

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2435/2024-LCR

ATA/1201/2025

COUR DE JUSTICE

Chambre administrative

Arrêt du 28 octobre 2025

3^{ème} section

dans la cause

A _____

recourant

contre

C _____

intimée

représenté par Me Romain JORDAN, avocat

**Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du
14 mars 2025 (JTAPI/271/2025)**

EN FAIT

A. a. A_____ et B_____ résident à l'adresse 26, chemin de D_____, dans la C_____ (ci-après : la commune). Leur maison fait partie d'un lotissement (« lotissement du E_____ »), composé de plusieurs bâtiments en ordre contigu.

Côté sud-est, le bâtiment des n^{os} 22 à 30 du chemin de D_____ longe le chemin F_____, sur le tronçon compris entre le chemin de D_____ (au sud) et G_____ (au nord).

Le chemin F_____ fait partie du réseau routier de quartier communal non structurant. Il est dépourvu de trottoir.

b. Par arrêté de circulation du 4 août 2015, la vitesse a été limitée à 30 km/h sur le chemin F_____ notamment.

Des panneaux indiquant cette prescription ont été apposés aux accès et sorties de la zone courant 2016.

c. Par arrêté du 2 février 2023 réglementant le stationnement sur différentes voies de la commune, le département des infrastructures, devenu depuis lors le département de la santé et des mobilités (ci-après : le département), a limité le parcage des véhicules automobiles à 4 heures au maximum, les jours ouvrables, de 8h à 19h, à l'exception des véhicules munis d'un macaron valable pour la zone 41, notamment sur le « chemin F_____ ; tronçon compris entre le chemin de D_____ et G_____ ».

Des panneaux indiquant cette prescription ont été apposés courant 2023 aux accès et sorties de la zone 41, ainsi qu'au droit des places marquées en couleur blanche.

d. Toujours en 2023, la commune a fait procéder au marquage de « nouvelles » cases de stationnement au chemin F_____ et fait poser un panneau « interdiction de parquer » à la hauteur des n^{os} 22 à 30 du chemin de D_____, interdisant le stationnement des deux côtés du chemin F_____.

Ce panneau a été enlevé en octobre 2023 à la suite d'un recours de A_____, après que l'office cantonal des transports (ci-après : OCT) eut constaté que cette signalisation n'était conforme ni à l'arrêté du 2 février 2023, ni à aucun autre arrêté de réglementation du trafic en vigueur.

e. Le 1^{er} juillet 2023 est entrée en vigueur une nouvelle réglementation du stationnement à H_____, avec notamment l'instauration d'une zone macaron sur tout son territoire. Le plan de stationnement publié par la commune mentionnait le maintien d'une « interdiction de stationner préexistante » sur le tronçon du chemin F_____ compris entre le n^o 26 du chemin de D_____ et G_____.

f. Par courrier du même jour, plusieurs habitants du chemin de D_____ ont fait part à la commune de leur mécontentement concernant les récents aménagements sur le chemin F_____. Ils regrettaient notamment de ne pas avoir été consultés sur

le plan de stationnement et d'avoir constaté que ledit plan faisait mention d'une interdiction de stationnement préexistante sur une portion du chemin F_____ qui ne faisait pourtant jusque-là l'objet d'aucune interdiction de stationnement. Ils sollicitaient le maintien des emplacements de stationnement existants devant leurs propriétés.

g. Le 10 juillet 2023, la commune a relevé que les aménagements avaient fait l'objet de communications régulières. S'agissant de la suppression de places de stationnement sur le chemin F_____, la raison principale était la sécurité des piétons, qui, en l'absence de trottoirs, se voyaient obligés de marcher dans la rue. Les places n'avaient donc été prévues que dans les parties les plus larges du chemin afin que les piétons puissent croiser des véhicules en toute sécurité. Elle précisait que toutes les observations sur les aménagements mis en place étaient soigneusement récoltées et que la situation serait évaluée dans l'année.

h. Par avis publié le 14 février 2024 dans la Feuille d'avis officielle de la République et canton de Genève (ci-après : FAO), la commune a ouvert une enquête publique de réglementation du stationnement sur le chemin F_____ visant à interdire le stationnement côté pair entre le n° 24 du chemin de D_____ et G_____.

Le rapport explicatif du 29 janvier 2024 indiquait qu'à la suite du marquage de nouvelles cases de stationnement au chemin F_____ courant 2023, la commune souhaitait formellement interdire le stationnement aux endroits où il n'était pas envisageable pour des raisons de bonne cohabitation des divers usagers (piétons, vélos, véhicules) sur ce chemin relativement étroit et dépourvu de trottoir.

De facto, l'interdiction existait déjà, car il n'y avait pas de case de stationnement à ces endroits. Il ne s'agissait donc pas d'une interdiction de stationner supplémentaire, mais de la clarification juridique d'un état de fait mal compris par certains habitants. Cette clarification était d'autant plus importante que la parcelle côté impair était destinée à urbanisation (plan localisé de quartier [ci-après : PLQ] en cours d'élaboration). Il était ainsi nécessaire de régler définitivement cette question sans retard.

Les personnes intéressées étaient invitées à faire part de leurs observations par écrit dans un délai de 30 jours.

i. Le 4 mars 2024, plusieurs habitants du lotissement, dont B_____, ont adressé leurs observations à la mairie, expliquant ne pas comprendre l'intérêt à interdire le stationnement sur le tronçon du chemin F_____ longeant leurs propriétés.

