

# **FR\_GERICHTE 602 2025 152 vom 2. Februar 2026**

FR Kantonsgericht, 2026-02-02, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_602\\_2025\\_152](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_602_2025_152)

FR: FR\_GERICHTE 602 2025 152 du 2 février 2026

IT: FR\_GERICHTE 602 2025 152 del 2 febbraio 2026

## **Erwägungen**

### **E. 4**

À l'appui de leur recours, les recourants font principalement valoir qu'ils pourraient bénéficier d'une dérogation aux distances aux limites au sens de l'art. 133 LATeC, au motif qu'ils disposeraient d'une servitude inscrite au registre foncier à charge du fonds voisin, dont l'autorité intimée n'aurait pas tenu compte.

#### **E. 4.1**

Conformément à l'art. 132 al. 1 LATeC, dans l'ordre non contigu, la distance minimale d'un bâtiment à la limite d'un fonds doit être au moins égale à la moitié de la hauteur totale du bâtiment, mais au minimum de 4 mètres. Aux termes de l'art. 133 al. 1 LATeC, les propriétaires peuvent convenir, par écrit, de déroger aux prescriptions sur les distances par rapport aux limites de leurs fonds.

#### **E. 4.2**

En l'espèce, la Lieutenante de préfet a retenu que les distances aux limites du fonds voisin, fixées à 4 mètres, n'étaient pas respectées s'agissant des caves et du couvert à voitures, lesquels étaient implantés à une distance de 3 mètres seulement de la parcelle voisine. Elle a relevé que la convention conclue le 6 novembre 2019 entre le propriétaire de la parcelle voisine et les requérants portait exclusivement sur l'aménagement d'une place de stationnement extérieure. Les recourants produisent toutefois une servitude de dérogation aux distances aux limites inscrite au registre foncier le 30 juillet 2020, laquelle n'est pas mentionnée dans la décision attaquée. Cette servitude prévoit un "droit de construire en dérogation à la distance aux limites, à charge et en faveur de E. \_\_\_\_\_/ddd, selon plan spécial et convention". L'assiette de la servitude ressort du plan spécial de servitude, signé par les parties et le notaire, lequel est annexé à la minute pour en faire partie intégrante. Il y est notamment stipulé que, "à titre de convention, les comparants s'autorisent réciproquement à construire sur leurs immeubles respectifs une place de parc, couverte ou non, y compris fondations, jusqu'au mur de soutènement, dans la mesure délimitée sur le plan de servitude", étant précisé que "le maintien de la visibilité est réservé".

#### **E. 4.3**

Il ressort de ce qui précède que la décision attaquée prête le flanc à la critique sur ce point. En effet, il ne ressort pas de la motivation de la Lieutenante de préfet que la servitude de dérogation aux distances aux limites inscrite au registre foncier le 30 juillet 2020 aurait été prise en compte. L'autorité intimée se réfère exclusivement à la convention antérieure du 6 novembre 2019 pour retenir que la dérogation ne viserait que l'aménagement d'une place de stationnement extérieure.

Tribunal cantonal TC Page 7 de 11 Cela étant, la question de savoir si le couvert à voitures et les caves projetées peuvent bénéficier d'une dérogation aux distances aux limites au sens de l'art. 133 LATeC, au regard de la servitude inscrite au registre foncier peut souffrir de demeurer ouverte.

#### **E. 4.4**

En effet, le fait que les recourants aient conclu une servitude avec le propriétaire du fonds voisin en vue d'une dérogation aux distances aux limites ne dispense en rien du respect des autres dispositions relevant de la police des constructions. Une telle servitude, quand bien même elle est inscrite au registre foncier, ne saurait conférer un blanc-seing pour toute construction et ne lie en aucun cas les autorités compétentes en matière d'octroi du permis de construire, ce que les recourants ne soutiennent d'ailleurs pas. Dans ces conditions, un complément d'instruction ou un renvoi de la cause à l'autorité préfectorale pour qu'elle statue sur la question d'une dérogation au sens de l'art. 133 LATeC ne se justifie que dans l'hypothèse où le projet ne pourrait être refusé pour un autre motif.

#### **E. 5**

Il s'impose dès lors d'examiner si le projet respecte les prescriptions déterminantes en matière de sécurité routière et garantit une visibilité suffisante au débouché sur le domaine public.

##### **E. 5.1**

La Lieutenante de préfet a en effet retenu que le projet ne permettait pas d'assurer une sécurité suffisante en matière de visibilité, en particulier pour les piétons. Elle a relevé que la situation s'était même dégradée par rapport au projet initial, lequel prévoyait deux larges ouvertures latérales destinées à compenser la proximité du trottoir. Les modifications apportées ultérieurement n'étaient, selon elle, pas suffisantes pour garantir une visibilité adéquate à la sortie du couvert. Elle a dès lors considéré que le projet ne respectait pas les prescriptions applicables aux constructions situées à proximité des routes publiques, lesquelles ne doivent ni créer un danger pour la circulation ni restreindre la visibilité des usagers de la route et des accès.

