

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/3736/2022 LCR

JTAPI/314/2025

JUGEMENT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

DE PREMIÈRE INSTANCE

du 26 mars 2025

dans la cause

Monsieur A_____, représenté par Mes Stéphane GRODECKI et Romain JORDAN, avocats, avec élection de domicile

contre

DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS-OCT, représenté par Me Tobias ZELLWEGER, avocat, avec élection de domicile

B_____, **C_____** et **D_____**, représentées par Mes Laïla BATOU et Sébastien VOEGELI, avocats avec élection de domicile, appelées en cause

EN FAIT

1. Le 10 octobre 2022, le département de la santé et des mobilités (ci-après : le département ; auparavant département des infrastructures) a prononcé l'arrêté GW/2022-00278 EP 7074 intitulé « Modération de la vitesse maximale autorisée, pour lutter contre le bruit routier sur plusieurs axes du canton dans le cadre de la stratégie de vitesse ».

Il a été publié le lendemain dans la Feuille d'avis officielle (ci-après : FAO) et communiqué aux communes concernées, soit Anières, Avully, Avusy, Bardonnex, Bellevue, Bernex, Carouge, Cartigny, Chancy, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Collex-Bossy, Collonge-Bellerive, Cologny, Confignon, Corsier, Dardagny, Genève, Genthod, Grand-Saconnex, Hermance, Lancy, Meyrin, Onex, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Pregny-Chambésy, Puplinge, Satigny, Soral, Thônex, Troinex, Vandœuvres, Vernier, Versoix et Veyrier.

2. Cet arrêté fixe cinq différents régimes de vitesses maximales autorisées et énumère, pour chacun, les axes visés. Les tronçons des axes concernés sont définis sur une carte annexée à l'arrêté. Ainsi :
 - la vitesse maximale autorisée de jour et de nuit est fixée à 30 km/h sur les tronçons des 284 axes mentionnés sous ch. 1 let. a ;
 - la vitesse maximale autorisée de nuit, soit de 22h à 6h, est fixée à 30 km/h sur les tronçons de 139 axes mentionnés sous ch. 2 let. a ;
 - la vitesse maximale autorisée de jour, soit de 6h à 22h, est fixée à 50 km/h et de nuit, soit de 22 h à 6h, est fixée à 30 km/h sur les tronçons de 7 axes mentionnés sous ch. 3 let. a ;
 - la vitesse maximale autorisée de jour et de nuit est fixée à 50 km/h sur les tronçons de 7 axes mentionnés sous ch. 4 let. a ;
 - la vitesse maximale autorisée de nuit, soit de 22h à 6h, est fixée à 50 km/h sur les tronçons de 19 axes mentionnés sous ch. 5 let. a.

Un total de 456 tronçons sont ainsi visés par cet arrêté.

3. Par acte du 9 novembre 2022, Monsieur E_____ a recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : le tribunal) contre cet arrêté.

Ce recours a été enregistré sous le numéro de cause A/3733/2022.

4. Par acte du même jour, Monsieur A_____ ainsi que le F_____ (ci-après : F_____) et l'G_____ (ci-après : G_____) ont interjeté recours contre l'arrêté susmentionné auprès du tribunal, concluant à son annulation et à la condamnation du département aux frais et dépens de la procédure.

Ce recours a été enregistré sous le numéro de cause A/3736/2022.

La question de la recevabilité du recours ayant été tranchée, comme il le sera indiqué plus loin, seuls les arguments au fond seront exposés.

Leur droit à l'accès au dossier avait été violé. Alors qu'ils avaient sollicité un accès complet au dossier, divers éléments ne leur avaient jamais été remis nonobstant plusieurs demandes explicites. En effet, aucune prise de position d'autorités (à l'exception de celles des communes) ne leur avait été fournie, en particulier celles des Transports publics genevois (ci-après : TPG) ou de la police. Le dossier fourni ne comprenait ainsi pas les examens des services d'urgence ou de la police routière, pourtant cités dans le rapport du département. Aucune réparation du droit d'être entendu n'était possible en l'espèce, le tribunal ne pouvant pas revoir l'opportunité de la décision querellée.

À défaut d'expertise réalisée dans le respect de l'art. 3 de l'ordonnance du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication sur les zones 30 et les zones de rencontre du 28 septembre 2001 (RS 741.213.3 ; ci-après : OZ30), le droit fédéral avait été violé. Les deux seuls documents de synthèse (rapport et résultats « Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit routier : consultation cantonale » d'octobre 2021 et le dossier « Modérer la vitesse pour lutter contre le bruit routier » d'octobre 2022) qui leur avaient été remis ne pouvaient être qualifiés d'expertise au sens de la disposition précitée. Le premier n'était qu'un récapitulatif des avis exprimés durant la procédure de consultation, tandis que le second ne comprenait pas d'examen au cas par cas, soit rue par rue, respectivement tronçon par tronçon. Le département avait adopté une approche par sondage, ce qui était contraire au droit fédéral. Faute d'individualisation de l'analyse, il n'existait dès lors aucune expertise conforme au droit fédéral. De plus, le second rapport de 2022 ne contenait pas les sept rubriques imposées par l'art. 3 OZ30 ; il ne s'agissait ni d'une analyse technique, ni d'une analyse juridique. Il n'existait en particulier aucun examen sérieux en lien avec les courses officielles urgentes.

Aux termes de l'arrêté, de nombreuses rues feraient l'objet d'une limitation continue ou uniquement nocturne. Pour les limitations continues, les utilisateurs ne pourraient pas savoir, en examinant les panneaux de circulation, s'ils faisaient face à une limitation environnementale, dont les sanctions en cas de violation étaient moins sévères, ou de sécurité, pour lesquelles les sanctions étaient plus sévères, ce qui contrevient au principe de prévisibilité des dispositions pénales de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01). La situation était encore plus grave pour les personnes, telles que M. A_____, effectuant une course officielle urgente, qui devaient en effet adapter leur vitesse aux circonstances et aux limitations de vitesse existantes. Or, en cas de limitation de vitesse environnementale, elles devaient adapter leur vitesse à la réglementation prévalant avant la mise en place de la nouvelle. Ces personnes devraient donc déterminer si les règles pénales applicables autorisaient une course officielle urgente en se basant sur une ancienne réglementation qui n'était plus signalisée par les panneaux installés et que le département indiquait même, dans l'arrêté querellé, abroger. Au vu du nombre de voies publiques concernées par l'arrêté, la prévisibilité des règles pénales applicables était ainsi nulle, ce qui contrevient aux

art. 5 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101) et 7 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950 (CEDH - RS 0.101).

5. Par actes distincts du même jour, quatre autres recours ont également été déposés contre l'arrêté précité. Ils ont ensuite été retirés par leurs auteurs (RTAPI/39/2024 du 25 janvier 2024 en la cause A/3735/2022, RTAPI/57/2024 du 1^{er} février 2024 en la cause A/3708/2022, RTAPI/152/2024 du 25 avril 2024 en la cause A/3732/2022 et RTAPI/156/2024 du 25 avril 2024 en la cause A/3753/2022) suite à la reconsidération de l'arrêté en date du 8 décembre 2023 en raison d'un accord signé le 13 octobre 2023 entre certains d'eux et le département.
6. Le 11 janvier 2023, l'B_____, C_____ et D_____ (ci-après : les associations) ont déposé six requêtes devant le tribunal concluant à ce que leur appel en cause soit ordonné dans les six procédures de recours dirigées contre l'arrêté du 10 octobre 2022, à ce que l'accès aux dossiers leur soit accordé et à ce qu'un délai leur soit imparti pour répondre aux recours.
7. Le 13 février 2023, le département a transmis son dossier au tribunal accompagné de ses observations pour chacune des causes précitées. S'agissant de la cause A/3736/2022, il a conclu à l'irrecevabilité du recours et, sur le fond, à son rejet et à la condamnation des recourants aux frais de l'instance.

La question de la recevabilité ayant été tranchée, seuls les arguments au fond seront exposés.

a. L'arrêté litigieux étant une décision générale, les diverses garanties découlant du droit d'être entendu, dont celle de l'accès au dossier, n'avaient pas de portée aussi large qu'en cas de décisions individuelles et concrètes.

Dans un tel contexte, le droit d'être entendu s'appliquait à l'égard des destinataires dits « spéciaux », qui devaient être touchés de façon sensiblement plus grave que la majorité des destinataires « ordinaires », ce qui n'était en l'espèce pas le cas des recourants. Partant, ceux-ci ne pouvaient se plaindre d'une violation de leur droit d'être entendu quand bien même ils n'avaient pas eu accès à l'entier des pièces constituant son dossier ; les recourants ne se prévalaient d'ailleurs d'aucune autre disposition légale qui leur accorderait des droits plus étendus ou spécifiques en matière de consultation du dossier, respectivement dans le contexte d'une décision portant sur des mesures de réglementation locale du trafic.

Les recourants avaient pu accéder à une part importante des pièces essentielles du dossier. Entre les 15 avril et 31 mai 2021, après avoir présenté sa nouvelle stratégie de modération de la vitesse (ci-après : nouvelle stratégie) le 14 avril 2021, il avait procédé à une très large consultation cantonale. Dans ce cadre, il avait fourni aux personnes désireuses d'y participer un questionnaire et un document technique sur la nouvelle stratégie ; visiblement, aucun des recourants n'avait souhaité y participer. Ensuite, il avait organisé une conférence de presse le 20 janvier 2022 et publié un communiqué de presse ainsi qu'un rapport de synthèse. L'ensemble de

ces pièces, librement accessibles sur internet, renfermaient nombre de renseignements sur la nouvelle stratégie et tirait un bilan de la consultation cantonale. Les recourants avaient pu y accéder et avaient aussi pu consulter les documents figurant sur le site internet dédié à sa nouvelle stratégie dans le contexte de l'enquête publique s'étant déroulée entre les 10 juin et 10 juillet 2022. Les documents mis à disposition à cette occasion comportaient plusieurs rapports, cartes et autres documents présentant la genèse de la nouvelle stratégie, les étapes successives réalisées jusqu'alors, les objectifs fixés ainsi que les moyens de les atteindre, les enseignements tirés de la consultation cantonale, etc. Le site internet contenait aussi plusieurs informations, le tout étant encore en libre accès. À sa connaissance, les recourants n'avaient pas participé à l'enquête publique et ils n'avaient pas demandé à pouvoir consulter le dossier, en particulier pas dans le délai de 30 jours à compter de la publication de cette enquête, comme le disposait l'art. 4 al. 2 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR - H 1 05), étant rappelé que les procédures d'enquêtes publiques, surtout lorsqu'elles étaient ouvertes à tous comme en l'espèce, étaient précisément menées pour permettre aux personnes et entités intéressées d'exercer leur droit d'être entendu pris dans son acception large. Dès lors que les recourants avaient renoncé à s'exprimer lors de l'enquête publique, il était surprenant qu'ils arguent aujourd'hui que leur droit d'être entendu aurait été violé, posture dont la conformité au principe de la bonne foi soulevait quelques doutes. En fait, trois mois après la clôture de l'enquête publique, donc en dehors du délai fixé par l'art. 4 al. 2 LaLCR, les recourants avaient requis, par téléphone, la consultation du dossier. Il avait été répondu favorablement à cette demande et ceux-ci avaient alors obtenu le dernier rapport établi, qui présentait l'ensemble du processus mené aux fins de la nouvelle stratégie ; à cette date, les autres documents étaient toujours accessibles sur internet. Le 24 octobre 2022, les recourants avaient requis « une copie du dossier », précisant que leur demande visait « une copie de tous les éléments réunis en particulier toutes les prises de position des particuliers, d'entités publiques ou d'entités privées en particulier d'autres autorités ». Il n'avait pas refusé cette demande, mais les avait invités à la justifier pour des raisons de protection des données. De plus, il leur avait remis une série de documents, à savoir l'ensemble des observations recueillies lors de l'enquête publique de la part de particuliers, de communes et d'associations ainsi qu'un exemplaire du rapport établi à l'issue de la consultation cantonale. Les recourants semblaient confondre consultation cantonale et enquête publique. Alors que leur demande d'accès au dossier visait plus spécifiquement « l'enquête publique » du printemps 2022, ils lui reprochaient désormais de ne pas leur avoir transmis les prises de position des participants à la consultation cantonale, qui était antérieure à l'enquête publique. En tout état, il versait à la procédure l'ensemble des prises de position recueillies au stade de la consultation cantonale, une présentation destinée au comité de direction, une étude réalisée par Monsieur H_____ en concertation avec les TPG, les échanges avec le Ministère public ainsi que les opinions de la police cantonale genevoise, de la centrale 144 des hôpitaux universitaires genevois et du service d'incendie et de

secours. Cela étant, compte tenu de la nature de l'arrêté attaqué et de la teneur de l'art. 4 al. 2 LaLCR, il n'avait aucune obligation de transmettre aux recourants l'ensemble des pièces qu'ils requerraient, le droit de consulter le dossier prévu par cette disposition portant spécifiquement sur la procédure d'enquête publique et un droit équivalent n'ayant été prévu par le législateur pour les préavis à récolter en vertu de l'art. 5 al. 1 LaLCR. Or, la consultation cantonale menée au cours du printemps 2021 relevait de l'art. 5 al. 1 LaLCR. Au surplus, les recourants étaient forclos à exercer le droit de consulter le dossier consacré à l'art. 4 al. 2 LaLCR, le délai étant dépassé depuis plus de trois mois lors de leur demande. Quant aux séances de la Commission des transports, celles-ci s'étaient essentiellement déroulées avant l'adoption de l'arrêté, en sorte qu'il avait pu en tenir compte. Le rapport établi par cette commission n'avait par contre été déposé que le 9 janvier 2023. Le rapport explicatif du 10 juin 2022 était, quant à lui, disponible en libre accès sur internet ; à toutes fins utiles, il figurait dans son chargé de pièces.

Même à considérer que le droit d'être entendu des recourants impliquait de leur communiquer les opinions exprimées lors de la consultation cantonale, voire les analyses portant sur les lignes des TPG, pareille lacune n'était pas suffisamment grave pour entraîner l'annulation de l'arrêté attaqué. En tout état, il y avait lieu de considérer qu'un tel vice serait réparé au cours de la présente procédure.

