RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2938/2020-LCR **ATA/869/2023**

COUR DE JUSTICE

Chambre administrative

Arrêt du 22 août 2023

dans la cause

DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES – OCT
et
VILLE DE GENÈVE
représentés par Me Tobias ZELLWEGER, avocat

A_____
B_____
C_____
D_____
E_____
F_____
G_____
H_____
I_____
J_____
représentés par Me Laïla BATOU, avocate

contre

K_____
et
L_____ **intimés**

_____

Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 7 avril 2022 (JTAPI/358/2022)

EN FAIT

A. **a.** Le présent litige concerne des mesures de circulation sur « l'axe de la Coulouvrenière », prononcées par les autorités depuis le confinement et dénommées par celles-ci : mesures post-Covid.

Ledit axe comprend deux tronçons litigieux : le boulevard Georges-Favon [tronçon compris entre la rue Hornung et le pont de Coulouvrenière (ci-après : le pont)] et ledit pont. Cet axe comprend des trottoirs de part et d'autre, un trottoir partagé piétons/vélos sur le pont, une bande cyclable partielle entre le Temple de Saint-Gervais et la Place des 22-Cantons.

b. La situation, avant les mesures post-Covid, était régie par un arrêté du 8 octobre 2010 du département de l'intérieur et de la mobilité, devenu depuis le département des infrastructures puis le département de la santé et des mobilités (ci-après : le département) selon lequel :

> « a. Le trottoir "Est" du pont, tronçon compris entre le quai de la poste et la rue des Terreaux-Du-Temple est décrété en « chemin pour piétons » avec autorisation donnée aux cycles ;
>
> b. Des signaux "chemin pour piétons" (2.61 OSR), munis d'une plaque complémentaire "cycles autorisés" indiquent cette prescription ».

c. Dans le cadre des mesures post-Covid, les deux tronçons précités ont fait l'objet de différents arrêtés, à savoir :

- pour le boulevard Georges-Favon : arrêté du 8 mai 2020 prévoyant une signalisation « piste cyclable » sur une voie de circulation en direction du pont de manière temporaire, du 11 mai au 9 juillet 2020 ;

- pour le pont : arrêté du 12 mai 2020, décrétant le trottoir Est du pont chemin pour piétons, de manière temporaire, du 13 mai au 11 juillet 2020 ; prolongé par arrêtés du 11 juillet 2020 puis du 13 août 2020, jusqu'au 30 septembre 2020.

d. Le 10 juillet 2020, le département a fait paraître dans la Feuille d'avis officielle (ci-après : FAO) une « Enquête publique (n° 6'451) de réglementation du trafic - pont de la Coulouvrenière - Genève » annonçant que le canton et la Ville de Genève (ci-après : la ville) prévoyaient de pérenniser certains aménagements visant à favoriser les différentes formes de mobilité comme mode de déplacement, en particulier la mesure provisoire consistant à réserver le trottoir Est du pont aux seuls piétons.

e. Par arrêté du 17 août 2020 (n° TM/PPH/2020-00199 EP 6451), le département a abrogé le ch. 1, let. a et b de l'arrêté du 8 octobre 2010 réglementant le trottoir côté Est du pont en chemin pour piétons, avec autorisation donnée aux cycles. Cette mesure, publiée dans la FAO du 20 août 2020, a été déclarée exécutoire nonobstant recours.

f. Par arrêté du 4 septembre 2020 (n° TM/2020-00202) réglementant la circulation à la rue des Terreaux-du-Temple, sur son tronçon compris entre le pont et le numéro 18, et au boulevard Georges-Favon, sur son tronçon compris entre la rue Hornung et le pont, pendant la période du 4 septembre 2020 au 31 décembre 2023, le département a affecté la voie de circulation de droite à une bande cyclable « réservée aux cycles ». Cette mesure, publiée dans la FAO le même jour, a été déclarée exécutoire nonobstant recours.

B. **a.** Par acte du 18 septembre 2020, M_____ (ci-après : M_____), K_____ et L_____ (ci-après : L_____) ont recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI) contre l'arrêté temporaire du 13 août 2020 et l'arrêté du 17 août 2020, concluant à leur annulation. Ce recours a été enregistré sous la référence n° A/2938/2020.

Ils ont aussi recouru, par acte du 5 octobre 2020, contre l'arrêté temporaire du 4 septembre 2020, concluant à son annulation. Ce recours a été enregistré sous la référence n° A/3138/2020.

b. Le département a conclu, à la forme, à l'irrecevabilité des recours, et au fond, à leur rejet. Préalablement, la ville devait être appelée en cause.

c. Par décision du 4 janvier 2021, le TAPI a joint les causes A/2938/2020 et A/3138/2020 sous le numéro A/2938/2020 et ordonné l'appel en cause de la ville (DITAI/3/2021).

d. La ville a conclu, à la forme, à l'irrecevabilité des recours et au fond, à leur rejet produisant notamment à l'appui de son argumentation un rapport d'étude de N_____, bureau d'études regroupant des urbanistes et des ingénieurs en mobilité de Fribourg, du 13 novembre 2020, établi à la demande du Groupement transport et économie et de la Fédération des entreprises romandes (ci-après : rapport N_____).

e. Par décision du 7 juin 2021, le TAPI a pris acte du retrait des recours d'M_____ et, partant, rayé la cause du rôle en ce qui la concernait (RTAPI/252/2021).

f. Un transport sur place s'est tenu le 16 septembre 2021 lors duquel il a notamment été constaté l'absence d'engorgement sur tout le parcours allant du 2, Boulevard Georges-Favon au carrefour de la Place des 22-Cantons/gare de Cornavin.

g. Après un nouvel échange d'écritures, le TAPI a déclaré irrecevable le recours contre l'arrêté du 13 août 2020 et admis ceux dirigés contre les arrêtés des 17 août et 4 septembre 2020 qu'il a annulés par jugement du 7 avril 2022 (JTAPI/358/2022).

L_____ avait la qualité pour recourir et la question de la qualité pour recourir de K_____ pouvait rester indécise.

Soustraire cette pénétrante majeure – axe principal – de la ville au trafic automobile n'était pas conforme à la hiérarchie du réseau routier prévu par les art. 190 de Constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 (Cst - GE A 2 00) et 3 de la loi sur les routes du 28 avril 1967 (LRoutes - L 1 10). Si l'autorité avait une importante marge d'appréciation dans le choix des aménagements à réaliser, cela devait également se faire dans le respect du droit constitutionnel cantonal qui prescrivait à l'État de faciliter les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés. Si l'État devait encourager la mobilité douce, il devait également garantir la liberté individuelle du choix du mode de transport.

