

# FR\_GERICHTE 603 2016 186 vom 26. September 2018

FR Kantonsgericht, 2018-09-26, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2016\\_186](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2016_186)

FR: FR\_GERICHTE 603 2016 186 du 26 septembre 2018

IT: FR\_GERICHTE 603 2016 186 del 26 settembre 2018

## Regeste

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

## Erwägungen

### E. 1.1

Interjeté dans le délai et les formes prescrits par les art. 79 à 81 du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1) - l'avance des frais de procédure ayant été versée en temps utile - le présent recours est recevable en vertu des art. 12 al. 1 de la loi fribourgeoise du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR; RSF 781.1) et 114 al. 1 let. c CPJA. Par ailleurs, il n'est pas contesté que les deux sociétés, propriétaires de parcelles sises aux abords de la route de la Fonderie et/ou de la rue de l'Industrie et sur lesquelles des immeubles locatifs vont être érigés, ont la qualité pour recourir, en application de l'art. 76 CPJA. Partant, le Tribunal cantonal peut entrer en matière sur les mérites de leur recours.

### E. 1.2

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. 2

de cette disposition précise que nul ne peut invoquer un droit quelconque pour s'opposer à la restriction ou à la suppression de l'usage commun, ni pour faire valoir une prétention à indemnité de ce chef. La circulation et la signalisation routière sont régies par la législation fédérale et cantonale en la matière (art. 132 LR).

### E. 2.1

Les prescriptions de la loi cantonale du 15 décembre 1967 sur les routes (LR; RSF 741.1) s'appliquent aux routes publiques (art. 1 LR). Les routes construites par l'Etat et les communes et

Tribunal cantonal TC Page 5 de 11 destinées à l'usage commun sont affectées à cet usage par leur ouverture à la circulation (art. 17 al. 1 LR). Selon l'art. 85 LR, l'usage commun des routes publiques peut être restreint ou supprimé de façon durable ou temporaire, conformément à la législation spéciale sur la circulation routière (al. 1). L'al.

## **E. 2.2**

Selon l'art. 3 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), 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 phr.). Dans le canton de Fribourg, la direction en charge des routes - actuellement, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (ci-après: DAEC) - est l'autorité compétente en matière de signalisation routière (art. 5 al. 2 LALCR). La compétence a été déléguée à la commune de Fribourg notamment d'interdire et de restreindre la circulation et le stationnement sur son territoire, à l'exception des limitations de vitesse (art. 1er al. 1 let. c de l'ordonnance cantonale du 22 mai 2012 déléguant à la commune de Fribourg des compétences en matière routière, ROF 2012\_045).

## **E. 2.3**

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, 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 précise que l'autorité est compétente pour mettre en place et enlever les signaux et les marques. Aux termes de l'art. 25 al. 1 OSR, les signaux "Interdiction d'obliquer à droite" (2.42) et "Interdiction d'obliquer à gauche" (2.43) signifient qu'il est interdit d'obliquer à droite ou à gauche à l'endroit en question.

Tribunal cantonal TC Page 6 de 11

## **E. 2.4**

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. A ce propos, il y a lieu de rappeler que, selon l'art. 107 al. 5, 1ère phr. 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 commenté, 4ème éd., 2015, art. 3 LCR n. 5.7; aussi notamment SCHAFFAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, 2ème éd., 2002, Vol. I, p. 45 n. 41). Selon le principe de la proportionnalité, concrétisé en matière de signalisation routière à l'art. 107 al. 5, 1ère phr OSR, l'Etat doit maintenir un rapport raisonnable entre les buts poursuivis et les moyens utilisés (DUBEY/ZUFFEREY, Droit administratif général, 2014, n. 615). En plus d'opter pour une mesure apte à atteindre l'objectif recherché, il doit encore s'assurer que celle-ci est nécessaire et raisonnablement exigible, soit que parmi l'ensemble des options, il s'agisse de celle qui porte le moins atteinte aux intérêts privés opposés à l'intérêt public poursuivi et qu'elle n'impose qu'un sacrifice qui puisse être raisonnablement exigé de la part d'un particulier (cf. DUBEY/ZUFFEREY, n. 637 et 640); 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\_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.1; 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; 2A.23/2006 du 23 mai 2006 consid. 3.2). Ainsi, selon la jurisprudence, l'autorité judiciaire est limitée 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 du 17 mars 2010 consid. 2.2.1).