##### **E. 5.2**

La loi fribourgeoise du 15 décembre 1967 sur les routes (aLR; RSF 741.1) a été abrogée et remplacée, avec effet au 1er janvier 2023, par la loi du 5 novembre 2021 sur la mobilité (LMob; RSF 780.1). Selon une jurisprudence constante, les projets de construction mis à l'enquête avant l'entrée en vigueur de la LMob demeurent toutefois soumis à l'ancien droit, ce qui est le cas en l'espèce (cf. arrêt TC FR 602 2021 183 du 24 janvier 2023 consid. 3.2). Conformément à l'art. 20 al. 1 aLR, applicable jusqu'au 31 décembre 2022, les routes publiques doivent être construites et aménagées conformément à la planification routière et aux nécessités techniques, économiques, de sécurité et du trafic. Aux termes de l'art. 93 al. 1 aLR, les fonds privés ou publics avoisinant la route ne doivent pas être dotés de constructions, d'installations, dépôts ou plantations susceptibles de créer un danger pour la circulation, ni être le lieu d'activités pouvant constituer un tel danger. L'al. 2 de cette disposition précise notamment que l'utilisation de ces fonds ne doit pas restreindre la visibilité pour les usagers de la route et des accès, ni porter une ombre excessive sur la route, ni aggraver des nuisances pour les voisins. Dans la mesure où les circonstances locales de sécurité le justifient, la Direction peut, sur préavis de la commune, fixer des conditions ou aggraver les règles prévues aux art. 93a à 114. Elle peut aussi ordonner la

suppression d'une cause de danger existante (art. 93 al. 3 aLR). Des dérogations peuvent être accordées, par la Direction pour les routes cantonales, par le conseil communal pour les routes communales, lorsqu'elles sont justifiées par des circonstances spéciales, qu'elles ne sont pas

Tribunal cantonal TC Page 8 de 11 contraires à l'intérêt public et ne causent pas de préjudice aux voisins. Ceux-ci sont préalablement entendus (art. 93 al. 4 aLR). Par ailleurs, l'art. 119 LATeC donne au Conseil d'Etat la compétence d'édicter les dispositions d'exécution des règles de construction (al. 1) et de prescrire l'application de directives et de normes émanant d'organismes spécialisés (al. 3). Selon l'art. 52 al. 1 du règlement d'exécution du 1er décembre 2009 de la loi fribourgeoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC; RSF 710.11), les objets soumis à l'obligation de permis sont régis par les dispositions de ce règlement en matière de construction; pour le surplus, il est renvoyé aux normes techniques d'organismes spécialisés tels que l'Union suisse des professionnels de la route (VSS; al. 2 let. d). En outre, aux termes de l'art. 61 al. 1 1re phrase ReLATeC, l'accès aux routes publiques ou privées ne doit pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation.

### **E. 5.3**

Les normes VSS, en tant qu'expression de la science et de l'expérience des professionnels, constituent des avis d'experts et non des règles de droit au sens strict. Lorsque des motifs pertinents le justifient, le juge n'est pas lié par ces normes. Le renvoi général aux normes professionnelles prévu par l'art. 119 LATeC ne modifie pas cette appréciation (cf. dans ce sens, art. 27 al. 1 ReLATeC; arrêts TC FR 602 2019 42 du 19 septembre 2019; 603 2012 235 du 24 janvier 2014 consid. 19b). La norme VSS 40 273a relative aux carrefours – conditions de visibilité dans les carrefours à niveau – est applicable à toutes les routes comportant des carrefours à niveau, y compris ceux desservant des accès riverains ou munis de pistes cyclables. Selon son art. 10, le champ de vision doit être libre de tout obstacle susceptible de masquer un véhicule automobile ou un deux-roues léger. Cette exigence s'étend notamment à la végétation, à la neige, aux panneaux publicitaires ainsi qu'aux véhicules en stationnement. Les signaux et panneaux de direction devraient, dans la mesure du possible, ne pas être placés dans le champ de vision du conducteur. Les conditions de visibilité doivent être garanties tant dans le plan horizontal que dans l'espace; en règle générale, il suffit que le champ de vision soit libre de tout obstacle sur une hauteur comprise entre 0.6 m et 3.0 m au-dessus du niveau de la chaussée.

