

# FR\_GERICHTE 601 2022 10 vom 27. September 2022

FR Kantonsgericht, 2022-09-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_601\\_2022\\_10](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_601_2022_10)

FR: FR\_GERICHTE 601 2022 10 du 27 septembre 2022

IT: FR\_GERICHTE 601 2022 10 del 27 settembre 2022

## Regeste

Arrêt de la Ie Cour administrative du Tribunal cantonal | Schule und Bildung

## Erwägungen

### E. 17

décembre 2020 en ce qui concerne la gratuité des transports scolaires. Il a cependant rejeté le grief visant l'organisation de ces derniers. Il a en effet relevé que le bus emprunté par les enfants des recourants était couvert par une concession cantonale et bénéficiait ainsi d'exceptions découlant de la législation fédérale en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité et les places debout. Il a de ce fait considéré que, d'un point de vue légal, rien n'obligeait la commune de D. \_\_\_\_\_ à devoir mettre en place un minibus ad hoc pour les élèves les plus jeunes. F. Agissant le 1er février 2022, les intéressés contestent auprès du Tribunal cantonal la décision sur recours du Préfet dont ils demandent la réformation. Ils concluent à ce que celle-ci soit modifiée en ce sens que, pour les trajets reliant le quartier de F. \_\_\_\_\_ aux écoles de la ville de D. \_\_\_\_\_, des minibus ou des midibus scolaires soient utilisés pour le transport des élèves scolarisés de la 1ère à la 4ème années HARMOS, et qu'un surveillant adulte accompagne le transport des élèves scolarisés dès la 5ème année HARMOS. Subsidiairement, ils concluent à l'annulation et au renvoi de la décision susmentionnée à l'autorité précédente pour nouvelle décision dans le sens des considérants. À l'appui de leurs conclusions, les recourants se plaignent du fait que l'autorité s'est basée sur un extrait de recherche provenant du site internet dédié aux horaires des transports publics fribourgeois pour admettre que la course de bus utilisée par les enfants constitue un transport soumis à concession, alors même que l'arrêt de bus mentionné n'est pas celui qui est emprunté par ceux-ci. Les recourants affirment ensuite que, dès lors que les trajets concernés ne représentent pas un transport soumis à concession, ceux-ci ne bénéficient pas de l'exonération des obligations ressortant des art. 57 al. 5 de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) et 3a al. 1 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11), et que le système actuel viole, pour cette raison, le droit fédéral. Les recourants mettent également en évidence que des transports pourvus de places assises en suffisance et de ceinture de sécurité sont d'ores et déjà présents dans certaines communes, comme la commune de G. \_\_\_\_\_ par exemple. Ils s'étonnent que la commune de D. \_\_\_\_\_ n'ait toujours pas pris de telles mesures malgré le nombre important d'incidents déjà intervenus. Ils relèvent par ailleurs que la situation a été dénoncée à plusieurs reprises, et cela depuis de nombreuses années, notamment lors de séances du Conseil général de D. \_\_\_\_\_ et par la signature d'une pétition, sans qu'aucune action ne soit entreprise avant l'accident de leur fils. Ils s'appuient également sur le rapport d'expertise rendu le 13 juillet 2021 pour souligner la dangerosité des trajets reliant le quartier de F. \_\_\_\_\_ aux écoles de la ville. Les

recourants reprochent également au Préfet d'avoir considéré la dangerosité des trajets uniquement dans le but d'établir le droit à la gratuité au transport. Ils affirment que la reconnaissance de cette dangerosité doit tout au plus permettre de reconnaître ledit trajet comme étant un trajet

