

A1 20 152

**ARRÊT DU 12 AVRIL 2021**

**Tribunal cantonal du Valais  
Cour de droit public**

Composition : Christophe Joris, président ; Jean-Bernard Fournier et Thomas Brunner, juges ;

**en la cause**

**X** \_\_\_\_\_, recourant,

**contre**

**CONSEIL D'ETAT DU CANTON DU VALAIS**, 1951 Sion, autorité attaquée

(Voie publique)

recours de droit administratif contre la décision du 13 juillet 2020

## Faits

**A.** Par avis inséré au Bulletin officiel du canton du Valais (ci-après : B.O.) n°xxx du xxx 2019 (p. 3606), la Commission cantonale de signalisation routière (ci-après : CCSR), en application des articles 3 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01), 107 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21) et 232 de la loi du 3 septembre 1965 sur les routes (LR ; RS/VS 725.1), a porté à la connaissance des usagers la décision suivante, prise le 11 décembre 2019, et sujette à recours dans les trente jours auprès du Conseil d'Etat (art. 9 al. 1 du règlement du 8 novembre 1989 concernant la signalisation routière et la publicité sur les routes [RSPR ; RS/VS 741.100]) :

« **Commune de A** \_\_\_\_\_

Assainissement du bruit routier par une réduction de la vitesse de 80 km/h à 60 km/h sur la route Hxxx B \_\_\_\_\_ – C \_\_\_\_\_ PR 20+360 à PR 40+380, sur le tronçon D \_\_\_\_\_ – A \_\_\_\_\_.

Les plans peuvent être consultés auprès de la Commission cantonale de signalisation routière, pont des Iles 8, à Sion.

La mise en place de la signalisation n'interviendra qu'après l'entrée en force de la décision. »

Cette décision se basait notamment sur un rapport d'expertise établi le 9 juillet 2019 par le bureau d'ingénieurs E \_\_\_\_\_ SA dans lequel ces spécialistes ont conclu (p. 21) que « la réduction de la vitesse de 80 km/h à 60 km/h est une mesure proportionnée au sens de l'article 108 OSR ». Quant au contenu de ce document, il indiquait notamment, sous le chiffre 3.1 : « L'abaissement de la vitesse de 80 km/h à 60 km/h pour l'entrée de A \_\_\_\_\_ a comme objectifs d'améliorer la sécurité des piétons et des automobilistes, d'améliorer les distances de visibilité ainsi que de réduire les nuisances sonores ». Cet aspect sécuritaire a été répété aux chiffres 3.2.1 (« Au vu des fortes charges de trafic, aux heures de pointe du matin et du soir, la fluidité peut être légèrement diminuée. L'influence de la réduction de la vitesse sur la fluidité est positive en permettant une meilleure anticipation des véhicules et des distances de sécurité plus faibles durant les heures de pointe »), 3.3 (« Problématiques sécuritaires et environnementales rencontrées », « Pour pallier aux déficits sécuritaires (élevés et moyens) et environnementaux, différentes mesures peuvent être proposées »), 3.6 (« Comme mesure d'accompagnement, le remplacement de la ligne de sécurité discontinue par une ligne de sécurité continue (interdiction de dépasser) dissuadera les vitesses excessives »), 3.7 (« Les objectifs principaux de la réduction de vitesse à 60 km/h sont d'améliorer la sécurité des piétons et des automobilistes, d'améliorer les distances de visibilité ainsi que de réduire les nuisances sonores ») et 6 (« Concernant la réduction de vitesse de 80 km/h à 60 km/h, il est recommandé de l'accompagner d'une

interdiction de dépasser, par remplacement de la ligne de sécurité discontinue par une ligne de sécurité continue). De plus, le rapport d'expertise fait état, sous le chapitre « Analyse de l'accidentalité sur la Hxxx – de F \_\_\_\_\_ à l'entrée de A \_\_\_\_\_ » (cf. chiffre 2.4.1), de 19 accidents survenus, sur le périmètre de l'expertise, entre 2013 et 2017, accidents ayant causé 1 mort, 2 blessés légers, 5 blessés graves et de nombreux dégâts matériels.

Le 21 novembre 2019, l'Arrondissement 3 du Service de la mobilité a transmis le dossier d'assainissement du bruit, contenant le rapport précité, à la CCSR pour approbation.

**B.** Le 7 janvier 2020, X \_\_\_\_\_ a recouru contre cette décision, concluant implicitement à son annulation. Il a expliqué qu'il travaillait et était domicilié à G \_\_\_\_\_, mais qu'il rentrait tous les week-ends et parfois tard le soir à A \_\_\_\_\_ pour gérer les affaires administratives de sa mère, laquelle avait perdu la vue et était trop âgée pour le faire elle-même. Il a ajouté : « Je dois admettre que je ne me suis pas rendu à Sion pour consulter les plans car, expérience faite, ceci m'aurait pris beaucoup de temps. Tout d'abord, la décision a été annoncée durant les fêtes, ce qui de facto réduit de beaucoup la période de consultation. Ensuite, lorsque je me suis rendu au Pont des Iles lors de la décision précédente de limitation de vitesse, à H \_\_\_\_\_ au-dessus de A \_\_\_\_\_, je n'ai pas pu parler à une personne connaissant le dossier ».