Le parcage des véhicules devant leurs maisons était appliqué depuis 1988, date de construction du lotissement, à la satisfaction de tous et sans problème quelconque. Ce stationnement était utile non seulement pour leurs propres véhicules, mais également pour celui de leurs visiteurs et des entreprises qui intervenaient chez eux. En tant qu'habitants et utilisateurs quotidiens de cette portion du chemin F_____, ils constataient que l'absence de stationnement n'avait pas pour effet d'améliorer la

sécurité des piétons, mais au contraire la compromettait, dès lors que les véhicules avaient tendance à y circuler plus vite et plus près de leurs portails.

j. Le 13 mars 2024, A_____ a fait valoir que le stationnement existant devant les maisons des n^{os} 26 à 30 du chemin du D_____ et utilisé depuis 1988 était utile tant aux habitants du lotissement qu'à leurs visiteurs et contribuait à la réduction de la vitesse de circulation sur le chemin F_____, comme l'avait d'ailleurs déjà relevé un adjoint au maire à l'époque. En l'absence de stationnement, les voitures circulaient plus vite et les habitants se sentaient moins en sécurité en tant que piétons. Il déplorait également le manque de communication de la commune, qui n'avait pas consulté les habitants directement concernés, ni tenu compte de leurs observations, alors qu'ils étaient les mieux placés pour évaluer la situation. Enfin, il relevait que la mise en place de marquage sur le chemin F_____ ne semblait pas avoir fait l'objet d'une décision valable de la commune. Il produisait plusieurs photographies du tronçon concerné.

k. Le 17 juin 2024, la commune a publié dans la FAO l'arrêté de réglementation du trafic pour le chemin F_____, lequel prévoyait notamment :

« 1. a) Au chemin F_____, sur son tronçon compris entre le n^o 24 du chemin de D_____ et G_____, le stationnement du côté pair est interdit ;

« b) Des signaux « Interdiction de stationner » (2.50 OSR) munis de plaques de direction (5.05-5.06 OSR), indiquent le tronçon concerné par cette prescription ».

Tout en reprenant les explications exposées dans le rapport explicatif du 29 janvier 2024, les considérants de la décision mentionnaient également que les positions exposées lors de l'enquête publique ne pouvaient qu'être rejetées.

B. a. Par acte du 16 juillet 2024, A_____ a recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI) contre cet arrêté, concluant à son annulation.

Sa qualité pour recourir devait être admise. Son domicile bordait le chemin F_____, sur le tronçon concerné par l'interdiction de stationnement litigieuse, et cette interdiction, qui ne laissait subsister qu'une seule place sur les cinq ou six utilisées depuis 35 ans, limitait considérablement les possibilités de stationnement devant son domicile, que ce soit pour lui-même, sa femme ou les personnes venant leur rendre visite, les obligeant à devoir chercher des emplacements sensiblement plus éloignés. Elle compliquait également les conditions de la circulation piétonne sur ce chemin, notamment pour ses petits-enfants.

Sur le fond, la commune était incompétente pour édicter l'arrêté litigieux. Le tronçon concerné faisait en effet déjà l'objet d'une réglementation cantonale, à savoir l'arrêté du 2 février 2023, que la commune n'était pas habilitée à modifier. La commune n'indiquait par ailleurs pas quelle disposition fondait sa compétence, étant relevé que les autres mesures de circulation sur la commune, y compris sur les réseaux de quartier communal non structurant, avaient donné lieu à des décisions de l'OCT.

L'enquête publique ayant précédé l'adoption de l'arrêté litigieux était insuffisante. Elle n'avait pas été annoncée sur les panneaux d'affichage communaux et le dossier ouvert à la consultation ne contenait aucun rapport, aucune étude ni donnée à l'appui de l'interdiction de stationnement. La commune ne semblait avoir tenu aucun compte des observations des riverains, unanimement opposés à cette mesure, et elle n'expliquait pas sur quelle base elle pouvait s'écarter de leur appréciation unanime s'agissant des conditions de la circulation piétonne sur ce tronçon.

La mesure était disproportionnée. Elle n'était pas apte à promouvoir l'objectif de sécurité des piétons invoqué par la commune et ne répondait à aucune nécessité. Les véhicules stationnés à cet endroit depuis 35 ans n'avaient en effet jamais suscité de plaintes ni causé le moindre accident ou incident. En rétrécissant la chaussée, le stationnement sur ce tronçon avait pour effet de modérer la vitesse du trafic, ce qui était précisément un des objectifs poursuivis par la commune. En outre, une telle interdiction, qui s'appliquait également aux vélos, allait à l'encontre du souhait de la commune de promouvoir la mobilité douce, aucune place pour vélos n'étant prévue à proximité et les vélos ne provoquant aucune gêne. L'examen du principe de la proportionnalité supposait par ailleurs une analyse approfondie de la situation, en particulier du volume du trafic, de la vitesse des véhicules, de la largeur de la chaussée et des besoins de stationnement. Or, le dossier ne contenait aucune analyse ni donnée pertinente à ce sujet.

La commune ne pouvait valablement soutenir qu'une interdiction de stationnement préexistait du fait de l'absence de marquage au sol. D'une part, aucune décision formelle n'avait été prise par la commune concernant le marquage au sol sur le tronçon concerné et, d'autre part, le stationnement hors des cases, qui n'était pas interdit de manière absolue, ne pouvait s'étendre sur 40 m après un tel marquage.

