

FR_GERICHTE 602 2017 123 vom 13. März 2018

FR Kantonsgericht, 2018-03-13, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_602_2017_123

FR: FR_GERICHTE 602 2017 123 du 13 mars 2018

IT: FR_GERICHTE 602 2017 123 del 13 marzo 2018

Regeste

Arrêt de la IIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Raumplanung und Bauwesen

Erwägungen

E. 15

avril 1998 consid. 1c/bb publié dans la RDAF 1998 I p. 318 – est libellé différemment (cf. consid. 5b ci-dessus), laissant ainsi plus de marge aux communes qui souhaitent déroger à leurs plans. Certes, le plan directeur communal, en tant qu'il fixe des objectifs, constitue une indication quant à la direction que doit prendre la pesée des intérêts dans le cadre de la planification communale subséquente. L'autorité de planification reste toutefois libre d'apprécier les différents éléments en présence, notamment les circonstances locales, lorsqu'elle procède à l'élaboration des plans de détail (arrêt TF 1C_208/2012 du 7 janvier 2013 consid. 4). Cela suppose en revanche que l'on se trouve en présence d'objectifs qui laissent de la marge au stade de son exécution. On peut admettre que le déplacement du tracé de quelques dizaines de mètres semble en soi anodin. Or, si le plan est formulé d'une manière très précise, il lie dans cette même mesure les autorités qui se sont dotées d'une telle planification. Il y a dans ce contexte lieu de renvoyer à l'art.

E. 20

LR, selon lequel les routes publiques doivent être construites et aménagées notamment conformément à la planification routière. Selon l'art. 5 LR, la planification du réseau routier communal s'opère sur l'ensemble du territoire de la commune, dans le cadre du plan directeur

Tribunal cantonal TC Page 10 de 16 communal. A cet égard aussi, on peine à voir, comme le soutiennent les autorités, que seul le principe de la réalisation d'un tronçon de mobilité douce fixé dans le plan directeur lierait la commune, alors qu'un tracé délimité à la parcelle près dans ce même plan serait librement sujet à des modifications. Eu égard à la législation fribourgeoise, il est sur le principe difficile d'admettre que la commune puisse déroger à son plan directeur – si elle fixe un tracé à la parcelle près – sans procéder à une modification de celui-ci en application de l'art. 82 LATeC. Dans ce contexte, on relève que l'arrêt TA FR 2A 2005 9 du 21 mars 2005 – auquel renvoie la commune – a été rendu sous l'ancienne LATeC qui prévoyait encore la possibilité aux communes de modifier elles-mêmes leurs plans directeurs pour des modifications mineures. c) En ce qui concerne les exceptions admises par la jurisprudence, il est tout d'abord patent que la mesure prévue dans le plan directeur est toujours réalisable et qu'elle n'est pas devenue impossible en raison de l'urbanisation. L'ancien comme le nouveau tracé permettent tous deux d'atteindre le but que mentionne la DAEC dans sa réponse au recours, soit de créer un maillage, dans l'objectif de compléter le réseau routier principal existant et de réaliser un réseau de mobilité douce alternatif

