



**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

602 2026 24

602 2026 25

Arrêt du 20 avril 2026

II^e Cour administrative

Composition

Président : Johannes Frölicher
Juges : Anne-Sophie Peyraud
Christian Pfammater
Greffier-rapporteur : Julien Delaye

Parties

A._____, **recourant**, représenté par Mes Jérôme Magnin et Chloé Vacher, avocats,

contre

**DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, DES
INFRASTRUCTURES, DE LA MOBILITÉ ET DE
L'ENVIRONNEMENT, autorité intimée**

Objet

Aménagement du territoire et constructions – Approbation d'un plan d'aménagement d'une route communale

Recours du 2 février 2026 contre les décisions du 18 décembre 2025

considérant en fait

A. La commune de B. _____ a mis à l'enquête publique, dans la Feuille officielle n° ccc, un projet d'aménagement de la route communale de D. _____, consistant en la sécurisation de la zone d'attente du passage pour piétons sis à l'emplacement du carrefour entre la route de D. _____ et la route de E. _____, notamment par un nouveau marquage au sol et la pose de trois potelets.

Le projet a suscité l'opposition de A. _____, propriétaire de l'art. fff du registre foncier (RF) de la commune, sur lequel se trouve une halle artisanale, sis en bordure de la route de D. _____ et à proximité immédiate du passage pour piétons concerné.

Une séance de conciliation s'est tenue le 27 septembre 2022 en présence de l'opposant et de représentants de la commune.

Le projet a été préavisé favorablement, avec ou sans conditions, par les services et entités consultés de l'État.

B. Par décision du 7 décembre 2022, la commune a rejeté l'opposition, considérant que la sécurisation du passage pour piétons répondait à un intérêt public prépondérant et qu'un accès latéral à la parcelle de l'opposant pouvait être limité, voire supprimé, dans l'intérêt de la sécurité routière. Le même jour, elle a adopté les plans litigieux.

Par recours du 19 janvier 2023, l'opposant a contesté cette décision auprès de la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME). La commune a déposé ses observations le 28 février 2023.

Dans ses observations du 28 février 2023, le Service de la mobilité (SMo) a rappelé que les accès aux routes publiques ou privées ne doivent ni gêner ni compromettre la sécurité de la circulation. Il a relevé qu'une vérification des girations des camions de livraison devait être effectuée et qu'en cas de difficultés d'accès, il appartenait à la commune de proposer une solution appropriée. Dans ses observations du 1^{er} mars 2023, le Service des ponts et chaussées (SPC) a, pour sa part, estimé qu'il n'était pas admissible que la zone d'approche d'un passage pour piétons soit utilisée comme accès véhiculaire et que la mesure projetée était nécessaire pour garantir la sécurité des piétons.

Par la suite, la procédure a informellement été laissée en suspens durant plusieurs années.

En 2025, l'ensemble des services et entités consultés a émis des préavis favorables, avec ou sans conditions. Sur cette base, le SPC a émis un préavis de synthèse favorable sous conditions le 19 novembre 2025.

C. Par décision du 18 décembre 2025, la DIME a approuvé les plans d'aménagement du réseau routier communal, sous réserve du respect des conditions et réserves figurant dans les différents préavis. Par décision séparée du même jour, elle a rejeté le recours formé le 19 janvier 2023 par l'opposant.

Elle a retenu, en substance, que l'intérêt public prépondérant lié à la sécurité des piétons l'emportait sur l'intérêt de l'intéressé. Le projet n'avait pas pour effet de supprimer tout accès à la parcelle du recourant, mais uniquement d'empêcher l'utilisation de la zone d'approche du passage pour piétons

comme accès véhiculaire. L'immeuble demeurait, au surplus, desservi par un accès depuis la route de D. _____, lequel assurait une desserte suffisante. Les difficultés invoquées par le recourant relevaient de considérations pratiques, qui ne sauraient primer sur l'intérêt public à la sécurité des piétons. Les manœuvres nécessaires pour les véhicules de livraison étaient au demeurant inhérentes à certaines situations en milieu urbain et ne constituaient pas, à elles seules, une atteinte illicite au droit d'accès. Enfin, les griefs relatifs à d'éventuels droits de servitude relevaient de la compétence des juridictions civiles.

D. Par actes du 2 février 2026 (602 2026 24 et 602 2026 25), l'opposant interjette deux recours contre ces deux décisions. Il conclut, sous suite de frais et dépens, à leur annulation et au refus de l'approbation des plans. Subsidiairement, il conclut au renvoi de la cause à l'autorité intimée pour nouvelle décision dans le sens des considérants.