Enfin, les recourants se plaignaient également de ce que l'identité des personnes ou entités à l'origine de l'expertise leur étaient inconnues. Les explications fournies et les pièces produites suffisaient à pallier ce manque.

b. En vertu de la législation sur la protection de l'environnement, les collectivités publiques devaient, en tant que détentrices de la voirie et dans un délai échu depuis mars 2018, réduire les nuisances sonores excessives et les maintenir en deçà des valeurs limites d'exposition tracées par l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB - RS 814.41). Miser sur l'abaissement de la vitesse autorisée pour lutter contre le bruit routier était une des mesures préconisées par les autorités fédérales. Au chapitre des mesures pertinentes pour réduire le bruit du trafic routier, l'office fédéral de l'environnement citait en effet notamment la limitation de la vitesse maximale autorisée.

Dans ce contexte, l'arrêté attaqué se fondait sur l'art. 3 al. 4 LCR qui donnait la compétence aux cantons pour édicter des limitations ou prescriptions lorsqu'elles étaient nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable, notamment contre le bruit. À teneur de l'art. 108 al. 2 let. d de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21), les limitations générales de vitesse pouvaient être abaissées lorsque de ce fait, il était possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement, en respectant le principe de la proportionnalité. L'art. 108 al. 4 OSR disposait qu'avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procéderait à une expertise afin de savoir si cette mesure était nécessaire, opportune et si elle respectait le principe

de la proportionnalité, ou s'il convenait de donner la préférence à d'autres mesures. On examinerait notamment s'il était possible de limiter la mesure aux heures de pointe. Selon l'art. 32 al. 3 LCR, la vitesse maximale ne pouvait être abaissée ou augmentée sur certains tronçons de route qu'après expertise.

Selon la jurisprudence, les exigences en matière d'expertises variaient de cas en cas, le contenu et l'étendue de l'expertise dépendant du but de la limitation de vitesse et des conditions locales ; ce qui était déterminant était que l'autorité compétente dispose des informations nécessaires pour juger si l'une des conditions de l'art. 108 al. 2 OSR était remplie et si la mesure était nécessaire, adéquate et proportionnée à l'objectif visé. Cet examen supposait la pesée des intérêts entrant en considération dans le cas concret. S'il s'agissait de réduire la vitesse pour assainir le bruit, l'expertise devait notamment décrire les conséquences de la réduction de la vitesse du point de vue du bruit et présenter des mesures alternatives pour lutter contre le bruit. Il convenait aussi de mettre en évidence les éventuels intérêts contraires en matière de circulation. Les dérogations à la vitesse maximale autorisée ne pouvaient pas être ordonnées de manière générale, mais uniquement pour des tronçons de route déterminés pour lesquels une évaluation au cas par cas était nécessaire. Il ne ressortait toutefois pas des bases légales que des conditions locales particulières ou même une situation exceptionnelle devaient exister et le nombre total de dérogations à la vitesse maximale ordinaire ou leur part dans le réseau routier communal ou cantonal ne jouaient aucun rôle. Dans une décision judiciaire vaudoise (arrêt de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal GE. 2020.0017 du 26 mai 2021), il avait été retenu que la conjonction des résultats d'un projet pilote mené sur deux axes importants de la ville de Lausanne, des comptages réalisés sur cinq autres axes représentatifs du centre-ville ainsi que la fixation de critères d'éligibilité pour les autres rues constituaient une évaluation au cas par cas, suffisante pour déployer la mesure d'abaissement de la vitesse sur l'ensemble des 122 rues concernées.

En août 2022, le Conseil fédéral avait décidé que les zones 30 pourraient désormais être aménagées sans expertise sur les routes non affectées à la circulation générale. L'ancien art. 3 OZ30 avait donc été abrogé avec effet au 1^{er} janvier 2023. Le communiqué de presse du Conseil fédéral motivait cette abrogation par le souhait de réduire les obstacles bureaucratiques et de faciliter la création de zones 30.

En l'occurrence, le département avait fait établir trois expertises pour évaluer les effets des dérogations à la limitation générale de la vitesse et s'était fondé sur des données détaillées déjà disponibles, notamment dans le système d'information du territoire genevois (ci-après : SITG), pour l'ensemble des tronçons visés par l'arrêt litigieux.

Pour examiner la proportionnalité de la mesure, il avait pu s'appuyer sur les rapports relatifs à la mise à l'essai de l'abaissement de la vitesse maximale, de jour et de nuit, à 30 km/h sur les boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour (ci-après : expertise boulevards), sur les rapports relatifs à l'évaluation environnementale stratégique de

la mise en œuvre de la LMCE sur la rive droite du canton, y compris de la nouvelle stratégie (ci-après : expertise LMCE) et sur le rapport de M. H_____ examinant l'impact de la nouvelle stratégie sur les TPG (ci-après : expertise TPG).

Afin de connaître le statu quo ante, il avait pu se référer aux données répertoriées dans le cadastre du bruit, qui indiquaient les valeurs limites d'immissions (ci-après : VLI) mesurées aux façades des bâtiments riverains, tronçon par tronçon, disposant ainsi d'une cartographie indiquant l'ensemble des façades pour lesquelles les VLI étaient dépassées ou les valeurs d'alarmes (ci-après : VA) atteintes, de sorte qu'il avait parfaitement connaissance des nuisances sonores locales concrètes. Le classement de chaque route dans le plan directeur, disponible dans le SITG, lui était également connu, les différentes cartes établies pour la nouvelle stratégie illustrant en particulier les zones I et II LMCE, la moyenne ceinture et les réseaux routiers d'accessibilité, pénétrants et structurants. Il connaissait aussi l'avancement de la pose de revêtements phono-absorbant réalisée ou planifiée dans le cadre des projets d'assainissements routiers du canton. Il avait en outre tenu compte des données sur la population affectée par des nuisances excessives. La fréquence des véhicules résultait des plans de charge du trafic établis et exploités tant dans l'expertise boulevards que dans l'expertise LMCE. Par ailleurs, des mesures de vitesse, de jour et de nuit, avaient été réalisées et évaluées dans l'expertise boulevards, laquelle portait aussi sur l'effet acoustique diurne et nocturne de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h, y compris sous l'angle de l'importance des pics de bruit. La différence entre les nuisances sonores le jour et la nuit avait été intégrée dans l'expertise générale.

L'impact de l'abaissement des vitesses selon la nouvelle stratégie avait ensuite été évalué dans un périmètre nettement plus important dans le cadre de l'expertise LMCE. Tant les expertise boulevards que LMCE avaient mis en évidence la modification de l'effet perturbateur sur les riverains résultant de la mise en œuvre de la nouvelle stratégie. L'impact de la nouvelle stratégie sur les temps de parcours des transports en commun avait été examiné dans l'expertise boulevards, puis, pour des lignes représentatives du réseau des TPG à l'intérieur de tout le périmètre concerné par la nouvelle stratégie, dans l'expertise TPG ainsi que dans une seconde analyse effectuée par les TPG eux-mêmes. Si ces différentes analyses n'avaient pas porté sur la totalité des lignes exploitées par les TPG, elles avaient tout de même été jugées suffisamment représentatives par les parties prenantes pour en tirer des conclusions fiables et pertinentes. En outre, l'expertise boulevards avait permis le constat que, malgré la saturation du trafic aux heures de pointe, la mesure de limitation de la vitesse maximale autorisée n'avait conduit à aucun trafic d'évitement. Dans la mesure où l'expertise LMCE avait précisément pour objet d'évaluer les effets de la mise en œuvre de la LMCE, en combinaison avec la nouvelle stratégie, elle avait dûment tenu compte de la hiérarchie du réseau routier sur lequel un abaissement de la vitesse maximale autorisée, différencié en fonction de l'heure et du lieu, était envisagé. Enfin, les constats tirés des trois expertises avaient été confrontés aux expériences menées dans d'autres villes - suisses ou

européennes - qui avaient déjà mis en place un abaissement plus généralisé de la vitesse maximale autorisée.

Dans ces circonstances, il ne faisait aucun doute que sa pesée des intérêts était fondée sur une expertise conforme aux exigences des art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR et valable pour l'ensemble des tronçons énumérés dans l'arrêté entrepris. Dès lors qu'une expertise ne devait pas être considérée de manière isolée, il pouvait légitimement compléter et concrétiser les informations contenues dans les trois expertises par d'autres sources d'information et d'enquêtes. L'expertise globale couvrait en particulier tous les points qui devaient figurer dans l'expertise selon les instructions de l'office fédéral des routes du 13 mars 1990 sur la manière de fixer des dérogations aux limitations générales de vitesse (ci-après : instructions OFROU), étant souligné que d'après ces instructions, « le contenu et l'importance de l'expertise dépendaient du but de la limitation générale de vitesse et de la situation locale ; aussi différent-ils selon les cas ». Il disposait ainsi de toutes les informations nécessaires pour juger si la possibilité de réduire des atteintes excessives à l'environnement, en l'occurrence le bruit, était réalisée, dans le respect du principe de la proportionnalité, pour chaque tronçon intégré dans la nouvelle stratégie, et si les mesures de réglementation du trafic contestées étaient nécessaires, adéquates et proportionnées au regard de l'objectif poursuivi.

Or, tel était le cas : les mesures précitées étaient aptes à réduire les nuisances sonores du trafic routier à la source, comme il ressortait des expertises boulevards et LMCE et des expériences dans d'autres villes ; elles étaient nécessaires, le revêtement phono-absorbant déjà réalisé (sur 92 % du réseau de routes cantonales) n'étant pas suffisant pour respecter les VLI aux façades le long des tronçons sur lesquels l'arrêté prévoyait un abaissement de la vitesse maximale autorisée ; elles étaient proportionnelles au sens étroit puisqu'elles visaient à réduire drastiquement le bruit émis par le trafic routier, une source de nuisances majeures pour la population ainsi qu'un important problème de santé publique, que les collectivités genevoises avaient une obligation légale d'assainir les tronçons causant des nuisances sonores excessives et qu'elles devaient s'y conformer rapidement, les enjeux de santé publique étant importants, le délai d'assainissement étant échu depuis le 31 mars 2018 et le non-respect de l'OPB les exposant à un risque financier considérable. L'arrêté permettrait une nette amélioration de la qualité de vie pour environ 70'000 personnes, constituait la réalisation de mesures de vitesse prévues par le régime de zones inscrit dans la LMCE et favoriserait une vitesse des usagers de la route plus constante, avec à la clé une diminution de la pollution atmosphérique et une augmentation de la sécurité routière. Quant aux impacts potentiellement négatifs de l'arrêté, tels une réduction de la vitesse commerciale des TPG, l'accessibilité des commerces et les courses des livraisons et taxis, ils étaient limités. Au terme d'une pesée des intérêts, il était parvenu à la conclusion que les intérêts publics poursuivis l'emportaient sur les quelques intérêts contraires.

En conclusion, l'arrêté attaqué répondait aux exigences découlant du droit fédéral puisque la conjonction puis l'agrégation des différentes expertises effectuées et des constats tirés de l'importante quantité d'informations recueillies par le département au travers de sources diverses permettaient de remplir l'ensemble des réquisits découlant des art. 32 al. 3 LCR et 108 OSR, y compris sous l'angle du principe de la proportionnalité.

Au surplus, il n'était pas obligé de respecter strictement les réquisits de l'ancien art. 3 OZ30, lequel traitait spécifiquement des règles à suivre lors de l'instauration de zones 30 ou de zones de rencontre, mais pas en cas d'abaissement de la vitesse autorisée sur des tronçons comme en l'espèce. La récente abrogation de l'ancien art. 3 OZ30 révélait une volonté politique d'assouplir les exigences en matière de limitation de la vitesse autorisée sur la voirie, que ce soit via l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre ou, comme en l'espèce, en abaissant la vitesse autorisée.

c. Il partageait les observations des recourants quant au fait qu'une infraction à une limitation de vitesse imposée pour des motifs environnementaux n'était pas aussi sévèrement sanctionnée que celle dictée par des considérations de sécurité publique.

Il avait d'ailleurs dûment tenu compte des effets que les mesures de réglementation du trafic adoptées via l'arrêté attaqué auraient en matière de répression des excès de vitesse sur les tronçons visés, ayant abordé la situation des usagers de la route, y compris celle de ceux effectuant des courses officielles urgentes. La limitation de vitesse signalée sur le tronçon suffisait à informer les usagers de l'allure autorisée et à les avertir des potentielles sanctions en cas d'excès de vitesse. Le principe de la prévisibilité des sanctions n'était dès lors pas mis à mal par les mesures de réglementation en question.

Le fait qu'un excès de vitesse soit sanctionné de façon plus clémentaire si la limitation de vitesse était uniquement sous-tendue par des motifs de lutte contre le bruit du trafic n'était pas une invitation à transgresser la loi ni une marge de tolérance. L'acte demeurait prohibé, seule la sanction pourrait, selon les circonstances, être plus légère.

Les nouvelles limitations seraient dûment signalées au début de chaque tronçon. Outre la vitesse applicable, chaque signal serait muni d'une plaque complémentaire précisant que cette limitation de vitesse était justifiée pour un motif de « protection contre le bruit ». Ce faisant, les usagers de la route seraient en mesure de distinguer les limitations de vitesse instaurées uniquement contre le bruit du trafic routier de celles répondant à un objectif de sécurité routière. Le principe de la prévisibilité des sanctions en cas d'excès de vitesse était ainsi sauvegardé. Au demeurant les tronçons soumis à des limitations de vitesse différenciée selon le jour (6h à 22h) et la nuit (22h à 6h) suffisaient en principe à signaler aux usagers de la route effectuant des courses officielles urgentes que cette réglementation du trafic était justifiée à cet endroit pour diminuer les nuisances sonores dues au trafic routier. Là encore, le principe de la prévisibilité des sanctions était amplement garanti.

Des solutions techniques étaient envisageables pour aider les usagers de la route effectuant des courses officielles urgentes. Par exemple, il serait possible de munir les véhicules concernés de systèmes de navigation GPS mobiles identifiant les tronçons sur lesquels la limitation de vitesse autorisée était justifiée pour lutter contre le bruit du trafic routier, le cas échéant une précisant la limitation de vitesse antérieurement applicable.

8. Les parties se sont par la suite exprimées sur les questions des appels en cause et de la recevabilité des recours.
9. Le 20 septembre 2023, le département a confirmé au tribunal que trois motions avaient été déposées au Grand-Conseil, lesquelles étaient actuellement à l'étude par le Conseil d'État. Ce processus parlementaire n'avait pas de conséquence directe sur la procédure judiciaire, de sorte qu'il maintenait sa position en l'état.
10. Par décision du 6 novembre 2023 (DITAI/489/2024), le tribunal a prononcé la suspension de l'instruction de la procédure A/3733/2022, d'accord entre les parties.
11. Le 8 décembre 2023, suite à une enquête publique du 17 octobre au 17 novembre 2023, le département a adopté un nouvel arrêté qui reconsidérerait celui du 10 octobre 2022.

