

GE_GERICHTE JTAPI/271/2025 vom 14. März 2025

GE Cour de justice, 2025-03-14, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_JTAPI_271_2025

FR: GE_GERICHTE JTAPI/271/2025 du 14 mars 2025

IT: GE_GERICHTE JTAPI/271/2025 del 14 marzo 2025

Erwägungen

E. 8

Il incombe au recourant d'alléguer les faits propres à fonder sa qualité pour agir lorsqu'ils ne ressortent pas à l'évidence de la décision attaquée ou du dossier en cause (ATF 133 II 249 consid. 1.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_112/2019 du 3 décembre 2019 consid. 3.1.3), de prouver qu'il est atteint par la décision et de rendre vraisemblable que l'annulation ou la modification de la décision peut influencer sa situation de fait ou de droit (ATF 123 II 115 consid. 2a).

E. 9

En l'espèce, vu l'issue du litige, le tribunal laissera ouverte la question de la qualité pour recourir du recourant. Il paraît toutefois douteux que l'interdiction de stationnement querellée, qui touche tous les riverains et usagers du chemin G_____, puisse lui porter une atteinte spécifique, dès lors qu'elle n'affecte à l'évidence pas l'utilisation ni ne complique de manière importante l'accès à son domicile, étant relevé que le recourant ne conteste pas disposer de places de parking privées dans le lotissement qu'il occupe et qu'il admet lui-même qu'il subsiste au moins trois emplacements de stationnement sur le domaine public à proximité.

E. 10

Le recourant se prévaut d'une incompétence de la commune pour édicter l'arrêté litigieux.

E. 11

Aux termes de l'art. 3 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), 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). La circulation des véhicules automobiles et des cycles peut être interdite complètement ou restreinte temporairement sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit, les courses effectuées pour le service de la Confédération étant toutefois autorisées (al. 3) ; 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 ; pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation (al. 4).

E. 12

Sur le plan cantonal, l'art. 2 al. 1 LaLCR prévoit que le département chargé des transports est compétent en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes, sous réserve de l'art. 2A LaLCR ; selon l'al 1 de cette disposition, les communes sont compétentes en matière de gestion de la circulation, notamment pour la mise en place de marquage, sur le réseau de quartier communal non structurant. L'art. 1A al. 1 du Règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la

- 12/18 - A/2435/2024 circulation routière du 30 janvier 1989 (RaLCR - H 1 05.01) précise que le marquage des emplacements interdits au parquage est de la compétence des communes sur l'ensemble de leur réseau de voies publiques (let. c).

E. 13

En l'espèce, il n'est pas contesté que le chemin G_____ appartient au domaine public communal et fait partie du réseau de quartier non structurant, de sorte que la commune est compétente en matière de gestion de la circulation, notamment s'agissant du marquage des emplacements interdits au parquage. Par ailleurs, comme le relève à juste titre l'autorité intimée, le fait que le tronçon concerné fasse déjà l'objet d'une réglementation cantonale limitant la durée de stationnement ne saurait la priver de l'exercice d'une compétence communale prévue par la loi. Le grief est donc infondé.

E. 14

Le recourant fait valoir un vice dans la procédure d'enquête publique ayant précédé le prononcé de l'arrêté querellé. Il se plaint en particulier du fait que l'enquête publique n'aurait pas été annoncée sur des panneaux d'affichage communaux et que le dossier ouvert à la consultation ne contenait aucune étude à l'appui de l'interdiction litigieuse.

E. 15

Le droit d'être entendu, garanti par l'art. 29 al. 2 Cst., comprend notamment le droit pour les parties de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à leur détriment, de produire des preuves pertinentes et d'obtenir qu'il soit donné suite à leurs offres de preuves pertinentes ou, à tout le moins, de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; ATF 142 II 218 consid. 2.3).