À l'appui de ses recours, le recourant reproche d'abord à la DIME de s'être limitée à constater l'existence d'un accès résiduel à la route de D. _____, sans examiner concrètement sa praticabilité pour les véhicules utilitaires et les camions de livraison. Selon lui, la pose des potelets litigieux contraint les usagers à effectuer des manœuvres sur la chaussée, notamment des marches arrière, ce qui engendre des risques accrus pour la sécurité routière. Il rappelle que la présence temporaire de potelets, par le passé, avait déjà conduit à des situations dangereuses et à des accidents constatés notamment par la Préfecture. Il reproche ainsi à la DIME de ne pas avoir procédé aux vérifications requises, en particulier s'agissant des girations des camions.

Le recourant se plaint encore de la violation de son droit d'accès. Il expose être au bénéfice d'une servitude de passage à pied et pour tout véhicule grevant une parcelle communale. Il soutient que l'autorité intimée ne pouvait se limiter à renvoyer les griefs y relatifs au droit privé, mais devait examiner, à tout le moins *prima facie*, si cet accès demeurait suffisant tant sur le plan juridique que factuel. Il en déduit que la pesée des intérêts opérée par l'autorité intimée est lacunaire et conteste en particulier la nécessité et la proportionnalité de la mesure, relevant que les autorités ont laissé s'écouler plusieurs années avant d'agir, ce qui relativiserait l'urgence invoquée.

E. Le 9 février 2026, le Juge délégué à l'instruction a ordonné la jonction des deux causes.

Par détermination du 13 mars 2026, la DIME conclut au rejet des recours. Elle expose, en substance, que la question de la praticabilité de l'accès à la parcelle du recourant a été examinée dans le cadre de l'instruction, en particulier par le SPC, sur la base de la norme VSS 40 050 "Accès riverains". Sur la base des indications qu'a confirmées le SMO, la route concernée est classée comme route collectrice de quartier et la parcelle dispose d'un nombre de places de stationnement allant jusqu'à 15. Selon la norme précitée, cette configuration correspond à un accès de type A à B. La DIME relève que, selon l'analyse technique du SPC, l'accès existant satisfait aux exigences applicables, y compris celles correspondant au type B, lesquelles constituent les valeurs maximales pour ce type de configuration. Les normes VSS étant dimensionnées pour des véhicules standards, il n'est pas requis que tous les véhicules, en particulier les camions de livraison, puissent effectuer leurs manœuvres exclusivement en marche avant. L'accès doit être suffisant pour l'usage normal de la parcelle, ce qui est le cas en l'espèce. Elle ajoute que les éventuelles difficultés liées aux manœuvres de véhicules plus volumineux relèvent en premier lieu de l'organisation interne de la parcelle, notamment de la disposition des places de stationnement et de la gestion des flux de circulation sur le fonds, lesquelles incombent au propriétaire. Enfin, la DIME rappelle que le nombre d'accès motorisés à une infrastructure de mobilité doit être limité au strict minimum.

Le 16 mars 2026, la commune conclut au rejet du recours. Elle fait valoir, en substance, que le recourant invoque des faits antérieurs à la procédure d'approbation des plans, lesquels ne seraient pas pertinents dans le cadre du présent litige. Elle relève à cet égard les nombreuses démarches entreprises par celui-ci à son encontre ainsi qu'à l'encontre de membres du Conseil communal dans des procédures distinctes. Sur le fond, la commune expose que les mesures litigieuses visent à renforcer la sécurité de l'arrêt de bus sis sur la route de D. _____, ainsi que celle des piétons et des usagers des transports publics.

Le 30 mars 2026, le recourant se détermine spontanément. Il conteste, en substance, l'appréciation de la DIME fondée sur la norme VSS 40 050, qu'il estime inadaptée au cas d'espèce. Selon lui, cette norme concerne principalement des accès de faible intensité destinés à des véhicules légers et prévoit, pour les accès impliquant des véhicules utilitaires ou des poids lourds, le recours à d'autres normes spécifiques. Or, la parcelle litigieuse est affectée à une halle artisanale impliquant des livraisons régulières et l'utilisation de véhicules utilitaires, ce qui nécessiterait une analyse concrète des conditions d'accès, notamment des rayons de giration, des manœuvres nécessaires et des interactions avec le trafic. S'agissant des déterminations de la commune, le recourant conteste le caractère prétendument non pertinent des faits antérieurs à la procédure. Il soutient que ceux-ci permettent d'établir la configuration initiale de l'accès ainsi que l'affectation autorisée à la parcelle, éléments déterminants pour apprécier le caractère suffisant de l'accès.

