

# FR\_GERICHTE 603 2018 141 vom 5. Dezember 2018

FR Kantonsgericht, 2018-12-05, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2018\\_141](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2018_141)

FR: FR\_GERICHTE 603 2018 141 du 5 décembre 2018

IT: FR\_GERICHTE 603 2018 141 del 5 dicembre 2018

## Regeste

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

## Volltext

Tribunal cantonal TC Kantonsgericht KG Rue des Augustins 3, case postale 1654, 1701 Fribourg T +41 26 304 15 00 tribunalcantonal@fr.ch www.fr.ch/tc — Pouvoir Judiciaire PJ Gerichtsbehörden GB 603 2018 141 Arrêt du 5 décembre 2018 IIIe Cour administrative Composition Présidente : Anne-Sophie Peyraud Juges : Marianne Jungo, Johannes Frölicher Greffière-rapporteure : Vanessa Thalman Parties PAROISSE DE A.\_\_\_\_\_, recourante contre SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES, autorité intimée Objet Circulation routière et transports – Interdiction de stationner sur une place publique pour garantir le passage des véhicules des transports publics Recours du 24 septembre 2018 contre la décision du 28 août 2018 Tribunal cantonal TC Page 2 de 6 considérant en fait A. Suite à des difficultés de circulation rencontrées par des véhicules des transports publics en raison du stationnement de voitures sur la place de l'Eglise à B.\_\_\_\_\_, le Service des ponts et chaussées (SPC) a été sollicité par la Commune de A.\_\_\_\_\_ afin d'autoriser la pose à cet endroit de la signalisation OSR n° 2.50 "Interdiction de parquer" avec la plaque complémentaire "sur tout l'espace réservé au bus". Par la suite, celui-ci a publié, dans la Feuille officielle, sa décision du 28 août 2018 interdisant le stationnement sur la place de l'Eglise à B.\_\_\_\_\_. B. Le 24 septembre 2018, le Conseil de Paroisse de A.\_\_\_\_\_ a recouru contre cette décision auprès du Tribunal cantonal, en concluant implicitement à ce que la mesure d'interdiction de stationner soit abandonnée et qu'un arrangement acceptable soit trouvé. A l'appui de son recours, il fait valoir qu'il n'est pas clair de savoir quelles places de stationnement sur la place de l'église sont supprimées, que les limites de propriété ne ressortent pas des plans et que la problématique du parcage dans le village de B.\_\_\_\_\_ ne cesse d'augmenter depuis le changement d'affectation du café-restaurant en logements, ayant eu pour conséquence la perte de 30 places de stationnement. Il déplore l'attitude autoritaire du Conseil communal qui refuse de trouver une solution pour compenser la diminution de celles-ci. C. Dans ses observations du 9 novembre 2018, le SPC explique que la mesure contestée sert à garantir le passage des transports publics. Dans sa détermination du 20 novembre 2018, la Commune de A.\_\_\_\_\_ propose implicitement du moins le rejet du recours. Rappelant que l'interdiction de parcage concerne uniquement l'espace réservé au bus, elle souligne que la mesure est impérative pour garantir l'accès des transports publics à l'arrêt de bus et à la route de C.\_\_\_\_\_. en droit 1. 1.1. Interjeté le 24 septembre 2018 contre la décision du SPC du 28 août 2018, 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). La recourante, une corporation reconnue du droit public, est dûment représentée par son Président. La parcelle en bordure

de la place de l'Eglise – sur laquelle la signalisation a été ordonnée – faisant partie du bénéfice curial, la recourante est touchée plus que quiconque par la décision qu'elle conteste; en conséquence, elle a la qualité pour recourir. L'avance de frais ayant été versée dans le délai, le Tribunal peut entrer en matière sur les mérites du recours. 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. Tribunal cantonal TC Page 3 de 6 2. 2.1. 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, 1<sup>ère</sup> 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). 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. 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; arrêt TC FR 603 2017 120 du 9 mars 2017 consid. 4d; Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsentscheide des Kantons Obwalden, VVGE, 2003-2004, n° 21 consid. 6). 2.2. 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, 1<sup>ère</sup> 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, 1<sup>ère</sup> phrase, OSR prévoit que l'autorité est compétente pour mettre en place et enlever les signaux et les marques. 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 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière, OCR; RS 741.11). L'art. 30 al. 3 OSR 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 Tribunal cantonal TC Page 4 de 6 locales, le champ d'application d'une interdiction peut aussi être indiqué au moyen de la "Plaque de direction" (5.07). Le marquage au sol, notamment en ce qui concerne les voies de circulation, des voies réservées aux bus et des bandes cyclables est réglé à l'art. 74 OSR.

2.3. 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 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). Les compétences dévolues à la DAEC sont exercées par l'intermédiaire du SPC, en vertu de l'art. 128 al. 2 de la loi fribourgeoise du 15 décembre 1967 sur les routes (LR; RSF 741.1).

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 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, art. 3 LCR ch. 5.7; cf. aussi notamment SCHAFFAUSER, 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 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).

3. En

l'occurrence, la mesure contestée prévoit l'interdiction de stationner sur une grande partie de la place de l'église, motif pris que les voitures parkées à cet endroit rendent difficile ou impossible le passage des véhicules des transports publics et leur accès à l'arrêt de bus. A la lecture des dispositions légales mentionnées ci-dessus et de la jurisprudence y relative, la mise en place de la signalisation routière et le marquage au sol y relatif tels que prévus par la commune s'avèrent de toute évidence conformes au droit pour les motifs suivants. La commune et le SPC exposent les raisons qui les ont conduits à demander, respectivement à confirmer, cette mesure. Il apparaît tout d'abord que la commune n'avait pas la volonté de régler, d'une manière générale, la problématique du manque de places de stationnement dans le village de B. \_\_\_\_\_, mais uniquement de remédier à une situation qui entrave notablement le bon fonctionnement des transports publics. La mesure ici litigieuse se contente en effet de régler ce seul problème. Partant, la recourante ne saurait se prévaloir du nombre insuffisant de places de parc dans le village pour contester cette mesure. On constate en outre que la zone réservée au bus est située entièrement sur le domaine public. Elle n'empiète pas sur la parcelle article ddd du Registre foncier (RF) de la Commune de A. \_\_\_\_\_, propriété du bénéficiaire curial. Partant, la recourante ne peut pas non plus s'opposer à la signalisation litigieuse en invoquant que les véhicules des transports publics empiètent sur sa parcelle. En ce qui concerne l'intérêt public, il importe de permettre aux bus des Transports publics fribourgeois (TPF) de pouvoir circuler sur cet axe en tout temps et en toute sécurité. Ce besoin est flagrant, car il serait inadmissible de faire dépendre l'itinéraire de la ligne de bus eee, et notamment la desserte du village de C. \_\_\_\_\_, de l'aléa des voitures stationnées sur la place de l'église. A ce propos, il peut être renvoyé à l'art. 37 LCR qui traduit la volonté claire du législateur d'assurer la circulation sans entrave des transports publics. Ceci dit, la Cour de cassation considère qu'il n'y a pas lieu de mettre en doute les affirmations de la commune, respectivement des TPF, relatives au fait que le passage sur la place de l'église n'est pas possible sans difficulté suivant le nombre de voitures stationnées. Ces affirmations ont été vérifiées par un bureau technique qui a confirmé que la configuration des lieux était problématique, constat issu du rapport de F. \_\_\_\_\_ SA du 4 mai 2018. En effet, comme cela ressort des plans produits au dossier, les voitures stationnées de manière aléatoire peuvent bloquer l'accès à la route de C. \_\_\_\_\_ et rendre impossible la desserte de l'arrêt de bus. La mesure consistant à interdire le stationnement est en outre apte à atteindre le but visé. En effet, si les voitures ne sont pas stationnées sur l'espace nécessaire au bus, cela optimisera la circulation de celui-ci, évitera le blocage du passage et facilitera le respect des horaires sur cette ligne de transports publics. Cette mesure s'avère nécessaire, dès lors qu'il n'existe pas de solutions alternatives. La largeur de la place ne peut pas être modifiée et les bus TPF doivent emprunter la route de C. \_\_\_\_\_, via la place de l'église. Une mesure moins restrictive qui aurait été également apte à répondre à l'intérêt public recherché n'existe pas. On terminera par le constat que la recourante n'invoque 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-fonds. 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 parcage 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 de la possibilité de stationner consiste en une restriction du droit de la propriété. Il suffit que les riverains continuent de bénéficier de l'accès à leurs parcelles, ce

qui reste indéniablement possible en la présente occurrence. Tribunal cantonal TC Page 6 de 6 Dans ces circonstances, la décision du SPC d'interdire le stationnement sur la place de l'Eglise aux endroits utilisés par les transports publics repose sur des motifs objectifs fondés sur un intérêt public. Au vu de la latitude de jugement importante dont dispose la commune, le Tribunal ne peut que confirmer que la décision n'est pas fondée sur des constatations de fait insoutenables, qu'elle ne poursuit pas des objectifs contraires au droit fédéral, que sa mise en œuvre ne conduit pas à des distinctions injustifiées ou encore qu'elle ne repose pas sur une pesée d'intérêts manifestement contraire aux droits fondamentaux. Certes, le Tribunal est conscient que la suppression de la possibilité de stationner devant l'église est ressentie comme un désavantage, mais cela ne suffit manifestement pas pour intervenir dans l'appréciation opérée par le SPC. 4. Au vu de ce qui précède, la mesure doit être confirmée. Il s'ensuit que le recours doit être rejeté et la décision du SPC du 28 août 2018 confirmée. 5. En application de l'art. 133 CPJA, il n'est pas perçu de frais de procédure. L'avance de frais versée par la recourante lui est restituée. la Cour arrête : I. Le recours est rejeté. Partant, la décision du 28 août 2018 du Service des ponts et chaussées est confirmée. II. Il n'est pas perçu de frais de procédure. L'avance de frais de CHF 1'000.- versée par la recourante lui est restituée. III. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. Fribourg, le 5 décembre 2018/jfr/vth La Présidente : La Greffière-rapporteuse :

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