RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2938/2020 et A/3138/2020 LCR JTAPI/358/2022

JUGEMENT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

DE PREMIÈRE INSTANCE

du 7 avril 2022

dans la cause

Monsieur A_____

B_____

contre

DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES

VILLE DE GENÈVE

EN FAIT

1. Par voie de communiqué de presse du 30 avril 2020, dans le cadre du plan de sortie lié à la pandémie Covid-19, le Conseil d'État a annoncé sa décision de mettre notamment en place dans les plus brefs délais des aménagements provisoires, appelés « mesures post-Covid », en faveur de la mobilité douce afin d'accompagner le retour progressif des activités économiques et sociales, en prévoyant en particulier des itinéraires cyclables continus et sécurisés permettant notamment d'éviter « une utilisation accrue de la voiture individuelle avec un risque d'engorgement du trafic. La mise en place de ces mesures vise aussi à éviter une augmentation excessive de la pollution atmosphérique et sonore induite par la reprise du trafic automobile ».

2. Dans un rapport explicatif du 7 mai 2020, le département des infrastructures (ci-après : le département ou le DI), soit pour lui l'office cantonal des transports (ci-après : OCT), a exposé que ces aménagements étaient destinés à « répondre au prévisible engorgement du trafic dû à la baisse de capacité des transports collectifs découlant de la nécessité d'éviter la transmission du Covid-19 et offrir plus d'alternatives à l'usage des transports collectifs, de sorte à éviter l'engorgement de ceux-ci et limiter ainsi la propagation du Covid-19 ».

3. Dans un communiqué de presse conjoint du 13 mai 2020, le Conseiller d'État en charge du DI et le conseiller administratif chargé du département des constructions et de l'aménagement de la ville de Genève (ci-après : la ville) ont présenté le calendrier de réalisation et de mise en service en faveur de ces différentes mesures en faveur des cyclistes et des piétons, les mesures en faveur des vélos concernant trois axes stratégiques, les travaux de réalisation de ces différentes adaptations du réseau cyclable ayant démarré le 12 mai 2020.

4. Par arrêté du 8 mai 2020, le DI a décrété une signalisation « piste cyclable » sur une voie de circulation au boulevard Georges-Favon, sur son tronçon compris entre la rue Hornung et le pont de la Coulouvrenière, de manière temporaire du 11 mai au 9 juillet 2020.

5. Par arrêté du 12 mai 2020, le DI a décrété le trottoir côté Est du pont de la Coulouvrenière en chemin pour piétons, abrogeant le chiffre 1, lettres a et b de l'arrêté du 8 octobre 2010 réglementant la circulation des cycles sur ce trottoir et ce de manière temporaire, jusqu'au 11 juillet 2020.

6. 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 prévoyaient de pérenniser certains aménagements visant à favoriser les différentes formes de mobilité comme mode de déplacements, en particulier la mesure

provisoire consistant à réserver le trottoir Est du pont de la Coulouvrenière aux seuls piétons.

7. Par arrêté du 11 juillet 2020, cette mesure temporaire a été prolongée jusqu'au 9 septembre 2020.

8. Cet arrêté a lui-même été prolongé par arrêté du 13 août 2020 (n° TM/PPH/2020-00199), du 10 au 30 septembre 2020, publié dans la FAO du 14 août 2020. Cette décision a été déclarée exécutoire nonobstant recours.

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

10. Dans un rapport explicatif du 3 septembre 2020, le DI a exposé qu'afin de « répondre au prévisible engorgement du trafic » dû à la baisse de capacité des transports collectifs découlant de la nécessité d'éviter la transmission du Covid-19 et d'offrir plus d'alternatives à l'usage des transports collectifs, de sorte à éviter l'engorgement de ceux-ci, une voie de circulation a été réservée aux cycles à la rue des Terreaux-du-Temple, sur son tronçon compris entre le pont de la Coulouvrenière et le numéro 18, ainsi qu'au boulevard Georges-Favon, sur son tronçon compris entre la rue Hornung et le pont de la Coulouvrenière. Au vu du bilan provisoire globalement positif, il importait désormais de laisser du temps afin que de nouvelles habitudes puissent s'installer pour tous les usagers et par conséquent de maintenir cette mesure jusqu'au démarrage des travaux de la gare de Cornavin.

11. 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 de la Coulouvrenière et le numéro 18, et au boulevard Georges-Favon, sur son tronçon compris entre la rue Hornung et le pont de la Coulouvrenière, 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 réservées aux cycles. Cette mesure, publiée dans la FAO le même jour, a été déclarée exécutoire nonobstant recours.

12. Par acte du 18 septembre 2020, l'C_____, Monsieur A_____ et la B_____ ont recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : le tribunal) 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 procédure n° A/2938/2020.

    L'objet des deux arrêtés était identique, à savoir rendre aux seuls piétons l'usage du trottoir Est du pont de la Coulouvrenière, en supprimant la bande cyclable qui

avait été tracée en 2010, le second étant définitif. Bien que les arrêtés ne le mentionnaient pas, ils avaient pour but de consolider l'affectation aux cycles d'une des deux voies de circulation réservées au transport individuel motorisé (ci-après : TIM) et, partant, de pérenniser la bande cyclable temporairement mise en place cet été en guise de mesure Covid. Le but du recours était de protéger la bande cyclable sur le trottoir Est du pont de la Coulouvrenière, à titre de mesure d'accompagnement à la contestation qu'ils intentaient en parallèle auprès du département, au titre des art. 106 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21) et 4A de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA - E 5 10), pour faire rétablir les deux pistes carrossables dédiées aux véhicules motorisés sur le pont de la Coulouvrenière (ainsi que le boulevard Georges-Favon respectivement la rue des Terreaux-du Temple).

La publication de l'enquête publique du 10 juillet 2020, tout comme le texte des publications des arrêtés des 13 et 17 août 2020, étaient réducteurs et trompeurs car ils ne permettaient pas au public de comprendre l'objet et la portée des décisions annoncées, respectivement prises, à savoir que ce projet faisait partie d'un ensemble. Les principes de transparence et de bonne foi de l'administration exigeaient que l'objectif final, à savoir la pérennisation de la bande cyclable sur l'axe de la Coulouvrenière allant de la place du Cirque à la gare Cornavin, supprimant une des voies de circulation, soit expressément énoncée par les autorités.

Selon la carte annexée à la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée du 5 juin 2016 (LMCE - H 1 21), les secteurs Plainpalais - pont de la Coulouvrenière - gare Cornavin se trouvaient dans le centre urbain, soit dans la zone II. Sous l'angle de la hiérarchie du réseau routier, le boulevard Georges-Favon et le Pont de la Coulouvrenière relevaient du réseau routier primaire alors que la rue des Terreaux-du-Temple relevait du réseau routier secondaire. Depuis qu'elle avait été installée, la bande cyclable de l'axe de la Coulouvrenière avait eu pour effet la formation de bouchons conséquents durant quasi toute la journée depuis la place du Cirque jusqu'à la gare Cornavin, et ce même en pleine période estivale durant laquelle la circulation s'écoulait usuellement avec facilité. En effet, le temps de parcours entre la place du Cirque et le pont de la Coulouvrenière situé à environ 500 m dépassait désormais 20 minute en temps de parcours en TIM, selon le site Michelin Trafic, le mercredi 25 août 2020 à 15h10. La suppression de cette voie contrevenait clairement aux prescriptions de la LMCE qui prévoyait, en zone II, l'aménagement d'axes routiers structurants de façon à garantir la fluidité du TIM, à la hiérarchie du réseau routier défini par la loi sur les routes du 28 avril 1967 (LRoutes - L 1 10) et à l'art. 190 de la Constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 (Cst-GE - A 2 00).

13. Par acte du 5 octobre 2020, l'C_____, M. A_____ et le B_____ ont également recouru auprès du tribunal de céans contre l'arrêté temporaire du 4 septembre 2020, concluant à son annulation. Ce recours a été enregistré sous la procédure n° A/3138/2020.

    Les recourants ont fait valoir les mêmes griefs que ceux développés dans la procédure A/2938/2020.

14. Dans le cadre de sa réponse du 23 novembre 2020 transmise dans la cause n° A/2938/2020, respectivement dans sa réponse du 7 décembre 2020 transmise dans la cause n° A/3138/2020, le département a conclu, à la forme, à l'irrecevabilité des recours, au fond, à leur rejet, et préalablement, à l'appel en cause de la ville.

    Le délai pour recourir contre l'arrêté du 13 août 2020 était échu le 14 septembre 2020, de sorte que le recours à son encontre déposé le 18 septembre 2020 était manifestement irrecevable. Par ailleurs, les effets de la mesure temporaire attaquée prenaient fin le 30 septembre 2020, de sorte que le recours était depuis devenu sans objet.

    De surcroît, l'autorité intimée avait pris les décisions querellées en opportunité, de sorte que les recours étaient, pour ce motif, irrecevables. En effet, les décisions querellées avaient été prises dans le respect des art. 3 al. 4, 43 et 46 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), 33 et 107 OSR, ainsi que des art. 7 LMCE, 3 ss LRoutes, 3 à 5 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR - H 1 05), ainsi que des art. 3ss de la loi sur la mobilité douce du 15 mai 2011 (LMD - H 1 80) et de son règlement d'exécution et relevait manifestement de l'opportunité. La solution adoptée par l'autorité intimée était celle qui garantissait le mieux l'atteinte du but recherché en termes de sécurité et d'exploitation du réseau routier. En aucun cas, les intérêts privés que les recourants mettaient en avant, à savoir cesser « l'engorgement du trafic individuel motorisé et la formation de bouchons conséquents durant quasi toute la journée » ne devaient prendre le pas sur l'intérêt public à la protection de la santé de l'ensemble de la population, pour la mesure temporaire, et sur la concrétisation et l'application de LMCE et du Plan d'actions de la mobilité douce (ci-après : PAMD) 2019-2023.

    Les mesures litigieuses portant sur du simple marquage, en vertu de l'art. 107 al. 3 OSR, le DI aurait pu ne prendre aucune décision formelle, de sorte qu'elles n'auraient pas pu être attaquée par voie de recours. Les publications effectuées dans la FAO n'étaient nullement trompeuses et les dossiers étaient consultables.

