

BGer 1C_320/2012 vom 16. Mai 2013

Bundesgericht, 2013-05-16, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_320_2012

FR: TF 1C_320/2012 du 16 mai 2013

IT: TF 1C_320/2012 del 16 maggio 2013

Erwägungen

E. 1.1

La loi attaquée constitue un acte normatif cantonal et ne peut faire l'objet d'aucun recours dans le canton de Genève. Elle est par conséquent directement attaquable par un recours en matière de droit public (art. 82 let. b et 87 al. 1 LTF), qui a par ailleurs été formé dans les formes requises (art. 42 LTF) et en temps utile (art. 101 LTF).

E. 1.2

En vertu de l' art. 89 al. 1 LTF , peut former un recours en matière de droit public quiconque est particulièrement atteint par l'acte normatif attaqué (let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification (let. c). Lorsque le recours est dirigé, comme en l'espèce, contre un acte normatif cantonal, la qualité pour recourir appartient à toute personne dont les intérêts sont effectivement touchés par l'acte attaqué ou pourront l'être un jour; une simple atteinte virtuelle suffit, à condition toutefois qu'il existe un minimum de vraisemblance que le recourant puisse un jour se voir appliquer les dispositions contestées (ATF 136 I 17 consid. 2.1 p. 21; 135 II 243 consid. 1.2 p. 246 s. et les arrêts cités). Quant à l'intérêt digne de protection, il n'est pas nécessaire qu'il soit de nature juridique, un intérêt de fait étant suffisant (ATF 133 I 286 consid. 2.2 p. 290).

E. 1.2.1

Une association jouissant de la personnalité juridique est habilitée à recourir soit lorsqu'elle est touchée dans ses intérêts dignes de protection, soit lorsqu'elle sauvegarde les intérêts de ses membres. Dans le second cas, il faut que la défense de l'intérêt de ses membres figure parmi ses buts statutaires et que la majorité de ceux-ci, ou du moins une grande partie, soit personnellement touchée par l'acte attaqué (ATF 137 II 40 consid. 2.6.4 p. 46 s.; 131 I 198 consid. 2.1 p. 200; 130 I 26 consid. 1.2.1 p. 30).

En l'occurrence, l'ATE indique qu'elle a notamment pour objectif de favoriser une politique des transports plus respectueuse de l'homme et de son environnement et qu'elle compte de nombreux membres domiciliés dans le centre de la ville de Genève ou de Carouge. La défense des intérêts de ses membres ne figure toutefois ni dans les statuts de l'association centrale, ni dans ceux de la section genevoise. L'ATE n'allègue pas non plus être atteinte dans ses intérêts dignes de protection. La question de sa qualité pour agir peut toutefois rester indécise puisque celle-ci doit être reconnue aux deux autres recourants.

E. 1.2.2

C. _____ est domicilié dans l'agglomération genevoise, à l'adresse xxx, qui se trouve dans le périmètre de compensation obligatoire visé par l'art. 7B LaLCR. B. _____ habite également en ville de Genève mais en dehors du périmètre de compensation obligatoire. Quoi qu'il en soit, les deux recourants sont domiciliés dans le canton de Genève, sur le

territoire duquel la LaLCR trouve application. Ils sont dès lors susceptibles d'être touchés par les effets de la réglementation attaquée. Partant, ils ont qualité pour recourir.

E. 2

Les recourants considèrent que les art. 7 al. 4 et 7B LaLCR sont contraires au droit fédéral, puisque l'application du principe de compensation aura pour effet d'empêcher, ou au minimum d'entraver de manière importante la mise en oeuvre des mesures nécessaires à la lutte contre les immissions excessives. Ils font valoir que, selon la version révisée en 2008 du plan de mesures OPair cantonal, la qualité de l'air dans le canton de Genève n'est toujours pas satisfaisante, puisque les valeurs limites pour le dioxyde d'azote, les PM10 et l'ozone ne sont pas respectées dans le centre de l'agglomération; les améliorations escomptées en 2002 et 2003 ne se sont pas produites, de sorte que des "mesures draconiennes" sont nécessaires, notamment dans le domaine-clé du trafic. Or, les dispositions légales litigieuses sont incompatibles avec certaines actions décrites par le plan des mesures OPair. En imposant strictement le maintien, à l'unité près, du nombre de places de parking existant en 2011 dans le centre de l'agglomération, elles empêcheraient l'autorité de prendre certaines des mesures prévues pour réduire les pollutions atmosphériques et sonores: les actions impliquant une limitation ou une réduction des places de parcage dans le centre urbain ne pourront pas être mises en oeuvre par les autorités compétentes. En posant des exigences strictes de simultanéité et de proximité (remplacement dans un rayon de 500 m, respectivement 750 m), le Grand Conseil aurait par ailleurs supprimé presque toute marge de manoeuvre pour les administrations, qui ne pourront pas moduler l'offre quantitative de stationnement.

E. 2.1

La loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) a pour fondement constitutionnel actuel l'art. 74 Cst. L'art. 74 al. 3 Cst. précise que l'exécution des dispositions fédérales incombe aux cantons, sauf disposition contraire de la loi. L'art. 11 LPE pose le principe de la limitation, à titre préventif, des émissions, telles que les pollutions atmosphériques et le bruit (al. 1 et 2). Les émissions sont limitées plus sévèrement s'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodes (al. 3). Les émissions sont notamment restreintes par la fixation de valeurs limites, ainsi que des prescriptions en matière de trafic ou d'exploitation (art. 12 al. 1 let. a et c LPE). L'art. 44a LPE prévoit l'adoption de plans de mesures relatifs aux pollutions atmosphériques lorsque plusieurs sources de pollution entraînent des atteintes nuisibles ou incommodes.

L'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1) régit notamment la limitation préventive des émissions, la charge polluante admissible de l'air et la procédure à suivre lorsque les immissions sont excessives (art. 1 al. 2 let. a, c et d). Les émissions dues aux véhicules et aux infrastructures destinées aux transports font l'objet des art. 17 à 19 OPair. Les art. 16 et 17 prévoient la limitation des émissions à titre préventif, et l'art. 19 renvoie aux art. 31 à 34 en cas d'immissions excessives. Le plan de mesures, de la compétence des cantons (art. 35 OPair), indique notamment les mesures propres à réduire les émissions excessives ou à y remédier, l'efficacité de ces mesures, les bases légales, les délais et les autorités compétentes. S'agissant des installations destinées aux transports, les mesures touchent la construction ou l'exploitation de ces infrastructures ou visent à canaliser ou à restreindre le trafic (art. 32 al. 2 let. b OPair). Les cantons en

contrôlent l'efficacité et les adaptent en cas de besoin (art. 33 OPair).

E. 2.2

Le canton de Genève a adopté un plan de mesures OPair 2003-2010 qui a été révisé en juin 2008. La ville de Genève est donc un territoire soumis à un plan de mesures. La réduction du trafic individuel motorisé au centre-ville constitue l'un des objectifs de la lutte contre la pollution atmosphérique à Genève. Le plan de mesures OPair identifie la gestion du stationnement comme l'un des quatre instruments à développer de manière complémentaire avec les trois autres instruments pour atteindre cet objectif de réduction. La fiche 2.3 du plan de mesures qui concerne la gestion du stationnement vise à faciliter le stationnement des résidents dans les quartiers d'habitation en dissuadant les pendulaires et à libérer l'espace public à d'autres fins que le stationnement des véhicules individuels. En outre, la fiche mentionne également que "l'administration cantonale travaille actuellement à l'élaboration d'un Plan directeur du stationnement qui actualisera la politique conduite dans ce domaine sur la base des principes essentiels ci-dessus. Il répondra notamment aux objectifs suivants : faciliter le stationnement des résidents dans les quartiers d'habitation; développer une politique attractive de rétention du trafic pendulaire dans les parcs-relais P&R périphériques articulés sur le réseau des transports publics (voir aussi la mesure 2.4); élaborer une politique différenciée pour le stationnement des deux-roues et des deux-roues motorisés; libérer l'espace public à d'autres fins que le stationnement de véhicules individuels (ex: mise en place de zones de modération du trafic, aménagements cyclables, etc.); étendre la gestion du stationnement à d'autres communes que la ville de Genève, notamment via la suppression du stationnement de longue durée gratuit."

L'exposé des motifs du texte de l'art. 7B LaLCR mentionne que, "par ce moyen, le [...] projet de loi vise à régler le problème du stationnement à Genève, ce qui conduira à limiter la circulation au centre-ville des véhicules cherchant à se garer, à diminuer la pollution au centre-ville, aux habitants de celui-ci à se réapproprier l'espace urbain utilisé par ces mêmes véhicules et aux commerçants à offrir à leurs clients des places de stationnement adéquates."

Comme le souligne l'OFEV dans ses déterminations du 10 octobre 2012, tant les prescriptions relatives à la construction des places de stationnement et à la gestion de parking que la formulation du plan des mesures OPair relèvent de la compétence des cantons (cf. art. 35 OPair). Les plans de mesures cantonaux ne sont pas approuvés par la Confédération mais seulement portés à sa connaissance. Ainsi, s'il devait y avoir une contradiction entre les différentes politiques du canton, il appartiendrait à ce dernier de l'éliminer. En l'espèce, la fiche 2.3 du plan des mesures n'exige pas la suppression de places de stationnement sans compensation. Cette fiche, formulée de manière très large, est tout à fait compatible avec la compensation des places de stationnement telle que prévue par les art. 7 al. 4 et 7B LaLCR. Dans ces conditions, le principe de la compensation introduit par la loi litigieuse ne contredit pas le plan de mesures OPair et n'empêche nullement sa mise en oeuvre. Il s'ensuit que la loi 10816 modifiant la LaLCR n'est pas contraire au droit fédéral de l'environnement.

E. 3

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours. Succombant, les recourants doivent supporter les frais judiciaires, solidairement entre eux (art. 66 al. 1 et 5 LTF).

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