

VD_OMNI RE.2005.0003 vom 24. März 2005

VD Tribunal cantonal, 2005-03-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_RE.2005.0003

FR: VD_OMNI RE.2005.0003 du 24 mars 2005

IT: VD_OMNI RE.2005.0003 del 24 marzo 2005

Regeste

ASTAG-Vaud et crts, Municipalité de Carrouge et crts, Municipalité d'Ormont-Dessus et crts, Association Forestière Vaudoise et du Bas-Valais et crts | Interdiction des véhicules de plus de 18 ou 28 tonnes sur divers tronçons. Confirmation de la levée de l'effet suspensif ordonnée à fin 2004 en vue de l'ouverture du réseau routier au trafic des 40 tonnes. On voit mal comment le juge instructeur aurait pu, vu le type d'intérêt public en jeu, ne pas lever l'effet suspensif. Disposant désormais des rapports d'expertise sur lesquels se fondent les décisions du Service des routes, la section des recours, dont le pouvoir d'examen est limité à la légalité, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, ne peut annuler ou réformer la décision du juge instructeur.

Erwägungen

E. 29

mars 2001 ; v. dans le même sens ATF L, du 11 novembre 1998, non publié, 2A.452/1998).

2. Dans le cas d'espèce, le juge instructeur, en se fondant pour partie sur les rapports des bureaux d'ingénieurs en sa possession au sujet de certains tronçons et pour partie sur les affirmations du Service des routes selon lesquelles les limitations de tonnage ordonnées pour les autres tronçons litigieux reposaient également sur les conclusions des experts mis en oeuvre, a décidé de lever l'effet suspensif qui avait été accordé provisoirement au moment de l'enregistrement des recours. Il a considéré que l'intérêt public invoqué par le service intimé à l'appui de sa demande de levée de l'effet suspensif, à savoir éviter le risque d'accident en cas de rupture d'un des ouvrages d'art concernés, l'emportait sur les intérêts économiques invoqués par les recourants. Dans la pesée des intérêts à laquelle il a procédé, le juge instructeur a ainsi considéré que la protection de la sécurité publique l'emportait sur les intérêts économiques invoqués par les recourants, quand bien même ceux-ci apparaissaient relativement importants. En tranchant la question de l'effet suspensif de cette manière, le juge instructeur s'est conformé à la jurisprudence mentionnée ci-dessus selon laquelle, en principe, il y a lieu de refuser l'effet suspensif lorsque la mise en oeuvre immédiate de la décision attaquée est nécessaire pour éviter une mise en danger concrète et immédiate de biens de police comme la santé ou la sécurité publique. Vu l'intérêt public en jeu, on ne saurait reprocher au juge instructeur d'avoir levé l'effet suspensif pour tous les tronçons concernés sur la base de l'évaluation du Service des routes selon laquelle, sur la base des expertises en sa possession, la sécurité des usagers était sérieusement compromise, ceci quand bien même le juge intimé n'avait pas pu prendre connaissance de tous les rapports d'expertise. On notera à cet égard que, de manière générale, le juge doit s'imposer une certaine retenue dans l'examen des questions de nature technique, notamment à l'égard des préavis des services cantonaux spécialisés (v. arrêt TA AC 96/0031 du 2 décembre 1996 et références citées). Il ne doit ainsi s'écarter de ces