La suppression d'une voie de circulation pour les transports individuels prévue par les arrêtés querellés violait non seulement le droit, mais posait un problème de proportionnalité. En touchant à des axes névralgiques structurants du réseau routier, les mesures n'étaient pas celles qui atteignaient leur but en restreignant le moins possible la circulation au sens de l'art. 107 al. 5 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21). Elles outrepassaient le cadre qui leur était nécessaire et n'étaient pas dans un rapport adéquat et raisonnable entre la mesure choisie et le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public. Si la volonté des autorités d'encourager la mobilité douce ne pouvait qu'être soutenue, elle impliquait de faire partie d'une approche globale et coordonnée proposant des réseaux de qualité et adaptés aux besoins en mobilité de chaque type d'usager sur ce tronçon, dans l'esprit de la Constitution genevoise. Les aménagements réalisés relevaient d'un abus du pouvoir d'appréciation de l'autorité intimée.

C. **a.** Par acte commun du 24 mai 2022, le département et la ville ont interjeté recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : chambre administrative) contre le jugement du TAPI, concluant à son annulation.

La qualité pour recourir de K_____ et de L_____ était remise en cause.

Le TAPI avait procédé à une constatation inexacte et incomplète des faits qu'il convenait de compléter et corriger. Les pièces au dossier montraient une augmentation constante du trafic cycliste à la suite de l'introduction des mesures litigieuses, contrairement à ce qu'avait retenu le jugement, qualifiant

l'augmentation de légère. L'augmentation était de 41 % sur le pont et 34 % sur le boulevard Georges-Favon.

La durée du parcours de 20 minutes retenue par le TAPI était fondée sur une prétendue mesure unique publiée sur un site internet. Les comptages produits ainsi que le transport sur place montraient l'absence d'embouteillage.

Le dossier contenait également les pièces nécessaires pour justifier les mesures de circulation, contrairement à ce que le TAPI avait retenu.

De nouvelles pièces étaient produites.

Le département n'avait ni violé le droit ni abusé de son pouvoir d'appréciation. Les arrêtés litigieux étaient conformes à la législation pertinente et s'inscrivaient dans le cadre de la politique globale de mobilité.

b. Le 24 mai 2022, G_____ (ci-après : G_____), H_____ (ci-après : H_____) ainsi que I_____, J_____ (ci-après : J_____), A_____, E_____, F_____, D_____, C_____, l'enfant B_____ représenté par sa mère O_____ (ci-après : P_____) ont interjeté recours auprès de la chambre administrative contre le jugement précité. Une procédure a été ouverte sous le numéro A/1803/2022.

Ils ont conclu à la constatation que l'art. 3B al. 2 LRoutes était contraire au droit supérieur, et partant inapplicable, à l'annulation du jugement et à la confirmation des arrêtés des 17 août et 4 septembre 2020. Préalablement, ils devaient avoir accès à la procédure A/2938/2020, puis être autorisés à compléter leur recours. La chambre de céans devait convoquer une audience publique conformément à l'art. 6 de la Convention européenne des droits de l'homme (ci-après : CEDH) pour les auditionner.

Ils détaillaient la situation de chacun d'eux et les raisons pour lesquelles ils avaient la qualité pour recourir.

Le comité central de H_____ avait décidé, le 10 mai 2022, de recourir contre le jugement du TAPI et chargé H_____ de le représenter dans la procédure de recours. H_____ était constituée de membres domiciliés sur le territoire du canton.

Les aménagements contestés bénéficiaient d'un large soutien associatif et populaire. Ils affectaient de nombreux intérêts publics à l'instar de la qualité de l'air, créaient des émissions sonores, contribuaient aux émissions de gaz à effet de serre, augmentaient le trafic automobile et péjoraient les circulations cyclistes et piétonnières.

Les faits pertinents avaient été constatés de façon incomplète, inexacte et arbitraire par le TAPI. La décision entreprise était contraire au droit supérieur que

cela soit l'art. 190 Cst-GE, la CEDH, la Convention cadre des Nations unies relatives au changement climatique et le protocole de Kyoto, l'accord de Paris, la loi sur le CO2 et les art. 10, 19, 157 et 158 Cst-GE. Elle était de même contraire notamment à la garantie constitutionnelle de la liberté économique ainsi qu'à la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (loi sur la protection de l'environnement, LPE - RS 814.01) et la loi sur les chemins pédestres et chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985 (LCPR – RS 704). Elle était enfin contraire à la loi cantonale sur la mobilité douce du 15 mai 2011 (LMD – H 1 80), et violait le principe de proportionnalité.

c. Le 7 juillet 2022, L_____ et K_____ ont conclu au rejet du recours de P_____.

Les pièces produites par les recourants existaient déjà en août 2020 et ne pouvaient plus être produites sauf à violer leur droit d'être entendus.

Les aménagements litigieux ne résultaient pas d'un plan d'actions établi mais avaient été réalisés à la hâte, sans concertation.

d. Par arrêt sur partie du 18 octobre 2022 (ATA/1064/2022), la chambre administrative a déclaré recevable le recours de P_____ et joint les procédures A/1803/2002 et A/2938/2020 sous le numéro A/2938/2020.

e. Le 23 février 2023, le département et la ville ont déposé des observations.

Le fait que le trafic motorisé était en diminution constante sur le pont depuis 2010 n'avait pas été pris en compte par le TAPI.

La corrélation établie par le TAPI entre le nombre de voies disponibles et la fluidité du trafic n'était pas un motif absolu, ce que démontrait de longue date déjà le « paradoxe de Braess ».

Le TAPI avait fait l'impasse sur les effets bénéfiques des arrêtés de circulation sur les autres intérêts publics directement ou indirectement en jeu, tels que l'augmentation de la sécurité des usagers de la route, de l'amélioration de l'offre de voies de circulation pour les cyclistes, de la protection de l'environnement et la santé de la population via une diminution de la pollution atmosphérique et du bruit du trafic routier. Le jugement était lacunaire sur ce point également.

Le TAPI n'avait pas pris en compte l'enchevêtrement complexe de lois cantonales et fédérales applicables en se focalisant sur la LRoutes qui datait de 1967.

f. Le 28 février 2023, L_____ et K_____ ont conclu au rejet du recours.

Aucune amélioration de la qualité de l'air n'avait pu être constatée depuis l'instauration des pistes cyclables querellées, au contraire. Elles n'avaient pas non plus apporté le transfert modal escompté.

