

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2111/2017-LCI

ATA/46/2019

COUR DE JUSTICE

Chambre administrative

Arrêt du 15 janvier 2019

3^{ème} section

dans la cause

CRÉDIT SUISSE AG

Monsieur Pascal SPUHLER

représentés par Me Nicolas Wisard, avocat

contre

DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE

et

VILLE DE GENÈVE

**Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du
23 février 2018 (JTAPI/179/2018)**

EN FAIT

- 1) Le 9 janvier 2017, la Ville de Genève (ci-après : la ville) a, par l'intermédiaire de son mandataire, déposé auprès du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, devenu le département du territoire (ci-après : le département), une demande d'autorisation de construire portant sur l'aménagement d'un trottoir dans le passage des Alpes, côté Lausanne, situé sur son territoire (Genève-Cité), afin de répondre à une forte demande piétonne et de relier de manière directe et sécurisée la rue de Lausanne à la rue de Montbrillant.
 - a. Selon le plan visé ne varietur et une note technique du mandataire de la ville de décembre 2016, ledit aménagement impliquait la suppression d'une voie de circulation des transports individuels motorisés dans le passage des Alpes en direction de la rue du Fort-Barreau, le réaménagement du carrefour Montbrillant/Fort-Barreau avec notamment une diminution de la longueur de la voie de présélection du mouvement de tourner-à-droite entre le passage des Alpes et la rue de Montbrillant, ainsi que la réaffectation des mouvements au débouché de la rue des Alpes (concentration, sur une voie unique, des mouvements de tout-droit en direction du passage des Alpes et de tourner-à-droite en direction de la rue de Lausanne).
 - b. La note technique examinait les impacts dudit projet sur la circulation des véhicules dans la rue et le passage des Alpes, ainsi que les mesures potentielles aptes à optimiser le fonctionnement des déplacements « tous modes » au niveau des deux intersections structurantes (carrefour Montbrillant/Alpes/Fort-Barreau et carrefour Cornavin/Alpes/Lausanne). Elle détaillait les impacts de la suppression d'une voie de présélection pour les deux carrefours précités. Cette analyse se fondait sur les plans de charge de trafic aux heures de pointe du matin et du soir, issus d'une campagne de comptage effectuée en juin 2016 par le mandataire de la ville, pour le compte de la direction générale des transports (ci-après : DGT) devenue l'office cantonal des transports, dans le cadre de l'étude traitant de la « déclinaison du concept "mobilité" du projet urbain de Cornavin ». Cette campagne de comptage avait également pris en compte les flux piétonniers dans le secteur, notamment au niveau du carrefour Cornavin/Alpes/Lausanne, et calculé, pour cette même intersection, les capacités utilisées existantes aux heures de pointe du matin et du soir. Les effets recensés étaient en particulier liés aux principes de régulation envisagés suite à la redéfinition des espaces de voirie. L'analyse mettait en évidence le temps de vert nécessaire à l'écoulement de l'ensemble des flux pour chacun des mouvements du carrefour, ainsi qu'un temps de vert « optimisé » qui tenait compte de la durée d'un cycle uniforme de 100 secondes utilisé dans le fonctionnement existant.

Ladite note concluait que l'aménagement d'un trottoir dans le passage des Alpes et les recalibrages de la voirie concomitants ne péjoraient pas le fonctionnement des circulations aux abords de la gare de Cornavin. Outre le gain tangible offert par la construction du trottoir pour les déplacements piétonniers dans le secteur (sécurité, continuité, confort), les principes de réorganisation des espaces de chaussée (affectation des voies) et de régulations envisagées présentaient les intérêts suivants : le maintien de la fluidité des mouvements de sortie de ville au niveau des deux carrefours précités, l'optimisation des temps de traversée piétonne pour ce qui concernait la place de Cornavin et la rue de Lausanne, ainsi que le développement de la continuité de la voie de bus sur la rue des Alpes. Des mesures d'accompagnement concernant la gestion des remontées de file d'attente au niveau de la rue de Montbrillant et de la rue des Alpes (stockage) devraient être étudiées dans le cadre de la mise en œuvre du projet ; les marges de manœuvre étaient, dans ce cadre, tangibles (régulation).