La motivation de l'arrêté litigieux était déficiente. L'affirmation selon laquelle le stationnement ne serait pas envisageable à cet endroit pour des raisons de bonne cohabitation des divers usagers était une affirmation péremptoire, qui ne reposait sur aucun constat concret. Au contraire, cette cohabitation n'avait posé aucune difficulté entre 1988 et 2023. L'absence de case de stationnement n'apparaissait pas pertinente, dans la mesure où, d'une part, les marquages au sol ne résultaient d'aucune décision d'une autorité et, d'autre part, aucune analyse n'indiquait de différence intrinsèque entre le tronçon avec stationnement et celui, plus au sud, sans case de stationnement. Le fait qu'il s'agirait d'une « simple clarification juridique » apparaissait juridiquement erroné, et quoi qu'il en soit sans pertinence. La mention de l'urbanisation prévue du côté impair du chemin était également sans pertinence à défaut d'une explication à cet égard. Enfin, s'il était indéniable que le stationnement existant auparavant ne fondait aucun droit acquis et qu'il n'existait pas de droit à utiliser le domaine public de manière accrue, il n'invoquait pas de tels droits. La question était simplement de savoir où le stationnement devait être autorisé et où il devait être interdit, non pas simplement pour un usage privatif, mais pour l'ensemble des usagers.

b. Le 30 septembre 2024, la commune a conclu au rejet du recours.

L'enquête publique avait été ouverte par publication du 14 février 2024 et A_____ avait pu consulter le dossier complet et se déterminer sur cette base.

L'installation d'un panneau d'interdiction de stationnement à hauteur de la maison de A_____ en 2023 résultait d'une erreur de pose, suite à une confusion avec la signalisation antérieure réglementant le stationnement sur ce tronçon. Cette situation s'était toutefois résolue par l'enlèvement du panneau, lequel avait entraîné le retrait par A_____ de son recours contre l'arrêté du 2 février 2023. La procédure étant close, il ne pouvait contester la légitimité de cet arrêté, notamment en ce qui concernait le marquage de nouvelles cases de stationnement.

A_____ se limitait à substituer son appréciation à celle de la commune s'agissant de l'usage et de l'aménagement des voies publiques. La tolérance dont il avait pu bénéficier pendant 35 ans pour parquer ses véhicules le long du côté pair du chemin F_____ ne reposait pas sur une autorisation communale. La protection d'un éventuel droit acquis dérivant du principe de la bonne foi était exclue et même à retenir qu'il pût se prévaloir d'une permission d'usage du domaine public, une telle permission n'était accordée qu'à titre précaire et pouvait librement être révoquée en cas de justes motifs. Or, il existait en l'espèce un intérêt prépondérant d'assurer la sécurité routière dans le cadre d'une planification communale soigneuse. Il ne démontrait pas en quoi son intérêt privé, de pure commodité et ne reposant sur aucun droit acquis, devrait être tenu pour prépondérant face aux intérêts publics défendus par la commune, d'autant plus qu'il disposait de places de parking dans la copropriété et que huit places demeuraient marquées dans cette partie du chemin de F_____.

Les communes étaient compétentes en matière de gestion de la circulation routière, notamment en matière de marquage des emplacements interdits au parcage. Aujourd'hui, le stationnement n'était plus envisageable comme auparavant sur ce chemin relativement étroit dépourvu de trottoir pour des raisons de bonne cohabitation des divers usagers et de l'augmentation du trafic. L'OCT avait du reste émis un préavis favorable au projet de réglementation du stationnement au chemin F_____. L'absence de case de stationnement le long du côté pair du chemin attestait par ailleurs du fait que c'était par simple tolérance que les riverains pouvaient précédemment y parquer leurs véhicules. En outre, dans le cadre de l'urbanisation de la parcelle côté impair, le plan localisé de quartier « F_____ » (ci-après : PLQ F_____), lequel serait soumis au vote communal le 24 novembre 2024, plus de 130 logements étaient promis à la construction, lesquels amèneraient un nombre important de nouveaux usagers sur ce tronçon. Dans ce contexte, elle se devait de prévenir les futurs conflits d'usage qui ne manqueraient pas de survenir et de sécuriser le trafic sur ce tronçon.

C'était ainsi à bon droit, pour des raisons de sécurité du trafic d'une part, dans le cadre de la planification communale du trafic, et du stationnement d'autre part,

qu'elle avait interdit le stationnement sur le chemin F_____, l'intérêt public primant sans conteste l'intérêt privé, de pure commodité, de A_____.

c. Le 24 octobre 2024, A_____ a persisté dans ses conclusions.

La commune avait examiné ses griefs relatifs à l'insuffisance de l'enquête publique sous l'angle de la violation du droit d'être entendu, alors que sa critique concernait l'absence de motivation face à l'appréciation unanime des riverains du tronçon.

Contrairement à ce qu'affirmait la commune, il ne se contentait pas de substituer son appréciation à la sienne, mais mettait en évidence la vacuité de celle-ci, en l'absence de toute explication sur l'intérêt de la mesure, d'examen des divers intérêts en présence et de l'impact possible de ladite mesure. L'intérêt des habitants à disposer de places de stationnement répondait également à un intérêt public et en ce qui concernait l'intérêt lié à la sécurité, bien qu'il fût accepté par les riverains, ceux-ci, de manière unanime et en l'absence de toute étude soumise par la commune, considéraient que la mesure n'était pas adéquate pour atteindre cet objectif.

La commune justifiait la mesure par une motivation générale et abstraite, sans apporter d'éléments concrets démontrant la nécessité d'interdire le stationnement sur le tronçon en question. L'absence de motivation du préavis de l'OCT et le fait qu'il avait été rendu avant les observations des riverains étaient susceptibles d'en diminuer la portée.

