RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

A/492/2005-TPE **ATA/768/2005**

ARRÊT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

du 15 novembre 2005

dans la cause

LUCIEN MONTANT S.A.
représentée par Me Bruno Mégevand, avocat

contre

COMMISSION CANTONALE DE RECOURS EN MATIÈRE DE CONSTRUCTIONS

et

DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT, DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

et

VILLE DE GENÈVE

EN FAIT

1. Le 2 décembre 2003, la police des constructions, qui relève du département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (ci-après : le DAEL) a reçu une requête d'autorisation de construire par la procédure accélérée déposée par le service d'entretien du domaine public de la Ville de Genève (ci-après : la Ville) et ayant pour objet un aménagement modérateur de la circulation dans l'avenue de la gare des Eaux-Vives, à proximité de l'intersection avec la rue de Savoie, sous forme d'avancées de trotttoir et d'îlots.

   Le coût total des travaux était estimé à CHF 35'000.-.

2. L'ensemble des préavis recueillis était favorable, aux conditions suivantes :

   a. Selon celui du service "sécurité, salubrité" daté du 9 décembre 2003, les voies d'accès des engins des services d'incendie et de secours devaient être conformes à la réglementation en vigueur.

   b. L'implantation des nouveaux îlots et bords de chaussée devait être vérifiée sur le terrain par l'office des transports et de la circulation (ci-après : l'OTC), le cas échéant en procédant à un essai au moyen d'un bus des transports publics genevois, selon un document daté du 18 décembre 2003.

   c. Le 22 janvier 2004, le DAEL a délivré l'autorisation sollicitée, la vérification sur le terrain par l'OTC y figurant au titre de la quatrième condition alors que la question de l'accès des engins des services d'incendie et de secours y figurait également au titre de la cinquième condition. Cette autorisation a été publiée dans la Feuille d'avis officielle le 28 janvier 2004.

3. Agissant par le ministère d'un avocat, la société Lucien Montant S.A., de siège à Genève (ci-après : Montant ou la recourante) a recouru, auprès de la commission cantonale de recours en matière de constructions (ci-après : la CCRMC) contre l'autorisation précitée. Elle a fait valoir qu'elle était locataire d'une surface importante le long de l'avenue de la gare des Eaux-Vives, sur laquelle elle exploitait un commerce de matériel destiné au gros d'œuvre ainsi qu'au second d'œuvre en matière de construction. Quotidiennement, six à huit gros poids lourds, complets ou semi-remorques, venaient effectuer les livraisons, les propres camions et camionnettes de livraison de l'entreprise entraient et ressortaient du dépôt une quinzaine de fois par jour et il fallait encore compter les mouvements de cent cinquante véhicules de la clientèle, par jour également. L'aménagement modérateur projeté consituerait un danger et une gêne notable pour la circulation. Il y avait lieu dès lors d'annuler l'autorisation délivrée par le

DAEL à la Ville de Genève. A titre préalable, Montant a encore conclu à ce que la CCRMC ordonne un transport sur place.

Le 31 mars 2004, la Ville de Genève a conclu au rejet du recours, l'avancée de trottoir et l'agrandissement d'un îlot pour piétons ayant pour but de rendre plus sûre la zone et de modérer le trafic. Quant au marquage de places de parc pour cycles et motos, il ne faisait pas partie de l'objet de l'autorisation de construire qui avait été délivrée. Toutes les voies de circulation était maintenue et la recourante ne pouvait se plaindre d'une violation de l'article 14 lettres a, c et e de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 (LCI - L 5 05).

4. La commission a entendu les parties les 24 juin et 25 novembre 2004. Lors de la seconde audience, la Ville de Genève a proposé d'accroître la largeur de la chaussée de 2,70 mètres à 3 mètres par voie carrossable afin de tenir compte des remarques de Montant. Pour le surplus, l'autorisation, conforme à la loi, ne pouvait qu'être confirmée. Elle a enfin déposé un plan faisant état des modifications apportées au projet initial, comportant l'élargissement des voies carrossables à 3 mètres.