favorisant le potentiel attendu de report modal de la route vers ce type de mobilité. Dans ces conditions, il apparaît difficilement compréhensible que la commune se prévale à ce jour de l'urbanisation pour requérir une dérogation à son propre plan directeur et ce sans que des circonstances extraordinaires rendent impossible la réalisation du projet initial. La Cour de céans remarque de plus que non seulement le tracé a subi un déplacement mais que la commune semble en soi renoncer à deux itinéraires pour n'en faire qu'un seul, en ce sens que le chemin projeté en gravier vient se raccorder, depuis le chemin des Aubépines, au chemin projeté en revêtement. En effet, le plan directeur prévoit l'implantation d'un réseau secondaire ainsi que d'un réseau principal dans ce même périmètre. On ne voit pas pour quelle raison – et surtout pas au vu de la fréquentation attendue de 660 mouvements journaliers – on renonce au concept qui avait été favorisé dans le cadre du plan directeur. En effet, il ressort du rapport technique du bureau d'ingénieurs E. _____ SA de mai 2014, accompagnant le dossier de mise à l'enquête publique, que le potentiel de développement de la mobilité douce est particulièrement important pour les liaisons entre les communes périphériques et la commune-centre telle que la liaison Bulle- Morlon. Il y est exposé que le potentiel d'utilisation actuel (estimation 2010) est de 300 déplacements vélo par jour, alors que la charge estimée pour 2020 est de 660 déplacements. On peut sur ce point également douter que, dans ces conditions et sur un tracé d'une telle fréquentation, on puisse considérer les changements comme étant mineurs et de peu d'importance. En outre, la commune n'explique pas non plus pourquoi la nouvelle solution consisterait en une meilleure mesure. Il est ainsi douteux qu'au regard des critères jurisprudentiels exposés ci-dessus, il puisse être en l'espèce dérogé au plan directeur. d) En l'occurrence, c'est cependant pour une autre raison qu'il peut être admis que la décision attaquée ne doit pas être annulée pour un motif formel. La Commune de Bulle et les communes voisines se sont dotées d'un projet d'agglomération. Le paquet P4 "Mesures amélioration prioritaire des liaisons de mobilité douce" comprend notamment

Tribunal cantonal TC Page 11 de 16 la mesure 19C Tronçon Le Coude – La Pépinière (Bulle). Cette mesure figure sur le plan des mesures de priorité A, sur lequel il appert que le tracé du tronçon y relatif correspond au projet ici litigieux. Le projet d'agglomération PA1 a été approuvé par la Confédération le 12 décembre 2008. A cela s'ajoute que, selon les plans du document "Ville de Bulle, Création de cheminements pour les vélos, Concept d'aménagement, avant-projet et plan d'action" de 2010, le tracé le long de la forêt est certes prévu, mais y figure également un trajet similaire à celui du projet ici litigieux. D'ailleurs, ce dernier tracé a également été inscrit au plan des zones réservées, établi le 11 mai 2012. On se trouve ainsi en présence de deux plans directeurs relatifs au même objet – soit l'amélioration de la mobilité douce – qui prévoient tous deux de raccorder deux réseaux existants entre eux. Le tracé est cependant différent. Contrairement à ce que laissent entendre les recourants, il ne ressort d'aucun document que la commune se serait limitée à l'intention de vouloir contourner un quartier résidentiel pour des raisons de sécurité (pour cet aspect, cf. consid. 9 ci-dessous où il est constaté que le chemin litigieux respecte les normes de sécurité). En outre, il n'y a pas lieu d'admettre qu'avec son plan de 2012, la commune a voulu sciemment renoncer au tracé tel qu'il ressort de son plan d'agglomération et cela même si, selon le rapport justificatif du dossier directeur, le plan directeur communal des circulations C (mobilités douces) était considéré comme le plan unique régissant le domaine. Il devait s'agir d'une inattention si – à l'instar par exemple d'une planification telle que jugée dans l'arrêt TF 1C_162/2008 du 24 octobre 2008 – la commune n'a pas réservé le déplacement du tracé longeant la forêt. Il ne pouvait donc pas non plus s'agir d'une volonté

