

FR_GERICHTE 603 2016 120 vom 9. März 2017

FR Kantonsgericht, 2017-03-09, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2016_120

FR: FR_GERICHTE 603 2016 120 du 9 mars 2017

IT: FR_GERICHTE 603 2016 120 del 9 marzo 2017

Regeste

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

Erwägungen

E. 8

m. Celui-ci est de surcroît interdit aux camions. Le chemin est bordé d'habitations, qui ne disposent, pour leur grande majorité du moins, pas de places de parc sur leurs parcelles. Des places de parc publiques se trouvent en bas du chemin, sur la Planche-Supérieure, et en haut, devant le Monastère de Montorge. B. Suite à des interventions des services du feu et de la voirie, qui ont fait part à la commune de leurs difficultés à passer avec leurs véhicules à certains endroits resserrés de ce chemin, le Service de la mobilité a été sollicité par la Ville de Fribourg afin d'examiner la problématique. Par la suite, celle-ci a publié, dans la Feuille officielle n° 10 du 7 mars 2014, sa décision du 25 février 2014 interdisant le stationnement sur le tronçon situé entre le n° 42 de la Planche-Supérieure et le n° 1 du chemin de Lorette. C. Les 24 mars et 7 avril 2014, A. _____, F. _____ et G. _____, I. _____, H. _____, D. _____ et E. _____ ainsi que B. _____ et C. _____ ont interjeté recours auprès du Préfet de la Sarine, lequel – après avoir joint les causes – les a rejetés par décision du 25 mai 2016. D. Le 23 juin 2016, les riverains précités ont recouru contre cette décision auprès du Tribunal cantonal, en concluant à ce que la mesure d'interdiction de stationnement soit abandonnée. A l'appui de leur recours, ils relèvent que, pendant les dernières cinquante années, les véhicules de la Ville ont réussi à passer sans aucun problème sur le chemin en question. Selon eux, les mensurations prises dans le cadre du recours auprès du Préfet s'avèrent comme une tentative de justifier une décision rendue prématurément et disproportionnée dans son résultat. Les recourants estiment que la Ville ne saurait justifier la mesure par l'étroitesse du chemin si, sur d'autres tronçons, elle réduit celui-ci volontairement par la pose d'obstacles. Ils soutiennent que les recommandations de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS) ne peuvent pas servir de base de décision pour des centres de villes historiques. Ils citent plusieurs routes de la Ville où la largeur est encore inférieure à celle existant devant leurs propriétés. Ils expliquent que l'interdiction de stationnement aurait pour effet d'augmenter la vitesse des voitures sur ce chemin, ce qui va rendre dangereux l'accès aux portes de leurs habitations. Ils insistent sur le fait que l'âge des propriétaires actuels, compris entre 65 et 85 ans, nécessite la possibilité de garer leurs voitures à proximité immédiate de leurs maisons. Par ailleurs, ils soulignent qu'il ne peut pas être soutenu que le marquage de places de parc serait interdit en raison du site protégé, puisque la Ville y aurait procédé à de nombreux autres endroits. D'un point de vue formel, les recourants reprochent au Préfet de ne pas leur avoir donné accès à toutes les pièces du dossier. E. Dans ses observations du 24 août 2016,

le Préfet conclut au rejet du recours. Renvoyant entièrement aux considérants de sa décision, il se limite à expliquer que le droit d'être entendu des

Tribunal cantonal TC Page 3 de 9
recourants n'a pas été lésé par l'omission malheureuse de transmission du verso de l'une des prises de position contenue dans le dossier. Dans sa détermination du 11 octobre 2016, la Commune de Fribourg propose également le rejet du recours. Renvoyant à son analyse technique, elle soutient que le passage des véhicules des pompiers et de la voirie est problématique, ce qui est accentué par le fait que l'on se trouve dans une courbe. Elle estime que l'intérêt de pouvoir garantir le passage sans gêne des différents camions et engins de service justifie amplement la mesure d'interdiction de stationnement. Elle souligne qu'au vu des valeurs préconisées par les normes VSS, la largeur de la route doit être d'au minimum 5.50 m pour permettre le stationnement latéral. Elle indique que le seul endroit où cette largeur est respectée se situe au droit du bâtiment n° 4 du chemin de Lorette, où elle a entretemps décidé de créer une case de stationnement payant. Les recourants se sont encore déterminés les 12 et 15 décembre 2016 et ont confirmé leurs conclusions. en droit 1. a) Interjeté le 23 juin 2016 contre la décision du Préfet du 25 mai 2016, le recours a été déposé dans le délai et les formes prescrits (art. 79 à 81 du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative; CPJA; RSF 150.1). Les recourants, propriétaires de terrains en bordure du chemin sur lequel la signalisation a été ordonnée, sont touchés plus que quiconque par la décision qu'ils contestent; en conséquence, ils ont la qualité pour recourir. Dans le cadre de la régularisation, E. _____ a également signé le recours. L'avance de frais ayant été versée dans le délai, le Tribunal peut entrer en matière sur les mérites du recours. b) 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. 2. Les recourants invoquent une violation de leur droit d'être entendu. Ils reprochent au Préfet de ne pas leur avoir transmis l'entier du dossier relatif à la mesure litigieuse, plus précisément, une lettre du 14 février 2014, dont le verso n'aurait pas été copié. Cette omission les aurait privés de leur droit de répondre aux arguments de la commune. a) De nature formelle, le droit d'être entendu est une règle primordiale de procédure dont la violation peut entraîner l'annulation de la décision attaquée sans égard aux chances de succès du recours sur le fond (AUER/MALINVERNI/HOTTELIER, Droit constitutionnel suisse, volume II, Les droits fondamentaux, 3e éd., 2013, n. 1358; cf. également ATF 134 V 97), si bien qu'il convient en principe de l'examiner préliminairement (cf. ATF 137 I 195 consid. 2.2). Si elle n'est pas d'une gravité particulière, la violation du droit d'être entendu commise en première instance peut cependant être guérie si le justiciable a la faculté de se déterminer dans la procédure de recours, pour autant que l'autorité de recours dispose d'un plein pouvoir d'examen, en fait et en droit (ATF 135 I 279 consid. 2.6.1; 130 II 530 consid. 7.3, traduit et résumé in RDAF 2005 I, p. 710; ATF 124 V 180 consid. 4a, traduit et résumé in RDAF 1999 I, p. 538).

Tribunal cantonal TC Page 4 de 9
Le droit d'être entendu, inscrit à l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), comprend le droit de s'exprimer, le droit de consulter le dossier, le droit de faire administrer des preuves et de participer à l'administration de celles-ci, le droit d'obtenir une décision motivée et le droit de se faire

représenter ou assister (ATF 137 IV 33 consid. 9.2; 136 I 265 consid. 3.2 et les références citées). Les exigences de motivation imposent à l'autorité le devoir de mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci, la contester utilement s'il y a lieu et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle (arrêt TF 2C_463/2012 du 28 novembre 2012 consid. 2.1 et 2.2). b) En l'espèce, il est manifeste que l'erreur concernant la communication du verso de la lettre du 14 février 2014 du Service de la mobilité à l'attention du Conseil communal n'a en rien affecté le droit d'être entendu des recourants. En effet, ceux-ci étaient parfaitement en mesure de formuler des griefs motivés devant le Préfet et davantage encore devant le Tribunal cantonal. De plus, le verso de la lettre du 14 février 2014 ne contient aucune information supplémentaire essentielle puisque le dernier paragraphe de la première page présentait déjà les conclusions du Service précité à l'égard de la mesure contestée. En outre, il s'est écoulé presque deux ans entre la demande tendant à recevoir la page litigieuse et la décision du Préfet. Dans ces conditions, on pouvait raisonnablement attendre de la part des recourants qu'ils se soucient une nouvelle fois de ce qui était advenue de leur demande d'accès à cette pièce. Partant, le grief relatif à la violation du droit d'être entendu est rejeté. 3. a) L'art. 3 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) précise que les cantons ont la souveraineté sur les routes, 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 recours à une autorité cantonale (al. 2). 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 (al. 4, 1ère phrase). Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation (art. 3 al. 4 LCR; ATF 94 IV 28). b) Dans le canton de Fribourg, la compétence en matière de signalisation routière et celle d'édicter des mesures durables pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur les routes et sur les aires de circulation publique appartenant à des particuliers est attribuée à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC; art. 5 al. 1 et 2 de la loi fribourgeoise du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière; LALCR; RSF 780.1). En outre, le Conseil d'Etat, sur proposition de la DAEC, a adopté l'ordonnance du 22 mai 2012 déléguant à la Commune de Fribourg des compétences en matière routière (ROF 2012_045). L'art. 1 al. 1 let. c de dite ordonnance délègue à la Commune de Fribourg la compétence d'interdire et de restreindre la circulation et le stationnement sur son territoire, à l'exception des limitations de vitesse. Les décisions de la commune sont susceptibles de recours auprès du Préfet en application de l'art. 153 de la loi fribourgeoise du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo; RSF 140.1).

Tribunal cantonal TC Page 5 de 9 c) En vertu de l'art. 5 al. 3 LCR, sur les routes ouvertes à la circulation des véhicules automobiles ou des cycles, ainsi qu'à leurs abords, seuls peuvent être employés les signaux et les marques prévus par le Conseil fédéral; ils ne peuvent être placés que par les autorités compétentes ou avec leur approbation. Conformément à la mission que lui confère cette disposition de la LCR, le Conseil fédéral a fixé aux art. 101 ss de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21) les exigences générales en matière de signalisation routière. Il a notamment prescrit, à l'art. 101

al. 2, 1ère phrase, OSR que les signaux et les marques ne peuvent être mis en place ou enlevés que si l'autorité l'ordonne. Selon l'al. 3 de cette disposition, les signaux et les marques ne doivent pas être ordonnés et placés sans nécessité ni faire défaut là où ils sont indispensables; ils seront disposés d'une manière uniforme, particulièrement sur une même artère. Enfin, l'art. 104 al. 1, 1ère phrase, OSR prévoit que l'autorité est compétente pour mettre en place et enlever les signaux et les marques. Selon le prescrit de l'art. 37 al. 2 LCR, les véhicules ne seront arrêtés ni parqués aux endroits où ils pourraient gêner ou mettre en danger la circulation. Autant que possible, ils seront parqués aux emplacements réservés à cet effet. Par cet article, le stationnement est donc interdit lorsqu'il crée un obstacle important, de nature à provoquer des accidents ou s'il entrave dans une mesure particulière la marche des autres véhicules. Selon l'art. 30 al. 1 OSR, les signaux "Interdiction de s'arrêter" (2.49) et "Interdiction de parquer" (2.50) défendent respectivement l'arrêt volontaire des véhicules ou leur parage sur le côté de la route muni d'un tel signal. Par parage d'un véhicule, on entend un stationnement qui ne sert pas uniquement à laisser monter ou descendre des passagers ou encore à charger ou décharger des marchandises (art. 19 al. 1 OCR). L'al. 2 de cette disposition prévoit que le début, le rappel ou la fin de l'interdiction seront indiqués par la "Plaque indiquant le début d'une prescription" (5.05), la "Plaque de rappel" (5.04) ou la "Plaque indiquant la fin d'une prescription" (5.06). Suivant les conditions locales, le champ d'application d'une interdiction peut aussi être indiqué au moyen de la "Plaque de direction" (5.07). d) 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 d'une nouvelle signalisation routière – ou un refus de l'introduire – est conforme au droit et s'avère, cas échéant, dans une juste relation avec le but pour lequel elle a été introduite. A ce propos, il y a lieu de rappeler que, selon l'art. 107 al. 5, 1ère phrase, OSR, s'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on optera pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation. Autrement dit, cette disposition exige qu'existe un rapport raisonnable entre le but visé et les restrictions de liberté qu'il nécessite. La mesure ne doit pas outrepasser le cadre qui lui est nécessaire (BUSSY & RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, commentaire, ad art. 3 LCR ch. 5.7; cf. aussi notamment SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, 2ème éd., vol. I, 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

Tribunal cantonal TC Page 6 de 9 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). On terminera par constater qu'il n'existe aucun droit constitutionnel à ce que des surfaces définies soient affectées à la circulation. La Constitution n'oblige pas la collectivité publique à maintenir à l'identique les surfaces existantes réservées au trafic. Sur le principe, il est loisible à une commune d'interdire ou de restreindre le trafic sur celles-ci. Il est notamment possible d'interdire totalement le stationnement sur le domaine public (ATF 122 I 284; Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsentscheide des Kantons Obwalden, VVGE, 2003-2004, n° 21 consid. 6). 4. a) En l'occurrence, la mesure contestée prévoit l'interdiction de stationner sur une partie du chemin de Lorette, au motif que les voitures parkées rendent difficile le passage des camions de la voirie et des pompiers. Le Préfet expose les motifs qui l'ont conduit à confirmer cette mesure. Il se réfère aux explications de la commune, selon lesquelles le bien-fondé de la mesure réside dans des motifs de sécurité. A la lecture des dispositions légales mentionnées ci-dessus et de la jurisprudence y relative, la mise en place de la signalisation routière telle que prévue par la commune s'avère conforme au droit. b) En ce qui concerne l'intérêt public, force est de constater qu'il est important de pouvoir garantir l'accès et le passage des véhicules d'urgence – en particulier des pompiers – et de la voirie. En effet, il importe de permettre à ces véhicules de pouvoir circuler sur cet axe en tout temps et en toute sécurité. Ce besoin est flagrant en ce qui concerne le service du feu; il est cependant également nécessaire de débayer la route en hiver pour assurer qu'elle puisse être empruntée sans danger par les utilisateurs. Ceci dit, selon le Tribunal, il n'y a pas lieu de mettre en doute les affirmations de la commune, respectivement, celles des services de la voirie et des pompiers, relatives au fait que cet accès n'est pas possible sans difficulté et que, partant, l'intérêt public précité est en péril. En effet, les recourants ne parviennent pas à démontrer qu'il n'y a jamais eu d'entraves en raison des voitures parkées le long du chemin. Il ne suffit manifestement pas de contredire les affirmations des services en alléguant qu'aucun problème n'aurait été constaté ces cinquante dernières années. Par ailleurs, il est rappelé que la largeur des nouveaux véhicules de service a augmenté de 20 cm. Quoiqu'il en soit, ces affirmations ont été vérifiées par le Service de la mobilité qui a confirmé que la configuration des lieux était problématique, constat qui ressort de sa prise de position du 14 février 2014. En effet, comme cela ressort des pièces produites au dossier (cf. note technique, plan de situation avec profils géométriques et plusieurs photographies), la présence de véhicules stationnés en bordure de cet axe, en particulier dans le secteur situé entre le n° 42 de la Planche- Supérieure et le n° 1 du ch. de Lorette, gêne notablement la circulation des véhicules lourds, en

Tribunal cantonal TC Page 7 de 9 raison de l'étroitesse de la route (largeur variant entre 3.55 m et 5.80 m). La largeur est particulièrement étroite dans le virage au droit de l'immeuble n° 46 de la Planche-Supérieure (largeur de 5.10 m; cf. profil géométrique - coupe A) ainsi qu'un peu plus haut, au niveau de l'immeuble n° 2 du ch. de Lorette (largeur de 4.90 m; cf. profil géométrique - coupe B). A cela s'ajoute que, dans le cadre de la procédure de recours devant le Préfet, une simulation sur place a été effectuée – documentée par un dossier photographique – qui a également mis en évidence que les plaintes formulées par les services de la voirie n'étaient pas dénuées de pertinence. Contrairement à ce qu'affirment les recourants, on ne saurait reprocher à la commune de vouloir justifier par après une mesure qu'elle aurait prise hâtivement et sans disposer des éléments de fait nécessaires. Les investigations menées pendant la procédure de recours devant le Préfet viennent au contraire confirmer la nécessité de la mesure, respectivement

confirment a posteriori que le passage sans entrave est difficile si des voitures sont parquées sur cette partie du tronçon. Le service technique s'est référé aux normes VSS. Selon ces normes, la largeur minimale recommandée pour la circulation des camions est de 3.30 m, marges de sécurité et de mouvement incluses (VSS 640 201). Compte tenu du gabarit minimal que ces mêmes normes imposent pour du stationnement en présence d'une paroi (1.90 m pour la case et 0.30 m de distance à la paroi, soit 2.20 m au moins - VSS 640 291), la largeur de la route devrait donc être de 5.50 m au minimum pour permettre un parage latéral. En l'occurrence, la largeur du chemin de Lorette est inférieure à cette valeur, exception faite d'un court tronçon (au droit du n° 4 du ch. de Lorette). Force est de constater que la présence de véhicules stationnés peut ainsi être considérée comme étant une cause de la gêne que connaissent ou pourraient connaître dans le futur les camions des services publics, d'autant plus que la route est caractérisée par une courbe et une pente importante. On ne peut pas critiquer le fait que le service technique se soit basé sur ces recommandations. Il convient de rappeler que ces normes, en tant qu'expression de la science et de l'expérience des professionnels, peuvent être considérées comme des avis d'experts. Il n'en demeure pas moins qu'il ne s'agit cependant pas de règles de droit au sens strict. Lorsque des motifs fondés justifient de s'en écarter, le juge n'est pas lié par lesdites normes (voir arrêt TC FR 602 2011 74 du 7 décembre 2012 consid. 3c). Le renvoi général aux normes professionnelles prévu par l'art. 22 al. 1 du règlement fribourgeois du 7 décembre 1992 d'exécution de la loi sur les routes (RELR; RSF 741.11) ne change rien à cette constatation. En l'espèce, on ne voit dès lors pas pour quelle raison ces normes ne pourraient pas être appliquées, ainsi que l'affirment les recourants. Les distances qui y sont mentionnées ne sont largement pas respectées, ce qui met encore davantage en lumière que les plaintes des services de la voirie et du feu peuvent être fondées. c) La mesure consistant à interdire le stationnement est apte à atteindre le but visé. En effet, si aucune voiture n'est stationnée le long de ce tronçon, cela optimisera la circulation des camions, évitera le blocage du passage, facilitera le déblayage en hiver et réduira également le risque de dommages aux voitures parquées. Quant à la nécessité, on ne voit pas non plus de solutions alternatives, dès lors que la largeur de la route, sa pente, sa surface recouverte de pavés et la courbe ne peuvent pas être modifiées. Une mesure moins restrictive qui aurait été également apte à répondre à l'intérêt public recherché n'existe pas. Le Tribunal relève dans ce contexte que la commune s'est déclarée prête - en cours de la procédure - à implanter une place à un endroit où les normes VSS le permettent.

Tribunal cantonal TC Page 8 de 9 d) On terminera par le constat que les recourants n'invoquent aucun intérêt privé d'une importance telle qu'il serait prépondérant à celui de nature publique. En effet, il faut rappeler qu'il n'existe aucun droit à pouvoir stationner les voitures sur le domaine public devant son bien-fond. Aucun régime privilégié du domaine public n'est aménagé pour les riverains. Ces derniers ne sauraient en particulier exiger de la part de la collectivité publique qu'elle mette à leur disposition des places de parc. Même si le parage a été toléré pendant des années, on ne peut pas non plus en déduire l'existence d'un droit acquis ou considérer que la suppression des places consiste en une restriction du droit de la propriété. Il suffit que les riverains continuent de bénéficier de l'accès à leurs maisons pour y charger et décharger leurs voitures. De surcroît, ils disposent, à une courte distance de marche, de possibilités de stationnement, en bas du chemin sur la Planche-Supérieure ou en haut, devant le couvent de Montorge. Dans ces circonstances, la décision de la Ville de Fribourg d'interdire le stationnement sur le tronçon litigieux repose sur des motifs objectifs fondés sur un intérêt public. e) C'est en vain également que les

recourants invoquent que la route – sans voitures stationnées de côté – deviendra dangereuse, du fait que les voitures circuleront plus vite sur ce tronçon. La commune relève à juste titre que, cas échéant, d'autres mesures pourraient être envisagées. A l'instar du Préfet, il est également souligné que des rétrécissements de la chaussée mis en place à d'autres endroits de la Ville ne justifient pas le maintien de la possibilité de parquer sur le tronçon litigieux. En effet, de tels obstacles ne gênent pas le passage des camions des pompiers et de la voirie, contrairement aux voitures parkées. Si les recourants soutiennent que l'étroitesse des routes de la Vielle-Ville rend difficile le passage de camions en général et à d'autres endroits de la Ville, ils ne démontrent cependant pas que la raison réside dans la présence de places de parc le long des routes. La Ville souligne d'ailleurs que le chemin de Lorette n'est pas le seul endroit où – en raison des problèmes auxquels étaient confrontés les services de la voirie – des interdictions de stationnement ont été introduites. Dans ce contexte, le Tribunal relève encore une fois que la configuration des lieux, soit la présence d'une courbe dans une forte pente, rend particulières les circonstances du cas d'espèce. f) Au vu de la latitude de jugement importante dont dispose la commune, le Tribunal ne peut que confirmer que celle-ci n'a pas fondé sa décision sur des constatations de fait insoutenables, qu'elle ne poursuit pas des objectifs contraires au droit fédéral, qu'elle n'a pas procédé, lors de la mise en œuvre, à des distinctions injustifiées ou encore qu'elle se serait laissée guider par des pesées d'intérêts manifestement contraires aux droits fondamentaux; pour leur part, les recourants se prévalent uniquement d'un avantage dont ils ont pu bénéficier à bien plaisir pendant de longues années, mais qui ne leur est pas acquis. Le Tribunal est conscient que la suppression de la possibilité de stationner devant sa propre maison est ressentie comme un désavantage, mais cela ne suffit manifestement pas pour intervenir dans l'appréciation opérée par la Ville. g) Au vu de ce qui précède, la mesure consistant à interdire le stationnement le long du chemin de Lorette entre le n° 42 de la Planche-Supérieure et le n° 1 du chemin de Lorette doit être confirmée. Il s'ensuit que le recours doit être rejeté et la décision du Préfet du 25 mai 2016 confirmée.

Tribunal cantonal TC Page 9 de 9 5. Les frais de procédure sont fixés à CHF 2'000.-. Les recourants ayant été déboutés, il leur incombe de les supporter solidairement (art. 131 CPJA). Ils sont prélevés sur l'avance de frais versée. la Cour arrête: I. Le recours est rejeté. Partant, la décision du 25 mai 2016 du Préfet du district de la Sarine est confirmée. II. Les frais de procédure, fixés à CHF 2'000.-, sont mis solidairement à la charge des recourants. Ils sont compensés avec l'avance de frais versée. III. 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 mars 2017JFR/vth Présidente Greffière-rapporteure

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