Les perspectives en matière d'évolution de la demande sur le réseau routier découlant des mesures étudiées dans le cadre du concept « mobilité » susmentionné tendaient à conforter de manière très sensible les constats de la note technique. Les flux de trafic à gérer sur la frange est de la gare de Cornavin offriraient, au niveau des intersections régulées, de larges réserves de capacité, soit autant de potentiels pour l'optimisation de la circulation des modes alternatifs (transports publics et modes doux).

Pour le surplus, elle sera reprise, en tant que de besoin, dans la partie en droit du présent arrêt.

c. Cette demande, enregistrée sous le n° DD 109'900, a été publiée dans la Feuille d'Avis Officielle de la République et du canton de Genève (ci-après : FAO) le 24 janvier 2017.

2) Tous les préavis recueillis pendant l'instruction de la demande étaient favorables au projet, parfois avec des conditions.

a. La DGT a posé, comme condition préalable au début des travaux, la modification de la programmation des carrefours à feux de la rue des Alpes, étant donné que le projet supprimerait une voie de circulation dans le passage des Alpes.

b. Le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (ci-après : SABRA) de l'ancienne direction générale de l'environnement devenue l'office cantonal de l'environnement, a émis un préavis positif en relevant que les aménagements prévus n'avaient pas d'impacts significatifs sur la protection contre le bruit.

- 3) Par décision du 28 mars 2017, le département a octroyé l'autorisation sollicitée en précisant que les conditions figurant dans les préavis annexés, en particulier celui de la DGT, devaient être strictement respectées et qu'elles faisaient partie intégrante de l'autorisation.

La publication de celle-ci dans la FAO du même jour faisait référence à l'« aménagement d'un trottoir ».

- 4) Crédit Suisse AG (ci-après : Crédit Suisse), propriétaire de l'immeuble attenant au trottoir projeté et du parking des Arcades qui y était implanté, et Monsieur Pascal SPUHLER, domicilié au 19, rue de Berne dans un immeuble faisant l'angle avec la rue des Alpes, ont recouru contre cette décision et le préavis de la DGT auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI), en concluant à l'annulation de l'autorisation « globale » de construire.

- 5) Crédit Suisse, M. SPUHLER, la ville et le département se sont déterminés à plusieurs reprises devant le TAPI.

a. Toutes les parties ont demandé l'audition d'un collaborateur de la DGT et du mandataire de la ville. Celle-ci, Crédit Suisse et M. SPUHLER ont demandé un transport sur place, à l'heure de pointe du matin pour ces deux derniers. Ceux-ci ont également sollicité, sous la forme d'un rapport complémentaire, l'établissement d'une nouvelle campagne de comptage complète afin de déterminer la réduction de la capacité d'écoulement de la voie de droite du carrefour « Cornavin/Alpes/Lausanne » induite par le passage des piétons traversant la rue de Lausanne, et de mesurer les files d'attente permanentes se formant dans ce quartier aux heures de pointe du matin et du soir.

b. La ville a produit des photographies, prises le jeudi 14 septembre 2017 aux heures de pointe du matin et du soir, montrant l'état du flux routier et piétonnier sur la rue des Alpes, en particulier au niveau du carrefour « Cornavin/Alpes/Lausanne ».

- 6) Par jugement du 23 février 2018, le TAPI a déclaré irrecevable le recours de Crédit Suisse et de M. SPUHLER, faute d'acte attaquant et de qualité pour recourir de ces derniers.

Ni Crédit Suisse ni M. SPUHLER n'avaient la qualité pour recourir faute d'un intérêt digne de protection pour les raisons suivantes. Ils ne soulevaient aucun grief à l'encontre du trottoir, mais faisaient valoir que les aménagements routiers accompagnant la création du trottoir auraient pour effet de modifier la configuration concrète des rues et ainsi le régime de circulation applicable aux usagers avec des conséquences sur leurs intérêts.

En tant que propriétaire de l'immeuble attenant au trottoir projeté dans lequel était implanté un parking, Crédit Suisse était un voisin direct de

l'installation litigieuse. Cette société ne rendait pas vraisemblable l'allégation, selon laquelle les files d'attente, qui se créeraient dans le secteur en raison de la réduction de la capacité des carrefours liée à la suppression d'une voie de circulation, rendraient, de manière sensible, l'accessibilité dudit parking en termes d'entrée et de sortie excessivement difficile et lui causeraient une perte sensible de revenus. Les nuisances invoquées, soit l'augmentation des files d'attente dans le secteur du parking en raison de la suppression d'une voie de circulation dans le passage des Alpes, ne conduisaient pas à une aggravation sensible de la situation de Crédit Suisse, faute de remplir le degré d'évidence exigé par la jurisprudence. Cette société ne démontrait pas qu'il était certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse serait à l'origine d'immissions la touchant directement et spécialement, lui causant une perte de revenus pour le parking. La charge était déjà importante dans le quartier de la gare de Cornavin. Les mesures d'accompagnement exigées dans le préavis de la DGT faisaient partie intégrante de l'autorisation querellée et devaient être respectées. Aucune évidence ne permettait de considérer à ce stade que la suppression d'une voie de circulation dans le passage des Alpes aurait pour conséquence une augmentation des files d'attente dans le secteur du parking.

Sur la base de l'argumentation précitée, l'absence de qualité pour recourir de M. SPUHLER était encore plus évidente, vu qu'il habitait un logement à 200 m du passage des Alpes. L'allégation, selon laquelle le projet litigieux entraînerait des files d'attente de 600 m se prolongeant jusqu'à son appartement et lui causant des nuisances excessives supplémentaires sensibles relatives au bruit et à la pollution, n'atteignait pas le degré d'évidence exigé par la jurisprudence. Il ne subissait pas un préjudice personnel plus que quiconque et n'avait pas démontré être touché par le projet litigieux plus que n'importe quel autre habitant du quartier. Il n'avait pas un intérêt étroit et spécial avec l'objet de la contestation, qui, de par sa nature et sa portée, était susceptible d'affecter un cercle indéterminé de personnes, comme tous les habitants du périmètre concerné, voire même tous les automobilistes pouvant être amenés à s'y rendre.

Ni Crédit Suisse ni M. SPUHLER n'alléguaient disposer d'un quelconque droit d'usage privilégié des axes routiers touchés par le réaménagement du passage des Alpes, ayant pour conséquence de les toucher dans une mesure et avec une intensité plus grandes que l'ensemble des usagers de la route, la majorité des riverains de ladite place, voire, de manière plus générale, avec une intensité plus grande que l'ensemble des habitants du quartier. Leur recours s'apparentait à une action populaire, proscrite par le législateur.

- 7) Crédit Suisse et M. SPUHLER ont interjeté recours contre ce jugement auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative) en concluant à son annulation et au renvoi de la cause au TAPI afin qu'il reprenne l'instruction. Ils reprochaient à la juridiction précédente

d'avoir, à tort, nié leur qualité pour recourir ainsi que l'existence d'un acte attaqué s'agissant des aménagements routiers induits par l'aménagement du trottoir.

Ils avaient la qualité pour recourir parce qu'ils étaient des voisins directs de l'installation litigieuse. Crédit Suisse l'était du trottoir envisagé, M. SPUHLER des modifications prévues à la rue des Alpes. Certaines des fenêtres de l'appartement de ce dernier donnaient directement sur l'axe de la rue des Alpes. L'entrée au parking se faisait depuis le passage des Alpes à la hauteur de la place de Cornavin, les automobilistes l'utilisant provenant en large partie de la rue des Alpes. La sortie donnait sur la rue de Lausanne. Le parking disposait de deux cent quatre-vingt places de stationnement et était ouvert au public vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept. En modifiant la capacité de circulation de la rue des Alpes, le projet litigieux avait nécessairement un impact sur la faculté des automobilistes à pouvoir accéder à l'entrée du parking des Arcades, qui se situait à proximité immédiate du passage des Alpes. La question de l'importance des impacts et des nuisances excessives supplémentaires à raison du bruit et de la pollution induits par les files d'attente de 600 m, relevait du fond. Dans l'hypothèse où ce point devait être traité sous l'angle de la qualité pour recourir, le TAPI avait violé son devoir d'instruction d'office ainsi que leur droit d'être entendu en ne donnant pas suite aux mesures d'instruction qu'ils avaient sollicitées. Celles-ci auraient complété les informations déterminantes recueillies pendant l'instruction de l'autorisation litigieuse au sujet des données du trafic actuel et du pronostic à poser quant à l'écoulement du trafic dans la situation future créée par le projet querellé. Le jugement attaqué était ainsi lacunaire quant aux faits pertinents.

- 8) Le département et la ville ont conclu au rejet du recours.
- 9) Sur ce, la cause a été gardée à juger.

EN DROIT

- 1) Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente par les destinataires du jugement contesté, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a et art. 60 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).
- 2) Il convient d'examiner en premier lieu la question de la qualité pour recourir des deux intéressés, et ce indépendamment de celle de la définition de l'acte attaqué.

a. Toute personne qui est touchée directement par une décision et a un intérêt personnel digne de protection à ce que l'acte soit annulé ou modifié, a la qualité pour recourir en vertu de l'art. 60 al. 1 let. b LPA.

Cette notion de l'intérêt digne de protection est identique à celle qui a été développée par le Tribunal fédéral sur la base de l'art. 103 let. a de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 (OJ - RS 173.110) et qui était, jusqu'à son abrogation le 1^{er} janvier 2007, applicable aux juridictions administratives des cantons, conformément à l'art. 98a de la même loi. Elle correspond aux critères exposés à l'art. 89 al. 1 let. c de la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007 (LTF - RS 173.110) que les cantons sont tenus de respecter, en application de la règle d'unité de la procédure qui figure à l'art. 111 al. 1 LTF (ATF 144 I 43 consid. 2.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_170/2018 du 10 juillet 2018 consid. 4.1 ; Message du Conseil fédéral concernant la révision totale de l'organisation judiciaire fédérale du 28 février 2001, FF 2001 pp. 4126 ss et 4146 ss).

Selon l'art. 89 al. 1 LTF, a qualité pour former un recours en matière de droit public quiconque a pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou a été privé de la possibilité de le faire (let. a), est particulièrement atteint par la décision ou l'acte normatif attaqué (let. b) et a un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification (let. c).

b. Selon la jurisprudence, le voisin direct de la construction litigieuse a en principe la qualité pour recourir. La distance entre bâtiments constitue ainsi un critère essentiel, la jurisprudence reconnaissant généralement la qualité pour agir lorsque l'opposant est situé, au maximum, à une centaine de mètres, du projet litigieux (ATF 140 II 214 consid. 2.3). La proximité avec l'objet du litige ne suffit toutefois pas à elle seule à conférer la qualité pour recourir contre l'octroi d'une autorisation de construire. Les voisins doivent en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'ils sont touchés dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée de manière à exclure l'action populaire (ATF 137 II 30 consid. 2.2.3 et 2.3 ; 133 II 249 consid. 1.3.1). Une atteinte particulière est reconnue lorsqu'il faut notamment s'attendre avec certitude ou avec une grande vraisemblance à des immissions sur le fonds voisin en provenance de l'installation (ATF 136 II 281 consid. 2.3.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_654/2017 du 3 octobre 2018 consid. 2.2 et les références citées).

Pour déterminer si le propriétaire voisin d'une installation litigieuse est particulièrement atteint, il convient d'examiner la nature et l'intensité du bruit provoqué par cette installation ainsi que le niveau des nuisances existantes. L'augmentation des nuisances doit être nettement perceptible (ATF 136 II 281 consid. 2.3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_654/2017 du 3 octobre 2018

consid. 2.2 et les références citées). Lorsque la charge est déjà importante, l'installation projetée doit impliquer une augmentation sensible des nuisances. Tel est particulièrement le cas en milieu urbain (arrêt du Tribunal fédéral 1C_411/2014 du 9 janvier 2015 consid. 2.3.1).

c. Lorsque la qualité pour recourir découle d'immissions dues au trafic, il faut que celles-ci soient clairement perceptibles pour le recourant s'il veut être légitimé à recourir (ATF 136 II 281 consid. 2.3.2 in JdT 2011 I 442 ; 113 Ib 225 c. 1c ; 110 Ib 99 c. 1c). Dans les cas limites, il subsiste une marge d'appréciation car d'une part il faut éviter d'étendre trop la possibilité de recourir mais, d'autre part, les limites au recours ne doivent pas être trop restrictives pour ne pas empêcher le contrôle de l'application du droit que le législateur a voulu lorsque le recourant dispose d'un intérêt actuel et digne de protection (ATF 112 Ib 154 c. 3). Le Tribunal fédéral examine les conditions de légitimation au moyen d'une évaluation globale en se fondant sur les circonstances de fait du cas concret. Il ne se base pas sur un schéma donné de critères particuliers (comme la distance jusqu'au projet, le contact visuel, etc. ; ATF 136 II 281 consid. 2.3.2 in JdT 2011 I 442 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_139/2017 du 6 février 2018 consid. 1.5.1).

C'est ainsi que le Tribunal fédéral a nié la qualité pour recourir aux personnes qui habitent dans un rayon de 250 m jusqu'à 1,7 km autour du casino projeté, au centre-ville de Zurich ; pour ces personnes, il n'y avait pas d'augmentation perceptible des immissions sonores par rapport au bruit de la route déjà existant (arrêt du Tribunal fédéral 1C_405/2008 du 18 mars 2009 consid. 2.5). Dans le même sens, la légitimation a été refusée pour du trafic sur la desserte d'une gravière car le bien-fonds de la recourante se trouvait à une distance de 60 m de la route, était protégé par un talus et l'orée d'un bois, si bien que les immissions du trafic n'étaient plus spécifiquement audibles (arrêt du Tribunal fédéral 1A.77/2000 du 7 février 2001 c. 2d). Le Tribunal fédéral a, en revanche, accordé la qualité pour recourir aux habitants riverains d'un accès à une carrière d'argile dans laquelle un dépôt de matériaux inertes devait être installé (arrêt du Tribunal fédéral 1C_362/2008 du 27 avril 2009). De même pour les personnes qui habitent à environ 1 km d'une gravière lorsqu'il était à prévoir que pendant les quarante à cinquante prochaines années, il y aurait environ cent vingt allers-retours par jour (ATF 113 Ib 225 c. 1c). Pour les immissions sonores provoquées par le trafic d'un centre commercial régional, le Tribunal fédéral a reconnu comme légitime et adéquat, une qualité pour recourir à partir d'une augmentation du trafic de 10 %. À cet effet, il est parti du principe qu'une augmentation de 25 % du trafic journalier moyen provoque une augmentation du niveau de bruit de 1 dB (A) et qu'elle est perceptible (arrêt du Tribunal fédéral 1A.148/2005 du 20 décembre 2005 c. 3.2s).

d. 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 (ATF 137 IV 33 consid. 9.2), 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 influencer sur la décision à rendre (ATF 138 I 154 consid. 2.3.3 ; 137 II 266 consid. 3.2). 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 l'amèneront pas à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 136 I 229 consid. 5.2 ; 134 I 140 consid. 5.3). 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 sont pertinents pour l'issue du litige (ATF 138 I 232 consid. 5.1 ; 138 IV 81 consid. 2.2).

- 3) En l'espèce, la question est de savoir si les recourants ont un intérêt digne de protection à recourir contre l'autorisation litigieuse, étant précisé que le critère de la proximité n'est pas suffisant, selon la jurisprudence et contrairement à ce qu'ils semblent penser, pour admettre leur qualité pour agir. Dans la mesure où ils se plaignent de nuisances liées à la gestion du trafic dans un secteur urbain où la charge est importante, la reconnaissance de leur qualité pour recourir dépend en particulier du niveau de l'augmentation des nuisances par rapport à la situation existante. Cette augmentation doit, d'après la jurisprudence, être « sensible » et « clairement perceptible » au regard d'une appréciation globale de toutes les circonstances de fait.

Dans le cas présent, l'impact du projet litigieux sur la circulation du secteur concerné a été examiné dans la note technique du mandataire de la ville, spécialisé en la matière. Ledit projet n'entraîne, d'après ce document, pas de péjoration du fonctionnement des circulations aux abords de la gare de Cornavin. De plus, les principes de réorganisation des espaces de chaussée (affectation des voies) et de régulations envisagées permettent, entre autres, le maintien de la fluidité des mouvements de sortie de ville au niveau de deux intersections structurantes susmentionnées dudit secteur. Quant aux mesures d'accompagnement relatives à la gestion des remontées de file d'attente au niveau de la rue de Montbrillant et de la rue des Alpes, si la note technique renvoie leur étude au stade de la mise en œuvre du projet, elle constate déjà que les marges de manœuvre sont, dans ce cadre, tangibles. Par ailleurs, ladite note conclut à de larges réserves de capacité au niveau des intersections régulées s'agissant des flux de trafic à gérer sur la frange est de la gare de Cornavin. Dès lors, au regard des constats effectués dans cette note par des spécialistes du domaine ainsi que des préavis positifs en particulier ceux de la DGT et du SABRA, il n'y a pas lieu de s'attendre avec une grande vraisemblance à une augmentation « sensible » du trafic, ni, comme le

craignent les recourants, à un blocage de la circulation dans le périmètre concerné par l'autorisation litigieuse.

4) Quant aux arguments invoqués par les recourants dans la présente procédure, selon lesquels la note technique contiendrait deux lacunes, ils n'emportent pas la conviction de la chambre administrative pour les raisons suivantes.

a. D'une part, comme le relève la ville, la prémisse du premier argument des recourants est erronée. En effet, la capacité utilisée aux deux carrefours précités mentionnée dans les figures 1 et 2 de la note technique – à savoir de 95 % en moyenne pour l'intersection Montbrillant/Alpes/Fort-Barreau et, pour l'intersection Cornavin/Alpes/Lausanne, de 100 % à l'heure de pointe du matin et d'environ 90 % à l'heure de pointe du soir – ne concerne pas la situation actuelle, mais l'état futur avec les aménagements routiers prévus dans l'autorisation litigieuse. Malgré l'emploi du présent dans lesdites figures, ces deux schémas décrivent les impacts futurs du projet aux deux carrefours précités, comme cela découle de leur intitulé commun « impacts de la suppression d'une voie de présélection » et des explications de la ville. Les commentaires accompagnant ces deux figures laissent aussi entendre que ces chiffres visent l'évolution future de la capacité de ces carrefours. De plus, la capacité utilisée actuelle – réelle respectivement théorique – du carrefour « Lausanne/Alpes » fait l'objet des figures 5 respectivement 6 du dossier du département. Ces deux figures se fondent sur le calibrage actuel, mais la figure 5 tient compte de la régulation en place tandis que la figure 6 se réfère à une régulation optimisée. S'il est vrai que pour la voie de droite et celle du milieu de la rue des Alpes, la capacité utilisée actuelle réelle calculée dans la figure 5 est de 90 % à l'heure de pointe du matin et de 120 % à l'heure de pointe du soir, la figure 6 montre que la capacité utilisée actuelle théorique – qui intègre une régulation optimisée pour l'ensemble du carrefour – est de 78 % à l'heure de pointe du matin et de 74 % à l'heure de pointe du soir. Selon toute vraisemblance, le projet litigieux ne conduit ainsi globalement pas à une péjoration de la capacité utilisée dudit carrefour, seul un mouvement – et non tout le carrefour – étant, dans le fonctionnement existant, ponctuellement saturé. Au surplus, les intéressés ne contestent pas que la régulation des feux soit un moyen adéquat pour fluidifier le trafic, étant précisé que tous les mouvements de circulation existant sur la rue et dans le passage des Alpes sont – bien que dans une nouvelle configuration – maintenus.

Au vu de ces éléments, les recourants ne peuvent être suivis lorsqu'ils avancent, sur la base des chiffres afférents à l'état futur – et sans prendre en compte l'hypothèse d'une régulation optimisée du trafic telle que proposée dans la figure 6 –, que les carrefours sont déjà saturés et qu'ils ne permettront plus l'écoulement de toutes les voitures entraînant ainsi de plus longues files d'attente.

Sur ce dernier point, l'annexe 2 de la note technique décrit les files moyennes d'attente sur la rue des Alpes dans leur état actuel ainsi que dans leur état futur avec et sans adaptation de leur gestion. Les files actuelles sont évaluées à dix à onze véhicules par voie, répartis sur deux voies de 60 à 70 m. Les files futures sans adaptation de la gestion sont estimées à vingt à vingt-deux véhicules répartis sur une seule voie de 120 à 140 m, allant jusqu'au croisement entre la rue des Alpes et la rue de Berne. D'après cette annexe, une adaptation des principes de régulation devra permettre de redéfinir les zones de stockage des véhicules le long de la rue des Alpes, les marges de manœuvre sur les tronçons sud de la rue des Alpes étant tangibles vu l'existence de deux voies de présélection. Cela permettra de préserver la zone située sur la rue des Alpes, entre la rue de Neuchâtel et la rue de Berne, des remontées de file d'attente afin de garantir les débouchés des rues perpendiculaires et un accès du bus à la voie centrale, cette zone étant évaluée à environ 50 m, soit dix véhicules. Au vu de ces données, la chambre de céans ne voit pas quels éléments supplémentaires déterminants pourrait apporter un « comptage précis » des files d'attentes se formant actuellement dans le secteur concerné, dans la mesure où la longueur moyenne des files d'attentes actuelles découle de l'annexe 2. Par ailleurs, les photographies – produites devant le TAPI et prises, aux heures de pointe du matin et du soir, un jour considéré déterminant par les recourants – ne montrent pas un engorgement du carrefour en cause, malgré la présence de nombreux véhicules sur certaines des photographies. Cette mesure d'instruction ne s'avère ainsi pas utile à l'issue du présent litige. Le grief des recourants tendant à reprocher au TAPI de ne pas avoir procédé à cette mesure doit dès lors être écarté, vu que cette juridiction pouvait y renoncer, par une appréciation anticipée des preuves, sans violer le droit d'être entendu des intéressés, conformément à la jurisprudence susmentionnée.

b. D'autre part, les recourants reprochent l'absence de comptage visant à déterminer l'impact concret de la réduction de la capacité d'écoulement de la voie de droite de la rue des Alpes, qui regroupera les mouvements « tout-droit » et « tourner-à-droite », en raison du conflit avec le flux simultané des piétons traversant la rue de Lausanne, ainsi que l'absence d'information à ce sujet dans la note technique.

Comme le relève la ville, la simultanéité entre le feu vert pour les piétons sur la rue de Lausanne et le feu vert pour la voie de la rue des Alpes regroupant les mouvements « tout-droit » et « tourner-à-droite » a été identifiée par son mandataire dans les images 1 et 2 de la figure 2 de la note technique, même si elle n'a pas été évoquée dans le rapport. D'après les explications de la ville, son mandataire n'a pas considéré cette simultanéité comme problématique pour les raisons suivantes. Il existait des marges de manœuvre dans la programmation. Des mesures pouvaient être prises pour les cas où le mouvement « tout-droit » serait gêné par plusieurs véhicules arrêtés, telles que la détection de files et l'évacuation en fin de cycles des véhicules concernés par un temps de vert supplémentaire. Il y

avait sur la rue des Alpes, comme cela ressort de la figure 2 de la note technique, relativement peu de véhicules tournant à droite par rapport à ceux allant tout droit. De plus, comme l'explique la ville et que cela peut se comprendre des images 1 à 5 de la figure 2, si un véhicule tournant à droite devait s'arrêter pour laisser passer les piétons, cela n'empêchait pas les véhicules allant tout droit de continuer leur route ; seuls deux véhicules arrêtés simultanément pourraient gêner la progression du mouvement « tout-droit ». La probabilité que ces deux véhicules se situent en début de file était très faible ; si cela devait le cas échéant se produire, les véhicules restant bloqués pouvaient être évacués en fin de cycle par un temps de vert supplémentaire pour le mouvement « tout-droit » qui ne serait pas simultané au temps vert des piétons. La projection actuelle du futur plan des feux laissait des marges de manœuvre, notamment 16 secondes supplémentaires, ce qu'indiquait la figure 2 de la note technique. L'examen de détail de ces questions relevait de la phase d'exécution au moment de l'étude portant sur la nouvelle programmation des feux. À ce stade, il était suffisant pour la ville que le mandataire vérifie qu'une nouvelle régulation des feux permettrait d'absorber la charge de trafic actuelle avec une seule voie pour le mouvement « tout-droit ». Ces observations découlant de la note technique n'ont pas été remises en cause par la DGT, ni par aucun autre service consulté, lors de l'instruction de la demande d'autorisation. De plus, le fait de procéder à un nouveau comptage n'est pas un moyen déterminant s'agissant de l'évaluation de la capacité d'écoulement du mouvement discuté. D'éventuels nouveaux chiffres quant à la charge de trafic dans la configuration actuelle ne suffisent pas en soi à exclure un écoulement satisfaisant du trafic sur ledit mouvement dans la configuration prévue par le projet litigieux, étant en outre précisé que l'élément problématique pour les recourants dans cet argument est la concomitance des deux flux (routier et piétonnier) envisagée dans les aménagements routiers querellés et non les mesures destinées à gérer d'éventuels conflits entre ces deux flux. Il ne peut ainsi pas être reproché au TAPI d'avoir renoncé à cette mesure d'instruction par une appréciation anticipée des preuves. Au vu de l'ensemble de ces éléments, et en particulier des mesures de gestion d'éventuels conflits telles que la détection de files et l'évacuation en fin de cycles des véhicules concernés par un temps de vert supplémentaire, il n'y a pas lieu de s'attendre avec une grande vraisemblance à un blocage du trafic sur la rue des Alpes en raison de la simultanéité des feux verts pour le mouvement discuté. Le fait que ce point dépende d'une programmation adaptée des feux audit carrefour ne suffit pas à admettre, à ce stade, une augmentation sensible du trafic – ni des potentielles nuisances en découlant – par rapport à la situation actuelle.

c. Quant aux trois autres mesures d'instruction sollicitées par les recourants, elles ne sont pas davantage susceptibles d'apporter des informations pertinentes à l'issue du présent litige pour les raisons susmentionnées liées à la demande de nouvelle campagne de comptage. De plus, le dossier contient, outre le préavis de la DGT et la note technique du mandataire de la ville, les observations de cette dernière et du département ainsi que des photographies prises un jeudi aux heures

de pointe au carrefour Cornavin/Lausanne/Alpes. Le TAPI n'a ainsi pas violé le droit d'être entendu des recourants, ni le devoir d'instruction d'office.

d. Enfin, les recourants ne sauraient s'appuyer sur l'arrêt ATA/654/2014 de la chambre administrative du 19 août 2014 pour prétendre à la qualité pour recourir. En effet, d'une part, l'examen de cette question dépend, conformément à la jurisprudence fédérale susmentionnée, d'une appréciation des circonstances de fait de chaque cas d'espèce. D'autre part, les aménagements considérés dans la présente affaire sont significativement différents de ceux faisant l'objet de l'arrêt ATA/654/2014 précité. Ce dernier portait sur la création d'une zone piétonne et d'une zone de rencontre impliquant la fermeture de voies de circulation au trafic motorisé ainsi que sur la suppression de places de stationnement. La nature et l'ampleur de ce projet ne sont pas comparables avec les aménagements prévus dans la présente procédure de recours, ceux-ci se limitant à l'élargissement d'un trottoir sans fermeture concomitante de rue au trafic motorisé ni de places de stationnement.

Par conséquent, les arguments présentés par les recourants devant la chambre administrative ne permettent pas d'infirmier les conclusions de la note technique sur laquelle est fondée l'autorisation litigieuse. Aucun autre document ne démontre une augmentation sensible de la charge existante du trafic dans le périmètre en cause, de sorte qu'il n'y a, en l'état actuel des projections, pas de détérioration nettement sensible de la situation. Faute d'être particulièrement touchés par l'autorisation octroyée, les recourants ne disposent pas de la qualité pour recourir contre cette décision. Le jugement du TAPI doit ainsi être confirmé sur ce point.

- 5) Comme les intéressés n'ont pas la qualité pour recourir contre l'autorisation litigieuse faute d'un intérêt digne de protection, la question de l'existence d'un acte attaquant et celle de l'éventuel recours à l'art. 4A LPA peuvent dès lors demeurer ouvertes.
- 6) Au vu de ce qui précède, le recours sera rejeté.

Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge conjointe et solidaire des recourants (art. 87 al. 1 LPA). Aucune indemnité de procédure ne leur sera allouée (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

PAR CES MOTIFS
LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 12 avril 2018 par Crédit Suisse AG et Monsieur Pascal SPUHLER contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 23 février 2018 ;

au fond :

le rejette ;

met un émolument de CHF 1'500.- à la charge conjointe et solidaire de Crédit Suisse AG et de Monsieur Pascal SPUHLER ;

dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité de procédure ;

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, 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 Me Nicolas Wisard, avocat des recourants, au département du territoire, à la Ville de Genève ainsi qu'au Tribunal administratif de première instance.

Siégeant : Mme Payot Zen-Ruffinen, présidente, MM. Thélin et Pagan, juges.

Au nom de la chambre administrative :

la greffière-juriste :

S. Hüsler Enz

la présidente siégeant :

F. Payot Zen-Ruffinen

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :