

FR_GERICHTE 602 2023 173 vom 1. Juli 2024

FR Kantonsgericht, 2024-07-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_602_2023_173

FR: FR_GERICHTE 602 2023 173 du 1 juillet 2024

IT: FR_GERICHTE 602 2023 173 del 1 luglio 2024

Regeste

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

Erwägungen

E. 1.1

Déposé dans le délai et les formes prescrits par les propriétaires de la parcelle sur laquelle une emprise définitive est prévue, le recours est recevable en vertu des art. 79 ss et 114 al. 1 let. a du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1). En outre, l'avance sur les frais de procédure a été versée en temps utile, de sorte que le Tribunal cantonal peut entrer en matière sur ses mérites.

E. 1.2

Selon l'art. 77 CPJA, 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).

E. 2

décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions, LATeC; RSF 710.1), applicables en l'espèce à la place de la procédure de permis de construire (sur ce point, cf. infra consid. 3.2), ne disent pas explicitement ce qu'il en est de la pose de gabarits indiquant les profils de la construction prévue. Cela étant, dans le cadre du permis de construire et selon l'art. 91 du règlement fribourgeois d'exécution du 1er décembre 2009 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATeC; RSF 710.11), la pose des gabarits indiquant les profils de la construction est obligatoire. Elle doit se faire au plus tard le jour de la publication dans la Feuille officielle (al. 1). Les gabarits ne peuvent pas être enlevés avant l'octroi du permis de construire, à moins que l'autorité compétente ne l'autorise (al. 2). Selon la nature et l'importance de la construction, la commune peut dispenser le requérant ou la requérante de l'obligation de poser les gabarits (al. 3). La commune peut exiger la pose de gabarits pour la mise à l'enquête d'un plan d'aménagement de détail (al. 4). Selon la jurisprudence, la pose de gabarits fait partie des mesures qui signalent immédiatement à tout passant – et non seulement aux voisins – qu'une demande d'autorisation de construire a été présentée pour le fonds où se trouve les gabarits. Leur pose a une fonction de publicité, permettant l'observation du délai d'opposition, qui découle du droit d'être entendu (cf. ATF 115 Ia 21 consid. 3a; arrêt TF 1C_289/2007 du 27 décembre 2007 consid. 3.1).

E. 2.1

Les recourants se plaignent d'abord d'une violation de leur droit d'être entendus. Ils considèrent que la décision querrellée est insuffisamment motivée, en ce sens qu'elle

n'examine que de manière succincte l'opportunité du projet à l'emplacement litigieux.

E. 2.1.1

Garanti par l'art. 29 al. 2 Cst. et concrétisé par les art. 57 ss CPJA, le droit d'être entendu implique notamment l'obligation, pour l'autorité, de motiver sa décision. L'administré doit être en mesure de comprendre les motifs ayant fondé la décision de l'autorité, afin de pouvoir juger de l'opportunité d'un recours et, le cas échéant, attaquer utilement la décision. Il en va de même pour l'autorité de recours, afin qu'elle puisse exercer son contrôle en connaissance de cause. L'autorité n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties; il suffit qu'elle mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidé et sur lesquels elle a fondé sa décision (cf. ATF 143 III 65 consid. 5.2), étant précisé que la motivation peut être implicite et résulter des différents considérants de la décision (cf. ATF 141 V 557 consid. 3.2.1).

E. 2.1.2

En l'occurrence, dans sa décision, la DIME répond, en substance, aux différents griefs formulés par les recourants dans leur opposition. Elle explique pourquoi, selon elle, ceux-ci doivent être rejetés, fait siennes les conclusions des différents préavis des services cantonaux et indique pourquoi il convient de ne pas s'en écarter. Elle précise que l'emplacement de l'arrêt de bus litigieux répond à une volonté de densification de l'offre en transports publics et qu'il s'agit de répondre aux exigences strictes de mise en conformité selon la LHand. Rien n'indique ainsi que la décision est insuffisamment motivée ou que les recourants n'ont pas pu l'attaquer en toute connaissance de cause. Il suffit de voir d'ailleurs leur mémoire de recours et les Tribunal cantonal TC Page 5 de 17 griefs formulés sur le fond pour se convaincre du contraire. Le fait que les recourants ne sont pas d'accord avec cette motivation ne signifie pas encore que la décision ne respecte pas les exigences minimales précitées. Autre est la question de savoir si cette décision est effectivement conforme au droit, ce qui sera examiné ci-après.

E. 2.2

Les recourants reprochent ensuite l'absence de gabarits sur leur parcelle lors de la mise à l'enquête publique. Ils estiment que le projet ne permet pas de comprendre quelles dimensions prendra l'abribus projeté aux abords immédiats de leur parcelle ni à quelle distance il se trouvera. Ils notent que les dimensions et le profil de l'abribus projeté ne figure pas dans les plans mis à l'enquête. Ce faisant, ils se plaignent donc d'une violation de leur droit d'être entendus sous l'angle du principe de publicité de la mise à l'enquête.

E. 2.2.1

Les règles qui régissent l'approbation des plans d'affectation des zones, des plans d'aménagement de détail et de leur réglementation (art. 83 ss de la loi fribourgeoise du

E. 2.2.2

En l'occurrence, l'argument selon lequel l'emplacement de l'abribus, ses dimensions et son profil ne ressortent pas des plans tombe à faux. Une simple lecture attentive de ceux-ci aurait suffi aux recourants pour voir que l'emplacement et les dimensions de l'abribus sont clairement indiqués sur le plan de situation du projet. Quant à son profil, il ressort tout aussi clairement du plan intitulé "profils types et détails". D'ailleurs, le rapport technique mis à l'enquête est tout aussi explicite puisqu'il indique bien à son chiffre 11 que "La commune de D. _____ souhaite mettre en place un abribus au droit de l'arrêt direction E. _____".