Tribunal cantonal TC Page 4 de 10 scolaire au sens des art. 17 de la loi cantonale du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (RS; RSF 411.0.1) et 14 RLS. Ils déplorent par la même occasion le déroulement de l'expertise basée, selon eux, uniquement sur le critère de la dangerosité sans prendre en compte d'autres critères tels que la longueur du trajet en pondération kilomètre-effort, la longueur du trajet en elle-même, ainsi que l'âge et la constitution des élèves. À cet effet, ils requièrent un complément d'expertise. Finalement, les recourants invoquent une atteinte à l'intégrité physique des élèves. Ils affirment ainsi que l'art. 3a al. 2 let. e OCR n'est pas conforme à la Constitution fédérale du 18 avril 1999 de la Confédération suisse (Cst.; RS 101), en ce qu'il viole les obligations contenues aux art. 10 al. 2 et 11 Cst. Le 28 février 2022, C. \_\_\_\_\_ s'est déterminée sur le recours dont elle conclut implicitement au rejet. Elle précise néanmoins que l'arrêt de bus mentionné dans sa décision se trouve à quelques centaines de mètres du domicile des enfants des recourants et que le chemin vers celui-ci n'a pas été déclaré dangereux par les experts. De plus, elle relève que les arrêts "H. \_\_\_\_\_" et "I. \_\_\_\_\_" n'avaient pas été nommés dans le recours du 17 décembre 2020. Pour le reste, elle se réfère à sa décision. Le 21 mars 2022, la commune de D. \_\_\_\_\_ s'est déterminée sur le recours dont elle conclut également au rejet. Elle relève premièrement que le fait de prendre en compte l'arrêt de bus de F. \_\_\_\_\_ ou "J. \_\_\_\_\_" n'est pas pertinent. Elle estime qu'étant donné que ce dernier arrêt se trouve à proximité du quartier de F. \_\_\_\_\_, les enfants des recourants peuvent sans autre l'utiliser. La commune précise ensuite que tous les arrêts à l'exception des arrêts "H. \_\_\_\_\_" et "I. \_\_\_\_\_" figurent dans l'horaire accessible à tout un chacun. Elle relève, par ailleurs, que les dérogations minimales par rapport à la concession ne requièrent pas la modification de la concession et constate, par la même occasion, que l'existence de cette concession n'est pas contestée par les recourants. Elle continue en affirmant que les TPF sont au bénéfice d'une concession pour le trajet reliant le quartier de F. \_\_\_\_\_ à l'école de D. \_\_\_\_\_. Elle explique que ce sont des bus de ligne des transports publics qui disposent de places assises munies chacune d'une ceinture de sécurité et qu'un accompagnant adulte effectue tous les trajets en compagnie des élèves afin de les surveiller et de s'assurer que tous les petits soient assis et attachés. Elle souligne de plus que, quand bien même la commune souhaiterait obtenir une autorisation, les conditions d'octroi ne seraient pas remplies en ce que l'adjudication du marché public que constituent les minibus menacerait l'existence de l'offre actuelle des transports publics mise en place par les TPF. La commune rappelle ensuite que la reconnaissance d'un transport scolaire gratuit ne dit rien du mode de transport scolaire qui doit être organisé. Elle précise que ce transport ne nécessite pas la mise en place d'un transport "scolaire" spécifique à proprement parler mais qu'il peut être organisé par le biais des transports publics. De ce fait, elle s'oppose à l'élaboration d'un complément d'expertise. Finalement, la commune relève que les recourants n'ont aucunement motivé en quoi l'intégrité physique et psychique de leurs enfants serait atteinte. Elle met de plus en exergue avoir demandé aux TPF de prévoir un adulte accompagnateur quand bien même elle n'avait aucune obligation légale de le faire et qualifie le grief des recourants de disproportionné en raison des mesures qu'elle a déjà mises en place. Invités à se déterminer, les TPF expliquent tout d'abord que les courses desservant le quartier de F. \_\_\_\_\_ sont assimilées à des courses de renfort de la ligne n° kkk afin de satisfaire les pics de

Tribunal cantonal TC Page 5 de 10 demande. Ils précisent également que l'horaire officiel de ces renforts n'est pas publié sur leur moteur de recherche puisque ceux-ci sont supprimés lorsqu'ils ne sont pas nécessaires, à savoir durant les vacances scolaires. À l'appui de leurs déclarations, les TPF transmettent également l'horaire de la ligne concernée ainsi que le plan de la concession fédérale. Finalement, ceux-ci expliquent qu'ils envisagent de publier l'horaire des courses litigieuses dans l'horaire officiel dès la prochaine rentrée scolaire dans l'optique de clarifier la situation.

