

BGer 1C_163/2024 vom 14. Mai 2025

Bundesgericht, 2025-05-14, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_163_2024

FR: TF 1C_163/2024 du 14 mai 2025

IT: TF 1C_163/2024 del 14 maggio 2025

Erwägungen

E. 1

Dirigé contre une décision finale (art. 90 LTF) prise en dernière instance cantonale (art. 86 al. 1 let . d LTF) dans le domaine du droit public de l'aménagement du territoire (art. 82 let. a LTF) et rédigé dans une langue officielle (art. 42 al. 1 LTF), le recours est en principe recevable comme recours en matière de droit public selon les art. 82 ss LTF , aucune des exceptions prévues à l' art. 83 LTF n'étant réalisée. Les recourantes ont pris part à la procédure de recours devant le Tribunal cantonal. En tant que propriétaires de parcelles affectées par la planification litigieuse telle qu'amendée par la DIME, elles sont particulièrement touchées par l'arrêt attaqué qui la confirme; elles peuvent ainsi se prévaloir d'un intérêt digne de protection à l'annulation ou à la modification de cet arrêt. Elles bénéficient partant de la qualité pour recourir au sens de l' art. 89 al. 1 LTF . Les autres conditions de recevabilité étant au surplus réunies, il convient d'entrer en matière. Les recourantes ont rédigé leur mémoire en allemand, il n'y a toutefois pas lieu de déroger à la règle selon laquelle l'arrêt est rendu dans la langue de la décision attaquée, soit en français (cf. art. 54 al. 1 LTF).

E. 2

À titre de moyen de preuve, les recourantes requièrent l'édition des dossiers constitués par l'instance précédente. Ceux-ci ayant été produits dans le délai imparti à cette fin (cf. art. 102 al. 2 LTF), la requête est satisfaite.

E. 3

Sous un ch. 2, intitulé " Sachverhalt" , les recourantes présentent leur propre état de fait, en particulier s'agissant des caractéristiques et de la situation de leurs parcelles au sein du tissu bâti. Une telle argumentation, dans la mesure où elle s'écarte des faits établis par l'instance précédente ou les complète, sans qu'il soit indiqué que ceux-ci seraient manifestement inexacts, incomplets ou arbitraires, est irrecevable (cf. ATF 136 II 101 consid. 3; 135 II 313 consid. 5.2.2).

E. 4

Invoquant une atteinte à leur droit à une procédure équitable et transparente ainsi qu'une violation de leur droit d'être entendues, les recourantes soutiennent que les dossiers et la décision d'approbation de la DIME du 26 avril 2023 seraient contradictoires en ce qui concerne leurs parcelles n os 374, 375 et 813. Elles se plaignent que leur parcelle n o 813 ne figure ni dans le dispositif de cette décision ni dans ses considérants. Elles soulignent de même que le plan approuvé ne contient de réserve (manuscrite) renvoyant à la p. 6 de la décision de la DIME - concernant le refus d'approbation de la modification n o 13 - que pour les parcelles n os 366, 367 et 383 et non pour leurs biens-fonds. Il y aurait en outre une erreur dans le dispositif de la décision d'approbation, la parcelle n o 376 mentionnée

n'existant pas. Les recourantes en déduisent que leurs parcelles n os 374, 375 et 813 ne seraient pas concernées par le refus d'approbation d'un IBUS à 1.50. Elles reprochent enfin aux autorités précédentes de ne pas s'être penchées sur ces contradictions, pourtant soulevées devant elles. Quoi qu'en disent les recourantes, il n'apparaît pas d'emblée que leur grief relèverait en tant que tel d'une violation du droit d'être entendu. Leur critique apparaît en tout état de cause mal fondée et doit être écartée. Il ressort certes de la décision de la DIME que le refus d'approbation concerne les parcelles n os 366 à 376 et 383 nouvellement affectées en ZVIL. Il est également vrai que la parcelle n o 813 n'y est en tant que telle pas mentionnée. Cependant, à la lumière du dossier, cette dernière parcelle, qui ne figurait pas encore sur les plans mis à l'enquête (cf. notamment plan approuvé le 26 avril 2023), est le résultat de la division ultérieure de la parcelle n o 374. La cour cantonale en a d'ailleurs dûment tenu compte, la mentionnant de manière expresse et distincte tout au long de ses considérants ("art. 366 à 376 [dont 813] et 383 RF"); au demeurant, un tel fractionnement reste en principe sans influence sur l'affectation du terrain. Quant à la parcelle n o 376, si celle-ci n'apparaît plus sur la planification actuelle (cf. Portail cartographique fribourgeois à l'adresse map.geo.fr.ch, consulté le 30 avril 2025), celle-ci figurait en revanche sur les plans mis à l'enquête (voir notamment plan des modifications de la zone à bâtir révisé le 21 septembre 2018); elle a depuis lors toutefois été fondue dans la parcelle n o 375 (cf. Portail cartographique fribourgeois à l'adresse précitée). Dans cette mesure, on ne discerne pas que le dispositif de la décision d'approbation serait lacunaire ou en contradiction avec le dossier d'enquête. Le dispositif de cette décision renvoie d'ailleurs expressément à ses considérants, en particulier au consid. III, qui concerne notamment la modification n o 13 dont le refus (partiel) d'approbation est ici litigieux. Or, le périmètre de cette modification ressort sans équivoque non seulement des plans mis à l'enquête (cf. notamment plan des modifications de la zone à bâtir précité), mais également de l'annexe 1 de la décision d'approbation "périmètres à IBUS différencié", et il ne fait pas de doute que les parcelles n os 374, 375 et 813 y sont comprises. Le grief est écarté.

E. 5

Les recourantes reprochent encore à l'instance précédente d'avoir retenu que leurs parcelles revêtaient, en application du plan directeur cantonal, un niveau de desserte en transports publics insuffisant (niveau D) à justifier leur densification. Elles soutiennent en particulier que, pour apprécier le niveau de desserte, la cour cantonale ne pouvait se contenter de tenir compte de la seule gare de Münchenwiler-Courgevoux; elle aurait également dû considérer les deux arrêts de bus situés à proximité de leurs biens-fonds, à savoir "Courgevoux, village" et "Münchenwiler, Bahnhof" pour attribuer au quartier un niveau de desserte C, et partant autoriser un IBUS de 1.5. À suivre les recourantes, en ignorant ces deux arrêts de bus, la cour cantonale aurait appliqué de manière mécanique les critères du PDCant, au mépris de la marge d'appréciation conférée aux autorités de planification; cela procéderait non seulement d'arbitraire, mais également d'une violation de l'art. 3 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 18 juin 2000 (OAT; RS 700.1). Toujours selon les recourantes, la cour cantonale aurait également dû prendre en considération la faible distance séparant leurs parcelles d'un secteur voisin bénéficiant d'un niveau de desserte C. Dans le même ordre d'idée, elles soutiennent encore qu'en refusant de densifier leurs biens-fonds, malgré la proximité du centre du village, la cour cantonale aurait violé les art. 1 et 3 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT; RS 700).

E. 5.1.1

Selon l' art. 26 al. 1 LAT , une autorité cantonale approuve les plans d'affectation et leurs adaptations. Cette approbation a pour but de vérifier la conformité de la planification cantonale ou communale avec les plans de niveau supérieur et avec les principes d'aménagement découlant de la LAT (cf. art. 26 al. 2 LAT). L' art. 2 al. 3 LAT prévoit que les autorités chargées de l'aménagement du territoire veillent à laisser aux autorités qui leur sont subordonnées en cette matière la liberté d'appréciation nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches. Cette liberté d'appréciation n'est toutefois pas totale. L'autorité de planification doit en effet se conformer aux buts et aux principes d'aménagement du territoire tels qu'ils résultent de la Constitution (art. 75 Cst.) et de la loi (art. 1 et 3 LAT); elle doit également prendre en considération les exigences découlant de la législation fédérale sur la protection de l'environnement. Une appréciation correcte de ces principes implique une pesée globale de tous les intérêts en présence (art. 3 OAT).

E. 5.1.2

Outre l'orientation du développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti (art. 1 al. 2 let. a bis LAT), la création d'un milieu bâti compact (art. 1 al. 2 let. b LAT) ou la prise de mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir des possibilités de densification des surfaces de l'habitat (art. 3 al. 3 let. a bis LAT), la loi prescrit de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics (art. 3 al. 3 let. a LAT). La loi exprime de cette manière que la planification des transports et la planification du milieu bâti doivent être coordonnées et que le développement de l'urbanisation doit se faire en priorité là où la desserte par les transports publics présente la qualité exigée; cette coordination revêt une importance particulière (cf. Message du Conseil fédéral du 20 janvier 2010 relatif à une révision partielle de la loi sur l'aménagement du territoire, FF 2010, ch. 2.2, p. 974; PIERRE TSCHANNEN, in Commentaire pratique LAT: Planification directrice et sectorielle, pesée des intérêts, 2019, n. 67 ad art. 3 LAT). Si cette exigence vaut en particulier pour les nouvelles zones à bâtir, elle s'applique également en matière de densification (ibid.).

E. 5.1.3

Sur le plan cantonal, le thème T103 - Densification et requalification de la section C du PDCant prévoit notamment que "la densification est autorisée sans limite particulière aux endroits présentant au moins une desserte en transports publics de niveau C. Une qualité de desserte moindre peut être admise pour autant que des liaisons attractives et sécurisées pour la mobilité douce vers une gare et entre les principaux pôles d'attractivités de la localité existent [...]. De bonnes liaisons de mobilité douce constituent donc un prérequis pour pouvoir densifier [...]. Dans les endroits ne remplissant pas les conditions requises en matière de desserte en transports publics et de liaisons de mobilité douce, la densification est limitée au niveau du tissu bâti existant le plus dense, par type de zone [...]" (cf. PDCant, T103, p. 1 et 5). Le PDCant définit le niveau de qualité de desserte de la zone à bâtir en instaurant cinq niveaux de desserte, à savoir les niveaux A à E (cf. PDCant, section C / T201 - Transports publics, p. 9; plan cantonal des transports [PCTr], février 2014, p. 14 s.). Le niveau de qualité de desserte de la zone à bâtir est défini en fonction de la catégorie d'arrêt et de leur accessibilité par les piétons (distance réelle). Selon le PCTr, les niveaux de qualité de desserte par les transports publics ont été développés à partir de la norme SN 640 290 en vigueur en 2005 et se basent sur l'intervalle moyen entre le nombre de départs du lundi au vendredi entre 6 et 20 heures. Les arrêts de transports publics sont classés en

catégorie d'arrêt de | à VI selon la cadence et le type de desserte. À partir des catégories d'arrêt | à VI, on attribue un niveau de qualité à la desserte de la zone à bâtir considérée en fonction de l'accessibilité des arrêts par les piétons, à l'aide de la distance en mètres de l'arrêt en question (cf. PCTr, p. 15).

E. 5.2

Il est constant que le mode de transport le mieux doté à proximité des parcelles des recourantes est la gare de Münchenwiler-Courgevaux. Les autorités cantonales spécialisées (cf. notamment préavis du Service cantonal des constructions et de l'aménagement [SeCA] du 3 mars 2022 p. 9), suivies en cela par le Tribunal cantonal, se sont ainsi essentiellement fondées sur les spécificités de celles-ci pour déterminer le niveau de desserte des parcelles des recourantes. Le Tribunal cantonal a en particulier pris soin de déterminer la cadence de cette gare, selon la méthode appliquée par le Service cantonal de la mobilité (ci-après: SMO), à savoir en comptabilisant chaque départ entre 6h et 20h, du lundi au vendredi. La cadence a ainsi été établie à 32.94 minutes; par ailleurs, au regard des lignes desservies, la gare de Münchenwiler-Courgevaux devait être classée en catégorie 3, ce qui, dans l'ensemble, la plaçait au niveau D de desserte en transports publics (cf. PDCant, T201, tab. p. 9), niveau qui devait en définitive être retenu pour les parcelles des recourantes. L'instance précédente a néanmoins reconnu que les parcelles n os 374, 375 et 813 étaient plus proches des arrêts de bus de "Münchenwiler, Bahnhof" et de "Courgevaux, village" qu'elles ne l'étaient de cette gare. Elle a toutefois estimé que cela n'était pas de nature à améliorer leur niveau de desserte. En effet, avec une cadence de 78,14 minutes pour le premier et de 168 minutes pour le second, ces arrêts atteignaient au mieux un niveau de desserte E, loin du niveau C exigé pour justifier une densification (cf. PDCant section C / T103, p. 5 ch. 2).

E. 5.2.1

Les recourantes ne remettent pas directement en cause le nombre de départs retenus par les autorités précédentes pour les différents modes de transports, en particulier pour les deux arrêts de bus précités; elles contestent en revanche la méthode appliquée, singulièrement la division par deux du nombre de départs en cas de desserte dans les deux directions préconisée et opérée par le SMO ainsi que la prise en compte du seul mode de transport le mieux desservi. Elles ne démontrent cependant pas en quoi cette manière de procéder serait critiquable voire, comme elles le prétendent, arbitraire. Quoi qu'il en soit, que l'on procède ou non à cette division par deux, la qualification de ces deux arrêts de bus ne dépasse pas le niveau E. En effet, en ce qui concerne l'arrêt "Münchenwiler, Bahnhof", il n'est pas contesté qu'il se situe à une distance comprise entre 300 et 500 m des parcelles des recourantes et qu'il est desservi par une ligne régionale. Ainsi, même avec une cadence de 39,07 minutes (78,14 / 2), celui-ci demeurerait en catégorie E, selon les prescriptions du PDCant; a fortiori en irait-il de même pour l'arrêt "Courgevaux, village" (cf. PDCant, T201, tab. p. 9).

E. 5.2.2

Dans ces conditions, au regard en particulier du faible niveau de desserte et de cadence présenté par ces deux arrêts de bus, on ne saurait faire grief à la cour cantonale de s'être fondée sur le mode de transport le plus efficace pour déterminer le niveau de desserte des biens-fonds des recourantes. Cela est d'autant plus vrai que ces dernières ne démontrent pas que les lignes desservies par ces deux arrêts de bus permettraient de rejoindre des centres régionaux ou encore des zones pourvoyeuses d'emplois justifiant d'en tenir particulièrement

compte. En définitive, on ne discerne pas en quoi il serait discutable d'avoir octroyé un niveau de desserte D aux parcelles des recourantes (secteur "Vers le Pont").

E. 5.3

Par ailleurs, faisant usage de son pouvoir d'appréciation - y compris sous l'angle de ce que les recourantes qualifient d'opportunité (cf. art. 78 du code cantonal de procédure et de juridiction administrative du 23 mai 1991 [CPJA; RS/FR 150.1]; sur cet aspect, cf. notamment arrêt 1C_288/2022 du 9 octobre 2023 consid. 2.2.4) - l'instance précédente ne s'est pas limitée à une analyse mécanique du niveau de desserte des parcelles concernées pour en refuser la densification. Elle a aussi examiné s'il existait des liaisons attractives et sécurisées pour la mobilité douce vers une gare et entre les principaux pôles d'attractivités de la localité, facteur permettant, selon le PDCant, de justifier une densification malgré une qualité de desserte moindre (cf. PDCant, T103, ch. 2, p. 5).

E. 5.3.1

Or, force est avec la cour cantonale de constater que rien au dossier ne permet de conclure à l'existence de telles liaisons. Le rapport 47 OAT ne présente en particulier pas de véritable analyse des liaisons de mobilité douce. En outre, la cour cantonale a retenu que, si la route principale traversant le centre de Courgevaux bénéficiait certes d'un niveau 1 au sens du plan sectoriel vélo (potentiel élevé; PDCant, T204 - Réseau cyclable, p. 8), le réseau nécessitait encore des aménagements, ce qui n'est en tant que tel pas discuté; l'autorité cantonale spécialisée, à savoir le SMO, a d'ailleurs nié l'existence d'une liaison directe, attractive et sécurisée de mobilité douce sur la route cantonale, notamment à l'intention des cycles, autant en direction de la gare de Münchenwiler-Courgevaux que de la gare de Morat, appréciation sur laquelle rien dans le recours ne commande de revenir (cf. ATF 139 II 185 consid. 9.3; arrêt 1C_72/2017 du 14 septembre 2017 consid. 3.2); il peut à cet égard d'ailleurs être renvoyé aux considérants circonstanciés de l'arrêt attaqué (cf. art. 109 al. 3 LTF ; en particulier consid. 7.3 et 7.4).

E. 5.3.2

Par ailleurs, que la cour cantonale n'ait prétendument pas tenu compte de l'aspect piéton de la mobilité douce, se centrant sur le vélo, n'est ici d'aucun secours aux recourantes. Dès lors qu'il s'agit d'un facteur permettant, le cas échéant, de déroger à l'exigence d'une desserte en transports en commun de niveau C prévue par le PDCant (ibid. ; cf. également art. 3 al. 3 let. a LAT), il convient de se montrer restrictif, d'autant que l'ARE a jugé les critères retenus par le canton de Fribourg en matière de fixation du niveau de desserte trop généreux, lui demandant de les rendre plus sévères (cf. ARE, Canton de Fribourg, Révision totale du plan directeur cantonal, Approbation de la partie relative à l'urbanisation, Rapport d'examen, p. 12 ss, en particulier, p. 14).

E. 5.3.3

Dans ces conditions, il n'est pas critiquable d'avoir nié l'existence de voies de mobilité douce attractives et sécurisées au sens du PDCant. Il est dès lors sans influence sur l'issue du litige de savoir si la commune a effectivement renoncé à faire la démonstration de l'existence de telles liaisons au stade du recours cantonal, comme l'a retenu l'instance précédente et le lui reprochent les recourantes; la Cour de céans relève au demeurant que, malgré les considérants de l'arrêt attaqué, la commune n'est pas revenue sur ce point à ce stade de la procédure.

E. 5.4

Les recourantes affirment encore que leurs parcelles ne seraient séparées que de quelques centaines de mètres d'un secteur voisin bénéficiant d'un niveau C de desserte. Elles se limitent toutefois à reprocher à l'instance précédente de n'avoir pas tenu compte de ce facteur et d'avoir ainsi procédé à une pesée incomplète des intérêts. Elles n'expliquent en revanche pas en quoi cela commanderait de revenir sur l'appréciation de la cour cantonale, la fixation de zones et de limites déterminant l'affectation et l'utilisation de biens-fonds étant le propre de l'aménagement local (cf. arrêt 1C_280/2023 du 3 avril 2024 consid. 7.1 et les arrêts cités; voir également consid. 6 ci - dessous). Au surplus, à la lumière des explications des recourantes, on ne discerne pas que l'observation des limites fixées sur la base de la planification supérieure procéderait d'un formalisme excessif ou encore, plus généralement, d'une violation du principe de la bonne foi, comme le prétendent les recourantes (cf. art. 106 al. 2 LTF).

E. 5.5

Les recourantes soutiennent par ailleurs qu'en appliquant de manière stricte les principes du PDCant en matière de desserte en transports publics, la cour cantonale, respectivement le résultat auquel celle-ci est parvenue, violerait les dispositions sur la densification (art. 1 et 3 LAT); elles se prévalent essentiellement de la proximité entre leurs biens-fonds et le centre du village. Si les parcelles des recourantes sont certes proches du centre du village, elles présentent, selon les plans au dossier, une position excentrée, au-delà du chemin des Grillons, à l'extrémité d'une zone d'habitation de faible densité; cette position ne commande pas manifestement de procéder à une densification au détriment des critères du PDCant en matière de desserte. Compte tenu de cette continuité avec la zone de faible densité, on ne discerne pas non plus, contrairement à ce que soutiennent les recourantes, que le maintien d'un IBUS de 0.8 sur leurs parcelles (secteur "Vers le Pont") créerait un vide ou une sous-utilisation (à ce propos, voir également consid. 6 ci-dessous). S'agissant par ailleurs de la question du prétendu besoin en logements auquel, à suivre les recourantes, l'octroi immédiat d'un IBUS de 1.5 permettrait de pallier, on ignore d'où ces dernières tirent cette information; elles ne prétendent en particulier pas qu'il s'agirait d'un fait notoire ni ne démontrent que celui-ci aurait été arbitrairement ignoré (cf. art. 106 al. 2 LTF). Enfin et dès lors que la mesure litigieuse ne constitue pas à proprement parler un nouveau classement en zone à bâtir, le maintien d'un IBUS à 0.8 n'apparaît pas critiquable sous l'angle des exigences de densification du PDCant; à rigueur de texte, ce plan n'exige en effet un indice minimum de 1 que pour de nouveaux classements en zone constructible (cf. PDCant, section C / T102 - Dimensionnement et gestion de la zone à bâtir, p. 4 s.).

E. 5.6

Enfin, les recourantes estiment qu'en confirmant le refus d'approbation de la DIME, la cour cantonale aurait violé l'autonomie communale. La question de savoir si la commune est ici réellement autonome peut cependant demeurer indécise. En effet, le grief des recourantes revient en réalité uniquement sur l'existence de liaisons de mobilité douce directes et attractives au sens du PDCant, niée à bon droit - comme exposé ci-dessus -, et non réellement sur une violation de l'autonomie communale. Or, s'agissant d'un grief constitutionnel, celui-ci est soumis à des exigences strictes de motivation (cf. ATF 141 I 36 consid. 1.3), qui ne sont ainsi en l'occurrence pas respectées. La Cour de céans observe au demeurant que la commune ne soutient pas le recours fédéral, déclarant ne pas prendre position; devant l'instance précédente, la commune avait d'ailleurs expressément renoncé à

densifier les parcelles concernées et maintenir leur IBUS au niveau antérieur.

E. 5.7

On ne voit ainsi en définitive aucun motif de revenir sur l'appréciation du Tribunal cantonal. Ce dernier a soigneusement examiné l'ensemble des circonstances avant de confirmer la conformité de la mesure litigieuse à la planification directrice cantonale et au droit fédéral. Le grief est écarté.

E. 6

Les recourantes font valoir une violation du principe d'égalité.

E. 6.1

Une décision viole le droit à l'égalité de traitement ancré à l' art. 8 al. 1 Cst. lorsqu'elle établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à régler ou lorsqu'elle omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances (ATF 144 I 113 consid. 5.1.1). L'égalité de traitement n'a qu'une portée réduite dans l'élaboration des plans d'affectation et leur réglementation. Il est en effet dans la nature même de l'aménagement local que la délimitation des zones crée des inégalités et que des terrains de mêmes situation et nature puissent être traités différemment en ce qui concerne tant leur attribution à une zone déterminée que leur possibilité d'utilisation (ATF 142 I 162 consid. 3.7.2). Du point de vue constitutionnel, il suffit que la planification soit objectivement soutenable, c'est-à-dire qu'elle ne soit pas arbitraire (ATF 121 I 245 consid. 6e/bb; arrêt 1C_410/2022 du 4 décembre 2023 consid. 3.1). Dans ce contexte prévalent également les exigences de motivation accrue de l' art. 106 al. 2 LTF pour les parties recourantes (cf. ATF 141 I 36 consid. 1.3).

E. 6.2

Les recourantes soutiennent que le refus d'approbation de la DIME créerait une réglementation spéciale pour le secteur "Vers le Pont" sans justification objective. À l'appui de ce grief, elles affirment que ni le niveau D de desserte ni l'absence de liaisons de mobilité douce directes, attractives et sûres ne justifierait le refus d'approbation. Les recourantes se prévalent à cet égard de parcelles situées dans la partie sud de la zone villageoise qui non seulement n'atteignent pas non plus un niveau de desserte suffisant, mais qui seraient en outre plus éloignées de la gare de Münchenwiler-Courgevaux que ne le sont leurs parcelles. Que la cour cantonale ait à tort examiné ce grief à la lumière de la protection de l'égalité dans l'illégalité, comme le lui reprochent les recourantes, n'est pas de nature à sanctionner son appréciation. En effet et pour les motifs exposés aux considérants qui précèdent, le maintien d'un IBUS de 0.8 dans le secteur où se situent les parcelles des recourantes est conforme à la planification supérieure et au droit fédéral. Dans ces conditions et compte tenu de la portée réduite de ce principe en matière d'aménagement du territoire, on ne décèle pas où résiderait la violation du principe de l'égalité de traitement. Il n'est du reste pas établi que les parcelles situées plus au sud, que pointent les recourantes, se trouveraient effectivement à une distance plus éloignée de la gare que ne le sont leurs biens-fonds, respectivement qu'elles ne bénéficieraient pas d'un accès plus sûr et direct. Par ailleurs, à la lumière des plans au dossier, les parcelles plus au sud, au-delà du chemin des Grillons, sur lesquelles les recourantes fondent leur grief (parcelles en bleu selon les plans reproduits aux p. 21 et 22 du recours), occupent une position centrale dans le village de Courgevaux, dont la densification répond de prime abord aux principes poursuivis par le droit fédéral (cf. art. 1 et 3 LAT). Les parcelles des recourantes se trouvent en revanche au nord de ce chemin, et

du coude formé à ce niveau pas la route principale, dans le prolongement immédiat de la zone résidentielle de faible densité (RFDI) déjà bâtie, dont l'IBUS est également fixé à 0.8 (cf. projet de règlement communal d'urbanisme [RCU], art. 18; respectivement un IBUS de 0.7 pour les parcelles de la zone présentant un niveau de desserte inférieur à C; cf. décision d'approbation du 26 avril 2024, p. 4). Aussi, le refus d'approbation litigieux permet-il d'assurer la continuité dans le gabarit des constructions autorisées dans le secteur concerné, lequel diffère en cela du secteur plus au sud, constituant le centre du village.

E. 6.3

Le grief est rejeté.

E. 7

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours, dans la mesure de sa recevabilité, aux frais des recourantes, qui succombent (art. 66 al. 1 et 5 LTF). Il n'est pas alloué de dépens (art. 68 al. 3 LTF). Compte tenu de l'issue du litige, la demande de levée partielle de l'effet suspensif formulée par la commune est sans objet.

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