### **E. 5.4**

En l'espèce, la Lieutenant de préfet a retenu que, si la rampe d'accès initialement problématique avait été supprimée en cours de procédure, le projet demeurerait contraire à la norme VSS 40 273a en matière de visibilité, en particulier s'agissant des circulations piétonnes. Elle s'est fondée à cet égard sur les différents préavis défavorables concordants du SMO et de la commune. Il ressort de ces préavis que, dès le 13 juillet 2021, la commune a relevé que la porte vitrée réalisée sur la façade nord-ouest du garage n'offrait pas une surface suffisante pour garantir une visibilité correcte des véhicules et des piétons descendants. Elle a en outre constaté l'absence totale d'ouverture sur la façade sud-est permettant d'assurer une visibilité adéquate du flux piéton montant. Ces critiques ont été réitérées et précisées dans le préavis communal du 23 janvier 2024, lequel relevait en outre que les nouveaux plans prévoyaient une place de stationnement extérieure non autorisée

entre le garage et la limite parcellaire, ce qui soulevait des problèmes supplémentaires de sécurité et de visibilité. La commune a confirmé que les ouvertures prévues ne correspondaient plus à celles admises dans le cadre du permis de construire initial. Dans son préavis négatif du 17 janvier 2025, la commune a constaté que les modifications apportées ultérieurement n'avaient pas permis de remédier aux problèmes identifiés. L'ouverture nord-ouest n'avait pas été agrandie de manière suffisante, la place de parc extérieure non autorisée avait été

Tribunal cantonal TC Page 9 de 11 maintenue et l'ouverture projetée sur la façade sud-est ne répondait toujours pas aux conditions du permis initial. Elle a dès lors confirmé l'intégralité de ses remarques et de son préavis défavorable antérieur. Les préavis du SMO vont dans le même sens. Dès le 15 octobre 2021, ce service spécialisé a relevé que la visibilité, et plus particulièrement celle des circulations piétonnes, s'était dégradée par rapport au projet initial de couvert, lequel prévoyait deux larges ouvertures latérales destinées à compenser la proximité du trottoir. Le SMO a en outre considéré que l'ajout d'une porte vitrée transformait le couvert en garage, impliquant l'application de l'art. 61 ReLATeC, lequel exige une distance minimale de 5.5 mètres entre la porte du garage et le bord de la chaussée, exigence qui n'était pas respectée. Ces constatations ont été confirmées dans les préavis des 21 février 2024 et 25 mars 2025, appuyés par des photographies et des mesures effectuées lors de visions locales. Le SMO a notamment relevé la présence persistante d'une porte vitrée teintée côté nord, l'absence d'ouverture conforme côté sud, ainsi que des dimensions effectives des piliers et des ouvertures ne correspondant pas aux plans produits. Il a conclu que la visibilité minimale des circulations piétonnes admise dans le cadre du permis initial n'était plus garantie.

### **E. 5.5**

Il ressort ainsi de l'ensemble de ces éléments que, malgré les adaptations apportées en cours de procédure, le projet ne garantit toujours pas une visibilité suffisante au débouché du garage sur le domaine public et qu'il engendre un risque accru pour la sécurité, en particulier celle des piétons. Les recourants ne formulent, sur ce point, aucun grief circonstancié à l'encontre des préavis émis par les services spécialisés. Ils se bornent à soutenir que la décision attaquée reprend divers éléments techniques figurant dans les préavis versés au dossier sans les examiner de manière critique ni les apprécier de façon détaillée. Une telle argumentation ne saurait être suivie. Les préavis émanant des services spécialisés de l'État et de la commune constituent des avis techniques qualifiés. Lorsqu'ils sont motivés, concordants et étayés par des constatations concrètes, notamment issues d'inspections locales et basées sur des plans et des photographies, comme en l'espèce, l'autorité d'approbation du permis de construire peut s'y rallier, sauf éléments précis propres à en démontrer l'inexactitude. Or, en l'espèce, rien au dossier n'indique que les avis du SMO ou du service communal compétent reposeraient sur une appréciation biaisée ou lacunaire des faits. Bien au contraire, les préavis successifs font état d'analyses détaillées de la situation, appuyées par des plans et des photographies, permettant d'objectiver les problèmes de visibilité constatés sur place. Les recourants ne produisent aucun élément concret susceptible de remettre en cause ces appréciations techniques. Ils se limitent à opposer leur propre appréciation de la situation à celle des services spécialisés, ce qui ne suffit ni à en démontrer l'inexactitude ni à établir une violation des dispositions applicables. Rien au dossier ne permet en réalité à la Cour de remettre en doute le contenu des rapports établis par les services spécialisés. Dans ces circonstances, les réquisitions de preuve

formulées par les recourants, en particulier la demande d'inspection des lieux, ne sont pas de nature à modifier l'issue du litige. Les services spécialisés ont en effet déjà procédé, comme considéré, à des inspections sur place et leurs préavis sont étayés par de nombreux plans et photographies figurant au dossier. La Cour peut dès lors, par

