FR_GERICHTE 603 2017 164 vom 23. Februar 2018

FR Kantonsgericht, 2018-02-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2017_164

FR: FR_GERICHTE 603 2017 164 du 23 février 2018

IT: FR_GERICHTE 603 2017 164 del 23 febbraio 2018

Regeste

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

Erwägungen

E. 1

a) Déposé dans le délai et les formes prescrits, le présent recours est recevable en vertu des art. 12 de la loi fribourgeoise du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR; RSF 781.1) et 79 à 81 du code du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1). Le Tribunal cantonal peut donc entrer en matière sur les mérites de son pourvoi. b) 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). En revanche, à défaut d'habilitation légale expresse, le Tribunal cantonal ne peut pas examiner en l'espèce le grief d'inopportunité (art. 78 al. 2 CPJA).

E. 2

Dans un premier moyen, le recourant indique que la procédure administrative devrait être suspendue jusqu'à droit connu sur la procédure pénale afin d'éviter le risque que ne soient prises des décisions contradictoires. Sur le principe, il y a lieu de lui donner raison. Cela étant, dès lors que le Ministère public a rendu une ordonnance pénale à l'encontre du recourant le 17 octobre 2017 s'agissant des faits litigieux, certes postérieurement à la décision attaquée, mais que cette dernière, non contestée, est désormais entrée en force, ce premier moyen est devenu sans objet.

E. 3

a) Selon la doctrine et la jurisprudence, l'autorité administrative appelée à se prononcer sur l'existence d'une infraction ne doit en principe pas s'écarter des constatations de fait et des qualifications juridiques du juge pénal. Ce principe s'applique non seulement lorsque le jugement pénal a été rendu au terme d'une procédure publique ordinaire au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés, mais également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, par exemple si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police (arrêt TF 6A.100/2006 du 28 mars 2007 et les références citées; KNAPP, Précis de droit administratif, 4e éd., 1991, no 38). Ce n'est que si la qualification juridique d'une situation dépend essentiellement de l'appréciation de l'état de fait, qu'en principe le juge pénal est mieux à même de connaître que l'autorité administrative, que celle-

Tribunal cantonal TC Page 4 de 10 ci est liée par les règles de droit que le juge pénal a appliquées (ATF 124 II 103 consid. 1c/aa et bb; 104 Ib 359; 102 Ib 196). L'autorité administrative n'est par contre pas liée par la qualification juridique donnée par le juge pénal, si ce dernier s'est uniquement basé sur le dossier. Elle peut dans cette hypothèse apprécier plus sévèrement les fautes commises (ATF 120 Ib 312 consid. 4b; 119 Ib 158 consid. 3c). Eu égard au principe de l'unité et de la sécurité du droit, le conducteur ne peut en principe plus contester, dans le cadre de la procédure administrative, les faits établis au terme d'une procédure pénale, pour lesquels il a été sanctionné par une ordonnance ou un jugement pénal auquel il ne s'est pas opposé et qui est entré en force. En effet, lorsque l'intéressé sait ou doit escompter qu'une procédure de retrait de permis sera engagée contre lui, il doit faire valoir ses moyens de défense lors de la procédure pénale déjà (ATF 121 II 214). Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (ATF 123 II 97 consid. 3c/aa; 121 II 214 consid. 3a; arrêt TF 6A.82/2006 du 27 décembre 2006 consid. 2.1). b) L'ordonnance pénale rendue contre lui le 17 octobre 2017 étant entrée en force de chose jugée, il faut dès lors considérer comme établi que le recourant a conduit un véhicule ayant fait l'objet des transformations non autorisées suivantes: ■ une augmentation de la puissance maximale du véhicule de 92%, ■ l'installation d'un catalyseur sportif et d'une descente de turbo non homologuées, ■ un abaissement à l'aide d'amortisseurs et de ressorts non annoncés à l'autorité, ■ une modification non homologuée des disques et plaquettes de freins pour améliorer le freinage à chaud et ■ l'apposition de films fumés sur les feux arrière du véhicule. Ces modifications ont induit un accroissement du bruit à proximité de l'échappement et une augmentation des rejets de gaz d'échappement en conditions dynamiques. C'est au demeurant sur cet état de fait que l'autorité intimée a fondé sa décision. S'agissant de l'augmentation de la puissance du véhicule, il convient toutefois de préciser que, s'il est exact que la puissance du moteur de la voiture du recourant s'est révélé être environ de 92% supérieure aux valeurs d'origine, il sied de préciser que ce chiffre correspond à la puissance maximale du moteur lorsque le régime est de 6790 tr/min, ce qui correspond en l'espèce à une vitesse de 225km/h. En tant que la puissance du moteur augmente exponentiellement, il faut donc en déduire qu'en dessous de cette vitesse, l'augmentation de la puissance du moteur est inférieure à 92% (cf. expertise du TCS Center du 23 juin 2017). De même, le couple moteur, soit la force d'accélération du véhicule, est au maximum de 70% supérieure aux valeurs maximales d'origine (350 Nm / 498.7 Nm = 0.70 ; cf. expertise du TCS Center du 23 juin 2017).

E. 4

a) Aux termes de l'art. 29 LCR, les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage.

Tribunal cantonal TC Page 5 de 10 Les notions de parfait état de fonctionnement et de prescriptions correspondent à celles mentionnées à l'art. 11 al. 1 LCR (cf. arrêts TF 1C_569/2010 du 7 février 2011 consid. 3.2.1; 6B_1099/2009 du 16 février 2010 consid. 3.1). La notion de parfait état de fonctionnement s'étend au-delà des critères mécanico-techniques et comprend également le fait que le véhicule soit utilisé d'une

manière conforme à sa destination lorsqu'il circule (cf. arrêt TF 6B_1099/2009 précité consid. 3.1). En tant que l'OCR ne contient pas de prescriptions s'agissant de l'ensemble des critères mécanico-techniques, un véhicule peut affecter la sécurité routière même s'il est conforme à l'ensemble des prescriptions de l'OCR (cf. arrêt TF 6B_1099/2009 précité consid. 3.2). Selon l'art. 93 al. 1 LCR, celui qui porte intentionnellement atteinte à la sécurité d'un véhicule, de sorte qu'il en résulte un danger d'accident, est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire. La peine est l'amende lorsque l'auteur agit par négligence. Selon l'art. 93 al. 2 LCR, quiconque conduit un véhicule dont il sait ou devrait savoir s'il avait prêté toute l'attention commandée par les circonstances qu'il ne répond pas aux prescriptions est également puni de l'amende. Est en particulier réputé non conforme aux prescriptions au sens de l'art. 93 al. 2 LCR, le véhicule dont les composants non réceptionnés ont été montés sans l'autorisation nécessaire (art. 219 al. 1 let. c de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, OETV; RS 741.41). Un véhicule doit toujours être considéré comme ne répondant pas aux prescriptions s'il ne répond pas aux normes de certification et d'équipement (ATF 115 IV 144 consid. 2a; 115 IV 150 consid. 3a). Certains défauts du véhicule peuvent le rendre totalement impropre à circuler. Si l’état de fonctionnement du véhicule est tel qu’il risque de créer un accident et qu’ainsi, il compromette la sécurité de la route, le conducteur s’expose au retrait de son permis de conduire (BUSSY/RUSCONI, art. 29 LCR n. 1.2 et les références citées). D'une manière générale, l'état de sécurité du véhicule se rapporte aux éléments servant au déplacement du véhicule, soit la propulsion, le freinage et la direction, ainsi qu'aux dispositifs de freinage et d'indication de direction; l'OETV apporte des indications sur les prescriptions techniques auxquelles sont soumis les véhicules, sans que la violation de celles-ci ne représente systématiquement une atteinte à l'état de sécurité du véhicule (JEANNERET, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière [LCR] du 19 décembre 1958, art. 93 n. 9). Aux termes de l'art. 97 al. 3 OETV, une augmentation de la puissance du moteur excédant 20 % ne peut être exécutée que par le constructeur ou lorsque celui-ci déclare que le véhicule s'y prête. Les feux de position, les feux arrière, les feux de gabarit et les feux de stationnement doivent, sans éblouir, être visibles à une distance de 300 m de nuit par temps clair et les feux-stop doivent, sans éblouir, être visibles sur une distance de 100 m au moins le jour et de 300 m au moins la nuit (art. 75 al. 1 et 3 OETV). b) En l'espèce, le Ministère public a condamné le recourant sous l'angle de l'art. 93 al. 2 let. a LCR, qui, contrairement à l'al. 1, ne nécessite pas qu'un danger d'accident résulte de l'atteinte à la sécurité du véhicule. Partant, le Ministère public a considéré, d'une manière qui lie la Cour de céans, que les modifications du véhicule n'ont pas créé de danger concret d'accident. Au vu des faits établis, il faut donc constater que le recourant a fait réaliser sur son véhicule des modifications non homologuées, ce dont il était parfaitement conscient. Ce faisant, il a violé les dispositions légales précitées.

Tribunal cantonal TC Page 6 de 10 Il n'est pas nécessaire que le trafic ou des tiers aient concrètement été mis en danger pour que les art. 16a ss LCR trouvent application; il suffit que le comportement de l'automobiliste soit propre, selon les circonstances, à mettre en danger le trafic de manière accrue (cf. ATF 105 Ib 255 consid. 1a; arrêt TF 6A.86/2006 du 28 mars 2007 consid. 3; BUSSY/RUSCONI, intro. art. 16ss LCR n. 3.4.7 et les références citées). Partant, la CMA se devait de prononcer une mesure administrative.

E. 5

a) La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a à 16c LCR). Conformément à l'art. 16a al. 1 let. a LCR, commet une infraction légère la personne qui en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. En vertu de l'art. 16b al. 1 let. a LCR, commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Enfin, selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR, commet une infraction grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Ainsi, la loi fait la distinction entre (cf. ATF 123 II 106 consid. 2a): - le cas de très peu de gravité (art. 16a al. 4 LCR); - le cas de peu de gravité (art. 16a al. 1 LCR); - le cas de gravité moyenne (art. 16b al. 1 LCR); - le cas grave (art. 16c al. 1 LCR). Sur la base des dispositions précitées, l'autorité administrative doit donc décider de la mesure à prononcer en fonction de la gravité du cas d'espèce. Elle ne renoncera au retrait du permis que s'il s'agit d'un cas de très peu de gravité ou de peu de gravité au sens de l'art. 16a LCR, ce qui doit être déterminé en premier lieu au regard de l'importance de la gravité de la faute et de la mise en danger de la sécurité, mais aussi en tenant compte des antécédents du conducteur comme automobiliste (cf. art. 16a al. 3 LCR; aussi ATF 124 II 259 consid. 2b/aa et les arrêts cités). Il ne saurait en revanche être question de tenir compte des besoins professionnels de l'intéressé, ceux- ci ne jouant un rôle que lorsqu'il s'agit de mesurer la durée du retrait (cf. arrêt TC FR 603 2016 227 du 8 mai 2017 consid. 4a). Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a ou 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors, l'infraction est toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettent de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis. Tel est par exemple le cas lorsque la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave (arrêt TF 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1 et les références citées). La faute légère correspond à une négligence légère, un tel cas de figure étant par exemple donné lorsque les conditions de circulation sont bonnes, n'inclinant pas un conducteur moyen – c'est-à- dire normalement prudent – à une vigilance particulière, et qu'une infraction survient malgré tout à

Tribunal cantonal TC Page 7 de 10 la suite d'une inattention. La faute peut ainsi être légère si l'infraction n'est que l'enchaînement de circonstances malheureuses, ou lorsque seule une légère inattention, ne pesant pas lourd du point de vue de la culpabilité, peut être reprochée au conducteur, lequel a fondamentalement adopté un comportement routier juste. Plus généralement, une faute légère est donnée lorsque le conducteur a pris conscience du danger spécifique et a adapté sa vitesse et sa vigilance en conséquence, mais non pas suffisamment du fait d'une mauvaise appréciation compréhensible du point de vue d'un conducteur moyen. En dernière analyse, la faute légère représente souvent un comportement qui, sans être totalement excusable, bénéficie des circonstances atténuantes, voire relève carrément d'une certaine malchance (MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004, p. 376). L'infraction sanctionnée par l'art. 16c al. 1 let. a LCR par contre correspond en principe à la définition de l'infraction réprimée sur le plan pénal par l'art. 90 al. 2 LCR (MIZEL, p. 395). Le Tribunal fédéral tient ces notions pour identiques à tous les égards (ATF 120 Ib 285 consid. 3, in JdT 1995 I 678); il estime que, pour être punissable sous l'angle de l'art. 90 al. 2 LCR, le comportement du conducteur doit être particulièrement blâmable, soit, en d'autres termes, relever d'une négligence grossière.

L'auteur doit avoir violé, par son comportement ou par une simple absence passagère, un devoir de prudence élémentaire qui lui était imposé de manière évidente par les circonstances. La création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui au sens de la disposition précitée est déjà donnée en cas de mise en danger abstraite accrue. Le critère déterminant pour admettre que l'on est en présence d'un danger abstrait sérieux ou accru réside dans l'imminence du danger (ATF 122 II 228 consid. 3b, in JdT 1996 I 700 et les références citées). Subjectivement, l'art. 90 al. 2 LCR exige un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, découlant à tout le moins d'une négligence grossière (ATF 118 IV 84 consid. 2a). b) Pour déterminer si le cas est de peu de gravité ou de gravité moyenne, l'autorité doit tenir compte de la gravité de la faute commise et de la réputation du contrevenant en tant que conducteur; la gravité de la mise en danger du trafic n'est prise en considération que dans la mesure où elle est significative pour la faute (ATF 126 II 202 consid. 1a; 125 II 561 consid. 2b). Trois critères permettent de distinguer le cas de peu de gravité de celui de gravité moyenne: la faute, la mise en danger du trafic (dans la mesure où elle est significative pour la faute) et les antécédents, étant précisé que même de bons antécédents ne permettent pas de retenir un cas de peu de gravité lorsque la faute est moyenne ou grave (ATF 125 II 561 consid. 2b). Ainsi, une perte de maîtrise d'un véhicule ne constitue pas toujours une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR. c) La jurisprudence n'a que rarement eu l'occasion de se pencher sur la gravité de la faute commise par un conducteur ayant délibérément modifié son véhicule de manière non conforme aux prescriptions. La CMA avait toutefois considéré que s'était rendu coupable d'une faute légère le conducteur d'un poids-lourd qui avait apposé des autocollants et des rideaux dans sa cabine qui avaient eu pour effet de fortement restreindre la visibilité (cf. arrêt TC FR 603 2012 121 du 13 septembre 2012). La jurisprudence du Tribunal fédéral en relation avec l'état technique défectueux des véhicules a en majeure partie trait aux profils des pneumatiques: se rend coupable d'une faute moyennement grave celui qui roule avec des pneus ne présentant par le profil légal (cf. arrêt TF 6A.89/2006 du 19 juillet 2017, consid. 2.4), la faute pouvant être qualifiée de grave dans les cas où les pneus sont pratiquement usés jusqu'à la toile (cf. arrêt TF 1C_282/2011 du 27 septembre 2011 consid. 3.6).

Tribunal cantonal TC Page 8 de 10 d) aa) En l'espèce, la faute commise par le recourant ne peut pas être qualifiée de légère en tant que son comportement ne saurait être considéré comme un comportement qui, sans être totalement excusable, bénéficie de circonstances atténuantes. En effet, les modifications litigieuses, si elles sont mal réalisées ou insuffisamment compatibles entre elles, ont un impact négatif direct sur la sécurité des autres usages de la route. En particulier, dites modifications concernent des pièces cruciales pour la sécurité (freins, amortisseurs, autobloquant), et l'augmentation de la puissance moteur est près de cinq fois supérieure au seuil à partir duquel celle-ci doit être exécutée ou attestée par le constructeur. Dès lors, le cas ne saurait manifestement être considéré comme étant un cas de peu de gravité. bb) Le comportement du recourant ne saurait non plus être qualifié de particulièrement blâmable, et ainsi être constitutif d'une faute grave, contrairement à ce qu'à retenu l'autorité intimée. En effet, si ce dernier a certes ignoré les règles relatives à l'homologation des modifications apportées à un véhicule en faisant procéder à dites modifications par une de ses connaissances, il s'est montré au moins quelque peu soucieux de la sécurité de son véhicule (et notamment de sa tenue de route) en installant divers dispositifs visant à limiter les effets négatifs de l'augmentation de puissance du moteur. Le recourant ne s'est pas non plus complètement désintéressé de la qualité des

modifications, en tant qu'il a indiqué avoir emmené sa voiture modifiée en Allemagne pour s'occuper de la gestion électronique des modifications apportées (cf. audition du 6 juin 2017, p. 2 l. 16 s.). De ce qui précède, il ressort que, quand bien même le recourant a abstraitement mis en danger les usagers de la route en faisant réaliser des modifications sur son véhicule sans les homologuer, il a tenté de réduire ce danger de plusieurs manières. Ainsi, la situation n'est pas comparable à celle qui aurait prévalu si le recourant avait uniquement augmenté sans homologation la puissance maximale de son moteur de 92%, sans tenter d'en minimiser le danger abstrait, sans avoir de connaissances en mécanique et sans se préoccuper de la compatibilité des modifications avec l'électronique du véhicule. Il convient également de relever que le recourant a indiqué avoir circulé pour la première fois en Suisse avec son véhicule modifié le jour de son interpellation (cf. audition du 6 juin 2017, p. 3), ce qui n'est pas infirmé par d'autres éléments du dossier, et commande également de relativiser la gravité de sa faute. En outre, il a été contrôlé indépendamment de toute infraction commise, accident ou autre excès de vitesse. Enfin, la Cour relève que le Ministère public n'a pas fondé la condamnation du recourant sur l'art. 90 al. 2 LCR, qui réprime celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Lorsque les conditions susmentionnées sont remplies, l'art. 90 al. 2 LCR absorbe l'art. 93 al. 2 LCR (cf. arrêt TF 6B_672/2008 consid. 1.4 ; BUSSY/RUSCONI, art. 93 LCR n. 2.4); l'art. 93 al. 2 LCR constitue par contre une lex specialis par rapport à l'art. 90 al. 1 LCR dans le cas où ce dernier sanctionne une violation de l'art. 29 LCR (cf. ATF 92 IV 143 consid. 1; arrêt TF 6B_1099/2009 consid. 3.1). Dès lors, le Ministère public a considéré que la faute du recourant ne pouvait pas être qualifiée de grave. Même si l'Instance de céans n'est pas liée par la qualification juridique opérée par le juge pénal, à défaut d'éléments concomitants aggravants, il n'y pas lieu ici de s'en départir et d'admettre la commission d'une faute grave.