E. 16

L'art. 4 LaLCR, intitulé « Enquête publique », prévoit que toute réglementation locale du trafic non limitée dans le temps est précédée d'une enquête publique qui est publiée dans la FAO pour les voies publiques communales, sous réserve de la lettre b, par les communes ou le département sur demande de celles-ci ou de son propre chef (al. 1 let. a), pour les voies publiques communales appartenant au réseau de quartier non structurant au sens de l'art. 2A, par les communes (al. 1 let. b) et pour les voies publiques cantonales, par le département (al. 1 let. c). Une nouvelle enquête publique n'est toutefois pas nécessaire lorsque la commune ou le département modifie, sur le même objet, une réglementation locale du trafic édictée depuis moins d'un an par une mesure d'un contenu et d'une portée similaires (al. 1 in fine). Pendant un délai de 30 jours à compter de la publication, chacun peut consulter le dossier et transmettre à l'autorité compétente selon l'al. 1 ci-dessus ses observations par une déclaration écrite (al. 2). S'agissant des dossiers de projets de réglementation locale du trafic relevant de la compétence des communes au sens de l'article 2A de la loi, la commune de site détermine les modalités de consultation (art. 2 al. 3

RaLCR). À teneur de l'art. 5 LaLCR, les projets de réglementation locale du trafic sont soumis, à titre consultatif, au préavis des communes, des divers départements

- 13/18 - A/2435/2024 cantonaux et des organismes intéressés (al. 1). En particulier, les interdictions ou restrictions importantes de circuler et de parquer dans les zones d'intense activité commerciale font l'objet d'un préavis du département chargé de l'économie (al. 2). Dans le cadre de l'art. 2A al. 1, le département doit délivrer un préavis dans un délai de 30 jours, avant toute prise de décision au sens de l'art. 6 et, en cas de mise à l'enquête publique, avant celle-ci, dans les cas suivants : le changement du schéma de circulation consistant en la modification de signaux de prescription permettant ou interdisant un mouvement dans la direction indiquée (let. a) ou la modification de la réglementation du stationnement, y compris la suppression ou la création de places influant sur la compensation (let. b) (al. 3). Selon l'art. 6 LaLCR, toute réglementation locale du trafic adoptée par le département ou les communes fait l'objet d'une décision publiée dans la FAO.

E. 17

En l'espèce, il ressort du dossier que la procédure d'adoption de la réglementation locale du trafic litigieuse a été respectée. En effet, la commune a ouvert une enquête publique, par avis publié dans la FAO du 14 février 2024, conformément aux art. 4 LaLCR et 2 RaLCR. Elle a mis en consultation le dossier durant 30 jours et le recourant a pu faire usage de son droit d'être entendu, dans la mesure où il a pu consulter le dossier et faire part de ses observations dans le délai imparti. Son épouse, ainsi que d'autres riverains ont également adressé leurs observations à la commune, qui les a examinées avant sa prise de décision. L'arrêté a ensuite été publié le 17 juin 2024 dans la FAO. Par ailleurs, conformément à l'art. 5 al. 3 LaLCR, le projet de réglementation du stationnement sur le chemin G_____ a été soumis au préavis du département, soit pour lui l'OCT, avant la mise à l'enquête publique, lequel a émis un préavis favorable le 2 février 2024. Au surplus, aucune étude, notamment sur la justification de la mesure projetée, n'est exigée dans le cadre de la procédure visant l'adoption d'une réglementation locale du trafic au sens des 3 ss LaLCR. Quant au grief du recourant relatif au fait que l'enquête publique n'aurait pas été annoncée sur les panneaux d'affichage communaux, force est de constater qu'il n'indique pas quelle base légale spécifique aurait ainsi été violée. L'art. 11 de la Constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 (Cst-GE - A 2 00), qu'il cite, pose simplement un cadre général à l'obligation d'information, de consultation et de concertation publique qui incombe à l'Etat, mais ne saurait être interprétée comme fondant une obligation aussi précise que celle d'un affichage des enquêtes publiques sur les panneaux communaux. Une telle obligation existe certes pour la convocation des séances du conseil municipal (art. 15 al. 4 de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 - LAC - B 6 05), mais a contrario, l'absence de base légale pour d'autres objets n'oblige pas à un tel affichage. Le grief sera donc écarté.

E. 18

Le recourant se prévaut d'une motivation insuffisante de la décision querellée.

- 14/18 - A/2435/2024

E. 19

Le droit d'être entendu, garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), implique notamment l'obligation,

pour l'autorité, de motiver sa décision afin que le destinataire puisse la comprendre, l'attaquer utilement s'il y a lieu et afin que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle (ATF 143 III 65 consid. 5.2). L'autorité doit ainsi mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidé et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause. La motivation peut être implicite et résulter des différents considérants de la décision. Savoir si la motivation présentée est convaincante est une question distincte de celle du droit à une décision motivée. Dès lors que l'on peut discerner les motifs qui ont guidé la décision de l'autorité, le droit à une décision motivée est respecté, même si la motivation présentée est erronée (arrêts du Tribunal fédéral 6B_762/2020 du 17 mars 2021 consid. 2.1 et les références citées ; 1C_415/2019 du 27 mars 2020 consid. 2.1 ; ATA/447/2021 du 27 avril 2021 consid. 6b).