### **E. 3.1**

En l'occurrence, la mesure contestée consiste en la mise en place de la signalisation routière OSR n 2.43 "Interdiction d'obliquer à gauche", excepté les cycles, depuis la route de la Fonderie en direction de la rue de l'Industrie. Cette mesure de réglementation locale du trafic a été décidée suite au rapport de la Direction de la police locale et de la mobilité de la Ville de Fribourg du 15 décembre 2015 qui rappelle que le projet d'Agglomération de 2ème génération (PA2) annonce l'aménagement de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, Section Est (Beaumont-Fribourg), et l'aménagement d'un couloir de bus et de bandes cyclables sur la route de la Fonderie, Section Ouest (Pérolles-Beaumont). Ce rapport précise que la suppression des 17 places de stationnement et d'une case de livraison est

Tribunal cantonal TC Page 7 de 11 indispensable pour pouvoir insérer des bandes cyclables dans le gabarit, sur la section Est, tout comme l'interdiction de tourner à gauche pour le trafic, afin de faire respecter la hiérarchie du réseau routier et ne pas défavoriser la circulation des bus qui sera sise, à terme, sur la route de la Fonderie. La mesure de signalisation routière litigieuse, telle que décidée par la commune, est conforme au projet d'Agglomération, lequel doit être considéré comme étant un plan directeur régional (cf. art. 27 al. 1 de la loi cantonale du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions, LATeC; RSF 710.1). Elle repose sur une base légale suffisante et est conforme à la réglementation locale. Elle s'inscrit aussi pleinement dans la politique des

transports de la ville, illustrée déjà dans le cadre des aménagements routiers liés à la mise en service du pont de la Poya (cf. arrêt TC 603 2012 235 ss du 24 janvier 2014).

Conformément au PA2, confirmé par le PA3 en 2016, l'objectif visé est d'assurer une meilleure coordination entre urbanisation et transports, en privilégiant la mobilité douce, de désengorger la ville de la circulation des véhicules automobiles et, dans cette perspective, de favoriser les transports publics. Ces objectifs répondent à un intérêt public important. Au demeurant, le bien-fondé des choix politiques de la ville n'a pas à être discuté ou remis en cause par l'autorité de céans. En revanche, dans les limites de son pouvoir de contrôle, l'autorité de recours doit examiner si, parmi les mesures envisageables, celle finalement retenue s'inscrit dans une juste relation avec le but recherché et si, partant, l'intérêt public à son introduction prévaut sur l'intérêt privé des recourantes à exercer sans restriction leur droit de propriété.

### **E. 3.2**

En l'espèce, la route de la Fonderie est une route cantonale, classée comme route principale dans le plan d'aménagement local (PAL). Selon le PAL en cours de révision, elle fait partie du réseau structurant et constituera l'un des maillons de la grande ceinture de contournement de l'Agglomération. Il est incontestable que, sur cet axe principal, l'interdiction de tourner à gauche, en direction de la rue de l'Industrie, constitue une mesure apte et nécessaire pour éviter les entraves à la fluidité du trafic et pour assurer aux transports publics une certaine vitesse commerciale, en excluant les ralentissements inévitables qu'occasionnent les véhicules, souvent à l'arrêt, qui attendent que la voie de circulation opposée soit libre pour bifurquer, par la rue de l'Industrie, en vue d'accéder au centre-ville par ce raccourci.