Contrairement à ce que laissait entendre la commune, l'arrêté du 2 février 2023 ne contenait aucune disposition concernant le marquage de nouvelles cases de stationnement sur le tronçon du chemin F_____. Par ailleurs, le régime qui prévalait jusque-là ne pouvait être qualifié ni d'autorisation communale, ni de permission d'usage du domaine public, ni de simple tolérance. Le stationnement était valablement autorisé, conformément à l'art. 19 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11).

Enfin, si la future urbanisation de la parcelle côté impair était effectivement pertinente, il fallait néanmoins attendre de connaître le contenu du projet, puisque la question des accès de circulation serait soumise à votation et que la question de l'aménagement de ce chemin, voire sa fermeture, était encore en discussion.

d. Le 15 novembre 2024, la commune a persisté dans ses conclusions.

Un arrêté cantonal n'attribuait aucune compétence au canton qui priverait une commune du droit d'exercer la sienne. Un arrêté cantonal ne pouvait pas non plus, en application de la hiérarchie des normes, retirer une compétence communale qui découlait de la loi. En l'occurrence, le chemin F_____ faisait partie du réseau de quartier communal non structurant. La commune était donc bien compétente pour prendre une décision.

L'enquête publique avait été complète et effective et elle peinait à déterminer quelle norme aurait été violée.

Au fond, A_____ continuait à vouloir maintenir le *statu quo* pour des motifs de commodité personnelle. Sa réplique démontrait qu'il estimait qu'un droit acquis à l'utilisation du domaine public en vue de se garer existait, ce qui était contraire au droit.

La commune, qui faisait face à une forte urbanisation et augmentation du nombre des voitures, devait prendre des mesures pour pacifier l'espace public, lequel ne devait pas être privatisé pour le confort du voisinage, mais servir à tous. La mesure était ainsi non seulement conforme au droit mais également opportune.

e. Le 21 novembre 2024, A_____ a notamment relevé que l'affirmation selon laquelle la commune faisait face à une forte urbanisation et augmentation des voitures ne se fondait sur aucun élément du dossier et n'était pas applicable au quartier concerné, dont les dernières constructions remontaient à 2017. Quant au futur projet d'urbanisation, il dépendait du résultat d'une votation communale et n'était pas prévu avant plusieurs années.

f. Le 24 novembre 2024, le projet de PLQ « F_____ » a été refusé en votation communale (https://www.ge.ch/votations/20241124/communal/H_____/, consulté le 13 mars 2025).

g. Par jugement du 14 mars 2025, le TAPI a rejeté le recours dans la mesure de sa recevabilité.

La question de la qualité pour recourir de A_____ pouvait demeurer ouverte. Il paraissait toutefois douteux que l'interdiction de stationnement querellée, qui touchait tous les riverains et usagers du chemin F_____, pût lui porter une atteinte spécifique, dès lors qu'elle n'affectait à l'évidence pas l'utilisation ni ne compliquait de manière importante l'accès à son domicile, étant relevé qu'il ne contestait pas disposer de places de parking privées dans le lotissement qu'il occupait et qu'il admettait lui-même qu'il subsistait au moins trois emplacements de stationnement sur le domaine public à proximité.

Le chemin F_____ appartenait au domaine public communal et faisait partie du réseau de quartier non structurant, de sorte que la commune était compétente en matière de gestion de la circulation, notamment s'agissant du marquage des emplacements interdits au parcage. Le fait que le tronçon concerné faisait déjà l'objet d'une réglementation cantonale limitant la durée de stationnement ne pouvait la priver de l'exercice d'une compétence communale prévue par la loi

La procédure d'adoption de la réglementation locale du trafic litigieuse avait été respectée. La commune avait ouvert une enquête publique, par avis publié dans la FAO du 14 février 2024. Elle avait mis en consultation le dossier durant 30 jours et A_____ avait pu consulter le dossier et faire part de ses observations dans le délai imparti. Son épouse, ainsi que d'autres riverains avaient également adressé leurs observations à la commune, qui les avait examinées avant sa prise de décision. L'arrêté avait ensuite été publié le 17 juin 2024 dans la FAO. Le projet avait été soumis au préavis du département, soit pour lui l'OCT, avant la mise à l'enquête

publique, lequel avait émis un préavis favorable le 2 février 2024. Aucune étude, notamment sur la justification de la mesure projetée, n'était exigée dans le cadre de la procédure visant l'adoption d'une réglementation locale du trafic. L'annonce de l'enquête public sur les panneaux d'affichage ne constituait pas une obligation pour la commune.

L'arrêté querellé était suffisamment motivé.

L'arrêté litigieux avait pour but la sécurité routière sur le chemin F_____. Il prévoyait l'interdiction de stationnement aux endroits où le stationnement n'était plus envisageable, 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, était dépourvu de trottoir, de sorte que les piétons se voyaient obligés de marcher sur la voie publique, comme en attestaient les photographies produites. La mesure, qui ne laissait subsister des places de stationnement que dans les parties les plus larges du chemin, était susceptible de favoriser la sécurité des usagers, puisqu'elle évitait de masquer la vue des automobilistes et permettait ainsi aux piétons d'être plus visibles lorsqu'ils marchaient sur le chemin. Leur cheminement paraissait également moins susceptible de longer des véhicules stationnés à des endroits où la portion restante de la chaussée les mettait plus directement en concurrence avec des véhicules en déplacement. Il paraissait donc suffisamment convaincant que la mesure soit apte à atteindre son objectif de sécurité routière, qui répondait à un intérêt public manifeste. Dès lors qu'à tout le moins trois places de stationnement subsistaient à proximité du domicile de A_____, on ne voyait pas en quoi la mesure portait une atteinte disproportionnée à ses intérêts privés. Sous l'angle de la pesée des intérêts, la possibilité pour lui de pouvoir plus aisément se garer devant son domicile devait le céder à l'intérêt public. La question de savoir si le stationnement sur le tronçon était auparavant autorisé ou s'il faisait au contraire l'objet d'une interdiction préexistante n'était pas pertinente, puisque la commune était 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. L'OCT, soit l'instance spécialisée en matière de mobilité et de sécurité routière, avait préavisé favorablement le projet. La mesure n'était pas disproportionnée. Le TAPI devait faire preuve de retenue et respecter la latitude de jugement conférée à la commune et ne pouvait en corriger le résultat en fonction d'une autre conception, sauf à statuer en opportunité, ce que la loi lui interdisait de faire.