Cet arrêté du 8 décembre 2023 reconsidérerait certains régimes de vitesses maximales autorisées par l'arrêté GW/2022-00278 du 10 octobre 2022, lequel était maintenu pour le surplus (ch. 1). Ainsi :

- la vitesse maximale autorisée de nuit, soit de 22h à 6h, était fixée à 30km/h sur les tronçons des 5 axes mentionnés sous ch. 2 let. a. Partant, les chiffres 1 et 6 de l'arrêté du 10 octobre 2022, disposant d'une limitation de vitesse à 30 km/h, de jour comme de nuit et de l'abrogation des limitations antérieures, étaient abrogés en tant qu'ils portaient sur les voies précitées (ch. 2 let. b) ;
- la vitesse maximale autorisée de jour et de nuit était fixée à 50km/h sur les tronçons des 5 axes mentionnés sous ch. 3 let. a. Partant, les chiffres 2 et 3 de l'arrêté du 10 octobre 2022, disposant d'une limitation de vitesse à 50km/h de jour et à 30 km/h de nuit, étaient abrogés en tant qu'ils portaient sur les voies précitées (ch. 3 let. b) ;
- Les chiffres 2 et 6 de l'arrêté du 10 octobre 2022, disposant d'une limitation de vitesse à 30 km/h de nuit et de l'abrogation des limitations antérieures, étaient abrogés en tant qu'ils portaient sur les tronçons des 21 axes mentionnés sous ch. 4.

À l'instar de l'arrêté du 10 octobre 2022, il précisait quels signaux et plaques complémentaires devaient être apposés sur les tronçons concernés.

12. Le 13 décembre 2023, le département en a informé le tribunal, précisant que l'arrêté reconsidéré avait fait l'objet d'une publication le 11 décembre 2023 dans la FAO. Un tirage de l'arrêté reconsidéré, du dossier explicatif de décembre 2023 ainsi que de la publication dans la FAO étaient produits.

Il résultait en particulier du dossier explicatif précité que l'arrêté en cause avait pour objectif de réduire la vitesse maximale autorisée afin de lutter contre le bruit routier.

13. Le 18 janvier 2024, faisant suite à une demande du tribunal du 18 décembre 2023, M. A_____ et consorts ont précisé maintenir leur recours.
14. Le 7 février 2024, le tribunal a informé les parties à la procédure A/3736/2022 du fait que l'arrêté reconsidéré du 8 décembre 2023 n'avait pas été contesté dans le délai de recours. Dans la mesure où cet arrêté n'avait pas rendu le recours sans objet, il les informait qu'il poursuivrait la procédure. Un délai au 23 février 2024 leur était imparti pour se déterminer à ce sujet.
15. Le 13 mars 2024, le département a sollicité la reprise de la procédure A/3733/2022. Il a requis du tribunal que l'instruction de la cause soit d'abord consacrée à la recevabilité du recours, puis sur la requête d'appel en cause et enfin il demandait la jonction des procédures encore pendantes.
Il a adressé un courrier similaire dans le cadre de la procédure A/3736/2022.
16. Le 20 mars 2024, le tribunal a informé M. E_____ de la reprise de l'instruction de son recours et lui a imparti un délai pour apporter tout élément utile relatif à la recevabilité de son recours de même que sur la demande de jonction formulée par le département. Malgré les deux demandes de prolongation de délai sollicitées et obtenues, M. E_____ ne s'est pas déterminé.
17. Le 10 avril 2024, M. A_____ et consorts se sont opposés à la jonction dès lors que leur recours portait sur des questions particulières afférentes à leur profession et ses contraintes, notamment dans le cadre de la circulation routière à Genève.
18. Le 1^{er} mai 2024, le département s'est déterminé. Il a persisté dans sa demande visant la jonction des procédures pendantes ainsi que dans son argumentation sur l'irrecevabilité du recours en la cause A/3376/2022.
19. Par décision du 31 mai 2024 (DITAI/334/2024), le tribunal a déclaré recevables les recours de MM. A_____ et E_____, a déclaré irrecevable celui du F_____ et de l'G_____, a ordonné la jonction des procédures A/3733/2022 et A/3736/2022 sous A/3733/2022 et a prononcé l'appel en cause des associations.
20. Le 19 juin 2024, le tribunal a imparti un délai au 3 juillet 2024 aux appelées en cause pour lui communiquer leurs observations sur le fond et produire toutes pièces utiles.
21. Le 18 juillet 2024, après avoir sollicité - et obtenu - un délai supplémentaire, les appelées en cause ont adressé leurs observations au tribunal. Elles ont conclu au rejet des recours de MM. A_____ et E_____ et ont sollicité la levée de l'effet suspensif du recours.

Le recours interjeté par M. A_____ ne saurait s'étendre à l'ensemble des axes concernés par l'arrêté querellé car cela reviendrait à lui conférer la capacité d'élever un recours populaire ou de se substituer au syndicat, qu'il représentait dans les faits,

et dont la qualité pour agir avait été écartée par le tribunal. En outre, la question de l'impact de l'arrêté sur les conditions d'exercice de sa profession ne relevait pas de son intérêt, mais de celui de son employeur. Or, il ne saurait déposer un recours dans l'intérêt de son employeur, qui n'avait pas estimé que l'arrêté entraverait la bonne marche de ses services. Son intérêt était donc cantonné aux seuls axes compris dans le périmètre de l'arrêté et qu'il empruntait quotidiennement pour se rendre sur son lieu de travail ; habitant en Ville de Genève et y travaillant, il y avait fort peu de chances que son trajet soit d'une quelconque manière impacté significativement par l'arrêté querellé.

S'agissant de la supposée absence de prévisibilité pénale, il convenait de relever que la signalisation comporterait systématiquement la plaque complémentaire « (22h/ 6h) Protection contre le bruit », ce qui permettrait de connaître la vitesse admissible lors de courses officielles. L'argument était spécieux, la limite générale en localité étant fixée de manière générale et sans indication particulière à 50km/h, de sorte qu'il connaissait la vitesse qu'il était autorisé à adopter lors d'une course officielle. Au demeurant, tout policier était rendu attentif au fait qu'une conduite d'urgence à vitesse modérée, donc plus fluide, efficace et sûre, n'avait qu'un impact marginal sur le temps d'intervention par rapport à une conduite à tombeaux ouverts, avec un arrêt brutal à chaque intersection.

Le recourant arguait d'une violation des art. 108 OSR et 3 OZ30, mais le cadre légal pertinent avait changé et n'était plus celui sur lequel s'appuyait le recours. Le département n'était plus tenu de mettre en œuvre une quelconque expertise pour la réduction de vitesse décidée sur les axes non orientés vers le trafic.

En effet, selon la jurisprudence, une mesure de réduction de la vitesse constituait un moyen de première intention, simple, à la source, proportionné, efficace et peu coûteux pour mettre en œuvre l'OPB et préserver la santé et l'intégrité physique et psychique des administrés. Ainsi, le Tribunal fédéral avait récemment retenu que toute mesure contribuant à réduire l'exposition au bruit, même si minime voire apparemment insignifiante, pouvait potentiellement améliorer l'état de santé de la population, que la réduction de la vitesse maximale constituait un instrument adéquat pour protéger les riverains d'un bruit excessif et pour augmenter la sécurité routière, que l'assainissement du bruit routier étant devenu une tâche permanente de l'État, les cantons étaient contraints de réexaminer périodiquement la situation des routes, même celles déjà assainies, et que la possibilité de diminuer la vitesse sur les axes importants à 30 km/h constituait une circonstance devant conduire à la révision des allègements en force. Il avait aussi rappelé que lorsque les VLI étaient dépassées, des mesures d'assainissement du bruit devaient obligatoirement être mises en œuvre, qu'une réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h diminuait en principe le bruit d'environ 4 dB(A), que dans la mesure où l'effet de réduction du bruit à long terme était à peu près similaire pour une vitesse de 30 km/h et un revêtement routier peu bruyant, l'instauration d'une vitesse de 30 km/h se justifiait sans autre, notamment du fait qu'un revêtement peu bruyant était plus coûteux en

termes d'entretien et de frais qu'une réduction de la vitesse sans mesures de construction, qu'il était admissible de considérer que la pose d'un revêtement phono-absorbant ne se justifiait que lorsque malgré l'abaissement de la vitesse les VLI étaient toujours dépassées et que la caractéristique de route principale ou de route à orientation trafic ne s'opposait pas à l'introduction d'une vitesse de 30 km/h, le concept de « hiérarchie » du réseau routier ne pouvant faire échec à la protection de la santé de la population. Enfin, dans un récent arrêt destiné à publication, il avait retenu que l'art. 108 al. 4bis OSR, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023, était d'application immédiate, y compris aux procédures de recours pendantes. Cet arrêt avait assis le principe selon lequel un intérêt public qualifié n'était plus requis pour réduire la vitesse de 30 km/h sur des axes « non orientés vers le trafic » et qu'une expertise conforme à l'art. 32 LCR n'était plus nécessaire dans ces cas de figure.

En l'espèce, la délimitation entre axes « orientés vers le trafic » ou non pouvait demeurer indéterminée car le département disposait pour sa prise de décision d'une expertise conforme à l'art. 32 LCR, à savoir toutes les informations pertinentes pour prendre sa décision puisque la notion d'expertise était une notion matérielle et non formelle. Les données pouvaient provenir des propres services de l'État et n'avaient pas besoin d'une assise extérieure. Au final, l'arrêté litigieux - et davantage encore depuis qu'il avait été « fortement édulcoré » par le biais d'une reconsidération - constituait une mesure absolument nécessaire pour poursuivre la mise en œuvre du droit fédéral.

22. Le 26 juillet 2024, le département a déclaré soutenir la requête de retrait de l'effet suspensif.
23. Le 2 août 2024, M. A _____ s'est opposé au retrait de l'effet suspensif.
24. Par décision du 7 août 2024 (DITAI/424/2024), le tribunal a prononcé la suspension de l'instruction de la procédure suite au décès de l'une des parties, feu M. E _____.
25. À teneur du rapport de la commission des transports du Grand Conseil chargée d'étudier les PL 13206-A M 2790-C M 2823-C M 2824-C du 12 août 2024, à la question de savoir si le chemin Jean-Jacques Rigaud avait été mis à 30 km/h (dans le cadre de l'arrêté litigieux) pour des raisons de bruit ou d'autres choix de circulation, le département a répondu que « la mesure a été prise en raison de la détérioration du revêtement et dans l'attente du chantier à Frontenex. Il en va de même de l'avenue de Bel-Air et du chemin de la Montagne. Cela n'a donc rien à voir avec le bruit, mais correspond à une demande des riverains en raison de l'état de la route » (p. 11).
26. Le 14 août 2024, les appelées en cause ont sollicité la reprise de l'instance, leur requête de levée de l'effet suspensif ne pouvant attendre que les membres de l'hoirie de feu M. E _____ se manifestent. Cette approche se justifiait dès lors que les héritiers du défunt ne disposaient d'aucun intérêt actuel, direct et personnel au recours.

27. Le 18 septembre 2024, après avoir recueilli les déterminations du département, du conseil de feu M. E_____ et de M. A_____, le tribunal a informé les parties que la procédure demeurerait suspendue, les héritiers du défunt n'étant pas connus.
28. Parallèlement, par courriers des 18 septembre, 21 octobre et 5 novembre 2024, le tribunal s'est adressé à l'exécuteur testamentaire de feu M. E_____, le priant de lui adresser une copie du certificat d'héritier une fois en sa possession.
29. Le 14 novembre 2024, les appelées en cause ont à nouveau sollicité la reprise de l'instance et requis du tribunal qu'il se prononce sur leur requête de retrait de l'effet suspensif, laquelle était en l'état d'être jugée depuis le 2 août 2024.
30. Le 20 novembre 2024, le tribunal a informé les parties de la reprise de la procédure, laquelle porterait dans un premier temps, sur la question de l'éventuelle substitution de partie de l'héritière de feu M. E_____.
31. Le 27 novembre 2024, l'exécuteur testamentaire du précité a transmis au tribunal une copie de l'homologation du certificat d'héritier du 14 novembre 2024 établie par la Justice de Paix.
32. Le 6 décembre 2024, sous la plume de son conseil, l'unique héritière de feu M. E_____ a indiqué au tribunal qu'elle retirait le recours interjeté par le précité.
33. Par décision du 10 décembre 2024 (RTAPI/433/2024), le tribunal a notamment disjoint les procédures jointes sous A/3733/2022 en leur réattribuant les numéros de cause A/3733/2022 et A/3736/2022 et prenant acte du retrait du recours par l'hoirie de feu M. E_____, rayé la cause A/3733/2022 du rôle.
34. Le 16 décembre 2024, les appelées en cause ont répliqué sur la question de l'effet suspensif.
35. Par décision du 18 décembre 2024 (DITAI/632/2024), le tribunal a rejeté la demande de retrait de l'effet suspensif au recours.
36. Par réplique du 28 janvier 2025, dans le délai prolongé à sa demande, M. A_____ a persisté dans les termes et conclusions de son recours. Il a sollicité que la cause puisse être plaidée en audience publique au sens de l'art. 6 CEDH, vu ses enjeux décisifs sur l'exercice de sa profession.

L'état de fait demeurant peu clair, il requerrait la tenue d'un transport sur place afin d'établir l'hétérogénéité des tronçons visés par l'arrêté, lesquels ne correspondaient souvent en rien aux tronçons des boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour ayant fait l'objet d'une expertise. Le cas de la rue de Carouge, par exemple, était emblématique et devait précisément être instruit en tant qu'il démontrait à lui seul l'impraticabilité de la mesure contestée.

Le dossier transmis le 7 novembre 2022 était incomplet et l'argument selon lequel il n'aurait pas requis la consultation d'autres documents que ceux mis spontanément à sa disposition était risible ; il ne pouvait pas demander la production de pièces dont il ignorait l'existence. Ce n'était qu'en date du 13 février 2023, au stade de ses

observations, que le département avait daigné produire les explications complètes sous-tendant l'arrêté entrepris. Il y présentait certes une expertise de mise à 30 km/h des boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour et exposait que cette expertise avait permis d'y établir l'efficacité de la mesure. Il fallait toutefois rappeler que l'arrêté révisé prévoyait de généraliser les zones 30 km/h de jour et/ou de nuit à plusieurs centaines de tronçons routiers d'importances diverses, situés sur l'ensemble du canton et dans des contextes bâtis radicalement différents. Il n'y avait rien de commun entre la rue de Bernex, prévue pour passer en zone 30 km/h de jour comme de nuit, et les boulevards susmentionnés.

