

FR_GERICHTE 603 2013 1 vom 9. November 2015

FR Kantonsgericht, 2015-11-09, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2013_1

FR: FR_GERICHTE 603 2013 1 du 9 novembre 2015

IT: FR_GERICHTE 603 2013 1 del 9 novembre 2015

Regeste

Arrêt de la IIIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Strassenverkehr und Transportwesen

Erwägungen

E. 1

a) Selon l'art. 5 al. 2 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR; RSF 781.1), la Direction en charge des routes (soit la DAEC) est l'autorité compétente en matière de signalisation routière. L'art. 1 al. 2 de l'ordonnance du 22 mai 2012 déléguant à la Commune de Fribourg des compétences en matière routière (ROF 2012_045) précise que la DAEC est compétente pour interdire et restreindre la circulation et le stationnement pour les projets cantonaux situés sur le territoire de la Commune de Fribourg.

Tribunal cantonal TC Page 4 de 11 En l'espèce, le SPC a agi en vertu d'une délégation formelle de compétence de la DAEC, reçue par décision du 2 juillet 2012 en application de l'art. 66 al. 2 de la loi sur l'organisation du Conseil d'Etat et de l'administration (LOCEA; RSF 122.0.1). Ainsi, il agit au nom et pour le compte du conseiller d'Etat, Directeur (RFJ 1992 p. 397), de sorte que la décision attaquée du 27 novembre 2012 doit être considérée comme une décision d'une Direction, sujette à recours directement auprès du Tribunal cantonal, conformément à l'art. 114 al. 1 let. a CPJA. b) Aux termes de l'art. 76 CPJA, a qualité pour recourir quiconque est atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée (let. a); toute autre personne, organisation ou autorité à laquelle la loi reconnaît le droit de recourir (let. b). Une association est autorisée à former un recours lorsqu'elle est touchée dans ses propres intérêts. Selon la jurisprudence, sans être elle-même touchée par la décision entreprise, une association est habilitée à recourir dans l'intérêt de ses membres, lorsqu'il s'agit d'intérêts qu'elle doit statutairement protéger, que ces intérêts sont communs à la majorité ou à un grand nombre de ses membres et que chacun a qualité pour s'en prévaloir à titre individuel. Ces conditions doivent être remplies cumulativement, le recours populaire étant exclu (ATF 136 II 539 consid. 1.1). En l'espèce, l'Association des quartiers Jura – Torry – Miséricorde a pour but d'étudier les problèmes d'urbanisme et d'habitat, de circulation et de parcage, de promouvoir un cadre de vie de qualité dans les quartiers et les sites bâtis, ainsi qu'un aménagement du territoire respectueux de la législation applicable en la matière (art. 2 let. c des statuts). En outre, l'Association prévoit à l'art. 3 de ses statuts que: « l'Association est habilitée à défendre, par toutes voies de droit utiles, les droits et intérêts de ses membres dans le cadre des buts des présents statuts, en agissant notamment au nom et pour le compte de personnes dont les intérêts personnels ou collectifs sont touchés par des décisions qui portent atteinte à leur cadre de vie ». L'Association Jura – Torry – Miséricorde a pour

membres les habitants des quartiers où les mesures de circulation ont été prises. Ceux-ci auraient eu la légitimité pour recourir personnellement, aussi la qualité pour recourir de la recourante doit être confirmée. c) Interjeté le 3 janvier 2013 contre la décision du SPC du 27 novembre 2012, publiée le 30 novembre 2012 dans la FO, le recours l'a été dans le délai et les formes prescrits (art. 79 à 81 CPJA). La Cour de céans peut dès lors entrer en matière sur les mérites du recours.

E. 2

En vertu de 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). En revanche, dans la mesure où aucune des situations prévues aux let. a à c de l'art. 78 al. 2 CPJA n'est réalisée, le Tribunal cantonal ne peut pas, dans le cas particulier, revoir l'opportunité d'une décision en matière de signalisation routière.

E. 3

a) Selon l'art. 132 de la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR, RSF 741.1), la circulation et la signalisation routière sont régies par la législation fédérale et cantonale en la matière. Selon l'art. 3 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), les routes tombent sous la souveraineté des cantons, dans les limites du droit fédéral (al. 1). Ainsi, les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de la possibilité d'un recours à une autorité cantonale (al. 2). L'art. 3 al. 4 LCR a la teneur suivante:

Tribunal cantonal TC Page 5 de 11 « D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire. » b) Les cantons sont compétents pour prendre des mesures de réglementation locale du trafic sur toutes les routes, même sur les routes de grand transit (BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière commenté, 4e éd. 2015, art. 3 LCR ch. 5.1). Toutefois, les mesures, qui ne seraient pas fondées sur des motifs objectifs sérieux, seraient dépourvues de sens et non raisonnablement justifiées par la situation à régler, par exemple par des motifs de sécurité ou par d'autres raisons techniques, peuvent être annulées (BUSSY/RUSCONI, art. 3 LCR ch. 4.4.1.a, et la jurisprudence citée). Si une décision est nécessaire pour placer un signal, elle sera également nécessaire pour son enlèvement (BUSSY/RUSCONI, art. 3 LCR ch. 6.1.5). c) Dans la mesure où il n'est pas habilité à réexaminer l'opportunité d'une décision entreprise en matière de signalisation routière, il n'incombe pas au Tribunal cantonal de déterminer si, parmi les mesures envisageables, celle finalement retenue est en l'occurrence la plus adéquate. En revanche, dans les limites de son pouvoir de contrôle, l'autorité de recours doit examiner si l'introduction ou la suppression d'une nouvelle signalisation routière est conforme au droit et s'avère, cas échéant, dans une juste relation avec le but pour lequel elle a été introduite

respectivement supprimée. A ce propos, il y a lieu de rappeler que, selon l'art. 107 al. 5, 1ère phrase, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la circulation routière (OSR, RS 741.21), s'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation sera privilégiée. Autrement dit, cette disposition exige qu'existe un rapport raisonnable entre le but visé et les restrictions de liberté que celui-ci nécessite. La mesure ne doit pas outrepasser le cadre qui lui est nécessaire (BUSSY/RUSCONI, art. 3 LCR ch. 5.7; aussi notamment SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts Vol. I, 2e éd. 2002, p. 45 n. 41). Les limitations de trafic fondées sur l'art. 3 al. 4 LCR sont en général liées à des pesées d'intérêts complexes. Par nature, c'est aux autorités qui ont rendu la décision qu'incombe en premier lieu la responsabilité de leur adéquation et de leur efficacité. Les organes compétents disposent ainsi d'une latitude de jugement importante. Une intervention du juge ne se justifie que si les autorités compétentes se fondent sur des constatations de fait insoutenables, poursuivent des objectifs contraires au droit fédéral, procèdent, lors de la mise en œuvre des mesures, à des distinctions injustifiées ou omettent de procéder aux différenciations qui s'imposent, ou encore se laissent guider par des pesées d'intérêts manifestement contraires aux droits fondamentaux (arrêts TF 1C_310/2009 du 17 mars 2010 consid. 2.2.1, 1C_558/2008 du 28 juillet 2009 consid. 2.2, 2A.70/2007 du 9 novembre 2007 consid. 3.2 et 2A.23/2006 du 23 mai 2006 consid. 3.2 et les références citées). Selon la jurisprudence, le juge (« der Richter schlechthin ») – c'est-à-dire non seulement le Tribunal fédéral, mais également le Tribunal cantonal – est limité par le pouvoir d'appréciation de l'autorité compétente. Le contraire reviendrait à supprimer la latitude de jugement de cette dernière (arrêt TF 1C_310/2009 précité consid. 2.2.1).

Tribunal cantonal TC Page 6 de 11

E. 4

a) En l'espèce, le SPC a décidé de supprimer la signalisation OSR no 4.20 « Parcage contre paiement » sur respectivement 40 et 20 places de stationnement existantes, de part et d'autre du pont CFF, sur la voie de circulation montante de l'avenue Générale-Guisan, ces 60 places devant être supprimées. b) Il convient de rappeler ici le contexte dans lequel s'inscrivent ces mesures. Le nouveau pont de la Poya comprend le risque que le trafic utilise le réseau routier secondaire situé, bien souvent, dans des quartiers d'habitations pour y accéder (PDpT, ch.1.1). Différentes mesures de circulation routière ont donc été prises afin que la somme de leurs effets puisse atteindre les buts escomptés. Cet aspect global est au centre du projet du pont de la Poya. Le Conseil communal de la Ville de Fribourg rappelle, d'ailleurs, dans ses observations que la combinaison de mesures incitatives, comme la création de bandes cyclables, de mesures dissuasives, comme les suppressions de places de parc (qui réduisent la charge de trafic), l'introduction de la priorité de droite (qui ralentit les vitesses) ou encore l'aménagement de surélévations de chaussée (qui ralentissent les vitesses et rendent l'itinéraire moins attractif) permettra d'obtenir l'effet désiré. Les premières expériences faites suite à l'ouverture du pont de la Poya semblent confirmer cette nécessité, notamment sur certains axes du quartier du Jura dans lequel se situent les routes concernées par la présente procédure. En particulier, constatant que la densité du trafic urbain s'est densifiée ces dernières années, la police cantonale a relevé récemment dans un article de presse concernant les patrouilleurs scolaires que le pont de la Poya a par exemple eu un impact certain sur la circulation près de l'école du Jura (La Liberté du 4 septembre 2015, p. 13). De plus, les mesures d'accompagnement du projet Poya ont fait l'objet de

nombreuses expertises depuis le début des années nonante. Après l'approbation du PDpT par le DAEC le 28 novembre 2007, on peut mentionner tout particulièrement l'enquête du Service de la circulation de la Ville de Fribourg sur le stationnement afin de comparer le taux d'occupation moyen de stationnement de divers quartiers fribourgeois dont le quartier du Jura durant les mois de janvier 2004 à mai 2008, le rapport Transitec de juin 2009 intitulé « Projet Poya, Analyse de fonctionnement des carrefours, Rapport de synthèse » afin d'évaluer le fonctionnement futur de certains carrefours de la Ville avec la réalisation des mesures préconisées par le PDpT et l'étude Metron du 30 novembre 2011 visant à évaluer la pertinence des mesures d'accompagnement liées au projet du pont de la Poya. Cette dernière étude confirme en particulier que la mise en place de mesures de modération sur l'avenue Général-Guisan s'avère nécessaire pour atteindre l'objectif de plafonnement du trafic. Il apparaît ainsi clairement que l'autorité intimée a mandaté les expertises nécessaires et a tenu compte des objectifs du PDpT dans sa prise de décision. Celle-ci repose dès lors sur des motifs objectifs et sérieux, lesquels, du reste, n'ont pas été réellement contestés. On ne saurait dès lors remettre en cause la conformité au droit de la mesure querellée. c) La mesure contestée doit être dans une juste relation avec le but pour lequel elle a été introduite. La recourante fait valoir son intérêt à pouvoir disposer d'assez de places de parc dans le quartier suite à la construction prévue de Torry-Est. De plus, elle considère que l'introduction d'une bande cyclable au détriment des places de parc actuelles donnera une impression de largeur aux automobilistes, ce qui pourrait les encourager à augmenter leur allure. La recourante ne peut toutefois pas être suivie lorsqu'elle affirme que la suppression des places de parc litigieuses s'avère dangereuse en raison de la largeur de la route. Cette suppression s'opère en faveur de la création d'une bande cyclable qui réduira la largeur de la chaussée utilisable par

Tribunal cantonal TC Page 7 de 11 les automobilistes et qui aura en outre pour effet de protéger les cyclistes qui emprunteront cette voie de circulation. L'augmentation de vitesse qui est crainte n'apparaît dès lors pas fondée. Il ne s'agit là au demeurant que d'une hypothèse, à savoir la possible transgression de la réglementation sur les vitesses. Or, il est exclu de prendre en compte une telle éventualité du moment que la réglementation sur la vitesse est clairement signalée et comporte des effets obligatoires. En outre, les autres mesures de modération prévues sur l'avenue Général-Guisan (par exemple surélévation de chaussée, priorité de droite, etc.) ont pour effet de réduire la vitesse prévue sur ce tronçon, ce qui de surcroît le rendra moins attractif au trafic de transit actuel. Par ailleurs, c'est à tort que la recourante se prévaut du projet de construction de Torry-Est pour établir un manque de places de stationnement dans le quartier en question. En effet, comme le relève à juste titre l'autorité intimée, le nombre de places de parc nécessaire à cette construction n'est pas encore fixé – ni du reste celles mises à disposition pour les immeubles – de sorte qu'un manque de places de stationnement ne peut être allégué pour l'heure. Par ailleurs, l'étude Metron – qui évalue la pertinence des mesures d'accompagnement liées au projet Poya – relève expressément le besoin de remettre en question les places de stationnement existantes sur l'axe avenue Général-Guisan – route Sainte-Thérèse. Contrairement aux affirmations de la recourante, l'enquête sur le stationnement réalisée en mai 2008 démontre que le taux d'occupation des places a nettement baissé depuis 2004 dans le secteur, à peine 15% à 60% des places sont occupées en fonction des tranches horaires. Enfin, l'étude précise à juste titre que l'effet de modération de la circulation est restreint lorsque les places de stationnement ne sont pas occupées. Sur la base de l'ensemble de ce qui précède, le Tribunal constate que la mesure incriminée est apte à réaliser l'objectif visé. En effet, on est

en présence d'une mesure qui tend à éviter le risque de surcharge prévu pour l'axe précité et qui permet la mise en place d'une bande cyclable, favorisant ainsi la mobilité douce. Comme l'ouverture du pont de la Poya et la fermeture du pont Zaehringen ne suffiront pas à elles seules pour atteindre les objectifs visés par le PDpT 2007, les mesures de modération supplémentaires prévues, en particulier sur l'avenue Général-Guisan, s'avèrent ainsi nécessaires et aptes à réaliser le plafonnement des charges de trafic prévu tout en restreignant le moins possible la circulation. Pour le reste, la Cour de céans ne peut pas revoir l'opportunité de la mesure contestée. Ainsi, elle n'examine pas si, effectivement, la suppression des places de parc et leur remplacement par une bande cyclable est la mesure la plus adaptée à atteindre le but escompté soit la maîtrise de la charge de trafic sur l'avenue Général-Guisan conformément au PDpT. Partant, les griefs invoqués à l'égard de la suppression 60 places de stationnement existantes, de part et d'autre du pont CFF, sur la voie de circulation montante de l'avenue Générale-Guisan, s'avère mal fondé et doit être rejeté.

E. 5

a) La deuxième mesure litigieuse concerne la suppression de la signalisation OSR no 3.01 « Stop » au débouché de l'avenue de Granges-Paccot sur l'avenue Général-Guisan, et mise en priorité de droite de ce carrefour. La recourante conteste cette suppression et reproche à l'autorité intimée de ne pas tenir compte une fois de plus de l'augmentation de 1'200 véhicules par jour sur l'avenue Général-Guisan en raison de la construction du quartier de Torry-Est. Elle requiert au surplus la réalisation d'un passage pour piétons sur l'avenue Granges-Paccot.

Tribunal cantonal TC Page 8 de 11 L'autorité intimée, quant à elle, explique, dans ses observations du 24 mai 2013, que la suppression du signal « Stop » au profit d'une priorité de droite aura un effet bénéfique sur les conditions de circulation. Cette mesure obligera les usagers à se prêter une attention mutuelle, réduisant ainsi le risque d'accident. Accompagnée de surélévation de chaussée, l'instauration de cette règle de circulation jouera un rôle ralentisseur dissuasif vis-à-vis des reports de trafic et améliorera la sécurité. Conformément à la jurisprudence précitée, il n'appartient pas à la Cour de céans de se déterminer sur l'opportunité de la décision du SPC. En effet, il convient de respecter la latitude de jugement de ce dernier. b) A teneur de l'art. 36 OSR, le signal « Stop » (3.01) oblige le conducteur à s'arrêter et à accorder la priorité aux véhicules circulant sur la route dont il s'approche. Il sied d'emblée de constater que l'art. 36 al. 7 OSR contient un critère de nécessité: le signal « Stop » ne doit être placé qu'aux endroits où un arrêt se révèle indispensable en raison du manque de visibilité. L'autorité intimée n'a certes à aucun moment évoqué les circonstances locales et, en particulier, la visibilité concernant l'intersection en cause. Il n'en demeure pas moins que la combinaison des autres mesures de modération prévues sur l'avenue Général-Guisan, notamment la suppression des places de stationnement situées à droite du signal « Stop » et le fait que les traversées piétonnes environnantes soient surélevées ou équipées d'un avancement de trottoir, améliore la visibilité, réduit la vitesse et augmente ainsi la sécurité des usagers de la route. Partant, force est de constater que le critère de nécessité posé par l'art. 36 al. 7 OSR n'est pas ou plus rempli dès lors qu'il n'est pas démontré un « manque de visibilité » au débouché concerné. Aussi, la pose – ou en l'occurrence le maintien – d'un signal « Stop » ne se justifie plus à cet endroit (voir aussi art. 107 al. 5 OSR). La transformation du carrefour en priorité de droite attire de manière claire, notamment par son marquage de la chaussée, l'attention des usagers

de la route et les oblige à ralentir, voire s'arrêter, pour respecter le trafic prioritaire. Comme l'a relevé l'autorité intimée, à juste titre, l'introduction de la priorité de droite est une mesure dissuasive qui tend à ralentir les vitesses et à dissuader une partie au moins du trafic de transit d'emprunter cet axe. Cette mesure, ainsi conforme au droit, est indéniablement apte et, en l'espèce, suffisante à atteindre le but d'intérêt public, qui est d'éviter le report de tout le trafic de transit sur les routes concernées en rendant l'itinéraire moins attractif tout en restreignant le moins possible la circulation. c) Au surplus, les arguments invoqués par la recourante, qui ne conteste la mesure précitée qu'au regard des projets de développements urbanistiques prévus dans le quartier du Jura, ne peuvent être pris en compte. En effet, comme le relève l'analyse de fonctionnement des carrefours du bureau Transitec, le fait que les charges effectives de trafic mesurées sur l'avenue Général-Guisan puissent varier en fonction des projets de construction dans le quartier du Jura est un fait indépendant de la planification du projet Poya. A cet égard, inévitablement, la mise en application de la mesure contestée, comme celle des autres mesures liées au projet Poya, nécessitera un suivi et entraînera cas échéant des mesures complémentaires qui pourront être prises par les autorités compétentes, comme cela est prévu après une période d'observation. S'agissant enfin du marquage d'un passage pour piétons, l'autorité relève que cette mesure n'est pas destinée à réduire les reports de trafic liés au projet Poya. Elle indique également que l'analyse des statistiques relatives aux accidents impliquant des piétons au cours des 10 dernières années ne fait état d'aucun accident sur le tronçon de l'avenue Granges-Paccot. L'autorité

Tribunal cantonal TC Page 9 de 11 communale, qui n'entend pas procéder au marquage de nouveaux passages piétons dans ce secteur, explique vouloir privilégier, le cas échéant, la mise en place de zones 30, dans lesquelles le maintien de ce type d'aménagement est en principe interdit (art. 4 al. 2 de l'Ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre; RS 741.213.3). Sous cet angle également, une augmentation de la circulation en lien avec le nouveau quartier de Torry-Est sera à prendre en compte au moment de la réalisation de celui-ci. d) Il résulte de ce qui précède que les griefs invoqués à l'égard de la suppression de la signalisation « Stop » au débouché de l'avenue de Granges-Paccot sur l'avenue Général-Guisan, avec mise en priorité de droite de ce carrefour, sont également infondés, de telle sorte que le recours doit aussi être rejeté sur ce point.

E. 6

a) La recourante conteste encore le rétrécissement de la route Ste-Agnès dans sa forme prévue et elle demande que cette mesure se fasse sur toute la longueur du tronçon grâce à une bande cyclable entre la route du Jura et l'avenue Général-Guisan avec un raccordement à la bande cyclable prévue, direction pont de la Poya. Le rétrécissement consiste en deux îlots réalisés à l'aide de bordure en béton le long de la route Sainte-Agnès entre la route du Jura et le chemin des Grottes. La procédure à suivre pour les aménagements routiers communaux est décrite à l'art. 37 let. b LR qui renvoie aux art. 83 à 89 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 2 décembre 2008 (LATeC, RSF 2008_154). Les mesures d'accompagnement, publiées dans la FO, sont sujettes à opposition. La décision du Conseil communal sur les oppositions peut faire l'objet d'un recours auprès de la DAEC, laquelle statue à la fois sur les recours et approuve les plans d'aménagement. En l'espèce, la mesure incriminée fait partie des mesures d'aménagement – soit des mesures « physiques » – mises à l'enquête publique par la Ville de Fribourg dans la FO du 3 septembre 2010. Cette mesure prévoit la mise en place de deux îlots conformément

au plan n°3 du dossier de mise à l'enquête publique. Force est de constater que la recourante n'avait, à l'époque, pas formulé d'opposition à l'encontre de cette mesure. Dès lors, puisque celle-ci n'a subi aucune modification, elle ne peut plus la contester dans le cadre de la décision querellée du 27 novembre 2012. Partant, le recours doit être déclaré irrecevable sur ce point.

E. 7

a) La recourante s'oppose enfin à l'établissement d'une bande cyclable sur la route de Sainte-Thérèse, à la montée, au motif qu'une telle bande serait dangereuse pour les cyclistes en raison du peu de place laissé par la circulation de bus urbains et de l'entrée du parking du centre commercial adjacent. b) A teneur de l'art. 1 al. 6 de l'Ordonnance du 13 novembre 1962 sur la circulation routière (OCR; RS 741.11), les pistes cyclables sont des pistes qui sont destinées aux cyclistes, séparées de la chaussée par leur construction et signalées comme telles. Selon l'art. 1 al. 7 OCR, les bandes cyclables sont quant à elles des voies destinées aux cyclistes qui, normalement, sont délimitées par un marquage jaune de lignes continues ou exceptionnellement discontinues. La recourante utilisant dans son recours les termes de piste et de bande cyclable sans les distinguer, il convient de relever que la mesure contestée est une bande cyclable au sens de l'art. 1 al. 7 OCR, soit une ligne jaune sur le côté droit de la route dans le sens de la montée.

Tribunal cantonal TC Page 10 de 11 c) L'art. 5 al. 1 LCR énonce que les limitations et prescriptions relatives à la circulation des véhicules automobiles et des cycles doivent être indiquées par des signaux ou des marques, lorsqu'elles ne s'appliquent pas à l'ensemble du territoire suisse. L'art. 5 al. 3, 2ème phrase, LCR ajoute que les signaux et marques ne peuvent être placés que par les autorités compétentes ou avec leur approbation. L'art. 101 al. 2 OSR précise cette règle en énonçant que les signaux et les marques ne peuvent être mis en place ou enlevés que si l'autorité l'ordonne; sur ce point, l'OSR distingue deux cas: les signaux qui nécessitent une décision préalable de l'autorité (« Verfügung »), au sens de l'art. 107 OSR ; les autres signaux, ainsi que les marques, pour lesquels un ordre de l'autorité suffit (« Anordnung »). Seuls les signaux exprimant une prescription ou une règle de priorité nécessitent une « décision », alors que les autres signaux et les marques n'ont besoin que d'un ordre de l'autorité, sans publication ni mention de la voie de droit (BUSSY/RUSCONI, art. 5 LCR ch. 4.2; art. 107 OSR ch. 1.2). L'art. 106 al. 1 let. b, 1ère phrase, OSR prévoit que ces signaux et marques pour lesquels il n'est pas nécessaire de rendre une décision préalable peuvent faire l'objet d'une requête à l'autorité, dans la mesure où le requérant dénonce une infraction aux exigences légales posées pour leur mise en place. Il résulte de ce qui précède que l'ordre par lequel l'autorité permet d'effectuer un marquage sur la chaussée ne doit pas nécessairement faire l'objet d'une décision officielle, ni d'une publication. Dans un tel cas, la marque peut être contestée par le biais d'une requête au sens de l'art. 106 OSR. Cette requête peut être formée en tout temps à partir du moment où le marquage a été apposé sur la chaussée (BUSSY/RUSCONI, art. 5 LCR ch. 4.2; art. 106 al. 1 OSR ch. 1.2). d) En l'espèce, la recourante conteste l'établissement d'une bande cyclable sur la route Sainte-Thérèse, à la montée. Cette mesure constitue un marquage ne nécessitant ni une décision, ni une publication selon la procédure prévue à l'art. 107 OSR. Elle n'a du reste pas fait l'objet d'une telle procédure et n'est en particulier pas visée par la décision attaquée, qui porte uniquement sur des mesures concernant l'avenue Général-Guisan et le carrefour entre cette avenue et l'avenue de Granges-Paccot. En conséquence, les conclusions émises par les recourants en relation avec ce marquage

sont irrecevables dans le cadre d'un recours formé contre cette décision. Il reste à examiner si ces conclusions peuvent être reçues comme celles d'une requête au sens de l'art. 106 OSR. L'aménagement d'une bande cyclable sur la route Ste-Thérèse fait partie des mesures de modération de trafic prévues par le PDpT (OS4 ch. 4.11). Cet aménagement est également mentionné, en tant que mesure ne faisant l'objet ni d'une publication, ni d'une mise à l'enquête publique, par le dossier de mise à l'enquête publique des mesures d'accompagnement du projet « Poya » (voir ch. C.3 et D.4). Comme il ne ressort par ailleurs pas d'autres pièces du dossier que cette mesure aurait fait l'objet d'une décision, seule la voie de la requête au sens de l'art. 106 OSR est ouverte pour la contester. A cet égard, il faut certes constater que le marquage a d'ores et déjà été réalisé, de telle sorte qu'il peut faire l'objet d'une telle requête. Toutefois, la compétence pour en connaître n'appartient pas au Tribunal cantonal, autorité de recours, mais à l'autorité cantonale compétente en matière de signalisation routière, à savoir la DAEC (voir consid. 1a). Les conclusions du recours contestant l'établissement d'une bande cyclable sur la route Ste-Thérèse sont dès lors irrecevables devant la Cour de céans. En application de l'art. 16 al. 2 LCR, le recours sera transmis sur ce point à la DAEC en tant que requête au sens de l'art. 106 OSR afin que celle-ci statue, cas échéant après avoir donné l'occasion à la recourante de compléter son écriture.

Tribunal cantonal TC Page 11 de 11

E. 8

a) L'affaire étant jugée au fond, la demande de retrait de l'effet suspensif de l'autorité intimée devient sans objet. b) Conformément à l'art. 129 let. c CPJA, qui prévoit que les frais de procédure peuvent être réduits ou remis notamment lorsque la requête était principalement destinée à satisfaire un intérêt public, il ne sera pas perçu de frais de procédure. Il ne sera pas non plus alloué de dépens. la Cour arrête: I. Le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable. Partant, la décision du Service des Ponts et Chaussées du 27 novembre 2012 est confirmée. II. En tant qu'il porte sur l'aménagement d'une bande cyclable sur la route Ste-Thérèse, le recours est transmis à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) en tant que requête au sens de l'art. 106 OSR. III. Il n'est pas perçu de frais de procédure, ni alloué de dépens. IV. Communication. 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 9 novembre 2015/msu/ppo Présidente Greffier-stagiaire

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