A_____ ne pouvait être suivi lorsqu'il soutenait que l'arrêté litigieux était contraire à l'intérêt public à disposer de places de stationnement pour les habitants. Il ressortait du dossier qu'au moins trois places subsistaient sur le chemin F_____ à proximité, en sus des deux parkings publics situés non loin à la salle communale et à la Mairie. De plus, des places de stationnement privées étaient à disposition des habitants dans le lotissement, de sorte que l'utilisation de places de stationnement

dans le chemin relevait de la simple convenance personnelle. Enfin, l'intérêt public à disposer de places de stationnement n'était que l'un des intérêts publics en jeu en matière d'utilisation du domaine routier. Il était susceptible d'entrer en concurrence avec d'autres intérêts, notamment la fluidité du trafic et la sécurité, et pouvait donc être restreint afin de rechercher le meilleur équilibre possible entre les différents enjeux en présence.

- C. a. Par acte remis au greffe le 2 mai 2025, A_____ a recouru auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : chambre administrative) contre ce jugement, concluant à son annulation ainsi qu'à l'annulation de l'arrêté communal. Subsidiairement, la cause devait être renvoyée au TAPI pour complément d'instruction.

Il avait pris connaissance de l'enquête publique autrement que par son affichage, de sorte que le grief relatif à la procédure d'enquête publique n'avait plus de portée propre. Il en allait de même du grief de motivation insuffisante de la décision.

La commune n'avait pas fait procéder au marquage des cases en 2023, mais ce point n'était pas déterminant. Depuis 1998, son épouse et lui-même, ainsi que leurs visiteurs, s'étaient régulièrement parqués sur le chemin F_____ devant leur domicile. Avec son épouse il avait pu charger et décharger petits-enfants, bagages et commissions. En l'absence de stationnement devant leur domicile et de place disponible dans une distance de 20 à 50 m et compte tenu de l'éloignement des places souterraines privées, ces opérations seraient plus difficiles et la sortie sur la route serait plus dangereuse pour leurs petits-enfants. À défaut de stationnement sur le côté pair, les véhicules rouleraient plus vite et la sécurité des petits-enfants nécessiterait une attention plus soutenue. Une interdiction de stationnement compliquerait la vie quotidienne de son épouse et représenterait pour elle une charge mentale au quotidien. Une des petites-filles était handicapée et devait être portée jusqu'au domicile. La sœur de son épouse était handicapée mais le chemin ne contenait aucune place pour handicapés.

La largeur du chemin F_____, l'évolution des flux de circulation, la situation du tronçon en matière de sécurité, l'impact de la mesure sur la sécurité, le taux de disponibilité des trois places subsistantes, les accès liés à la future urbanisation de la parcelle côté impair et leur impact sur la circulation sur le tronçon, l'existence d'autres décisions de la commune en matière de circulation routière ou de stationnement – aucun de ces éléments n'était établi.

La reconnaissance par le TAPI d'une compétence de la commune en matière de marquage au sol était sans pertinence s'agissant de la pose de panneaux d'interdiction de stationnement.

Les mesures querellées semblaient être les seules prises par la commune sur son territoire, les autres mesures l'ayant été par le département. Le jugement n'expliquait pas comment il fallait réconcilier la réglementation cantonale

prévoyant un parcage de 4 h au plus et la réglementation communale interdisant le parcage sur le même tronçon.

L'objectif de sécurité faisait l'unanimité. Les véhicules roulaient plus prudemment lorsqu'une partie de la chaussée était utilisée pour le parcage. La commune n'établissait pas qu'elle avait supprimé des places sur les sections les plus étroites du chemin. Son argument que la mesure rendrait les piétons plus visibles était nouveau. Les piétons étaient déjà visibles avec le parcage. En pratique, les piétons cheminaient plutôt du côté de la haie que de celui des véhicules stationnés. La situation donnait satisfaction depuis 1988, ce que la commune ne contestait pas. Les motifs de bonne cohabitation entre les divers usagers et de l'augmentation du trafic n'étaient ni expliqués ni étayés.

Le préavis positif de l'OCT n'était pas motivé. Il n'avait certes pas à l'être, mais il était problématique de se reposer sur un préavis rendu avant l'enquête publique, donc sans connaissance des observations des habitants. Le préavis ne permettait pas de retenir que l'OCT avait considéré que la sécurité routière justifiait la mesure. En omettant de prendre en compte l'appréciation concordante de tous les habitants, exprimée par le recours, le TAPI procédait à une application faussée du principe de proportionnalité. À défaut de rapport, d'analyse ou même d'explication de la commune, respecter la latitude de jugement de celle-ci, comme prétendait le faire le TAPI, revenait à la laisser décider sans exercer la moindre réflexion. L'usage constant des emplacements de parcage depuis 1988 par les habitants démontrait leurs besoins. Leur intérêt à continuer de disposer de ces places convergeait en l'espèce avec l'intérêt à la sécurité. Si l'intérêt à la sécurité devait l'emporter sur l'intérêt au stationnement, il faudrait vérifier que l'objectif ne pouvait être atteint par une autre mesure. La question du stationnement des deux-roues n'avait pas été abordée.

b. Le 5 juin 2025, la commune a conclu à l'irrecevabilité, subsidiairement au rejet du recours.