La consultation cantonale menée en 2021 au sujet de la nouvelle stratégie - effectuée au moyen d'un simple questionnaire à choix multiples de neuf questions, « avec expression libre possible », et avec un taux de réponse de 50% - avait été détaillée, mais le département n'avait fait nullement état de consultations menées au sujet de l'arrêté entrepris. Il était demeuré très vague concernant les courses officielles urgentes. Les « besoins spécifiques » des services de police et de secours auraient été « mis en exergue » et « traités avec les parties prenantes afin de permettre le déploiement de la stratégie de modération de la vitesse dans des conditions optimales ». Aucune pièce venait accréditer cette vue. En fait, il justifiait la mesure de façon abstraite et théorique par un changement de paradigme sociétal et non par des études concrètes menées en pratique, tronçon par tronçon, sur les axes effectivement concernés. L'évaluation environnementale stratégique de la LMCE ne concernait par ailleurs que la rive droite et seulement 177 tronçons. En réalité, les expertises invoquées n'étaient nullement extrapolables à l'ensemble des tronçons effectivement concernés. Quant au retour d'autres villes, leur situation n'avait pas grand-chose à voir avec l'arrêté entrepris, surtout pour Lausanne.

Le tribunal de céans avait estimé (JTAPI/1369/2016 du 22 décembre 2016) qu'une réduction de la vitesse maximale était envisageable non pas de façon généralisée, mais sur certains tronçons et moyennant une mise à l'essai préalable afin d'établir in concreto si la mesure envisagée permettait une réduction des atteintes excessives à l'environnement, notamment de lutter contre le bruit. La chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative) avait confirmé le 14 novembre 2017 ce jugement, se référant notamment à la jurisprudence du Tribunal fédéral (ATA/1469/2017). En substance, l'autorité devait opérer un raisonnement en deux temps pour respecter l'ultima ratio que représenterait un allègement d'assainissement : 1) établir factuellement si une limitation de vitesse au sens de l'art. 108 OSR sur le tronçon visé était susceptible de contribuer à une réduction efficace du bruit, puis 2) évaluer si une réduction de la vitesse serait proportionnelle, en procédant pour ce faire « à l'appréciation exhaustive des circonstances concrètes ». En l'espèce, le département prévoyait dans son arrêté révisé de généraliser les zones 30 km/h de jour et/ou de nuit à plusieurs centaines de tronçons routiers d'importances diverses, situés sur l'ensemble du territoire cantonal et dans des contextes bâtis radicalement différents, sans une analyse fine des circonstances locales, mais faisant reposer son analyse factuelle sur une expertise menée sur le

seul tronçon urbain des boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour et sur l'exemple dissemblable de la ville de Lausanne. Muni d'une base factuelle aussi anémique, le département n'avait pas été en mesure d'évaluer si une réduction de la vitesse était proportionnelle, une appréciation exhaustive des circonstances concrètes afférentes à chaque tronçon faisant défaut.

Les directives du procureur général applicables aux sanctions reprenaient la jurisprudence du Tribunal fédéral selon laquelle les règles applicables aux sanctions en matière d'excès de vitesse n'étaient pas les mêmes en cas de diminution de vitesse pour des motifs environnementaux. Ainsi, « lorsqu'une vitesse est exclusivement limitée en cas de pics de pollution atmosphérique ou pour des motifs de protection contre le bruit, le barème applicable reste, au-delà des dépassements sanctionnés par une amende d'ordre, celui prévalant avant la limitation ». Cela était également repris dans l'ordre général du procureur général sur les courses officielles urgentes : « Certaines limitations de vitesse peuvent être fondées sur des motifs autres que la sécurité routière. Il peut s'agir de limitations temporaires en cas de pic de pollution atmosphérique ou de limitations durables exclusivement destinées à réduire le bruit du trafic. En présence de telles limitations avérées, la vitesse maximale est calculée sur la base de la vitesse en vigueur avant la limitation en question ». La solution proposée par le département était toute théorique, à savoir la pose de plaquettes complémentaires, dont on se demandait bien comment un policier en course d'urgence, par exemple de nuit, pourrait prendre connaissance, ou l'hypothétique solution technique par GPS, inexistante à ce jour. Il était légitime de penser que policiers, pompiers et ambulanciers auraient mieux à faire, lors de courses officielles urgentes, que repérer des plaquettes complémentaires pour connaître la limitation de vitesse qui leur était applicable. Dans une telle situation, l'application des dispositions pénales de la LCR aux cas des courses officielles urgentes apparaissait imprévisible et donc contraire au principe de la prévisibilité des peines.

37. Par duplique du 13 février 2025, les appelées en cause ont réitéré que le recours, dans la très faible mesure de sa recevabilité, devait être rejeté.

La demande du transport sur place semblait dilatoire, le recourant n'expliquant pas en quoi il serait utile à la résolution du litige que les parties se déplacent à la rue de Carouge.

En produisant des photos prises çà et là et en critiquant de manière générale l'arrêté, il démontrait ne pas disposer d'un intérêt personnel et direct au recours. Il n'avait aucune qualité pour agir sur les tronçons qu'il n'emprunterait pas chaque jour entre son domicile et son lieu de travail.

Quant à la violation alléguée de l'art. 108 OSR, le recourant basait son argumentaire sur d'anciennes jurisprudences cantonales ou fédérales dépassées.

S'agissant de l'argument avancé sur l'absence de prévisibilité de la norme pénale, il convenait de rappeler que des limitations de vitesse sur la base de l'OPB étaient

déployées dans tout le pays, sans poser de problème de prévisibilité pénale à quiconque. En tout état, l'argument était spécieux ; les localités étaient soumises au régime de la limite générale, fixée à 50 km/h, de sorte qu'il était surprenant que le recourant prétende ignorer à quelle vitesse il serait autorisé à rouler en l'absence d'abaissement de la vitesse.

38. Par duplique du même jour, le département a persisté intégralement dans ses conclusions.

Le transport sur place sollicité constituant une mesure d'instruction inutile, il ne fallait pas y donner suite. Il n'était nullement contesté que les tronçons appréhendés par l'arrêté n'étaient, vu leur nombre, pas tous homogènes. Cela étant, ils avaient un point commun, soit le dépassement des VLI rendant nécessaire une intervention pour y remédier. On ne voyait pas - et le recourant ne l'expliquait pas - pourquoi un transport sur place serait indispensable ou même utile pour clarifier cet état de fait, ni ce qu'une telle mesure permettrait de révéler et qui ne ressortait pas déjà des écritures et des pièces du dossier. En outre, vu le nombre de tronçons en cause, on ne comprenait pas pourquoi il faudrait cibler la rue de Carouge plutôt qu'une autre.

L'invocation de l'art. 6 par. 1 CEDH n'était pas pertinente, la cause n'étant couverte par aucune des deux alternatives visées par cette disposition. Il n'était évidemment pas question d'une accusation en matière pénale. La simple assertion du recourant que la cause soulèverait des « enjeux décisifs sur l'exercice de sa profession » ne montrait ni ne démontrait que l'on aurait affaire à une contestation de nature civile le concernant.

L'ancien art. 3 OZ30 ayant été abrogé avec effet au 1^{er} janvier 2023, le recourant ne pouvait en tirer aucun argument favorable à sa cause. Sa référence à cette disposition était d'autant plus vaine que l'OZ30 réglait les détails à observer lors de l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre alors que l'arrêté litigieux ne portait pas sur de telles mesures. Même à considérer que cette ordonnance avait une quelconque pertinence par le passé pour le cas d'espèce, il ne fallait pas perdre de vue la volonté du Conseil fédéral de réduire les obstacles bureaucratiques et de faciliter la création de zones 30, et donc de faciliter l'introduction de mesures permettant d'abaisser la vitesse autorisée, y compris sur les routes secondaires, si cela permettait de lutter contre les nuisances du trafic et ainsi d'améliorer la qualité de vie des riverains.

À juste titre, le recourant ne remettait pas en cause le fait que l'abaissement de la vitesse autorisée permettait d'atteindre l'important intérêt public de diminuer les nuisances sonores causées par le trafic routier, mais estimait que l'analyse effectuée ne serait pas suffisante et transgresserait ainsi la loi. Au vu du dossier, ses critiques ne suffisaient toutefois pas à remettre en cause la qualité de l'expertise présentement réalisée. Il passait sous silence certains éléments de l'expertise et en minimisait d'autres, en particulier les conclusions tirées de l'évaluation environnementale ayant porté sur 177 tronçons sans apporter de contre-arguments solides. Sa démarche ne remettait pas tant en cause les conclusions scientifiques de l'expertise,

mais procédait plutôt d'une tentative de faire établir un état de fait lacunaire ou hautement sélectif, pour les seuls besoins de sa cause. À suivre sa thèse, il aurait fallu effectuer une mise à 30 km/h à l'essai sur l'ensemble des tronçons concernés, durant de nombreuses années, pour des coûts disproportionnés, pour aboutir au constat déjà connu qu'une réduction de la vitesse autorisée permettait effectivement de diminuer le bruit du trafic routier. Dans l'intervalle, les riverains des tronçons concernés auraient continué à souffrir des nuisances sonores, alors que le délai d'assainissement des routes tant cantonales que communales était largement dépassé. Il y avait donc lieu de tenir compte, dans l'examen du degré de détail exigé au titre de l'expertise prescrite par l'art. 108 al. 4 OSR cum art. 32 al. 3 LCR, de l'urgence à préserver la santé de la population contre les nuisances sonores.

S'il était concevable que la mise en œuvre des mesures de réglementation du trafic pourrait poser certaines difficultés opérationnelles aux services d'urgence, il appartenait à ces derniers, dont la police et ses membres, d'adopter les mesures nécessaires pour pouvoir respecter la loi en vigueur, en particulier les limitations de vitesse applicables sur la route. Le fait qu'une mesure impliquait des ajustements ou imposait aux usagers de la route, y compris aux services d'urgence, d'adapter leur comportement sur la voirie ne signifiait pas encore qu'elle soit illégale. Les services d'urgence devaient donc adapter leur manière d'accomplir leurs missions, singulièrement de circuler sur la voie publique, aux exigences réglementaires et légales applicables sur la route. Les éventuels écueils spécifiquement rencontrés par ces services ne sauraient remettre en cause l'ensemble d'une politique publique motivée par un problème de santé reconnu, le bruit du trafic routier et son impact sur la santé et le bien-être de la population. Il en allait d'une question de proportionnalité et, sous certains angles aussi, de choix politiques en opportunité. Au demeurant, sous peine de glisser dans l'action populaire, il ne revenait pas au recourant, un particulier, de remettre en cause les éventuels écueils que pourrait rencontrer tout un corps de métier dans l'accomplissement d'une partie de ses missions, étant rappelé au passage que la qualité pour recourir des syndicats de police avait été niée par le tribunal. Si on lui permettait d'invoquer les difficultés que les membres de la police dans leur ensemble pourraient théoriquement et abstraitement avoir lors de courses officielles urgentes, cela reviendrait à l'ériger en porte-parole de toute une profession et de plaider pour cette dernière, ce que les règles de procédure prohibaient. De plus, aucun service d'urgence ni aucun autre membre de ces derniers n'avait recouru contre les mesures adoptées. Au final, le recourant demandait au tribunal de se pencher sur un problème abstrait, hypothétique et futur. Son grief dépassait ainsi l'objet de la contestation de la présente cause, qui était limité par les points de l'arrêté. Les mesures adoptées ne visaient pas spécifiquement les services d'urgence, ni leurs membres et encore moins le recourant à titre individuel. Si, par hypothèse, il devait à l'avenir être confronté à une situation problématique découlant de la mise en œuvre des mesures litigieuses dans le cadre de l'accomplissement de son travail, il aurait alors tout le loisir de se plaindre de l'absence de prévisibilité desdites normes dans les

circonstances concrètes du cas le concernant. Dans l'intervalle, il était parfaitement informé de la portée matérielle et géographique des mesures litigieuses, ayant accès à l'arrêté litigieux. À cela s'ajoutaient la signalisation qui serait apposée sur les tronçons concernés, y compris les plaques complémentaires « protection contre le bruit » ainsi que l'intégration d'une couche supplémentaire dans le SITG permettant d'identifier les tronçons sur lesquels la vitesse autorisée était réduite pour des questions environnementales, outil que les services d'urgence, y compris le recourant, pourraient utiliser à l'avenir. Au demeurant, le recourant devait aujourd'hui déjà porter toute son attention sur la signalisation routière et le respect des autres usagers de la route lorsqu'il roulait. On peinait à comprendre pourquoi il ne pourrait regarder les plaques complémentaires susmentionnées. Aussi, lui imposer un devoir de prudence au volant n'avait rien de nouveau ni de surprenant, tandis que sa fonction au sein de la police ne constituait pas un blanc-seing pour rouler à la vitesse qu'il souhaitait ou qu'il croyait devoir rouler. Enfin, la commission judiciaire du Grand Conseil étudiait actuellement une initiative législative cantonale intitulée « OUI, je protège la police qui me protège ! » ayant pour objectif d'insérer dans la législation une immunité de fonction en faveur des policiers notamment, en ce sens qu'ils ne pourraient « faire l'objet d'une enquête pénale ou y être convoqués en qualité de prévenus pour des actes en rapport avec l'exercice de leurs fonctions, qu'avec l'autorisation préalable du Grand Conseil ».

39. Le 27 février 2025, le recourant a transmis ses ultimes observations au tribunal. Il persistait intégralement dans les termes et conclusions de son recours et a sollicité une nouvelle fois que la cause puisse être plaidée, en audience publique au sens de l'art. 6 CEDH, vu ses enjeux décisifs pour l'exercice de sa profession.

La motivation de l'arrêté attaqué n'avait été produite dans toute son ampleur qu'au stade des observations.