L'emplacement et les dimensions de cet abribus sont indiqués sur le plan de situation projet (hhh)". Le grief tiré de l'absence d'indications sur l'emplacement, les dimensions ou le profil de l'abribus projeté est ainsi manifestement mal fondé. Au surplus, il ressort du procès-verbal de la séance de conciliation du 9 novembre 2022 que les gabarits de l'abribus ont été implantés, sauf au niveau de la parcelle des recourants, dès lors que la haie située en bordure de leur parcelle ne permettait pas de les y implanter sans procéder à son arrachage. Dans ces circonstances, il paraît d'abord évident aux yeux de la Cour qu'il n'aurait pas été proportionné d'imposer aux recourants l'arrachage de la haie et un empiètement provisoire sur leur parcelle dans le seul but de poser les gabarits nécessaires. Une telle façon de procéder aurait Tribunal cantonal TC Page 6 de 17 aussi conduit à une exécution partielle anticipée des travaux, dès lors que l'arrachage et le remplacement de la haie fait également partie du projet litigieux. Nul doute que, dans ces conditions, les recourants se seraient opposés à un tel procédé. Partant, l'autorité planificatrice pouvait raisonnablement être dispensée de l'obligation de poser les gabarits à cet endroit, d'autant plus qu'en remplaçant ceux-ci par un marquage, la fonction de publicité in situ pendant le délai d'opposition, en tant que composante du droit d'être entendu, est suffisamment respectée. Les recourants n'expliquent d'ailleurs pas en quoi la dérogation à la pose de gabarits les aurait privés de la possibilité de s'opposer au projet litigieux et d'obtenir un contrôle de la conformité du projet, ni en quoi il se justifierait d'ordonner la reprise ab ovo de toute la procédure d'approbation du plan. La Cour constate qu'en réalité les recourants sont parfaitement au clair de l'emplacement prévu pour le projet (ou aurait pu l'être en procédant à une lecture attentive des plans et des marquages posés au sol), qu'ils ont saisi ses principaux enjeux, notamment liés à l'emprise sur leur parcelle, et qu'ils ont pu expliquer, entre autres griefs, pourquoi ils estimaient que cette emprise ne respectait pas le principe de la proportionnalité. Par conséquent, un renvoi constituerait une vaine formalité et aboutirait tout au plus à un allongement inutile de la procédure, ce qui serait incompatible avec l'intérêt des recourants à ce que la cause soit tranchée dans un délai raisonnable. Mal fondé, le grief de violation du principe de la publicité tiré de l'absence de gabarits doit donc, lui aussi, être rejeté.

E. 3.1

L'ancienne loi fribourgeoise du 15 décembre 1967 sur les routes (aLR; RSF 741.1) est désormais abrogée et a été remplacée au 1er janvier 2023 par la loi du 5 novembre 2021 sur la mobilité (LMob; RS 780.1). En revanche, les demandes d'approbation des plans mises à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi, comme en l'espèce, sont traitées selon l'ancien droit (art. 209 LMob).

E. 3.1.1

Selon l'art. 36 aLR, la construction et la reconstruction d'une route cantonale ou communale doivent faire l'objet d'un plan du projet définitif qui comprend, entre autres éléments, le plan des emprises (al. 1). Le plan du projet définitif contient les indications nécessaires sur le genre, les dimensions et l'emplacement de l'ouvrage et de ses installations annexes, sur les mesures de sécurité qui en découlent ainsi que sur les détails de nature technique (al. 2). L'approbation, la modification et l'abandon des plans des limites de construction et des plans du projet définitif sont régis par l'application analogique de l'art. 22 LATeC s'il s'agit de routes cantonales (art. 37 let. a aLR), comme en l'espèce. Aux termes de l'art. 22 al. 2 LATeC, la Direction met le plan à l'enquête publique, le soumet au préavis des organes intéressés, statue sur les oppositions et approuve le plan et son règlement. Pour le surplus, les art. 83 à 89 LATeC sont applicables par analogie. Les art. 83 ss LATeC règlent la

procédure régissant l'approbation des plans d'affectation des zones, des plans d'aménagement de détail et de leur réglementation. Ces plans doivent être mis à l'enquête publique, sont sujets à opposition (art. 83 et 84), sont adoptés par le conseil communal (art. 85 LATeC), et sont soumis pour approbation à la DIME (art. 86 ss LATeC), sauf quand la législation spéciale prévoit, comme en l'espèce, une adoption directe par celle-ci. Ainsi, en matière de constructions et d'aménagement de routes respectivement des aménagements et construction d'arrêt de bus et d'abribus, cette procédure remplace celle du permis de construire selon les Tribunal cantonal TC Page 7 de 17 art. 135 ss LATeC. En effet, l'art. 135 al. 3 LATeC prévoit que ne sont pas soumises à l'obligation de permis les constructions et installations concernant notamment les routes et les améliorations foncières approuvées conformément à la législation spéciale à la suite d'une procédure d'enquête et d'opposition.

E. 3.1.2

Comme dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis de construire, les dossiers d'approbation de plans sont soumis aux différents services de l'Etat. Les avis de ces services spécialisés constituent des rapports officiels au sens de l'art. 46 al. 1 let. b CPJA. Le rapport officiel est un document écrit ou une déclaration orale d'une autorité ou de l'administration qui possède des connaissances spécifiques en raison de son activité à l'attention d'une autre autorité à propos de faits et circonstances précis. Il se distingue d'un rapport d'experts en ce sens qu'il est un acte de souveraineté administrative. Lorsqu'il présente des résultats concluants, pleine force probante peut lui être reconnue. Il peut alors remplacer une expertise, dans la mesure toutefois où il n'existe pas d'indices concrets et sérieux qui en diminuent la valeur probante (cf. ATF 132 II 257 consid. 4; arrêts TF 1C_338/2010 du 23 mai 2013 consid. 5; TC FR 602 2020 49 du 25 août 2020 consid. 2.2).

E. 3.2

Selon l'art. 22 al. 1 LHand, les constructions, les installations et les véhicules des transports publics qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la loi le 1er janvier 2004.

E. 3.2.1

Aux termes de l'art. 2 al. 3 LHand, il y a inégalité dans l'accès à une construction, à une installation, à un logement ou à un équipement ou véhicule de transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception du véhicule. Afin d'assurer aux personnes handicapées des transports publics adaptés à leurs besoins, le Conseil fédéral édicte, à l'intention des entreprises concessionnaires, des prescriptions sur l'aménagement notamment des haltes, des arrêts et des véhicules (art. 15 al. 1 LHand).