1. 1.1. Déposé dans le délai et les formes prescrits, le présent recours est recevable en vertu de l'art. 92 al. 1 LS. Le Tribunal cantonal peut donc entrer en matière sur ses mérites.

1.2. Selon l'art. 77 du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1), 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, à défaut d'habilitation légale expresse, la Cour ne peut pas examiner en l'espèce le grief d'opportunité (art. 78 al. 2 CPJA).

1.3. Conformément à l'art. 96a al. 1 CPJA, l'autorité de recours examine avec retenue les décisions d'une autorité à laquelle la législation accorde une large marge d'appréciation. L'al. 2 précise que tel est le cas en particulier des décisions relatives à l'évaluation du travail, des aptitudes et du comportement d'une personne (let. a) ou l'octroi d'une prestation à laquelle la législation ne donne pas un droit (let. b).

2. 2.1. La loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.1) ainsi que l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11) établissent des distinctions entre différents types de transports de voyageurs. Ainsi, il existe une distinction, notamment, entre le transport de voyageur soumis à concession (art. 6 LTV et art. 6 OTV) et les courses servant exclusivement à transporter des écoliers ou des étudiants (art. 7 al. 2 LTV et art. 7 let. b OTV). Ces distinctions sont importantes, notamment au regard des exigences de sécurité propres à chacun des deux. L'art. 6 al. 1 LTV prévoit que la Confédération peut octroyer à des entreprises des concessions de transport de voyageurs professionnel et régulier après avoir consulté les cantons concernés, en réservant cependant les art. 7 et 8 LTV. Le Conseil fédéral peut prévoir que les cantons accordent des autorisations pour d'autres offres de transport de moindre importance (art. 7 al. 2 LTV). Selon l'art. 6 let. a OTV, une concession est nécessaire pour les liaisons régulières entre des points de départ et d'arrivée déterminés, les voyageurs étant embarqués et déposés aux arrêts fixés dans l'horaire (service de ligne), avec fonction de desserte. L'art. 7 let. b OTV indique qu'une autorisation cantonale est nécessaire pour les courses servant exclusivement à transporter des écoliers ou des étudiants (transport d'écoliers).

Tribunal cantonal TC Page 6 de 10 2.2. Les recourants reprochent tout d'abord à l'autorité d'avoir pris la décision attaquée sur la base de faits erronés. En l'occurrence, à la lecture du dossier et des divers échanges d'écritures, la Cour constate qu'une certaine confusion règne quant à la distinction du bus concerné par l'affaire en question. En effet, toute l'affaire repose sur la qualification juridique donnée au bus utilisé in casu. Selon les informations recueillies auprès des TPF, la ligne kkk est desservie en temps normal par un seul bus. Néanmoins, pendant les heures de pointes, la course habituelle a été renforcée par la mise en place d'un second bus desservant quant à lui seulement certains arrêts déterminés. Ainsi, en réalité, deux véhicules circulent au même moment sur la ligne concernée. Dans sa décision du 16 décembre 2021, le Préfet ne fait cependant aucunement mention de ce paramètre. Par ailleurs, il ne semble même pas avoir connaissance de l'existence d'un second bus circulant en parallèle et base entièrement son argumentation sur l'horaire de la

course habituelle, trouvé sur internet. De son côté, les recourants se contentent de contester l'horaire invoqué par l'autorité et d'affirmer qu'il s'agit en réalité d'une ligne spécifique, sans développer leur argumentation outre mesure. Or, comme l'affirment les TPF, le bus emprunté par les enfants des recourants, passant par le quartier de F. \_\_\_\_\_, n'est autre que le bus de renfort et non pas le bus habituel. Aussi, le Préfet a manifestement considéré à tort qu'il s'agissait de ce dernier et a rendu, en conséquence, une décision basée sur un état de fait incorrect. Le grief invoqué par les recourants, bien que motivé de manière peu convaincante, doit de ce fait être admis. Ainsi, l'analyse portant sur la qualification ou non de transport d'écoliers devra être réalisée sur le bus qualifié de renfort et non pas sur le bus de ligne ordinaire. 2.3. Il s'agit ensuite de déterminer si le trajet réalisé par les enfants des recourants représente un transport d'écoliers au sens de l'art. 7 OTV, ou s'il correspond à un transport de voyageurs soumis à concession selon l'art. 6 OTV. En effet, sur le plan cantonal, le trafic induit par les écoles est intégré, dans la mesure du possible, dans les prestations offertes par les transports publics concessionnaires financés par les conventions d'offre. Toutefois, la création de cercles scolaires et l'absence de transports publics dans certaines régions nécessitent la mise en place de transports d'élèves spécifiques (cf. Mémoire du Service de la Mobilité relatif aux déplacements d'élèves, état au 20 juin 2022). Le Préfet affirme que, dans le cas d'espèce, le transport des élèves du quartier de F. \_\_\_\_\_ fait partie de la ligne concessionnaire n° kkk. Venant eux aussi confirmer cette thèse, les TPF précisent qu'il s'agit toutefois d'un bus de renfort instauré dans le but de répondre à la forte demande sur la ligne en question. Ils affirment par la même occasion que les arrêts concernés sont bel et bien couverts par la concession fédérale et que l'horaire interne aux TPF, transmis par leur soin, vient confirmer cela. Il sied néanmoins de préciser que la Cour n'est pas liée par l'appellation donnée par les TPF à la course litigieuse. Bien qu'elle soit considérée comme un renfort par ceux-ci, la qualification de transport d'écoliers au sens de la loi doit s'examiner en fonction du type d'usagers du bus et du but qu'on lui confère. Ainsi, son accessibilité par les usagers de transports publics (autre que les écoliers et étudiants) est déterminante pour l'examen à venir. Contrairement à ce qu'affirme le Préfet et conformément aux informations recueillies auprès des TPF, les horaires du bus de F. \_\_\_\_\_ demeurent introuvables sur le portail de recherche online (cf. <https://www.tpf.ch/fr/horaires-et-plans/horaire-en-ligne/recherche-ditineraire>, consulté le 9 septembre 2022). En effet, en inscrivant les arrêts de bus concernés, à savoir "H. \_\_\_\_\_" et "I. \_\_\_\_\_", on constate que seul le bus de la ligne officielle s'affiche et que la trajectoire de celui-ci

Tribunal cantonal TC Page 7 de 10 impose de se rendre à pied jusqu'à l'arrêt "J. \_\_\_\_\_". Il apparaît dès lors évident que les arrêts en question ne sont desservis que par le bus de renfort et qu'ils ne constituent pas des arrêts officiels de la desserte. Il est fort probable que, s'il n'était pas nécessaire de transporter autant d'écoliers aux heures de pointe, ces arrêts de bus ne seraient jamais desservis par les TPF et que les enfants résidant dans le quartier de F. \_\_\_\_\_ seraient obligés de marcher jusqu'à l'arrêt le plus proche, à savoir J. \_\_\_\_\_, afin de se rendre à l'école. De plus, il importe peu de constater que les arrêts en question figurent sur les documents internes des TPF, ces documents n'étant pas accessibles aux usagers et n'étant de ce fait pas connus du public. En conséquence, de par l'absence d'informations officielles sur le moteur de recherche des TPF, on peine à suivre l'argumentaire de l'autorité selon lequel le bus de renfort constitue une course ouverte à tous, en ce que le public n'a pas accès aux horaires de celui-ci et n'a donc aucun moyen de savoir qu'il existe une course soi-disant officielle. On constate par la même occasion que

les seules informations accessibles à propos du parcours litigieux se trouvent dans les librettos distribués en début d'année scolaire à l'école primaire de la ville de D. \_\_\_\_\_ et sur le site internet de L. \_\_\_\_\_ (cf. [https://romont.friweb.ch/sites/romont/files/personal/Libretto2021\\_2022\\_V\\_finale.pdf](https://romont.friweb.ch/sites/romont/files/personal/Libretto2021_2022_V_finale.pdf), consulté le

## **E. 20**

juin 2022; [http://www.co-glane.ch/uploads/files/HORAIRE\\_DES\\_JANVIER\\_2019.pdf](http://www.co-glane.ch/uploads/files/HORAIRE_DES_JANVIER_2019.pdf), consulté le 9 septembre 2022). De plus, on remarque que les courses du bus de renfort se limitent aux horaires de début et de fin des cours et qu'elles n'ont pas lieu lors des vacances scolaires. En outre, il convient de relever que les autres arrêts desservis par le bus de renfort sont situés à proximité des différentes écoles. En effet, démarrant sa course au quartier de F. \_\_\_\_\_, le bus ne s'arrête pas à la gare de D. \_\_\_\_\_, contrairement au bus de ligne, et se rend directement aux arrêts desservant l'école primaire et le cycle d'orientation. Ainsi conçu, le parcours du bus ne s'adresse à l'évidence qu'aux enfants et adolescents fréquentant les écoles. Il ne s'agit pas d'une course destinée à soutenir la ligne officielle en période de surcharge, mais, nonobstant sa dénomination, d'une course spécifiquement affectée au transport d'élèves. Pris dans leur ensemble, les éléments objectifs qui ressortent de l'instruction démontrent clairement que les courses de renfort sont en réalité exclusivement destinées et réservées aux écoliers de la ville de D. \_\_\_\_\_ et qu'elles n'ont ainsi pas pour but de transporter qui que ce soit d'autre. Au vu de tout ce qui précède, il appert que le bus litigieux ne concerne que le transport des élèves de l'école primaire de D. \_\_\_\_\_ ainsi que ceux de L. \_\_\_\_\_. Outre le fait qu'il est difficile, voire impossible pour les autres usagers des transports publics de trouver les horaires et informations de la course en question, on doit constater surtout que la conception même de celle-ci, dont le parcours vise uniquement à desservir les écoles (cf. ci-dessus), démontre qu'elle n'a pas vocation à transporter d'autres passagers et présente ainsi un caractère exclusif vis-à-vis des élèves et étudiants. Elle remplit de ce fait la condition posée par la loi. 3. 3.1. Le Conseil fédéral peut édicter des règles complémentaires de circulation et prévoir, lorsque les circonstances particulières l'exigent, des exceptions aux règles de circulation, notamment pour l'armée et pour la protection civile. Il peut également édicter de telles règles pour des routes à sens unique (art. 57 al. 1 LCR). Le Conseil fédéral peut prescrire que les occupants de voitures automobiles utilisent les dispositifs de retenue (ceinture de sécurité ou système analogue) (art. 57 al. 5 let. a LCR).

Tribunal cantonal TC Page 8 de 10 Suivant l'art. 3a al. 1 OCR, dans un véhicule équipé de ceinture de sécurité, le conducteur et les passagers doivent porter, pendant le trajet, les ceintures de sécurité existantes. Les conducteurs doivent s'assurer que les enfants de moins de douze ans sont correctement attachés. Selon l'al. 2 let. e, sont dispensées de l'obligation de porter la ceinture, les conducteurs et passagers des véhicules automobiles affectés au trafic régional exploité selon l'horaire par les entreprises de transport concessionnaires. Selon l'art. 107 al. 2 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41), les places debout ne sont admises que dans les autocars et les minibus affectés au trafic régional exploité selon l'horaire par des entreprises de transport concessionnaires ou au remplacement de trains, ainsi que dans les voitures automobiles où le personnel qui effectue le chargement ou le surveillance ne peut être transporté assis. 3.2. Sur le vu des éléments établis ci-dessus, le trajet réalisé par les enfants des recourants doit être considéré comme un transport d'écoliers au sens de l'art. 7