La réponse du département démontrait que l'approche retenue, loin de procéder d'une analyse fine des circonstances locales, était en réalité schématique, se limitant à tenir compte d'un dénominateur commun abstrait, des données issues du cadastre du bruit. Ce faisant, le département admettait avoir renoncé à effectuer des mesures comparatives tronçon par tronçon aux différentes heures envisagées de modération de la vitesse et s'être contenté d'extrapoler à l'échelle de plusieurs centaines de tronçons sur l'ensemble du territoire cantonal les résultats obtenus à partir d'un seul tronçon routier en Ville de Genève. Dans ces circonstances, un transport sur place sélectif et pertinent s'imposait afin que le tribunal puisse prendre la mesure de l'absurdité qu'il y avait à tenir pour comparable des situations locales absolument dissemblables, ceci sur la seule base du cadastre du bruit. Il ne requérait nullement au tribunal de « sillonner la totalité des tronçons concernés », mais il convenait de pallier le manque total de pragmatisme du département qui aurait dû dès le départ entendre toutes les parties touchées et particulièrement les policiers de terrain qui avaient, du fait de leur métier, l'expérience concrète des tronçons visés.

Il y avait quelque incohérence à tenir pour notoire l'hétérogénéité des centaines de tronçons visés tout en niant ces différences dans chaque cas d'espèce, puisqu'aucun examen concret et effectif de l'autorité ne permettait à ce jour de conclure pour chaque tronçon que la mesure était nécessaire et proportionnée à une telle échelle. À Lausanne, l'abaissement de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h ne s'était appliqué que de nuit et seulement dans 122 rues du centre-ville. L'arrêté attaqué portait, quant à lui, sur près de 300 tronçons à 30 km/h de jour et de nuit et plus de 120 tronçons à 30 km/h de nuit uniquement, ceci sur l'ensemble du territoire cantonal et non uniquement en Ville de Genève. Le département n'avait pas pris la mesure de cette disproportion et n'en avait pas expliqué le bienfondé dans le cas de chaque tronçon. Le département répondait en fait de façon théorique à une problématique éminemment pratique. Les « solutions » qu'il proposait étaient tout simplement inapplicables, rendant ainsi illusoire la garantie de prévisibilité des sanctions et des peines en cas de courses officielles urgentes et la question sur le terrain demeurait donc entière : comment le recourant pouvait-il savoir, dans la fraction de seconde que lui laissait sa course officielle urgente, s'il se trouvait dans une zone 30 km/h « sécurité routière » ou « autre » et, partant, quelle limitation lui était applicable.

Au demeurant, les modifications apportées à l'OSR et à l'OZ30 avaient pour but de faciliter la création de zones 30 et de zones de rencontre sur les routes dites « non destinées à la circulation » ou « destinées à l'habitat ». L'art. 108 al. 4bis OSR n'exemptait ainsi nullement l'autorité d'une qualification fine des tronçons en cause, un tronçon de route affectée à la circulation générale ne pouvant être limité à 30 km/h qu'en respectant les exigences de l'art. 108 al. 1, 2 et 4 OSR. Dans ces cas, la nécessité d'une expertise au cas par cas et l'interdiction d'une dérogation générale demeuraient.

EN DROIT

1. Par décision du 31 mai 2024 (DITAI/334/2024), le tribunal a déclaré le recours de M. A_____, interjeté en temps utile et dans les formes prescrites devant la juridiction compétente, recevable au sens des art. 62 à 65 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA - E 5 10).

Il n'y sera pas revenu.

2. Selon 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). 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), non réalisée en l'espèce.

Il y a en particulier abus du pouvoir d'appréciation lorsque l'autorité se fonde sur des considérations qui manquent de pertinence et sont étrangères au but visé par les dispositions légales applicables, ou lorsqu'elle viole des principes généraux du droit

tels que l'interdiction de l'arbitraire, l'égalité de traitement, le principe de la bonne foi et le principe de la proportionnalité (ATF 143 III 140 consid. 4.1.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 8C_99/2024 du 6 mai 2024 consid. 3.3 ; Thierry TANQUEREL, Manuel de droit administratif, 2018, n. 515 p. 179).

3. Les arguments formulés par les parties à l'appui de leurs conclusions respectives seront repris et discutés dans la mesure utile (ATF 145 IV 99 consid. 3.1; arrêt du Tribunal fédéral 1C_136/2021 du 13 janvier 2022 consid. 2.1 et les références citées), étant rappelé que, saisi d'un recours, le tribunal applique le droit d'office et que s'il ne peut pas aller au-delà des conclusions des parties, il n'est lié ni par les motifs invoqués par celles-ci (art. 69 al. 1 LPA), ni par leur argumentation juridique (ATA/1077/2024 du 10 septembre 2024 consid. 2.2).
4. L'effet dévolutif du recours est traité par l'art. 67 LPA. Dès le dépôt du recours, le pouvoir de traiter l'affaire qui en est l'objet passe à l'autorité de recours (al. 1). Toutefois, l'autorité de première instance peut, en cours de procédure, reconsidérer ou retirer sa décision. En pareil cas, elle notifie, sans délai, sa nouvelle décision aux parties et en donne connaissance à l'autorité de recours (al. 2). L'autorité de recours continue à traiter celui-ci, dans la mesure où la nouvelle décision ne l'a pas rendu sans objet (art. 67 al. 3 LPA).

Ainsi, tant que la décision n'est pas entrée en force, sa modification peut donc en principe intervenir, d'office ou sur requête, pour des motifs d'erreur de fait, de droit ou d'opportunité dans la décision initiale, sans conditions particulières. La modification peut notamment être le fait de l'autorité qui a pris la décision (ATA/1519/2019 du 15 octobre 2019 consid. 3a ; Thierry TANQUEREL, op. cit., n. 931 p. 328 ; cf. aussi ATA/190/2020 du 18 février 2020 consid. 5g et les références citées).

L'autorité de recours admettra que le recours est devenu sans objet lorsque la nouvelle décision crée un état de droit tel que l'intérêt juridique du recourant à ce qu'il soit statué sur le recours a disparu, ce qui arrive lorsque la nouvelle décision fait entièrement droit aux conclusions du recourant. Lors de cet examen, l'autorité de recours est ainsi liée par la nouvelle décision dans la mesure où elle correspond aux conclusions du recourant. Lorsque la nouvelle décision ne donne que partiellement gain de cause au recourant, le recours n'est privé de son objet que dans la même mesure. L'instruction se poursuit pour les points encore litigieux. Si la nouvelle décision aggrave la situation du recourant (reformatio in pejus), elle ne remplace pas la première, mais est considérée comme constituant le chef de conclusions de l'autorité intimée (arrêt du Tribunal fédéral 2C_653/2012 du 28 août 2012 consid. 4.3.1).

5. En l'espèce, l'arrêté du 10 octobre 2022 querellé a été reconsidéré par un arrêté du 8 décembre 2023, lequel modifie partiellement les tronçons concernés par les mesures de réglementation du trafic et qui maintient, pour le surplus, les autres éléments. L'arrêté du 8 décembre 2023 n'ayant pas fait entièrement droit aux conclusions de M. A _____ et celui-ci ayant indiqué le 18 janvier 2024 maintenir

son recours, le présent litige se poursuit ainsi avec pour objet l'arrêté GW/2022-00278 du 10 octobre 2022 tel que reconsidéré le 8 décembre 2023.

6. Le recourant sollicite la tenue d'un transport sur place aux fins d'établir l'hétérogénéité des tronçons visés par l'arrêté. Se prévalant de l'art. 6 CEDH, il requiert également son audition pour plaider sa cause en audience publique, invoquant les enjeux décisifs qu'elle aurait sur l'exercice de sa profession.
7. Le droit d'être entendu garanti par l'art. 29 al. 2 Cst. comprend notamment le droit, pour l'intéressé, de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, d'avoir accès au dossier, de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou, à tout le moins, de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; 142 II 218 consid. 2.3 ; 140 I 285 consid. 6.3.1 et les arrêts cités).

Le droit de faire administrer des preuves n'empêche pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes, de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières ou de mettre un terme à l'instruction, lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, il a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; 140 I 285 consid. 6.3.1 ; arrêts du Tribunal fédéral 2C_725/2019 du 12 septembre 2019 consid. 4.1).

En outre, ce droit ne confère pas le droit d'être entendu oralement, ni celui d'obtenir l'audition de témoins (ATF 140 I 68 consid. 9.6.1 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_359/2022 du 20 avril 2023 consid. 3.1 ; 8C_381/2021 du 17 décembre 2021 consid. 3.2 ; cf. aussi art. 41 in fine LPA). Ces principes s'appliquent également à la tenue d'une inspection locale en l'absence d'une disposition cantonale qui imposerait une telle mesure d'instruction, étant précisé qu'une telle disposition n'existe pas en droit genevois (ATF 120 Ib 224 consid. 2b ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_243/2013 du 27 septembre 2013 consid. 3.2.1 ; ATA/160/2025 du 11 février 2025 consid. 3.1).

8. En revanche, l'art. 6 par. 1 CEDH garantit la publicité de la procédure et confère ainsi aux parties le droit d'être entendues oralement devant un tribunal lors d'une séance publique, mais cela uniquement dans le cadre d'une cause portant sur des droits de caractère civil ou des accusations en matière pénale (arrêts du Tribunal fédéral 1C_595/2024 du 23 janvier 2025 consid. 2 ; 8C_402/2023 du 19 février 2024 consid. 2.2) et pour autant qu'il n'y soit pas renoncé (arrêt du Tribunal fédéral 1C_308/2024 du 3 décembre 2024 consid. 5).

Par ailleurs, le justiciable n'a pas un droit absolu à la tenue de débats publics. Saisi d'une telle demande, l'autorité de recours peut s'en abstenir dans les cas prévus par

l'art. 6 par. 1 phrase 2 CEDH, en particulier lorsqu'il apparaît clairement que le recours est infondé, irrecevable ou, au contraire, manifestement bien fondé (arrêt du Tribunal fédéral 1C_522/2024 du 20 septembre 2024 consid. 2), ce qui n'est toutefois pas le cas ici. De plus, l'art. 6 CEDH n'exige pas l'obligation de tenir une audience pour les affaires ne soulevant pas de question de crédibilité ou ne suscitant pas de controverse sur les faits qui auraient requis une audience et pour lesquelles les tribunaux peuvent se prononcer de manière équitable et raisonnable sur la base des conclusions présentées par les parties et d'autres pièces (arrêt du Tribunal fédéral 6B_832/2018 du 22 octobre 2018 consid. 2.1).

Selon la jurisprudence, l'art. 6 CEDH ne s'applique pas dans le cadre d'un litige concernant le statut d'un tronçon de route forestière soumise à une interdiction générale de circuler à d'autres fins que l'exploitation des biens-fonds forestiers et agricoles (arrêt du Tribunal fédéral 1C_570/2010 du 10 avril 2012 consid. 2.1).

9. En l'espèce, le tribunal considère qu'il n'y a pas lieu de donner suite à la demande de transport sur place. D'une part, la consultation du SITG permet notamment de visualiser les tronçons concernés par l'arrêté litigieux et d'autre part, le dossier comporte tous les éléments nécessaires permettant d'examiner les griefs soulevés et de statuer en connaissance de cause. Au demeurant, le tribunal estime qu'une telle mesure d'instruction n'est pas pertinente compte tenu de l'issue du litige. Cette demande de mesure d'instruction, en soi non obligatoire, sera dès lors rejetée.

En outre, force est pour le tribunal de constater que l'arrêté litigieux, qui constitue une décision générale, ne concerne ni un droit de caractère civil ni une accusation en matière pénale au sens de l'art. 6 CEDH dans la mesure où un arrêté fixant des vitesses maximales sur des voies de circulation relève exclusivement du droit administratif. Il n'y a dès lors pas lieu de donner suite à la conclusion tendant à l'audition du recourant pour lui permettre de plaider sa cause en audience publique, ce qui n'apporterait au demeurant pas de nouveaux éléments pour statuer sur le présent litige.

10. Sur le fond, dans un premier grief d'ordre formel, le recourant se plaint d'une violation de son droit d'être entendu, sous l'angle du droit à l'accès au dossier : alors qu'il avait sollicité un accès complet au dossier, divers éléments ne lui auraient pas été remis nonobstant plusieurs demandes explicites.
11. Selon la jurisprudence, l'acte normatif s'oppose à la décision administrative, qui est un acte individuel et concret s'adressant à une ou plusieurs personnes déterminées dans un cas d'espèce. Certains actes administratifs, en particulier les décisions générales (« *Allgemeinverfügungen* »), sont hybrides. Il s'agit d'actes qui, comme une décision particulière, régissent une situation déterminée, mais qui, à l'instar d'une norme légale, s'adressent à un nombre important de personnes qui ne sont individuellement pas déterminées. Ils ont vocation à s'appliquer directement à la majorité des intéressés potentiels en fonction d'une situation de fait suffisamment concrète, sans qu'il ne soit besoin de les mettre en œuvre au moyen d'un autre acte de l'autorité (ATF 147 II 300 consid. 2.2 ; 134 II 272 consid. 3.2 arrêts du Tribunal

fédéral 2C_429/2021 du 16 décembre 2021 consid. 1.1 ; 2C_589/2016 du 8 mars 2017 consid. 6.2.2).

12. Une décision portant sur la réglementation du trafic constitue une décision générale (ATF 126 IV 48 consid. 2a ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_109/2022 du 28 août 2023 consid. 4.3).
13. Du point de vue de la protection juridique, ces actes sont assimilés à des décisions (147 II 300 consid. 2.2 ; 125 I 313 consid. 2b ; arrêts du Tribunal fédéral 2C_589/2016 du 8 mars 2017 consid. 6.2.2 ; 2C_330/2013 du 10 septembre 2013 consid. 3.4.5). Partant, un grief relatif à une violation du droit d'être entendu d'une décision générale ne doit pas être examiné à la lumière des principes applicables aux actes normatifs, selon lesquels le citoyen ne dispose pas du droit d'être entendu dans une procédure législative sous réserve d'une exception, soit lorsque certaines personnes (destinataires dits « spéciaux ») sont touchées de façon sensiblement plus grave que le plus grand nombre des destinataires « ordinaires », par exemple lorsqu'un décret de portée générale ne touche concrètement qu'un très petit nombre de propriétaires (arrêt du Tribunal fédéral 2C_589/2016 du 8 mars 2017 consid. 6.2.3 et 6.3).
14. Ainsi que rappelé plus haut, le droit d'être entendu comprend notamment le droit d'avoir accès au dossier.
15. La réparation d'un vice de procédure en instance de recours et, notamment, du droit d'être entendu, n'est possible que lorsque l'autorité dispose du même pouvoir d'examen que l'autorité inférieure (ATF 145 I 167 consid. 4.4 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_240/2017 du 11 décembre 2018 consid. 3.2). Elle dépend toutefois de la gravité et de l'étendue de l'atteinte portée au droit d'être entendu et doit rester l'exception. Elle peut cependant se justifier en présence d'un vice grave lorsque le renvoi constituerait une vaine formalité et aboutirait à un allongement inutile de la procédure (ATF 142 II 218 consid. 2.8.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1B_556/2017 du 5 juin 2018 consid. 2.1). En outre, la possibilité de recourir doit être propre à effacer les conséquences de cette violation. Autrement dit, la partie lésée doit avoir le loisir de faire valoir ses arguments en cours de procédure contentieuse aussi efficacement qu'elle aurait dû pouvoir le faire avant le prononcé de la décision litigieuse (ATA/802/2020 du 25 août 2020 consid. 4c et les références cités).

