RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2784/2006-DCTI **ATA/479/2007**

DÉCISION SUR EXPERTISE

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

du 25 septembre 2007

dans la cause

CREDIT SUISSE ANLAGESTIFTUNG

et

BRUNSCHWIG & CIE S.A.

et

HENNES & MAURITZ S.A.
représentés par Me Pierre Louis Manfrini, avocat

contre

DÉPARTEMENT DES CONSTRUCTIONS ET DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

et

VILLE DE GENÈVE

et

COMMISSION CANTONALE DE RECOURS EN MATIÈRE DE CONSTRUCTIONS

EN FAIT

1. La présente procédure a pour objet l'aménagement du secteur de la Rôtisserie, soit les rues du Vieux-Collège, du Purgatoire, de la Madeleine, de la Rôtisserie, de la Fontaine, Frank-Martin, le tronçon bas de la rue de la Pélisserie, la rue d'Italie, sur son tronçon compris entre la rue de Rive et la rue du Vieux-Collège, ainsi que la place des Trois-Perdrix.

   La rue qui prend successivement les noms de rue du Vieux-Collège, du Purgatoire, de la Madeleine et de la Rôtisserie, est configurée en cul-de-sac pour la circulation automobile, avec une porte d'accès principale qui sert également de sortie unique au niveau de la rue d'Italie. A ce niveau, on peut également y accéder par la rue Ferdinand-Hodler, perpendiculaire à la rue d'Italie. Deux accès secondaires latéraux à sens unique existent de chaque côté de l'axe : la rue de la Fontaine dans le prolongement de la place Longemalle et la rue Verdaine, qui ne véhicule que le trafic d'ayants droit (habitants et commerçants, taxis) en sortie de la zone piétonne du Bourg-de-Four.

2. Au mois d'août 2001, la Ville de Genève (ci-après: la ville) avait déposé une première requête en autorisation de construire DD 97'409 et une requête en approbation de l'aménagement routier LER 2837 auprès du département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, devenu depuis lors le département des constructions et des technologies de l'information (ci-après : le département ou le DCTI). Dans ce cadre, la ville avait joint deux plans d'aménagement, l'un comprenant le mobilier urbain, l'autre sans le mobilier urbain. L'autorisation définitive de construire et l'approbation LER ont été délivrées par le département compétent le 3 janvier 2003. Ce dernier avait considéré que le mobilier urbain n'était pas soumis à autorisation en raison de son caractère mobile et avait choisi d'accepter les plans sans le mobilier urbain.

3. Les recours déposés contre ces permis de construire et approbations LER ont été rejetés par décision de la commission cantonale de recours en matière de constructions (ci-après: CCRMC) le 24 octobre 2003.

4. Sur recours déposé à l'encontre de la décision précitée, le Tribunal administratif a toutefois annulé ces autorisations par arrêt du 24 août 2004 (ATA/640/2004), pour le seul motif que le département avait violé le principe de la coordination matérielle en approuvant et en autorisant un plan qui ne contenait pas le mobilier urbain. Les autres griefs des recourants ont été rejetés.

5. Suite à l'arrêt précité, la ville a déposé un nouveau plan sous le numéro DD 99'646. Ce plan est identique à celui qui avait fait l'objet des autorisations de construire 97'409 et approbation LER 2837 sous réserve qu'il comporte

l'adjonction du mobilier urbain conformément à l'arrêt du Tribunal administratif et de ce que la borne escamotable qui figurait sur le plan à l'entrée de la place des Trois-Perdrix a été supprimée.

6. Actuellement, à l'exception du tronçon de la rue d'Italie, l'ensemble des rues mentionnées ainsi que la place des Trois-Perdrix sont en "zone de rencontre", selon un arrêté du département de justice, police et des transports du 24 juin 1998, qui instaurait un régime de "rues résidentielles" dans le périmètre, et conformément à la nouvelle législation fédérale, par laquelle les rues résidentielles sont devenues des zones de rencontre.

7. En vue de revoir l'aménagement du secteur de la Rôtisserie, la ville a effectué une étude avec la collaboration de la société en nom collectif Anzevui & Deville, Architectes Associés ainsi que Citec Ingénieurs-Conseils S.A. (ci-après : Citec), en consultant notamment les riverains (habitants, commerçants et entreprises). Parmi ceux-ci figuraient également les associations formées de membres ayant des intérêts dans le quartier telles que l'association des intérêts Verdaine-Madeleine-Rôtisserie, l'association des futures zones piétonnes, l'association des habitants du centre et de la Vieille-Ville. L'étude a été finalisée par un rapport en juin 2001.

Selon un comptage de véhicules intervenu le 10 octobre 2000, le trafic se décomposait en 15 % de deux roues dont une majorité de deux roues motorisées, 10 % de véhicules de livraison, 5 % de taxis, 70 % d'autres véhicules légers dont 10 % appartenaient à un détenteur d'une place de stationnement réservée.

Près des deux tiers du trafic (63 %) étaient dus aux véhicules à la recherche d'une des 85 places de stationnement, représentant environ 1'900 véhicules par jour qui entraient et sortaient du secteur, alors que seulement 850 véhicules occupaient réellement une place de stationnement autorisé durant la journée (7h00-22h00) ; 500 véhicules de plus étaient dénombrés en tant qu'illicites dans l'espace ; les 550 restant ne trouvaient pas de place et quittaient le secteur sans y avoir stationné.

8. Le projet consistait en un aménagement général des espaces publics du périmètre afin de concrétiser le statut actuel de "zone de rencontre" où le piéton est prioritaire sur les autres usagers.