derniers que s'il a des raisons suffisantes de douter de leur bien-fondé. Dans le cas d'espèce, le juge instructeur n'avait pas a priori de raisons de mettre en cause les conclusions du service cantonal spécialisé (soit le Service cantonal des routes) en ce qui concerne la dangerosité des ouvrages litigieux. Au surplus, il lui appartenait de se prononcer à très bref délai sur la requête de levée de l'effet suspensif, soit avant la fin de l'année 2004, dès lors que l'ouverture du réseau routier au trafic 40 tonnes entrainait en vigueur le 1^{er} janvier 2005. Dans ces conditions, faute de disposer d'autres avis d'experts susceptibles de remettre en cause les conclusions du Service des routes, on voit mal comment le juge instructeur aurait pu, vu le type d'intérêt public en jeu, ne pas entrer en matière sur la requête formulée par ce service tendant à la levée de l'effet suspensif. On ne saurait en tous les cas considérer qu'à cette occasion le juge instructeur a excédé son pouvoir d'appréciation ou abusé de celui-ci. Certes, comme les recourants l'ont fait valoir dans leurs écritures, il apparaît que des convois de plus de 40 tonnes ont utilisé tout ou partie des ouvrages d'art litigieux par le passé, notamment sur la base d'autorisations délivrées par le Service des routes et le Service des automobiles et de la navigation, ceci sans problèmes particuliers. On peut également s'étonner avec les recourants de ce que le Service des routes n'ait apparemment pas réagi immédiatement lorsqu'il a pris connaissance des expertises sur lesquelles il se fonde aujourd'hui. Ces différents éléments, quand bien même ils sont susceptibles de mettre en doute le caractère d'urgence des limitations ordonnées, ne sont cependant pas suffisants pour remettre en cause le bien-fondé de la décision prise par le juge intimé qui, dans le doute, a privilégié la sécurité publique. La section des recours ne saurait dès lors annuler ou réformer la décision prise par ce dernier, ce d'autant moins qu'elle est aujourd'hui en possession de la totalité des rapports d'expertises sur lesquels le Service des routes s'est fondé pour ordonner les restrictions litigieuses. Or, ces rapports confirment que, en l'état, les ouvrages d'art concernés ne sont pas en mesure de supporter le passage de camions de 40 tonnes, à tout le moins jusqu'à ce que certains travaux de renforcement soient effectués. Dans la plupart des cas, les expertises confirment précisément les tonnages imposés par l'autorité intimée. Dans d'autres cas (Estacades du Trésil et des Grands-Crêts sur la RC 251a), elles constatent que l'ouvrage d'art ne supportera pas le passage des 40 tonnes, sans indiquer le tonnage maximal admissible. Pour ces ouvrages également, l'autorité de céans ne dispose pas d'éléments justifiant de s'écarter, au stade provisionnel, des limitations décidées par le service cantonal spécialisé sur la base des rapports qui lui ont été remis. Contrairement à la requête formulée dans ce sens par certains recourants, il n'appartient au surplus pas à la section des recours, dans le cadre d'une procédure de nature incidente, de se livrer à un examen de la situation de chacun des ouvrages d'art litigieux et de procéder dans ce cadre à des mesures d'instruction telles que vision locale, audition de témoins ou expertises. Il n'appartient notamment pas à la section des recours de mettre en œuvre, dans ce cadre, des expertises afin d'examiner si les griefs formulés par les recourants à l'encontre des rapports des bureaux d'ingénieurs mis en œuvre par le Service des routes sont fondés. Ce type de mesures d'instruction devra cas échéant être décidé par le magistrat instructeur chargé de la cause au fond. 3.

Dans leur recours incident, certains recourants ont relevé, à juste titre, que les limitations ordonnées par le Service des routes vont au-delà de la question de savoir si les ouvrages d'art peuvent supporter des 40 tonnes puisque, par exemple pour la RC 705a, le tonnage est désormais limité à 18 tonnes à plusieurs endroits alors que la limitation était précédemment à 28 tonnes. Ces recourants ont dès lors demandé qu'à titre subsidiaire, la décision relative à l'effet suspensif soit précisée en ce sens que des tonnages supérieurs à ceux ordonnés par le Service des routes, tout en demeurant inférieurs

à 40 tonnes, sont admis. A cet égard, il convient de relever ce qui suit : a) Dans leur pourvoi du 10 janvier 2005, les recourants Communes d'Ormont-Dessous et consorts ont conclu, à titre subsidiaire, à ce que la décision sur effet suspensif soit réformée en ce sens que l'effet suspensif soit partiellement accordé s'agissant des restrictions de tonnage sur la RC 705a, le poids maximal étant fixé à 28 tonnes. Plus subsidiairement encore, ces recourants ont conclu à ce que la décision sur effet suspensif soit réformée en ce sens que l'effet suspensif soit partiellement accordé s'agissant des restrictions de tonnage sur la RC 705a, le poids maximal étant fixé à 28 tonnes avec des mesures de modération du trafic fixées à dires d'expert. La section des recours ne saurait entrer en matière sur ces conclusions subsidiaires dès lors qu'il résulte des rapports relatifs à la RC 705a produits par le service des routes que les ouvrages concernés ne supportent pas, en l'état, un tonnage supérieur à 18 tonnes. Seules des expertises complémentaires pourraient, cas échéant, permettre de vérifier si les propositions des recourants sont admissibles sur le plan de la sécurité publique. Or, pour les raisons évoquées ci-dessus, on ne saurait ordonner ce type de mesures dans le cadre d'une procédure incidente. b) Pour les mêmes raisons que celles qui viennent d'être évoquées, il n'y a pas lieu de faire droit à la conclusion prise par les recourants ASTAG et consorts dans le recours incident du 7 janvier 2005 tendant à ce que, à titre provisionnel, un poids maximal de 34 tonnes soit autorisé sur la RC 705a. 4. Il résulte de ce qui précède que les recours incidents doivent être rejetés et les frais mis à la charge des recourants.

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