À la suite de la consultation du dossier au siège du Tribunal, le recourant s'est encore spontanément déterminé le 7 avril 2026. Il fait valoir, en substance, qu'il ressort du dossier que, dans son préavis du 28 février 2023, le SMO avait expressément requis une analyse des girations, en particulier pour les véhicules utilitaires et les camions de livraison, compte tenu de l'affectation artisanale de la parcelle. Or, dans son préavis ultérieur du 11 novembre 2025, ce même service a rendu un préavis favorable sans formuler de remarque sur cette question, pourtant déterminante pour apprécier la suffisance de l'accès. Le recourant soutient qu'un tel revirement, non motivé, affaiblit la valeur probante de ce préavis et qu'il appartenait à l'autorité intimée de procéder à une instruction complémentaire avant de statuer. Il relève en outre que le SPC avait indiqué que le passage pour piétons devait être déplacé afin d'être aménagé perpendiculairement à la chaussée, conformément aux normes applicables, notamment en matière d'accessibilité. Selon lui, le projet approuvé ne reprend que partiellement ces exigences, sans que les raisons de cette solution ne soient exposées. Enfin, le recourant fait valoir que l'existence de variantes permettant d'améliorer la sécurité des piétons tout en maintenant un accès fonctionnel à la parcelle, n'a fait l'objet d'aucun examen concret.

Enfin, par courrier du 15 avril 2026, le recourant a indiqué qu'il déposerait une requête de conciliation auprès du Tribunal de l'arrondissement de la Sarine, portant sur l'assiette des servitudes de passage. Il a en conséquence requis que la Cour sursoie à statuer jusqu'au dépôt de cette requête.

F. 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.

Déposés dans le délai et les formes prescrits par le propriétaire d'une parcelle directement voisine du projet d'aménagement de la route communale, les recours sont recevables en vertu des art. 79 ss et 114 al. 1 let. a du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1), ainsi que de l'art. 88 al. 3 de la loi fribourgeoise du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATEC; RSF 710.1). L'avance de frais ayant en outre été versée en temps utile, le Tribunal cantonal peut entrer en matière sur les mérites des recours.

2.

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). Aucune question d'opportunité ne se pose en l'espèce.

3.

L'ancienne loi fribourgeoise du 15 décembre 1967 sur les routes (aLR; RSF 741.1) est désormais abrogée et a été remplacée au 1^{er} janvier 2023 par la loi cantonale du 5 novembre 2021 sur la mobilité (LMob; RS 780.1). En revanche, les demandes d'approbation des plans mises à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi, comme en l'espèce, sont traitées selon l'ancien droit (art. 209 LMob).

3.1. Selon l'art. 36a LR, la construction et la reconstruction d'une route cantonale ou communale doivent faire l'objet d'un plan du projet définitif qui comprend, entre autres éléments, le plan des emprises (al. 1). Le plan du projet définitif contient les indications nécessaires sur le genre, les dimensions et l'emplacement de l'ouvrage et de ses installations annexes, sur les mesures de sécurité qui en découlent ainsi que sur les détails de nature technique (al. 2).

L'approbation, la modification et l'abandon des plans des limites de construction et des plans du projet définitif sont régis par l'application analogique des art. 83 à 89 LATEC s'il s'agit de routes communales ou d'objets édilitaires sur routes cantonales (art. 37 let. b aLR), comme en l'espèce.

Les art. 83 ss LATEC règlent la procédure régissant l'approbation des plans d'affectation des zones, des plans d'aménagement de détail et de leur réglementation. Ces plans doivent être mis à l'enquête publique, sont sujets à opposition (art. 83 et 84), sont adoptés par le conseil communal (art. 85), et sont soumis pour approbation à la DIME (art. 86), qui statue aussi sur les recours contre les décisions communales sur opposition (art. 88).

Ainsi, en matière de construction de routes, cette procédure remplace celle du permis de construire selon les art. 135 ss LATEC. En effet, l'art. 135 al. 3 LATEC prévoit que ne sont pas soumises à l'obligation de permis les constructions et installations concernant notamment les routes et les améliorations foncières approuvées conformément à la législation spéciale à la suite d'une procédure d'enquête et d'opposition.