E. 20

En l'espèce, l'arrêté en question énumèrent les motifs pour lesquels l'autorité intimée considère la mesure justifiée. Le recourant a démontré, par ses écritures, qu'il en a parfaitement compris la portée, lui opposant son point de vue différent. De plus, il a été en mesure de recourir à l'encontre de la décision querellée, d'en comprendre la portée et, en fin de compte, de faire valoir tous les griefs utiles. Ainsi que le souligne la jurisprudence rappelée ci-dessus, le fait que le recourant considère comme non convainquants les motifs présentés par l'autorité intimée à l'appui de l'arrêté litigieux est une question sans lien avec celle de l'obligation de motivation découlant du droit d'être entendu. Le grief sera dès lors écarté.

E. 21

Le recourant soutient que l'arrêté viole le principe de la proportionnalité.

E. 22

Le principe de la proportionnalité, garanti par l'art. 5 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive. En outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (ATF 142 I 49 consid. 9.1 et les références citées ; 126 I 219 consid. 2c). Traditionnellement, le principe de la proportionnalité se compose des règles d'aptitude - qui exige que le moyen choisi soit propre à atteindre le but fixé -, de nécessité - qui impose qu'entre plusieurs moyens adaptés, l'on choisisse celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts privés - et de proportionnalité au sens étroit - qui met en balance les effets de la mesure choisie sur la situation de l'administré et le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public (ATF 142 I 76 consid. 3.5.1 ; 125 I 474 consid. 3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1P. 269/2001 du 7 juin 2001 consid. 2c ; ATA/779/2018 du 24 juillet 2018 consid. 7).

- 15/18 - A/2435/2024

E. 23

Selon l'article 107 al. 5 OSR qui rappelle le principe de la proportionnalité en matière de réglementation du trafic, on optera pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation, en d'autres termes pour celle qui se trouve dans un rapport raisonnable avec le but recherché et n'outrepasse pas le cadre qui lui est donné (RDAF 1999

I p. 205 consid. c ; ATF 101 Ia 176 ; RJN 1991, p. 81 ; arrêt 1C_442/2020 du 4 mars 2021 consid. 6.1). Lorsque les circonstances qui ont déterminé une réglementation locale du trafic se modifient, cette réglementation doit être réexaminée et, le cas échéant, abrogée par l'autorité. Pour déterminer si une décision fondée sur l'art. 3 al. 4 LCR correspond à l'intérêt public et au principe de la proportionnalité, le tribunal de céans, à l'instar du Tribunal fédéral, doit faire preuve de retenue, dès lors que cette appréciation dépend des circonstances locales, dont les autorités cantonales, respectivement communales, ont une meilleure connaissance que lui (arrêts du Tribunal fédéral 1C_474/2018 du 11 mai 2021 consid. 7.7.1 ; 1C_150/2019 du 24 février 2020 consid. 3.1 et références citées).

E. 24

En l'espèce, l'arrêté litigieux a pour but la sécurité routière sur le chemin G_____. Il prévoit l'interdiction de stationnement aux endroits où le stationnement n'est plus envisageable aujourd'hui, ceci pour des raisons de bonne cohabitation des divers usagers d'une part et de l'augmentation du trafic d'autre part, étant précisé que le tronçon concerné, relativement étroit, est dépourvu de trottoir, de sorte que les piétons se voient obligés de marcher sur la voie publique, comme en attestent les photographies produites. Etant rappelé que dans les litiges qui font intervenir un pouvoir d'appréciation de l'autorité, et plus encore lorsqu'une instance spécialisée a préavisé l'objet dont il est question, l'instance de recours doit faire preuve de retenue et donc se contenter d'examiner si les éléments qui fondent la décision litigieuse paraissent suffisamment convaincants (ce qui ne signifie pas qu'aucune autre vision raisonnable ne lui soit opposable), le tribunal relève en l'espèce que la mesure, qui ne laisse subsister des places de stationnement que dans les parties les plus larges du chemin, est susceptible de favoriser la sécurité des usagers, puisqu'elle évite de masquer la vue des automobilistes et permet ainsi aux piétons d'être plus visibles lorsqu'ils marchent sur le chemin. Leur cheminement paraît également moins susceptible de longer des véhicules stationnés à des endroits où la portion restante de la chaussée les mets plus directement en concurrence avec des véhicules en déplacement. Il paraît donc suffisamment convaincant que la mesure soit apte à atteindre son objectif de sécurité routière, qui répond à un intérêt public manifeste. Par ailleurs, dès lors qu'à tout le moins trois places de stationnement subsistent à proximité du domicile du recourant, on ne voit pas en quoi la mesure porterait une atteinte disproportionnée à ses intérêts privés. De plus, sous l'angle de la pesée des intérêts, la possibilité pour le recourant de pouvoir plus aisément se garer devant son domicile doit le céder à l'intérêt public susmentionné.

- 16/18 - A/2435/2024 À cet égard, la question de savoir si le stationnement sur ce tronçon était auparavant autorisé ou s'il faisait au contraire l'objet d'une interdiction préexistante n'est pas pertinente, puisque, comme vu précédemment, la commune est compétente pour édicter des prescriptions en matière de gestion de la circulation, notamment pour assurer la sécurité des usagers, et donc pour restreindre ou supprimer des droits existants. Il convient également de rappeler que l'OCT, soit l'instance spécialisée en matière de mobilité et de sécurité routière, a préavisé favorablement le projet, étant relevé qu'un préavis positif n'a pas besoin d'être motivé (cf. ATA/1101/202____ du 1er novembre 2022 consid. 5b). En soutenant que l'interdiction de stationnement compromettrait au contraire la sécurité des usagers, le recourant ne fait en définitive que substituer son appréciation à celle de l'autorité spécialisée et de l'autorité intimée. Au vu de ce qui précède, la mesure litigieuse ne saurait être qualifiée de disproportionnée, ce d'autant que le tribunal, qui doit faire preuve de retenue et respecter la latitude de jugement conférée à la commune (arrêts du Tribunal

fédéral 1C_474/2018 et 1C_150/2019 op. cit.), ne saurait en corriger le résultat en fonction d'une autre conception, sauf à statuer en opportunité, ce que la loi lui interdit de faire (art. 61 al. 2 LPA). Le grief est donc rejeté.

E. 25

Le recourant considère également que l'arrêté litigieux serait contraire à l'intérêt public à disposer de places de stationnement pour les habitants.

E. 26

Selon l'art. 7 al. 1 LaLCR, afin d'assurer une accessibilité optimale sur le territoire cantonal, en complémentarité avec les transports publics, la mobilité douce, et en tenant compte de l'offre à usage privé en matière de stationnement, le stationnement à usage public est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.

E. 27

En l'espèce, le recourant ne saurait être suivi, dès lors qu'il ressort du dossier qu'au moins trois places de stationnement subsistent sur le chemin G_____ à proximité, en sus des deux parkings publics situés non loin de là à la salle communale et à la Mairie. De plus, il ressort des écritures de la commune - sans que cela ait été contesté - que des places de stationnement privées sont à disposition des habitants dans le lotissement, de sorte que l'utilisation de places de stationnement dans le chemin relève de la simple convenance personnelle. Enfin, l'intérêt public à disposer de places de stationnement n'est que l'un des intérêts publics en jeu en matière d'utilisation du domaine routier. Il est susceptible d'entre en concurrence avec d'autres intérêts, tels que la fluidité du trafic, la sécurité, etc, et peut donc être restreint afin de rechercher le meilleur équilibre possible entre les différents enjeux en présence.

- 17/18 - A/2435/2024

E. 28

Au vu de ce qui précède, il apparaît que la décision attaquée est conforme aux règles en vigueur et que l'autorité intimée n'a pas excédé ou abusé de son pouvoir d'appréciation.

E. 29

Mal fondé, le recours sera rejeté et la décision contestée confirmée.

E. 30

En application des art. 87 al. 1 LPA et 1 et 2 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 (RFPA - E 5 10.03), le recourant, qui succombe, est condamné au paiement d'un émolument s'élevant à CHF 1'200.- ; il est partiellement couvert par l'avance de frais de CHF 500.- versée à la suite du dépôt du recours. Vu l'issue du litige, aucune indemnité de procédure ne sera allouée (art. 87 al. 2 LPA).

- 18/18 - A/2435/2024

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