Tribunal cantonal TC Page 10 de 11 appréciation anticipée des preuves, renoncer à ordonner des mesures d'instruction complémentaires, celles-ci n'étant pas propres à apporter des éléments nouveaux déterminants. Il s'ensuit que la Lieutenante de préfet pouvait légitimement se fonder sur ces préavis. Il y a ainsi lieu de confirmer le constat des services spécialisés selon lequel le projet ne garantit pas la sécurité des usagers de la route ni ne résout les problèmes de visibilité piétonne relevés de manière constante depuis plusieurs années dans leurs préavis successifs. Partant, c'est à juste titre que la Lieutenante de préfet a refusé d'octroyer le permis de construire, au motif que le projet ne permettait pas d'assurer une sécurité suffisante en matière de visibilité, en particulier pour les piétons.

### **E. 6.1**

Aux termes de l'art. 91 LATeC, dès la mise à l'enquête publique des plans et règlements et jusqu'à leur approbation par la Direction, aucun permis ne peut être délivré pour des projets prévus sur des terrains compris dans le plan (al. 1). Toutefois, moyennant l'accord préalable de la commune et du Service, l'autorité compétente en matière de permis de construire peut autoriser des constructions et installations conformes au plan pour éviter des retards dommageables (al. 2). L'art. 91 al. 1 LATeC traite ainsi de l'effet anticipé négatif, qui neutralise l'application du droit actuel jusqu'à l'entrée en vigueur du droit futur. Un tel effet permet à l'autorité de refuser une autorisation de construire lorsqu'une demande est conforme à la planification en vigueur, mais contraire à la planification projetée. Il se présente sous deux variantes: l'interdiction temporaire de bâtir (art. 91 LATeC) ou la suspension de l'examen des demandes d'autorisation de construire (art. 92 LATeC; cf. ZUFFEREY, Droit public de la construction, 2024, n° 314). Selon la jurisprudence, lorsqu'une commune adopte une nouvelle réglementation, celle-ci est dotée d'un effet anticipé positif et, dans cette mesure, s'applique conjointement avec la réglementation antérieure, toujours en vigueur, jusqu'à son approbation; pendant cette phase, peuvent en principe être autorisées les constructions qui sont à la fois conformes à l'actuelle et à la future réglementation (cf. arrêts TF 1C\_427/2018 et 1C\_428/2018 du 22 octobre 2019; TC FR 602 2020 112 et 114 du 2 juillet 2021; 602 2017 130/136 du 28 juin 2018; 602 2018 36 du 5 juin 2018).

### **E. 6.2**

Dès lors que, comme exposé ci-dessus, le projet n'est pas conforme à la réglementation cantonale actuellement en vigueur, la question de l'octroi de l'effet anticipé positif des plans ne se pose pas. C'est dès lors à juste titre que les autorités concernées, soit la commune et le SeCA, ont refusé d'accorder l'effet anticipé aux plans. Il en va de même de la requête tendant à la suspension de la procédure jusqu'à droit connu sur l'approbation du nouveau PAL. Dès lors que le projet doit être refusé en raison de sa contrariété avec des dispositions cantonales applicables, une éventuelle modification de la planification communale ne serait pas de nature à influencer sur l'issue du litige. Il s'ensuit que la demande de suspension de la procédure doit être rejetée.

### **E. 7**

Vu l'ensemble de ce qui précède, il convient certes d'admettre que la décision attaquée ne s'est pas prononcée de manière explicite sur la portée de la servitude de dérogation aux distances aux limites invoquée par les recourants. Toutefois, comme exposé ci-dessus, le projet litigieux ne respecte pas les prescriptions applicables en matière de sécurité routière et ne garantit pas une visibilité suffisante

Tribunal cantonal TC Page 11 de 11 au débouché sur le domaine public, créant ainsi un risque accru pour la sécurité, en particulier celle des piétons. Il s'ensuit qu'un renvoi de la cause ne constituerait qu'une vaine formalité, dès lors que le permis de construire devrait de toute manière être refusé. Dans ces circonstances, le recours doit être rejeté, le refus du permis de construire étant confirmé.

## **E. 8**

Vu l'issue de la cause, les frais de procédure sont mis solidairement à la charge des recourants, qui succombent (art. 131 CPJA). Ils sont arrêtés à CHF 2'500.-, conformément aux art. 1 et 2 du tarif fribourgeois du 17 décembre 1991 des frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (Tarif JA; RSF 150.12), et compensés avec l'avance de frais du même montant versée le 26 novembre 2025. Pour le même motif, les recourants n'ont pas droit à une indemnité de partie (art. 137 al. 1 CPJA a contrario). la Cour arrête : I. Le recours est rejeté. II. Des frais de procédure de CHF 2'500.- sont mis solidairement à la charge des recourants. 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 2 février 2026/jud Le Président Le Greffier-rapporteur

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