Ils répondaient point par point aux griefs soulevés.

g. Le 23 mars 2023, P_____ se sont ralliés à l'argumentation au fond développée par le département et la ville (ci-après : le département et consorts).

Avant les aménagements litigieux, le parcours n'était pas suffisamment sûr ou confortable pour être largement utilisé par les cyclistes.

h. Sur ce, les parties ont été informées que la cause était gardée à juger.

EN DROIT

1. La recevabilité du recours de P_____ a déjà été tranchée dans l'arrêt sur parties du 18 octobre 2022 (ATA/1064/2022). Celui déposé par le département et la ville a été interjeté en temps utile devant la juridiction compétente et 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 63 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

Quant à la qualité pour recourir devant le TAPI de K_____ et L_____, la question souffrira de rester indécise, compte tenu de l'issue du litige.

2. Le département et consorts font grief au TAPI d'avoir retenu que les arrêtés litigieux violaient le droit et le principe de proportionnalité, relevant d'un abus du pouvoir d'appréciation de l'autorité.

2.1 Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes (art. 3 al. 2 loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01). Le département est l'autorité compétente en matière de circulation routière (art. 2 loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR - H 1 05).

2.2 Les voies concernées font partie du réseau routier primaire s'agissant du boulevard Georges-Favon et du pont mais du réseau secondaire pour la rue des Terreaux-du-Temple, selon la hiérarchie établie par la LRoutes. Selon cette loi, cette hiérarchie doit permettre une organisation fonctionnelle du réseau prenant en considération les besoins de tous les modes de transport, ainsi que ceux du transport professionnel et qui tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport (art. 3 al. 1 LRoutes).

Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure, le réseau secondaire ayant pour fonction d'assurer des échanges notamment entre les différents quartier (art. 3A al. 1 et 2 LRoutes).

L'art. 3B al. 2 LRoutes prévoit que les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu dans ce sens. L'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée selon les modalités prévues dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée du 5 juin 2016 (LMCE – H 1 21). Cette dernière disposition a été ajoutée lors de l'adoption de la loi sur la mobilité du 23 septembre 2016 (LMob – H 1 20).

2.3 L'art. 88 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst - RS 101) prévoit, depuis le 23 septembre 2018, que la Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables (al. 1).

La loi fédérale sur les voies cyclables du 18 mars 2022 (RS 705), entrée en vigueur le 1er janvier 2023, adoptée suite à l'acceptation par le peuple suisse de l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables (contre-projet à « l'initiative vélo ») le 23 septembre 2018, prévoit que les réseaux de voies cyclables sont des voies de communication interconnectées et continues destinées aux cyclistes, les réseaux pour la vie quotidienne se trouvent en règle générale à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci (art. 2 et 3 al. 1). Les cantons doivent veiller à l'établissement de plans des réseaux, qui sont contraignants pour les autorités ; ils peuvent déléguer cette tâche aux communes (art. 5). Les principes en matière de planification sont notamment que les voies cyclables soient interconnectées et continues et desservent les lieux importants, que les réseaux soient suffisamment denses et que les voies suivent un tracé direct ; les réseaux doivent disposer de voies sûres et le trafic cycliste doit être séparé du trafic motorisé et de la mobilité piétonne lorsqu'une telle séparation est réalisable et opportune (art. 6 let. a, b et c loi sur les voies cyclables). Les délais d'établissement des plans sont de cinq ans et leur mise en œuvre de vingt ans (art. 19 loi sur les voies cyclables).

Comme le résume l'administration fédérale dans son communiqué de presse du 2 décembre 2022, les améliorations apportées par la loi faciliteront la création d'un réseau de voies cyclables sûr et de qualité ainsi que le désenchevêtrement du trafic. De cette manière, les automobilistes, les cyclistes et les piétons cohabiteront mieux ensemble, ce qui contribuera à prévenir les accidents. Parallèlement, la nouvelle réglementation favorisera l'activité physique et, partant, la santé de la population. La loi fédérale sur les voies cyclables imposera aux cantons de planifier et de réaliser des réseaux de voies cyclables. Elle intègre en outre des objectifs qualitatifs (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) qui font office de principes généraux en matière de planification, sans pour autant restreindre la marge de manœuvre des cantons.

2.4 L'art. 190 Cst-GE prévoit que l'État élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation (al. 1) ; il facilite les

déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés (al. 2) ; il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport (al. 3) ; il encourage la mobilité douce (al. 4).

2.5 Le 15 mai 2011, le canton de Genève s'est doté d'une LMD laquelle prévoit que les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers sont regroupés sous le terme mobilité douce et que le Conseil d'État adopte un plan d'actions de la mobilité douce (ci-après : PAMD ; art. 1 LMD).

La LMD fixe comme objectifs à l'État de réaliser par étapes dans tout le canton, dans les huit ans après l'adoption du PAMD une « offre de base » répondant au moins aux objectifs suivants : des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce (art. 2 let. a LMD) et la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce (art. 2 let. d LMD).

2.6 La LMCE a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité, énoncés dans la Cst-GE (art. 1 LMCE).

2.6.1 Elle est issue du contre-projet à l'initiative populaire 154 : « pour des transports publics plus rapides ! », accepté à 67,81% par le peuple genevois le 5 juin 2017.

La politique globale de la mobilité répond à la demande de mobilité de façon différenciée selon les usages (art. 3 al. 1 LMCE).

Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux art. 3 et suivants de la LRoutes, notamment un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération (art. 3 al. 2 let. d LMCE).

Selon l'art. 5 LMCE, le territoire cantonal est organisé en zones et le réseau routier est hiérarchisé, de façon à améliorer les conditions de déplacement et fluidifier les réseaux de transport (al. 1). Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant. Le périmètre des zones ainsi que la moyenne ceinture routière, destinés à évoluer dans le temps, sont définis par une carte dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'art. 12, al. 2 let. a LMob (art. 6 al. 2 LMCE).

À l'intérieur de ces zones, certains modes de transport font l'objet d'une priorisation (art. 5 al. 3 LMCE). Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible, soit l'ensembles de voies de communications, est attribué en premier lieu à certains modes de transport, notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné

des carrefours favorisant les modes de transport désignés (art. 7 al. 1 LMCE). En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics (art. 7 al. 2 LMCE) et la création de zone 30 est favorisée (art. 7 al. 3 let. a et al. 4 let. e LMCE) .

En zone I, l'accès à cette zone par les autres modes de transport (hors mobilité douce et transports publics) est restreint (art. 7 al. 1 et al. 3 let. b LMCE).