E. 3.2.2

L'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHAnd; RS 151.34) indique comment les transports publics doivent être aménagés pour qu'ils répondent aux besoins des personnes souffrant de handicaps (art. 1 al. 1 OTHAnd). A cette fin, elle précise, entre autres, les exigences fonctionnelles imposées aux équipements, aux véhicules et aux prestations de service des transports publics (art. 1 al. 2 let. a OTHAnd). Aux termes de l'art. 3 OTHAnd, les personnes en situation de handicap en mesure d'utiliser l'espace public de manière autonome doivent aussi pouvoir utiliser les prestations de transports publics de manière autonome (al. 1). Si cette autonomie ne peut pas être assurée par des mesures techniques,

les entreprises de transports publics fournissent l'aide nécessaire par l'intermédiaire de leur personnel (al. 2). L'art. 8 OTHand délègue au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) le soin d'édicter les dispositions sur les exigences techniques imposées pour l'aménagement notamment des gares, des arrêts et des véhicules.

E. 3.2.3

L'ordonnance du DETEC du 23 mars 2016 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand; RS 151.342) définit ainsi notamment, à sa section 3, les exigences à remplir pour les voyageurs à mobilité réduite avec ou sans chaise roulante ou déambulateur. Ces prescriptions sont applicables aux phases de planification et de construction. Selon l'art. 13 OETHand, pour les Tribunal cantonal TC Page 8 de 17 personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur, l'embarquement et le débarquement entre le quai et la zone d'accès au compartiment passagers doivent être garantis par une différence de niveau et une largeur de l'espacement permettant l'accès de plain-pied par renvoi au chiffre 2.3 de l'annexe au règlement (UE) no 1300/2014, soit un accès pour lequel il peut être démontré que le vide entre le seuil de la porte (ou le seuil de la palette comble-lacune déployée pour cette porte) et le quai ne dépasse pas 7.5 cm horizontalement et 5 cm verticalement et que le matériel roulant n'est pas équipé de marche intérieure entre le seuil de la porte et la plateforme (pour plus de détails sur ce point, cf. not. arrêt TC FR 602 2019 143 du 8 octobre 2020 consid. 5.3).

E. 3.3

Au niveau cantonal, le SPC a adopté, le 3 décembre 2020, la directive 1100F sur l'accessibilité des arrêts de bus selon la LHand - Hauteur des quais (cf. www.fr.ch, sous Territoire, aménagement et constructions > Routes > Section projets routiers cantonaux > Documents et liens, consulté le 1er juillet 2024).

E. 3.3.1

La directive donne une ligne de conduite pour la planification d'arrêts de bus sur les routes publiques et pour assurer une pratique uniforme et conforme à la LHand concernant la conception des arrêts de bus par rapport à l'accessibilité des personnes handicapées. Elle fixe un standard de conception pour la hauteur des quais d'arrêts de bus afin de permettre un accès autonome aux personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur (chiffre 1.2). La directive impose qu'il soit tenu compte que la possibilité pour les bus de se pencher latéralement après avoir accosté le quai ne peut se faire que sur une seule position, réglable en atelier. La planification et la conception de chaque arrêt doit donc tenir compte de la hauteur standard des bordures d'arrêts (chiffre 3.2). La bordure d'accostage doit, en règle générale, avoir un profil adapté sur toute la longueur de la zone d'arrêt et de la zone d'approche du véhicule. Les bordures de 16 cm présentent un arrondi et une encoche supplémentaire est nécessaire pour les bordures de 22 cm afin d'éviter les dommages à la carrosserie et permettre l'ouverture des portes (chiffre 3.3.3).

E. 3.3.2

En complément de la directive précitée, le SPC a également établi une instruction intitulée "Arrêts de bus", dans sa version du 6 avril 2023 (disponible sur le même site que la directive). Cette instruction a pour but de préciser et compléter la ligne de conduite pour la configuration des arrêts de bus sur les routes publiques conformément à la LHand. Elle

s'adresse aux autorités d'exécution et s'applique à tous les projets d'aménagement d'arrêts de bus. Elle a un caractère de directive pour les routes cantonales et les routes communales (chiffre 1.1). Elle pose comme principe que la configuration des arrêts dans l'espace routier dépend des besoins des usagers, des conditions de circulation, des bâtiments voisins et de la surface à disposition. Les arrêts des deux sens de circulation sont disposés à proximité l'un de l'autre. Entre autres, les principes suivants doivent être respectés: l'arrêt doit notamment disposer d'accès piétons directs et sûrs et d'une aire d'attente suffisamment grande. Tous les bus doivent pouvoir s'arrêter en tout temps de façon à garantir la montée et descente des passagers. Le bus qui s'arrête doit être aisément perçu et reconnaissable par les autres usagers de la route. La sécurité des autres usagers de la route ne doit pas être perturbée de manière excessive. Un passage pour piétons ou une aide à la traversée doit être aménagé. La chaussée doit pouvoir être traversée avec le moins d'attente et de détours possibles. En présence de problèmes de visibilité, d'une chaussée large ou de circulation dense, un îlot de protection pour piétons est recommandé. C'est également le cas pour les arrêts sur chaussée sans possibilité de dépassement (chiffre 1.2.1). L'emplacement et le type d'arrêt dépendent de nombreux critères pris en compte et sont le résultat d'une évaluation globale décrite dans la norme SN 40 880 (chiffre 1.2.2). Tribunal cantonal TC Page 9 de 17 L'utilisation des transports publics par des personnes handicapées ou ayant des limitations dues à l'âge doit être assurée. Ils doivent notamment être accessibles sans marches et présenter des surfaces de manœuvres suffisantes pour monter et descendre avec des aides à la circulation. Ils doivent permettre la pose de bordures d'accostage hautes et de faible espacement. La hauteur des bordures d'accostage doit être déterminée de manière à assurer des conditions optimales d'accès aux véhicules, autant que possible à niveau avec le plancher du véhicule. Au besoin, les différences de niveaux et les espacements sont à combler à l'aide de la rampe du véhicule (chiffre 1.2.3). L'arrêt de bus est composé d'un quai, lequel est constitué d'une zone d'approche et d'une zone d'arrêt (chiffre 2.3). La largeur du quai doit être notamment dimensionnée selon les exigences fixées dans les normes SN 640 070 et SN 40 201. La largeur minimale du quai est définie par la surface de manœuvre pour les accès adaptés aux chaises roulantes. Lorsque la hauteur de la bordure d'accostage est de 22 cm (accès à niveau), un espace libre de toute installation est nécessaire 4.20 m derrière la ligne d'arrêt du bus. Cette surface peut être réduite dans sa partie arrière de 1.40 m de longueur si on peut exclure les bus à 3 essieux (chiffre 2.3.1). La zone d'approche sert d'aide à l'alignement du bus avec précision et permet de garantir une largeur de fente minimale au droit des portes. Elle est munie d'une bordure d'accostage permettant le balayage de la carrosserie du bus. Pour un arrêt sur chaussée, la longueur est de 7.50 m et doit être augmentée en cas de solution raccourci/coussin afin de disposer d'une longueur minimale de quai égale à celle du bus (chiffre 2.3.1.1). La zone d'arrêt est munie d'une bordure d'accostage de 22 cm sur laquelle aucun balayage de la carrosserie du bus n'est autorisé. La longueur de la zone d'arrêt est déterminée selon le type de bus circulant sur la ligne et selon la priorité d'aménagement (chiffre 2.3.1.2). En alignement, la longueur de la zone d'entrée est de 25.00 m. En fonction de la géométrie routière, cette longueur peut varier (chiffres 2.3.2 et 2.3.3). La signalisation et le marquage des arrêts de bus doivent satisfaire aux prescriptions légales en vigueur. Le marquage est consigné dans les normes SN 640 850a et SN 640 862 (chiffre 2.5). L'équipement des arrêts de bus dépend de leur fonction et de leur importance au sein du réseau de transports publics. L'équipement de base approprié est défini d'entente entre la commune desservie et l'entreprise de transports concessionnaire. Les éventuels abris pour les passagers et/ou les deux-roues doivent toujours être aménagés