    Les itinéraires cyclables, à l'instar des autres mesures de circulation adoptées suite à la première sortie de crise pour éviter les rassemblements de foule et donc la transmission du Covid-19, telles que les restrictions de stationnement aux abords

des quais, étaient indubitablement des cas d'application de l'art. 3 al. 4 LCR. En raison de la pandémie, le Conseil d'État avait en effet, le 30 avril 2020, décidé de mettre en place dans les plus brefs délais des aménagements provisoires en faveur de la mobilité douce, afin d'accompagner le retour progressif des activités économiques et sociales, notamment en prenant en compte les recommandations sanitaires dans le cadre du déconfinement, compte tenu de la fréquentation réduite des passagers dans les transports collectifs en raison du risque encouru en terme de santé publique, en vue d'inciter les déplacements en mobilité douce grâce à des itinéraires continus et sécurisés et éviter ainsi un recours massif aux voitures individuelles avec un risque d'engorgement du trafic.

L'arrêté querellé du 13 août 2020 concernait une mesure de circulation liée à la situation extraordinaire et était fondée sur les arrêtés adoptés par le Conseil d'État depuis le 13 mars 2020, reposant eux-mêmes au niveau fédéral sur la loi fédérale sur la lutte contre les maladies transmissibles de l'homme du 3 décembre 2010 (LEp – RS 818.101) et sur l'ordonnance 2 Covid-19. La mesure pérenne prise le 17 août 2020 était quant à elle essentiellement fondée sur la LMCE et le PAMD 2019-2023. C'était par ailleurs après une phase de travaux préparatoires intensifs menés par leurs équipes spécialisées que les départements concernés du canton et de la ville avaient élaboré un calendrier de réalisation et mise en service de ces différentes mesures en faveur des cyclistes et des piétons.

Le principe général en zone I et II tiré de la LMCE voulait que la priorité en matière de gestion du trafic soit donnée à la mobilité douce et aux transports publics, avec une volonté forte de restreindre le trafic de transit. Au sens du Plan d'actions du réseau routier (ci-après : PARR) 2015-2018, un réseau structurant avait été identifié, dont le but était d'assurer une distribution du trafic la plus efficace possible pour accéder au centre-ville et à proximité de l'hypercentre, en favorisant son contournement et en protégeant les localités du trafic de transit. Ainsi, sur ces axes, l'objectif était d'assurer la fluidité du trafic et l'efficacité des transports publics. Le réseau routier d'accessibilité avait pour mission de faire la liaison entre la moyenne ceinture et l'hypercentre de Genève, ce qui était le cas du pont de la Coulouvrenière. S'agissant de l'appréciation des recourants selon laquelle la situation avant que les mesures ne soient prises, à savoir le passage des cyclistes sur le trottoir du pont de la Coulouvrenière, ne posait pas de problème et devrait ainsi être maintenu, n'était pas forcément partagée par les cyclistes et les piétons. En effet, à la période du soir en juin 2020 par exemple, « plus de 1'100 cyclistes avaient été dénombrés » et représentaient 24% du total de véhicules (hors véhicules TC). Ce n'était que dans les premiers jours après le démarrage des mesures post-Covid que des bouchons avaient été observés. De multiples améliorations avaient été depuis apportées, avec également la présence d'agents de circulation aux heures de pointe. Enfin, les véhicules présents sur le pont de la Coulouvrenière étaient plutôt des véhicules privés, perturbant par leur unique présence le trafic professionnel. Le grief des recourants selon lequel les mesures

querellées pouvaient engendrer des bouchons sur tout l'axe était mal fondé, au demeurant non démontré. Dans le respect du principe posé à l'art. 3 al. 1 LRoutes, et bien que le secteur se situe entre les zones I et II au sens de la LMCE, d'une part, et que les transports publics et la mobilité douce doivent y être favorisés d'autre part, l'autorité avait pleinement pris en considération les besoins de tous les modes de transport, y compris ceux du TIM.

Le pont de la Coulouvrenière faisant partie du réseau routier de niveau primaire, il était cohérent de l'équiper d'aménagements cyclables. De plus, le conflit piétons/cyclistes sur le trottoir de ce pont était fréquent, d'où la nécessité de reporter le trafic cyclable sur une voie dédiée. Par ailleurs, cet axe était inscrit dans le PAMD comme faisant partie du réseau cyclable d'intérêt cantonal, de sorte qu'il convenait d'équiper les voies de circulation et non de se contenter d'un aménagement sur le trottoir qui ne remplissait par ailleurs pas la condition selon laquelle la voie cyclable devait être continue.

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

16. Dans sa réponse du 15 février 2021, la ville a conclu au rejet des recours en renvoyant le tribunal aux réponses du département, et précisant que ce dernier et la ville avaient collaboré pour la mise en œuvre des mesures de circulation post-Covid, et ce afin d'assurer la protection de la population. Le rapport de D_____ du 13 novembre 2020 établi à la demande du E_____ et de la F_____ avait montré que les craintes sur la détérioration des conditions de circulation sur cet axe n'étaient pas fondées.

17. On peut lire dans ce rapport de D_____, soit un bureau d'études regroupant des urbanistes et des ingénieurs en mobilité sis sur le canton de G_____, s'agissant du tronçon boulevard Georges-Favon/rue du Terreaux-du-Temple :

- sous rubrique "diagnostic" (p. 23), que le tronçon Plainpalais/boulevard Georges-Favon/rue du Terreaux-du-Temple/gare Cornavin est un axe prioritaire pour l'ensemble des réseaux (routier, cyclable, piéton) reliant les deux rives du Rhône de manière directe. Le trafic journalier moyen pour sur le pont de la Coulouvrenière était de 29'000 véhicules (source : office cantonal de la statistique 2018) ;

- sous rubrique "aménagements cyclables Covid", qu'avant la mise en place des mesures d'urgence, plusieurs infrastructures cyclables étaient déjà existantes, telles qu'une piste/bande cyclable entre le Rond-Point de Plainpalais et la place du Cirque, un trottoir partagé (piétons/vélos) sur le pont de la Coulouvrenière et une bande cyclable partielle entre le Temple de Saint-Gervais et la place des XXII-Cantons ;

- sous rubrique "analyse" (p. 24) : « L'analyse menée par notre bureau a montré que les problèmes de circulation s'expliquent essentiellement par la perte de capacité aux carrefours, avec pour conséquence l'allongement des files d'attente. La suppression d'une voie de présélection dans un carrefour implique une diminution de capacité de plusieurs centaines de véhicules par heures. L'allongement des files d'attente peut alors avoir des répercussions sur les conditions de circulation des axes de circulation situés en amont. La rue des Terreaux-du-Temple étant au débouché du tronçon, la situation dans le secteur est particulièrement critique. Les conséquences principales sont : perte de capacité du mouvement tout-droit à la hauteur du carrefour avec la place des XXII-Cantons, causé par des problèmes d'alimentation du carrefour, empiètement des voitures sur la bande cyclable à la hauteur de l'arrêt Goulart et perte de capacité du carrefour entre la rue des Terreaux-du-Temple et la rue du Temple, suite à l'élimination d'une voie de présélection » ;

- sous rubrique "pistes de proposition" (p. 25), s'agissant des tronçons qui nous intéressent, « la valeur ajoutée de l'aménagement pour les vélos du fait de la création d'un site propre cyclable confortable et continue sur un axe principal du réseau. Néanmoins, au vu de la situation du trafic motorisé, il serait nécessaire de revoir la régulation des carrefours, notamment à la hauteur de la place des XXII-Cantons, afin de réduire les remontées de file sur l'axe et les rues adjacentes. La circulation dans le secteur des Terreaux-du-Temple, rue du Temple, boulevard James-Fazy est également particulièrement complexe et la suppression d'une voie de circulation ne l'a évidemment pas simplifiée » ;

- à titre de conclusions et recommandations (p. 29), si le E_____ soutenait la volonté du Conseil d'État de développer les aménagements à l'attention des cyclistes, il a constaté que les aménagements réalisés durant la crise sanitaire avaient été mis en place rapidement, sans réelle analyse des impacts ni mesure d'accompagnement. Ce sentiment était accentué par la faible qualité formelle des aménagements réalisés, ainsi que le manque de communication organisée autour de ces réaménagements. Ces mesures ne permettaient pas d'offrir aux cyclistes genevois des conditions de circulation qui permettraient, à long terme, un réel report modal sur ce mode de déplacement. De plus, ce report modal ne pouvait pas se faire au détriment des transports professionnels qui étaient nécessaires à l'activité économique des villes, ni des visiteurs à qui l'accès en ville devait être assuré. Le développement des mobilités douces se devait d'être pensé globalement et parallèlement à la réduction du trafic automobile. Une approche globale permettrait également d'apaiser la circulation en ville proposant des réseaux adaptés aux besoins en mobilité de chaque type d'usagers et d'améliorer, sélectivement, les conditions de circulation de tous les usagers. Pour le E_____, des mesures complémentaires étaient nécessaires pour assurer un bon niveau de sécurité, tout en limitant les conflits avec les

autres usagers de l'espace public. Enfin, il insistait sur la nécessité d'une démarche participative intégrant l'ensemble des partenaires concernés.

18. Par réplique du 15 mars 2021, les recourants ont persisté dans leurs conclusions. Les chiffres présentés par le département n'apportaient pas d'éclairage suffisant pour déterminer la réussite de l'objectif d'augmenter la part modale du vélo sur cet axe. Par ailleurs, le département n'articulait aucun chiffre mentionnant les effets sur les transports individuels, preuve que l'objectif affirmé dans l'arrêté, à savoir « répondre à l'engorgement du trafic lié au déconfinement » n'était pas atteint. L'observation menée par D_____ avait montré que c'était en réalité la suppression d'une voie de circulation pour les transports individuels au carrefour entre la rue des Terreaux-du-Temple avec la rue du Temple qui, de facto, avait divisé par deux sa capacité d'absorption du trafic en direction de Cornavin. Cette étude confirmait que l'objectif d'aménagement n'avait pas été atteint puisque le trafic motorisé s'était retrouvé péjoré et les engorgements aggravés. Le nombre de cyclistes observés sur le tronçon n'était par ailleurs déjà plus de la même importance fin août-début septembre, en particulier par temps de pluie. L'analyse des données d'accidentologie sur le SITG montrait qu'il n'y avait presque pas d'accidents entre vélos et piétons sur le trottoir élargi. Ce n'était pas parce que l'axe faisait partie du réseau cyclable d'intérêt cantonal qu'il fallait accepter la pérennisation d'un aménagement provisoire inefficace. Les nouveaux aménagements ne pouvaient être validés sous le prétexte d'actions futures, à savoir la réorganisation du pôle urbain de la gare Cornavin qui n'interviendrait que d'ici trois ou quatre ans et dont les incidences étaient hypothétiques.