d'abandonner une certaine marge de manœuvre au profit d'une solution bien précise. L'interprétation du plan directeur des circulations C (mobilités douces) doit se faire dans le contexte des autres plans, ce qui permet en l'occurrence à la commune de mettre à l'enquête la mesure litigieuse sur le tracé qui est légèrement différent de celui du plan directeur précité. Partant, le Tribunal doit examiner si, pour d'autres motifs, le recours doit être admis. 7. Les recourants estiment que la commune doit respecter le principe de la confiance et, partant, s'en tenir au tracé de son plan directeur des circulations C (mobilités douces), pour la réalisation duquel elle a en outre fait inscrire des servitudes. a) Aux termes de l'art. 5 al. 3 Cst., les organes de l'Etat et les particuliers doivent agir de manière conforme aux règles de la bonne foi. De ce principe général découlent trois sous-principes (la protection de la confiance, l'interdiction des comportements contradictoires et l'interdiction de l'abus de droit). Le droit fondamental du particulier à la protection de sa bonne foi dans ses relations avec l'Etat est consacré à l'art. 9 in fine Cst. (ATF 138 I 49 consid. 8.3.1). Ce droit protège le citoyen à certaines conditions, dans la confiance légitime qu'il met dans les assurances reçues des autorités, lorsqu'il a réglé sa conduite d'après des décisions, des déclarations ou un comportement déterminé de l'administration (ATF 141 V 530 consid. 6.2; 137 II 182 consid. 3.6.2; 131 II 627 consid. 6.1). En outre, le principe de la bonne foi commande aux autorités comme aux particuliers de s'abstenir, dans les relations de droit public, de tout comportement contradictoire ou abusif (ATF 136 I 254 consid. 5.2). Selon la jurisprudence, un renseignement ou une décision erronés de l'administration peuvent obliger celle-ci à consentir à un administré un avantage contraire à la réglementation en vigueur, à condition que l'autorité soit intervenue dans une situation concrète à l'égard de personnes déterminées, qu'elle ait agi ou soit censée avoir agi dans les limites de ses compétences et que l'administré n'ait pas pu se rendre compte immédiatement de l'inexactitude du renseignement obtenu. Il faut encore que l'administré se soit fondé sur les assurances ou le comportement dont il se prévaut pour prendre des

Tribunal cantonal TC Page 12 de 16 dispositions auxquelles il ne saurait renoncer sans subir de préjudice, et que la réglementation n'ait pas changé depuis le moment où l'assurance a été donnée (ATF 131 II 627 consid. 6.1; 129 I 161 consid. 4.1). Même si les conditions posées pour bénéficier de la protection de la bonne foi sont réalisées, il faut en outre examiner si l'intérêt public à l'application du droit impératif ne l'emporte pas sur le principe de la bonne foi; cet examen s'opère par la pesée des intérêts privés de l'administré de se voir protégé dans sa bonne foi et l'intérêt public à l'application régulière du droit objectif (ATF 119 Ib 397 consid. 6e). b) Dès lors que des plans directeurs ne lient que des autorités mais ne confèrent pas de droit et obligations aux propriétaires, ils ne consistent en principe pas en une base qui pourrait fonder la confiance des administrés et partant un droit les protégeant dans leur bonne foi (arrêt TF 1C_162/2008 du 24 octobre 2008 consid. 3.4). On rappelle que cet effet ne revient même pas aux plans d'affectation qui peuvent eux aussi être modifiés (arrêt TF 1C_241/2016 du 21 avril 2017). Cela vaut d'autant plus qu'en l'espèce, la commune avait fait figurer deux variantes de tracés dans deux plans (cf. consid. 6 ci-dessus; cf. à ce sujet également, arrêt TF précité 1C_162/2008 du

E. 24

octobre 2008 consid. 3.4). En date du 23 décembre 2011, un droit de passage à pied et pour cycles a été constitué en faveur de la Commune de Bulle à charge de l'article 7208 RF. Celui-là correspond au chemin de mobilité douce inscrit au plan directeur des circulations C de la Ville de Bulle. Par ailleurs, un second droit de passage à pied et pour cycles a été

