

FR_GERICHTE 603 2020 27 vom 28. Juli 2021

FR Kantonsgericht, 2021-07-28, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2020_27

FR: FR_GERICHTE 603 2020 27 du 28 juillet 2021

IT: FR_GERICHTE 603 2020 27 del 28 luglio 2021

Regeste

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

Erwägungen

E. 24

janvier 2020, avec le plan suivant: B. Agissant le 20 février 2020, 119 habitants des villages de Montbrelloz, de Ruyeres-les-Prés, d'Autavaux, de Forel et de Morens interjettent recours auprès du Tribunal cantonal contre cette décision et concluent à son annulation. Sur demande du Tribunal cantonal, en application de l'art. 13 al. 4 du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1), A._____, B._____, C._____ et D._____ ont été désignés en tant que représentants des recourants.

Tribunal cantonal TC Page 6 de 12 A l'appui de leurs conclusions, les intéressés expriment leur colère sur le fait d'avoir été mis devant le fait accompli, la décision n'ayant fait l'objet d'aucune discussion ni explication préalable. Ils exposent que le fait de condamner la circulation des voitures automobiles sur les routes en question rend la communication difficile entre leurs villages respectifs et les isole. Ces voies ont été voulues et financées par leurs anciennes communes et l'impôt sur les véhicules. De plus, pour les habitants de Montbrelloz, le chemin de la Vy-de-Rueyres fait partie du circuit d'accès à la déchetterie communale et leur permet d'éviter la manœuvre du bus TPF qui recule à l'entrée de la rue dans un carrefour difficile en terme de visibilité. Ceux qui y vivent ne sont en outre pas contraints de devoir traverser le village, majoritairement dépourvu de trottoirs. Enfin, ils estiment injuste d'imposer de telles mesures sur certains chemins uniquement et non pas sur l'ensemble du réseau de même nature. C. Invité à se déterminer, le SPC formule ses observations le 18 mars 2020 et conclut au rejet du recours. Il rappelle en substance que la mise en place d'une mesure de signalisation n'a pas à faire l'objet d'une information préalable à la population et qu'en tout état de cause, le droit d'être entendu des habitants a été respecté dès lors que la décision attaquée a été publiée dans la Feuille officielle du 24 janvier 2020. Contrairement à ce que soutiennent les recourants, les chemins concernés ont été construits en tant que chemins d'améliorations foncières et ont bénéficié de subventions fédérales en lien avec leur usage agricole. Après la dissolution des syndicats, ces chemins sont passés dans le domaine public cantonal. L'autorité souligne que la signalisation requise vise principalement à limiter les dégâts récurrents aux champs qui bordent les chemins concernés, l'état actuel de ceux-ci ne permettant en effet pas le croisement de deux véhicules sans empiètement. Le passage régulier de véhicules cause ainsi des dégâts aux champs, que la mesure prise tend justement à supprimer. Cette dernière vise à limiter ces voies à un usage essentiellement agricole, tout en laissant la possibilité à la mobilité douce

de les emprunter. Tout lien entre les villages par les chemins litigieux n'est pas supprimé, mais simplement limité à une mobilité respectant le but premier des chemins et le maintien des champs avoisinants. En outre, la liaison en voiture entre les villages de Rueyres-les-Prés et Montbrelloz est assurée par le réseau routier communal et cantonal prévu à cet effet, soit des routes dimensionnées pour le trafic bidirectionnel. Le SPC conclut qu'au vu de ce qui précède, l'intérêt à la préservation des champs bordant les chemins litigieux prime celui des habitants à pouvoir également emprunter les chemins agricoles en voiture. Dans sa détermination du 20 mars 2020, la commune expose notamment que les restrictions de circulation contestées ont pour but de restituer les chemins parallèles à la route cantonale à leur usage d'origine - soit agricole et forestier - et ce, en conformité avec le souhait de plusieurs agriculteurs et également de certains riverains se plaignant de la vitesse excessive et inappropriée des automobilistes transitant sur ces chemins. Plusieurs exploitants de domaines agricoles ont fait part de problèmes de circulation lors des travaux saisonniers, résultant de croisements difficiles qui endommagent les parcelles. Enfin, après avoir souligné que la restriction de circulation ne concerne que les voitures automobiles et les catégories supérieures et non pas les deux roues, la commune rappelle que les deux premières catégories citées pourront utiliser un chemin de liaison entre les localités de Rueyres-les-Prés et Montbrelloz ainsi que la route cantonale. D. Dans leurs contre-observations du 1er mai 2020, les recourants, par l'intermédiaire de leurs représentants, exposent que le chemin de la Vy-de-Rueyres et celui de la Confrérie permettent aux habitants de Montbrelloz qui résident au chemin de la Vy-de-Rueyres de quitter le village sans

Tribunal cantonal TC Page 7 de 12 passer par son centre, ce qui est pratique lorsque le but TPF ou des camions bouchent le carrefour central. Les chemins précités garantissent également aux familles dont les membres habitent Montbrelloz ou Rueyres-les-Prés de se rendre visite sans faire de détour et sans encombrer les autres routes communales. Ils permettent aux habitants de Montbrelloz travaillant à Payerne d'effectuer environ 1'144 km de moins par an et d'économiser ainsi environ 90 litres d'essence. En outre, la liaison directe qu'il est question de supprimer assure un accès facilité à la déchetterie locale. Les recourants relèvent encore notamment que les chemins concernés sont rectilignes avec une excellente visibilité, et que les véhicules qui se croisent disposent donc d'un temps de réaction suffisant pour se ranger dans des emplacements permettant les croisements. De plus, ils sont d'avis que ce sont surtout les croisements de tracteurs qui endommagent les cultures. Enfin, ils requièrent l'administration de différentes preuves, notamment celle attestant du fait qu'il eut été question de réduire la vitesse sur ces routes, mais pas de les fermer la circulation, ou celle permettant de confirmer, comme le prétend la commune, que la vitesse utilisée sur ces tronçons est excessive. Aucun autre échange d'écritures n'a été ordonné. Il sera fait état des arguments développés par les parties à l'appui de leurs conclusions, dans les considérants de droit du présent arrêt, pour autant que cela soit utile à la solution du litige. en droit 1. 1.1 Interjeté le 21 février 2020 contre la décision du SPC du 21 janvier 2020, 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) et l'avance de frais a été versée en temps utile. 1.2. Selon la jurisprudence (ATF 133 II 249 consid. 1.3.1), l'intérêt digne de protection consiste dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait au recourant, en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée lui occasionnerait. Il implique que le recourant soit touché de manière directe, concrète et dans une mesure et

avec une intensité plus grande que la généralité des administrés. Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt général ou dans l'intérêt de tiers est exclu. Cette exigence a été posée de manière à empêcher l'action populaire (cf. ATF 133 II 468 consid. 1; 131 II 649 consid. 3.1; arrêt TF 1C_463/2007 du 29 février 2008 consid. 1.1). La condition de l'intérêt personnel au recours doit être remplie de manière stricte, le recourant devant être particulièrement atteint par l'acte attaqué (ATF 133 II 468 consid. 1 et les auteurs cités). La jurisprudence a précisé que la seule qualité d'usager, même régulier, d'une route, ne suffit pas à justifier un droit d'opposition; admettre le contraire reviendrait à reconnaître le droit de recourir à un cercle indéterminé de personnes sans aucun rapport de proximité avec le projet litigieux, ce que l'art. 76 let. a CPJA entend précisément exclure (cf. par analogie arrêts TF 2A.115/2007 du 14 août 2007 concernant la suppression ou la restriction de possibilités de stationnement; 1A.11/2006 du

E. 27

décembre 2006 consid. 3.2 concernant l'usage d'une route; 1C_81/2011 du 24 juin 2011).
En

Tribunal cantonal TC Page 8 de 12 dépit d'une utilisation accrue, un automobiliste ne dispose pas d'un droit d'usage privilégié de l'axe routier en question, de sorte que sa démarche s'apparente à une action populaire (arrêt TF 1C_463/2007 du 29 février 2008 consid. 1.3). En l'occurrence, dans leur mémoire, les recourants se sont contentés de fournir l'adresse de leur domicile mais ne font pas fait valoir de manière expresse qu'ils vivent dans la proximité directe et/ou immédiate des chemins litigieux. A relever également que certains d'entre eux n'ont pas leur résidence à Montbrelloz ou Rueyeres-les-Prés, mais semblent vivre dans d'autres villages environnants. S'ils affirment certes être des usagers qui empruntent fréquemment ces routes pour se rendre à leur domicile ou dans les villages alentour, l'on peut douter qu'ils puissent - chacun individuellement en tous cas - prétendre être touchés par les éventuelles perturbations causées par l'interdiction de circuler sur ces chemins. Cela étant et dans la mesure où le recours doit être rejeté sur le fond, la question de la qualité pour recourir de chacun des recourants - considérés individuellement - peut demeurer indécise. Le Tribunal cantonal entre dès lors en matière sur les mérites du recours.

1.3. 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. 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, 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).

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 phr., 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

Tribunal cantonal TC Page 9 de 12 al. 1, 1ère phr., OSR prévoit que l'autorité est compétente pour mettre en place et enlever les signaux et les marques. 2.2. Aux termes de l'art. 19 al. 1 let. a OSR, les interdictions partielles de circuler interdisent le passage à des véhicules déterminés; elles ont la signification suivante: le signal "Circulation interdite aux voitures automobiles" (2.03) concerne tous les véhicules automobiles à voies multiples, y compris les motocycles avec side-car. L'art. 1 al. 5 OSR précise que les plaques complémentaires sont des panneaux portant des renseignements additionnels relatifs aux signaux. En l'occurrence, les panneaux interdisant la circulation aux voitures automobiles seront assortis des plaques complémentaires "sauf exploitation agricole", respectivement "sauf exploitation agricole/militaire". 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 – sous réserve de délégation de celle-ci aux autorités communales - par l'intermédiaire du SPC, en vertu de l'art. 128 al. 2 de la loi cantonale du 15 décembre 1967 sur les routes (LR; RSF 741.1). 3. 3.1 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 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, 2015, art. 3 LCR ch. 5.7; cf. aussi notamment SCHAFFAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrs- rechts, 2ème éd., vol. I, 2002, p. 45 n° 41). 3.2. 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

Tribunal cantonal TC Page 10 de 12 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). 4. En l'espèce, force est d'emblée de relever, avec l'autorité intimée, que la prise de mesures fondées sur l'art. 3 al. 4 LCR, à savoir la mise en place d'une signalisation routière, n'est pas subordonnée à l'exercice d'un droit préalable d'être entendu, ni en faveur des particuliers ni en faveur des communes concernées (BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière, 2015, art. 3 LCR ch. 5.8). Ce droit peut en revanche s'exercer dans le cadre d'un recours contre la mesure ordonnée (arrêt TC FR 603 2013 40 du 16 octobre 2013 consid. 2). Ainsi, le grief des recourants tendant au constat de la violation de leur droit d'être entendus - si tant est qu'ils aient réellement voulu s'en plaindre formellement - doit être écarté. 5. 5.1. Concrètement, selon le plan cadastral, les mesures envisagées, soit les deux interdictions de circuler pour les véhicules automobiles (avec exceptions par le biais de mise en place de plaques complémentaires, cf. consid. 2.2.), impliquera pour les habitants de Montbrelloz et de Ruyeres-les- Prés de devoir emprunter la route cantonale ou les autres routes communales situées en contre-bas pour faire la liaison entre les deux localités. De même, depuis la route cantonale de Grandcour, ils ne pourront plus couper à travers les chemins précités pour accéder aux localités voisines, respectivement à leur domicile. La mise en place de cette signalisation permet, selon le SPC, de régler et de sécuriser la circulation dans ce secteur, la largeur de ces chemins agricoles ne permettant pas le croisement de deux véhicules, en tous cas pas sans occasionner des dégâts aux champs voisins. Dans la mesure où l'accès des recourants à leurs domiciles respectifs leur est garanti par la route cantonale et par des routes communales sises en contre-bas, il n'est pas déterminant que les interdictions de circuler litigieuses les contraignent à devoir passer par le centre du village dépourvu majoritairement, selon eux, de trottoirs, ou les forcent à faire un détour. Dans le même ordre d'idées, le fait que ces chemins puissent constituer des raccourcis entre différents lieux, notamment entre Montbrelloz et Payerne, ou qu'ils permettent un accès facilité à la déchetterie locale, ne saurait suffire à les maintenir ouverts à la circulation des véhicules automobiles. En somme, les arguments des recourants - qui relèvent pour l'essentiel de la pure commodité - ne sont pas de nature à remettre en cause la signalisation envisagée. Il paraît en effet incontestable que l'intérêt à la préservation des champs bordant

les chemins litigieux ainsi que l'exclusion du trafic automobile sur les chemins

Tribunal cantonal TC Page 11 de 12 agricoles desservant les terres cultivées au profit de la mobilité douce priment celui des habitants à pouvoir aussi les emprunter en voiture pour réduire leurs trajets de quelques minutes. En outre, les recourants font valoir que ce sont les croisements de tracteurs faisant 3.5 mètres de large qui endommagent les cultures. Ils perdent de vue cependant que l'absence de voitures sur ces chemins permettra aux agriculteurs d'effectuer certaines manœuvres actuellement impossibles - comme des marches-arrière ou des stationnements à l'entrée des chemins - pour permettre le passage d'un tracteur déjà engagé. Il va sans dire au demeurant que les croisements inévitables de quelques tracteurs sont sans commune mesure avec les croisements entre tracteurs et automobiles, étant rappelé que les 119 recourants déclarent utiliser régulièrement ces chemins. Enfin, les recourants considèrent qu'il est injuste d'imposer de telles mesures sur certains chemins uniquement et non pas sur l'ensemble du "réseau de même nature". Si tant est qu'ils aient voulu ici invoquer le grief de l'égalité de traitement, force est de leur rappeler qu'une décision ou un arrêté de portée générale viole le principe de l'égalité dans la loi garantie par l'art. 8 Cst. lorsqu'il établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à réglementer ou lorsqu'il omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances, c'est-à-dire lorsque ce qui est semblable n'est pas traité de manière identique et lorsque ce qui est dissemblable ne l'est pas de manière différente. Il faut que le traitement différent ou semblable injustifié se rapporte à une situation de fait importante (cf. ATF 137 I 167 consid. 3.5). Or, en l'espèce, les intéressés ne déterminent pas précisément ce qu'ils entendent par "réseau de même nature", respectivement n'établissent pas en quoi le principe de l'égalité de traitement aurait concrètement été violé, de sorte que ce grief est écarté. 5.2. Les autres arguments invoqués par les recourants, non pertinents, peuvent souffrir de rester indécis. Tel est le cas notamment de la question de savoir si les chemins concernés ont été financés par les communes et l'impôt sur les véhicules ou plutôt par des subventions fédérales. Il suffit de rappeler que, suite à la dissolution des syndicats, ils appartiennent désormais au domaine public cantonal. 5.3. Sur le vu de ce qui précède et en tant qu'elle vise à préserver la sécurité routière, la signalisation envisagée poursuit manifestement un but d'intérêt public et s'avère justifiée. Pour leur part, les recourants n'invoquent aucun intérêt privé prioritaire, à tout le moins d'une importance telle qu'il pourrait paraître prépondérant par rapport à celui, public, relevant de la sécurité routière comme aussi de la préservation des terres agricoles cultivées. En tout état de cause, les interdictions de circuler ne restreignent pas leurs droits dans une mesure disproportionnée, dès lors que les communes concernées disposent d'un réseau de routes cantonales et communales suffisant. Au demeurant, l'interdiction faite aux automobilistes d'utiliser ces chemins agricoles comme "raccourci" n'augmentera leur trajet que de quelques centaines de mètres. Dans ces circonstances, force est de constater que la décision du SPC repose sur des motifs objectifs fondés sur un intérêt public prépondérant. 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 (cf. arrêt TC FR 603 2018 141 du 5 décembre 2018 consid. 3).

Tribunal cantonal TC Page 12 de 12 6. Au vu de ce qui précède, la signalisation envisagée doit être confirmée. Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire de donner suite aux mesures d'instruction requises par les recourants, les preuves documentaires visant à établir si la vitesse est excessive dans le secteur, ou celles tendant à prouver qu'il eût été question de restreindre la vitesse mais pas d'interdire la circulation, n'étant notamment pas de nature à modifier l'opinion de la Cour (cf. ATF 130 II 425 consid. 2.1 et les arrêts cités; arrêt TC FR 603 2015 51 du 18 juillet 2016 consid. 5; cf. DUBEY/ZUFFEREY, Droit administratif général, 2014, n. 1972; cf. JAÏCO CARRANZA/MICOTTI, CPJA annoté, 2006, art. 59, n. 59.4). Il s'ensuit que le recours doit être rejeté et la décision du SPC du 21 janvier 2020 confirmée. 7. Les frais de procédure sont fixés à CHF 1'200.-. Les recourants ayant succombé, il leur incombe de les supporter (cf. art. 131 CPJA). Ils sont prélevés sur l'avance de frais versée. Pour le même motif, il n'est pas alloué d'indemnité de partie, les recourants - non représentés par un mandataire professionnel - n'ayant d'ailleurs pas pris de conclusion à cet égard (cf. art. 137 CPJA). la Cour arrête : I. Le recours est rejeté dans la mesure de sa recevabilité. Partant, la décision du 21 janvier 2020 du Service des ponts et chaussées est confirmée. II. Les frais de procédure, fixés à CHF 1'200.-, sont mis solidairement à la charge des recourants. Ils sont compensés avec l'avance de frais versée. III. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les

E. 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 28 juillet 2021/mju/smo La Présidente : La Greffière :

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