19. Dans sa duplique du 22 avril 2021, le département a précisé que le 19 mai 2020, un total d'environ 1'878 cycles avaient circulé sur l'axe de la Coulouvrenière. Face à la détérioration des conditions de circulation sur l'axe Coulouvrenière, l'OCT avait œuvré à la mise en place rapide d'une adaptation de régulation des feux du carrefour de la place des XXII-Cantons, qui avait eu pour effet de supprimer les remontées de file. Les aménagements cyclables étaient toujours édictés pour une durée pérenne ou temporaire, mais en aucun cas pour des motifs de saisonnalité. L'aménagement contesté apportait bien une plus-value essentielle notamment en terme de sécurité à la mobilité cyclable sur cet axe, comme les cinq points-noirs dont il était fait état sur le SITG le démontraient. Supprimer la circulation des cycles sur le trottoir supprimait tout naturellement le risque d'accident avec les piétons et prévoir l'aménagement d'une bande cyclable sécurisait la circulation des cyclistes et celle des piétons qui se sentaient en insécurité par des cyclistes roulant toujours plus vite sans se soucier d'eux. Le B_____ n'apportait pas la preuve de l'inefficacité des mesures de circulation contestées, ni d'une péjoration du trafic motorisé et d'une augmentation d'engorgement à long terme. Ce qu'omettait le B_____ était la piste proposée par D_____, à savoir une amélioration de la régulation du carrefour des XXII-Cantons afin de réduire les remontées de fil sur l'axe en question. Si ce rapport

n'était effectivement pas disponible au moment où les autorités avaient décidé de mettre en place les aménagements contestés, il convenait de dire que celui-ci venait surtout conforter ce qui avait été réalisé. En effet, une nouvelle régulation et une meilleure coordination des feux était intervenue de manière itérative entre juin et septembre 2020.

20. En date du 30 avril 2021, la ville a quant à elle indiqué se référer entièrement aux déterminations de l'OCT du 22 avril 2021.

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

22. Le 16 septembre 2021 à 08h30 s'est tenu un transport sur place. Au niveau de la météo, il faisait beau et la température était d'environ 15°. Les parties se sont d'abord transportées à la rue Hornung 1 où commençait la bande cyclable faisant l'objet des arrêtés des 13 et 17 août 2020 querellés et où une voie destinée au trafic motorisé avait été supprimée. Le tribunal a constaté l'absence d'engorgement et que ça circulait bien. Durant les 5 minutes environ où les parties sont restées à ce niveau, cinq vélos sont passés. Un représentant du B_____ a indiqué que quand il y avait des engorgements, c'était surtout sur ce tronçon.

    Les parties se sont ensuite transportées sur le trottoir du pont de la Coulouvrenière, dans le sens de la circulation direction gare. Sur ce trottoir, ainsi que sur celui en face, aucun piéton n'est passé. Il n'y a pas eu non plus d'engorgement au niveau du trafic motorisé. Pendant le passage au vert de la circulation, direction gare Cornavin, quatre vélos sont passés. La représentante de la ville a fait remarquer qu'il n'y avait plus de vélos qui passaient sur le trottoir, ce qui était l'objectif. En revanche, de l'autre côté, plusieurs vélos sont passés sur le trottoir qui était, de l'avis des parties et du tribunal, de largeur plus ou moins similaire à celui où ils se trouvaient. De ce côté, demeurait une bande cyclable sur le trottoir, soit l'ancien système « conflit piétons/cyclistes ». Des représentantes de la ville et du DI ont expliqué qu'il n'était pas possible d'aménager une bande cyclable sur la route dans la mesure où la voie de tram se situait jusqu'à côté du trottoir. Les recourants ont fait remarquer qu'il n'y avait pas eu d'accident constaté entre les vélos et les piétons sur ce tronçon, et le DI a répondu qu'il devait vérifier cela sur la base des statistiques d'accidents et que les données disponibles sur le SITG étaient celles à partir de 2018. La représentante de la ville a quant à elle indiqué qu'il y avait plusieurs objets parlementaires tels que motions, interpellations demandant la fin de la mixité piétons/vélos.

    Les parties se sont ensuite transportées à l'angle James-Fazy/rue des Terreaux du Temple. La représentante de la ville a fait remarquer que lors des premières mesures Covid qui avaient été prises avant les arrêtés querellés, la taille du trottoir avait été réduite afin de prévoir l'aménagement pour les vélos. On remarquait

d'ailleurs encore les marques au sol. M. A_____ a relevé que par contre, il existait une case de livraison qui a été supprimée. Les marques étaient d'ailleurs encore visibles au sol et un camion de déménagement se trouvait du coup parqué en partie sur la bande cyclable. Un représentant du DI a relevé que le trottoir avait ainsi été entièrement laissé pour les piétons, ce qui était bon pour leur sécurité, laquelle était fragilisée, notamment à l'angle du pont de la Coulouvrenière avec le début de la rue des Terreaux-du-Temple en raison du manque de visibilité entre piétons et vélos. Sur ce tronçon où le tribunal et les parties sont restés environ 5 minutes, il n'a pas été constaté d'engorgement du trafic et trois cyclistes sont passés durant les feux en phase verte.

Les parties se sont ensuite rendues à la rue des Terreaux-du-Temple devant l'église Saint-Gervais. Il a été constaté que la bande cyclable est installée tant sur l'ancienne voie qui était dédiée aux véhicules motorisés qui a été supprimée, que sur l'ancienne bande cyclable, les marquages étant encore visibles. Cette bande cyclable devait mesurer environ 4.50 m. Un représentant du B_____ a indiqué que ce qui était contesté, c'est surtout le fait qu'en amont, il y avait une seule voie laissée aux véhicules motorisés au niveau Georges-Favon/pont de la Coulouvrenière, ce qui bloquait tout l'axe Coulouvrenière, et que les voitures qui souhaiteraient tourner à gauche direction Saint-Jean/rue Voltaire, étaient bloquées et ne pouvaient pas circuler. Sur ce tronçon, il a été constaté, durant les 5 minutes environ sur place, que le trafic était fluide et l'absence totale de vélos.

Les parties se sont ensuite transportées au niveau de la place Simon Goulard où il n'y avait pas de bande cyclable mais deux voies dédiées aux véhicules automobiles. À ce jour, il n'y avait plus qu'une voie pour les véhicules automobiles et une piste cyclable. Un représentant du DI a expliqué que c'était du fait qu'il fallait assurer la continuité de la bande cyclable à ce niveau, ce qui ne laissait de place que pour une seule voie pour les véhicules automobiles, et qu'en amont, au niveau de la rue Saint-Gervais, n'avait également été laissée qu'une voie de véhicules automobiles. La place restante avait été laissée pour les vélos, ce qui expliquait la largeur importante de la bande cyclable sur ce tronçon (4.50 m env.).

Les parties se sont enfin rendues au croisement de la rue Argand. La représentante de la ville a exposé qu'avant, il y avait des places de parc et une avancée de trottoir. Ce jour, il y avait deux voies dédiées aux véhicules automobiles, plus une bande cyclable. M. A_____ a indiqué qu'il avait déjà constaté que s'il y avait beaucoup de voitures ou de camions, au niveau où la bande cyclable faisait un petit virage, les voitures ne pouvaient pas circuler sur la voie de gauche normalement vu qu'il manquait de la place. Un des représentants du DI a indiqué que cette constatation était exacte avant que des réaménagements aient été effectués, où notamment un îlot avait été supprimé sur cet axe. La représentante de la ville a encore exposé que lorsqu'on tournait à droite pour prendre la

direction du pont du Mont-Blanc, une voie de véhicules avait également été supprimée sur la rue de Chantepoulet, et donc qu'il y avait une logique à supprimer la voie en amont pour éviter les engorgements au niveau du carrefour XXII-Cantons/gare de Cornavin. Le trafic était toujours fluide et aucun vélo n'a été constaté en l'espace de 5 minutes.

Le tribunal a demandé aux parties intimées s'il y avait un autre axe pour les voitures venant de Plainpalais se rendant à Cornavin, si ce n'était par les axes litigieux. Un représentant du DI a répondu qu'il existait, soit l'accès pont d'Arve/ boulevard Helvétique/pont du Mont-Blanc, soit celui par la route des Jeunes/rue des Deux-Ponts/pont Sous-Terre. S'agissant des statistiques produites par le DI, il a précisé qu'il s'agissait de comptages manuels ou visuels. Pour les véhicules motorisés, c'étaient les boucles au sol qui les comptabilisaient mais les vélos n'avaient pas un poids suffisant pour être détectés par ces boucles.

S'agissant du rapport établi par D_____, les parties intimées ont indiqué être d'accord avec ce rapport, à l'exception de sa proposition d'adapter les feux verts sur l'axe Terreaux-du-Temple/XXII-Cantons, en relevant que la proposition faite reviendrait à péjorer très nettement la situation sur la place des XII-Cantons, carrefour stratégique pour les transports collectifs. S'agissant des recourants, le rapport contiendrait pour leur part une lacune sur le problème de la fluidité pour la voie qui tournait direction rue Voltaire qui avait été exposé précédemment. Un représentant du DI a finalement expliqué que si l'arrêté du 4 septembre 2020 avait été pris jusqu'à fin 2023, c'était en raison du chantier qui allait commencer à la gare Cornavin et qu'un arrêté de chantier devrait prendre la relève. Les mesures de circulation liées à ce futur chantier ressembleraient à la mesure prise en 2020 sur l'axe Georges-Favon/pont de la Coulouvrenière/Terreaux-du-Temple.