constitué en faveur de la Commune de Bulle à charge de l'article 4869 RF, pour lequel il est convenu qu'il "permettra de relier la parcelle no 6712 à la parcelle no 7208", soit la liaison entre le chemin des Châtaigners et le chemin de la Pépinière, correspondant au tracé litigieux. Contrairement à ce que pensent les recourants, le texte de cette seconde servitude n'exclut pas la réalisation d'un chemin de mobilité douce du réseau principal, puisqu'elle a été constituée en faveur de la commune dans le but de réaliser la liaison entre deux routes. Du reste, ces deux servitudes ont été constituées en même temps et ressortent également toutes deux du verbal établi le 19 octobre 2011, ce qui constitue un indice supplémentaire que la commune avait prévu plusieurs alternatives de tracé de mobilité douce dans ce secteur. Par ailleurs, les recourants ne peuvent rien tirer non plus du fait que ces servitudes ont été créées. En effet, celles-ci pouvaient être jugées nécessaires pour la réalisation d'un certain projet. Si la commune estimait important de se réserver cette possibilité, elle devait obtenir ces droits de passage. Or, cela ne constitue pas encore une assurance qu'aucun autre projet de chemin n'entrera en ligne de compte ou sera favorisé dans le cadre de l'exécution des plans directeurs. Ces mêmes considérations valent pour le fait qu'un plan des zones réservées, adopté le 11 mai 2012, a été mis en place en application de l'art. 33 LR. 8. Les recourants se prévalent finalement du fait que le projet litigieux serait contraire à la législation sur les routes. En application par analogie des dispositions réglant les routes cantonales, ils estiment notamment nécessaire que des délimitations adéquates garantissent la sécurité des usagers qui serait mise en péril par la mixité piétons/cycles/voitures combinée à la pente du chemin et à la présence de sortie de garages. a) Plusieurs dispositions de niveau fédéral et cantonal règlent l'aspect de la sécurité des constructions, plus précisément celle des routes et des chemins pour piétons et cyclistes. A teneur de l'art. 6a al. 1 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), la Confédération, les cantons et les communes tiennent compte de manière adéquate des

Tribunal cantonal TC Page 13 de 16 impératifs de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière. Par ailleurs, en exécution de l'art. 88 Cst., la loi du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704) contient également des prescriptions quant à la sécurité. Dans ce domaine, le PDCant, chapitre "Transports", thème 6 "Chemins pour piétons" précise que les déplacements à pied constituent le principal moyen de transport à l'intérieur des milieux bâtis. Parmi les usagers des transports, le piéton est celui qui est le plus exposé à diverses influences ou risques: les accidents en relation avec le trafic, le bruit, la pollution atmosphérique, les intempéries, les agressions causées par des tiers. La planification des cheminements pour piétons doit donc impérativement veiller à leur protection, tout en fournissant un environnement aussi plaisant que possible. En ce qui concerne les règles de la police des constructions, l'art. 19 LAT exige l'aménagement de voies d'accès adaptées à l'utilisation prévue. Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité (pente, visibilité, trafic) – celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier – soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (JOMINI, Commentaire LAT, ad art. 19 n° 19). La voie d'accès est ainsi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. La définition de l'accès adapté à l'utilisation projetée au sens de l'art. 19 LAT a fait l'objet d'une jurisprudence constante dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit

que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Ainsi une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (arrêt TC FR 602 2011 74 du 7 décembre 2012; arrêts TC VD AC.2009.0086 du 2 août 2010; AC.2008.0233 du 6 mai 2009; AC.2002.0013 du 10 décembre 2002). L'art. 119 LATeC donne au Conseil d'Etat la compétence d'édicter les dispositions d'exécution des règles de construction (al. 1). Celui-ci peut prescrire l'application de directives et de normes des organismes spécialisés (al. 3). Selon l'art. 52 al. 1 du règlement fribourgeois du 1er décembre 2009 d'exécution de la loi 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. L'art. 52 al. 2 ReLATeC prévoit que, pour le surplus, il est renvoyé aux normes techniques d'organismes spécialisés tels que (a) la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA); (b) l'Association suisse de normalisation (SNV); (c) l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA); (d) l'Union suisse des professionnels de la route (VSS). Aux termes de l'art. 61 al. 1 ReLATeC, l'accès aux routes publiques ou privées ne doit pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation. Les rampes d'accès doivent être conformes aux normes SNV et VSS.

Tribunal cantonal TC Page 14 de 16 En ce qui concerne plus particulièrement le droit cantonal relatif aux routes, la construction et l'aménagement de celles-ci doivent être conformes notamment aux nécessités de sécurité (art. 20 al. 1 LR). L'art. 123 LR dispose que les accès doivent être construits et aménagés selon les exigences de la technique et les instructions de l'autorité de surveillance de la route et de la circulation, de telle sorte que leur emplacement et leur utilisation ne constituent ni un danger ni une entrave à la circulation publique. L'art. 22 al. 1 du règlement fribourgeois du 7 décembre 1992 d'exécution de la loi sur les routes (RELR; RSF 741.11) prescrit que les caractéristiques techniques des routes et des ouvrages annexes définies dans les normes VSS sont en principe applicables, sous réserve des prescriptions particulières du RELR; ces normes s'appliquent également à la présentation et au contenu des plans d'exécution. Selon l'art. 22 al. 4 RELR, des motifs topographiques, géotechniques, historiques ou esthétiques de zones protégées ainsi que les conditions particulières des routes de montagne ou en intérieur de localité peuvent justifier une modification des éléments de base et d'autres caractéristiques techniques que celles qui sont prévues par les normes. Toute adaptation exceptionnelle fait l'objet d'une mention justificative dans le rapport technique accompagnant le projet. L'art. 23 RELR prévoit que les trottoirs et autres installations seront conçus de façon à en permettre l'usage aux personnes handicapées; leur aménagement tiendra compte des recommandations en la matière, notamment du guide de Procap (Association Suisse des Invalides). En application de l'art. 72a al. 1 LR, les parcours de cyclotourisme sont destinés à la promenade à vélo et empruntent, dans la mesure du possible, des routes et chemins existants de faible trafic automobile ou interdits à cette circulation. b) En l'occurrence, il ressort des plans – ainsi que le relève la DAEC – qu'une grande partie du chemin est interdit

à la circulation automobile. Or, aucune prescription n'exige une séparation cycles/piétons sur une telle chaussée. Au contraire, selon l'art. 33 al. 4, 2ème phrase, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21), il est en effet possible de faire cohabiter les piétons et les cyclistes sans marquage de séparation. En ce qui concerne plus particulièrement la garantie de la sécurité des usagers de cette portion du chemin (piétons/cyclistes), la Ville de Bulle relève que le chemin sera affecté à l'usage mixte des piétons et des cyclistes (cf. art. 33 al. 4 OSR et signal 2.63.1) et estime que cette mixité doit déjà être de nature à ralentir le trafic des cyclistes. Le Tribunal peut suivre cette argumentation. En effet, l'art. 33 al. 4 in fine OSR rappelle que les cyclistes doivent avoir égard aux piétons et, cas échéant, les avertir ou s'arrêter. Par ailleurs, il ressort du préavis de la Commission d'accessibilité du 24 avril 2015 que le chemin est construit de façon à respecter les règles de la norme SN 640 075 (trafic des piétons: espace de circulation sans obstacles) et les directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés – chemins, rues, places, du Centre suisse pour la construction adaptée. Ce service spécialisé ne relève en outre aucun problème quant à la pente du chemin, qui serait importante selon les recourants. A l'extrémité du chemin du Coude, les voitures longent le tracé du chemin de mobilité douce. Or, sur cette partie du tronçon, les voitures sont séparées du chemin pour piétons par une ligne de pavés franchissable (cf. plan n° 2871-10 Liaison 9 – Le Coude – La Pépinière, situation rampe). En ce qui concerne l'exécution concrète du projet, celui-ci prévoit que le chemin principal, sur ce tronçon aval, aura une largeur rétrécie de 3 m à 2.50 m afin de permettre la sortie des véhicules des garages privés à cet endroit. Une étude de circulation a démontré que les véhicules de classe normale peuvent sortir des garages sans empiéter sur le chemin de mobilité douce et que les normes de stationnement VSS 640 291a sont satisfaites. Dans tous les cas, la bordure est

Tribunal cantonal TC Page 15 de 16 franchissable, ce qui permet un léger empiètement. Des simulations de sortie d'un véhicule figurent dans le rapport explicatif (cf. rapport technique du bureau d'ingénieurs civils E. _____ SA du 13 mars 2014). Le rétrécissement sur le tronçon aval introduit aussi la transition entre la voie de mobilité douce et le chemin de la Pépinière aménagé en zone 30. En outre, des potelets sont disposés en bas de la rampe et font office de modération en obligeant les cyclistes à arriver dans le secteur des garages avec une vitesse réduite (cf. plan n° 2871-24 Liaison 9 – Le Coude – La Pépinière, signalisation & marquage). On peut dans ces circonstances confirmer que l'application par analogie de l'art. 54a LR – qui prévoit l'obligation de pistes séparées pour la mobilité douce sur des routes cantonales – n'entre de toute évidence pas en ligne de compte. Partant, l'art. 29 RELR relatif aux caractéristiques des pistes et bandes cyclables ne s'appliquent pas non plus. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, la configuration des lieux n'est en aucun cas comparable à celle d'une route cantonale, ne serait-ce déjà qu'en raison de la limitation de vitesse qui, dans la partie où les voitures empruntent également le tracé, est fixée à 30 km/h. En ce qui concerne l'aspect de sécurité, il y a également lieu de renvoyer au préavis d'approbation des plans favorable du Service des ponts et chaussées (SPC) du 22 novembre 2016, service spécialisé en la matière, qui – en se référant aux avis de ses secteurs – a soulevé quelques points du projet qui devraient être améliorés afin d'optimiser la sécurité des différents usagers de ce tracé. Il a à cet effet formulé des conditions qui ont été reprises dans la décision d'approbation de la DAEC. Ces points concernent notamment l'insertion des cyclistes sur le chemin de la Pépinière, la mise en évidence de la priorité des piétons sur le trottoir traversant prévu au débouché du chemin du Coude sur le chemin de la Pépinière et l'application de la norme SN 640 060 relative à la déclivité. Le SPC a en

revanche explicitement confirmé que les conditions de visibilité nécessaires aux carrefours et aux accès riverains répondront aux exigences requises par la norme SN 640 273a. Il a ajouté que les distances de visibilité d'arrêt seront conformes aux exigences de la norme SN 640 060 et feront l'objet d'une vérification sur l'ensemble des tronçons. On terminera par constater que les recourants se sont contentés d'affirmer dans leur recours qu'il existe un danger sans pourtant se référer à la motivation de la DAEC pour exposer pour quelles raisons le renvoi à l'expertise technique ou aux préavis des services spécialisés serait critiquable. Ils n'établissent pas pour quel motif la décision, qui retient que les règles de la sécurité sont respectées, serait erronée. Dans ces conditions, le Tribunal ne voit pas de raisons de s'écarter des avis des autorités spécialisées en la matière qui sont favorables au projet. 9. Les recourants ont requis la tenue d'une inspection des lieux et d'une expertise. La jurisprudence admet que le droit d'être entendu n'empêche pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 130 II 425 consid. 2.1 et les arrêts cités). La Cour de céans considère qu'une inspection des lieux est inutile dans le cas d'espèce, dès lors que les pièces versées au dossier permettent parfaitement de comprendre les travaux envisagés et la situation du chemin de mobilité douce concerné. Pour cette même raison, il n'y a pas lieu de procéder à une expertise, dont les recourants n'indiquent d'ailleurs pas sur quoi celle-ci devrait porter. 10. Il résulte de ce qui précède que, mal fondé, le recours doit être rejeté et les décisions rendues par la DAEC confirmées.

Tribunal cantonal TC Page 16 de 16 11. a) Vu l'issue du recours, les frais de procédure doivent être mis solidairement à la charge des recourants qui succombent, conformément à l'art. 131 CPJA. Ils sont fixés selon les art. 1 et 2 du tarif fribourgeois du 17 décembre 1991 des frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (RSF 150.12). b) Pour le même motif, les recourants n'ont pas droit à une indemnité de partie (art. 137 CPJA). la Cour arrête: I. Le recours est rejeté. II. Les frais de procédure, fixés à CHF 3'000.-, sont solidairement mis à la charge des recourants. Ils sont prélevés sur l'avance de frais de CHF 2'000.- versée, de sorte qu'un solde de CHF 1'000.- reste dû. III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. IV. Notification. Le présent arrêt 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 le même délai, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, si seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 al. 1 CPJA). Fribourg, le 13 mars 2018/jfr/vth Président Greffière-rapporteure

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