5. Le 24 janvier 2005, la CCRMC a rendu une décision de rejet du recours de Montant, les aménagements projetés ne constituant pas des inconvénients graves au sens de l'article 14 alinéa premier lettre a LCI.

6. Le 2 mars 2005, Montant a recouru auprès du Tribunal administratif contre la décision de la CCRMC. Il y avait lieu de procéder à un transport sur place afin de vérifier "sur le terrain" les manœuvres des camions qui devaient accéder au dépôt sis avenue de la Gare des Eaux-Vives. L'OTC entendait d'ailleurs en faire de même avec un bus des Transports publics genevois. Les aménagements demandés par la Ville de Genève violaient l'article 14 lettres a, c et e LCI et l'autorisation de construire délivrée devait être annulée, avec suite de frais et dépens.

7. Le 8 avril 2005, la Ville de Genève a répondu au recours et conclut à son rejet, l'autorisation de construire dont elle bénéficiait devant être confirmée dans sa variante du 25 novembre 2004. Le projet de l'intimée consistait en :

- une avancée de trottoir ;

- l'agrandissement d'un îlot central pour piétons à la hauteur de la rue de Savoie afin de sécuriser leur passage ;

- l'élargissement du trottoir au bout dudit passage, du côté de la gare des Eaux-Vives ;

- ainsi que l'installation d'îlots/pastilles aux extrémités des places de stationnement pour vélos, afin d'éviter tout usage illicite. Ces aménagements

étaient rendus nécessaires par les relevés de vitesse dans le secteur concerné, soit entre l'avenue Godefroy, qui débouche dans l'avenue de la Gare des Eaux-Vives et dans le chemin Frank-Thomas qui prolonge ladite avenue. La recourante ne pouvait se prévaloir de l'article 14 LCI, dès lors que les voies de circulation étaient maintenues et que le réseau routier n'était pas diminué. L'intérêt public à accroître la sécurité des piétons notamment ainsi que des autres usagers de la route par des mesures de modération du trafic était évident. Enfin, les abords immédiats des locaux loués par l'entreprise recourante n'étaient pas touchés.

8. Le 13 avril 2005, le DAEL a également conclu au rejet du recours et à la confirmation de l'autorisation de construire délivrée le 22 janvier 2004. Cette décision ne comportait aucune violation de l'article 14 LCI, dès lors que les aménagements autorisés étaient parfaitement compatibles avec le caractère de la zone.

9. Après avoir requis la pose d'éléments physiques permettant de visualiser les aménagements autorisés par le DAEL et la mise à disposition d'un camion par la recourante, le tribunal de céans a convoqué les parties à un transport sur place.

Celui-ci s'est tenu le 24 juin 2005 en présence des représentants de la société recourante, du DAEL, de la Ville de Genève et de l'OTC. Il a donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal qui a été soumis aux parties ainsi que de onze prises de vue, accompagnées d'un descriptif.

10. Le Tribunal a rappelé aux parties que les enquêtes avaient lieu sur la base du plan déposé par la Ville lors d'une audience tenue par la CCRMC. Les enquêtes ont commencé devant le bâtiment numéroté 17 avenue des Eaux-Vives. Les six ronds portés sur le plan représentaient six bordures d'une dimension de 12 x 15 x 25 cm, destinées à créer un coude à la hauteur du bâtiment portant le n° 19 de l'avenue des Eaux-Vives, afin de ralentir le trafic des véhicules (un 7ème rond représentant une bordure située entre les n° 16 et 19 de la rue des Eaux-Vives). Deux places de parc destinées aux livraisons, d'une longueur chacune de dix mètres à teneur du plan présenté au tribunal, étaient prévues vis-à-vis du n° 17.

Après des explications complémentaires données par l'OTC et la Ville de Genève, le tribunal s'est déplacé à l'emplacement prévu pour le nouvel îlot central. La modification projetée permettrait, selon la Ville de Genève, de modifier le stationnement le long de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives, en prévoyant des places en épi. La réduction de la longueur de traversée pour les piétons rendraient le passage plus sûr.

Le tribunal a alors demandé à la recourante de faire sortir un petit camion, de deux essieux, de son entrepôt, du côté de la Gare des Eaux-Vives. Il a observé la manœuvre et a constaté que la sortie de l'entrepôt était possible, malgré les

autres véhicules stationnés à cet endroit. Le passage des véhicules restait également possible.

La manœuvre suivante a consisté à faire avancer un camion semi-remorque, quittant l'endroit de son déchargement en empruntant l'avenue de la Gare des Eaux-Vives. Une fois le camion arrêté à l'endroit de la future voie de circulation, le tribunal a fait passer les véhicules se dirigeant de la rue de Savoie dans l'avenue des Eaux-Vives et a constaté que la manœuvre était possible. Le croisement de deux camions dans l'axe avenue de la Gare des Eaux-Vives, chemin Frank-Thomas était également possible.

Le Tribunal a encore fait procéder à différentes mesures pour déterminer exactement la médiane de la chaussée à l'angle de l'entrepôt existant à la hauteur du 19 de la rue des Eaux-Vives. Les parties ont alors discuté les possibilités d'empêcher le stationnement illicite des véhicules à cet endroit.

Soumis aux parties, le procès-verbal du transport sur place a été signé par celles-ci.

11. Le 28 juin 2005, la Ville de Genève a pris position sur les modifications évoquées lors de la mesure probatoire précitée. Deux pastilles situées sur les carrefours rue de Savoie/avenue de la Gare des Eaux-Vives avaient été déplacées en direction de l'avenue Frank-Thomas afin d'élargir le rayon de braquage des véhicules circulant à cet endroit ; une avancée de trottoir, à la hauteur des n° 17 et 19 de ladite avenue, munie de potelets qui seraient installés directement permettrait d'éviter le stationnement illicite des véhicules ; le déplacement d'une troisième pastille, à la hauteur du 19 de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives, permettrait de faire passer la largeur de la chaussée à cet endroit de 6 mètres, à 6,75 mètres ; enfin, la forme de l'îlot central avait été modifiée afin de faciliter la circulation des véhicules depuis la rue de Savoie vers l'avenue de la Gare des Eaux-Vives, en direction de la ville.

12. Le 12 juillet 2005, les parties ont été entendues en audience de comparution personnelle. La Ville de Genève a déposé un nouvel exemplaire de son dernier plan, muni toutefois de cotes. Elle a par ailleurs confirmé les termes de sa lettre du 28 juin 2005.

L'entreprise recourante a demandé une modification du marquage devant le n° 17, la pose d'un panneau indiquant la sortie de camions à la hauteur du n° 19, l'abattage d'un arbre et la suppression d'autres places de parc pour véhicules "deux roues".

Le DAEL s'est réservé la faculté de retirer l'autorisation de construire qu'il avait délivrée le 22 janvier 2004 au motif que le service "sécurité-salubrité" avait rendu un nouveau préavis, défavorable celui-ci.

13. Par décision du 13 juillet 2005, le tribunal a imparti un délai au 16 septembre 2005 au DAEL pour se déterminer définitivement sur le maintien ou le retrait de l'autorisation de construire litigieuse.

Le 13 septembre 2005, le DAEL a informé le tribunal que l'autorisation de construire litigieuse était maintenue, la question de l'accès aux immeubles n° 14 et 16 de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives devant faire l'objet d'une autorisation de construire distincte.

14. Le 30 septembre 2005, la Ville de Genève a relevé que les questions relatives au marquage devant le n° 17 et à la pose d'un panneau devant le n° 19 de la Gare des Eaux-Vives étaient de la compétence de l'OTC et ne faisaient pas l'objet de l'autorisation de construire querellée. Il n'y avait de surcroît aucun besoin d'abattre un arbre. La Ville de Genève persistait dès lors dans ses conclusions du 8 avril 2005, l'autorisation de construire devant être confirmée dans sa variante remise au Tribunal administratif et aux parties le 28 juin 2005.

15. Le 29 septembre 2005, la recourante a persisté à demander l'abattage d'un arbre, considérant de surcroît que le projet de la Ville de Genève violait toujours l'article 14 LCI, malgré les modifications introduites dans la dernière variante.

16. Le 6 octobre 2005, les parties ont été informées que la cause était gardée à juger.

EN DROIT

1. Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 56 A de la loi sur l'organisation judiciaire du 22 novembre 1941 - LOJ - E 2 05 ; art. 63 al. 1 litt. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

2. Tel qu'il est garanti par l'article 29 alinéa 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, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influer sur la décision à rendre. Le droit de faire administrer des preuves n'empêche cependant pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, en particulier s'il acquiert la certitude que celles-ci ne pourraient l'amener à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (Arrêts du Tribunal fédéral 2P.200/2003 du 7 octobre 2003, consid. 3.1 ; 2P.77/2003 du 9 juillet 2003 consid. 2.1 et les arrêts cités ; ATA/172/2004 du 2 mars 2004 ;

ATA/39/2004 du 13 janvier 2004 consid. 2). Le droit d'être entendu ne contient pas non plus d'obligation de discuter tous les griefs et moyens de preuve du recourant ; il suffit que le juge discute ceux qui lui paraissent pertinents (Arrêts du Tribunal fédéral 1P.32/2004 du 12 février 2004 consid. 6 ; 1P.24/2001 du 30 janvier 2001 consid. 3a et les arrêts cités ; ATA/292/2004 du 6 avril 2004).

En l'espèce, les parties ont été invitées à participer à un transport sur place et ont été entendues en audience de comparution personnelle. Elles se sont de surcroît abondamment exprimées par écrit, de telle sorte que leur droit d'être entendu a été pleinement respecté.

La cause est ainsi en état d'être jugée.

3. L'objet précis du litige est l'autorisation de construire délivrée le 22 janvier 2004 par le DAEL à la Ville de Genève sur la base notamment d'un plan déposé par la requérante le 2 décembre 2003, comportant sept îlots/pastilles à construire ainsi qu'un îlot central et un trottoir à modifier.

Ce plan, visé *ne varietur* par le DAEL en date du 22 janvier 2004, comporte également l'indication de différents marquage sur la chaussée. Ceux-ci ne font pas partie de l'objet du litige. En exécution des dispositions arrêtées lors des différentes mesures d'instruction ordonnées tant par la CCRMC que par le tribunal de céans, la collectivité requérante a déposé des variantes successives du plan approuvé par le DAEL. Une première variante, adoptée par la CCRMC selon sa décision du 24 janvier 2005, a servi de base au transport sur place ordonné par le tribunal de céans. A la suite de cette mesure probatoire, une nouvelle variante a été visée par le tribunal lors de l'audience de comparution personnelle des parties du 12 juillet 2005. Certains îlots/pastilles avaient été déplacés et la forme de l'îlot central protégeant le passage des piétons avait été modifié. Les modifications apportées sont minimes. Le Tribunal administratif, lorsqu'il procède lui-même à des mesures d'instruction, possède, selon sa propre jurisprudence, un plein pouvoir d'examen en matière de constructions (ATA/47/2005 du 1er février 2005). Dans le cas où l'autorisation de construire serait confirmée, il y aurait lieu dès lors de préciser que le plan pertinent serait celui visé par le tribunal le 12 juillet 2005, toute autre solution conduisant au renvoi du dossier au département intimé pour l'approbation du plan constituant un excès de formalisme, en raison de la modestie des aménagements prévus et du peu d'importance des modifications soumises aux parties en cours d'instruction.

4. La recourante se prévaut de l'article 14 LCI pour contester les aménagements litigieux.

Selon la jurisprudence du tribunal de céans (SJ 1992 p. 517 ; ATA D. du 20 décembre 1994 et les arrêts cités), l'article 14 lettre a LCI conserve une portée propre par rapport au droit fédéral dans la mesure où les inconvénients invoqués

se rapportent uniquement à la circulation et au stationnement des véhicules. Il en va de même de la lettre e du même article, qui tente à lutter contre des nuisances secondaires telles les difficultés de la circulation et le danger pour la sécurité humaine qui en résulte. Toujours selon la jurisprudence, l'article 14 LCI est une norme de protection destinée à sauvegarder les particularités de chaque zone, en prohibant les constructions incompatibles avec le caractère d'une zone déterminée ; cette norme ne vise pas au premier chef la protection de l'intérêt des voisins (ATA/434/2005 du 21 juin 2005 et ATA/140/2005 du 15 mars 2005). Enfin, il s'agit d'une norme potestative, l'autorité administrative disposant d'un certain pouvoir d'appréciation dans son interprétation, ce qui doit conduire les autorités de recours à s'imposer une certaine retenue (ATA/981/2004 du 21 décembre 2004 et ATA/172/2004 du 2 mars 2004).

En l'espèce, les aménagements litigieux ont pour but de modérer la circulation dans l'avenue de la gare des Eaux-Vives, cette artère, dans le prolongement du chemin Frank-Thomas, connaissant un trafic intense, certains usagers circulant de surcroît à des vitesses inadaptées. L'intérêt public au respect des vitesses maximales autorisées et à la sécurité des piétons est évident et l'emporte sans conteste possible sur l'intérêt privé de la recourante au maintien de la configuration actuelle des lieux. Les inconvénients graves dont elle se prévaut ne découlent nullement des aménagements litigieux, dont le tribunal a pu constater l'effet sur la circulation lors du transport sur place, mais de l'emplacement proprement dit du commerce exploité par la recourante en pleine zone urbaine. Les difficultés de stationnement, les aléas liés à l'intense circulation automobile et la nécessité de modérer celle-ci, sont propres à la zone urbaine. La recourante ne saurait s'en plaindre, sauf à soutenir qu'elle dispose d'un droit à transformer la voie publique en zone de manœuvre pour ses propres véhicules ainsi que ceux de ces fournisseurs et de ses clients.

L'autorisation querellée est ainsi parfaitement conforme au droit et doit être confirmée, étant précisé que le plan pertinent est celui visé "*ne varietur*" par le tribunal lors de l'audience de comparution personnelle des parties du 12 juillet 2005.

5. Mal fondé, le recours est rejeté. Son auteur, qui succombe, sera condamné aux frais de la cause arrêtés à CHF 2'500.- (art. 87 LPA). Elle n'a pas droit en outre à une indemnité de procédure.

* * * * *

PAR CES MOTIFS

LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 2 mars 2005 par la société Lucien Montant S.A. contre la décision de la commission cantonale de recours en matière de constructions du 24 janvier 2005 ;

au fond :

le rejette ;

confirme l'autorisation de construire n° APA 22522-2 délivrée le 22 janvier 2004 ;

dit que le plan pertinent est celui déposé le 12 juillet 2005 par la Ville de Genève, visé "ne varietur";

met à la charge de la recourante un émolument de CHF 2'500.- ;

communique le présent arrêt à Me Bruno Megevand, avocat de la recourante, à la commission cantonale de recours en matière de constructions, au département de l'aménagement, de l'équipement et du logement ainsi qu'à la Ville de Genève.

Siégeants : Mme Bovy, présidente, M. Paychère, Mme Hurni, M. Thélin, Mme Junod, juges.

Au nom du Tribunal administratif :

la greffière-juriste adj.:	la vice-présidente :
M. Tonossi	L. Bovy

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le la greffière :