Les allégations du recourant relatives à l'usage que son épouse et lui faisaient du parcage dans le chemin étaient contestées. Le recourant échouait à rendre vraisemblable qu'il subissait une atteinte claire, puisqu'il disposait de places de parcage non loin.

La tolérance passée dont se prévalait le recourant ne reposait pas sur une autorisation communale. Le préavis communal négatif du plan d'aménagement ne liait pas le canton, plus de 130 logements étaient prévus sur l'autre bord du chemin et la commune devait prévenir les conflits d'usage qui résulteraient de l'augmentation du trafic. Les motifs de l'interdiction avaient été clairement exposés dans le rapport explicatif du 29 janvier 2024 et lors de l'enquête publique. Les arguments du recourant avaient été pris en compte par la commune. Les déclarations de l'épouse du recourant ne permettaient pas de justifier une privatisation du domaine public. L'OCT avait émis un préavis favorable et la commune avait évalué les éléments contestés. Elle était la mieux placée pour

apprécier les circonstances locales. Elle disposait d'une grande marge d'appréciation et aucune étude n'était nécessaire ni exigée.

Les restrictions au stationnement faisaient partie de mesures admissibles pour la limitation fonctionnelle du trafic dont la compétence était déléguée aux communes. L'arrêté du département du 2 février 2023 n'attribuait aucune compétence au canton qui priverait la commune d'exercer sa compétence. L'interdiction ciblée de stationner d'un côté du chemin n'était pas contradictoire avec la limitation à quatre heures du parcage.

L'intérêt général à un aménagement efficace en termes de sécurité du trafic dont l'intensité allait croître l'emportait sur l'intérêt privé, de pure commodité, du recourant à continuer de pouvoir se parquer sur le chemin devant son habitation.

c. Le 14 juillet 2025, le recourant a persisté dans ses conclusions et son argumentation.

La motivation dans le rapport explicatif du 19 janvier 2024 demeurait sommaire et n'était étayée par aucune étude. Il produisait de nouvelles preuves de son usage effectif du parcage dans le chemin.

L'inconvénient pourrait n'être que minime s'il disposait effectivement d'une place devant chez lui, mais la commune ne disait rien de la disponibilité effective des places aménagées. À défaut, la solution alternative du parcage dans le parking souterrain de la copropriété était nettement plus compliquée compte tenu de la distance, de 80 m. Il se garait depuis plus de 30 ans en face de chez lui et son rapport avec l'interdiction était direct, concret, étroit et spécial.

À défaut d'explications sur le caractère particulièrement inédit de sa décision, la compétence de la commune demeurait douteuse. La compatibilité entre interdiction communale et limitation de durée cantonale était difficile à suivre.

L'intérêt public à ce que des places soient mises à disposition de ses visiteurs et fournisseurs n'avait pas été traité par l'intimée. Les accès au nouveau quartier n'avaient pas encore été déterminés. Il pourrait être utile d'entendre l'OCT pour déterminer comment s'articulerait l'interdiction prévue dans le régime futur de circulation sur le chemin F_____.

Sa fille attestait qu'elle ne disposait pas d'un autre emplacement de stationnement pour son vélo-cargo.

d. Le 22 juillet 2025, la commune a persisté dans ses conclusions et son argumentation.

e. Le 23 juillet 2025, les parties ont été informées que la cause était gardée à juger.

EN DROIT

- 1.** Le recours a été interjeté en temps utile devant la juridiction compétente (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62

al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10)

La commune conteste la qualité pour recourir du recourant.

1.1 L'art. 6A de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR - H 1 05) prévoit que les réglementations locales du trafic édictées pour une durée supérieure à 60 jours ou se répétant régulièrement peuvent faire l'objet d'un recours auprès du TAPI. La commune de site a qualité pour recourir (al. 1). Les autres réglementations locales du trafic ne sont pas sujettes à recours (al. 2).

1.2 En matière de circulation routière, la qualité pour recourir doit être reconnue lorsque la mesure de circulation gêne considérablement l'usage de l'immeuble ou rend son accès considérablement plus difficile pour les riverains propriétaires ou la clientèle (arrêts du Tribunal fédéral 1C_474/2018 du 11 mai 2021 consid. 1.3 ; 2A.115/2007 du 14 août 2007 consid. 3 et 2A.70/2007 du 9 novembre 2007 consid. 2.2).

Elle doit être déniée lorsque le recourant agit en tant que simple usager d'une route, à l'instar de l'ensemble des habitants du secteur. Son intervention s'apparente à une action populaire, ce qui ne lui confère pas la qualité pour agir (ATF 144 I 43 consid. 2.1 ; 137 II 30 consid. 2.2.3 et 2.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_655/2018 du 26 septembre 2019 consid. 2.2).

La seule qualité d'usager, même régulier, d'une route, ne suffit pas à justifier un droit d'opposition. Admettre le contraire reviendrait à reconnaître le droit de recourir à un cercle indéterminé de personnes sans aucun rapport de proximité avec le projet litigieux, ce que l'art. 89 al. 1 let. b LTF (plus encore que l'art. 103 let. a LOJ) entend précisément exclure (arrêt du Tribunal fédéral 1C_463/2007 du 29 février 2008 consid. 1.3).

1.3 Sous le terme de droit acquis est désigné un ensemble assez hétérogène de droits des administrés envers l'État dont la caractéristique commune est qu'ils bénéficient d'une garantie particulière de stabilité. Des droits acquis peuvent être conférés par la loi lorsque celle-ci les qualifie comme tels ou lorsqu'elle garantit leur pérennité, soit si le législateur a promis dans la loi que celle-ci ne serait pas modifiée ou serait maintenue telle quelle pendant un certain temps (ATA/48/2024 du 16 janvier 2024 consid. 4.13 et l'arrêt cité).

Un droit acquis peut être créé dans les mêmes conditions que par la loi par une décision individuelle. En tant que telle, la répétition de décisions successives de contenu identique ne crée pas de droit acquis. La catégorie la plus importante de droits acquis est constituée de ceux qui sont créés par un contrat entre l'État et les administrés. La stabilité particulière du droit est ici fondée sur le principe *pacta sunt servanda* (principe de la confiance ; ATA/465/2025 du 29 avril 2025 consid. 6.1 ; Thierry TANQUEREL, Manuel de droit administratif, 2^e éd., 2018, p. 266 s.).

1.4 En l'espèce, le recourant, qui affirme utiliser la chaussée pour le parcage depuis 30 ans, ne démontre pas que la commune, en tolérant cet usage, lui aurait conféré un droit acquis. La commune conteste avoir accordé un tel droit et fait valoir qu'il lui est en toute hypothèse loisible d'adopter une nouvelle réglementation.

Le fait de devoir, sur la voie publique, parquer plus loin, même à quelques dizaines de mètres, peut être considéré comme un léger désagrément. Le recourant invoque le chargement et le déchargement de passagers, notamment handicapés, et de bagages, or celui-ci peut, si nécessaire, se faire à la faveur d'une simple halte.

La question de savoir si le recours devant la chambre de ceans doit être déclaré irrecevable pourra cependant demeurer indécise, dès lors que celui-ci doit quoi qu'il en soit être rejeté car mal fondé, comme il sera vu ci-après.

2. Sans y conclure formellement, le recourant suggère l'audition de l'OCT.

2.1 Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), le droit d'être entendu comprend notamment le droit pour l'intéressé d'offrir des preuves pertinentes, de prendre connaissance du dossier, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 145 I 73 consid. 7.2.2.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_157/2021 du 7 juillet 2021 consid. 3.1). Le droit d'être entendu n'implique pas une audition personnelle de l'intéressé, celui-ci devant simplement disposer d'une occasion de se déterminer sur les éléments propres à influencer sur l'issue de la cause (art. 41 LPA ; ATA/242/2023 du 14 mars 2023 et les références citées).

2.2 En l'espèce, le recourant expose qu'il pourrait être utile d'entendre l'OCT pour déterminer comment s'articulerait l'interdiction prévue dans le régime futur de circulation sur le chemin F_____. Or, l'OCT a émis un préavis favorable sans qu'il soit nécessaire de connaître la motivation de celui-ci, ainsi que le recourant l'admet. Pour le reste, les plans définitifs du nouveau lotissement ne sont pas connus, seule une hausse du trafic pouvant être prédite. Or c'est celle-ci qui motive en partie, et suffit à motiver, comme il sera vu plus loin, la mesure contestée.

Il ne sera ainsi pas ordonné d'acte d'instruction.

3. Le litige a pour objet le bienfondé de l'arrêté de réglementation du trafic pour le chemin F_____ publié par la commune le 17 juin 2024.

3.1 Sous le titre « compétence des cantons et des communes », l'art. 3 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01) prévoit que la souveraineté cantonale sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral (al. 1). 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 sont 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. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire (al. 4).

3.2 Selon l'art. 2 LaLCR, 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 (al. 1). La compétence de la police ou du département fédéral de justice et police stipulée par la législation fédérale est réservée (al. 2).

Selon l'art. 2A LaLCR, 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 (al. 1). Le Conseil d'État définit par voie d'arrêté le réseau de quartier communal structurant (al. 2).

Dans la section consacrée à la réglementation locale du trafic, l'art. 3 al. 1 LaLCR prévoit que le placement de signaux de prescription ou de priorité, ou d'autres signaux ayant un caractère de prescription, ou le seul marquage de cases de stationnement au sens de l'art. 107 al. 1 let. b de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21), pour une durée supérieure à huit jours fait l'objet d'une réglementation locale du trafic dans les cas prévus par le droit fédéral.

Sous le titre « enquête publique », l'art. 4 LaLCR prévoit que toute réglementation locale du trafic non limitée dans le temps est précédée d'une enquête publique. L'enquête publique est publiée dans la FAO : (a) pour les voies publiques communales, sous réserve de la let. b, par les communes ou le département sur demande de celles-ci ou de son propre chef ; (b) pour les voies publiques communales appartenant au réseau de quartier non structurant au sens de l'art. 2A, par les communes ; (c) pour les voies publiques cantonales, par le département (al. 1). Pendant un délai de 30 jours à compter de la publication, chacun peut consulter le dossier et transmettre à l'autorité compétente selon l'alinéa 1 ci-dessus ses observations par une déclaration écrite (al. 2).

L'art. 5 LaLCR prévoit que les projets de réglementation locale du trafic sont soumis, à titre consultatif, au préavis des communes, des divers départements cantonaux et des organismes intéressés (al. 1). En particulier, les interdictions ou restrictions importantes de circuler et de parquer dans des 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 LaLCR, le département doit délivrer un préavis dans un délai de 30 jours, avant toute prise de décision au sens de l'art. 6 LaLCR et, en

cas de mise à l'enquête publique, avant celle-ci, dans les cas suivants : (a) le changement du schéma de circulation consistant en la modification de signaux de prescription permettant ou interdisant un mouvement dans la direction indiquée ; (b) la modification de la réglementation du stationnement, y compris la suppression ou la création de places influant sur la compensation. Le préavis n'est pas requis pour les mesures temporaires de chantier (al. 3).