### **E. 3.3**

Pour les futurs habitants des immeubles des recourantes, cela implique qu'ils n'auront plus d'accès direct à leur logement depuis la route de la Fonderie, dans le sens Beaumont-Pérolles, par cet itinéraire de quelque 450 m. Force est néanmoins de préciser que les autres voies d'accès à la rue de l'Industrie qui ne transitent pas par la route de la Fonderie - soit notamment depuis la gare de Fribourg ou Marly - restent inchangées. En outre, depuis le carrefour de Beaumont, les automobilistes pourront toujours regagner la rue de l'Industrie par au moins trois itinéraires bis. Ils pourront en particulier : - emprunter le passage du Cardinal, puis remonter la route des Arsenaux; - continuer sur la route de la Fonderie, faire demi-tour au rond point des Charmettes et remonter ladite route dans le sens inverse avant de tourner à droite sur la rue de l'Industrie; - continuer sur la route de la Fonderie, faire demi-tour au rond point des Charmettes et remonter la route Wilhelm-Kaiser jusqu'à la route de l'Industrie.

Tribunal cantonal TC Page 8 de 11 Certes, ces trois itinéraires représentent un trajet plus long que celui consistant à obliquer à gauche vers la rue de l'Industrie depuis la route de la Fonderie. Cependant, le détour à effectuer - quelque 600 m pour le premier trajet bis et environ 1 km pour les deux autres - n'est pas si important qu'il ferait paraître la signalisation projetée comme disproportionnée (cf. dans ce sens arrêt TC FR 603 2012 235 du 24 janvier 2014 où quelque 3'000 m de détour ont été jugés admissibles). Par ailleurs, il n'est pas établi que le premier trajet bis - tout en tournant à droite et d'une distance totale d'environ 1 km - implique un temps de déplacement nettement plus long que par la route de la Fonderie, comme l'avancent les recourantes, la ville de Fribourg prétendant pour sa part le contraire.

Finalement, il ne faut pas perdre de vue non plus que, selon toute vraisemblance, une partie seulement des habitants du Parc de la Fonderie devra accéder quotidiennement à son logement depuis le carrefour de Beaumont; pour les autres qui n'empruntent qu'irrégulièrement cet itinéraire, les incidences de la mesure de circulation seront négligeables. En tout état de cause, le détour imposé par l'interdiction de tourner à gauche depuis la route de la Fonderie constitue une restriction parfaitement admissible au droit de propriété, tel que garanti par l'art. 26 Cst., vu le but d'intérêt public avéré de celle-ci.

#### **E. 4**

C'est à juste titre également que l'autorité intimée a considéré que les mesures moins restrictives proposées par les recourantes ne pouvaient pas être retenues.

##### **E. 4.1**

En effet, il est établi - et non contesté dans le recours - que l'aménagement d'une voie de présélection sur la route de la Fonderie ne pourrait se faire qu'au détriment de la voie mixte bus- cycles qui ne débiterait en site propre qu'environ 60 m plus loin. Mis en balance, l'intérêt des bordiers à disposer de l'itinéraire raccourci du carrefour de Beaumont jusqu'à leur domicile ne saurait manifestement prévaloir sur celui, général, tendant à favoriser la circulation des transports publics et à fluidifier le trafic sur cette voie de contournement de l'Agglomération. Du reste, dans la mesure où les aménagements projetés visent précisément à développer et favoriser la mobilité douce et, partant, à désengorger la ville du trafic des automobiles, il ne serait pas concevable, dans cette optique, de limiter les surfaces que le PA entend réserver aux bus et aux cycles pour les affecter à la création d'une voie de présélection permettant l'accès des véhicules automobiles au centre-ville. Cette option irait manifestement à l'encontre des objectifs d'intérêt public visés.

##### **E. 4.2**

Le préfet a également écarté la proposition des recourantes tendant à ce que l'exception de l'interdiction de tourner à gauche accordée aux cyclistes soit étendue aux bordiers, selon des modalités à définir. Il a considéré que l'introduction de cette exception reviendrait à leur accorder un privilège d'accès pour des motifs de pure commodité privée sans justification sous l'angle de l'intérêt public, ce qui n'est pas admissible. Son appréciation doit être suivie. L'art. 17 OSR permet d'introduire des exceptions aux prescriptions indiquées par des signaux, par ex. "Riverains autorisés" (cf. al. 1er). L'inscription "Riverains autorisés" signifie qu'il est permis de livrer ou d'aller chercher des marchandises chez les riverains ou sur des biens-fonds voisins, que les riverains et leurs visiteurs ainsi que les personnes exécutant des travaux sur des biens-fonds voisins peuvent y effectuer des courses et que des tiers peuvent y transporter ces personnes. Force est ainsi de constater, d'emblée, que la notion de riverains ne se limite pas aux seuls habitants de la rue, mais englobe un grand nombre d'autres automobilistes (visiteurs, livreurs,