3.2. Comme dans le cadre de l'instruction d'une demande de permis de construire toutefois, les dossiers d'approbation de plans sont soumis aux différents services de l'Etat. Les avis de ces services spécialisés constituent des rapports officiels au sens de l'art. 46 al. 1 let. b CPJA. Le rapport officiel est un document écrit ou une déclaration orale d'une autorité ou de l'administration qui possède des connaissances spécifiques en raison de son activité à l'attention d'une autre autorité à propos de faits et circonstances précis. Il se distingue d'un rapport d'experts en ce sens qu'il est un acte de souveraineté administrative. Lorsqu'il présente des résultats concluants, pleine force probante peut lui être reconnue. Il peut alors remplacer une expertise, dans la mesure toutefois où il n'existe pas d'indices concrets et sérieux qui en diminuent la valeur probante (cf. ATF 132 II 257 consid. 4; arrêts TF 1C_338/2010 du 23 mai 2013 consid. 5; TC FR 602 2020 49 du 25 août 2020 consid. 2.2).

4.

4.1. L'art. 86 aLR prévoit que, dans l'intérêt de la route ou de la sécurité routière, l'accès latéral à une voie publique peut être interdit, limité ou modifié sans que personne ne puisse s'y opposer (al. 1). Lorsqu'un bordier se voit privé de l'accès à une route publique par la suppression, le changement de niveau ou le déplacement de celle-ci, ou par la suppression de l'accès latéral existant, la perte de l'avantage de fait qui en résulte ne donne pas droit à indemnisation. Le propriétaire de la route est toutefois tenu de rétablir, dans une mesure raisonnable et à ses frais, un accès suffisant (al. 2).

L'art. 123 aLR dispose notamment que les accès doivent être construits et aménagés selon les exigences de la technique et les instructions de l'autorité de surveillance de la route et de la circulation, de telle sorte que leur emplacement et leur utilisation ne constituent ni un danger ni une entrave à la circulation publique.

L'art. 61 al. 1 du règlement fribourgeois du 1^{er} décembre 2009 d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATEC; RSF 710.11) prescrit que l'accès aux routes publiques ou privées ne doit pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation. Les rampes d'accès doivent être conformes notamment aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS) qui constituent des règles techniques reflétant l'expression de la science et de l'expérience des professionnels.

4.2. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier que le projet litigieux consiste, outre en un nouveau marquage au sol, en la pose de trois potelets à proximité immédiate du passage pour piétons sis sur la route de D. _____, au niveau du carrefour avec la route de E. _____ (cf. emplacement des nouveaux potelets en rouge dans l'image ci-dessous).

(image supprimée)

Il ressort également des déclarations du recourant que, à l'heure actuelle, les véhicules utilitaires accèdent à sa parcelle en quittant la voie publique au niveau du passage pour piétons ou un peu avant celui-ci, obliquent au niveau de la zone d'approche/d'attente du passage pour piétons, franchissent le trottoir à l'endroit où la chaussée est abaissée, afin de se parquer directement en marche avant. Les flèches en rouge sur les photographies ci-dessous illustrent approximativement ce mouvement des véhicules.

(images supprimées)

Dans ces conditions, il n'est pas contesté que la pose de trois potelets ne permettra plus la manœuvre que les véhicules effectuent actuellement pour accéder au parking de la halle artisanale du recourant (cf. emplacement approximatif des potelets en violet sur l'image ci-dessus).

4.3. Dans sa décision du 7 décembre 2022, la commune rappelle que la parcelle du recourant dispose d'un accès direct à la route de D._____, antérieur à la construction de l'arrêt de bus, situé entre le garage G._____ et la halle du recourant (cf. en rouge sur la photographie ci-dessous).

(image supprimée)

Elle souligne que ce n'est qu'à la suite de l'abaissement du trottoir au niveau du passage pour piétons que les véhicules en provenance de l'art. fff RF ont commencé à utiliser cette zone pour accéder à la halle ou en sortir. Selon la commune, l'accès direct à la route de D._____ serait rendu difficile, voire impraticable, en raison du stationnement de véhicules sur le côté de la halle (cf. les véhicules stationnés le long de l'accès sur la photographie ci-dessus). Il a en outre été relevé, lors de la séance de conciliation, que des accidents se seraient produits sur la parcelle en lien avec les manœuvres effectuées. La commune considère toutefois que ces difficultés relèvent de l'organisation interne du fonds, laquelle incombe au propriétaire. Elle estime que la pose des potelets litigieux ne péjore pas la situation de la parcelle, mais vise au contraire à supprimer une situation dangereuse pour les piétons, à savoir le fait que les véhicules accèdent à la parcelle en obliquant au niveau de la zone d'approche/d'attente du passage pour piétons et franchissent le trottoir à l'endroit où la chaussée est abaissée.