en dehors de la surface de manœuvre pour les accès adaptés aux chaises roulantes (chiffre 2.6). Pour permettre l'accès des personnes aux transports publics, le raccordement du quai à un trottoir ou un chemin pour piétons est obligatoire au minimum sur un côté de l'arrêt de bus. La largeur des trottoirs et chemins pour piétons doit être dimensionnée selon les exigences fixées notamment dans les normes SN 640 070 et SN 40 201 (chiffre 2.7).

E. 4.1

Selon les documents versés au dossier, le projet consiste en la construction et l'aménagement de deux arrêts de bus conformément aux exigences liées à la sécurité routière et le quai sera mis en conformité selon la LHand. Dans le cadre de cette mise en conformité, les arrêts de bus seront d'abord aménagés sur chaussée. La longueur de la zone d'arrêt est de 19 mètres, avec une bordure d'accostage de 22 cm. La zone d'approche a une longueur de 7.5 mètres avec une bordure d'accostage de 16 cm. Le quai d'arrêt de bus a une largeur de 2.00 m. La surface du quai est de 53 m² et permet à 84 passagers d'attendre le bus simultanément. Le trottoir et la zone d'attente pour les piétons ont une largeur de 1.65 m. Tribunal cantonal TC Page 10 de 17 La géométrie de la chaussée est ensuite modifiée en raison de l'élargissement nécessaire à la mise en place de l'îlot de protection du nouveau passage pour piétons. L'îlot de protection est prolongé afin d'empêcher les véhicules de dépasser les bus à l'arrêt. La largeur de l'îlot de protection varie entre 1.20 m et 2.00 m. La distance de visibilité effective aux deux carrefours (I. _____ vers E. _____ et J. _____ vers E. _____) est supérieure à 50 mètres. La visibilité effective au passage pour piétons est supérieure à 55 mètres dans les deux sens et la distance de détection effective est supérieure à 110 mètres. La visibilité du projet est conforme pour les deux arrêts de bus pour un bus circulant à 10 km/h. Les éléments de signalisation verticale existants sont maintenus. Le marquage de l'arrêt de bus et une ligne de bordure (blanche continue) sont projetés, pour la seconde de part et d'autre de l'îlot de protection. Les plantations existantes qui empêchent la visibilité seront déplacées ou élaguées. Les plantations existantes en conflit avec le projet seront déplacées, dont notamment la haie en bordure de la parcelle des recourants. L'emplacement de l'abribus est indiqué sur le plan de situation du projet. Les emprises définitives nécessaires à la réalisation du projet représentent environ 385 m². Conformément à la convention d'utilisation annexée au rapport technique, les dimensions de l'abribus sont les suivantes : 3 mètres de longueur pour 1.40 mètres de largeur (pour le tout, cf. rapport technique du 17 mai 2022). L'ensemble de ces données et éléments se retrouvent également dans les différents plans versés au dossier, notamment dans le plan de situation projet (hhh) et dans le plan des profils types et détails (kkk).

E. 4.2

Dans sa décision, la DIME, se référant au préavis de synthèse du 13 janvier 2023 établi par le SPC, est d'avis que le projet remplit les conditions légales et aspects normatifs et qu'il peut être approuvé. Ce dernier ne formule, quant à lui, pas de remarques sur les préavis favorables, avec ou sous conditions, de ses sections ou des autres services et organes consultés. Plus particulièrement, la CA, instituée pour examiner les problèmes généraux relatifs à l'accessibilité des constructions et installations aux personnes handicapées, se montre pleinement favorable, sans conditions, au projet après l'avoir examiné sous l'angle de l'OTHand, de l'OETHand, ainsi qu'au regard de la norme SN 640 075, des directives pour les voies piétonnes adaptées aux handicapés du Centre suisse pour la construction adaptée et de l'instruction "Arrêts de bus" pour personnes handicapées et transports publics.