Le 14 janvier 2020, une demande d'avance de frais de 1008 fr. a été adressée à X \_\_\_\_\_. Il l'a payée le 28 suivant.

Dans sa détermination du 23 janvier 2020, la CCSR a proposé de rejeter, dans la mesure de sa recevabilité, le recours. Elle a d'abord tenu la qualité pour recourir de X \_\_\_\_\_ pour fort douteuse car il n'était pas plus touché que les milliers d'autres automobilistes passant à cet endroit. Elle a ensuite, sur le fond, relevé que la réduction de vitesse de 80 km/h à 60 km/h constituait une mesure proportionnée et conforme à l'article 108 OSR puisqu'elle remplissait les buts voulus, notamment celui d'assurer une « protection contre les accidents dans ce secteur ».

Le 25 mai 2020, X \_\_\_\_\_ est venu consulter le dossier dans les locaux de la Chancellerie d'Etat.

Par courrier du 28 mai 2020, l'intéressé a fait savoir qu'il retirait son recours « à la condition que vous me rendiez les 1000 francs de dépôt qui m'ont été exigés ».

**C.** Le Conseil d'Etat a déclaré irrecevable le recours du 7 janvier 2020 par décision rendue le 13 juillet 2020 (expédiée le 16). Il a nié, au regard de l'article 44 al. 1 let. a de la loi du 6 octobre 1976 sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA; RS/VS 172.6), la qualité pour recourir de X \_\_\_\_\_ aux motifs, d'une part que s'il était bien usager du tronçon de route litigieux, il n'était pas plus touché par la décision entreprise que tout autre usager régulier, d'autre part que la réduction de la vitesse sur le tronçon D \_\_\_\_\_ – A \_\_\_\_\_ ne l'empêchait nullement de se rendre librement à A \_\_\_\_\_. Les frais, par 308 fr., ont été mis à la charge de X \_\_\_\_\_.

**D.** Le 11 septembre 2020, X \_\_\_\_\_ a formé un recours de droit administratif contre ce prononcé, prenant les conclusions suivantes :

- « 1. Le présent recours est admis.
2. Le chiffre 2 du dispositif de la décision rendue le 13 juillet 2020 par le Conseil d'Etat est réformé en ce sens qu'aucun frais n'est mis à la charge du recourant, son avance de frais lui étant intégralement restituée.
3. Les frais de procédure du présent recours sont mis à la charge de l'Etat du Valais. »

Dans son recours, X \_\_\_\_\_ a exposé que comme « la publication de la CCSR au Bulletin Officiel ne mentionne que l'assainissement du bruit uniquement, et pas du tout l'augmentation de la sécurité, qui constitue l'écrasante majorité du dossier », il avait été induit en erreur par l'administration communale. Il en déduit qu'aucun frais ne devait être perçu par le Conseil d'Etat.

Le 7 octobre 2020, le Conseil d'Etat a produit son dossier complet (comprenant l'intégralité de celui de la CCSR) et a proposé de rejeter le recours de droit administratif sous suite de frais et dépens.

Par ordonnance du 12 octobre 2020, la Cour de céans a fixé à X \_\_\_\_\_ un délai pour présenter d'éventuelles observations complémentaires. L'intéressé n'a pas fait usage de cette faculté.

## Considérant en droit

**1.1.** Déposé en temps utile par une personne condamnée par le prononcé attaqué à payer des frais de justice, le recours de droit administratif du 11 septembre 2020 est recevable s'agissant de ces aspects (art. 44 al. 1, 46, 72 et 79a al. 1 let. b LPJA ; 6 al. 2 de la loi du 11 février 2009 fixant le tarif des frais et dépens devant les autorités judiciaires ou administratives [LTar ; RS/VS 173.8]).

**1.2.** La recevabilité de ce recours est par contre fort douteuse sous l'angle de sa motivation (pour les exigences à remplir, voir articles 80 al. 1 lettre c et 48 al. 2 LPJA ; cf. ég. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_15/2020 du 30 janvier 2020 consid. 2). En effet, l'écriture du recourant ne contient pas l'once d'une disposition légale et ne démontre pas en quoi la décision du Conseil d'Etat contrevient au droit pour les motifs prévus à l'article 78 LPJA. Supposé recevable, le recours de droit administratif devrait de toute manière être rejeté pour les raisons qui vont suivre.

**2.** Dans un unique grief, le recourant estime avoir été induit en erreur par l'administration communale car l'annonce parue au B.O. du xxx 2019 ne faisait pas état de l'aspect sécuritaire. Il en a déduit qu'aucun frais ne devait être perçu par le Conseil d'Etat et que l'intégralité de l'avance de 1008 fr. effectuée par ses soins aurait dû lui être restituée.

**2.1.** L'article 90 LPJA prévoit que l'autorité de recours ou son organe d'instruction peut exiger du recourant une avance de frais en lui impartissant un délai de 30 jours et en l'avertissant qu'à ce défaut elle déclarera le recours irrecevable. Selon l'article 89 al. 1 LPJA, en règle générale, la partie qui succombe en cas de recours supporte les frais. Si elle n'est que partiellement déboutée, les frais sont réduits.

L'autorité appelée à arrêter des frais dispose d'un grand pouvoir d'appréciation (ATF 143 I 227 consid. 4.3.3), pour autant qu'elle respecte les principes fixés par la loi (soit, en Valais, ceux résultant des articles 13 et 23 LTar).

**2.2.** En l'occurrence, il faut d'emblée relever que le courrier du recourant du 28 mai 2020, qui équivalait à un retrait conditionnel du recours administratif, n'était pas valable (cf. article 58 LPJA *a contrario*). Le Conseil d'Etat n'avait donc pas d'autre choix que de statuer sur le recours administratif du 7 janvier 2020. De toute manière, celui qui retire un recours doit en principe être considéré comme « partie qui succombe » au sens de l'article 89 al. 1 LPJA,

de sorte que des frais peuvent être mis à sa charge (dans ce sens, voir par exemple l'ordonnance du Tribunal fédéral 1C\_500/2019 du 24 janvier 2020).

Ensuite, le raisonnement du Conseil d'Etat au sujet de l'absence de la qualité pour recourir de X \_\_\_\_\_ ne souffre d'aucune critique. En effet si, en matière de signalisation routière, la qualité pour recourir est parfois reconnue à toute personne qui utilise plus ou moins régulièrement la route concernée (résidents ou pendulaires), ceci ne vaut toutefois que dans la mesure où ces personnes subissent des inconvénients sensibles en lien avec la restriction contestée (ACDP A1 20 141 du 10 décembre 2020 consid. 2.2). En revanche, l'intérêt n'est pas jugé suffisant lorsque le trajet n'est effectué que de manière occasionnelle (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_160/2012 du 10 décembre 2012 non publié aux ATF 139 II 145 et les réf. citées dont l'ATF 136 II 539 consid. 1.1). Or, le recourant, domicilié à G \_\_\_\_\_, où se situe également son lieu de travail (cf. les allégations contenues dans son recours du 7 janvier 2020), ne se déplace en Valais qu'une fois par semaine et il n'a pas prouvé l'existence d'inconvénients particuliers supérieurs à ceux des autres usagers du tronçon litigieux. Les conditions prévues par l'article 44 al. 1 LPJA n'étant pas remplies, son recours administratif devait être sanctionné d'irrecevabilité. Ce résultat imposait la mise à sa charge de frais, lesquels ont été fixés par le Conseil d'Etat au montant modique de 308 fr. qui respecte notamment les principes de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations (cf. article 11 al. 2 LTar).

Enfin, l'argument du recourant selon lequel il aurait été induit en erreur frise la témérité. D'une part, c'est volontairement qu'il a renoncé (cf. son recours administratif p. 1) à se rendre immédiatement à Sion pour prendre connaissance du dossier complet, ce qui lui aurait permis de lire le rapport d'expertise du 9 juillet 2019 faisant à moult reprises références non seulement à l'aspect bruit, mais également sécuritaire. Il doit donc assumer ce choix qui n'est en rien imputable aux autorités. D'autre part, il est évident que le but visé par toute réduction de vitesse, en particulier ici dans un secteur notoirement sensible pour les usagers de la région de A \_\_\_\_\_, est notamment d'assurer une meilleure sécurité et de diminuer le nombre d'accidents de la circulation.

**3.** Attendu ce qui précède, le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable (art. 80 al. 1 let. e et 60 al. 1 LPJA).

**4.1.** Vu l'issue du litige, les frais de la cause sont mis à la charge du recourant (art. 89 al. 1 LPJA), qui n'a pas droit à des dépens (art. 91 al. 1 *a contrario* LPJA).

**4.2.** Sur le vu des principes de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations et compte tenu des critères d'appréciation et des limites des articles 13 al. 1 et 25 LTar, l'émolument de justice est fixé à 1000 fr., débours compris (art. 11 LTar).

**Par ces motifs, le Tribunal cantonal prononce**

1. Le recours de X \_\_\_\_\_ est irrecevable.
2. Les frais, par 1000 fr., sont mis à la charge de X \_\_\_\_\_.
3. Le présent arrêt est communiqué à X \_\_\_\_\_, au Conseil communal de A \_\_\_\_\_, au Conseil d'Etat du canton du Valais, à Sion et, à l'Office fédéral des routes (OFROU), à Berne.

Sion, le 12 avril 2021