Dans sa décision d'approbation et sur recours, la DIME a considéré que l'intérêt public lié à la sécurité des piétons était prépondérant et l'emportait sur celui de l'intéressé. Elle a retenu que le projet n'avait pas pour effet de supprimer tout accès à la parcelle du recourant, mais uniquement d'empêcher l'utilisation de la zone d'approche du passage pour piétons comme accès véhiculaire. L'immeuble demeurerait au surplus desservi par un accès depuis la route de D._____, lequel assurait une desserte suffisante. Elle a en outre estimé que les difficultés invoquées par le recourant relevaient de considérations pratiques, qui ne sauraient primer sur l'intérêt public à la sécurité des piétons. Les manœuvres nécessaires pour les véhicules de livraison seraient au demeurant inhérentes à certaines situations en milieu urbain et ne constitueraient pas, à elles seules, une atteinte illicite au droit d'accès.

4.4. Dans ces circonstances, rien n'indique que le projet litigieux s'écarte des prescriptions légales et des principes découlant du droit supérieur en matière d'aménagement des accès aux routes communales, en particulier sous l'angle de la sécurité des usagers de la route et des piétons.

Il convient à cet égard de rappeler que, selon le guide "Diagnostic et aménagement piétons – Manuel de planification des mesures" de l'Office fédéral des routes (OFROU, 2019, disponible sur www.astra.admin.ch > Thèmes > Mobilité douce > Mobilité piétonne > Documentation sur la mobilité piétonne, consulté le 20 avril 2026), les espaces piétons et la chaussée doivent en règle générale être clairement délimités, notamment au moyen de bordures ou de bandes de séparation. Les bordures, généralement d'une hauteur d'au moins 3 cm, permettent non seulement de matérialiser visuellement la séparation entre les espaces, mais également d'offrir un repère tactile, notamment pour les personnes malvoyantes. Des bordures basses (3 à 4 cm) peuvent être aménagées afin d'assurer une transition plus douce, en particulier aux abords des traversées piétonnes, tout en conservant une délimitation perceptible. Le guide précise en outre que les rampes d'accès

aménagées au niveau des passages pour piétons doivent être conçues pour les besoins spécifiques de ces derniers, notamment pour permettre le franchissement par des personnes à mobilité réduite, des cyclistes ou des usagers de déambulateurs. Ces abaissements ponctuels du trottoir, d'une largeur généralement comprise entre 0.8 et 1 m, visent à faciliter la traversée piétonne et ne sont pas destinés à permettre le franchissement du trottoir par des véhicules motorisés. S'agissant des potelets, le guide indique qu'ils peuvent être utilisés de manière ciblée pour empêcher le passage ou le stationnement de véhicules sur des surfaces destinées aux piétons, en particulier lorsque d'autres mesures ne suffisent pas. Leur implantation doit toutefois être réfléchie et cohérente du point de vue urbanistique. Ils constituent ainsi un moyen adéquat pour empêcher des usages indésirables de l'espace piéton.

Ces principes trouvent un fondement direct dans le droit fédéral de la circulation routière. Selon l'art. 43 al. 1 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), les véhicules automobiles et les cycles n'emprunteront pas les chemins qui ne se prêtent pas ou ne sont manifestement pas destinés à leur circulation, par exemple les chemins réservés aux piétons ou au tourisme pédestre. L'al. 2 précise d'ailleurs expressément que le trottoir est réservé aux piétons. Cette disposition exprime un principe fondamental de séparation des flux, visant à protéger les usagers les plus vulnérables.

Or, en l'espèce, il ressort du dossier que les véhicules utilitaires accèdent à la parcelle du recourant en empruntant la zone du passage pour piétons, puis en franchissant le trottoir à l'endroit où celui-ci est abaissé. Un tel comportement revient à utiliser un aménagement destiné exclusivement aux piétons comme accès véhiculaire. Il est dès lors manifestement contraire à l'art. 43 LCR, en ce qu'il implique l'usage du trottoir et d'un passage pour piétons à des fins étrangères à leur destination. Cette appréciation est au demeurant corroborée par le guide précité, qui précise expressément que les abaissements ponctuels du trottoir ne sauraient servir à son franchissement par des véhicules motorisés.

Une telle façon de faire engendre en outre des conflits directs entre véhicules et piétons au droit d'un espace précisément conçu pour sécuriser la traversée de ces derniers. Il en résulte un risque accru d'accidents, en particulier en raison de la réduction de la visibilité et des manœuvres effectuées par les véhicules dans une zone à forte sensibilité.

Dans ces conditions, cette pratique ne saurait être qualifiée d'accès au sens technique et juridique (art. 19 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire, LAT; RS 700), ni constituer un accès latéral protégé au sens de l'art. 86 aLR. Elle ne bénéficie dès lors d'aucune garantie quant à son maintien. Au contraire, il appartenait aux autorités de mettre un terme une fois pour toutes à une utilisation de l'espace public contraire aux règles de la circulation routière et dangereuse pour les piétons.

La pose des potelets apparaît ainsi comme une mesure appropriée et nécessaire pour faire respecter l'affectation des espaces publics, en particulier l'interdiction découlant de l'art. 43 LCR, et pour garantir la sécurité des piétons. Elle permet de rétablir une séparation claire entre les flux de circulation et de prévenir la poursuite d'une pratique manifestement illicite.

Partant, l'appréciation de l'autorité intimée, fondée notamment sur les préavis favorables des services spécialisés, ne prête pas le flanc à la critique.

5.

Dans ce contexte, les arguments soulevés par le recourant ne sont pas de nature à modifier cette conclusion.

5.1. Le recourant soutient en premier lieu que sa parcelle ne disposerait pas d'un accès suffisant, en particulier depuis la route de E. _____, notamment depuis la réalisation d'un arrêt de bus. Il invoque également l'existence d'une servitude d'accès et conteste, dans ce contexte, certains aménagements réalisés par la commune à l'endroit de cet arrêt de bus.

Certes, aucun accès direct n'est possible depuis la route de E. _____ en raison de la présence de l'arrêt de bus. Ces griefs sont toutefois dénués de portée propre dans le cadre du présent litige, dès lors qu'un accès suffisant à la parcelle demeure garanti depuis la route de D. _____, conformément aux exigences des art. 86 aLR et 19 LAT.

En effet, il ressort du dossier que la parcelle du recourant dispose d'un accès direct à la route de D. _____, situé entre le garage G. _____ et la halle litigieuse, tel que relevé par les autorités précédentes. Cet accès est clairement identifiable comme accès véhiculaire, ne traverse aucun trottoir et débouche directement sur la chaussée.

L'appréciation des autorités précédentes relative à cet accès repose en outre sur les normes techniques applicables, en particulier la norme VSS 40 050 "Accès riverains". Sur la base des indications du SMO, la route concernée est classée comme route collectrice de quartier et la parcelle dispose d'un nombre de places de stationnement allant jusqu'à 15. Cette configuration correspond à un accès de type A à B au sens de la norme précitée.

Il ressort de l'analyse technique que l'accès existant satisfait aux exigences applicables, y compris celles correspondant au type B, lesquelles constituent les valeurs maximales pour ce type de configuration. Selon ces standards, plusieurs éléments doivent être pris en considération.

En premier lieu, l'exigence d'une entrée et d'une sortie exclusivement en marche avant n'est pas impérative pour un accès de type A et n'est renforcée que pour des catégories supérieures. Pour un accès de type B, des manœuvres incluant la marche arrière demeurent admissibles. En deuxième lieu, la possibilité de croisement dans la zone de débouché n'est pas systématiquement requise pour ce type d'accès, contrairement aux accès de type C, ce qui traduit une certaine tolérance aux contraintes fonctionnelles. En troisième lieu, la largeur indicative de l'accès – de l'ordre de 5.00 m pour un trafic bidirectionnel et de 3.00 m pour un sens unique – ainsi que le rayon minimal de raccordement d'environ 5.00 m permettent l'utilisation du débouché en question par des véhicules standards sans exiger des conditions optimales pour des véhicules lourds. Enfin, les exigences relatives à la pente, à la rupture de pente et aux conditions de visibilité confirment que les normes applicables admettent certaines limitations inhérentes aux configurations urbaines.

Il découle de ces éléments que les normes VSS ne garantissent pas un accès optimal pour tous les types de véhicules, en particulier les véhicules lourds ou les modes d'exploitation spécifiques, mais uniquement un accès suffisant pour un usage usuel du bien-fonds, ce qui est garanti en l'espèce

Dans ce contexte, le fait que certains véhicules utilitaires ne puissent pas entrer et sortir exclusivement en marche avant, ou doivent effectuer des manœuvres plus complexes, ne permet pas, à lui seul, de conclure à l'insuffisance de l'accès au sens du droit public. Le recourant ne saurait ainsi reprocher à l'autorité intimée de ne pas avoir procédé à une analyse plus détaillée des girations

des véhicules utilitaires et des camions de livraison, celles-ci relevant, comme considéré, en premier lieu à l'organisation interne de la parcelle, les normes VSS précités n'exigeant notamment pas que toutes les manœuvres puissent être effectuées exclusivement en marche avant.

Partant, au regard des critères objectifs issus de la norme VSS 40 050, l'accès direct existant à la route de D. _____, situé entre le garage G. _____ et la halle litigieuse, peut être considéré comme conforme aux exigences applicables à un accès de type A à B, ce qui confirme l'appréciation des autorités précédentes. Comme déjà exposé, la norme VSS 40 050 constitue une référence technique pertinente pour apprécier la suffisance d'un accès riverain au sens du droit public, indépendamment de l'affectation de la zone. Elle prévoit des catégories différenciées, notamment les types A à C, permettant de tenir compte de la nature de la voie et de l'intensité d'utilisation de l'accès. En l'espèce, la classification de l'accès entre les types A et B tient précisément compte des caractéristiques de la route et du nombre de places de stationnement, de sorte qu'elle n'apparaît pas inadaptée. Au surplus, comme déjà relevé, ces normes n'exigent pas que l'accès soit dimensionné pour permettre des manœuvres optimales pour tous les types de véhicules, mais uniquement qu'il soit suffisant pour un usage usuel du bien-fonds. Le recourant ne saurait ainsi remettre en cause la pertinence de l'appréciation fondée sur la norme VSS 40 050, qu'il estime inadaptée au cas d'espèce dès lors que sa parcelle est affectée à une activité artisanale. Enfin, à l'avenir, si des difficultés d'accès devait survenir, d'autres mesures pourraient toujours être ordonnées *a posteriori*. De telles difficultés, purement hypothétiques, ne sauraient toutefois faire obstacle au projet, en particulier dès lors qu'il s'agit d'empêcher une pratique qui met hautement en danger les piétons et ne respecte pas la législation sur la circulation routière.

5.2. S'agissant du principe de proportionnalité, la mesure litigieuse est, comme considéré, apte et nécessaire à atteindre le but poursuivi, soit la sécurisation du passage pour piétons et le respect des règles de la circulation routière imposant une séparation claire entre les flux piétons et le trafic motorisé (cf. *supra* consid. 4.4).

Elle est en outre proportionnée au sens étroit. On ne discerne en effet aucun intérêt privé du recourant susceptible de l'emporter sur l'intérêt public prépondérant lié à la sécurité des piétons, en particulier au droit d'un passage pour piétons, espace par définition sensible et nécessitant une protection accrue.

Le fait que l'accès à la parcelle depuis la route de D. _____ puisse impliquer des manœuvres supplémentaires n'y change rien. Comme déjà relevé, les éventuelles difficultés liées aux manœuvres de véhicules plus volumineux relèvent en premier lieu de l'aménagement du fonds, en particulier de la disposition des places de stationnement et de l'organisation des flux de circulation sur la parcelle. Le fait que certains véhicules utilitaires, notamment les camions de livraison, doivent effectuer des manœuvres plus complexes, en particulier en marche arrière, et que des accidents aient pu survenir dans ce contexte, ne saurait, à lui seul, remettre en cause la proportionnalité de la mesure litigieuse. Au demeurant, il ressort du dossier que cet accès existait déjà avant l'abaissement du trottoir au niveau du passage pour piétons et permettait alors la desserte de la parcelle. Cela confirme que les difficultés invoquées ne résultent pas de la mesure litigieuse, mais bien de l'évolution de l'utilisation de la parcelle et de son aménagement interne.

Il appartient ainsi au propriétaire de veiller à un agencement de sa parcelle permettant un usage fonctionnel de l'accès. Au surplus, le fait que le recourant tolère des modalités de stationnement susceptibles d'en compliquer l'utilisation ne saurait être imputé à la mesure litigieuse.

Dans ce contexte, les difficultés invoquées relèvent de considérations pratiques et, le cas échéant, de rapports de droit privé entre le propriétaire et ses locataires, qui ne sont pas déterminants dans la présente procédure. L'intérêt privé du recourant à éviter certaines manœuvres plus compliquées ne saurait, dans ces conditions, primer l'intérêt public prépondérant à la sécurité routière. Pour ces motifs, la question de l'existence et de l'étendue d'éventuelles servitudes d'accès peut rester indécise et il ne se justifie aucunement d'attendre l'issue d'une procédure civile en ce sens.

