce même ordre d'idées, on ne peut pas déduire du fait qu'aucun accident ne s'est – heureusement – produit depuis l'implantation de la station-service que la signalisation actuelle ne peut pas être modifiée si cela augmente la sécurité. Par ailleurs, compte tenu du long temps d'attente ressortant du rapport technique pour les véhicules obliquant à gauche, on peut fortement douter que le risque d'encolonnement sur la parcelle soit plus élevé avec la mesure proposée comme le prétendent les recourantes. Certes, pour certains clients de la station-service, la mesure conduit à un trajet un peu plus long mais, au vu de la proximité des possibilités de tourner, celui-ci ne peut manifestement pas être qualifié d'important. Partant, on ne peut pas en déduire que la perte économique éventuellement liée à l'introduction de la mesure est suffisamment avérée et puisse conduire, dans la pesée des intérêts, à primer l'aspect sécuritaire sur une route cantonale bien fréquentée.

Tribunal cantonal TC Page 10 de 11 Sur le vu de ce qui précède, la Cour de céans peut confirmer que les incidences de la mesure de circulation seront négligeables. En tout état de cause, le détour imposé par l'interdiction de tourner à gauche depuis la sortie de la station-service sur la route de Rosé constitue une restriction parfaitement admissible du droit de propriété et du droit de la liberté économique tels que garantis par la Constitution, car elle ne touche pas le noyau de ces libertés, se fonde sur une base légale, peut se prévaloir d'un intérêt public suffisant et avéré et apparaît parfaitement proportionnée.

#### **E. 4.4**

Les recourantes voient une violation du principe de l'égalité de traitement dans le fait que toutes les entreprises sises le long de la route de Rosé ne se voient pas interdire la sortie depuis leurs parcelles dans les deux directions. Les recourantes ne sauraient toutefois en tirer un droit à l'égalité de traitement, des situations différentes devant être traitées différemment. C'est le cas en particulier pour des entreprises qui ne se situent pas à proximité immédiate d'un giratoire ou qui attirent une clientèle différente. En effet, on ne saurait à l'évidence comparer un restaurant à une station-service.

#### **E. 4.5**

Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, force est de conclure que la signalisation routière contestée est apte et nécessaire à fluidifier le trafic sur la route de Rosé et à minimiser le danger à la sortie de la station-service, dans un sens conforme aux objectifs d'intérêt public.

#### **E. 4.6**

Au vu des éléments développés ci-dessus et des conclusions auxquelles ils amènent, il faut constater que le dossier de la cause, complet, a permis à l'autorité de céans de statuer en toute connaissance sur le recours. 5. 5.1. Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, il appert que l'autorité intimée n'a pas violé la loi, ni commis d'excès ou d'abus de son vaste pouvoir d'appréciation en introduisant la signalisation contestée. Cette signalisation, conforme au droit, poursuit des buts d'intérêt public justifiés, respecte le principe de la proportionnalité, ne viole pas la liberté économique et ne crée pas d'inégalité de traitement entre les usagers de la route et les bordiers de la route de Rosé. Partant, le recours doit être rejeté et la décision du SPC confirmée. 5.2. Vu l'issue du recours, les frais de procédure doivent être mis solidairement à la charge des sociétés recourantes qui succombent (cf. art. 131 et 133 CPJA). Pour cette même raison, celles-ci n'ont pas droit à une indemnité de partie (art. 137

CPJA). La commune, qui s'est fait représenter dans la présente affaire en concluant à l'admission du recours, n'a également pas droit à des dépens. (dispositif en page suivante)

Tribunal cantonal TC Page 11 de 11 la Cour arrête : I. Le recours est rejeté. Partant, la décision du Service des ponts et chaussées du 12 octobre 2021 est confirmée. II. Les frais de procédure, par CHF 1'500.-, sont mis solidairement à la charge des recourantes. Ils sont compensés par l'avance de frais versée. III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. IV. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation du montant des frais de procédure peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 1er mars 2022/jfr/vth La Présidente : La Greffière-rapporteure :

## **E. 7**

Cette décision fait également office d'autorisation pour tous les autres signaux et marquages prévus dans l'Ordonnance sur la signalisation routière et représentés comme à supprimer ou nouveaux sur les plans annexés." C. Par écrit du 15 novembre 2021, les sociétés précitées ont interjeté recours auprès du Tribunal cantonal contre cette décision, concluant – sous suite de frais et dépens – à ce que: - le chiffre 3 de la décision soit supprimé; - le chiffre 4 de la décision soit modifié en ce sens que la signalisation n° 2.37 "Obliquer à droite" est supprimée. Partant, une ligne de direction (6.03), permettant aux véhicules de tourner à gauche ou à droite depuis la sortie de la station-service sur la route de Rosé, est maintenue; - le chiffre 7 de la décision soit modifié en ce sens que la nouvelle signalisation OSR 4.52 R2 figurant sur le plan est supprimée. A l'appui de leurs conclusions, les recourantes invoquent une violation de leur droit d'être entendues, au motif que la décision ne contient pas de motivation. Sur le fond, elles exposent en substance que cette interdiction limite l'accès aux parcelles dont elles sont propriétaires. Elles estiment que l'introduction de la signalisation routière rend plus difficile l'accès et le départ des utilisateurs de la station-service. Elles soulèvent que le déplacement de véhicules entre les différentes parcelles dont elles sont propriétaires sera compliqué dès lors qu'elles devront désormais utiliser le rond-point, par exemple pour déplacer leurs machines agricoles de la station-service à la parcelle hhh RF, ce qui conduira à des problèmes de circulation. Elles sont en outre d'avis que la nouvelle signalisation aura un impact important sur la charge du trafic puisque tous les véhicules sortant de la station-service seront contraints d'emprunter le rond-point pour se rendre à leur prochaine destination. Elles

Tribunal cantonal TC Page 3 de 11 contestent que la sortie de la station-service en tournant à gauche est dangereuse puisque la route sera encore élargie et que la visibilité est bonne. Elles font valoir que l'accès des fournisseurs de la station-service sera problématique et se plaignent que d'autres sociétés bénéficient d'une ligne discontinue devant leurs commerces. Selon elle, cette mesure, qu'elles jugent disproportionnée et fondée sur une constatation erronée des faits, enfreint la réglementation sur la circulation routière, leur liberté économique ainsi que l'égalité de traitement. D. Dans ses observations du 4 janvier 2022, le SPC propose le rejet du recours. En particulier, il souligne que la mesure litigieuse s'inscrit dans un projet visant globalement à améliorer la sécurité de tous les usagers en intégrant des aménagements dédiés à la mobilité douce et en améliorant le fonctionnement des carrefours et accès par, en particulier, la création d'un trottoir, d'une bande cyclable dans la direction Payerne-Fribourg, d'une bande polyvalente pour améliorer l'accès à l'article iii RF et d'une présélection et l'amélioration du carrefour vers la route de l'Industrie ainsi que d'une

modification des conditions d'accès à l'article jji RF. Il explique que le projet prévoit d'empêcher le mouvement de sortie depuis l'accès Ouest de la station-service en direction de Payerne car ce mouvement est jugé problématique pour des questions de sécurité. Il souligne que la charge de trafic a fait l'objet d'une étude technique et permet la solution choisie. Il ajoute que l'accès pour les camions ne sera pas empêché mais modifié uniquement. Dans sa détermination du 2 février 2022, la commune expose notamment que les plans qu'elle a signés n'indiquaient pas encore la ligne continue devant la station-service; que la décision doit être annulée pour le motif formel d'absence de motivation; qu'elle partage les soupçons des recourantes selon lesquelles la nouvelle signalisation provoquera des enclonements sur la parcelle où se situe la station-service; qu'elle doute que l'accès des camions aux parcelles est garanti; et qu'il n'est pas justifié de modifier une solution qui n'a, depuis 25 ans, pas provoqué un seul accident. En soutenant l'ensemble des motifs avancés par les recourantes, elle conclut à l'admission du recours. Dans son courrier du 9 février 2022, le SPC maintient sa conclusion tendant au rejet du recours. Il explique que la signature de la commune concernait les plans dans le contexte de la mise à l'enquête du projet routier qui n'avaient qu'une valeur indicative. Il rend attentif au fait que les plans de signalisation critiqués font l'objet d'une procédure séparée et ne sont pas signés par la commune, qui n'a pas de compétence en la matière. E. Il sera fait état des arguments soulevés par les parties à l'appui de leurs conclusions, dans les considérants en droit du présent arrêt, pour autant que cela soit utile à la résolution du litige. en droit 1. 1.1. Interjeté dans le délai et les formes prescrits par les art. 79 à 81 du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1) - l'avance des frais de procédure ayant été versée en temps utile - le présent recours est recevable en vertu de l'art. 12 al. 1 de la loi fribourgeoise du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR; RSF 781.1) et de l'art. 114 al. 1 let. c CPJA.

Tribunal cantonal TC Page 4 de 11 Par ailleurs, il n'est pas contesté que les trois sociétés, propriétaires de parcelles sises aux abords de la route de Rosé sur laquelle portent les mesures litigieuses, ont qualité pour recourir, en application de l'art. 76 CPJA. Partant, le Tribunal cantonal peut entrer en matière sur les mérites de leur recours. 1.2. En vertu de l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). En revanche, dans la mesure où aucune des situations prévues aux let. a à c de l'art. 78 al. 2 CPJA n'est réalisée, le Tribunal cantonal ne peut pas, dans le cas particulier, revoir l'opportunité d'une décision en matière de signalisation routière. 2. Les recourantes se plaignent de l'absence de motivation de la décision du SPC, ce qui consiste selon elles en une violation de leur droit d'être entendues. 2.1. L'autorité qui ne traite pas un grief relevant de sa compétence, motivé de façon suffisante et pertinent pour l'issue du litige, commet un déni de justice formel proscrit par l'art. 29 al. 1 Cst. (ATF 117 Ia 116 consid. 3a). Dans le domaine litigieux, la situation est cependant particulière dans le sens que la prise de mesures fondées sur l'art. 3 al. 4 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), à savoir la mise en place, comme en l'occurrence, d'une signalisation routière, n'est pas subordonnée à l'exercice d'un droit préalable d'être entendu, ni en faveur des particuliers ni en faveur des communes concernées (BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière commenté, 4<sup>ème</sup> éd. 2015, art. 3 LCR ch. 5.8). Ce droit peut en revanche s'exercer dans le cadre d'un recours contre la mesure ordonnée (arrêts TC FR 603 2016 21 du 2 septembre 2016 et 603 2014 40 du 16 octobre 2013). 2.2. Les recourantes invoquent une violation de

leur droit d'être entendues en raison d'un défaut de motivation de la décision et se réfèrent, à cet égard, aux discussions et arguments avancés dans la procédure de mise à l'enquête des aménagements routiers et au fait que la décision ne s'y réfère pas explicitement. Or, il résulte du consid. 2.1 ci-dessus que la décision du SPC relative à la signalisation ne devait pas répondre aux arguments que les recourantes avaient avancés dans la procédure d'opposition et de recours contre les mesures d'aménagement de la route. En effet, on ne saurait s'expliquer pour quelles raisons les droits procéduraux des parties dans une procédure relative à la signalisation devraient être plus étendus si celle-ci est accompagnée de mesures d'aménagement de la route (arrêt TC FR 603 2016 21 du 2 septembre 2016). La décision attaquée du SPC est certes peu développée. Toutefois, elle indique clairement les mesures qui sont prises et renvoie aux plans relatifs aux mesures en cause. Elle était ainsi suffisamment motivée pour permettre aux recourantes de saisir la portée de la décision et de déterminer sur quels points la contester (voir arrêt TA FR 3A 2001 112 du 24 juillet 2002 et les réf. cit.). De plus, dans la mesure où il n'y a pas de droit à s'exprimer dans le cadre de la procédure de mise en place de mesures de signalisation préalablement à la décision, celle-ci pouvait être succincte. Dans la présente occurrence, on peut finalement souligner que la question de la limitation de l'accès a été expliquée et discutée avec les recourantes à plusieurs reprises avant la publication de la

Tribunal cantonal TC Page 5 de 11 décision dans la Feuille officielle. Une étude spécifique, menée par un bureau spécialisé, a été réalisée et leur a été transmise. Dans de telles conditions, leur droit d'être entendu ne peut en aucun cas avoir été violé; par rapport à la procédure habituelle, les recourantes ont même été mieux renseignées. Partant, ce grief de nature formelle doit manifestement être rejeté. 3. 3.1. Les prescriptions de la loi cantonale du 15 décembre 1967 sur les routes (LR; RSF 741.1) s'appliquent aux routes publiques (art. 1 LR). Les routes construites par l'Etat et les communes et destinées à l'usage commun sont affectées à cet usage par leur ouverture à la circulation (art. 17 al. 1 LR). Selon l'art. 85 LR, l'usage commun des routes publiques peut être restreint ou supprimé de façon durable ou temporaire, conformément à la législation spéciale sur la circulation routière (al. 1). L'al. 2 de cette disposition précise que nul ne peut invoquer un droit quelconque pour s'opposer à la restriction ou à la suppression de l'usage commun, ni pour faire valoir une prétention à indemnité de ce chef. La circulation et la signalisation routière sont régies par la législation fédérale et cantonale en la matière (art. 132 LR). 3.2. Selon l'art. 3 LCR, les cantons ont la souveraineté sur les routes, dans les limites du droit fédéral (al. 1). Ainsi, 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). 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 (al. 4, 1ère phrase). Dans le canton de Fribourg, la direction en charge des routes – actuellement, la DIME – est l'autorité compétente en matière de signalisation routière (art. 5 al. 2 LALCR). Les compétences dévolues à la DIME sont exercées par l'intermédiaire du Service, en application de l'art. 128 al. 2 LR. 3.3. En vertu de l'art. 5 al. 3 LCR, sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles ou des cycles, ainsi qu'à leurs abords, seuls peuvent être employés les signaux et les marques prévus par le Conseil fédéral; ils ne peuvent être placés que par les autorités compétentes ou avec leur

approbation. Conformément à la mission que lui confère cette disposition, le Conseil fédéral a fixé aux art. 101 ss de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21) les exigences générales en matière de signalisation routière. Il a notamment prescrit, à l'art. 101 al. 2, 1ère phrase, OSR, que les signaux et les marques ne peuvent être mis en place ou enlevés que si l'autorité l'ordonne. Selon l'al. 3 de cette disposition, les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité ni faire défaut là où ils sont indispensables; ils seront disposés d'une

Tribunal cantonal TC Page 6 de 11 manière uniforme, particulièrement sur une même artère. Enfin, l'art. 104 al. 1, 1ère phrase, OSR précise que l'autorité est compétente pour mettre en place et enlever les signaux et les marques. Aux termes de l'art. 24 OSR, le signal 2.37 "Obliquer à droite" exige du conducteur qu'il oblique à droite à l'endroit en question et, sur les autoroutes, qu'il passe sur la chaussée opposée, dans la direction indiquée. 3.4. L'art. 86 LR prévoit que, dans l'intérêt de la route ou de la sécurité routière, l'accès latéral à une voie publique peut être interdit, limité ou modifié sans que personne ne puisse s'y opposer (al. 1). Lorsqu'un bordier se voit privé de l'accès à une route publique par la suppression, le changement de niveau ou le déplacement de celle-ci, ou par la suppression de l'accès latéral existant, la perte de l'avantage de fait qui en résulte ne donne pas droit à indemnisation. Le propriétaire de la route est toutefois tenu de rétablir, dans une mesure raisonnable et à ses frais, un accès suffisant (al. 2). L'art. 123 LR dispose notamment que les accès doivent être construits et aménagés selon les exigences de la technique et les instructions de l'autorité de surveillance de la route et de la circulation, de telle sorte que leur emplacement et leur utilisation ne constituent ni un danger ni une entrave à la circulation publique. L'art. 61 al. 1 du règlement fribourgeois du 1er décembre 2009 d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC; RSF 710.11) prescrit que l'accès aux routes publiques ou privées ne doit pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation. Les rampes d'accès doivent être conformes aux normes SNV et VSS. Les normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS) constituent des règles techniques reflétant l'expression de la science et de l'expérience des professionnels. Les distances minimales de visibilité dans les carrefours à niveau sont fixées dans la norme VSS 40 273a. 3.5. Dans la mesure où il n'est pas habilité à réexaminer l'opportunité d'une décision entreprise en matière de signalisation routière, il n'incombe pas au Tribunal cantonal de déterminer si, parmi les mesures envisageables, celle finalement retenue est en l'occurrence la plus adéquate. En revanche, dans les limites de son pouvoir de contrôle, l'autorité de recours doit examiner si l'introduction ou la suppression d'une nouvelle signalisation routière est conforme au droit et s'avère, cas échéant, dans une juste relation avec le but pour lequel elle a été introduite. A ce propos, il y a lieu de rappeler que, selon l'art. 107 al. 5, 1ère 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. Autrement dit, cette disposition exige qu'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, art. 3 LCR n. 5.7; aussi notamment SCHAFFAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, 2ème éd. 2002, vol. I, p. 45 n. 41). Selon le principe de la proportionnalité, concrétisé en matière de signalisation routière à l'art. 107 al. 5, 1ère phrase, OSR, l'Etat doit maintenir un rapport raisonnable entre les buts poursuivis et les moyens utilisés (DUBEY/ZUFFEREY, Droit administratif général, 2014, n. 615). En plus d'opter pour une mesure apte à atteindre l'objectif recherché, il doit encore s'assurer que celle-ci est nécessaire et raisonnablement exigible, soit que parmi l'ensemble des options, il

s'agisse de celle qui porte le moins atteinte aux intérêts privés opposés à l'intérêt public poursuivi et qu'elle n'impose qu'un

Tribunal cantonal TC Page 7 de 11 sacrifice qui puisse être raisonnablement exigé de la part d'un particulier (cf. DUBEY/ZUFFEREY, n. 637 et 640). Les limitations de trafic fondées sur l'art. 3 al. 4 LCR sont en général liées à des pesées d'intérêts complexes. Par nature, c'est aux autorités qui ont rendu la décision qu'incombe en premier lieu la responsabilité de leur adéquation et de leur efficacité. Les organes compétents disposent ainsi d'une latitude de jugement importante. Une intervention du juge ne se justifie que si les autorités compétentes se fondent sur des constatations de fait insoutenables, poursuivent des objectifs contraires au droit fédéral, procèdent, lors de la mise en œuvre des mesures, à des distinctions injustifiées ou omettent de procéder aux différenciations qui s'imposent, ou encore se laissent guider par des pesées d'intérêts manifestement contraires aux droits fondamentaux (arrêts TF 1C\_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.1; 1C\_310/2009 du 17 mars 2010 consid. 2.2.1; 1C\_558/2008 du 28 juillet 2009 consid. 2.2; 2A.70/2007 du 9 novembre 2007 consid. 3.2; 2A.23/2006 du 23 mai 2006 consid. 3.2). Ainsi, selon la jurisprudence, l'autorité judiciaire est limitée par le pouvoir d'appréciation de l'autorité compétente; le contraire reviendrait à supprimer la latitude de jugement de cette dernière (arrêt TF 1C\_310/2009 du 17 mars 2010 consid. 2.2.1). 4. En l'occurrence, la mesure contestée consiste en la mise en place de la signalisation routière OSR n° 2.37 "Obliquer à droite" à la sortie de la station-service sur la route de Rosé et de l'apposition d'une ligne continue à cet endroit. Par ailleurs, l'accès à la station-service pour les poids-lourds est réglé d'une manière spécifique.

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