Le tribunal a imparti aux parties un délai au 30 septembre 2021 pour produire notamment des statistiques/comptages plus récents que ceux versés à la procédure, datant de cette année, et au DI pour produire des statistiques faites avant les mesures querellées.

23. Le 28 septembre 2021, le B_____ a remis au tribunal des comptages visuels des TIM en heure de pointe pour le mois de mai 2021 et de septembre 2021, constatant que malgré la suppression d'une voie de circulation, la capacité restait suffisante entre le boulevard James-Fazy et la rue Bautte mais qu'elle créait un goulot d'étranglement entre la rue Bovy-Lysberg et le quai de la Poste. Les 45% environ d'utilisateurs qui souhaitaient emprunter la place Isaac-Mercier se retrouvaient donc fortement entravés et de fortes congestions se créaient en amont, avec un risque de répercussion sur les axes alentour. Il n'y avait pas de report modal notable depuis une année et demie et la progression cycliste de l'été n'était que saisonnière. Conscient de l'importance d'une traversée cyclable rapide et sure dans le secteur, le B_____ transmettait également une étude détaillée d'itinéraires bis cyclables en ville de Genève.

24. Le 30 septembre 2021, le département a transmis trois photographies datant du 6 septembre 2021 à 8h43, 8h44 et 8h56 prises du boulevard Georges-Favon en amont de la rue Hornung, à la hauteur de la rue Bovy-Lysberg et sur le pont de la Coulouvrenière, illustrant « qu'aucun engorgement n'est constaté pendant l'heure de pointe du matin » ; des statistiques d'accident entre cycles et piétons sur l'axe Coulouvrenière confirmant qu'il n'y en avait pas eu avant que les mesures querellées ne soient prises ; des comptages cyclistes 2011-2021 sur le pont de la Coulouvrenière, relevant que le comptage de septembre 2021 paraissait plus représentatif des charges de cyclistes sur le pont ; des comptages sur le boulevard Georges-Favon (à la hauteur de la place de la Synagogue) et le pont de la Coulouvrenière, comparatifs entre mai 2020 et fin septembre 2021, faisant valoir que le trafic de septembre 2021 était en augmentation de 41% sur le pont de la Coulouvrenière et de 34% sur le boulevard Georges-Favon.

25. Le 1er novembre 2021, le DI s'est déterminé sur les nouvelles pièces transmises par les recourants et a persisté dans l'intégralité de ses conclusions.

26. À la même date, la ville a également maintenu ses conclusions, relevant que suite aux aménagements réalisés, il n'y avait plus d'engorgement sur l'axe considéré.

27. Malgré l'invitation du tribunal, les recourants ne se sont quant à eux pas déterminés sur les derniers documents transmis par le DI.

28. Les arguments des parties et les pièces versées à la procédure seront repris et développés, en tant que de besoin, dans la partie « en droit ».

EN DROIT

1. Le Tribunal administratif de première instance est compétent pour statuer sur les recours contre les décisions prises en application de la LRoutes ou en matière de réglementation locale du trafic édictée pour une durée supérieure à soixante jours ou se répétant régulièrement (art. 6A al. 1 LaLCR).

2. Interjetés dans les formes prescrites devant le tribunal de céans, les recours sont recevables au sens des art. 64 al. 1 et 65 LPA.

3. Comme l'autorité intimée l'a relevé, la publication dans la FAO de l'arrêté du 13 août 2020 est intervenue le lendemain. En application des art. 6A LaLCR, 17 al. 1 et 3 et 63 al. 1 let. b LPA, le délai pour recourir contre cet arrêté a commencé à courir le 15 août 2020 pour arriver à échéance le 14 septembre 2020, de sorte que le recours déposé à son encontre, le 18 septembre 2020, est tardif.

   De toute manière, dans la mesure où les effets de cet arrêté ont pris fin le 30 septembre 2020, le recours formé à son encontre est devenu sans objet à défaut

d'intérêt actuel. En effet, pour qu'un recours soit recevable, il faut que son auteur ait un intérêt digne de protection à ce que la décision attaquée soit annulée ou modifiée (art. 60 LPA). Or, un intérêt digne de protection suppose un intérêt actuel et pratique à obtenir l'annulation ou la modification de la décision attaquée (ATF 131 II 361 consid. 1.2 ; 128 II 34 consid. 1b ; 156 consid. 1c). Si l'intérêt actuel n'existe plus au moment du dépôt du recours, celui-ci est déclaré irrecevable. Lorsque cet intérêt disparaît durant la procédure, la cause est radiée du rôle comme devenue sans objet (ATF 139 I 206 consid. 1.1; 137 I 23 consid. 1.3.1 et les arrêts cités).

4. Pour que le recours soit recevable, il faut par ailleurs que les personnes dont il émane disposent de la qualité pour recourir.

5. À teneur de l'art. 60 let. a et b LPA, les parties à la procédure qui a abouti à la décision attaquée et 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 sont titulaires de la qualité pour recourir.

6. L'intérêt digne de protection réside dans le fait d'éviter de subir directement un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre qui serait causé par la décision entreprise. Il implique que le recourant doit se trouver dans une relation spécialement étroite et digne d'être prise en considération avec l'objet de la contestation et qu'il soit touché de manière directe, concrète et dans une mesure et avec une intensité plus grandes que la généralité des administrés, de façon à exclure l'action populaire (ATF 139 II 499 consid. 2.2; arrêts du Tribunal fédéral 1C_27/2018 du 6 avril 2018 consid. 1.1 ; 1C_96/2017 du 21 septembre 2017 consid. 2.1).

   En ce qui concerne le cas particulier des immissions résultant de l'accroissement du trafic, la jurisprudence se montre restrictive. Cela étant, la qualité pour recourir est largement admise lorsque les immissions provenant d'un ouvrage sont clairement discernables par rapport aux immissions générales et peuvent être réduites sans frais disproportionnés. Ainsi la légitimation pour agir sera admise plus facilement s'agissant d'immissions concrètement mesurables que d'immissions potentielles (cf. ATF 112 Ib 154 consid. 3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_343/2014 du 21 juillet 2014 consid. 2.5 ; cf. aussi ATA/1218/2015 du 10 novembre 2015 consid. 2d).

7. Une association peut également recourir pour la défense des intérêts de ses membres si elle remplit les conditions du recours corporatif. Conformément à la doctrine et à la jurisprudence, ces conditions sont au nombre de quatre : il faut d'abord que l'association fournisse la preuve de sa personnalité juridique ; il faut ensuite que ses statuts la chargent de défendre les intérêts de ses membres ; il faut encore que ces intérêts soient touchés, du moins pour la majorité ou pour un grand nombre d'entre eux ; il faut enfin que chacun de ses membres ait, à titre

individuel, qualité pour recourir (ATF 137 II 40 consid. 2.6.4; 136 II 539 consid. 1.1; arrêt du Tribunal fédéral 1C_390/2010 du 17 mai 2011 consid. 2.1; Ulrich HÄFELIN/Georg MÜLLER/Felix UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 2006, p. 382 n. 1786 ss ; Andreas AUER/Giorgio MALINVERNI/Michel HOTTELIER, Droit constitutionnel suisse, vol. 1, 2006, p. 727 n. 2051 ss).

Le Tribunal fédéral a admis la qualité pour recourir du B_____ lorsque les restrictions de circulation concernent des routes de transit dans la mesure où il est plus plausible par essence pour un club comptant près de 1.5 million de membres qu'une majeure partie d'entre eux empruntent périodiquement des routes de transit (ATF 136 II 539 consid 1.1 ; cf. également arrêt 1C_121/2017 du 18 juillet 2017).

8. En l'espèce, lors de sa séance du 31 août 2020, le comité du B_____ a pris la décision de recourir contre les arrêtés de réglementation des 13 et 17 août 2020. S'agissant de l'arrêté du 4 septembre 2020, on peut considérer que cette décision avait préalablement été prise lors de la séance du 15 juin 2020, le vote ayant plus spécifiquement porté sur le « prolongement des mesures provisoires » en lien avec ce bout du tronçon, soit le boulevard Georges-Favon, le pont de la Coulouvrenière et la rue des Terreaux-du-Temple. Le B_____ a exposé à cet égard que « la complexité de la procédure de recours due au processus suivi par le département qui a publié une multitude d'arrêtés en cascade en très peu de temps et omis de publier certains arrêtés (dans un premier temps, les axes Georges-Favon et Terreaux-du-Temple n'ont même pas fait l'objet d'une prolongation avant l'arrêté du 4 septembre 2020) ont amené le procès-verbaliste à simplifier la démarche dans son compte-rendu ». L'intention de recourir contre la prolongation des aménagements effectués sur cet axe en question était « claire, sachant qu'il n'était pas possible de recourir dans le cadre des premiers arrêtés en tant qu'ils ne dépassaient pas soixante jours ». Le tronçon en question n'ayant effectivement pas fait l'objet d'un prolongement suite à l'arrêté du 8 mai 2020, dont la mesure temporaire était limitée au 9 juillet 2020, ce serait faire preuve d'un formalisme excessif que d'exiger du B_____ de prendre la décision de recourir expressément à l'encontre de l'arrêté du 4 septembre 2020.

Le B_____ est une association de droit suisse ayant notamment pour but statutaire de « sauvegarder et promouvoir les droits et les intérêts généraux des sociétaires, par rapport aux questions relatives à la circulation routière, à la complémentarité des modes de transport et à la mobilité dans le cadre de l'aménagement du territoire, des constructions et ouvrages et de la protection de l'environnement » (art. 4 let. d statuts). Elle dispose ainsi de la personnalité juridique et a pour vocation de défendre l'intérêt de ses membres. Par ailleurs, une large majorité des membres possède, à titre individuel, la qualité pour recourir en tant qu'il s'agit de personnes physiques domiciliées dans le canton de Genève ou la zone frontalière et dont la quasi exclusivité dispose d'un véhicule motorisé (art.

8 al. 1 et 9 des statuts), de sorte qu'ils sont sujets à emprunter les axes concernés par la présente procédure.