Le recours au tribunal ayant un effet dévolutif complet, celui-ci dispose d'un libre pouvoir d'examen en fait et en droit qui implique la possibilité de guérir une violation du droit d'être entendu, même s'il n'a pas la compétence d'apprécier l'opportunité de la décision attaquée (ATF 145 I 167 consid. 4.4 ; arrêt du Tribunal fédéral 8C_257/2019 du 12 mai 2020 consid. 2.5 ; ATA/321/2024 du 5 mars 2024 consid. 4.7).

16. L'art. 3 al. 2 LCR confère aux cantons la compétence d'interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes, avec la possibilité de la déléguer aux communes.

L'art. 3 al. 3 LCR permet aux cantons et aux communes d'interdire complètement ou de restreindre la circulation des véhicules automobiles et des cycles sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit - à savoir des routes qui ne sont pas des autoroutes, des semi-autoroutes et des routes principales (art. 1 de l'ordonnance concernant les routes de grand transit du 18 décembre 1991 - RS 471.272). Ils peuvent également édicter d'autres limitations ou prescriptions lorsqu'elles sont nécessaires, notamment, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales (al. 4).

À la différence de l'art. 3 al. 4 LCR qui fixe des conditions particulières et restrictives auxquelles l'autorité cantonale doit se soumettre pour édicter d'autres limitations ou prescriptions, l'art. 3 al. 3 LCR n'impose aux cantons ni restrictions ni conditions à leur pouvoir d'interdire complètement ou partiellement la circulation sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit. Les cantons sont donc libres d'agir comme ils l'entendent dans ce domaine. Les décisions d'interdiction qu'ils prennent, pour autant qu'elles émanent d'une autorité compétente et répondent aux exigences formelles de la loi, ne sauraient donc être critiquées ou revues, faute d'une norme fédérale les subordonnant au respect de certains critères de fond. Cela découle déjà de l'art. 37bis al. 2 Cst. C'est précisément en raison de cette disposition constitutionnelle que le législateur a distingué les interdictions et restrictions à la circulation, d'une part (art. 3 al. 3 LCR), et les autres limitations ou prescriptions relatives à la façon de rouler, d'autre part (art. 3 al. 4 LCR ; cf. FF 1955 II 11, ad art. 4 al. 1 du projet de LCR ; et Bull. stén. Conseil National 1956 p. 335, 336 ; Conseil des États 1958 p. 80 ; ATF 100 IV 63 consid. 1c).

17. À Genève, l'autorité compétente en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes est le département chargé des transports, sous réserve de l'art. 2A LaLCR (art. 2 al. 1 LaLCR) qui stipule que les communes sont compétentes en matière de gestion de la circulation, notamment pour la mise en place de marquage sur le réseau de quartier communal non structurant.

À teneur de l'art. 4 LaLCR, intitulé « Enquête publique », toute réglementation locale du trafic non limitée dans le temps est précédée d'une enquête publique qui est publiée dans la FAO pour les voies publiques communales, sous réserve de la lettre b, par les communes ou le département sur demande de celles-ci ou de son propre chef (al. 1 let. a), pour les voies publiques communales appartenant au réseau de quartier non structurant au sens de l'art. 2A, par les communes (al. 1 let. b) et pour les voies publiques cantonales, par le département (al. 1 let. c). Une nouvelle enquête publique n'est toutefois pas nécessaire lorsque la commune ou le département modifie, sur le même objet, une réglementation locale du trafic édictée depuis moins d'un an par une mesure d'un contenu et d'une portée similaires (al. 1 in fine). Pendant un délai de trente jours à compter de la publication, chacun peut

consulter le dossier et transmettre à l'autorité compétente selon l'al. 1 ci-dessus ses observations par une déclaration écrite (al. 2).

Les projets de réglementation locale du trafic sont de plus soumis, à titre consultatif, au préavis des communes, des divers départements cantonaux et des organismes intéressés (art. 5 al. 1 LaLCR).

Toute réglementation locale du trafic adoptée par le département ou les communes fait l'objet d'une décision publiée dans la FAO (art. 6 LaLCR).

18. En l'occurrence, l'arrêté entrepris étant une décision générale, il faut examiner l'éventuelle violation du droit d'être entendu non pas à la lumière des principes applicables aux actes normatifs, comme le laisse entendre le département, mais bien à celle des principes applicables aux décisions administratives, sous réserves des règles particulières applicables aux arrêtés de circulation, telles que celles qui régissent les enquêtes publiques.

Dans le cas d'espèce, force est de constater que si le recourant a pu accéder au dossier complet du département à partir du 13 février 2023, suite à la transmission, par ce dernier, de ses observations au recours accompagnées de son dossier au tribunal, il n'a toutefois pas pu prendre connaissance de l'intégralité de ce dossier préalablement, dans la mesure où certaines pièces n'étaient pas ou plus disponibles en ligne, comme cela semble résulter des écritures du département. Si l'on doit admettre qu'il s'agit là d'une violation de son droit d'être entendu, celle-ci ne saurait toutefois emporter l'annulation de l'arrêté entrepris. En effet, outre le fait que le recourant a très bien saisi le sens et la portée dudit arrêté, preuve en est de son recours, il a eu également la possibilité, en cours de procédure, de développer ses arguments aussi efficacement qu'il aurait pu le faire dans son recours. Ainsi, en tout état, la violation de son droit d'être entendu a été réparée dans le cadre de l'instruction de son recours, à savoir durant la phase des échanges d'écritures intervenus entre les parties, vu le plein pouvoir de cognition du tribunal. Dans ces circonstances, le renvoi de la cause au département pour violation dudit droit ne constituerait qu'une vaine formalité.

Le tribunal tient encore à relever qu'aucun élément du dossier ne laisse apparaître que le département se serait soustrait à son obligation légale de concertation/consultation. Ainsi que prévu par les dispositions légales topiques, il a procédé, après avoir effectué une consultation cantonale du 15 avril au 31 mai 2021, à une enquête publique du 10 juin au 10 juillet 2022 afin que tous les intéressés puissent se manifester ; il semble d'ailleurs à cet égard que le recourant n'y ait pas pris part. Il a ensuite effectué une nouvelle enquête publique du 17 octobre au 17 novembre 2023 avant d'adopter l'arrêté reconsidéré en date du 8 décembre 2023. Dans ces circonstances, il ne peut être retenu que le département aurait décidé les mesures retenues par l'arrêté litigieux sans préalablement consulter la population. Par ailleurs, il n'apparaît pas contraire au principe de la bonne foi de recourir contre un arrêté de circulation, en sollicitant de pouvoir accéder aux pièces du dossier, même sans avoir participé au préalable à l'enquête publique ; la législation topique ne

contient aucune disposition impliquant l'obligation de prendre part à l'enquête publique pour pouvoir ensuite recourir, et donc requérir dans ce cadre le respect du droit d'être entendu.

Au vu de ce qui précède, les griefs relatifs au droit d'être entendu seront écartés.

19. Le recourant fait grief au département d'avoir prononcé les mesures prises dans le cadre de l'arrêté litigieux sans expertise ; il se réfère notamment à l'art. 3 OZ30. L'autorité intimée et les appelées en cause considèrent au contraire que la décision querellée repose sur une expertise répondant aux conditions prévues par la loi.
20. L'art. 32 al. 3 LCR prévoit que l'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions.
21. Aux termes de l'art. 4a de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR - RS 741.11), la vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre, lorsque les conditions de la route, de la circulation et de visibilité sont favorables 50 km/h dans les localités (let. a) et 80 km/h hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes (let. b).
22. L'art. 107 al. 5 OSR stipule que 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. Lorsque les circonstances qui ont déterminé une réglementation locale du trafic se modifient, cette réglementation sera réexaminée et, le cas échéant, abrogée par l'autorité.
23. À teneur de l'art. 108 OSR, pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'office fédéral des routes peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse sur certains tronçons de route (al 1).

Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité (al. 2 let. d).

Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (...) afin de savoir si cette mesure est nécessaire (...), opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe (al. 4).

En dérogation aux al. 1, 2 et 4, l'instauration de zones 30 et de zones de rencontre est régie uniquement par l'art. 3 al. 4 LCR (al. 4bis).

Une dérogation aux limitations générales de vitesse est autorisée sur les routes hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes : des vitesses inférieures à 80 km/h, la gradation étant fixée à 10 km/h (al. 5 let. c) et sur les routes

à l'intérieur des localités : 80/70/60 km/h ; pour des vitesses inférieures à 50 km/h, la gradation est fixée à 10 km/h (al. 5 let. d), à l'intérieur des localités, sur les routes désignées au moyen d'une signalisation par zones, 30 km/h selon l'art. 22a ou 20 km/h selon l'art. 22b (al. 5 let. e).

24. En vertu des dispositions susmentionnées, une décision fixant une dérogation à une limitation générale de vitesse doit respecter le principe de la proportionnalité.

Traditionnellement, ledit principe se compose de trois critères : l'aptitude - qui exige que le moyen choisi soit propre à atteindre le but fixé -, la nécessité - qui impose qu'entre plusieurs moyens adaptés, l'on choisisse celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts privés - et la 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 147 IV 145 consid. 2.4.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_682/2023 du 29 août 2024 consid. 6.1, destiné à publication ; ATA/132/2025 du 4 février 2025 consid. 8.2).

Ainsi, la mesure entraînant, par le biais d'une réglementation locale du trafic, une réduction de la vitesse doit atteindre 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 (Yvan JEANNERET, André KUHN, Cédric MIZEL, Olivier RISKE, Code suisse de la circulation routière commenté, 2024, n. 5.7 p. 50).

25. Il résulte également des dispositions susmentionnées qu'une dérogation à la vitesse maximale générale des véhicules fixée par le Conseil fédéral pour certains tronçons routiers, notamment pour réduire une charge environnementale excessive, doit reposer sur une expertise préalable, laquelle doit prouver que la prescription d'une vitesse maximale dérogatoire est nécessaire, appropriée et proportionnée et qu'aucune autre mesure n'est préférable (ATF 150 II 444 consid. 3.2).
26. En tant qu'exception du Conseil fédéral au sens de l'art. 32 al. 3 LCR, l'art. 108 al. 4bis OSR, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023, ne prescrit plus une telle expertise pour l'aménagement d'une zone 30. L'OZ30 a aussi été adaptée en conséquence et son art. 3 a été abrogé. Cette exception ne concerne toutefois que les routes « non orientées vers le trafic » qui se situent à l'intérieur d'une localité (ATF 150 II 444 consid. 3.3 et 4.1).

Par conséquent, lorsqu'il est prévu d'augmenter ou de réduire la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur un tronçon routier, il faut d'abord répondre à la question de savoir s'il s'agit ou non d'une route à orientation trafic - étant précisé que les routes orientées vers le trafic sont toutes les routes situées à l'intérieur des localités, conçues en premier lieu en fonction des exigences du trafic motorisé et destinées à des transports sûrs, performants et économiques (art. 1 al. 9 OSR) - puisque la réponse détermine si une expertise est effectivement nécessaire (ATF 150 II 444 consid. 5.1).

27. Selon la jurisprudence, l'abrogation de l'art. 3 OZ30 n'a pas pour conséquence que les éléments du contenu de l'expertise qu'il mentionnait ne sont plus d'actualité, de sorte qu'il convient toujours de s'y référer (ATF 150 II 444 consid. 6.1-6.3). Il faut également prendre en considération les instructions OFROU (ATF 150 II 444 consid. 6.3 ; cf. arrêt du Tribunal fédéral 6B_792/2024 du 20 décembre 2024 consid. 3.4.2 qui se réfère aussi à cette directive).

Selon l'ancien art. 3 OZ30, dans sa teneur jusqu'au 31 décembre 2022, le contenu de l'expertise requise selon l'art. 32 al. 4 LCR et décrite plus précisément dans l'art. 108 al. 4 OSR consiste en un rapport sommaire comprenant notamment :

- a. la description des objectifs que l'instauration de la zone doit permettre d'atteindre ;
- b. un plan d'ensemble montrant la hiérarchie des routes d'une localité ou de parties de celle-ci, hiérarchie définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire ;
- c. une évaluation des déficits existants ou prévisibles en termes de sécurité ainsi que des propositions de mesures permettant de les supprimer ;
- d. des indications sur le niveau actuel des vitesses (vitesse 50 % V_{50} et vitesse 85 % V_{85}) ;
- e. des indications sur les qualités actuelles et les qualités souhaitées du lieu en tant qu'habitat, cadre de vie et site économique, y compris les attentes en termes d'affectation ;
- f. des considérations sur les effets possibles de la mesure projetée sur l'ensemble de la localité ou sur certains de ses quartiers, ainsi que des propositions visant à éviter d'éventuels effets négatifs ;
- g. une liste et une description des mesures nécessaires pour atteindre les objectifs visés.

Pour leur part, les instructions OFROU stipulent que les limitations générales de vitesse règlent la vitesse autorisée lorsque les conditions de la route, de la circulation et de la visibilité sont favorables. Une dérogation vers le bas ou vers le haut - permanente ou limitée dans le temps (p. ex. au moyen d'une signalisation interchangeable) - ne peut entrer en considération que pour un tronçon de route délimité localement, sur lequel les limitations générales de vitesse sont inopportunes, compte tenu de la situation locale particulière. Par une expertise, il y a lieu d'apporter la preuve que les conditions requises pour fixer une dérogation à la limitation générale de vitesse sont remplies (art. 3).

En son art. 4 ch. 3, les instructions OFROU prévoient que si un abaissement de la limite de vitesse est envisagé pour réduire de manière importante les atteintes excessives dues au bruit ou aux émissions polluantes que d'autres mesures ne parviennent pas à éviter, il y a lieu d'appliquer, outre les conditions fixées aux chiffres 2 et 3, respectivement l'OPB (en particulier les art. 13 à 19 et 36 à 44) et l'ordonnance sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair - RS 814.318).

142.1) (notamment les art. 31 à 34). Il convient à cet effet d'examiner également les conséquences sur la sécurité routière et la fluidité du trafic (cf. ch. 7.2, let. e) ; une attention toute particulière sera accordée à l'application de cette mesure.

S'agissant du contenu de l'expertise, les instructions OFROU retiennent, en leur art. 7.2, ce qui suit : « Pour prouver que les conditions permettant d'ordonner une limitation de vitesse sont remplies, il convient de procéder comme il suit :

a. Motif

Pour quelles raisons y a-t-il lieu de contrôler la décision de déroger à une limitation générale de vitesse ?

b. Situation initiale

- Description du genre de route, du degré d'aménagement, de la forme d'exploitation ;
- Évaluation de la situation quant aux accidents (fréquence/conséquences) et aux dangers ;
- Détermination du niveau actuel de vitesse (p. ex. valeurs des vitesses- 50% et des vitesses-85%) ;
- Détermination du volume et de la composition du trafic.

c. But

Quel but souhaite-t-on atteindre en dérogeant à la limitation générale de vitesse?

d. Légalité

La dérogation prévue à la limitation générale de vitesse est-elle conforme aux bases légales (ch. 2), aux principes (ch. 3) et aux exigences particulières (ch. 4 à 6) ?

e. Analyses

(...). Si une dérogation à la limitation générale de vitesse est envisagée en raison d'atteintes à l'environnement, on examinera aussi quels sont ses effets sur la sécurité routière et la fluidité du trafic.

Les résultats des enquêtes seront joints à l'expertise comme annexes.

f. Évaluation des conséquences

- Dans quelle mesure le but visé peut-il être atteint en dérogeant à la limitation générale de vitesse?
- Quels sont les autres effets positifs ou négatifs qui peuvent éventuellement intervenir (p. ex. problèmes d'exécution, transferts indésirables du trafic) ?

g. Conclusions

Les conclusions contiennent la proposition à l'autorité, accompagnée d'une brève motivation ».

28. De manière générale, les exigences relatives au contenu et à l'étendue de l'expertise requise avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse dépendent du but de la limitation de vitesse et des circonstances locales. Le point déterminant

est que l'autorité compétente dispose des informations nécessaires pour juger si l'une des conditions de l'art. 108 al. 2 OSR est remplie et si la mesure est nécessaire, adéquate et proportionnée à l'objectif visé (ATF 150 II 444 consid. 6.3 ; 139 II 145 consid. 4.3 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_558/2019 du 8 juillet 2020 consid. 3.1 ; 1C_117/2017 du 20 mars 2018 consid. 5.2). Les restrictions de circulation du type de celles dont il est question ici sont en outre régulièrement liées à une pesée complexe des intérêts. Les autorités compétentes disposent d'une marge de manœuvre considérable (ATF 150 II 444 consid. 3.5 ; 136 II 539 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_513/2022 du 7 juillet 2023 consid. 3.1).

Des études approfondies peuvent par exemple être nécessaires pour les routes nationales ou les routes cantonales à fort trafic (ATF 136 II 539 consid. 3.3). En revanche, pour les routes de quartier peu fréquentées et orientées vers le trafic, une description des lieux peut suffire dans certaines circonstances (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_370/2011 du 9 décembre 2011 consid. 2.5). Ainsi, les exigences posées à l'expertise dépendent toujours du degré d'orientation du trafic d'une route. Les exigences posées à l'expertise sont d'autant plus strictes que les routes à évaluer sont fortement orientées vers le trafic, et d'autant plus faibles que les routes à évaluer sont peu orientées vers le trafic. Il en va de même s'agissant de la marge d'appréciation de l'autorité compétente qui est plus grande si la route concernée est moins axée sur le trafic. L'expertise doit tout de même permettre à une instance de recours d'apprécier globalement la pesée des intérêts en cas de pondération différente des conditions (ATF 150 II 444 consid. 6.5).

La dérogation à la limite ordinaire de 50 km/h selon les art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 1 OSR ne peut pas être ordonnée de manière générale, mais est soumise à une expertise au cas par cas, démontrant que les conditions de l'art. 108 OSR sont réalisées (arrêt du Tribunal fédéral 1C_117/2017 du 20 mars 2018 consid. 4.2 ; l'arrêt précise, sur le fond, qu'il n'est pas nécessaire d'être en présence de conditions locales particulières ou d'une situation exceptionnelle ; il ajoute que le nombre total de zones 30 instaurées dans ces arrondissements ou leur proportion par rapport au réseau routier communal ou cantonal ne jouent aucun rôle).

L'expertise ne doit pas être considérée de manière isolée. Ainsi, pour compléter et concrétiser les informations contenues dans l'expertise, il est possible de recourir à d'autres enquêtes/relevés (ATF 150 II 444 consid. 6.3 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_110/2020 du 26 novembre 2020 consid. 4.2 ; 1C_558/2019 du 8 juillet 2020 consid. 3.1).

Lorsque la réduction de vitesse a pour but, comme en l'espèce, l'assainissement des nuisances sonores, l'expertise doit exposer les conséquences de la réduction de la vitesse du point de vue du bruit (effets acoustiques de la réduction ; atténuation de l'effet perturbateur sur les riverains) et présenter les alternatives à une limitation du bruit (du point de vue de la technique, des coûts et des avantages, avec référence à l'annexe A du document de la commission fédérale pour la lutte contre le bruit « La limitation à 30 km/h comme mesure de protection contre le bruit Document de

base : situation juridique, conséquences acoustiques et effets pour la population » de 2015). Elle doit aussi mettre en évidence les éventuels intérêts opposés en matière de circulation tels que la réduction de la sécurité et de la fluidité du trafic, la création d'un trafic de détournement ou d'évitement et les conséquences sur l'exploitation des transports publics) (arrêt du Tribunal fédéral 1C_117/2017 du 20 mars 2018 consid. 5.2).

29. Selon les art. 16 al. 1 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE - RS 814.01) et 13 al. 2 OPB, les installations existantes qui ne répondent pas aux prescriptions légales doivent être assainies, dans la mesure où cela est possible sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable ; les VLI doivent en principe être respectées.

Les routes sont au nombre des installations concernées (art. 2 al. 1 OPB). Le délai pour la réalisation d'assainissements et de mesures d'isolation acoustique des routes expire fin mars 2018 (art. 17 al. 4 let. b OPB).

Si l'assainissement entraîne des restrictions d'exploitation ou des coûts disproportionnés, ou si des intérêts prépondérants s'y opposent, des allègements peuvent être accordés (art. 17 LPE et art. 14 OPB). Cela présuppose une pesée globale des intérêts. L'octroi d'allègements pour dépasser les VLI dans une situation donnée est une autorisation exceptionnelle dont l'octroi ne peut se faire que dans des cas particuliers et doit être appliqué de manière restrictive (arrêt du Tribunal fédéral 1C_117/2017 du 20 mars 2018 consid. 3.1).

Depuis de nombreuses années, le Tribunal fédéral retient de manière constante que l'abaissement de vitesse constitue en principe une mesure efficace, peu coûteuse et donc proportionnée de limitation des émissions du bruit des routes devant être assainies (arrêts 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.3.4; 1C_11/2017 du 2 mars 2018 consid. 4.3). Il a en outre jugé que la licéité et l'efficacité des réductions de vitesse pour lutter contre le bruit prévalent aussi pour les routes très fréquentées (arrêt 1C_513/2022 du 7 juillet 2023 consid. 3.5.1 et les références citées). Ainsi, la réduction de la vitesse maximale autorisée constitue en principe une mesure appropriée de limitation des émissions dans le cas de routes nécessitant un assainissement, car le volume sonore des véhicules à moteur qui passent dépend essentiellement - entre autres facteurs - de la vitesse à laquelle ils circulent (arrêt du Tribunal fédéral 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.3.4).

Cela étant, afin d'assainir le bruit routier, la pose d'un revêtement peu bruyant fait partie des mesures de limitation à la source qu'il convient de privilégier selon l'art. 13 al. 3 OPB (ATF 138 II 379 consid. 5.6 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_656/2021 du 10 novembre 2022 consid. 3.2).

30. 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). À l'intérieur de ces zones, certains modes de transport font l'objet d'une priorisation (al. 3). La moyenne ceinture routière n'est pas soumise au régime de priorité défini dans ces zones (al. 4). Une priorisation est prévue pour les transports publics sur les principaux axes transfrontaliers par une régulation des feux favorable aux transports publics ainsi que, chaque fois que cela est possible, l'aménagement de voies dédiées (al. 5). L'accessibilité est garantie à l'ensemble des modes de transport, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'art. 3 al. 4 LCR. La réalisation de zones piétonnes ou à priorité piétonne demeure réservée dans chacune des zones (al. 6). En fonction de la demande en déplacements et selon les périodes de la journée, les réseaux de transport sont organisés de façon à s'appuyer sur les modes de transport les plus efficaces pour assurer la fluidité des réseaux. L'offre de stationnement est organisée dans cette perspective (al. 7). L'accessibilité en matière de stationnement, d'infrastructures de mobilité douce et d'équipements des transports publics ainsi que la sécurité sont garanties aux personnes en situation de handicap, aux enfants et aux personnes âgées (al. 8).

L'art. 7 LMCE stipule 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, le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral (al. 3 let. a) ; l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint (al. 3 let. b) ; certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps (al. 3 let. c) ; les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées (al. 3 let. d) ; des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'art. 7B LaLCR tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20% (al. 3 let. e) ; le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant (al. 3 let. f). En zone II, le trafic de transit est fortement restreint (al. 4 let. a) ; des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé (al. 4 let. b) ; des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos (al. 4 let. c) ; la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre du 21 septembre 2007 (LZ30 - L 1 11) (al. 4 let. d) ; des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'art. 7B LaLCR tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10% (al. 4 let. e) ; le stationnement des

voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement » (al. 4 let. f). Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'art. 7B LaLCR tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'art. 7 al. 3 let. e et à l'art. 7 al. 4 let. e de la présente loi (al. 5). 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 : la gestion et l'aménagement des pénétrantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal (al. 6 let. a) ; lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé (al. 6 let. b) ; une limitation à 30 km/h sur les axes primaires et secondaires traversant les localités est favorisée, dans le respect des conditions prescrites par le droit fédéral (al. 6 let. c). L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie dans les zones I et II, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'art. 3 al. 4 LCR (al. 7).

31. Avant de se déterminer sur le grief du recourant, le tribunal tient à relever un certain nombre d'éléments :

Il n'est pas contesté que l'objectif de l'arrêté initial était d'abaisser, sur les tronçons pour lesquels, à teneur du cadastre du bruit routier, les VLI étaient dépassées ou les VA atteintes, la vitesse maximale autorisée et d'obtenir ainsi une réduction du bruit généré par le trafic routier, afin de se conformer aux exigences découlant des art. 16 al. 1 LPE ainsi que 2 al. 1 et 13 al. 2 OPB et protéger la santé des riverains de ces tronçons. L'arrêté reconsidéré poursuit le même but et le fait que plusieurs tronçons ne sont plus concernés, ou seulement dans une moindre mesure par les abaissements de la vitesse envisagés, suite à l'accord intervenu entre le département et diverses associations actives dans les domaines de la circulation routière et de la mobilité le 13 octobre 2023, n'y change rien.

L'arrêté litigieux prévoit l'abaissement de la vitesse générale à 50 km/h voire à 30 km/h sur divers tronçons de circulation. Il ne s'agit à l'évidence pas de la création de zones 30, pour lesquelles des règles particulières s'appliquent (cf. art. 108 al. 4bis OSR ; ATF 150 II 444 consid. 3.3 et 4.1).

L'arrêté ne fournit aucune indication sur la qualification des près de 280 tronçons en cause, en particulier s'il s'agit de routes « non orientées vers le trafic » sises à l'intérieur d'une localité au sens de l'art. 1 al. 9 OSR, pour lesquelles une expertise ne serait pas nécessaire avant de réduire la vitesse autorisée selon la jurisprudence du Tribunal fédéral citée plus haut. Afin de ne pas priver le recourant d'un double

degré de juridiction, ce d'autant plus que le département dispose à cet égard d'un important pouvoir d'appréciation, il n'appartient pas au tribunal de procéder lui-même à la qualification des tronçons en cause comme orientés ou non orientés vers le trafic. Dès lors, à défaut d'indications quant à l'orientation vers le trafic ou non des tronçons en cause, il ne peut être admis qu'aucune expertise préalable ne serait nécessaire pour chacun de ceux-ci afin de pouvoir y diminuer la vitesse autorisée.

32. Il a été rappelé que la législation en vigueur permet de déroger à la vitesse maximale autorisée à certaines conditions, dont en particulier la réalisation d'une expertise préalable. À ce sujet, la jurisprudence susmentionnée retient qu'une expertise au cas par cas, à savoir pour chaque tronçon en cause, est nécessaire et elle détaille les points qu'une telle expertise doit contenir, lesquels résultent aussi des instructions OFROU.

Le département considère qu'un ensemble de données et d'analyses concrètes coordonnées et compilées entre elles peut constituer une expertise conforme aux exigences des art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR, ce qui selon lui serait le cas en l'espèce. Il se réfère à cet égard à un arrêt du Tribunal cantonal vaudois (GE.2020.0017 du 26 mai 2021), dans lequel celui-ci a considéré que la conjonction des résultats d'un projet pilote mené sur deux axes importants de la ville de Lausanne, des comptages menés sur cinq autres axes représentatifs du centre-ville et la fixation de critères d'éligibilité pour les autres rues constituaient une évaluation au cas par cas suffisante pour déployer la mesure d'abaissement de la vitesse, à savoir passer celle-ci de 50 km/h à 30 km/h, la nuit, sur l'ensemble des 122 rues du centre-ville lausannois. Selon le département, la législation exigerait une expertise matérielle et non formelle. Les appelées en cause soutiennent ce point de vue. Le recourant le conteste en revanche, soulignant en particulier qu'une expertise au cas par cas est nécessaire selon la jurisprudence.