Il était projeté de supprimer l'ensemble des places de stationnement pour véhicules automobiles situées dans le secteur, en particulier le parking sis place de la Rôtisserie et celui placé au débouché de la rue Frank-Martin, derrière l'Alhambra, à l'exception de 5 places situées devant la poste, de 3 places handicapés, de 3 places "taxi", et des 10 places situées sur la rue Verdaine (qui ne font pas partie du périmètre objet de l'autorisation). Les places de stationnement voiture supprimées, à l'exception des deux parkings précités, le seraient au

bénéfice des livraisons et des places deux-roues. L'emplacement des futures places de stationnement (y compris deux-roues) et livraisons serait à peu près le même que les actuelles places de stationnement.

Les trottoirs seraient supprimés et la rue serait mise à niveau de façade à façade.

Sur l'ensemble du périmètre, le revêtement du sol serait unitaire, en dalles de pierre. La même pierre serait utilisée partout. Seules ses dimensions et le sens du calpinage varieraient.

Une place en revêtement de gravier serait aménagée sur l'actuelle aire de stationnement au bas du Perron, rue de la Rôtisserie. Cette place serait sécurisée par rapport à l'espace de circulation par un rehaussement d'une hauteur équivalente à une marche.

Les limites de la place de la Madeleine seraient prolongées jusqu'au droit de la rue en contrebas, avec les mêmes pavés de grès existant.

La place des Trois-Perdrix serait également redessinée au niveau de sa topographie puisque les trottoirs et les stationnements des deux-roues disparaîtraient, concrétisant la mise sur un seul niveau de tout le périmètre, pour laisser place à un espace libre marqué en son centre par un arbre.

9. Du mobilier urbain, soit des bacs à arbres et bancs, serait disposé en alternance afin de faire respecter la vitesse limitée à 20 km/h. L'emplacement des bacs à arbres a également été choisi en fonction de l'emplacement supposé des terrasses, pour protéger les usagers de ces dernières.

D'après le plan ceux-ci seraient répartis de la manière suivante :

- à l'angle rue d'Italie, rue du Vieux-Collège, un arbre suivi de trois bacs à plantes sur le côté droit de la rue du Vieux-Collège, en face, sur le côté gauche de la même rue, une rangée de 18 potelets ;

- rue du Vieux-Collège, sur le tronçon précédant l'intersection avec la rue Verdaine, sur le côté gauche de la rue quatre arbres délimiteraient deux terrasses, elles-mêmes séparées par une place livraison. Une place de parking pour vélos se trouverait pratiquement à l'angle de la rue Verdaine. En face, côté droit de la rue une place livraison ferait suite à deux emplacements pour parquer les vélos et les motos ;

- sur le côté gauche du tronçon de la rue du Vieux-Collège qui va jusqu'à la place de la Madeleine deux emplacements pour parquer les motos précèderaient deux terrasses entourées de quatre arbres, suivies d'une place livraison. En face, sur le

côté opposé de la rue une place de livraison précèderait les places de parking situées devant la poste. Une terrasse ferait face à la place de la Madeleine ;

- la rue du Purgatoire ne comporterait pas de mobilier urbain ;

- sur le côté gauche de la rue de la Madeleine serait disposée une rangée de quinze potelets à la hauteur de la salle centrale. Elle serait suivie par un emplacement de stationnement pour vélos. Un peu plus loin sur le côté droit se trouveraient deux emplacements destinés aux motos et scooters et une place de livraison presque de la même longueur, parallèle aux deux précédentes qui atteindrait pratiquement le milieu de la chaussée. Quatre arbres occuperaient le centre de la rue de la Madeleine à la hauteur où celle-ci oblique vers les rues basses, en face de la place de la Rôtisserie ;

- dans le tronçon de la rue de la Rôtisserie qui va jusqu'à la rue de la Pélisserie seraient prévues sur le côté droit trois places de taxi qui précèderaient une terrasse protégée par trois arbres plantés vers le centre de la rue. Celle-ci serait suivie par deux places handicapés et par deux emplacements de stationnement pour les scooters et motos et une place de livraison. En face, sur le côté gauche de la rue seraient disposés quatre emplacements de stationnement pour les vélos à la hauteur de l'Alhambra ;

- sur le côté gauche du dernier tronçon de la rue de la Rôtisserie, deux places de parking destinées aux livraisons encadreraient trois espaces de stationnement pour les scooters et les motos et une terrasse entourée de trois arbres. En face, sur le côté droit trois emplacements pour les scooters et les motos précèderaient une place pour handicapé suivie elle-même encore d'un emplacement destiné aux motos et scooters ainsi que d'un emplacement destiné aux vélos ;

- sur le côté gauche de la Place des Trois-Perdrix, six arbres jalonneraient les terrasses ;

- une borne amovible serait placée à l'entrée de la rue Frank-Martin d'où toutes les places de parking disparaîtraient pour laisser la place sur le côté droit de la rue à des places de stationnement pour vélos.

10. Il était prévu de faire passer en "zone piétonne" la rue Frank-Martin et le tronçon bas de la rue de la Pélisserie. La rue de la Fontaine et la rue d'Enfer seraient également interdites à la circulation.

11. Il n'y aurait aucune limitation particulière ou interdiction de circuler autre que celle décrite ci-dessus et celle découlant du statut de "zone de rencontre" qui est déjà en vigueur et qui implique une limitation de vitesse à 20 km/h, la priorité en faveur des piétons et l'interdiction de stationner en dehors des cases prévues à cet effet.

12. Les préavis qui ont été rendus ont été favorables :

- service sécurité et salubrité du 22 février 2005 ;

- forêt, nature et paysages du 16 mars 2005 ;

- transports publics genevois (ci-après : TPG) selon courrier du 8 avril 2005 ;

- direction du patrimoine et des sites du 25 mai 2005 favorable sous les conditions énumérées dans le préavis du 9 février 2005 de la commission des monuments de la nature et des sites (ci-après : CMNS) soit, notamment des réserves quant à l'ajout de différents éléments fixes, potelets, barres de parkings pour les vélos, bacs à plantes, etc… et réduction de ces éléments à leur strict minimum lors de l'exécution du projet ;

- direction de l'aménagement du territoire du 20 juillet 2005 ;

- office des transports et de la circulation, devenu depuis lors office cantonal de la mobilité (ci-après : OCM) du 24 octobre 2005.

13. Le 1er décembre 2005, le département a délivré à la ville l'autorisation définitive de construire, dossier N° DD 99'646-1, publiée dans la Feuille d'avis officielle (ci-après : FAO) du 7 décembre 2005.

Parallèlement, en date du 2 décembre 2005, le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement, dont les compétences en la matière ont été reprises depuis lors par le département du territoire (ci-après : DT) a rendu un arrêté EJ/2001-01540 réglementant la circulation sur les rues du Vieux-Collège, du Purgatoire, de la Madeleine, de la Rôtisserie, Frank-Martin, de la Pélisserie et la place des Trois-Perdrix. Ledit arrêté a fait également l'objet d'une publication dans la FAO du 7 décembre 2005.

14. Par mémoire du 4 janvier 2006, Crédit Suisse Anlagestiftung (ci-après : CSA), Brunschwig & Cie S.A. (ci-après : le Bon Génie), H&M Hennes et Mauritz S.A. (ci-après : H&M), désignés tous ensemble ci-après comme les recourants, ont recouru à l'encontre de l'autorisation définitive de construire du 1er décembre 2005, N° DD 99'646-1 auprès de la commission cantonale de recours en matière de constructions (ci-après : CCRMC).

Le domaine routier qui reliait la rue d'Italie à la Place des Trois-Perdrix via la rue du Vieux-Collège, la rue du Purgatoire, la rue de la Madeleine, la rue de la Rôtisserie, constituait le seul accès routier qui desservait de nombreux commerces importants du centre ville au nombre desquels figuraient les recourants. L'aménagement projeté privait les centres commerciaux de leur desserte indispensable et provoquait la paralysie du trafic des livraisons. Les recourants s'opposaient au rétrécissement des voies d'accès, invoquant la création d'un danger

potentiel considérable en cas d'incendie. La largeur d'accès serait inférieure à 3,50 mètres sur une longueur de 125 mètres de long de la rue de la Rôtisserie entre la place de la Rôtisserie et la rue de la Pélisserie.

Ils concluaient à l'annulation de l'autorisation définitive de construire querellée, invoquant l'illégalité du projet d'aménagement voulu par la ville et des mesures de réglementation locale du trafic.

15. Dans sa réponse du 17 février 2006, la ville a conclu au rejet du recours.

La desserte des commerces, en particulier pour les camions de livraison était suffisante en raison de l'amélioration des rayons de braquage par rapport à ceux qui existaient aujourd'hui. D'une manière générale, les gabarits de largeur de chaussée seraient préservés. Si par endroits la chaussée serait légèrement rétrécie, cela était justifié par la concrétisation de la réglementation en vigueur dans le secteur pour modérer le trafic et pour faire respecter la vitesse de 20 km/h ainsi que la priorité pour les piétons spécifiques à la zone de rencontre. La pose de bacs à plantes à certains endroits avait pour but également de ralentir le trafic et d'assurer la sécurité des usagers des terrasses.

La circulation serait améliorée pour les livraisons puisque le projet prévoyait la suppression de toutes les places de stationnement voiture à l'exception de quelques places devant la poste et de quelques places pour handicapés, ce qui aurait pour conséquence de diminuer la circulation dans le secteur. Pour ce qui avait trait plus précisément à la boucle de retour pour la circulation via la place des Trois-Perdrix à la rue Frank-Martin et la possibilité pour les camions de livraison des recourants de faire demi-tour, cette boucle serait ouverte aux livraisons de 7 à 11 heures 30. En outre, les véhicules de livraison pourraient faire demi tour sur la place des Trois-Perdrix ainsi que cela se faisait déjà actuellement. A cet endroit là la circulation serait facilitée par la suppression des trottoirs et par celle des places de stationnement existant à l'heure actuelle, élargissant ainsi le rayon de braquage pour les camions.

16. Entendu par devant la CCRMC le 24 mars 2006, M. Guillaume Zuber de l'OCM a indiqué que l'arrêté de circulation n'avait pas de relation avec le mobilier urbain et a rappelé que cet office avait préavisé favorablement l'autorisation de construire.

Le mandataire des recourants a précisé que CSA recourait en qualité de propriétaire des parts de copropriété par étages (ci-après : PPE) de Confédération Centre. Il s'agissait des parts appartenant antérieurement à M. Tamman.

17. Par décision du 20 juin 2006, notifiée aux parties par pli recommandé du 27 juin 2006, la CCRMC a rejeté le recours.

Le grief principal des recourants consistant à soutenir que leurs dessertes indispensables étaient supprimées et que les aménagements routiers provoquaient la paralysie du trafic de livraison, était infondé. En effet, les places de stationnement des véhicules automobiles seraient supprimées ce qui entraînerait une diminution de trafic. La circulation des véhicules de livraison serait rendue plus aisée par la suppression des trottoirs et la mise à niveau de la rue sur toute sa largeur.

Les aménagements mobiliers étaient destinés à créer des obstacles afin de faire respecter la vitesse en zone de rencontre. Au vu des améliorations précitées, ces obstacles et le rétrécissement de la rue par endroits apparaissaient acceptables par rapport à la mesure d'aménagement et de circulation prévue.

Le retour des véhicules de livraison à la Place des Trois-Perdrix apparaissait possible puisque le rayon de braquage avait été amélioré par la suppression des trottoirs à cet endroit.

Enfin, le service de sécurité et salubrité avait émis un préavis favorable et aucune des allégations des recourants ne permettait d'en mettre en doute le bien-fondé.

18. L'arrêté de circulation délivré simultanément par le DT a également fait l'objet d'un recours auprès de la CCRMC. Celui-ci a été rejeté par décision séparée du même jour.

La CCRMC n'a pas joint les deux procédures. Elle a cependant ordonné l'apport de la procédure de recours concernant l'arrêté de circulation afin de tenir compte de l'ensemble des éléments matériels à l'aménagement faisant l'objet tant de ce dernier que de l'autorisation définitive de construire querellée.

Un recours auprès du Tribunal administratif a été interjeté à l'encontre de la décision de la CCRMC et est actuellement pendant devant cette juridiction sous le numéro de procédure A/2804/2006.

19. Par acte du 28 juillet 2006, les recourants ont interjeté recours auprès du Tribunal administratif à l'encontre de la décision prise par la CCRMC en matière d'autorisation de construire. Ils ont conclu à l'annulation de la décision de la CCRMC du 20 juin 2006 et de l'autorisation de construire. A titre préalable, ils ont sollicité l'audition comme témoin de M. Bernard Schmutz, ingénieur civil, auteur de l'étude jointe au recours ainsi que l'obtention auprès de tous les commerçants dont l'approvisionnement est assuré via la périmètre de la Rôtisserie (environ 130 commerces, selon la liste fournie) d'un relevé moyen de leurs livraisons quotidiennes. Ils ont également demandé d'ordonner une expertise établissant par comptage effectué hors période estivale, la structure du trafic

fréquentant le périmètre de la Rôtisserie et recensant le nombre total, les gabarits ainsi que la destination de tous les véhicules de livraison.

Ils reprenaient en substance les arguments déjà développés devant la CCRMC. Le projet d'aménagement n'assurait pas une desserte suffisante du centre commercial de Confédération centre et des commerces du secteur et provoquerait la paralysie du trafic dans le quartier.

A l'appui de cette argumentation, les recourants fournissaient une liste des livraisons intervenant pour un certain nombre de commerces du quartier. Ainsi, le nombre de mouvements par camions et camionnettes nécessaire à l'exploitation du Bon Génie était estimé entre 20 et 60 par jour. Pour H&M le nombre de livraisons par jour n'était pas indiqué mais il était précisé que les camions mesuraient 10 m de long, 2,50 m de large et 3,90 m de haut. Les livraisons d'Interdiscount étaient effectuées par des camions de grande taille et de haut gabarit, d'une longueur variant entre 12 et 16 mètres. Confédération centre comportait 12'610 m2 de bureaux, 55 appartements, 3 salles de spectacle, 57 commerces. Il abritait trois banques et un centre de télécommunications. Il était doté d'une aire de service et de livraisons sise au niveau de la place des Trois-Perdrix. Le relevé quotidien de contrôle de cette dernière démontrait que plus de trois cents véhicules y pénétraient chaque mois à toute heure, y compris le samedi et même le dimanche. Compte tenu des autres commerces existant dans le secteur, on pouvait estimer à l'000 le nombre de livraisons quotidiennes pour le périmètre. Les recourants contestaient les chiffres avancés par la ville parce qu'ils étaient issus d'un seul comptage déjà ancien et qu'ils divergeaient de la réalité quotidienne.

20. Une étude de la compatibilité du projet d'aménagement du périmètre de la Rôtisserie avec la desserte des commerces situés dans le périmètre avait été réalisée par M. Schmutz et jointe au recours.

Les caractéristiques du trafic de livraison déterminant pour l'aménagement méritaient d'être vérifiées et explicitées. En effet il existait une trop grande différence entre les estimations des recourants qui étaient de 1000 mouvements par jour et par sens de circulation et l'étude de Citec réalisée en juin 2001, basée sur un seul comptage, effectué le 10 octobre 2000, qui les évaluait à 300 mouvements par jour et par sens.

Les mesures de modération du trafic prises à l'entrée du secteur (accès à la rue du Vieux-Collège via la rue d'Italie) n'assuraient pas une viabilité suffisante pour les poids lourds. En prenant en considération un camion type (largeur : 2,60 m - longueur : 9,40 m - rayon de braquage : 7,50 m - angle de braquage : 42°), on pouvait constater que la manœuvre qu'il devait effectuer pour s'engager dans la rue du Vieux-Collège coupait le sens de la circulation inverse, en sortie de la rue du Vieux-Collège. Les camions plus grands que le camion type

ne pourraient par ailleurs plus négocier le virage tel qu'il était planifié. La seule possibilité d'accéder au secteur serait d'entrer en ligne droite depuis la rue Hodler.

Le fonctionnement de la place des Trois-Perdrix comme place de rebroussement serait compromis par la pose de bacs de forme arrondie plus larges que le trottoir actuel le long des terrasses ainsi que par le maintien de l'arbre au centre de la place. En faisant référence à la norme SN 640 052, il fallait constater que les camions d'une longueur maximale de 9 mètres pouvaient tourner sans faire de manœuvres s'ils n'étaient pas gênés par les véhicules qui déchargeaient des marchandises. Les camions plus grands devraient manœuvrer pour tourner et la manœuvre de boucle à gauche avec un véhicule articulé de 12 mètres ne serait pas possible, les camions d'Interdiscount ne pourraient donc pas tourner.

Enfin, il fallait veiller à ce que le mobilier urbain n'entrave pas la circulation le long de l'axe du futur aménagement. Les obstacles prévus créaient un chenal de 3,50 mètres de large sur une partie du parcours où aucun véhicule ne pourrait croiser (largeur d'une voiture de tourisme : 1,80 m - largeur d'un poids lourd : 2,50 m). Il y avait par ailleurs de nombreuses zones de 5 mètres de largeur qui permettaient à un camion et à une voiture de se croiser à vitesse modérée. Le système ne pouvait fonctionner que s'il y avait le long de l'axe assez de zones où les camions pouvaient se désaxer et attendre que le trafic en sens inverse ait passé. Le danger de congestion du trafic était surtout lié aux possibilités limitées de croisement des véhicules lourds dont il faudrait mieux connaître le nombre.

21. Dans sa réponse du 8 septembre 2006, la ville s'en est rapportée à justice s'agissant de la conclusion tendant à ce qu'un nouveau comptage soit effectué. Elle a en revanche conclu au rejet de la conclusion tendant à ce que soit recueilli auprès de tous les commerçants du secteur un relevé moyen de leurs livraisons quotidiennes. Pour le surplus, elle a conclu au rejet du recours et à la confirmation de l'autorisation définitive de construire.

Les faits allégués par les recourants étaient inexacts ou à tout le moins exagérés. Selon les pièces produites par le Bon Génie, le nombre de livraisons pouvait être estimé à 15 par jour. H&M était livré une fois par jour entre 6h30 et 7h00 le matin. Le magasin Interdiscount était livré une fois par jour par un camion de grande taille. Celui-ci faisait demi-tour au niveau de ce magasin en reculant dans l'aire de livraison sise à l'intérieur de ce dernier. Il ne circulait donc pas sur la rue de la Rôtisserie et la Place des Trois-Perdrix. La desserte de Confédération centre était assurée par une moyenne de 11 livraisons par jour. Ce complexe comptant 57 commerces, la desserte des 70 autres commerces du secteur ne pouvait générer un trafic de livraisons de 990 véhicules par jour.

L'accès au périmètre de la Rôtisserie par la rue d'Italie n'était pas difficile. De plus l'itinéraire pont du Mont-Blanc (ou quai Gustave-Ador), rue Pierre-Fatio,

rond-point de Rive et accès au périmètre de la Rôtisserie par la rue Ferdinand-Hodler était plus logique parce que favorisé par la signalisation routière.

L'aménagement projeté ne créait pas de rétrécissement général de la rue. S'il était vrai que par endroits la chaussée était rétrécie, cette mesure était courante pour modérer le trafic dans les zones 20 km/h voire même 30 km/h. Dès lors que le projet prévoyait la suppression de toutes les places de stationnement voitures à l'exception de quelques places devant la poste et des places handicapés, il aurait pour effet de réduire la circulation automobile dans le secteur et partant d'améliorer les conditions de circulation pour les livraisons. L'angle de giration des camions sur la place des Trois-Perdrix serait amélioré du fait de la suppression des places de parking au centre de la place et de la disparition du trottoir sur la droite, ce qui compenserait amplement l'installation d'une terrasse sur la partie gauche. L'expertise produite par les recourants était contestée. La norme SN 640 052 citée en relation avec l'aménagement de la place des Trois-Perdrix était inadéquate. Tout d'abord, elle constituait une recommandation et non une obligation. Ensuite elle avait pour objet la conception des places de rebroussement dans le cadre de la construction d'une route alors que dans le cas d'espèce il s'agissait de l'aménagement de rues et de places existantes. Selon les croquis produits par la ville, les camions d'une longueur allant jusqu'à 10,50 mètres pourraient tourner dans cet espace sans avoir à effectuer de manœuvre. Si la charge de trafic préconisée par la norme SN 640 211 pour une zone de rencontre était dépassée, le projet visait précisément à assurer une répartition optimale du trafic en tenant compte des exigences des commerces du secteur. En conséquence, la desserte des commerces était parfaitement assurée et le projet était conforme à la loi.

La collation d'un relevé moyen des livraisons quotidiennes de tous les commerces du secteur était disproportionnée. Il suffisait en effet de se fonder sur le nombre de livraisons quotidiennes de Confédération Centre, soit une moyenne de 11, voire 12 à 13, durant les jours ouvrables, qui abritait la moitié des commerces du secteur pour avoir une idée du nombre de livraisons quotidiennes. Un comptage des véhicules étant beaucoup plus aisé à effectuer, la ville ne s'y opposait pas.

22. Dans sa détermination du 8 septembre 2006, le département a conclu au rejet du recours.

Pour mener à bien le projet, les autorités avaient réuni un groupe de concertation ad hoc qui rassemblait 7 associations riveraines représentant des habitants, des usagers et des commerçants, des représentants de l'ancien département de justice, police et transports, de la gendarmerie, de la ville ainsi que les architectes et ingénieurs en transports mandatés par la ville. Une analyse de la circulation avait été effectuée et une enquête des besoins avait également été

menée auprès des riverains. Partant, les faits n'avaient pas été appréciés de manière erronée.

23. Par pli du 25 septembre 2006, adressé au tribunal de céans, les recourants ont souligné que plusieurs faits déterminants pour l'issue du litige étaient contestés par les parties, notamment la structure et le volume du trafic fréquentant le périmètre de la Rôtisserie, l'amélioration de l'angle de giration entre la rue d'Italie et la rue du Vieux-Collège suite à la réalisation du projet d'aménagement querellé et les problèmes de fonctionnement que rencontrait la place des Trois-Perdrix comme place de rebroussement. Enfin, selon les recourants, les aménagements prévus empêcheraient les camions d'Interdiscount de manœuvrer dans le parking du magasin ainsi qu'ils le font actuellement et les contraindraient à tourner à la Place des Trois-Perdrix, ce qui se révèlerait difficile au vu de leur gabarit.

Ils sollicitaient formellement l'ouverture d'enquêtes.

24. Par pli du 24 novembre 2006 adressé au tribunal de céans, les recourants protestaient contre des travaux entrepris par la ville à la rue d'Italie, constituant sans doute, à leur avis, "le prélude du projet de réaménagement du périmètre de la Rôtisserie querellé". Dans sa réponse du 29 novembre, la ville indiquait que ces travaux avaient trait à la modification de bordures de chaussée et au déplacement d'un arrêt de bus. Ils intervenaient à la demande des TPG, en application d'une autorisation de construire APA 26129-1 du 18 avril 2006 qui n'avait fait l'objet d'aucun recours et était entrée en force. Ils n'avaient ainsi aucun lien avec la procédure en cours.

25. Le 16 juillet 2007, le juge délégué a soumis aux parties le projet d'expertise qu'il envisageait de confier à Monsieur Panagiotis Tzieropoulos, directeur du laboratoire d'intermodalité des transports et de planification (LITEP) auprès de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Il les a invitées à lui faire part d'éventuels motifs de récusation et questions complémentaires.

a. Dans le délai imparti, la ville a préconisé un nouveau comptage des véhicules fréquentant le secteur de la Rôtisserie en différenciant les divers types de véhicules. Elle a déposé une liste de cinq questions complémentaires portant sur la structure du trafic ainsi que sur le fait de savoir si le réaménagement de la place des Trois-Perdrix avait un impact négatif sur la possibilité des poids-lourds de faire demi-tour. La dernière question avait trait plus particulièrement à l'endroit où les poids-lourds d'Interdiscount faisaient demi-tour.

b. Les recourants ont également insisté sur la nécessité de procéder à de nouveaux comptages de véhicules. Ils ont ajouté une liste de six questions plus spécifiques portant sur la possibilité qu'avaient les véhicules de manœuvrer dans l'espace qui leur était réservé par le plan comportant le mobilier urbain.

c. Le DCTI ne s'est pas déterminé dans le délai imparti.

EN DROIT

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

2. CSA a acquis les parts de copropriété de la communauté des copropriétaires de la propriété par étages (PPE) Confédération, représentées par les consorts Tamman au cours de la précédente procédure ayant porté sur l'aménagement du secteur de la Rôtisserie qui s'est terminée par l'arrêt du Tribunal administratif du 24 août 2004.

Aux termes de l'article 60 LPA ont qualité pour recourir, les parties à la procédure qui a abouti à la décision attaquée (let. a) ainsi que 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 (let. b). CSA remplissant ces deux conditions, la qualité pour recourir doit lui être reconnue.

3. L'autorité peut, d'office ou sur requête joindre en une même procédure des affaires qui se rapportent à une situation identique ou à une cause juridique commune.

En l'espèce, la présente procédure et la procédure A/2804/2006, bien qu'étant basées sur un contexte commun, l'aménagement du secteur de la Rôtisserie, visent des autorisations différentes, émanant de départements distincts. Les recourants ne sont pas les mêmes et leurs argumentations diffèrent. En conséquence il n'y a pas lieu de joindre les deux procédures. Toutefois, l'apport de chaque dossier sera ordonné.

4. Selon l'article 61 LPA, un recours au Tribunal administratif peut être formé pour violation du droit y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation ou pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents.

Les juridictions administratives n'ont pas compétence pour apprécier l'opportunité de la décision attaquée, sauf exception prévue par la loi (art. 61 al. 2 LPA).

Les recourants invoquent tant la violation du droit que la constatation inexacte des faits pertinents. D'une part, ils estiment que l'aménagement prévu prive d'une desserte adéquate le complexe de Confédération centre ainsi que les

autres commerces du secteur de la Rôtisserie, en particulier H&M et le Bon Génie, en violation de l'article 19 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin l979 (LAT - RS 700) ainsi que du principe de la proportionnalité, l'autorité compétente n'ayant pas suffisamment tenu compte des intérêts du commerce dans la pesée des intérêts qu'elle a effectuée. D'autre part, cette dernière a également constaté les faits de manière erronée, la structure du trafic retenue, soit une majorité de véhicules privés étant contestée ainsi que la disposition du mobilier urbain qui, selon l'expert mandaté par les recourants, rend difficile l'accès au secteur et pose des obstacles à la fluidité de la circulation en empêchant notamment le croisement des véhicules sur l'axe urbain constitué des rues du Vieux-Collège, du Purgatoire, de la Madeleine et de la Rôtisserie .

5. Selon l'article 19 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées (al. 1). Cette prescription importante vise avant tout des buts de police (santé, transports, feu). Les voies d'accès, notamment, doivent permettre d'assurer la sécurité du trafic et de garantir le libre accès des services publics de secours aux biens-fonds privés (ATA B. du 28 mars 1990). En outre, un terrain est équipé au sens du droit fédéral lorsque l'aménagement d'un accès suffisant à la construction future est techniquement possible et juridiquement probable (ATA/100/2005 du 1er mars 2005 ; ATA/360/2001 du 29 mai 2001 et les références citées), en tenant compte des circonstances locales (JdT 1996 I 452). Une voie d'accès est ainsi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas être considéré comme équipé, si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes dans le voisinage (ATF 119 Ib 480, consid. 6a p. 488 ; A. JOMINI, Commentaire LAT, art. 19, p. 8). Pour déterminer si un terrain jouit d'un équipement adapté en voies d'accès, au sens du droit de l'aménagement du territoire, il faut également prendre en considération les exigences de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Si ces exigences sont satisfaites, l'équipement doit être considéré, de ce point de vue, comme adapté à l'utilisation prévue (ATF 129 II 238, consid. 2).

6. Sans le dire expressément, les recourants se plaignent en fait d'une violation de leur liberté économique.

a. Telle que garantie à l'article 27 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), cette liberté comprend notamment le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative privée et son libre exercice et protège toute activité économique, privée,

exercée à titre professionnel et tendant à la production d'un gain ou d'un revenu (ATF 123 I 12 consid. 2a p. 15 ; 119 Ia 378 consid. 4b p. 381 et les arrêts cités). Dans les limites de leurs compétences respectives, les cantons veillent à créer un environnement favorable au secteur de l'économie privée (art. 94 al. 3 Cst.).

b. Ce droit, dit autrefois liberté du commerce et de l'industrie, est considéré par la doctrine comme « directement justiciable » (M. HOTTELIER, La liberté économique, FJS 1388, ch. 1). En sont titulaires tant les personnes physiques, que les personnes morales de droit privé suisse (ATA/223/2005 du 19 avril 2005 ; J.-F. AUBERT et P. MAHON, Petit commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999, Zürich, Bâle et Genève 2003, ch. 6 ad art. 27 p. 237).

H &M qui exploite un magasin du même nom dans le secteur considéré et Brunschwig & Cie S. A., propriétaire du magasin Bon Génie, également sis rue de la Rôtisserie, peuvent se prévaloir de la liberté économique. Dans ces conditions la question souffre de rester ouverte en ce qui concerne CSA.

7. a. Cette liberté n'est toutefois pas absolue, elle peut être restreinte dans le respect de l'article 36 Cst., selon lequel toute restriction d'un droit fondamental doit reposer sur une base légale, être justifiée d'un intérêt public notamment et être enfin proportionnée au but visé, tout en respectant le noyau de la liberté mise en cause (ATA/223/2005 du 19 avril 2005).

b. Le principe de la proportionnalité implique que l'intérêt public pris en considération soit suffisamment important pour primer sur l'intérêt privé des propriétaires et que la restriction n'aille pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public visé par le législateur (ATF 122 I 236 consid. 4e/bb p. 246; 119 Ia 41 consid. 4a p. 43).

c. De jurisprudence constante, l'application, dans un cas particulier, des normes du droit de l'aménagement du territoire et des constructions est en principe compatible avec la liberté économique quand les mesures en cause ne vident pas de son contenu cette dernière liberté et, notamment, quand elles ne poursuivent pas des objectifs de politique économique étrangers aux buts de l'aménagement du territoire (Arrêt du Tribunal fédéral 1A.184/2001 du 19 mars 2002, consid. 5.1 ; ATF 125 I 209 consid. 10a p. 221, 267 consid. 2b p. 269, 322 consid. 3a p. 326, et les arrêts cités).

d. Dans une jurisprudence récente, le Tribunal fédéral a précisé comment effectuer la pesée des intérêts dans les causes liées à l'utilisation accrue du domaine public. La restriction doit répondre à un intérêt public - des restrictions fondées sur des motifs de police ne sont pas les seules admissibles -, reposer sur des critères objectifs et respecter le principe de la proportionnalité (ATF 126

I 133, JdT 2001 I p. 787 ; cf. aussi ATA/27/2004 du 13 janvier 2004 ; ATA/69/2004 du 20 janvier 2004).

Un intérêt public que l'on doit placer au premier plan est la garantie d'un usage commun, pour le public, le moins perturbé possible; parmi les intérêts privés, il faut distinguer entre les intérêts idéaux et les autres, notamment les intérêts commerciaux. On doit davantage s'accommoder d'une entrave à l'usage commun ou à d'autres intérêts publics si cette entrave résulte de l'exercice des libertés idéales plutôt que d'autres activités. Lorsque des motifs qui ne sont pas idéaux fondent la prétention à l'usage commun du domaine public, l'intérêt public à ce que l'usage commun ne soit pas troublé peut avoir un plus grand poids ; cela ne viole aucunement la liberté économique si l'on accorde à de purs intérêts commerciaux une importance moins grande qu'à des intérêts idéaux (ATA/27/2004 précité).

8. Dans le cadre de la pesée des intérêts, il convient de tenir compte du fait que le secteur de la Rôtisserie se trouve en zone de rencontre. Le signal zone de rencontre désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, dans lesquels des règles spéciales de la circulation s'appliquent (art. 22b de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 - OSR - RS 741.21). Les piétons bénéficient de la priorité mais ne doivent pas gêner inutilement la circulation des véhicules. La vitesse maximale autorisée est de 20 km/h et le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Ce statut confère au secteur de la Rôtisserie un régime de circulation sans restriction quant aux catégories de véhicules (ATA/640/2004 du 24 août 2004, consid. 4).

9. En l'espèce, l'autorisation de construire contestée répond aux besoins de l'aménagement du territoire. D'une part, le projet de la ville vise à concrétiser le statut de zone de rencontre en aménageant les rues, de sorte que les piétons puissent utiliser la chaussée prioritairement, sans que l'accès aux véhicules, en particulier les camions de livraison, ne soit limité. La suppression des places de stationnement a pour objectif la réduction du trafic, dont l'importance est injustifié au regard de la réglementation actuellement en vigueur. D'autre part, il s'agit d'une mesure d'intérêt public destinée à améliorer la protection contre le bruit et la qualité de l'air, en réduisant le trafic inutile dans le secteur, lié à la recherche d'une place de parc par des véhicules privés alors que la plupart des usagers ne trouvent de toute façon pas de place sur voirie dans le périmètre, l'offre étant largement inférieure à la demande.

10. Reste à examiner si la constatation des faits sur lesquels reposent les aménagements projetés est exacte, ce que contestent les recourants.

a. L'aménagement du secteur considéré repose sur les éléments de fait retenus par l'étude Citec et consignés dans le rapport de juin 2001. Selon ce document, le

trafic de livraisons ne constitue que 10% du trafic constaté dans le secteur. Près des deux tiers du trafic, 63% environ, sont composés de véhicules à la recherche d'une place de stationnement dans le périmètre. La solution élaborée repose sur l'hypothèse qu'en supprimant les deux parkings du secteur, sis place de la Rôtisserie et au débouché de la rue Frank-Martin, ainsi que l'essentiel des places de parking situées le long de l'axe de la Rôtisserie, au profit de places de livraisons et de places réservées aux handicapés, la circulation serait drastiquement diminuée et qu'en conséquence le rétrécissement de la chaussée n'affecterait pas le fluidité du trafic. Cependant, les chiffres retenus par Citec se basent sur un unique comptage de véhicules effectué le 10 octobre 2000. Selon les recourants la structure du trafic retenue par Citec ne correspond pas à la réalité, le pourcentage de véhicules de livraison étant beaucoup plus élevé. Or un seul comptage de véhicules se révèle insuffisant pour établir avec certitude la structure du trafic. Qui plus est ce comptage est déjà ancien, il est difficile de dire si en sept ans la structure du trafic est restée la même.

b. L'expertise privée produite par les recourants soulève le problème de la compatibilité des mesures de modération du trafic avec la circulation des véhicules de livraison dans le secteur. Au vu du mobilier urbain prévu ceux-ci auront-ils l'espace nécessaire pour manœuvrer et pour se croiser sans gêner la fluidité du trafic dans le secteur?

11. S'agissant d'une question de faits, le tribunal de céans peut recourir à des experts, conformément aux articles 38 à 40 LPA.

En l'espèce, les seules questions litigieuses qui doivent encore être tranchées sont celles liées à la structure du trafic et en particulier à la proportion de véhicules privés à la recherche d'une place de stationnement et de véhicules de livraison ou d'autres véhicules nécessaires à l'exploitation des commerces du secteur ainsi que celles liées à la faculté de manœuvre de ces derniers au vu des aménagements envisagés.

Au vu de la lacune du rapport réalisé par Citec, basé sur un seul comptage de véhicules ainsi que des conclusions divergentes de l'expertise privée produite par les recourants, les réponses à ces questions doivent être tranchées par voie d'expertise, raison pour laquelle le tribunal mandatera à cette fin M. Tzieropoulos, directeur du laboratoire d'intermodalité des transports et de planification (LITEP) auprès de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Les autres éléments traités dans la partie en droit seront formellement tranchés dans l'arrêt à rendre au fond.

Le mandat d'expertise sera délimité par les questions telles que formulées dans le dispositif de la présente décision. Ces questions intègrent les

interrogations supplémentaires proposées par les parties, dans la mesure où le tribunal l'a jugé utile.

12. Aux termes de l'article 38 alinéa 2 LPA, en cas d'expertise, l'autorité détermine le cas échéant à qui incombe l'avance de frais et fixe le montant de cette avance**.** Le Tribunal administratif arrête l'avance de frais à CHF 15'000.- à la charge des recourants pris conjointement et solidairement.

* * * * *

PAR CES MOTIFS

LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 28 juillet 2006 par Crédit Suisse Anlagestiftung , Brunschwig & Cie S.A. et Hennes & Moritz S.A. contre la décision de la commission cantonale de recours en matière de constructions du 20 juin 2006 ;

préalablement :

ordonne l'apport de la procédure A/2804/2006 ;

ordonne une expertise ;

la confie à Monsieur Panagiotis Tzieropoulos;

dit que la mission d'expertise sera la suivante :

a. Prendre connaissance des dossiers de la cause A/2784/2006 et de la cause A/2804/2006 ;

b. Examiner le secteur concerné et procéder à tout examen utile à l'expertise ;

c. Prendre tous renseignements utiles, notamment auprès des experts déjà consultés par les parties ;

d. Procéder à un nouveau comptage - sur une journée complète représentative d'un jour moyen de livraison - des véhicules fréquentant le secteur de la Rôtisserie, en différenciant les divers types de véhicules : deux-roues, voitures de particuliers, véhicules de livraisons (différents gabarits de poids-lourds/fourgons/voitures) taxis, autres véhicules ;

e. Établir un rapport portant sur les problématiques suivantes :

- Sur la base des expertises produites par les parties ainsi que du nouveau comptage, analyser la structure du trafic;

- Sur la base des allégués des parties, examiner si les véhicules utilisés peuvent manœuvrer dans l'espace qui leur est réservé par le plan comportant le mobilier urbain et notamment répondre aux questions suivantes ;

1. L'angle de giration entre la rue d'Italie et la rue du Vieux-Collège prévu par le plan permettra-t-il aux véhicules de livraison remontant la rue d'Italie d'accéder au secteur en tournant dans la rue du Vieux-Collège?

2. Les aménagements urbains prévus au départ de la rue du Vieux-Collège sont-ils susceptibles de causer des difficultés de circulation? Si oui de quel ordre?

3. La pose de mobilier urbain telle qu'elle est prévue par le plan sur tout le périmètre de la Rôtisserie est-elle susceptible d'engendrer des difficultés de circulation?

4. Les rétrécissements des voies de circulation prévus par le plan sont-ils compatibles avec la destination du secteur et la circulation qui l'affecte?

5. Les aménagements urbains prévus sur la place des Trois-Perdrix garantissent-elles la viabilité de la place des Trois-Perdrix en tant que boucle de rebroussement du périmètre de la Rôtisserie? La situation sera-t-elle améliorée ou péjorée par rapport à la situation actuelle?

6. Où et comment les poids lourds utilisés par le magasin Interdiscount XXL font-ils demi-tour actuellement? Les aménagements urbains prévus permettront-ils toujours d'effectuer cette manœuvre? Si tel n'est pas le cas quelle sera la solution envisagée?

7. Ce projet d'aménagement urbain comporte-t-il des risques de paralysie du trafic? Si oui de quel ordre?

f. Faire toutes autres remarques utiles à l'avancement de la procédure ;

met l'avance des frais arrêtée à CHF 15'000.- à la charge des recourants pris conjointement et solidairement ;

réserve la question des frais de procédure et des dépens jusqu'à droit jugé au fond ;

dit que, conformément aux articles 82 et suivants de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), la présente décision peut être portée 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'article 42 LTF. La présente décision et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communique le présent arrêt à Me Pierre Louis Manfrini, avocat des recourants, au département des constructions et des technologies de l'information, à la Ville de Genève et à la Commission cantonale de recours en matière de constructions.

Siégeants : Mme Bovy présidente, MM. Paychère et Thélin juges, MM. Bonard et Hottelier juges suppléants.

Au nom du Tribunal administratif :

la greffière-juriste adj. a. i. :	la vice-présidente :
P. Pensa	L. Bovy

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le	la greffière :