Par courrier électronique du 8 décembre 2022, la société de transports publics L. _____ SA, qui exploite certaines lignes de bus aux arrêts litigieux et qui avait émis certaines réserves lors de l'enquête préalable, se dit satisfaite des réponses apportées par le projet. Elle prend acte que le projet répond aux normes en vigueur et permet dans les deux directions une accessibilité optimale au bus depuis le quai et inversement, tout en assurant que le porte-à-faux arrière ne balaiera pas le quai. La Section Surveillance du réseau routier du SPC considère enfin que le projet peut être approuvé à la condition que la ligne de sécurité avant l'îlot soit continue et que les signaux soient déplacés à hauteur du passage pour piétons, conformément à la norme VSS 40 241. Dans ces circonstances, rien n'indique que le projet s'éloigne des prescriptions légales et des principes fixés en matière de construction et d'aménagement des arrêts de bus notamment en lien avec la sécurité routière et l'élimination des inégalités pour les personnes en situation de handicap. Sur ce point, la Cour tient notamment à rappeler que la mise en place d'arrêts de bus adaptés aux personnes en situation de handicap est l'œuvre d'un compromis entre les exigences liées à leur situation, la sécurité routière et la faisabilité de la technique. Dans ce cadre, les bordures des quais Tribunal cantonal TC Page 11 de 17 des arrêts de bus sont un élément important, car elles influencent aussi bien l'accès au bus pour les personnes à mobilité réduite que l'exploitation des véhicules (facilité d'accostage, fluidité de l'embarquement/débarquement, etc.) et le choix du matériel roulant (système d'ouverture des portes, nombre d'essieux, etc.). Dans la pratique, la différence de niveau et la distance horizontale entre la bordure de l'arrêt de bus et le véhicule jouent donc un rôle important pour l'autonomie des personnes qui montent dans un véhicule des transports publics ou qui en sortent. Cela signifie que les emplacements possibles pour les arrêts de bus sont nécessairement limités par le respect de ces contraintes et que, dans ce cadre, les préavis de la CA et des entreprises de transports publics qui exploiteront l'arrêt projeté revêtent une importance particulière. C'est tout particulièrement le cas dans la mesure où le propriétaire de la route, responsable de la mise en conformité des arrêts de bus, ne maîtrise en principe que l'infrastructure, mais n'a aucun impact sur le choix du matériel roulant. Il doit donc, en principe, tenir compte dans une très large mesure du matériel dont disposent les entreprises concernées et qui circule sur le réseau routier. Enfin, il est un fait notoire que, plus de vingt ans après l'entrée en vigueur de la LHand, date butoir prévue par le législateur pour l'adaptation et la mise en conformité de tous les arrêts de bus du pays, près de la moitié des arrêts ne sont pas encore accessibles aux personnes en situation de handicap et ne satisfont pas aux exigences de la LHand et de ses ordonnances d'exécution (sur ce point, on peut citer notamment le rapport du Conseil fédéral de mars 2023 donnant suite au postulat 20.3874 Reynard du 19 juin 2020). Il existe donc un intérêt public tout particulièrement élevé à ce que les projets de construction et de mise en conformité des points d'arrêts qui satisfont aux exigences élevées précitées soient approuvés. Une approche systématique selon les principes définis dans la directive et l'instruction du SPC dans la planification des projets constitue en effet, aux yeux de la Cour, la base de la mise en œuvre de la législation fédérale en la matière. Partant, l'appréciation du projet par l'autorité intimée, suivant en cela les nombreux préavis favorables au projet, n'est pas critiquable.

E. 5

Dans ce contexte, les arguments soulevés par les recourants à l'appui de leur recours ne sont pas de nature à modifier cette conclusion.

E. 5.1

Ils exposent, en substance, que le projet viole de manière disproportionnée leur garantie de la propriété. Ils rappellent que leur terrain a déjà fait l'objet d'une expropriation il y a une dizaine d'années et estiment qu'il n'est pas juste que leur parcelle soit visée une seconde fois par une mesure d'expropriation. Ils estiment que l'autorité planificatrice devait donc examiner l'opportunité de déplacer les arrêts projetés vers d'autres parcelles voisines. Ils s'estiment, par conséquent, victimes d'une violation du principe de l'égalité de traitement. Ils soutiennent qu'ils subissent également une restriction disproportionnée à leur droit de propriété, dès lors que, en raison de l'élargissement de la route, ils ne pourront plus envisager une densification de leur parcelle sans violer la distance réduite à la route induite par cet agrandissement.

E. 5.2

Une mesure d'aménagement du territoire telle que la délimitation d'un tracé de route ou l'aménagement d'un arrêt de bus n'est compatible avec la garantie constitutionnelle de la propriété qu'aux conditions fixées à l'art. 36 Cst. Elle doit être prévue par une base légale (ce qui n'est pas contesté en l'espèce), être justifiée par un intérêt public (ce qui n'est pas non plus contesté en l'espèce) et respecter le principe de la proportionnalité (cf. ATF 125 II 129 consid. 8; 124 II 538 consid. 2a; arrêt TC FR 602 2021 129 du 27 juin 2022 consid. 2.2). En droit cantonal, ces principes Tribunal cantonal TC Page 12 de 17 sont précisés aux art. 20 ss aLR, qui rappellent les principes de nécessité technique, économique et financière, le besoin de protéger notamment la population, la nature et le paysage, et d'assurer la sécurité du trafic. Le principe de la proportionnalité exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés (règle de l'aptitude) et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive (règle de la nécessité); en outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et il exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts; cf. ATF 142 I 76 consid. 3.5.1; 142 I 49 consid. 9.1; 140 I 218 consid. 6.7.1; 132 I 49 consid. 7.2). Les circonstances du cas concret doivent être prises en compte (cf. arrêt TF 2C_216/2020 du 10 novembre 2020). L'autorité dispose dans ce contexte d'une certaine marge d'appréciation (cf. arrêt TF 2C_804/2018 du 11 mars 2019 consid. 2.2). Le Tribunal cantonal examine librement si une restriction de la propriété viole le principe de la proportionnalité. Il s'impose en revanche une certaine retenue quand il convient de tenir compte de circonstances locales ou de trancher de pures questions d'appréciation. En l'occurrence, le projet est sans aucun doute apte à produire les résultats escomptés, à savoir la construction et la mise en conformité des arrêts de bus à la LHand et à ses ordonnances d'application (sur ce point, cf. supra consid. 4), et, compte tenu des exigences élevées en la matière, on ne voit pas que ceux-ci puissent être atteints par une mesure moins incisive, notamment en lien avec la nécessité d'élargir la chaussée au droit du passage pour piétons et de l'îlot de sécurité qui conduit à la création d'une emprise définitive sur la parcelle des recourants. Reste donc à examiner si le projet respecte le principe de la proportionnalité au sens étroit en lien, notamment, avec l'examen des variantes, puisque les recourants estiment qu'il était davantage proportionné de placer les arrêts litigieux ailleurs.

E. 5.3

En vertu notamment de l'art. 2 al. 1 let. b de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1), les autorités doivent examiner, compte tenu du développement spatial souhaité, quelles possibilités et variantes entrent en ligne de compte. Bien que certains choix de l'autorité soient guidés par une logique de l'action ou de

l'opportunité, la concrétisation d'un projet doit quant à elle toujours s'inscrire dans un cadre juridique, qui peut impliquer une réflexion sur les variantes à envisager (cf. FAVRE, L'examen des variantes d'un projet en droit de l'aménagement du territoire et de l'environnement - Entre opportunité et légalité, in Mélanges Pierre Moor, 2005, p. 691 s.). Le droit fédéral n'oblige toutefois pas, de façon générale, l'auteur du projet à élaborer des projets alternatifs et il n'exige de toute manière pas une analyse des variantes aussi détaillée que celle qui est faite pour le projet lui-même (cf. arrêts TF 1C_97/2017 du 19 septembre 2018 consid. 5.1; 1C_109/2010 du 8 septembre 2010 consid. 4.2; 1C_330/2007 du 21 décembre 2007 consid. 9.4). L'examen de variantes doit être d'autant plus détaillé que des normes contraignantes protègent expressément des intérêts menacés par le projet (cf. ATF 137 II 266 consid. 4; arrêt TF 1C_648/2013 du 4 février 2014 consid. 4). Il s'impose lorsque la législation exige un emplacement justifié par la destination du projet (cf. arrêt TF 1C_15/2014 du 8 octobre 2014 consid. 5.1). Lors de la planification d'installations publiques, le temps et les coûts investis pour l'élaboration de variantes de projet et d'alternatives, y compris des mesures de protection, doivent rester dans des proportions acceptables. S'il apparaît déjà sur la base d'une esquisse du projet ou d'un calcul sommaire des coûts qu'une solution est entachée d'importants désavantages, elle peut être jugée inappropriée et être écartée du processus de sélection sans études ou devis plus approfondis. Les autorités d'application disposent de suffisamment de spécialistes pour estimer l'ordre de grandeur Tribunal cantonal TC Page 13 de 17 des coûts de mesures de construction supplémentaire sans devoir élaborer un projet détaillé (cf. ATF 117 Ib 425 consid. 9d; arrêts TF 1C_387/2021 du 20 février 2023 consid. 3.2.3; 1C_183/2019 du 17 août 2020 consid. 4.2 et 4.6; 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.1). Il ne faut enfin pas perdre de vue que chaque variante peut comporter différents avantages, respectivement désavantages, le cas échéant pour d'autres propriétaires et constituer pour eux aussi une atteinte à leur garantie à la propriété. Dans ces circonstances, la latitude du planificateur est forcément importante, dès lors que, souvent, aucune variante se laisse réaliser sans que certains propriétaires ne se voient désavantagés ou incommodés. Il est alors judicieux de se laisser guider, pour juger de la proportionnalité du choix de la variante, bien plus par le but de l'infrastructure en question que par l'intérêt privé de chaque propriétaire foncier.

E. 5.4

En l'espèce, il ressort du procès-verbal de la séance de conciliation du 9 novembre 2022 que l'emplacement des arrêts de bus est déterminé en collaboration avec la commune et le Service de la mobilité (SMo) en fonction des lignes de bus et de l'attractivité des arrêts pour les usagers. La commune rappelle notamment que le nouvel arrêt desservira la zone artisanale et le périmètre de la rue de la Croix-de-Montet respectivement les chemins de M._____. Cette partie ouest du village compte une population estimée d'environ 400 personnes. Le quartier est en cours de réalisation et plusieurs immeubles sont soit construits, soit planifiés dans cette zone. L'arrêt de transport public le plus proche se situe à 400 m de distance, mais avec un dénivelé très important, de sorte qu'il n'est pas praticable pour les personnes à mobilité réduite. La création des arrêts litigieux permettra ainsi d'améliorer la qualité de desserte du bas du village et d'y développer les services. Les futurs arrêts de bus joueront aussi un rôle considérable dans le cadre de la sécurité routière en réduisant la vitesse sur un tronçon rectiligne où ont eu lieu plusieurs accidents dont un mortel. Un arrêt de bus provisoire a déjà été mis en place. D'après les informations communiquées par les transports publics, une quarantaine de citoyens et écoliers utilisent chaque jour cet arrêt. Il convient également de souligner, comme le rappellent à juste titre

les recourants, qu'un premier projet de mise en conformité des arrêts litigieux a d'abord été mis à l'enquête en 2018. Pour répondre aux critiques émises à son encontre, cette première variante a été écartée au profit d'une autre, qui fait l'objet de la présente procédure.

E. 5.5

Dans ces circonstances, la Cour relève que, dans l'examen du projet et d'éventuelles variantes, le maître d'ouvrage s'est déterminé sur le bien-fondé des arrêts de bus sur la base de la fréquentation actuelle ou escomptée, sur la base des adaptations projetées sur le réseau et des projets à proximité, sur l'emplacement idéal des arrêts, sur leur typologie en fonction de la compatibilité de l'écoulement du trafic, ainsi que sur la compatibilité des bordures et de leurs longueurs projetées avec le matériel roulant standard. On comprend pleinement l'intérêt à ce que les arrêts de bus litigieux soient implantés là où ils sont projetés, notamment en termes d'amélioration de la desserte pour les quartiers voisins, la typologie présentée dans les plans ainsi que la manière dont il y a lieu de les implanter pour satisfaire aux exigences techniques et normatives. Dans la pesée des intérêts en présence, il y a donc lieu de donner un poids particulier, comme considéré, au respect des exigences élevées en matière d'élimination des inégalités en faveur des personnes handicapées, de sécurité routière et de faisabilité technique du projet. En l'occurrence, le projet répond aux normes en vigueur et permet dans les deux directions une accessibilité optimale au bus depuis le quai et inversement, tout en assurant que le porte-à-faux arrière ne balaiera pas le quai. On rappellera, à cet effet, que, lors de l'examen préalable du projet, une entreprise de transports publics relevait que l'alignement du véhicule à l'emplacement initial n'était pas possible à cause de la courbe en entrée d'arrêt au niveau de la traversée piétonne et que Tribunal cantonal TC Page 14 de 17 la sortie n'était pas non plus possible en raison de la courbe en sortie qui entraînait le frottement du porte-à-faux arrière. Cette seconde variante a ainsi aussi été écartée et le projet remanié corrige ces défauts. Les recourants ne font ainsi que prétendre qu'il serait plus judicieux de déplacer les arrêts ailleurs, plus proche de la zone artisanale notamment, omettant manifestement de tenir compte que deux variantes ont déjà été écartées et que l'arrêt vise aussi à desservir le quartier en expansion à l'ouest du village et pas uniquement la zone artisanale. Ils se bornent donc à faire une lecture intéressée des documents et des plans au dossier et cherchent, surtout, à jeter le discrédit sur le travail effectué depuis 2018 par l'autorité planificatrice et la commune. Au surplus, dès lors que, en raison des exigences précitées, la création d'un passage pour piétons avec un îlot de sécurité est nécessaire, un élargissement de la route à leur droit l'est tout autant. Ainsi, quel que soit l'endroit considéré, tout porte à croire que des emprises définitives sur les parcelles adjacentes seraient nécessaires et l'on ne voit pas par quel truchement le fait que les recourants doivent céder une partie de leur terrain à l'inverse des parcelles voisines, non touchées par le projet, constituerait encore une violation du principe de l'égalité de traitement. Il apparaît évident aux yeux de la Cour que les recourants peuvent se sentir lésés par rapport aux propriétaires voisins, surtout s'ils ont déjà dû céder une partie de leur terrain pour la construction du trottoir, et qu'ils souhaitent partager ouvertement leur ressenti. Toutefois, il semble important de rappeler qu'aucune disposition de droit public n'impose à l'Etat de répartir également les emprises entre les propriétaires voisins lors de la réalisation des différentes infrastructures publiques sur un territoire donné, ces emprises dépendant in fine essentiellement de considérations liées à la nature et à l'emplacement de l'infrastructure en question. Dans ces conditions, la Cour estime que l'analyse du projet litigieux repose à bon droit sur les principes de nécessité et de faisabilité technique, économique et financière, sur l'intérêt public à la protection de la population et à la sécurité

du trafic, ainsi que sur l'intérêt public à l'élimination des inégalités envers les personnes en situation de handicap. L'autorité intimée a dûment pris en compte que le projet impliquait une emprise sur la parcelle des recourants et la pesée des intérêts qu'elle a effectuée est conforme au droit. L'intérêt public à la réalisation des travaux projetés doit donc l'emporter sur l'intérêt privé des recourants à la garantie de leur propriété. Quant à l'argument des recourants selon lequel de nouvelles prescriptions en matière de police des constructions s'appliqueront à la suite de la réalisation du projet litigieux, qui limiteraient les possibilités de développement et de densification de leur parcelle, il n'est pas de nature à remettre en cause cette pesée des intérêts. Les recourants n'avancent pas avoir déposé un projet en ce sens, n'expliquent pas en quoi l'aménagement routier litigieux les empêcherait de déposer un projet conforme au droit, dans les circonstances de fait nouvelles et une simple probabilité ou attente, fondée sur des considérations conjoncturelles ou économiques, ou sur des prévisions futures sans fondement précis, ne suffit pas. D'ailleurs, une constructibilité amoindrie, sous quel qu'angle que ce soit est la conséquence directe de l'emprise litigieuse, de sorte qu'elle est tout au plus susceptible d'avoir une influence sur la valeur vénale de leur parcelle, qui doit bien plus être fait valoir dans le cadre d'une éventuelle procédure devant la Commission d'expropriation que dans le cadre de la procédure d'approbation des plans. Partant, la Cour estime que la restriction à la garantie de la propriété des recourants respecte bien le principe de proportionnalité. Tribunal cantonal TC Page 15 de 17

E. 6

Dans un dernier grief, les recourants font valoir que le bruit routier supplémentaire engendré par la construction des arrêts de bus litigieux n'aurait pas été évalué et suffisamment pris en considération, dès lors que ces arrêts doivent être considérés comme une installation nouvelle ou une modification notable d'une installation existante.

E. 6.1

Cela étant, il ressort de la détermination de la DIME du 15 février 2024 que les arrêts de bus se trouvent à proximité de parcelles situées en zone de centre, dont celle des recourants, et en zone d'activités pour lesquelles un degré de sensibilité au bruit de niveau III est attribué. Ils concernent des lignes de bus avec une fréquentation standard, avec environ un passage par heure et par direction en semaine et la journée pour la première ligne, un passage par heure et par direction en semaine et la journée pour la deuxième ligne, et un passage par direction les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche pour la ligne nocturne. La route cantonale a un trafic de 1'300 véhicules par jour. Le tronçon n'a pas besoin d'être assaini et le SEn arrive à la conclusion que les valeurs légales pour le bruit routier sont largement respectées auprès de l'habitation des recourants.

E. 6.2

Selon l'art. 38 OPB, les immissions de bruit sont déterminées sous forme de niveau d'évaluation (Lr) et de niveau maximum (Lmax) sur la base de calculs ou de mesures (al. 1) et les exigences en matière de modèle de calcul et d'appareils de mesure doivent être conformes à l'annexe 2 de l'OPB (al. 3). Les mesures ne constituent donc pas une exigence légale, mais permettent d'étalonner le modèle de calcul choisi et de fixer la situation de départ (cf. arrêt TF 1C_366/2017 du 21 novembre 2018 consid. 4.3). La valeur moyenne Lr est déterminante pour apprécier le respect des valeurs limites (valeurs de planification, valeurs limites d'immission, valeurs d'alarme). Ainsi, lorsque le niveau Lr est égal ou inférieur à la valeur limite, celle-ci est considérée comme respectée (cf. ATF 126 II 480

consid. 6c; 125 II 129 consid. 5; arrêts TF 1C_161/2015 du 22 décembre 2015 consid. 4.1; TAF A_2786/2018 du 11 mai 2021 consid. 4.2.1). Dans ce domaine, un poids considérable doit être accordé aux prises de position de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) sur le vu de ses compétences particulières, lequel constitue le service spécialisé de la Confédération pour la protection de l'environnement (art. 42 al. 2 de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement, LPE; RS 814.01; cf. arrêts TF 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5; 1C_211/2011 du 20 février 2012 consid. 5.2.1). Cela vaut en particulier pour les questions méthodologiques dans les domaines dans lesquels il édicte des recommandations sur les mesures, des programmes de calcul ou d'autres aides à l'exécution. Pour l'évaluation des nuisances futures du trafic routier, un pronostic est nécessaire. Le bruit déterminé sur la base de ce pronostic doit être limité selon les règles ordinaires sur la limitation des émissions (art. 11 ss LPE et 7 ss OPE; cf. arrêt TF 1C_89/2008 du 10 juillet 2008 consid. 4.2). Une augmentation de bruit est perceptible à partir d'une variation de 1 dB(A) (cf. arrêt TF 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2).

E. 6.3

Le manuel du bruit routier de l'OFEV (cf. www.bafu.admin.ch, sous Publications, médias > Publications > Bruit > Manuel du bruit routier, consulté le 1er juillet 2024) n'indique pas comment traiter le bruit des arrêts de bus. Le SEN a eu plusieurs échanges avec l'OFEV à ce sujet et, selon l'OFEV, pour évaluer le bruit des arrêts de bus, il faut considérer que ceux-ci font partie du bruit de la route et que le bruit du bus qui passe à vitesse normale, et qui est pris en compte dans le cadastre du bruit routier, équivaut à peu près au bus roulant moins vite, s'arrêtant et redémarrant. En ce qui concerne le calcul des niveaux d'évaluation du cadastre du bruit routier, pris comme référence dans le cadre de ce modèle, les véhicules bruyants comme les bus sont pris en compte Tribunal cantonal TC Page 16 de 17 dans le volume de trafic (en l'espèce, 1'300 véhicules/jour; 120 poids lourds/jour). Les aménagements (seuil de ralentissement par exemple) ne sont en revanche pas pris en compte, leur effet étant difficilement mobilisable et allant, par ailleurs, plutôt dans le sens d'une réduction des nuisances.

E. 6.4

Dans un récent arrêt, la Cour de Justice genevoise s'est penchée sur la question de l'appréciation de cette méthode fondée sur le cadastre du bruit routier pour calculer le bruit généré par la décélération et l'accélération des bus. Dans le cadre d'un projet visant la création de nouvelles lignes de bus, elle a toutefois considéré que celle-ci ne suffisait pas, dès lors que les valeurs limites pour le secteur concerné étaient déjà atteintes ou proches de l'être pour certaines habitations et que, dans la mesure où aucune ligne de bus ne traversait actuellement le secteur, il n'était pas exclu que le nouveau passage des véhicules induise une augmentation, et donc un dépassement des valeurs limites. Le service cantonal spécialisé en matière environnementale ne pouvait donc pas se contenter de se baser sur les données du cadastre routier déjà disponibles pour établir son pronostic, puisque celles-ci ne prenaient pas en compte les arrêts de bus et la décélération et l'accélération de ces véhicules lourds (cf. arrêt CJ GE ATA/70/2024 du 23 janvier 2024 consid. 5).

E. 6.5

Or, dans la présente occurrence, on ne se trouve pas dans la même situation. Il faut d'abord relever que le trafic journalier moyen à la suite de l'implantation d'un nouvel arrêt de bus sur des lignes déjà existantes, comme en l'espèce, ne varie pas de la seule implantation d'un

nouveau point d'arrêt. Seule l'augmentation de la cadence ou la création de nouvelles lignes de bus, ce qui n'est pas prévu, est susceptible d'avoir un impact sur le calcul du bruit routier. Il faut ensuite préciser que le trafic journalier moyen est estimé à 1'300 véhicules/jour, 120 poids lourds/jour et que, sur la base de ces informations, le SEn estime que les valeurs légales pour le bruit routier sont largement respectées auprès de l'habitation des recourants. Par conséquent, en l'absence de toute modification du trafic routier, l'installation litigieuse n'est pas considérée comme nouvelle au sens de l'art. 7 OPB ou comme notablement modifiée au sens de l'art. 8 al. 2 OPB. Partant, il n'existe aucun risque que les arrêts provoquent à eux-seuls une augmentation du bruit routier suffisante pour que les valeurs limites d'immissions soient dépassées au droit de la parcelle des recourants. Le niveau de puissance acoustique émis pendant quelques dizaines de secondes lors du pic de bruit dû à la décélération et l'accélération des bus, et ne se produisant que quelques fois par heure, ne représente en effet qu'une fraction très faible de la puissance acoustique totale prise en compte dans le calcul de la valeur moyenne L_r fondée sur le cadastre du bruit routier. C'est d'autant plus vrai lorsque la cadence des lignes de bus est limitée à l'heure, du lundi au vendredi, pour deux lignes et dans chaque sens de direction, avec un seul passage de nuit et par direction les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche. La Cour n'ignore pas le fait que ces pics de bruit puissent, de façon instantanée, émerger du bruit moyen, qu'ils soient perceptibles et qu'ils puissent déranger les recourants. Une telle façon de mesurer le bruit généré par la décélération et l'accélération des bus n'est toutefois, et dans les circonstances du cas d'espèce, pas incompatible avec les prescriptions en matière de protection contre le bruit. C'est donc à bon droit que le dossier mis à l'enquête relève que l'augmentation du trafic routier sera nulle et que le projet n'exercera aucune influence sur le bruit routier.

E. 7.1

Vu l'ensemble de ce qui précède, les décisions attaquées ne prêtent pas le flanc à la critique. Les griefs formulés par les recourants à leur encontre sont mal fondés et le recours doit être rejeté. Tribunal cantonal TC Page 17 de 17

E. 7.2

Les frais de procédure doivent être mis solidairement à la charge des recourants qui succombent (art. 131 CPJA). Ils sont fixés à CHF 2'500.- et sont compensés par l'avance de frais de même montant prestée le 17 janvier 2024. Pour le même motif, les recourants n'ont pas droit à une indemnité de partie (art. 137 al. 1 CPJA). 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 de même montant déjà prestée. 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 1er juillet 2024/jud Le Président Le Greffier-rapporteur