Tribunal cantonal TC Page 9 de 11 exécuteurs de travaux...). En outre, l'autorisation ne pourrait pas viser les seuls occupants du Parc de la Fonderie, sous peine de créer des inégalités de traitement inadmissibles par rapport aux autres habitants de la rue de l'Industrie, laquelle cependant, faut-il le rappeler, s'étire jusqu'au Boulevard de Pérolles. A cela s'ajoute encore que le respect des limitations d'accès est difficilement contrôlable et incite à de nombreux abus, d'autant plus lorsque, comme en l'espèce, la voie dont l'usage est réservé à certains automobilistes permet d'accéder au centre-ville par un itinéraire raccourci.

#### **E. 4.2.1**

Autrement dit, la portée d'une interdiction de tourner à gauche serait très limitée si les bordiers - potentiellement nombreux - en étaient exemptés. Or, dans la balance des intérêts en présence, l'intérêt public à ce que le trafic - important sur cet axe de contournement - ne soit pas régulièrement ralenti par des véhicules en présélection qui attendent de pouvoir obliquer à gauche, prime nettement sur celui, privé, des riverains concernés à diminuer de quelques centaines de mètres leur trajet au volant lorsqu'ils se rendent du carrefour de Beaumont jusqu'à leur domicile.

#### **E. 4.2.2**

Il est évident cependant que la signalisation "Riverains autorisés" existe en d'autres endroits de la ville. Les recourantes ne sauraient toutefois en tirer un droit à l'égalité de traitement, des situations différentes devant être traitées différemment. C'est le cas en particulier pour les bordiers de la route des Daillettes qui sont autorisés à tourner à gauche depuis la route de la Glâne. En effet, comme l'a souligné la commune, cette exception, introduite en 1985, "n'est plus en adéquation avec les conditions actuelles de circulation sur cette pénétrante routière importante de la Ville (route de la Glâne) (cf. observations de la commune, p. 4). Désuète, cette signalisation ne saurait être mise en comparaison avec celle, nouvelle, prévue par le PA et introduite lors du réaménagement d'un axe de contournement de la ville. Elle ne saurait pas davantage être corrigée dans le cadre de la présente procédure, qui concerne la route de la Fonderie.

#### **E. 4.2.3**

Il est vrai par ailleurs que deux tourner à gauche sont maintenus sur la route de l'Industrie, mais dans le sens Pérolles-Beaumont. Les justifications données à ce propos par la commune sont convaincantes. En effet, ces intersections n'ont pas une géométrie comparable à celle en cause; par ailleurs, à la différence de celle-ci, elles ne sont pas considérées comme dangereuses; enfin, elles n'entravent pas la circulation des bus qui disposent d'une voie propre dans le sens Pérolles-Beaumont. A cela s'ajoute, surtout, que l'introduction de restrictions dans ce sens poserait problème en terme de desserte, le carrefour de Beaumont n'étant pas un giratoire. Ces caractéristiques différencient clairement les deux intersections de la voie Pérolles-Beaumont du tourner à gauche de la route de la Fonderie à la rue de l'Industrie. Les comparaisons ne sont dès lors pas pertinentes.

#### **E. 4.3**

Quoiqu'en pensent les intéressées, la situation des automobilistes n'est pas non plus comparable à celle des cycles, pour lesquels l'exception à l'interdiction de tourner à gauche est réservée. D'emblée, il convient de rappeler, avec la commune, que cette exception s'inscrit dans le cadre des objectifs visés par le plan directeur PA3, qui tendent notamment à "favoriser les déplacements par le biais de la mobilité douce en développant le réseau fin pour les piétons et les vélos, permettant ainsi d'assurer une perméabilité locale et de constituer un réseau de rabattement vers le réseau mobilité douce de l'agglomération" (cf. observations de la commune, p. 2). Dans cette optique, les automobilistes ne sauraient revendiquer les mêmes avantages que ceux accordés aux

Tribunal cantonal TC Page 10 de 11 cyclistes, les restrictions introduites tendant précisément à limiter autant que possible l'accès des voitures à la ville par des voies latérales et transversales. A cela s'ajoute que la manœuvre de tourner à gauche opérée par les cyclistes - notoirement moins nombreux que les véhicules motorisés - n'aura pas

d'incidence significative sur la fluidité du trafic. En effet, alors qu'ils se tiendront en présélection au milieu de la chaussée dans l'attente d'une ouverture dans le trafic, les véhicules automobiles pourront aisément continuer à circuler en les dépassant par la droite, vu le gabarit suffisamment large de la chaussée. Il va sans dire que tel ne pourrait manifestement pas être le cas pour les véhicules automobiles plus larges, en attente de bifurquer. Le déplacement que les cyclistes devront effectuer pour quitter la piste cyclable et se positionner en présélection au milieu de la chaussée n'aura quant à lui qu'un impact minime, compte tenu surtout de la brièveté de cette manœuvre. Par ailleurs, la fluidité du trafic dans le sens Pérolles-Beaumont n'est pas susceptible d'être entravée par la présence de cyclistes autorisés à bifurquer vers la rue de l'Industrie, étant entendu que ces derniers sont tenus au respect des règles de priorité.

#### **E. 4.4**

Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, force est de conclure que la signalisation routière contestée est apte et nécessaire à fluidifier le trafic sur la route de la Fonderie, dans un sens conforme aux objectifs d'intérêt public visés par la réglementation locale d'aménagement du territoire.

#### **E. 4.5**

Au vu des éléments développés ci-dessus et des conclusions auxquelles ils amènent, il faut constater que le dossier de la cause, complet, a permis à l'autorité de céans de statuer en toute connaissance sur le recours. Or, sans violer le droit d'être entendu des parties, l'autorité peut mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 131 I 153 consid. 3; ATF 130 II 425 consid. 2.1 et les arrêts cités). Tel est manifestement le cas en l'espèce. Il convient en l'espèce, par appréciation anticipée des preuves, de renoncer à ordonner les mesures d'instruction complémentaires requises par les recourantes, en particulier la mise en œuvre d'une expertise technique en vue d'établir l'aspect réalisable de la solution alternative proposée concernant un accès autorisé pour les bordiers, les résultats de celle-ci n'étant pas de nature à conduire l'autorité de céans, limitée dans son pouvoir d'examen, à modifier son opinion.

#### **E. 5.1**

Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, il faut constater que l'autorité intimée n'a pas violé la loi, ni commis d'excès ou d'abus de son vaste pouvoir d'appréciation en rejetant le recours formé devant elle contre l'introduction de la signalisation routière "interdiction de tourner à gauche, excepté les cycles" de la route de la Fonderie à la rue de l'Industrie et, partant, en confirmant la décision communale. Cette signalisation, conforme au droit, poursuit des buts d'intérêt public justifiés, respecte le principe de la proportionnalité et ne crée pas d'inégalité de traitement entre les usagers de la route. Partant, le présent recours doit être rejeté et la décision du Préfet confirmée.

Tribunal cantonal TC Page 11 de 11

#### **E. 5.2**

Vu l'issue du recours, les frais de la procédure doivent être mis solidairement à la charge des sociétés recourantes qui succombent (cf. art. 131 et 133 CPJA). Pour cette même raison, elles n'ont pas droit à une indemnité de partie (art. 137 CPJA). la Cour arrête : I. Le recours

est rejeté. Partant, la décision du Préfet de la Sarine du 31 août 2016 est confirmée. II. Les frais de procédure, par CHF 1'000.-, sont mis solidairement à la charge des recourantes. Ils sont compensés par l'avance de frais versée. III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. IV. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation des montants 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 26 septembre 2018/mju/smo La Présidente : La Greffière :

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