En zone II, le trafic de transit est fortement restreint (art. 7 al. 4 let. a LMCE). Des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du TIM (art. 7 al. 4 let. b LMCE) et des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos (art. 7 al. 4 let. c LMCE).

En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics (art. 7 al. 6 LMCE).

2.6.2 En l'espèce, le boulevard et le pont concernés sont sis à la limite de la zone I avec la zone II, soit le centre de la ville, la rue des Terreaux-du-Temple étant sise en zone I, soit l'hyper-centre.

En application de la LMCE, ces voies structurantes, étant sises dans le centre-ville et dans l'hyper-centre, doivent donc donner la priorité à la mobilité douce et aux transports publics.

2.7 L'art. 190 Cst-GE a été concrétisé également par la LMob qui a pour objet de définir la politique globale de la mobilité et de coordonner la planification et la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité, entre elles et avec d'autres politiques publiques (art. 1 LMob). Le système de transport est organisé de sorte à répondre aux besoins de mobilité, à garantir la sécurité de tous les modes de déplacement, à préserver l'environnement, à favoriser les économies d'énergie et l'usage des énergies renouvelables, et à assurer l'attractivité économique du canton (art. 3 al. 2 LMob). Tout en tenant compte des principes définis précédemment, la politique globale de la mobilité veille à optimiser l'utilisation de chaque mode de transport afin de couvrir les besoins en déplacement sur le territoire cantonal (art. 4 al. 1 LMob). Elle vise à favoriser l'usage des transports collectifs et de la mobilité douce, tout en proposant une offre de mobilité pour le transport individuel motorisé et professionnel répondant aux besoins en déplacement (art. 4 al. 2 LMob). La planification en matière de mobilité se décline en une stratégie multimodale à long terme, un programme multimodal à moyen terme et des plans d'actions thématiques pluriannuels (art. 9 al. 1 LMob).

2.8 Sur la base de l'art. 2 LRoutes dans sa teneur adoptée le 23 septembre 2016, a été adopté par le Conseil d'État le 20 mars 2017, le plan d'action du réseau routier 2015-2018 (ci-après PARR 2015-2018), voté par le Grand Conseil le 27 janvier 2017.

Sont notamment identifiés dans ce plan d'action les axes structurants, constitué du réseau routier primaire, organisé dans une logique radioconcentrique, à savoir des axes permettant d'accéder aux différents parkings-relais du canton ainsi qu'aux parkings situés en périphérie de la zone II, ces axes constituant une moyenne ceinture qui a pour vocation à contourner le centre-ville pour mettre en place une logique d'accessibilité par poches contribuant notamment à supprimer le trafic de transit du centre et de l'hyper-centre. Il est précisé qu'en cohérence avec la hiérarchie du réseau routier, à l'intérieur des zones I et II, le réseau structurant a vocation à assurer l'accessibilité des quartiers. Il n'a ainsi pas vocation à accueillir le trafic de transit ; à terme, le trafic routier sur ce réseau structurant diminue. Cette précision induite par la LMCE permet d'ores et déjà de mettre en application le lien entre hiérarchie du réseau routier (découlant de la LRoutes) et zones de priorisation différenciée prévue par la LMCE (PARR 2015-2018 p. 54 et 55).

2.9 Sur la base de la LMD le Conseil d'État a adopté le PAMD 2015-2018 le 20 mars 2017 et le PAMD 2019-2023 le 3 novembre 2021.

Le PAMD 2015-2018, en vigueur lors de la prise de décision par le département précise que le principe de liberté du choix du mode de transport est traduit dans la LMCE par l'organisation du canton en zones - à l'intérieur desquelles sont priorisés les modes doux et les transports publics - et en réseaux structurants (p. 19). Il fait également référence au plan de mesures OPair 2013-2016 en constatant que ce dernier fixait les actions à engager en matière d'assainissement de la qualité de l'air pour préserver la santé de la population. « En matière de mobilité notamment, il s'agissait de la réduction du trafic individuel motorisé au centre de l'agglomération, de l'offre de transports publics et de l'encouragement à la mobilité douce (p. 19).

S'agissant des principes d'action, le PAMD 2015-2018 prévoit d'améliorer, compléter et créer des projets de sécurisation ponctuelle ainsi que de poursuivre les études de projets pour les pistes cyclables à réaliser et les aménagements piétons à améliorer et les offres de mobilité à coordonner. Il convenait également de sécuriser et pacifier les voies de circulation afin d'accroître l'usage de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens. Dans la carte du réseau cyclable d'intérêt cantonal, figure un axe cyclable prioritaire qui aboutit à l'extrémité sud de la Plaine de Plainpalais, à l'opposé de la place du Cirque et du boulevard Georges-Favon.

Le PAMD précise encore que le plan était une étape s'inscrivant dans la stratégie multimodale Mobilités 2030 qui propose de répondre à la demande croissante de déplacements en s'appuyant encore davantage sur les modes doux. Suite à l'adoption de la LMCE, les réseaux de mobilité douce seront priorisés dans l'hyper centre et le centre-ville, en complémentarité avec les transports collectifs (p. 121).

Si les mesures litigieuses ne figurent pas en tant que telles dans le PAMD 2015-2018. elles sont fondées sur le PAMD 2019-2023, établi à la période de la prise de décision mais formellement adopté après. Le plan prévoit la création d'une *taskforce* vélo composée du canton et de la ville pour créer des liaisons avec les nouvelles gares du Léman Express des liaisons sécurisées et performantes, entre Uni Mail et la gare de Cornavin notamment. Des variantes court terme de ces itinéraires seraient réalisés par tronçons entre 2020 et 2022 (p. 30). Le travail de cette *taskforce* a été précisé par les représentants du département, devant la commission des transports du Grand Conseil, lors de la discussion sur l'adoption du PAMD 2019-2023. Ils ont exposé qu'elle sera notamment chargée de créer une continuité cyclable au centre-ville afin de relier les gares du Léman Express, les pénétrantes cyclables et la voie verte. Le département a encore précisé que lors du précédent plan d'action, ils avaient travaillé sur des routes cantonales à l'extérieur du centre-ville et que, cette année, ils s'attachaient à la continuité cyclable et à la sécurisation en centre-ville. À la demande des députés de la commission des transports, le schéma d'intention d'itinéraires vélo inscrit dans la feuille de route LMCE a été inséré dans le plan d'action (15 juin 2021 – https://ge.ch/grandconseil/data/texte/R00969.pdf, consulté le 19 juillet 2023).

2.10 Le canton de Genève est également doté d'un plan climat, dont le volet 2, est intitulé : Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques 2018-2022 (ci-après : plan climat) qui a été adopté par le Conseil d'État le 20 décembre 2017.

L'un des quatre axes choisis afin d'atteindre les buts fixés dans ce plan est de favoriser une mobilité sobre en carbone avec des mesures telles que de renforcer le transfert modal vers la mobilité douce en améliorant les infrastructures, soit en augmentant les espaces dédiés à la mobilité douce, développer et sécuriser le réseau existant notamment (p. 13 ss et 35 ss).

2.11 La LCR prévoit que le trottoir est réservé aux piétons et la piste cyclable aux cyclistes (art. 43 al. 2 et 46 al. 1 LCR), sauf exception prévue par le Conseil fédéral.

2.12 Le principe de la proportionnalité exige que les mesures mises en œuvre soient propres à atteindre le but visé (règle de l'aptitude) et que celui-ci ne puisse être atteint par une mesure moins contraignante (règle de la nécessité) ; il doit en outre y avoir un rapport raisonnable entre ce but et les intérêts compromis

(principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts ; ATF 140 I 168 consid. 4.2.1 ; ATA/932/2018 du 11 septembre 2018 consid. 6). Ces principes sont repris dans l'art. 107 al. 5 OSR.

3. En procédure administrative genevoise, le recours peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation (art. 61 al. 1 let. a LPA), ou pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (art. 61 al. 1 let. b LPA). En revanche, 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).

4. La procédure administrative est régie par la maxime inquisitoire, selon laquelle le juge établit les faits d'office (art. 19 LPA), sans être limité par les allégués et les offres de preuves des parties. Dans la mesure où l'on peut raisonnablement exiger de l'autorité qu'elle les recueille, elle réunit ainsi les renseignements et procède aux enquêtes nécessaires pour fonder sa décision. Elle apprécie les moyens de preuve des parties et recourt s'il y a lieu à d'autres moyens de preuve (art. 20 LPA).

L'autorité définit les faits pertinents et ne tient pour existants que ceux qui sont dûment prouvés ; elle oblige notamment les autorités compétentes à prendre en considération d'office l'ensemble des pièces pertinentes qui ont été versées au dossier. Elle ne dispense pas pour autant les parties de collaborer à l'établissement des faits (ATF 140 I 285 consid. 6.3.1 ; arrêts du Tribunal fédéral 2C_1021/2013 du 28 mars 2014 consid. 5.2 ; 2C_416/2013 du 5 novembre 2013 consid. 10.2.2). Le devoir des parties de collaborer à la constatation des faits (art. 22 LPA) comprend en particulier l'obligation d'apporter, dans la mesure où cela peut être raisonnablement exigé d'elles, les preuves commandées par la nature du litige et des faits invoqués, faute de quoi elles risquent de devoir supporter les conséquences de l'absence de preuves (arrêts du Tribunal fédéral 8C_1034/2009 du 28 juillet 2010 consid. 4.2 ; 9C_926/2009 du 27 avril 2010 consid. 3.3.2. ; ATA/881/2022 du 30 août 2022 consid. 4a et les arrêts cités).

En procédure administrative, la constatation des faits est gouvernée par le principe de la libre appréciation des preuves (art. 20 al. 1 2e phr. LPA ; ATF 139 II 185 consid. 9.2 ; 130 II 482 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_668/2011 du 12 avril 2011 consid. 3.3). Le juge forme ainsi librement sa conviction en analysant la force probante des preuves administrées et ce n'est ni le genre, ni le nombre des preuves qui est déterminant, mais leur force de persuasion (ATA/881/2022 précité consid. 4a et les arrêts cités).

L'autorité ne doit et ne peut rechercher que les informations nécessaires à sa décision, soit les faits pertinents pour l'issue du litige (ATA/542/2023 du 23 mai 2023 consid. 7.1 ; ATA/545/2012 du 21 août 2012 consid. 6 et la référence citée).

5. L'arrêté litigieux du 17 août 2020 a pour effet d'affecter le trottoir du pont aux piétons uniquement. Celui du 4 septembre 2020 a pour effet d'affecter aux cycles l'une des deux voies de circulation qui était dédiée au trafic motorisé sur l'axe de la Coulouvrenière, sur le Boulevard Georges-Favon, depuis la rue Hornung en direction de la gare puis du pont jusqu'au 18 de la rue du Terraux-du-Temple. Cet arrêté a une durée limitée au 31 décembre 2023, date à laquelle, les travaux de la gare de Cornavin devant débuter, un arrêté de chantier devrait prendre la relève.

Sur la base des dispositions légales applicables rappelées ci-dessus, le TAPI a retenu que le principe de l'affectation prioritaire, mais non exclusive au trafic motorisé public et privé, tiré de l'art. 3B al. 2 LRoutes s'agissant des réseaux primaires et secondaires, devait primer le droit à la réalisation d'une piste cyclable en lieu et place d'une voie de circulation sur ce tronçon. Ce dernier droit ne découlait ni de la LMCE ni de la LMD, ces lois n'ayant comme vocation que de coordonner les modes de déplacement et non de faire primer la mobilité douce sur les autres modes de déplacement. Ainsi, soustraire cet axe principal de la ville au trafic automobile n'était pas conforme à la hiérarchie du réseau routier prévu par les art. 190 Cst-Ge et 3 LRoutes.

5.1 Trois règles classiques principales s'appliquent en cas de conflit de normes : *lex superior derogat inferiori* (la norme supérieure prime la norme inférieure), lex *specialis derogat generali* (la norme spéciale prime la norme générale), et *lex posterior derogat anteriori* (la norme postérieure prime la norme antérieure).

La primauté du droit supérieur découle du principe de la hiérarchie des normes (arrêt du Tribunal fédéral 2C_736/2010 du 23 février 2012 consid. 6.3). Ainsi, en présence de règles de droit contradictoires de rangs différents, le juge est tenu de se conformer à la règle supérieure et, partant, de faire abstraction de la règle inférieure (ibid.), ce qui signifie notamment que les dispositions d'une loi formelle ont toujours préséance par rapport aux dispositions réglementaires qui leur sont contraires (ATF 137 V 410 consid. 4.2.1 ; 129 V 335 consid. 3.3 ; 128 II 112 consid. 8a). Il en découle également que cette règle de conflits de norme, même si elle n'est pas absolue en Suisse (not. en ce qui concerne la relation entre la Constitution fédérale et les lois fédérales), prévaut sur les deux autres (Bernd RÜTHERS/Christian FISCHER/Axel BIRK, Rechtstheorie mit juristischer Methodenlehre, 7e éd., 2013, n. 773).

Il n'existe en revanche entre les principes *lex specialis derogat generali* et *lex posterior derogat anteriori* pas de hiérarchie stricte (ATF 134 II 329 consid. 5.2). Il est néanmoins incontesté que le rapport de spécialité entre deux normes n'est pas toujours facile à déterminer, et qu'il doit le cas échéant être dégagé selon les règles classiques de l'interprétation juridique (Peter FORSTMOSER/Hans-Ueli VOGT, Einführung in das Recht, 5e éd., 2012, n. 279 ; Bernd RÜTHERS/Christian FISCHER/Axel BIRK, *op. cit*., n. 771). Par ailleurs, si la question du caractère postérieur d'une norme par rapport à une autre est

généralement plus facile à établir, il n'en est pas moins nécessaire de se demander le cas échéant si le nouveau droit visait bien à matériellement « abroger » l'ancien (Peter FORSTMOSER/Hans-Ueli VOGT, *op. cit*., n. 282 ; Hansjörg SEILER, Einführung in das Recht, 3e éd., 2009, n. 17.4.6.2).

5.2 Une règle de droit s'interprète en premier lieu selon sa lettre (interprétation littérale). Si le texte n'est pas absolument clair, si plusieurs interprétations de celui-ci sont possibles, le juge recherchera la véritable portée de la norme au regard de la volonté du législateur, telle qu'elle ressort notamment des travaux préparatoires (interprétation historique), du but de la règle, de son esprit, ainsi que des valeurs sur lesquelles elle repose, en particulier de l'intérêt protégé (interprétation téléologique) ou encore de sa relation avec d'autres dispositions légales (interprétation systématique ; ATF 140 II 202 consid. 5.1 ; 138 III 166 consid. 3.2 ; 136 III 283 consid. 2.3.1 ; 135 III 640 consid. 2.3.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 4A_68/2014 du 16 juin 2014 consid. 5.2.1). Appelé à interpréter une loi, le juge ne privilégie aucune de ces méthodes, mais s'inspire d'un pluralisme pragmatique (ATF 139 IV 270 consid. 2.2 ; 137 III 344 consid. 5.1 ; 133 III 257 consid. 2.4 ; 131 III 623 consid. 2.4.4).

5.3 La chambre administrative a déjà eu l'occasion d'analyser l'appareil législatif applicable aux réglementations locales du trafic, pour conclure que la mobilité douce, et notamment les aménagements piétonniers et cyclables, avaient une importance certaine mais ne primaient pas systématiquement l'ensemble des autres moyens de transport, en particulier les voitures et les véhicules de transport public. L'analyse des priorités devait être faite de cas en cas, en tenant compte des spécificités de l'artère étudiée (ATA/1125/2020 du 10 novembre 2020 consid. 3f).

La chambre de céans a ainsi retenu - s'agissant d'un projet communal de réaménagement d'une avenue par la « dégradation » d'une piste cyclable en bande cyclable – qu'en matière d'aménagements routiers, en suivant le préavis favorable de l'OCT, le département n'avait pas fait un usage excessif ou abusif de son pouvoir d'appréciation, en adoptant une mesure conforme à la politique globale de la mobilité (ATA/1125/2020 précité consid. 4).

5.4 S'agissant des voies concernées, il faut constater que la législation applicable en la matière ne permet pas d'établir un lien entre le statut de la voie dans la hiérarchie du réseau (réseau primaire ou secondaire) et le nombre de voies de circulation dédiées au transport individuel motorisé (ci-après : TIM) que les axes structurants devraient contenir, ni de créer une exclusivité pour ce mode de transport. Ainsi, on peut par exemple constater que certains axes du réseau primaire tels que l'Avenue des Acacias, la route de Chancy ou encore l'Avenue de Châtelaine, ne sont pourvues que d'une voie pour le TIM sur de longs tronçons en direction du centre et ont une chaussée partagée entre plusieurs modes de transports (cycles et transports publics, tram en voie propre pour les deux premiers). À cela s'ajoute que ces axes structurants, sont également plus éloignés

de l'hyper centre que l'axe litigieux qui fait frontière entre l'hyper centre (zone I) et le centre (zone II).

Or, sous l'angle de la LCME, à laquelle la LRoutes renvoie expressément pour l'organisation de l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transports que le TIM (art. 3 al. 2 LRoutes), le principe d'une priorisation de la mobilité douce et des transports publics dans les zones I et II est expressément prévue (art. 7 al. 2 LMCE).

Ainsi, compte tenu des circonstances spécifiques liées à la situation de l'artère concernée qui fait frontière avec l'hyper centre et qui était pourvue de deux voies attribuées au TIM, les mesures prises doivent être considérées comme conformes à la volonté du législateur. En effet, la priorité donnée au TIM par la LRoutes aux axes du réseau primaire et secondaire, cède le pas, dans une certaine mesure, à celle prévue dans les zone I et II à la mobilité douce et aux transports publics en vertu de la LMCE, conformément au renvoi à la LMCE prévu par la LRoutes depuis l'adoption de la LMob, comme vu ci-dessus.

5.5 Cette interprétation de la législation est non seulement conforme à la LMD et au PAMD 2015-2018 ainsi qu'au PAMD 2019-2023 mais elle l'est également aux buts de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables qui visent la création d'un réseau sûr, attrayant et de qualité ainsi que le désenchevêtrèrent du trafic, réalisé ici par la séparation piétons/cycles notamment. Elle est conforme également à l'art. 190 Cst-GE puisqu'elle garantit notamment la liberté individuelle du choix du mode de transport, lesquels cohabitent sur cet axe tout en encourageant la mobilité douce, ainsi qu'au volet 2 du plan climat cantonal.

Les mesures d'aménagement contestées apparaissent donc conformes à la législation pertinente, contrairement à ce qu'a retenu le TAPI.

6. L_____ allègue que les mesures ne respectent pas le principe de la proportionnalité.

6.1 Il fait grand cas de l'absence de fluidité pour le TIM sur cet axe, depuis la suppression d'une voie de circulation, même en dehors des heures de pointe et même en période estivale, qui devrait pourtant être garantie sur les axes routiers structurants.

Le TAPI a ainsi retenu que la réduction de la capacité du trafic automobile par deux avait provoqué des « bouchons conséquents » et un rallongement de plus de 20 minutes sur le parcours de 500 m entre la place du Cirque et le pont de la Coulouvrenière.

Force est toutefois de constater que ces allégations ne sont pas soutenues par les pièces figurant au dossier. Le TAPI a même procédé à un transport sur place, au cours duquel aucune congestion de circulation n'a été constatée sur tout le

parcours touché par les mesures litigieuses. Les intimés ont produit à l'appui de leurs allégations, une seule capture d'écran d'un site internet (Michelin trafic) du mercredi 25 août 2020 à 15h10, laquelle ne peut pas suffire à elle seule à prouver les effets des mesures sur le TIM, de très nombreux paramètres ayant pu créer cet embouteillage à ce moment précis.

Quant aux photographies des 5 août et 25 septembre 2021 entre 12h et 13h montrant une file continue de véhicules sur l'axe concerné, qui ont été complétées par d'autres photographies prises les 31 janvier à 17h10 et 14 février 2023 après 17h25, elles ne peuvent pas démontrer la quotité du rallongement du temps de parcours mais uniquement le fait que l'artère est saturée par le TIM, à certains moments, ce qui n'est pas contesté.

6.2 Le TAPI retient également, sur cette base et sur la moyenne de 29'000 véhicules par jour passant sur le pont de la Coulouvrenière en 2018, que les aménagements querellés étaient susceptibles de créer des problèmes de circulation sur ces artères importantes, ce qui suffirait à les considérer comme posant problème en terme de proportionnalité. Or, le rapport de N_____ indique qu'au vu de la situation du trafic motorisé, il serait nécessaire de revoir la régulation des carrefours. Il n'est pas contesté que les autorités ont procédé à des ajustements non détaillés mais non contestée visant à réduire les effets négatifs des mesures sur le trafic motorisé, ce dont le TAPI, n'a pas tenu compte, se fondant uniquement sur les constats faits par N_____.

Or, les pièces produites par le département et consorts indiquent une détérioration pour le TIM de 50 secondes environ sur le tronçon entre la place du Cirque et la rue de Hesse (pièce 12, p. 4). Il s'agit de mesures prises les 1er février et 3 avril et 5 juin 2020 ainsi que le 4 mai 2022 entre 7h et 9h en direction du pont. Selon les mesures faites entre la rue Bartholoni et les Terreaux-du-Temple, le temps de parcours moyen qui était de 2 minutes 31 secondes est passé à 3 minutes 20 secondes après le mise en place des aménagements cyclables (p. 12, p. 3). Ils ont produit également des photographies du boulevard quasi vide le 6 septembre 2021 à 8h43 et 8h44 ainsi que du pont, à moitié vide à 8h56.

L_____ ne conteste pas ces chiffres mais soutient que ses photographies suffisent à prouver que l'axe reste encore engorgé malgré les mesures correctrices introduites par les autorités après l'adoption des mesures.

À cela s'ajoute un autre élément qui n'a pas été pris en compte par le TAPI dans l'examen de l'analyse de la mobilité dans le secteur concerné, est la diminution du nombre de véhicules passant sur cet axe chaque jour, comme l'attestent les comptages effectués sur le pont pour les années 2010, 2015, 2019, 2020 et 2021, passant de 38'000 véhicules à moins de 24'000 véhicules en 2020. Quant à la part du trafic motorisé sur la voie en direction de la gare, elle tend également à diminuer, passant de 43,8% en 2010 à 35,2% en 2020. Ce constat d'une

diminution de la circulation du TIM sur le pont avait d'ailleurs déjà été retenu dans une autre cause (ATA/44/2019 du 15 janvier 2019 consid. 4). De nouvelles pièces produites par les recourants confirment encore la baisse de trafic constante sur cet axe, dénombrant, en moyennes annuelles (heure par heure) 15'854 véhicules en 2010 et 8'049 véhicules en 2021 (pièce 11).

Ainsi, cette tendance d'une diminution constante et significative, de près de la moitié des véhicules motorisés empruntant le pont en direction de la rive droite en onze ans, constitue un élément important de l'analyse de la mobilité dans ce secteur qui a été ignoré par le TAPI dans son jugement.

Il faut donc retenir que la péjoration du temps de parcours pour le TIM sur cet axe n'est pas d'une ampleur telle qu'il condamne cet axe. Les corrections apportées après l'adoption des mesures ont contribué à améliorer la situation, ce que les intimés contestent sans aucun élément de preuve à l'appui de leurs dires. Il ne peut dès lors être question de soustraction formelle ou matérielle du tronçon au TIM. En effet, les effets négatifs sur le TIM ont été évalués par le TAPI en se fondant uniquement sur des éléments ponctuels, ressortant de photographies notamment, sans tenir compte de toutes les pièces présentes au dossier.

Force est de constater que le TAPI ne peut donc être suivi sur ce point.

6.3 Quant aux effets sur la mobilité douce et à l'évolution du nombre de cycles, aucun comptage automatique n'est disponible pour des raisons techniques, les boucles au sol ne pouvant compter les vélos qui s'avèrent trop légers. Toutefois, le département et consorts offrent un comptage effectué le 13 juin 2022 entre 16h30 et 17h30, indiquant en mai 2020, 120 cycles sur le Boulevard Georges-Favon et 192 cycles en janvier 2023. Ce qui constitue une augmentation dont l'amplitude est difficile à apprécier, faute de points de comparaison. Le département avait produit des pointages faits en 2020 sur le pont, indiquant une part vélo de 24% ainsi que des comptages sur le boulevard et le pont, entre mai 2020 et fin septembre 2021 qui indiquaient une augmentation de la fréquentation du boulevard par les cycles de 34% et de celle du pont de 41%.

S'agissant de la sécurité des cyclistes, les pièces figurant au dossier permettent de constater que le trajet est constitué par une voie droite, obliquant une seule fois après le pont sur la rue du Terreaux-du-Temple, alors que l'alternative proposée par les intimés prévoit onze changements de direction et autant de croisements de rues pour le trajet place du Cirque, gare. Le rapport N_____ relève d'ailleurs que les aménagements offrent une bien meilleure attractivité qu'initialement par le confort et la continuité sur l'ensemble du tracé. Ainsi, les conclusions du TAPI qui étaient fondées uniquement sur la constatation qu'un camion de déménagement étant parqué en partie sur la bande cyclable lors du transport sur place, le tracé ne pouvait être considéré comme une voie de circulation « sûre et continue » pour les cycles, ne peuvent être suivies. Au contraire, force est de

conclure, au vu des éléments établis, que ce tracé constitue une amélioration objective.

6.4 Quant au déplacement piétonnier, le trottoir du pont sera désormais réservé aux piétons de manière à augmenter objectivement leur sécurité, ce qui est conforme à la LCR. Cette conclusion doit être prise, même si lors du transport sur place effectué par le TAPI, aucun piéton n'a été observé sur le pont et qu'aucun accident n'est à déplorer à cet endroit, comme cela a été relevé par le TAPI pour aboutir à la conclusion que les mesures n'étaient pas nécessaires pour améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons. Il s'agit en effet également d'une amélioration objective de la situation, conforme à la législation applicable.

6.5 Il résulte de ce qui précède que, contrairement aux conclusions du TAPI qui a largement surestimé les effets négatifs des mesures tout en sous-estimant les effets positifs sur la mobilité des cyclistes et des piétons, en se fondant sur un état de fait incomplet, les mesures litigieuses ne peuvent être considérées comme contraires au principe de proportionnalité. Rien ne permet non plus de retenir, comme le fait le jugement, que les mesures, qui ont été élaborées par l'OCT, instance spécialisée en matière de mobilité du département compétent en application de l'art. 2 loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR - H 1 05), relèveraient d'un abus du pouvoir d'appréciation de l'autorité en la matière.

En conséquence, le recours sera admis et le jugement entrepris annulé.

7. Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 2'000.- sera mis à la charge solidaire de L_____ et de K_____ qui succombent (art. 87 al. 1 LPA). Aucune indemnité de procédure ne sera allouée aux autorités recourantes, qui disposent de leur propre service juridique (ATA/937/2021 du 14 septembre 2021 consid. 16). Une indemnité de procédure de CHF 2'000.- sera allouée conjointement aux personnes physiques et associations recourantes à la charge solidaire de L_____ et de K_____ (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

PAR CES MOTIFS

LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 24 mai 2022 par le département des infrasctructures-oct, la Ville de Genève, A_____, B_____, C_____, D_____, E_____,

F_____, G_____, H_____, I_____, J_____ contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 7 avril 2022 ;

au fond :

l'admet ;

annule le jugement du Tribunal administratif de première instance du 7 avril 2022 ;

met un émolument de CHF 2'000.- à la charge solidaire de K_____ et L_____ ;

alloue une indemnité de procédure de CHF 2'000.- à A_____, B_____, C_____, D_____, E_____, F_____, G_____, H_____, I_____, J_____, pris solidairement, à la charge solidaire de K_____ et L_____ ;

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 Laïla BATOU, avocate de A_____, B_____, C_____, D_____, E_____, F_____, G_____, H_____, I_____, J_____, à Me Tobias ZELLWEGER, avocat du département des infrastructures - oct et de la Ville de Genève, à K_____, à L_____, au Tribunal administratif de première instance ainsi qu'à l'office fédéral des routes.

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

Au nom de la chambre administrative :

la greffière-juriste :	la présidente siégeant :
S. HÜSLER ENZ	F. PAYOT ZEN-RUFFINEN

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le la greffière :

OPINION SÉPARÉE

(art. 119 Cst-GE et 28 al. 4 et 5 du règlement de la Cour de Justice - RCJ - E 2 05.47)

Il ne m'est pas possible de souscrire à l'opinion majoritaire de la chambre administrative dans la présente affaire, pour les raisons qui suivent.

D'une manière générale, je souscris au raisonnement du TAPI, en particulier s'agissant du manque de proportionnalité des mesures litigieuses, et me contenterai dès lors des quelques remarques suivantes :

a. Au consid. 2.11, l'arrêt rappelle à juste titre les dispositions de la LCR selon lesquelles le trottoir est réservé aux piétons et la piste cyclable aux cyclistes (art. 43 al. 2 et 46 al. 1 LCR). Force est de rappeler également que selon l'art. 46 al. 2 LCR, il est interdit aux cyclistes de circuler de front : dès lors, en prévoyant des pistes cyclables excessivement larges (sur certaines parties du tronçon litigieux, la piste cyclable remplace l'entier de l'ancienne voie de circulation), les autorités ne font pas autre chose que d'encourager les cyclistes à violer la loi, ce qui ne saurait être soutenu ;

b. Au consid. 6.1, l'arrêt semble retenir que la congestion du trafic due aux mesures litigieuses n'est pas prouvée, ce qui me semble relever d'un formalisme excessif. S'il est certes regrettable que les intimés n'aient pas fourni davantage de pièces à cet égard, les embouteillages dus directement aux mesures litigieuses sont un fait malheureusement notoire que chaque Genevois peut constater de ses yeux, en particulier les après-midi et soirs de semaine. Il me semble donc malvenu de dire que cette situation – qui entraîne par ailleurs un surcroît de pollution non négligeable – n'est pas suffisamment prouvée.

c. Au consid. 6.3 *in fine* de l'arrêt, il est mentionné une diminution constante et significative du trafic motorisé sur ce tronçon en onze ans : or d'une part cette dernière durée montre bien que les mesures litigieuses n'étaient pas la seule manière de parvenir à ce but – il n'est pas allégué que ce résultat ait été obtenu uniquement depuis 2020 –, et d'autre part la suppression du trafic motorisé ne peut constituer un but des autorités *per se*, dès lors que l'art. 190 Cst-GE garantit la complémentarité des divers moyens de transport publics et privés ainsi que la liberté individuelle du choix du mode de transport.

d. S'agissant du respect de la proportionnalité, l'arrêt retient au consid. 6.5 que le nouveau tracé constitue pour les cyclistes une amélioration objective. Il passe cependant sous silence le fait que pour pouvoir passer d'une rive à l'autre, les automobilistes ne disposent dans l'agglomération que de cinq ponts, dont trois en Ville de Genève (ponts du Mont-Blanc, de la Coulouvrenière et de Sous-Terre), étant rappelé que la traversée de la Rade, pourtant plébiscitée par une majorité de la population en juin 2016 (IN 157), se trouve toujours dans les limbes

administratives et politiques. En revanche, les cyclistes, en sus de ces trois axes, peuvent utiliser le pont des Bergues – beaucoup plus sûr – ainsi que le pont de l'Île. L'amélioration du tracé cycliste apparaît ainsi principalement comme un alibi, l'objectif réel de la mesure consistant à décourager encore et toujours le trafic automobile, qui plus est de manière totalement indifférenciée puisque la mesure touche aussi bien les conducteurs qui auraient pu aisément se déplacer en transports publics ou laisser leur véhicule en périphérie et ceux qui ont des raisons valables d'utiliser leur voiture.

Il s'ensuit que le recours aurait à mon sens dû être rejeté.