Partant, la mesure litigieuse, consistant en la pose de trois potelets destinés à sécuriser la zone d'attente du passage pour piétons, respecte le principe de proportionnalité.

5.3. Le recourant reproche enfin à l'autorité intimée de ne pas avoir suffisamment examiné d'autres variantes.

Selon l'art. 2 al. 1 let. b de l'ordonnance du 28 juin 2002 sur l'aménagement du territoire (OAT; 700.1), les autorités doivent examiner, compte tenu du développement spatial souhaité, quelles possibilités et variantes entrent en ligne de compte. Le droit fédéral n'impose toutefois pas, de manière générale, l'élaboration systématique de projets alternatifs, ni un examen des variantes aussi détaillé que celui du projet retenu (cf. ATF 137 II 266 consid. 4; arrêts TF 1C_97/2017 du 19 septembre 2018 consid. 5.1; 1C_109/2010 du 8 septembre 2010 consid. 4.2). L'étendue de cet examen dépend notamment de l'intensité de l'atteinte portée aux intérêts en présence et des contraintes légales applicables.

Lors de la planification d'installations publiques, les autorités disposent d'une marge d'appréciation importante. Il n'est en particulier pas nécessaire d'examiner de manière approfondie des variantes qui apparaissent d'emblée inappropriées ou disproportionnées, notamment en raison des coûts ou des inconvénients qu'elles impliquent (cf. ATF 117 Ib 425 consid. 9d; arrêt TF 1C_387/2021 du 20 février 2023 consid. 3.2.3).

En l'espèce, le but poursuivi par le projet est d'empêcher une pratique illicite consistant à emprunter le passage pour piétons et le trottoir abaissé pour accéder à la parcelle du recourant, pratique qui compromet la sécurité des piétons (cf. *supra* consid. 4.4). Or, la mesure retenue, soit la pose de potelets, permet précisément d'atteindre cet objectif de manière ciblée, en empêchant physiquement le franchissement du trottoir à cet endroit, tout en limitant les interventions sur l'infrastructure existante. Les variantes évoquées par le recourant impliqueraient en revanche une modification substantielle de l'aménagement existant, notamment par le déplacement du passage pour piétons, l'adaptation du trottoir ou la création d'un nouvel accès à sa parcelle. De telles mesures supposeraient des travaux d'une ampleur nettement supérieure, avec des coûts et des impacts accrus sur l'espace public. En outre, ces variantes ne permettraient pas nécessairement d'atteindre le but visé de manière plus satisfaisante. Elles impliqueraient en effet, à un endroit ou à un autre, le franchissement du trottoir par des véhicules, ce qui demeure contraire au principe de séparation des flux entre piétons et trafic motorisé et ne garantit pas la sécurité des piétons. Enfin, comme déjà relevé, la parcelle du recourant dispose d'un accès suffisant au sens du droit applicable. Dans ces conditions, il n'y avait pas lieu d'envisager des mesures lourdes visant à créer ou adapter un nouvel accès.

Une telle conclusion confirme ainsi que la variante retenue apparaît comme la seule mesure apte, nécessaire et proportionnée pour atteindre le but poursuivi. L'autorité intimée n'a dès lors pas violé le droit en n'examinant pas plus avant les variantes proposées par le recourant.

6.

Au vu de ce qui précède, les griefs soulevés par le recourant se révèlent manifestement mal fondés et doivent être intégralement rejetés. Dans ces conditions, on ne voit pas que des mesures d'instruction complémentaires seraient susceptibles de modifier l'issue du litige. Il se justifie dès lors, par appréciation anticipée des preuves, de rejeter les réquisitions en ce sens.

Les recours (602 2026 24 et 602 2026 25) doivent ainsi être rejetés.

7.

Les frais de procédure sont mis à la charge du recourant qui succombe (art. 131 CPJA). Ils sont fixés à CHF 2'500.-, 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). Ils sont compensés avec l'avance de frais du même montant versée le 12 février 2026.

Il n'y a pas lieu d'allouer d'indemnité de partie (art. 137 CPJA *a contrario*).

la Cour arrête :

- I. Les recours (602 2026 24 et 602 2026 25) sont rejetés.
- II. Les frais de procédure, fixés à CHF 2'500.-, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés avec l'avance de frais versée.
- III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie.
- IV. 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 20 avril 2026/jud

Le Président

Le Greffier-rapporteur