let. b OTV, ne faisant pas partie de la concession existante. En conséquence, celui-ci ne bénéficie pas des exceptions prévues aux art. 3a al. 2 let. e OCR et 107 OETV, et doit ainsi respecter les obligations prévues par la loi en terme de sécurité. En l'occurrence, le véhicule transportant les élèves de F. \_\_\_\_\_ est un bus articulé mesurant 18 mètres de long. Bien qu'étant muni de ceintures de sécurité, il ne possède pas suffisamment de places assises afin que tous les élèves présents puissent s'asseoir. 3.3. Ainsi, au vu de ce qui précède, le véhicule utilisé par les TPF dans le cadre du transport des écoliers du quartier de F. \_\_\_\_\_ ne respecte pas les obligations imposées par les dispositions légales pertinentes et viole de ce fait le droit fédéral. Le recours s'avère dès lors bien fondé dans son principe. Dans ces conditions, il n'y a pas lieu de donner suite à la demande de complément d'expertise réclamée par les recourants devenue, dans l'intervalle, sans pertinence. 4. Malgré l'admission du recours sur le principe, la Cour de Céans ne peut ordonner elle-même la mise en place de minibus comme l'exigent les recourants, de sorte que leurs conclusions dans ce sens doivent être rejetées. Outre le fait qu'une autorisation cantonale au sens de l'art. 7 let. b OTV est nécessaire à cet effet, il faut constater que les transports scolaires peuvent être organisés de différentes manières (minibus dédiés, bus de ligne, taxis, indemnités aux parents transporteurs, solution mixte..) qui relèvent de la compétence de la commune en premier lieu. Il se justifie dès lors de renvoyer la cause à cette dernière pour qu'elle mette sur pied un transport scolaire gratuit conforme à la loi et aux considérants qui précèdent. 5. 5.1. L'Etat de Fribourg et la commune qui succombent sont exonérés des frais de procédure (art. 133 CPJA). L'avance de frais versée par les recourants leur est restituée. 5.2. Obtenant gain de cause pour l'essentiel et ayant fait appel aux services d'un avocat pour défendre leurs intérêts, les recourants ont droit à une indemnité de partie (art. 137 CPJA). Conformément à l'art. 8 al. 1 du tarif fribourgeois du 17 décembre 1991 des frais de procédure et

Tribunal cantonal TC Page 9 de 10 des indemnités en matière de juridiction administrative (ci-après: Tarif JA, RSF 150.12), les honoraires alloués pour la représentation ou l'assistance de la partie sont fixés entre CHF 200.- et 10'000.-. Dans les affaires d'une ampleur ou d'une complexité particulière, le maximum s'élève à CHF 40'000.-. La fixation des honoraires dus à titre de dépens a lieu sur la base d'un tarif horaire de CHF 250.-. Selon l'art. 11 du Tarif JA, celui qui demande une indemnité doit faire parvenir à l'autorité un récapitulatif des opérations effectuées et, au besoin, les pièces justificatives des débours engagés. Si l'autorité ne reçoit pas ce récapitulatif avant le prononcé de la décision, elle fixe l'indemnité d'office et selon sa libre appréciation. Elle en fait de même si le récapitulatif ne répond pas aux exigences fixées en la matière. Compte tenu du fait que l'objet du litige était en l'espèce clairement limité à la problématique relativement simple de la qualification juridique de transport d'écoliers au sens de l'art. 7 OTV, l'indemnité est fixée de manière globale à CHF 1'500.-, débours compris, plus CHF 115.50 au titre de la TVA, pour un total de CHF 1'615.50. Elle est mise par moitié (CHF 807.75) à la charge de la commune et de l'Etat de Fribourg; (dispositif en page suivante)

Tribunal cantonal TC Page 10 de 10 la Cour arrête : I. Le recours est admis partiellement. Partant, la décision de C. \_\_\_\_\_ du 16 décembre 2021 est annulée. La cause est renvoyée à la Commune de D. \_\_\_\_\_ pour qu'elle mette sur pied un transport scolaire conforme au droit. II. Il n'est pas perçu de frais de procédure. L'avance de frais de CHF 800.- est restituée aux recourants. III. Une indemnité de partie globale de CHF 1'615.50, dont CHF 115.50 de TVA, est allouée aux recourants et versée en main de Me Mahaim. Elle est mise à la charge

de la Commune de D. \_\_\_\_\_ et de l'Etat de Fribourg à raison de CHF 807.75 chacun. 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 de l'indemnité de partie 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 27 septembre 2022/cpf/dcu La Présidente : Le Greffier-stagiaire :

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