Le B_____ fait valoir des nuisances importantes liées à la suppression pérenne d'une voie de circulation qui était dédiée aux véhicules motorisés, par sa conversion en bande cyclable sur l'axe de la Coulouvrenière situé entre la Plaine de Plainpalais et la gare de Cornavin, faisant valoir la formation de bouchons sur cet axe et le ralentissement sensible de l'écoulement du trafic au détriment de sa vocation d'axe structurant. Il peut être par ailleurs supposé qu'une majorité de ses membres empruntent ce tronçon régulièrement. Le B_____ a ainsi rendu vraisemblable les nuisances qu'il allègue et sur la réalisation desquelles il fonde une relation spéciale et étroite avec l'objet de la contestation.

Dès lors, les conditions de la recevabilité du recours corporatif sont réunies et la qualité pour recourir reconnue au B_____.

9. M. A_____ est domicilié dans le village de la H_____. Il fait valoir qu'il travaille en qualité de _____ à la F_____, située au 1_____, soit juste au-dessus du pont de la Coulouvrenière qu'il traverse tous les jours en voiture pour aller travailler.

   Sa qualité pour recourir peut rester ouverte en tant que celle du B_____ est donnée.

10. Saisi d'un recours, le tribunal applique le droit d'office. Il ne peut pas aller au-delà des conclusions des parties, mais n'est lié ni par les motifs invoqués par celles-ci (art. 69 al. 1 LPA), ni par leur argumentation juridique (cf. ATA/386/2018 du 24 avril 2018 consid. 1b ; ATA/117/2016 du 9 février 2016 consid. 2).

11. Conformément à l'art. 61 al. 1 LPA, le recours peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), ou pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). Il y a en particulier abus du pouvoir d'appréciation lorsque l'autorité, tout en restant dans les limites du pouvoir d'appréciation qui est le sien, se fonde sur des considérations qui manquent de pertinence et sont étrangères au but visé par les dispositions légales applicables ou viole les principes constitutionnels régissant le droit administratif, notamment la légalité, la bonne foi, l'égalité de traitement, la proportionnalité et l'interdiction de l'arbitraire (ATF 140 I 257 consid. 6.3.1 ; 137 V 71 consid. 5.1 ; 123 V 150 consid. 2 et les références citées).

    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). Il n'en résulte toutefois pas que l'autorité est libre d'agir comme bon lui

semble, puisqu'elle ne peut pas faire abstraction des principes constitutionnels susmentionnés (ATA/366/2013 du 11 juin 2013 consid. 3a et la référence citée).

12. Le principe de la proportionnalité, garanti par l'art. 5 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive. En outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (ATF 142 I 49 consid. 9.1 et les références citées ; 126 I 219 consid. 2c).

    Traditionnellement, le principe de la proportionnalité se compose des règles d'aptitude - qui exige que le moyen choisi soit propre à atteindre le but fixé -, de nécessité - qui impose qu'entre plusieurs moyens adaptés, l'on choisisse celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts privés - et de proportionnalité au sens étroit - qui met en balance les effets de la mesure choisie sur la situation de l'administré et le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public (ATF 142 I 76 consid. 3.5.1 ; 125 I 474 consid. 3 ; ATA/779/2018 du 24 juillet 2018 consid. 7).

13. Le DI invoque l'irrecevabilité des recours en tant qu'il aurait pris ses décisions en opportunité au sens de l'art. 61 al. 2 LPA précité. Il fait valoir à cet égard que les solutions qu'il a adoptées sont, selon lui, celles qui garantissent le mieux l'atteinte du but recherché en termes de sécurité et d'exploitation du réseau routier et que les « intérêts privés » que les recourants mettent en avant ne doivent prendre le pas sur l'intérêt public à la protection de la santé de l'ensemble de la population, pour la mesure temporaire, et sur la concrétisation et l'application de la LMCE et du PAMD 2019-2123 pour les autres.

    Or, ce que les recourants reprochent au DI en prenant les mesures querellées, c'est une violation d'un principe constitutionnel (soit l'art. 190 Cst-GE) et de la loi (notamment de la LMCE et de la LRoutes), soit des motifs de recours expressément prévus à l'art. 61 al. 1 let. a LPA.

    Au vu des considérants qui précèdent, les recours déposés contre les arrêtés du DI des 17 août 2020 et 4 septembre 2020 seront déclarés recevables.

14. Les recourants font tout d'abord valoir une violation des règles relatives aux publications édictables et des principes de transparence, ainsi que de la bonne foi de l'administration au motif que la publication de l'enquête n° 6'451 et celui des arrêtés des 13 et 17 août 2020 seraient réducteurs et trompeurs, leur lecture ne permettant pas au public de comprendre l'objet et la portée des décisions annoncées, respectivement prises.

15. A teneur de l'art. 107 al. 1 let. a et al. 1bis OSR, il incombe à l'autorité ou à l'office fédéral des routes d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3 al. 3 et 4 LCR) qui sont indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription. Ces signaux ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire.

16. Aux termes de l'art. 4 LaLCR, toute réglementation locale du trafic non limitée dans le temps est précédée d'une enquête publique. L'enquête publique est publiée dans la FAO (al. 1). Pendant un délai de trente jours à compter de la publication, chacun peut consulter le dossier et transmettre à l'autorité compétente ses observations par une déclaration écrite (al. 2).

    Selon l'art. 6 LaLCR, toute réglementation locale du trafic adoptée par le département fait l'objet d'une décision publiée dans la FAO.

17. D'après un principe général du droit, protégeant la bonne foi du citoyen, le défaut d'indication ou l'indication incomplète ou inexacte des voies de droit ne doit en principe entraîner aucun préjudice pour les parties (cf. art. 47 LPA ; ATF 138 I 49 consid. 8.3.2). Il y a lieu d'examiner, d'après les circonstances du cas concret, si les parties intéressées ont réellement été induites en erreur par l'irrégularité de la notification et ont, de ce fait, subi un préjudice (arrêt du Tribunal fédéral 2D_16/2016 du 14 novembre 2016 consid. 3.1).

    Une décision irrégulièrement notifiée n'est pas nulle, mais seulement inopposable à ceux qui auraient dû en être les destinataires. Une telle décision ne peut donc pas les lier, mais la protection des parties est suffisamment garantie lorsque la notification irrégulière atteint son but malgré cette irrégularité. Il y a lieu d'examiner, d'après les circonstances du cas concret, si la partie intéressée a réellement été induite en erreur par l'irrégularité de la notification et a, de ce fait, subi un préjudice. Il convient à cet égard de s'en tenir aux règles de la bonne foi, qui imposent une limite à l'invocation du vice de forme. En vertu de ce principe, toute personne concernée par l'issue d'une procédure est tenue de se renseigner sur l'existence et le contenu de la décision qui la clôt, dès qu'elle peut en soupçonner l'existence, sous peine de se voir opposer l'irrecevabilité d'un éventuel moyen pour cause de tardiveté (ATF 139 IV 228 consid. 1.3 ; arrêts du Tribunal fédéral 2C_83/2020 du 14 septembre 2020 consid. 4.2 et les arrêts cités ; 2C_884/2019 du 10 mars 2020 consid. 7.2 et les arrêts cités).

    Garanti par l'art. 29 al. 2 Cst., le droit d'être entendu implique, pour l'autorité, l'obligation de motiver sa décision (cf. art. 46 al. 1 LPA). Selon la jurisprudence, il suffit que celle-ci mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que son destinataire puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause. L'autorité n'a pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de

preuve et griefs invoqués par les parties ; elle peut au contraire se limiter à ceux qui lui paraissent pertinents. Dès lors que l'on peut discerner les motifs qui ont guidé la décision de l'autorité, le droit à une décision motivée est respecté, même si la motivation présentée est erronée. La motivation peut pour le reste être implicite et résulter des différents considérants de la décision (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_415/2019 du 27 mars 2020 consid. 2.1 et les arrêts cités). La motivation est ainsi suffisante lorsque le destinataire de la décision est en mesure de se rendre compte de la portée de cette dernière, d'en comprendre les raisons et de la déférer à l'instance supérieure en connaissance de cause. En revanche, une autorité se rend coupable d'un déni de justice formel si elle omet de se prononcer sur des griefs qui présentent une certaine pertinence ou de prendre en considération des allégués et arguments importants pour la décision à rendre (ATF 139 IV 179 consid. 2.2 ; 138 I 232 consid. 5.1 ; 137 II 266 consid. 3.2).

S'agissant plus particulièrement de la publication, elle n'a pas à contenir tous les détails de la décision prise ; elle peut informer les recourants potentiels de son existence avec des termes généraux (ATA/978/2014 du 9 décembre 2014 consid. 4).

18. En l'occurrence, la parution dans la FAO de l'« Enquête publique (n° 6'451) de réglementation du trafic-pont de la Coulouvrenière-Genève » annonce que le canton et la ville de Genève prévoient de pérenniser certains aménagements visant à favoriser les différentes formes de mobilité comme mode de déplacements, en particulier la mesure provisoire consistant à réserver le trottoir Est du point aux seuls piétons. Elle indique par ailleurs qu'un délai de trente jours est imparti pour former observations et que le dossier relatif à ce projet peut être consulté.

L'arrêté du 17 août 2020 (2020-00199) se réfère également au trottoir côté Est du pont de la Coulouvrenière, indique qu'il s'agit d'une réglementation locale du trafic en application des art. 3ss LaLCR et se réfère à l'enquête publique n° 6'451 du 10 juillet 2020. Il contient également les voies de recours et que le dossier relatif à ce projet peut être consulté.

Certes, il est regrettable que l'arrêté du 17 août 2020 et l'enquête publique n° 6'451 n'exposent pas explicitement que le but est de pérenniser une piste cyclable en supprimant une des voies dédiées au trafic motorisé, se contentant d'indiquer que l'usage du trottoir Est du pont de la Coulouvrenière est réservée aux seuls piétons. Toutefois, ils indiquent les voies et délais d'observation/de recours et que le dossier peut être consulté, tant au stade de l'enquête que de la décision. Les recourants, comme ils l'ont indiqué, ont pu consulter le dossier et recourir dans les délais. Force est ainsi de retenir que, pour reprendre la jurisprudence précitée, ils ont été en mesure de comprendre les publications en question et d'exercer leurs droits de recours à bon escient.

Le grief d'ordre formel dont se prévalent les recourants, sans conséquence, sera dès lors écarté.

19. Les recourants font ensuite valoir une violation de l'art. 190 Cst-GE, de la hiérarchie du réseau routier instauré par la LRoutes et des principes fixés par la LMCE.

Le DI indique pour sa part que la vocation même du projet litigieux est de mettre en œuvre la LMCE en améliorant les conditions de mobilité des cycles dans ce secteur. S'agissant de la hiérarchie du réseau routier, il relève que sur ces axes, l'objectif est d'assurer la fluidité du trafic et l'efficacité des transports publics et qu'il a pleinement pris en considération les besoins de tous les modes de transport, y compris ceux du TIM. Ces mesures pérennes sont essentiellement fondées sur la LMCE et le PAMD 2019-2023. S'agissant du respect de la LMD et du PAMD, les tronçons mis en cause faisant partie du réseau routier de niveau primaire et secondaire, il était tout à fait cohérent de les équiper également d'aménagements cyclables.

20. Selon l'art. 190 Cst-GE, 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).

Cette disposition constitutionnelle a été concrétisée par la loi sur la mobilité du 23 septembre 2016 (LMob - H 1 20), la LMCE (cf. art. 1) qui est issue du contre-projet à l'initiative populaire n° 154 « Pour des transports publics plus rapides ! », accepté à 67,81 % par les Genevois lors de la votation populaire du 5 juin 2017, et la LRoutes.

21. 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. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée (al. 2). A l'intérieur de ces zones, certains modes de transport font l'objet d'une priorisation (al. 3).

L'art. 7 LMCE prévoit que par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible 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 (al. 1). 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 (al. 2). En zone I, l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint (al. 3 let. b). En zone II, des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé (al. 4 let. b) et des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos (art. 4 let. c).

22. 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 (PARR) tel que défini à l'art. 12 al. 2 let. a LMob (art. 6 al. 2 LMCE).

Selon l'art. 2 al. 2 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. La politique globale de la mobilité 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).

23. À teneur de l'art. 3 LRoutes une hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui- ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport, ainsi que ceux du transport professionnel (al. 1). Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport (al. 2). Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin (al. 3).

Selon l'art. 3A 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 (al. 1). Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers (al. 2). Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités (al. 3).

Enfin, l'art. 3B al. 2 LRoutes énonce que les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu dans ce sens. Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée selon les modalités prévues dans la LMCE.

24. Issue de l'initiative populaire no IN 144 « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) », la LMD est entrée en vigueur le 30 août 2011. Elle est précisée par le règlement sur la mobilité douce du 27 novembre 2013 (RMD - H 1 80.01).

L'art. 1 LMD prévoit que les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'État et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines (al. 1). Le Conseil d'État établit un plan d'actions de la mobilité douce (al. 2).

L'art. 2 LMD définit l'offre de base en matière d'aménagements liés à la mobilité douce et fixe un délai de huit ans dès l'adoption du plan d'actions de la mobilité douce pour réaliser par étape une série d'objectifs dans tout le canton (cf. art. 2 let. a à d LMD).

Le rapport du Conseil d'État au sujet de la validité de l'initiative indiquait notamment que « l'initiative - de rang législatif - ne règle pas la question de la cohérence du développement de la mobilité douce avec les autres modes de déplacement. Comme cela sera expliqué ci-dessous, une initiative législative, telle que l'IN 144, doit respecter le droit constitutionnel cantonal (notamment l'art. 160A Cst-GE). Du point de vue des rapports entre la mobilité douce et les autres dispositions relatives à la mobilité figurant dans les lois cantonales, ce sont les principes généraux d'interprétation qui s'appliqueront. Il n'y a donc, sur la base d'une première analyse abstraite, pas de priorité de ce texte par rapport aux textes préexistants. Il conviendra donc d'interpréter ce texte pour assurer sa coordination avec le reste de la législation » (Mémorial du Grand Conseil genevois [MGC] 2009-2010 III A 1733).

Le Tribunal fédéral, dans un arrêt récent, a relevé qu'à rigueur de texte, l'art. 2 let. a à d LMD fixait effectivement des objectifs à l'État. La manière dont ces objectifs étaient définis conférait en outre à l'autorité chargée de l'exécution une importante marge d'appréciation dans le choix des aménagements à réaliser concrètement, en particulier au regard des circonstances locales et des impératifs de sécurité poursuivis par la loi. Ainsi, que l'art. 2 let. a LMD prévoie la réalisation d'aménagements sur le réseau de routes primaires et secondaires ne signifiait pas que cette disposition conférerait inconditionnellement un droit à la réalisation de pistes ou bandes cyclables, sur toute portion du réseau routier sans considération pour d'autres intérêts, à l'instar de la sécurité, prévalant en matière de circulation routière (arrêt du Tribunal fédéral 1C_150/2020 du 24 septembre 2020 consid.4.4.).

25. En cas de conflit de normes s'appliquent trois règles classiques principales : *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). En présence de règles de droit contradictoires de rangs différents, le juge est tenu de se conformer à la règle supérieure. Entre les principes *lex specialis derogat generali* et *lex posterior derogat anteriori*, il n'existe 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. 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 (ATA/1125/2020 du 10 novembre 2020 consid. 3e ; ATA/1000/2014 du 16 décembre 2014 consid. 11 et les références citées).

Il ressort des dispositions et des principes rappelés ci-dessus que dans le cadre législatif actuellement en vigueur, la mobilité douce, et notamment les aménagements piétonniers et cyclables, ont une importance certaine. Cependant, ils ne priment pas systématiquement sur l'ensemble des autres moyens de transport, en particulier les voitures et les véhicules de transport public. L'analyse de ces priorités doit en conséquence être faite de cas en cas, en tenant compte des spécificités de l'artère étudiée (ATA/1125/2020 précité consid. 3f).

26. Le plan directeur de la mobilité douce (PDMD 2011-2014) a été adopté par le Conseil d'État le 31 mars 2011 et voté, sous la forme de résolution, par le Grand Conseil le 25 janvier 2013. La première action concernait le réseau cyclable général et visait à identifier les améliorations prioritaires, en particulier les itinéraires à sécuriser en priorité avec un délai de réalisation estimé à quatre à cinq ans pour les réalisations prioritaires et un horizon de quinze à vingt ans prévu pour un territoire « finement maillé à terme ».

Le plan d'actions de la mobilité douce pour la période 2015-2018 (PAMD 2015-2018) a été validé par le Conseil d'État en octobre 2015. Il était un instrument de planification à court terme qui définissait les mesures (études, projets et réalisations) en faveur des piétons et des cyclistes à mener par le canton pendant la période 2015-2018. Il visait notamment à améliorer l'infrastructure par des mesures de sécurisation, d'amélioration de la continuité et de la qualité des réseaux piétonniers et cyclables. Il complétait et actualisait le PDMD 2011-2014.

Quant au PAMD 2019-2023, il a été mis en consultation en octobre 2019 et a été adopté par le Conseil d'État le 3 novembre 2021. Les mesures querellées ayant été aménagées avant son adoption, on ne voit pas comment le DI pourrait légitimement baser la mesure pérenne, comme il l'allègue l'avoir fait, sur ce PAMD qui de toute manière doit être mis en œuvre dans le respect des cadres constitutionnels et légaux.

27. Selon l'art. 43 al. 2 LCR, invoqué par le DI, le trottoir est réservé aux piétons, la piste cyclable aux cyclistes. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.

    Les cyclistes doivent circuler sur les pistes et les bandes cyclables (art. 46 al. 1 LCR).

    Lorsqu'un chemin est destiné à deux catégories d'usagers (p. ex. aux piétons et aux cyclistes ou aux piétons et aux cavaliers) et qu'une ligne discontinue ou une ligne continue (art. 74a al. 5) permet d'attribuer une aire de circulation distincte à chacune des deux catégories d'usagers, les symboles correspondants séparés par un trait vertical sont représentés sur le signal (p. ex. «Piste cyclable et chemin pour piétons, avec partage de l'aire de circulation» ; 2.63); chaque catégorie d'usagers est tenue d'utiliser la partie de l'aire de circulation qui lui est attribuée au moyen du symbole correspondant. Lorsqu'un chemin dépourvu d'un marquage de séparation est destiné à être utilisé en commun par deux catégories d'usagers, les symboles correspondants figurent sur le signal (p. ex. «Piste cyclable et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation» ; 2.63.1). Les cyclistes et cyclomotoristes ainsi que les cavaliers doivent avoir égard aux piétons et, lorsque la sécurité l'exige, les avertir, voire s'arrêter (art. 33 al. 4 OSR).

28. Enfin, selon l'art. 107 al. 5 OSR, qui rappelle le principe de la proportionnalité en matière de réglementation et de restriction de trafic, s'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on optera pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation. Il faut qu'il existe un rapport raisonnable entre le but recherché et les restrictions de liberté qu'il nécessite. La mesure ne doit en outre pas outrepasser le cadre qui lui est nécessaire (cf. A. BUSSY/B.RUSCONI/Y. JEANNERET/A. KUHN/C. MIZEL/Ch. MÜLLER, Code suisse de la circulation routière commenté, 4ème éd., 2015, n. 5.7 ad art. 3 LCR).

    Les cantons peuvent ainsi adopter toutes les mesures que les prescriptions fédérales sur la circulation routière mettent à leur disposition et qui sont admissibles selon les principes, posés à l'art. 107 al. 5 OSR, de nécessité et de proportionnalité (arrêts du Tribunal fédéral 1C_558/2008 du 28 juillet 2009 consid. 2.2 ; 2A.23/2006 du 23 mai 2006 consid. 3.1 cité in JdT 2007 I p. 490).

29. En l'espèce, les arrêtés querellés des 17 août et 4 septembre 2020 ont pour but de pérenniser l'affectation aux cycles d'une des deux voies de circulation qui était dédiée au trafic motorisé sur l'axe de la Coulouvrenière, situé entre la Plaine de Plainpalais et la gare de Cornavin, aménagement qui avait été mis en place en mai 2020 - de manière temporaire - en guise de mesure Covid. Plus précisément s'agissant de l'arrêté du 4 septembre 2020, il est limité au 31 décembre 2023, soit jusqu'au démarrage des travaux de la gare de Cornavin, un arrêté de chantier devant prendre alors la relève.