L'art. 6 LaLCR prévoit que toute réglementation locale du trafic adoptée par le département ou les communes fait l'objet d'une décision publiée dans la FAO.

3.3 Selon l'art. 107 OSR, il incombe à l'autorité ou à l'office fédérale des routes (ci-après : OFROU) d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3 al. 3 et 4 LCR) suivantes : (a) réglementations indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription ; (b) cases de stationnement indiquées exclusivement par une marque (al. 1). Les signaux et les marques visés à l'al. 1 ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire (al. 1^{bis}).

3.4 En l'espèce, il ressort de la photo aérienne la plus récente disponible sur le site d'information en ligne sur le territoire genevois (SITG), datée de mars 2024, qu'une place (non occupée au moment de la prise de vue) a été marquée au sol à proximité de l'entrée de l'habitation du recourant – précédée d'une ligne oblique en partie intermittente – et que trois places supplémentaires ont été marquées au sol environ 20 m plus loin en direction du chemin du D_____.

Le recourant conteste tout d'abord la compétence de la commune, que ce soit pour la signalisation ou en regard de la compétence cantonale de limiter la durée du parcage.

Il ne peut être suivi. L'art. 107 al. 2 OSR attribue à l'autorité la même compétence s'agissant du marquage et de la signalisation. Il n'est pas contesté que le chemin F_____ fait partie du réseau de quartier communal non structurant. La commune est ainsi compétente pour établir une réglementation, aussi bien par marquage que par signalisation, selon les art. 3 al. 2 LCR et 2A al. 1 LaLCR. Le fait que le canton ait limité le parcage à quatre heures laisse de la place à la compétence de la commune de circonscrire les aires dévolues au parcage. Contrairement à ce que semble considérer le recourant, la réglementation communale n'est pas contraire à la réglementation cantonale, mais elle est complémentaire et en l'espèce compatible : sur les places aménagées par la commune s'appliquera simplement la durée maximale de parcage prévue par le canton.

Le recourant se plaint ensuite de ce que la réglementation serait contraire au principe de proportionnalité.

Il ne discute pas l'objectif d'assurer la sécurité mais soutient que la commune a incorrectement procédé à la pesée des intérêts en présence, et notamment n'a pas pris en compte l'effet de ralentissement qu'exercerait sur le trafic le parcage toléré jusqu'ici sur le chemin F_____, lequel protégerait les piétons. Ce faisant, le

recourant substitue son appréciation à celle de l'autorité, sans établir d'ailleurs que son postulat serait fondé, étant précisé que la commune a expliqué avoir pris en compte toutes les réserves et objections. Le fait que l'avis du recourant serait partagé par de nombreux habitants n'y change rien.

Le recourant se plaint que la commune mette en avant la variation de la largeur du chemin alors qu'elle n'a fourni aucune donnée sur le sujet. Or, la consultation du SITG suffit pour se convaincre que la largeur du chemin varie et que celui-ci rétrécit notamment à l'approche du logement du recourant.

Le même SITG permet de voir les accès piétonniers et routiers prévus par le PLQ, de sorte qu'il n'est pas douteux, contrairement à ce que semble soutenir le recourant, que le trafic automobile et piétonnier augmentera nettement sur le chemin F_____. L'objectif de bonne cohabitation des usagers mis en avant par la commune est ainsi établi.

Le recourant se plaint encore de ce que le préavis positif de l'OCT, dont il admet qu'il n'a pas à être motivé, ait été rendu avant l'enquête publique soit avant de connaître l'avis des habitants. Toutefois, l'avis des riverains, qui subissent un désagrément, ne saurait remettre en cause celui d'un service technique spécialisé, qui examine la situation selon des paramètres objectifs applicables à tout le territoire du canton.

Enfin, quoi qu'en dise le recourant, la commune a suffisamment expliqué le but de la mesure et la situation qu'elle a prise en compte, et elle a tenu compte des observations de la population.

Ainsi, l'arrêté de réglementation du trafic pour le chemin F_____ a été adopté par la commune conformément à la loi et sans excès ni abus de son pouvoir d'appréciation.

Entièrement mal fondé, le recours sera rejeté.

4. Vu l'issue du litige, un émoulement de CHF 1'000.- sera mis à la charge du recourant (art. 87 al. 1 LPA) et une indemnité de CHF 1'000.- sera allouée à la commune, à la charge du recourant (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

PAR CES MOTIFS
LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE

rejette, en tant qu'il est recevable, le recours interjeté le 2 mai 2025 par A_____ contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 14 mars 2025 ;

met un émoulement de CHF 1'000.- à la charge de A_____ ;

alloue à la C_____ une indemnité de procédure de CHF 1'000.- à la charge de A_____ ; dit que conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification par-devant le Tribunal fédéral, par la voie du recours en matière de droit public ; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé au Tribunal fédéral, avenue du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communique le présent arrêt à A_____, à Me Romain JORDAN, avocat de l'intimée, ainsi qu'au Tribunal administratif de première instance.

Siégeant : Francine PAYOT ZEN-RUFFINEN, présidente, Jean-Marc VERNIORY, Claudio MASCOTTO, juges.

Au nom de la chambre administrative :

le greffier-juriste :

F. SCHEFFRE

la présidente siégeant :

F. PAYOT ZEN-RUFFINEN

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :