

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2435/2024 LCR

JTAPI/***/2025

JUGEMENT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

DE PREMIÈRE INSTANCE

du 14 mars 2025

dans la cause

Monsieur A_____

contre

COMMUNE DE B_____, représenté par Me Romain JORDAN, avocat, avec élection de domicile

EN FAIT

1. Monsieur A _____ et Madame C _____ résident à l'adresse 1 _____, chemin de D _____, sur la commune de B _____ (ci-après : la commune). Leur maison fait partie d'un lotissement (« lotissement du E _____ »), composé de plusieurs bâtiments en ordre contigu.

2. Côté sud-est, le bâtiment 2 _____ à 3 _____, chemin de D _____ longent le chemin G _____, sur le tronçon compris entre le chemin de D _____ (au sud) et F _____ (au nord).

Le chemin G _____ fait partie du réseau routier de quartier communal non structurant.

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

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

4. 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 : DSM ou 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 G _____ ; tronçon compris entre le chemin de D _____ et F _____ ».

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.

5. Toujours en 2023, la commune a fait procéder au marquage de « nouvelles » cases de stationnement au chemin G _____ et fait poser un panneau « Interdiction de parquer » à la hauteur des 2 _____ à 3 _____, chemin de D _____, interdisant le stationnement des deux côtés du chemin G _____. Ce panneau a été déposé en octobre 2023 suite à un recours de M. A _____, après que l'office cantonal des transports (ci-après : OCT) ait 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.

6. Le 1^{er} juillet 2023 est entrée en vigueur une nouvelle réglementation du stationnement à B _____, 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 G _____ compris entre le 1 _____, chemin de D _____ et F _____.

7. Par courrier du même jour, plusieurs habitants du chemin de D _____ ont fait part de leur mécontentement auprès de la commune concernant les récents aménagements sur le chemin G _____. 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 G_____ « qui ne faisait pourtant jusqu'ici l'objet d'aucune interdiction de stationnement ». Ils sollicitaient le maintien des emplacements de stationnement existants devant leurs propriétés.

8. Dans sa réponse du 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 G_____, la raison principale était la sécurité des piétons, qui, en l'absence de trottoirs, se voyaient obligés de marcher dans la rue. Les places actuelles 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 d'ici une année.
9. Par avis publié le 14 février 2024 dans la Feuille d'avis officielle (ci-après : FAO), la commune a ouvert une enquête publique de réglementation du stationnement sur le chemin G_____ visant à interdire le stationnement côté pair entre le 24, chemin de D_____ et F_____.

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

Sous « commentaires », il était précisé que « de facto, cette interdiction exist[ait] déjà, car il n'y a[vait] pas de case de stationnement à ces endroits (...). Il ne s'agi[ssait] donc pas d'une interdiction de stationner supplémentaire, mais la clarification juridique d'un état de fait mal compris de certains habitants. Cette clarification [était] d'autant plus importante que la parcelle côté impair [était] destinée à urbanisation (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 3_____ jours.

10. Par courrier du 4 mars 2024, plusieurs habitants du lotissement, dont Mme C_____, ont adressé leurs observations à la mairie, expliquant ne pas comprendre l'intérêt à interdire le stationnement sur le tronçon du chemin G_____ 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 G_____, 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.

11. Par courrier du 13 mars 2024, M. A_____ a également soumis à la commune des observations. En substance, il faisait valoir que le stationnement existant devant les maisons du 1_____ à 3_____, 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 G_____, 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 G_____ ne semblait pas avoir fait l'objet d'une décision valable de la commune.

Plusieurs photographies du tronçon concerné étaient jointes à son courrier.

12. Le 17 juin 2024, la commune a publié dans la FAO l'arrêté de réglementation du trafic – chemin G_____ prévoyant notamment ce qui suit :

« 1. a) Au chemin G_____, sur son tronçon compris entre le n° 24 du chemin de D_____ et F_____, 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.

13. Par acte du 16 juillet 2024, M. A_____ (ci-après : le recourant) a recouru contre cet arrêté auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : le tribunal), concluant, sous suite de frais et dépens, à son annulation. Il a produit un chargé de pièces.

Sa qualité pour recourir devait être admise. Son domicile bordait le chemin G_____, 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 ou causé de quelconques accidents ou incidents. Au contraire, 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, étant précisé qu'aucune place pour vélos n'était prévue à proximité et que les vélos ne provoquaient à l'évidence aucune gêne quelconque. 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 mètres 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 quelconque 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 quelconque 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 quelconque explication à cet égard. Enfin, s'il était certes 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.

14. Dans ses observations du 30 septembre 2024, la commune (ci-après : l'autorité intimée), sous la plume de son conseil, a conclu au rejet du recours, sous suite de frais et dépens.

Le droit d'être entendu du recourant n'avait pas été violé, ce dernier ayant eu l'occasion de s'exprimer à plusieurs reprises avant que l'arrêté querellé ne soit adopté. L'enquête publique avait été ouverte par publication du 14 février 2024 et le recourant avait pu consulter le dossier complet et se déterminer sur cette base. Le fait que ses arguments aient été rejetés, de façon motivée, ne constituait pas une violation de son droit d'être entendu. Dans tous les cas, ce droit devait être considéré comme respecté au stade du présent recours.

L'installation d'un panneau d'interdiction de stationnement à hauteur de la maison du recourant 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 dudit panneau, lequel avait entraîné le retrait par M. A_____ de son recours contre l'arrêté du 2 février 2023. La procédure étant désormais close, le recourant ne pouvait contester la légitimité de cet arrêté, notamment en ce qui concernait le marquage de nouvelles cases de stationnement.

Le recourant 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 G_____ 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 que le recourant puisse 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 des intérêts prépondérants en vue d'assurer la sécurité routière dans le cadre d'une planification communale soigneuse. Le recourant 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 que celui-ci disposait de places de parking dans la copropriété et que huit places demeuraient marquées dans cette partie du chemin de G_____.

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 G_____. 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 « G_____ » (ci-après : PLQ G_____), 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 G_____, l'intérêt public primant sans conteste l'intérêt privé, de pure commodité, du recourant.

15. Le 24 octobre 2024, le recourant a répliqué, persistant dans ses conclusions.

L'autorité intimée 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 l'autorité intimée, 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 l'autorité intimée, considéraient que la mesure n'était pas adéquate pour atteindre cet objectif.

L'autorité intimée 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 l'autorité intimée, l'arrêté du 2 février 2023 ne contenait aucune disposition concernant le marquage de nouvelles cases de stationnement sur le tronçon du chemin G_____. 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 prochainement et que la question de l'aménagement de ce chemin, voire sa fermeture, était encore en discussion.

16. Le 15 novembre 2024, l'autorité intimée a dupliqué, persistant intégralement dans ses observations et conclusions du 30 septembre 2024.

Un arrêté cantonal n'attribuait aucune compétence au canton, qui priverait du droit d'une commune 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 G _____ 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, le recourant 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 des voitures, se devait de 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.

17. Par écriture spontanée du 21 novembre 2024, le recourant a notamment relevé que l'affirmation selon laquelle l'autorité intimée 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.
18. Le 24 novembre 2024, le projet de PLQ « G _____ » a été refusé en votation communale (https://www.ge.ch/votations/20241124/communal/B_____/, consulté le 13 mars 2025).

EN DROIT

1. Le Tribunal administratif de première instance connaît des recours dirigés, comme en l'espèce, contre les décisions prises en matière de réglementation locale du trafic édictées pour une durée supérieure à 60 jours (art. 115 al. 1 et 116 al. 1 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 6A de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 - LaLCR - H 1 05).

2. Interjeté en temps utile et dans les formes prescrites devant la juridiction compétente, le recours est recevable au sens des art. 62 à 65 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA - E 5 10).
3. La recevabilité du recours suppose également que son auteur dispose de la qualité pour recourir.
4. À teneur de l'art. 60 al. 1 let. b LPA, a qualité pour recourir toute personne qui est touchée directement par une décision et a un intérêt personnel digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée.

Cette notion de l'intérêt digne de protection correspond aux critères exposés à l'art. 89 al. 1 let. c de la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), que les cantons sont tenus de respecter en application de la règle d'unité de la procédure figurant à l'art. 111 al. 1 LTF (ATF 144 I 43 consid. 2.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_433//2021 du 5 juillet 2022 consid. 3.1).

5. Le recourant doit se trouver dans une relation spéciale, étroite et digne d'être prise en considération avec l'objet de la contestation et retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision en cause, qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général, de manière à exclure l'action populaire. Cet intérêt digne de protection ne doit pas nécessairement être de nature juridique, un intérêt de fait étant suffisant (ATF 144 I 43 consid. 2.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_472/2021 du 1er mars 2022 consid. 5.4). Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt général, dans l'intérêt de tiers ou qui tendent seulement à une application correcte du droit est, partant, irrecevable (ATF 144 I 43 consid. 2.1 ; 137 II 40 consid. 2.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_456/2023 du 23 juillet 2024 consid. 2.6.1 destiné à publication).
6. 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 (arrêt du Tribunal fédéral 1C_474/2018 du 11 mai 2021 consid. 1.3 ; 2A.115/2007 du 14 août 2007 consid. 1.3).

S'agissant plus particulièrement de signalisation routière, la qualité pour recourir est reconnue aux riverains (qu'ils soient propriétaires ou locataires) ainsi qu'à toute personne qui utilise plus ou moins régulièrement la route concernée (tels que résidents des environs ou encore pendulaires), dans la mesure où ils subissent des inconvénients sensibles en lien avec la restriction contestée ; en revanche, l'intérêt n'est pas jugé suffisant lorsque le trajet n'est effectué que de manière occasionnelle (ATF 136 II 539 consid.1.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_615/2021 du 15 mars 2024 consid. 1.1 ; cf. également arrêt du Tribunal cantonal vaudois AC.2021.0312 du 31 mars 2022 consid. 1a).

7. Sur la base de ces principes, le Tribunal fédéral a en particulier dénié la qualité pour recourir à des propriétaires directement voisins d'une route faisant l'objet d'un

réaménagement (élargissement des trottoirs, création d'un chemin piétonnier, installation de quatre seuils de ralentissement et rétrécissement de la chaussée sur certaines sections), considérant qu'ils n'apportaient aucun élément concret s'agissant des avantages pratiques qu'ils pourraient retirer de l'admission de leurs objections. En l'occurrence, le régime de circulation du chemin n'était pas modifié, de sorte que les recourants ne subiraient pas d'inconvénient pour accéder à leur propriété et ne seraient pas non plus gênés par une augmentation du trafic (arrêt 1C_411/2014 du 9 janvier 2015). Il a également dénié cette qualité à l'usager d'une voie publique qui recourait contre une mesure de restriction de la circulation ou de parcage qui touchait l'ensemble des usagers de la même manière, considérant que 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 (arrêt 1A_11/2006 du 27 décembre 2006, consid. 3.2). Lors de la suppression de places de parking publiques et de mesures de circulation sur un tronçon routier, l'utilisation accrue de la voie publique ne suffit en outre pas à donner la qualité pour recourir quand l'ensemble des usagers sont touchés de la même manière (arrêt 2A.115/2007 du 14 août 2007 consid. 3). Seul un droit d'usage privilégié de l'axe routier le permet (arrêt 1C_463/2007 du 29 février 2008 consid. 1.3). Il faut en outre que l'atteinte soit particulièrement importante, comme dans le cas d'une fermeture définitive de l'axe routier (arrêt 2A.115/2007 précité consid. 3). De même, le recours d'habitants d'une agglomération qui se plaindraient d'une augmentation générale du trafic dans une localité est exclu (Pierre MOOR/Etienne POLTIER, op. cit., n° 5.7.2.1 let. b p. 730 et l'arrêt cité).

La qualité pour recourir a en revanche été reconnue à l'association des habitants d'un quartier contre l'aménagement d'un giratoire sur un carrefour que les membres de l'association utilisaient régulièrement (JAAC 53.42, consid. 2 p. 303; cf. ég. ATF 136 II 539 consid. 1.1, admettant la qualité d'une sous-section du Touring Club Suisse pour contester l'instauration d'une zone 30 sur une route de grand transit). Le seul fait qu'une personne habite au bord d'une route frappée par une restriction de la circulation ou qu'elle y possède un bien-fonds, respectivement qu'elle utilise régulièrement la route concernée ou des places de parc ne lui confère toutefois pas sans autre le droit de recourir ; encore doit-elle pouvoir se prévaloir d'un intérêt de fait ou de droit à l'annulation de la restriction en cause (TF 2A.115/2007 du 14 août 2007 consid. 3; cf. André BUSSY/Baptiste RUSCONI/Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Christoph MÜLLER, Code suisse de la circulation routière commenté, 4ème éd., Bâle 2015, n. 7.1.2b ad art. 3 LCR, qui rappelle que « comme il faut subir un dommage particulier touchant de façon particulière, l'usage régulier d'une route ne suffit pas; il faut rendre vraisemblable une atteinte claire » et que « la qualité pour agir n'est donnée que si l'on est spécialement touché de façon sensible »). Tel sera notamment le cas lorsqu'une prescription restreint l'accès à un bien-fonds de manière importante ou lorsqu'une rue est frappée d'une interdiction de circuler. Des

limitations ou la suppression de places de stationnement peuvent aussi constituer des atteintes spécifiques lorsque l'utilisation d'un bien-fonds est rendue impossible ou compliquée de manière importante (arrêts 2A.115/2007 précité consid. 3; 2A.70/2007 du 9 novembre 2007 consid. 2.2).

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

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

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 parcage.

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.

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.
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).
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

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.

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.

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

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).

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 convaincants 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.

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

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).

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).

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.

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 1^{er} 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.

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

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

PAR CES MOTIFS
LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE PREMIÈRE INSTANCE

1. rejette, dans la mesure de sa recevabilité, le recours interjeté le 16 juillet 2024 par Monsieur A_____ contre l'arrêté de réglementation du trafic – chemin G_____ de la commune de B_____ du 17 juin 2024 ;
2. met à la charge du recourant un émolument de CHF 1'200.-, lequel est partiellement couvert par l'avance de frais de CHF 500.- ;
3. dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité de procédure ;
4. dit que, conformément aux art. 132 LOJ, 62 al. 1 let. a et 65 LPA, le présent jugement est susceptible de faire l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (10 rue de Saint-Léger, case postale 1956, 1211 Genève 1) dans les 30 jours à compter de sa notification. L'acte de recours doit être dûment motivé et contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation du jugement attaqué et les conclusions du recourant. Il doit être accompagné du présent jugement et des autres pièces dont dispose le recourant.

Au nom du Tribunal :

Le président

Olivier BINDSCHEDLER TORNARE

Copie conforme de ce jugement est communiquée aux parties.

Genève, le

La greffière