Comme le DI et le rapport de D_____ l'indiquent, l'axe de la Coulouvrenière en question est situé à la limite entre les zones I et II selon la carte annexée à la LMCE (ou au PARR) et fait partie du réseau routier d'accessibilité. Comme on l'a vu, l'art. 7 LMCE prescrit qu'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 (al. 2). En zone II, des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé (al. 4 let. b) et des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos (art. 4 let. c).

Sous l'angle du réseau routier tiré du SITG (cf. également p. 37 du PARR), le boulevard Georges-Favon et le pont de la Coulouvrenière font partie du réseau primaire et la rue des Terraux-du-Temple du réseau secondaire, soit des axes structurants au sens de la LMCE ayant pour but d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération et affectés prioritairement au TIM public et privé selon l'art. 3B LRoutes.

Au sens du PARR (p. 37), il s'agit pour le réseau primaire de poursuivre la mise en œuvre d'axes pénétrants pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération et d'axes de ceinture. L'objectif de cette organisation du réseau routier structurant est d'assurer une distribution du trafic la plus efficace possible pour accéder au centre-ville et aux différents pôles de l'agglomération.

Enfin, on rappellera que selon l'étude D_____, le trafic journalier moyen pour sur le pont de la Coulouvrenière, était de 29'000 véhicules et que l'axe en cause, soit les secteurs Plainpalais/pont de la Coulouvrenière/ gare Cornavin, est un axe prioritaire pour l'ensemble des réseaux routiers reliant les deux rives du Rhône de manière directe.

30. Il ressort de ce qui précède que les axes en question constituent des axes structurants au sens de la LMCE et que leur aménagement doit être conçu afin d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, de sorte que c'est de manière mal fondée que le DI soutient que « dans chacune de ces deux zones, le principe général veut que la priorité en matière de gestion du trafic soit donnée à la mobilité douce et aux transports publics » selon la LMCE. Comme il le relève par contre, « l'article 3 LRoutes prévoit une hiérarchisation du réseau routier afin notamment de prendre en considération les besoins de tous les modes de transport » et l'art. 3 B al. 2 LRoutes prévoit que les réseaux primaires et secondaires sont « affectés prioritairement, mais non exclusivement au trafic motorisé public et privé » et que l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée selon les modalités prévues dans la LMCE. Par ailleurs, comme vu ci-devant, le fait que l'art. 2 let. a LMD prévoie la réalisation d'aménagements sur le réseau de routes primaires et secondaires ne signifie pas que cette disposition conférerait inconditionnellement un droit à la réalisation de pistes ou bandes cyclables, sur toute portion du réseau routier sans considération pour d'autres intérêts, à l'instar de la sécurité, prévalant en matière de circulation

routière (arrêt du Tribunal fédéral 1C_150/2020 du 24 septembre 2020 consid. 4.4.). Selon les travaux préparatoires, la LMD n'a d'ailleurs pas pour objet de faire primer la mobilité douce sur les autres modes de déplacement, mais d'assurer une coordination avec ceux-ci (cf. MGC 2009-2010 III A 1746).

Les recourants ont avancé qu'au début des aménagements contestés, la suppression d'une voie de circulation sur tout le tronçon avait eu pour conséquence de créer des bouchons conséquents - et ce même en période estivale et les vacances scolaires - et de rallonger sensiblement le temps de parcours sur cet itinéraire structurant. En effet, le temps de parcours entre la place du Cirque et le pont de la Coulouvrenière, située à environ 500 m, dépassait 20 minutes en TIM selon la capture d'écran du site Michelin trafic, encore le mercredi 25 août 2020, à 15h10.

Ceci n'est d'ailleurs pas contesté en soi par les autorités intimées qui ont reconnu que des mesures ont dû être prises, qu'un agent a dû faire la circulation « dans les premiers jours après le démarrage des mesures post-Covid » et que de multiples améliorations avaient été apportées. On peut en réalité lire sur les archives Internet de LémanBleu-TV, comprenant des photographies, que les « unités mobiles régulent le trafic » encore le 1er septembre 2020, depuis 6h30 le matin au niveau du boulevard Georges-Favon et Terreau-du-Temple (https://www.lemanbleu.ch/fr/Actualite/Archives/Les-unites-mobilite-regulent-le-trafic.html), et donc bien après les « premiers jours après le démarrage des mesures post-Covid » comme l'a allégué le DI. L'autorité intimée a également reconnu lors du transport sur place qu'au croisement de la rue Argand, s'il y avait beaucoup de voitures ou de camions, au niveau où la bande cyclable faisait un petit virage, les voitures ne pouvaient pas circuler sur la voie de gauche normalement vu qu'il manquait de la place avant que des réaménagements aient été effectués, où notamment un îlot avait été supprimé sur cet axe. Le DI a également exposé avoir œuvré à la mise en place rapide d'une adaptation de régulation des feux du carrefour de la place des XXII-Cantons, qui avait eu pour effet de supprimer les remontées de file. Il ressort de ce qui précède que le trafic motorisé s'est retrouvé péjoré et les engorgements aggravés au début par les mesures querellées, en inadéquation avec les cadres constitutionnels et légaux énoncés ci-devant.

Des problèmes de circulation s'expliquant « essentiellement par la perte de capacité aux carrefours, avec pour conséquence l'allongement des files d'attente » ont clairement été relevés par le rapport de D_____ établi en novembre 2020 sur mandat du E_____. D_____ a retenu que « la suppression d'une voie de présélection dans un carrefour implique une diminution de capacité de plusieurs centaines de véhicules par heures. L'allongement des files d'attente peut alors avoir des répercussions sur les conditions de circulation des axes de circulation situés en amont. La rue des Terreaux-du-Temple étant au débouché du tronçon, la situation dans le secteur est particulièrement critique. Les conséquences

principales sont : perte de capacité du mouvement tout-droit à la hauteur du carrefour avec la place des XXII-Cantons, causé par des problèmes d'alimentation du carrefour, empiètement des voitures sur la bande cyclable à la hauteur de l'arrêt Goulart et perte de capacité du carrefour entre la rue des Terreaux-du-temple et la rue du Temple, suite à l'élimination d'une voie de présélection ». Le rapport a également relevé que « la circulation dans le secteur des Terreaux-du-Temple, rue du Temple, Boulevard James-Fazy est également particulièrement complexe et la suppression d'une voie de circulation ne l'a évidemment pas simplifiée ». Le B_____ a produit pour sa part des photographies prises à la hauteur rue Harry-Marc et de la rue du Stand montrant des congestionnements avant le pont de la Coulouvrenière direction gare Cornavin les 5 août et 25 septembre 2021 à 12h59 et à 12h21, soit en plein été et hors des heures de pointe.

Il semble d'ailleurs manifeste que réduire la capacité du trafic automobile par deux sur un tel axe structurant aboutit forcément à plus d'engorgements et d'embouteillages aux segments qui avaient déjà atteint leur saturation et péjore la situation du trafic, étant rappelé que 29'000 véhicules passaient en moyenne par jour sur le pont de la Coulouvrenière selon les statistiques 2018. Comme les recourants l'ont relevé, le fait qu'une seule voie soit laissée aux véhicules motorisés au niveau Georges-Favon/pont de la Coulouvrenière bloque par ailleurs la circulation des véhicules qui souhaiteraient tourner à gauche direction Saint-Jean/rue Voltaire. Le trafic a dû trouver des échappatoires latéraux, l'axe en question déversant son trop plein sur Saint-Georges, Sainte-Clothilde et le pont Sous-Terre. Il ressort de ce qui précède que malgré les mesures correctives effectuées, les aménagements querellés sont susceptibles de créer des problèmes de circulation et des embouteillages sur ces artères importantes, en contradiction avec ladite LMCE et l'effet de fluidification prescrit sur cet itinéraire structurant.

31. Il est regrettable de constater l'absence de données objectives concernant le flux du trafic par mode de transport avant la réalisation des mesures querellées qui auraient permis aux autorités intimées de démontrer objectivement le bien-fondé desdites mesures. Le DI allègue dans sa réponse que « c'est après une phase de travaux préparatoires intensifs menés par leurs équipes spécialisées » que les départements concernés du canton et de la ville ont élaboré un calendrier de réalisation et mise en service de ces différentes mesures en faveur des cyclistes et des piétons. A l'appui de sa réponse, il s'est contenté de produire un extrait de la présentation *powerpoint* en conseil des déplacements qui a eu lieu en date du 19 juin 2020, contenant uniquement deux schémas réalisés sur la base de pointages effectuée à la « semaine 23 » (soit du 1er au 7 juin 2020) au niveau des Terreaux-du-Temple et de la Coulouvrenière. Toutefois, et malgré la demande expresse du tribunal au terme du transport sur place, les autorités intimées n'ont produit aucune statistique qui aurait été réalisée en amont, ni aucune étude, projection, comptages ou rapport indiquant de chiffres solides et objectifs. Le DI se contente au contraire de se référer au rapport de D_____ en reconnaissant que si ce

rapport n'était effectivement pas disponible au moment où il avait décidé de mettre en place les aménagements contestés, il convenait de dire que celui-ci venait conforter ce qui avait été réalisé. Le DI a par ailleurs transmis des « comptages cyclistes » uniquement concernant les mois de juin des années précédentes (et non pour les autres mois de l'année) et du mois de septembre 2021 alors que le tribunal lui avait demandé des statistiques/comptages datant de 2021 et des statistiques faites avant les mesures querellées. Par ailleurs, il n'a pas produit de statistiques ou de chiffres après 2020 concernant les effets sur le trafic motorisé, de sorte qu'on a de la peine à être convaincu qu'il a pris en considération, comme il l'allègue, tous les modes de transport, y compris ceux du TIM. Il aurait fallu comparer la demande des usagers et la capacité de chaque réseau sur les différents tronçons, travail qui devait se faire en amont, en observant la réalité sur le terrain. Même depuis la mise en place de ces mesures, qui date maintenant de près de deux ans, les autorités intimées n'ont ainsi pas été en mesure de prouver l'objectif d'aménagement affirmé dans les arrêtés querellés. Il n'y a pas non plus de chiffres quant à la pollution ou aux nuisances sonores (provoquées par les voitures à l'arrêt en raison des embouteillages), voire sur l'économie privée qui essaie de redémarrer après la crise sanitaire liée au Covid, lesdites mesures étant manifestement préjudiciables pour les livraisons et pour les corps de métier ou personnes qui n'ont pas le choix que de se déplacer au moyen d'un véhicule automobile pour exercer leur travail. La faiblesse du dossier à cet égard laisse apparaître que les autorités intimées n'ont pas apprécié globalement les avantages et les inconvénients des mesures arrêtées et une solution permettant de garantir une distribution du trafic la plus efficace possible.

L'observation de l'évolution des trafics se doit par ailleurs d'être dynamique et de tenir compte des flux de toute l'année, ce que les autorités intimées ont négligé en se basant sur la hausse saisonnière normale de la mobilité douce au printemps et durant l'été. Cet aménagement pérenne transfère en effet le trafic durant toute l'année sur le « mode vélo », pourtant tributaire des saisons où existe une baisse de fréquentation pendant les saisons froides et pluvieuses, comme le montrent les chiffres produits par les parties, le nombre de cyclistes observés étant déjà moins important en septembre, en particulier par temps de pluie. D'ailleurs, malgré ce qu'il tente de faire croire, le DI le reconnaît dans ses dernières écritures du 30 septembre 2021, faisant valoir que le comptage de juin 2021 s'était déroulé « par mauvais temps », donc « peu propice à la pratique du vélo ». Or pour ce mois de juin 2021, seuls 1'792 vélos ont été comptabilisés sur le pont de la Coulouvrenière contre 2'158 en juin 2017 ou 2'140 en juin 2015, soit une baisse significative.

Ce qui ressort également du transport sur place qui a eu lieu le 16 septembre 2021 à 08h30, c'est que si effectivement aucun engorgement n'a été constaté, le nombre de cyclistes qui sont passés était également très bas, alors que la météo était « propice à la pratique du vélo » pour reprendre les termes de l'autorité intimée. Aucun cycliste n'a été observé au niveau de la rue Argand et au niveau de la rue

des Terreaux-du-Temple, alors qu'une bande de 4.50 m de largeur leur a été dévolue en lieu et place de la voie cyclable qui était préexistante sur cet axe, et uniquement entre trois à cinq vélos ont été observés en l'espace de cinq minute aux autres tronçons. Si l'absence d'engorgement du trafic et le passage quasi-inexistant de vélos peut s'expliquer par la situation qui prévalait à cette époque en lien avec les exigences de télétravail (cf. décision du Conseil fédéral du 8 septembre 2021, en vigueur depuis le 13 septembre 2021), force est de retenir que les mesures querellées n'ont pas permis un report modal notable pour les cyclistes mais uniquement une légère augmentation moyenne des déplacements à vélo ne permettant pas de compenser une condamnation devenue pérenne des voies de circulation. Au contraire, les comptages visuels que les recourants ont opérés en mai et septembre 2021 montrent que le TIM est demeuré stable.

32. S'agissant plus particulièrement du pont de la Coulouvrenière, l'autorité intimée a motivé la mesure litigieuse par le fait que cet axe est inscrit dans le PAMD 2019-2023 comme faisant partie du réseau cyclable d'intérêt cantonal et qu'il convient d' « équiper » les voies de circulation, et non de « se contenter d'un aménagement sur le trottoir qui ne donne pas satisfaction puisque les cycles entrent en conflit avec les piétons et que l'accessibilité au trottoir, quand les cycles quittent la voie de circulation pour s'y engager, demandait un détour ».

Toutefois, comme on l'a déjà vu, le PAMD 2019-2023 n'avait pas encore été adopté lors de l'aménagement des mesures querellées et de toute manière, et pour rappel, le pont de la Coulouvrenière est situé sur le réseau primaire sur lequel la LMCE ne favorise pas les cyclistes mais demande un équilibre entre tous les modes de transport. Par ailleurs, l'autorité intimée a finalement dû reconnaître, après que le tribunal lui ait demandé de fournir des statistiques idoines, qu'aucun accident n'avait eu lieu entre des vélos et des piétons sur le trottoir élargi du pont de la Coulouvrenière, de sorte que l'on ne saurait suivre son argumentation selon laquelle l'aménagement querellé était nécessaire pour supprimer le risque d'accident avec les piétons et que l'ancien aménagement n'aurait pas été assez sécurisé, étant encore relevé qu'aucun piéton n'a été observé sur ce trottoir lors du transport sur place. D'ailleurs, il ressort expressément de la carte « réseau cyclable d'intérêt cantonal » de juin 2019, produit par le DI dans sa réponse du 23 novembre 2020, que le pont de la Coulouvrenière était déjà « équipé » puisque le trottoir permettait la circulation des cycles avant la prise des mesures litigieuses. Le transport sur place a également permis de constater qu'à l'angle James-Fazy/rue des Terreaux-du-Temple, une case de livraison avait été supprimée des suites des aménagements querellés et qu'un camion de déménagement se trouvait du coup parqué en partie sur la bande cyclable, de sorte qu'il est difficile de suivre l'autorité intimée lorsqu'elle fait valoir que l'aménagement querellé constitue une voie de circulation « sûre et continue ».

Enfin, comme les recourants l'ont soulevé, les nouveaux aménagements ne sauraient être validés sous le prétexte d'actions futures, à savoir la réorganisation du pôle urbain de la gare Cornavin qui n'interviendra que dans quelques années et dont les incidences sont hypothétiques et se basent au demeurant sur des documents dont les autorités n'avaient pas connaissance au moment de la publication des arrêtés.

33. Pour résumer, le DI fait valoir que la vocation même du projet litigieux est de mettre en œuvre la LMCE en améliorant les conditions de mobilité des cycles dans les secteurs en question. Comme on l'a déjà vu, ce n'est pas l'unique but de la LMCE s'agissant du tronçon qui fait l'objet de la présente procédure. Par ailleurs, l'art. 3B al. 2 LRoutes prévoit que les réseaux primaires et secondaires - dont les axes en question font partie - sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Le fait que ces mesures aient été réalisées sans concertation avec les représentants de la mobilité individuelle et la faiblesse du dossier - en l'absence d'études et de projections -, montrent qu'elles n'obéissent à aucune vision globale de la mobilité, ce qui pose problème au regard du cadre posé par la législation.

Le rapport de D_____ et les pièces produites par les recourants ont montré par ailleurs des problèmes de circulation et que les mesures querellées sont susceptibles de causer des embouteillages sur des artères importantes, en contradiction avec ladite LMCE et l'effet de fluidification prescrit sur cet itinéraire structurant. Soustraire cette pénétrante majeure - axe principal - de la ville au trafic automobile n'est pas conforme à la hiérarchie du réseau routier prévu par les art. 190 Cst-GE et 3 LRoutes. Si l'autorité a une importante marge d'appréciation dans le choix des aménagements à réaliser, cela doit également se faire dans le respect du droit constitutionnel cantonal précité qui prescrit à l'État de faciliter les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés. Ainsi, si l'État doit encourager la mobilité douce, il doit également garantir la liberté individuelle du choix du mode de transport.

Il résulte de ces éléments que la suppression d'une voie de circulation pour les transports individuels prévue par les arrêtés querellés violent non seulement le droit - dont le droit constitutionnel consacré à l'art. 190 Cst-GE - mais pose également problème en terme de proportionnalité. En touchant à des axes névralgiques structurants du réseau routier, les mesures ne sont pas celles qui atteignent leur but en restreignant le moins possible la circulation au sens de l'art. 107 al. 5 OSR. Elles outrepassent le cadre qui leur est nécessaire et ne sont 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 peut qu'être soutenue, elle implique de faire partie d'une approche globale et coordonnée proposant des réseaux de qualité et

adaptés aux besoins en mobilité de chaque type d'usagers sur ce tronçon, dans l'esprit de la constitution genevoise. Force est pour le tribunal de constater que les aménagements réalisés relèvent d'un abus du pouvoir d'appréciation de l'autorité intimée.

Pour tous ces motifs, les recours seront admis et les arrêtés annulés.

34. En application des art. 87 al. 1 LPA et 1 et 2 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 (RFPA - E 5 10.03), les recourants, qui obtiennent gain de cause, sont exonérés de tout émolument ; l'avance de frais de CHF 1'600.- au total, versée à la suite des recours, leur sera restituée.

Les recourants ayant agi en personne, il n'est pas justifié de leur allouer une indemnité de procédure à titre de dépens puisqu'ils n'ont pas démontré avoir encouru des frais particuliers pour les besoins de la procédure (cf. not. ATA/1278/2018 du 27 novembre 2018 consid. 11 ; ATA/759/2018 du 19 juillet 2018).

PAR CES MOTIFS

LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

DE PREMIÈRE INSTANCE

1. déclare irrecevable le recours interjeté le 18 septembre 2020 par Monsieur A_____ et B_____ contre l'arrêté du 13 août 2020 (n° TM/PPH/2020-00199) pris par le département des infrastructures ;

2. déclare recevables les recours interjetés les 18 septembre 2020 et 5 octobre 2020 par Monsieur A_____ et B_____ contre les arrêtés du 17 août 2020 (n° TM/PPH/2020-00199 EP 6451) et du 4 septembre 2020 (n° TM/2020-00202) pris par le département des infrastructures ;

3. les admet ;

4. annule les arrêtés du 17 août 2020 (n° TM/PPH/2020-00199 EP 6451) et du 4 septembre 2020 (n° TM/2020-00202) pris par le département des infrastructures ;

5. ordonne la restitution aux recourants de leur avance de frais de CHF 1'600.- ;

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

7. dit que, conformément aux art. 132 LOJ, 62 al. 1 let. a et 65 LPA, le présent jugement est susceptible de faire l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (10 rue de Saint-Léger, case postale 1956, 1211 Genève 1) dans les trente jours à compter de sa notification. L'acte de recours doit être dûment motivé et contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation du jugement attaqué et les conclusions du recourant. Il doit être accompagné du présent jugement et des autres pièces dont dispose le recourant.

Au nom du Tribunal :

La présidente

Michèle PERNET

Copie conforme de ce jugement est communiquée aux parties.

Genève, le La greffière