



**POUVOIR JUDICIAIRE  
GERICHTSBEHÖRDEN**

ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

**Tribunal cantonal TC  
Kantonsgericht KG**

Rue des Augustins 3, case postale 630, 1701 Fribourg

T +41 26 304 15 00

[www.fr.ch/tc](http://www.fr.ch/tc)

603 2024 138

## **Arrêt du 17 décembre 2024**

### **III<sup>e</sup> Cour administrative**

#### **Composition**

Présidente : Dominique Gross  
Juges : Dina Beti, Johannes Frölicher  
Greffier-rapporteur : Julien Delaye

#### **Parties**

**A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_, recourants,**

contre

**SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES, autorité intimée**

#### **Objet**

Circulation routière et transports – Mesure de circulation routière –  
Zone 30 – Interdiction de parquer hors des cases

Recours du 21 septembre 2024 contre la décision du 20 août 2024

## considérant en fait

A. La Commune de C. \_\_\_\_\_ a mis à l'enquête publique, le 1<sup>er</sup> avril 2022, le dossier des mesures de modération de trafic sur son territoire, comprenant des zones 30 km/h dans les quartiers résidentiels. Ce dossier comprenait également les plans de marquage et de signalisation, ainsi que l'emplacement des cases de stationnement. A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_ ont formé opposition, le 16 mai 2022, contre ce dossier, plus spécifiquement contre les mesures de circulation routière. Leur opposition a été rejetée par décision communale du 17 mars 2023, entrée en force.

B. Sur la base de ces plans de marquage et de signalisation, le Service des ponts et chaussées (SPC) a approuvé la mise en place, avec la signalisation y relative, d'une zone 30 avec interdiction de parquer hors des cases sur plusieurs voies de circulation de la commune. Plus précisément, cette décision concerne les quartiers suivants: D. \_\_\_\_\_, E. \_\_\_\_\_, F. \_\_\_\_\_, G. \_\_\_\_\_, H. \_\_\_\_\_, I. \_\_\_\_\_, J. \_\_\_\_\_ et K. \_\_\_\_\_.

C. Le 20 septembre 2024, A. \_\_\_\_\_ et B. \_\_\_\_\_ forment recours contre cette décision auprès du Tribunal cantonal, concluant à l'annulation de l'interdiction de parquer hors des cases. Subsidiairement, ils sollicitent le marquage de places de stationnement partout où le gabarit des routes le permet, et, plus subsidiairement encore, la création d'un minimum de trois places le long du chemin de L. \_\_\_\_\_.

A l'appui de leurs conclusions, les recourants soutiennent qu'une zone 30 ne nécessite pas obligatoirement une interdiction généralisée de stationner et que la mesure en cause est disproportionnée au regard des désagréments occasionnés aux résidents et visiteurs. Ils font valoir que la configuration des routes de desserte communales permettrait le maintien de nombreuses places de stationnement. Selon eux, cette interdiction aura un impact négatif sur la qualité de vie des résidents en générant du stress lié à la recherche de places de stationnement, une problématique actuellement inexistante. Ils soulignent également les conséquences préjudiciables pour les personnes à mobilité réduite, les difficultés pour charger et décharger des véhicules, et la perte d'attractivité de la commune en tant que lieu de vie et d'activité économique. Ils estiment que le recours aux règles de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), qui prévoient explicitement les cas dans lesquels le stationnement est interdit, suffit à assurer une gestion adéquate du stationnement. Ils proposent d'ailleurs leur propre idée d'aménagement du stationnement dans les quartiers. Finalement, ils avancent que les constructions le long du chemin de L. \_\_\_\_\_ ont été conçues de manière à permettre le stationnement le long de la chaussée.

D. Dans sa détermination du 29 octobre 2024, la commune conclut au rejet du recours. Elle rappelle que l'interdiction de stationnement vise à assurer le passage des véhicules d'urgence, à améliorer la sécurité routière et le confort des piétons et des cyclistes, à faciliter l'entretien des rues, à favoriser le report modal vers les mobilités douces, à préserver l'esthétique urbaine et à limiter les nuisances sonores. Elle souligne également que la création de 15 nouvelles places de stationnement dans le secteur, résultant de la mesure de modération de trafic, ainsi que la possibilité d'obtenir des autorisations de stationnement temporaire selon les conditions réglementaires, permettent de couvrir les besoins en stationnement tout en garantissant la mise en place des zones 30. De plus, la commune fait valoir que les bâtiments, dans lesquels les recourants possèdent des appartements, disposent déjà de suffisamment de places de stationnement pour les copropriétaires et les visiteurs.

Dans ses observations du 31 octobre 2024, le SPC indique que les mesures de circulation demandées par le Conseil communal satisfont à toutes les exigences légales, notamment celles de l'Ordonnance du DETEC du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3).

E. Les arguments avancés par les parties à l'appui de leurs conclusions seront repris dans les considérants en droit du présent arrêt pour autant que cela s'avère nécessaire à l'issue du litige.

## en droit

### 1.

1.1. Déposé dans le délai et les formes prescrits par les recourants, qui sont propriétaires d'appartements dans le secteur concerné et qui sont touchés plus que quiconque par la décision qu'ils contestent, le recours est recevable en vertu des art. 79 ss du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1). En outre, l'avance sur les frais de procédure a été versée en temps utile, de sorte que le Tribunal cantonal 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.

### 2.

2.1. L'art. 3 LCR 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 (al. 4 2<sup>e</sup> phrase; cf. ATF 94 IV 28).

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 les aires de circulation publique appartenant à des particuliers relèvent de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME). Ces compétences, attribuées par l'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), sont exercées par l'intermédiaire du Service des ponts et chaussées (SPC).

2.2. Selon 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 marques prévus par le Conseil fédéral; ils ne peuvent être placés que par les autorités compétentes ou avec leur approbation. Se fondant sur cette disposition, le Conseil fédéral a défini, 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. Ainsi, l'art. 101 al. 2 OSR dispose que la mise en place ou l'enlèvement de signaux et de marques routières doit être ordonné par l'autorité compétente. Selon l'al. 3 de cette disposition, les signaux et 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>re</sup> phrase OSR confirme la compétence de l'autorité pour la mise en place et l'enlèvement des signaux et des marques.

2.3. L'art. 37 al. 2 LCR interdit l'arrêt et le stationnement des véhicules aux endroits où ils pourraient gêner ou mettre en danger la circulation, privilégiant le stationnement dans les emplacements réservés à cet effet. Ainsi, le stationnement est prohibé lorsqu'il constitue un obstacle majeur susceptible de provoquer des accidents ou d'entraver significativement la circulation des autres véhicules.

L'art. 30 al. 1 OSR précise que les signaux "Interdiction de s'arrêter" (2.49) et "Interdiction de parquer" (2.50) interdisent respectivement l'arrêt volontaire et le parage des véhicules sur le côté de la route où ces panneaux sont placés. Par parage d'un véhicule, on entend un stationnement qui ne se limite pas à la montée ou la descente de passagers, ou au chargement et déchargement de marchandises (art. 19 al. 1 OCR).

Enfin, l'art. 79 al. 1 OSR stipule que, là où des cases de stationnement sont délimitées, les véhicules doivent stationner uniquement dans les limites de ces cases. Cette disposition implique une interdiction de stationner en dehors des emplacements marqués (cf. ATF 118 IV 394 consid. 2).

2.4. Comme considéré (cf. *supra* consid. 1.2), le Tribunal cantonal n'a pas la compétence pour réexaminer l'opportunité d'une décision en matière de signalisation routière, ni pour déterminer si la mesure retenue est la plus adéquate. Son contrôle se limite à vérifier la conformité au droit de l'introduction ou du refus d'une nouvelle signalisation, et l'existence d'une juste proportionnalité entre la mesure et le but visé. L'art. 107 al. 5 OSR impose de privilégier en effet la mesure qui restreint le moins possible la circulation lorsqu'une réglementation locale du trafic est nécessaire. Autrement dit, cette disposition exige un rapport raisonnable entre le but visé et les limitations engendrées. La mesure ne doit pas excéder le cadre qui lui est nécessaire (cf. arrêts TC FR 603 2018 141 du 5 décembre 2018 consid. 2.4; 603 2016 120 du 9 mars 2017 consid. 3d; JEANNERET et al., Code suisse de la circulation routière commenté, 5<sup>e</sup> éd. 2024, art. 3 LCR n° 5.7).

Les limitations de trafic fondées sur l'art. 3 al. 4 LCR impliquent généralement des pesées d'intérêts complexes. Il appartient en premier lieu aux autorités décisionnelles d'en apprécier l'adéquation et l'efficacité, ce qui leur confère une large marge d'appréciation. Le juge n'intervient que si les autorités 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 laisse guider par des pesées d'intérêts manifestement contraires aux droits fondamentaux (cf. 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; 2A.23/2006 du 23 mai 2006 consid. 3.2).

La jurisprudence établit que le juge doit respecter la marge de manœuvre de l'autorité compétente. Le contraire reviendrait à supprimer la latitude de jugement de cette dernière (cf. arrêt TF 1C\_310/2009 du 17 mars 2010 consid. 2.2.1).

3.

En l'occurrence, la mesure contestée prévoit l'interdiction de stationner hors des cases en zone 30.

3.1. Selon l'art. 37 LCR, le stationnement peut être réglementé de manière spécifique, en particulier dans les quartiers d'habitation. Le marquage de cases de stationnement, comme l'explique le SPC, permet aux autorités communales d'organiser l'espace routier afin d'assurer la fluidité de la circulation, notamment pour les véhicules de secours (ambulances, pompiers) et les services communaux (entretien des routes, évacuation des ordures).

L'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre prévoit à son art. 2 que, pour toutes les mesures visant à faire respecter les limitations de vitesse, il faut veiller à ce que les routes puissent être empruntées par tous les véhicules autorisés à y circuler, c'est-à-dire y compris les véhicules de secours et les services communaux précités. Son art. 5 al. 3 précise que, au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagements ou de modération du trafic.

Les zones 30 ont pour objectifs de garantir la sécurité routière, la fluidité du trafic et la protection des usagers vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes. La création de ces zones s'accompagne souvent de restrictions de stationnement pour en assurer l'efficacité. Bien que l'art. 5 de l'ordonnance précitée ne mentionne pas explicitement l'interdiction de stationner en dehors des places marquées, il suggère que des mesures complémentaires, incluant potentiellement des restrictions de stationnement, peuvent être nécessaires pour garantir le respect de la limitation de vitesse et la sécurité dans ces zones.

Il n'existe par ailleurs aucun droit constitutionnel garantissant l'affectation de surfaces déterminées à la circulation. La Constitution n'impose pas à la collectivité publique de maintenir à l'identique les surfaces existantes réservées au trafic. Sur le principe, une commune a la possibilité d'interdire ou de restreindre le trafic sur son territoire et il est notamment possible d'interdire totalement le stationnement sur le domaine public (cf. ATF 122 I 279 consid. 2c; arrêts TC FR 603 2018 141 du 5 décembre 2018 consid. 2.1; 603 2016 120 du 9 mars 2017 consid. 4d; ég. Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsentscheide des Kantons Obwalden, VVGE 2003/04 21 consid. 6).

3.2. A la lecture des dispositions légales précitées et la jurisprudence y relative, la Cour relève que la mise en place de la signalisation routière prévue par la commune est conforme au droit.

3.2.1. Les recourants soutiennent que la conception de certaines voies, notamment le chemin de L.\_\_\_\_\_, avait été prévue pour permettre le stationnement et que les riverains devraient pouvoir conserver cet usage. Il n'existe, cependant et comme on l'a vu, aucun droit acquis en matière de stationnement sur le domaine public. Selon la jurisprudence, le stationnement sur le domaine public reste une prérogative de gestion des autorités, qui peuvent en restreindre l'usage pour des motifs légitimes tels que la sécurité routière et l'intérêt public (cf. ATF 122 I 279 consid. 2c; arrêts TC FR 603 2018 141 du 5 décembre 2018 consid. 3; 603 2016 120 du 9 mars 2017 consid. 4b). Les contributions financières versées par les recourants qui ont été promoteurs de deux bâtiments dans le secteur ne leur confèrent manifestement aucun droit préférentiel, pas plus que la configuration initiale des voies ne leur confère un droit permanent.

3.2.2. A l'inverse, la Cour constate que la mesure adoptée par la commune et validée par le SPC répond à différents intérêts publics. En effet, l'introduction de cette mesure s'inscrit dans le cadre du plan de modération de trafic de la commune, ce qui constitue déjà en soi un objectif d'intérêt public. En milieu urbain (la commune fait partie de l'agglomération de M. \_\_\_\_\_), l'espace de la voirie doit permettre la cohabitation harmonieuse des différentes formes de mobilité. La réduction de la vitesse contribue significativement à améliorer la qualité de vie des riverains et la sécurité de tous les usagers de la route. Les recourants ne le contestent d'ailleurs pas.

Plus précisément, la suppression du stationnement hors des places marquées présente plusieurs avantages. Elle réduit d'abord les conflits entre usagers et améliore la visibilité pour les piétons et les cyclistes, en particulier dans les zones à trafic modéré. Elle garantit ensuite une largeur de voie suffisante pour les véhicules d'intervention, notamment dans les quartiers résidentiels aux rues étroites. Elle favorise encore un environnement urbain plus agréable en réduisant les nuisances visuelles liées au stationnement anarchique. Elle encourage enfin l'utilisation de modes de transport alternatifs en diminuant l'espace alloué aux voitures stationnées.

Ces objectifs, conformes aux dispositions de l'art. 3 al. 4 LCR et aux exigences fédérales et cantonales en matière de modération du trafic, rejoignent ceux mentionnés dans la détermination de la commune.

3.2.3. Conformément à l'art. 107 al. 5 OSR, toute mesure restrictive de circulation doit respecter le principe de la proportionnalité. En l'espèce, la suppression du stationnement hors des places marquées est justifiée par les besoins de sécurité et d'organisation de la circulation précédemment exposés. La commune a par ailleurs pris des mesures compensatoires, notamment la création de 15 nouvelles places de stationnement dans le secteur, à proximité des immeubles des recourants. Ces places permettent de répondre aux besoins essentiels des résidents et visiteurs. De plus, outre la possibilité de charger et décharger des marchandises prévue par l'art. 19 al. 1 OCR, des autorisations de stationnement temporaire peuvent être obtenues conformément aux réglementations locales, ce qui atténue les inconvénients potentiels pour les recourants. A cet égard, il convient de se référer à la détermination de la commune. Enfin, les bâtiments des recourants, situés sur E. \_\_\_\_\_ et de N. \_\_\_\_\_, bénéficient de places de stationnement privées en nombre suffisant pour les copropriétaires et leurs visiteurs. Ces places sont conformes aux normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) en matière de capacité de stationnement.

3.2.4. Les arguments avancés par les recourants, concernant notamment les désagréments pour les résidents et visiteurs, ne permettent pas de démontrer un impact disproportionné de la mesure.

Conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral, les inconvénients liés à la recherche de places de stationnement ne sauraient prévaloir sur les intérêts supérieurs de sécurité publique et d'amélioration de la qualité de vie. Il est important de rappeler que les personnes à mobilité réduite ou ayant des besoins spécifiques de stationnement temporaire peuvent obtenir des autorisations adaptées auprès de la commune.

Les recourants n'invoquent aucun intérêt privé d'une importance telle qu'il justifierait de remettre en cause l'intérêt public. En effet, il n'existe aucun droit à disposer de places de stationnement sur le domaine public devant son domicile. Aucun régime privilégié n'est prévu pour les riverains, qui ne peuvent exiger de la collectivité publique la mise à disposition de places de parc. Même une tolérance de longue durée du stationnement ne crée pas de droit acquis et la suppression de places

de stationnement sur le domaine public ne constitue pas une atteinte au droit de propriété, tant que l'accès aux habitations pour charger et décharger des véhicules reste garanti.

Le Tribunal est conscient que la suppression de la possibilité de stationner devant son domicile peut être perçue comme un inconvénient, même s'il y a lieu de rappeler qu'en l'espèce les immeubles disposent de places privées, mais cela ne suffit en aucun cas pour justifier une intervention dans l'appréciation opérée par la commune.

En conclusion, la décision du SPC d'interdire le stationnement hors des cases marquées en zone 30 repose sur des motifs objectifs et un intérêt public prépondérant.

3.2.5. La mesure contestée apparaît finalement apte à atteindre les objectifs visés par la commune et respecte le principe de la proportionnalité au sens strict. Compte tenu de la large marge de manœuvre dont dispose la commune en matière de gestion du stationnement, le Tribunal ne peut donc que constater que la décision attaquée ne repose pas sur des faits erronés, ne poursuit pas des objectifs illégaux et ne conduit pas à des distinctions injustifiées. Elle ne se fonde pas non plus sur une pesée d'intérêts manifestement contraire aux droits fondamentaux, de sorte que le Tribunal ne peut pas substituer son appréciation à celle de la commune et lui imposer un autre concept de stationnement, même si celui-ci aurait pu, de l'avis des recourants, être élaboré.

4.

4.1. Au vu de l'ensemble des éléments exposés ci-dessus, force est de constater que l'autorité intimée est restée dans les limites de son pouvoir d'appréciation. Par conséquent, le recours doit être rejeté et la décision du SPC confirmée.

4.2. Les recourants, qui succombent, supportent solidairement les frais de la procédure en application de l'art. 131 CPJA. Ces frais sont fixés conformément aux art. 1 et 2 du tarif fribourgeois du 17 décembre 1991 des frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (Tarif JA, RSF 150.12). En l'espèce, il se justifie de fixer les frais à CHF 1'000.- et de les imputer sur l'avance de frais du même montant versée le 9 octobre 2024. Aucune indemnité de partie ne sera allouée (art. 137 al. 1 et 139 CPJA).

*(dispositif en page suivante)*

**la Cour arrête :**

- I. Le recours est rejeté.
- II. Des frais de procédure de CHF 1'000.- sont mis solidairement à la charge des recourants. Ils sont compensés par l'avance de frais du même montant déjà 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 17 décembre 2024/jfr

La Présidente

Le Greffier-rapporteur