

# FR\_GERICHTE 603 2020 91 vom 28. Juli 2021

FR Kantonsgericht, 2021-07-28, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2020\\_91](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2020_91)

FR: FR\_GERICHTE 603 2020 91 du 28 juillet 2021

IT: FR\_GERICHTE 603 2020 91 del 28 luglio 2021

## Regeste

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

## Erwägungen

### E. 1.1

Interjeté le 3 juillet 2020 contre la décision du SPC du 2 juin 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. Le recourant, domicilié au chemin C.\_\_\_\_\_ à B.\_\_\_\_\_ - soit à l'endroit où la signalisation routière litigieuse est mise en place - est touché plus que quiconque par la décision qu'il conteste; en conséquence, il a la qualité pour recourir (art. 76 CPJA). Le Tribunal peut donc entrer en matière sur les mérites du 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. 2.1

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

Tribunal cantonal TC Page 4 de 7 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 parage 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 al. 1, 1ère phr., OSR prévoit que l'autorité est compétente pour mettre en place et enlever les signaux et les marques.

## **E. 2.2**

Aux termes de l'art. 13 OSR, le signal "Circulation en sens inverse" (1.26) annonce aux conducteurs qu'ils doivent s'attendre à des véhicules venant en sens inverse (al. 1). Le signal "Circulation en sens inverse" sera placé notamment à la fin des routes à sens unique, dès qu'elles sont suivies d'un tronçon ouvert à la circulation dans les deux sens (al. 2 let. d). Quant à l'art. 18 al. 3 OSR, il prévoit que le signal "Accès interdit" (2.02) indique qu'aucun véhicule n'a le droit de passer mais qu'en revanche le trafic en sens inverse est autorisé. A l'autre bout de la route sera placé le signal "Sens unique" (4.08). D'après l'art. 46 al. 1 OSR, le signal "Sens unique" (4.08) désigne les routes sur lesquelles les véhicules ne peuvent circuler que dans la direction indiquée (art. 37 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière, OCR; RS 741.11). A l'autre bout de la route sera placé le signal "Accès interdit" (2.02). Selon l'art. 46 al. 3, 1ère phr., OSR, le signal "Impasse" (4.09) désigne les routes sans issue. Enfin, l'art. 24 al. 1 let. a OSR prescrit que, pour annoncer aux conducteurs le sens à suivre obligatoirement, on emploiera les signaux suivants: "Sens obligatoire à droite" (2.32), "Sens obligatoire à gauche" (2.33); le conducteur doit obliquer, avant le signal, vers la droite ou vers la gauche.

## **E. 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 – en l'absence de délégation 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).

## **E. 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

Tribunal cantonal TC Page 5 de 7 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 SCHAFFHAUSER, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrs- rechts, 2ème éd., vol. I, 2002, p. 45 n° 41).

### **E. 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 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).

### **E. 4.1**

En l'occurrence, selon le plan cadastral figurant au dossier, le sens interdit (2.02) se situe à peu près à la hauteur de la moitié de la parcelle 155, sur une partie très courte du chemin du Grand- Rain, en direction de la route 164. Cela implique que le propriétaire de la parcelle 156 aura donc accès à ses véhicules agricoles et pourra descendre la route 167 en direction de la route cantonale 164. Les usagers de la parcelle 153 pourront accéder à dite parcelle par la route 167, aussi bien depuis la route 166 que depuis la route 164. En revanche, ils ne pourront pas quitter la parcelle 153 et rejoindre la route 164 comme le fait le propriétaire agricole; ils seront forcés de prendre la direction de la route 166. Cela leur sera expressément rappelé grâce au panneau "Sens obligatoire à droite" (2.32), en plus de l'accès interdit (2.02). Pour le recourant, domicilié sur une parcelle située un peu plus haut, cela impliquera qu'il ne pourra rejoindre la route cantonale 164 qu'en passant par la route 167 en direction de la route 166. Il ne pourra pas descendre la route 167 en direction de la route 164, vu le sens interdit (2.02) envisagé.

Tribunal cantonal TC Page 6 de 7 En soi, la décision attaquée a pour objectif de régler et sécuriser la circulation dans le secteur du Grand-Rain, le but étant de rediriger l'ensemble des usagers vers la sortie de la route 166. Cette volonté fait suite en particulier à l'apparition de nouvelles constructions sur la parcelle 153, lesquelles vont engendrer une augmentation du trafic. Le but est d'interdire notamment aux personnes domiciliées sur la parcelle 153 de descendre la route 167 et d'emprunter la sortie en direction de la route 164. D'après la demande de la commune du 12 mai 2020, cette sortie est dangereuse et la visibilité limitée.

#### **E. 4.2**

Force est d'emblée de relever que les mesures prévues et décrites dans le plan cadastral répondent en tous points aux prescriptions de l'OSR évoquées ci-avant (cf. consid. 2.2.). De l'avis de la Cour, il n'y a en outre pas lieu de remettre en cause les allégations de la commune, telles qu'avancées dans sa prise de position du 13 octobre 2020, selon lesquelles la visibilité du côté de l'intersection donnant sur la route 164 depuis la route 167 n'est pas optimale en raison de la présence d'une enceinte murale sise sur la propriété voisine. Quant à l'argument du recourant - qui soutient que l'intersection donnant sur la route 164 offre une meilleure sécurité que celle donnant sur la route 166 du fait que les voitures roulent moins vite sur la route 164 -, il tombe à faux, dès lors que, comme le précise le SPC dans sa décision, les deux tronçons sont limités à 50 km/h. En outre, la signalisation ne prête pas à confusion. Le recourant ne peut en effet être suivi lorsqu'il affirme que les conducteurs vont croire que, depuis la route 164, on ne croisera aucun véhicule alors qu'y circuleront des véhicules agricoles. Dans la mesure où le panneau annonçant le sens unique (4.08) ne se situe qu'après la parcelle (agricole) 156, à mi-hauteur environ de la parcelle 155, l'on ne voit pas pourquoi les conducteurs remontant la route 167 ne s'attendraient pas à croiser d'autres véhicules sur la première partie du tronçon. Arrivés à la hauteur de l'accès à la parcelle 153, un panneau "Circulation en sens inverse" (1.26) leur annoncera du reste qu'il sera possible de croiser d'autres usagers. Sur le vu de ce qui précède et en tant qu'elle vise à préserver la sécurité routière, la signalisation envisagée - soit l'introduction d'un sens unique sur une partie de la route 167 - poursuit manifestement un but d'intérêt public et s'avère justifiée. Pour sa part, le recourant n'invoque 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. Il faut rappeler à cet égard que l'accès à son domicile, respectivement à la route 164, lui sont garantis. En tout état de cause, l'interdiction de circuler depuis le chemin du Grand-Rain en direction de la route 164 ne restreint pas ses droits dans une mesure disproportionnée, le trajet depuis son domicile jusqu'à la route 164 ne consistant qu'en quelques centaines de mètres. Dans ces circonstances, la décision du SPC visant en particulier à introduire un sens interdit (2.02) sur le chemin du Grand-Rain 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 (cf. arrêt TC FR 603 2018 141 du 5 décembre 2018 consid. 3).

#### **E. 4.3**

Enfin, force est de constater que les arguments invoqués par le recourant au sujet des trottoirs, de la protection des piétons, plus particulièrement des enfants, ou du stationnement des véhicules sur la route 167 sortent manifestement du cadre de l'objet du litige et doivent

dès lors être

Tribunal cantonal TC Page 7 de 7 écartés. A relever toutefois que la commune, dans sa détermination du 13 octobre 2020, s'est dit prête à écouter le recourant sur ses éventuelles réclamations à ce sujet.

#### **E. 5**

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 2 juin 2020 confirmée.

#### **E. 6**

Les frais de procédure sont fixés à CHF 600.-. Le recourant ayant succombé, il lui incombe de les supporter (cf. art. 131 CPJA). Ils sont prélevés sur l'avance de frais versée. la Cour arrête : I. Le recours est rejeté. Partant, la décision du 2 juin 2020 du Service des ponts et chaussées est confirmée. II. Les frais de procédure, fixés à CHF 600.-, sont mis à la charge du recourant. 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 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/cmo/smo La Présidente : La Greffière-stagiaire :

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