Tribunal cantonal TC Page 9 de 10 cc) Tout bien pesé et sur le vu de ce qui précède, il y a lieu de retenir que le recourant s'est rendu coupable d'une infraction moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR, en tant qu'en faisant effectuer des modifications non homologuées sur son véhicule, il a abstraitement crée un danger pour la sécurité d'autrui.

E. 6

a) D'après l'art. 16b al. 2 LCR, après une infraction moyennement grave, le permis d’élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour une durée indéterminée, mais pour deux ans au minimum si, au cours des dix années précédentes, le permis a été retiré à trois reprises en raison d'infractions qualifiées de moyennement graves au moins; il est renoncé à cette mesure si, dans les cinq ans suivant l'expiration d'un retrait, aucune infraction donnant lieu à une mesure administrative n'a été commise (let. e). En vertu de l’art. 16 al. 3 LCR, les circonstances doivent être prise en considération pour fixer la durée du retrait du permis d’élève conducteur ou du permis de conduire, notamment l’atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur ainsi que la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite. En effet, la règle de l’art. 16 al. 3, dernière phrase, LCR, introduite dans la loi par souci d’uniformité, rend incompressible les durées minimales de retrait des permis de conduire. Le législateur a ainsi entendu exclure expressément la possibilité ouverte par la jurisprudence sous l’ancien droit, de réduire la durée minimale du retrait en présence de circonstances particulières (Message du Conseil fédéral du 31 mars 1999 concernant la modification de la LCR, FF 1999 IV 4106, 4131; ATF 132 II 234 consid.

2.3). b) En l'espèce, depuis 2013, le recourant a déjà fait l'objet de trois retraits de permis pour des fautes moyennement graves au moins, exécutés respectivement jusqu'au 21 novembre 2013, 19 décembre 2016 et 5 juin 2017. Au regard de ces antécédents (récidive) et de la nouvelle faute moyennement grave commise, force est de constater que le retrait de durée indéterminée prononcé par la CMA correspond à la durée minimale prévue par l'art. 16b al. 2 let. e LCR. Selon l'art. 16 al. 3 dernière phrase LCR, cette durée ne peut être réduite, pour quelque raison que ce soit.

E. 7

Sur le vu de tout ce qui précède, la CMA n'a commis aucun excès ou abus de son pouvoir d'appréciation en retenant que les infractions commises entraînaient, compte tenu de ses antécédents, le retrait du permis pour une durée indéterminée. En revanche, comme développé ci-dessus, la faute à l'origine du retrait litigieux ne saurait être qualifiée de grave mais de moyennement grave. Il y a lieu de corriger l'appréciation faite par la CMA, dès lors que la qualification d'une infraction dans les antécédents d'un conducteur peut engendrer des mesures administratives plus restrictives en cas de récidive (système des cascades; cf. art. 16b al. 2 let. d et f et 16c al. 2 let. c, d et e). Partant, le recours doit dès lors être rejeté et la décision attaquée confirmée dans son résultat. Vu l'issue du recours, les frais de procédure doivent être mis à la charge du recourant qui succombe, conformément aux art. 131 CPJA et 1 et 2 du tarif cantonal des frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (RSF 150.12). Pour la même raison, il n'est pas alloué d'indemnité de partie (art. 137 CPJA).

E. 8

En tant que la Cour statue sur le fond du litige, la requête de restitution de l'effet suspensif (603 2017 165) devient sans objet. la Cour arrête: I. Le recours (603 2017 164) est rejeté et la décision attaquée confirmée dans son résultat, au sens des considérants. II. La requête de restitution de l'effet suspensif (603 2017 165), devenue sans objet, est classée. III. Les frais de procédure, par CHF 600.-, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés par l'avance de frais versée. IV. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. V. 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 23 février 2018/ape/ghe Présidente Greffier-stagiaire

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