Le tribunal ne peut suivre les intimés sur ce point dans la mesure où la jurisprudence du Tribunal fédéral exige clairement qu'une expertise préalable soit réalisée pour chaque tronçon visé par un abaissement de la vitesse, même lorsque de nombreux tronçons sont concernés (cf. arrêt 1C_117/2017 du 20 mars 2018 concernant l'abaissement de la limitation de vitesse à 30 km/h dans plusieurs arrondissements de la ville de Zurich). Le Tribunal cantonal vaudois s'est certes écarté de cette ligne, mais dans un cadre très spécifique puisque l'arrêté qui lui était soumis ne concernait qu'un seul type de réduction de la vitesse, de 50 km/h à 30 km/h, uniquement de nuit, de sorte que cela n'impactait que 10% du trafic total, et cela pour, en substance, toutes les rues du centre de Lausanne. Or, le tribunal de céans ne saurait reprendre cette analyse en l'espèce tant la portée de l'arrêté litigieux est différente du cas vaudois. En effet, d'une part, les tronçons concernés ne sont pas concentrés dans le centre-ville d'une localité genevoise, mais se situent sur pratiquement tout le canton, d'autre part, l'abaissement de la vitesse envisagé n'est pas toujours de 50 km/h à 30 km/h puisque l'arrêté prévoit aussi des abaissements de la vitesse de 60 km/h à 50 km/h et, surtout, ces mesures ne sont pas uniquement prévues de nuit,

mais également de jour pour près de 280 tronçons, de sorte qu'elles ne concernent pas « un faible » pourcentage du trafic total, comme c'était le cas pour Lausanne.

À l'appui de son argumentation, le département expose, à juste titre, que selon la jurisprudence fédérale, des expertises qui se fondent sur les nuisances sonores locales concrètes avec les dépassements des VLI selon le cadastre du bruit, la statistique des accidents, la qualification et le classement de la route concernée dans le plan directeur, le niveau d'aménagement de la route et les évaluations des mesures de vitesse effectuées sur place et la fréquence des véhicules en tenant compte des transports publics répondent aux critères des art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR, étant noté que des mesures de contrôle sont inutiles si les VLI sont massivement dépassées selon le cadastre du bruit (arrêt du Tribunal fédéral 1C_117/2017 du 20 mars 2018 consid. 5.3 et 5.4). Le département en déduit ainsi qu'en présence de données, d'analyses ou autres éléments contenant ces informations, il serait possible à l'autorité d'ordonner en bloc l'abaissement à 30 km/h voire à 50 km/h de la vitesse sur les tronçons, sans examiner la situation concrète de chacun d'entre eux.

Le tribunal n'a pas la même lecture de cet arrêt du Tribunal fédéral, lequel confirme en réalité, dans le cas zurichois qui lui était soumis, que la juridiction cantonale avait considéré à juste titre que les expertises effectuées au cas par cas (« *Diese bedeutet, dass stets eine Einzelfallprüfung erforderlich ist. Diese ist vorliegend erfolgt, wurde doch für jeden Streckenabschnitt ein eigenes Gutachten angefertigt* », consid. 4.2) contenaient toutes les informations nécessaires à la détermination du besoin d'assainissement de chaque tronçon routier concerné et qu'elles permettaient de déduire quelles étaient les affectations dans les zones subissant les émissions sonores et à quels degrés de sensibilité au bruit les bienfonds étaient attribués. Il n'était donc nullement question d'ordonner en bloc l'abaissement de la vitesse à 30 km/h sans examiner la situation concrète des tronçons visés, au contraire. Le Tribunal fédéral a simplement admis que les expertises en cause, qui étaient critiquées par le recourant, répondaient aux exigences des art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR, notant d'ailleurs que les mesures nécessaires des flux de trafic et l'analyse de la situation sonore pour les différentes affectations avaient également à être présentées.

Le département soutient également qu'il y a lieu de tenir compte, dans l'examen des conditions que doit remplir l'expertise préalable et du degré de détail exigé, de l'urgence à préserver la santé de la population contre les nuisances sonores. Les appelées en cause adoptent une position analogue.

Cet argument ne convainc pas le tribunal. Certes, à teneur de l'art. 17 al. 4 let. b OPB, le délai pour réaliser les assainissements et les mesures d'isolation acoustique des routes a expiré à la fin mars 2018, avec pour effet que les exigences légales susmentionnées ne sont pas respectées depuis sept ans. Ce retard ne saurait à l'évidence pas autoriser l'autorité intimée à se dispenser d'une expertise réunissant les caractéristiques nécessaires pour prouver que les conditions requises pour

prescrire une dérogation à la limitation générale de vitesse sont bien réalisées. Il ne peut ainsi pas être admis que le fait de ne pas se conformer en temps utile aux exigences du droit fédéral puisse conduire à un allègement des exigences légales soulignées par la jurisprudence. Il faut à cet égard rappeler que l'art. 17 OPB prévoyait un délai de quinze ans à compter de 1986 pour procéder à l'assainissement des routes, délai qui a été prolongé en octobre 2004 jusqu'à fin mars 2018 (RO 2004 4167) et qu'un tel laps de temps aurait dû permettre au département d'étudier et de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour se conformer au droit fédéral avant de se trouver dans l'urgence. Le fait que le département n'ait pas agi avec la célérité nécessaire ne saurait l'exonérer aujourd'hui du respect des exigences légales et jurisprudentielles relatives au contenu d'une expertise préalable.

33. À ce stade, il convient de déterminer si les données et informations résultant des documents et pièces sur lesquels le département s'est fondé pour adopter l'arrêté litigieux permettent de déterminer, pour chacun des tronçons visés, si l'abaissement de la vitesse maximale autorisée est nécessaire, adéquat et proportionné à l'objectif visé et s'il répond aux exigences des art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR.

Il ressort des écritures du département que pour connaître le statu quo ante, celui-ci s'est référé aux données répertoriées dans le cadastre du bruit, de sorte qu'il avait connaissance des nuisances sonores locales concrètes avec les dépassements des VLI sur chaque tronçon visé par l'arrêté, lesquels ont d'ailleurs été sélectionnés en raison de ces dépassements. Le classement de chaque route était disponible dans le SITG et il avait également connaissance de l'avancement de la pose de revêtements phono-absorbants disponible pour chaque tronçon intégré dans la nouvelle stratégie de modération de la vitesse. Il avait également tenu compte des données du SITG sur la population affectée par des nuisances sonores excessives le long des tronçons intégrés dans la nouvelle stratégie de modération de la vitesse.

Par ailleurs, le département s'est appuyé sur les expertises boulevards et LMCE qui sont complétées par l'expertise TPG, laquelle ne porte que sur cinq lignes (1, 8, 14, 19 et 22) mais retient être représentative en raison du nombre de kilomètres parcourus par an et de leur fréquentation.

L'expertise boulevards concerne le tronçon du boulevard du Pont-d'Arve, situé au centre-ville de Genève, unidirectionnel, majoritairement en pente et avec une chaussée étroite (14 m), bordé d'immeubles relativement élevés (une moyenne de 22,79 m, le plus bas mesurant 12,40 m et le plus haut 30,98 m), avec quatre feux de circulation non coordonnés, ce qui réduit la vitesse moyenne du trafic. Elle vise également le boulevard de la Tour, qui se trouve dans le prolongement du boulevard du Pont-d'Arve, lequel est également unidirectionnel mais plat, avec une chaussée légèrement plus large (environ 17 m), bordé d'immeubles élevés (une moyenne de 24,28 m, le plus bas mesurant 18,13 m et le plus haut 36,62 m) mais qui ne sont pas tous directement accolés à la chaussée, avec deux feux de circulation. Composée de neuf chapitres, cette expertise détaille notamment les périodes (deux campagnes de

mesures ont été menées) et les conditions des mesures, les résultats des comptages de trafic, les charges et composition du trafic (cette dernière affinée selon qu'il s'agissait du jour ou de la nuit), une comparaison des vitesses (V_{moy} et V_{85}) et des campagnes de mesures, les impacts multimodaux de la mesure, dont les impacts sur l'écoulement du trafic et les temps de parcours, et une conclusion.

Il est cependant patent que de nombreux tronçons concernés par l'arrêté querellé, tels par exemple la rue de Carouge, évoquée par le recourant, la route d'Hermance, la rue de Bernex, le chemin des Vieux-Chênes ou encore le pont de Carouge, ne présentent assurément pas les mêmes caractéristiques que les deux tronçons objets de l'expertise précitée, qu'il s'agisse de leur qualification, de leur degré d'aménagement, de la détermination du volume et de la composition du trafic notamment. Il en est de même du quai de Cologny, de la route de Sous-Moulin ou encore de la route de Jussy (cette énumération n'est pas exhaustive), où la vitesse n'est pas réduite à 30 km/h, mais à 50 km/h.

Quant à l'expertise LMCE, ayant pour objet d'évaluer les effets de la mise en œuvre de la LMCE, nettement moins détaillée que l'expertise boulevards, elle concerne une multitude d'axes de circulation, qui se situent exclusivement sur la rive droite, hormis les ponts traversant le Rhône, et qui sont pour l'essentiel des axes primaires (par exemple le quai Wilson, la rue de Lausanne, le Pont Butin, les avenues de l'Ain, du Pailly et de Châtelaine, la route de Meyrin). Ce document se compose de sept chapitres, dont notamment un intitulé « le contexte/les objectifs de l'étude » qui propose trois scénarios, un intitulé « évolution des émissions (calcul relatif) » qui expose les effets de la LMCE sur des tronçons selon les trois scénarios, et un intitulé « niveaux sonores des 21 tronçons "critiques" » qui indique les immissions sonores calculées avec un logiciel de modélisation du bruit routier selon les trois scénarios. Il ne contient ainsi pas les éléments détaillés dans l'expertise boulevards, en particulier les charges et composition du trafic, une comparaison des vitesses ou encore les impacts multimodaux des mesures.

À nouveau, il est manifeste que de nombreux tronçons concernés par l'arrêté, tels par exemple le chemin de la Gradelle, la route de Veyrier, la route de Soral, la route des Ravières ou encore le tunnel des Communes-Réunies, ne sont en rien semblables aux tronçons pris en compte dans l'expertise LMCE, si tant est que l'on puisse qualifier cette étude d'expertise.

Dans ces circonstances, et étant rappelé que l'expertise prévue par la loi doit notamment permettre à l'instance de recours d'apprécier la pesée des intérêts opérée, force est de constater que le tribunal n'est pas en mesure de déterminer si les abaissements de la vitesse sur les près de 280 tronçons visés par l'arrêté sont proportionnés. En particulier, sans expertise suffisamment explicite répondant aux critères définis par la jurisprudence fédérale pour les tronçons concernés, il ne lui est pas possible de déterminer si c'est à juste titre que l'autorité intimée a retenu qu'aucune mesure alternative ne serait à même d'atteindre le but fixé dans le respect du principe de proportionnalité, étant au demeurant relevé que des alternatives ne

sont ni présentées ni analysées. Il n'est notamment pas possible de déterminer si la pose de revêtements phono-absorbant - effectuée, selon les explications du département, sur 92% du réseau des routes cantonales - ne suffirait pas pour respecter les VLI sur les tronçons qui n'en sont pas équipés à ce jour ; sauf à exécuter le travail du département, le tribunal ignore à ce sujet si la pose de revêtements phono-absorbant a été réalisée sur les routes communales dont un très grand nombre sont également concernées par l'arrêté litigieux. L'impact des mesures retenues sur la fluidité du trafic et sur les risques de trafic d'évitement pour les tronçons concernés ne résulte pas davantage des pièces à disposition du tribunal, de sorte qu'il ne lui est pas possible de se positionner à cet égard. Au surplus, il doit être relevé que le département a eu l'occasion d'admettre que la réduction des vitesses autorisées n'est pas fondée, pour tous les tronçons concernés par l'arrêté litigieux, sur la lutte contre le bruit, ayant mentionné à ce sujet trois tronçons devant la commission des transports du Grand Conseil. Le tribunal ignore donc si d'autres tronçons ont été sélectionnés pour ce même motif (« demande des riverains en raison de l'état de la route »), voire pour d'autres motifs encore. Dans ces circonstances, on peut d'ailleurs se demander sur quels éléments le département s'est fondé pour décider de réduire la vitesse maximale autorisée dans un tunnel, tel que celui des Communes-Réunies, en lien avec l'objectif poursuivi qui est de lutter contre les nuisances sonores du trafic routier.

Il ne saurait dès lors pas être admis que les expertises boulevards et LMCE, si tant est qu'il puisse être considéré que l'étude LMCE réunisse les caractéristiques d'une expertise au sens défini par la jurisprudence, traitent de tronçons suffisamment représentatifs de l'ensemble des près de 280 axes visés par l'arrêté. Partant, elles ne sauraient être « généralisées » à tous ces axes, de sorte que faute d'expertise au cas par cas conforme au droit fédéral, soit répondant aux critères requis par les art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR, le tribunal de céans ne dispose pas des informations nécessaires pour juger si les mesures retenues par l'autorité intimée sont toutes proportionnées à l'objectif visé.

En tout état, quand bien même le but poursuivi, à savoir la diminution des nuisances sonores générées par le trafic routier, qui relève à l'évidence d'un intérêt public important, est vraisemblablement atteint par une réduction de la vitesse maximale autorisée, cela ne suffit pas pour admettre que le département serait dispensé de procéder aux expertises préalables. Il en va de même du risque financier considérable résultant du non-respect de l'OPB, que fait valoir le département, lequel reste d'ailleurs à l'heure actuelle hypothétique.

Il y a par conséquent lieu de conclure que le département, en ne procédant pas à l'appréciation exhaustive des circonstances concrètes afin d'évaluer la proportionnalité des mesures prévues, a contrevenu aux art. 32 al. 3 LCR et 108 al. 4 OSR, de sorte que l'arrêté querellé doit être annulé pour cette raison.

34. Nonobstant ce qui précède, le tribunal examinera le dernier grief du recourant qui prétend, en invoquant les art. 5 Cst. et 7 CEDH, que l'arrêté contreviendrait au

principe de prévisibilité des dispositions pénales de la LCR dans la mesure où il serait impossible de déterminer concrètement, notamment dans le cadre d'une course officielle urgente, pour quel motif la vitesse autorisée est réduite, sachant que la sanction pénale en cas de violation d'une limitation de vitesse est plus ou moins sévère selon le motif fondant cette limitation (sécurité versus modération du bruit).

35. Aux termes de l'art. 7 CEDH, qui a pour objet les accusations en matière pénale (ATF 138 I 367 consid. 5.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_94/2020 du 10 décembre 2020 consid. 2.1), nul ne peut être condamné pour une action ou une omission qui, au moment où elle a été commise, ne constituait pas une infraction d'après le droit national ou international.

Les exigences du principe de la légalité (*nulla poena sine lege*) de cette disposition résultent aussi des art. 5, 9 et 164 al. 1 let. c Cst.

36. Selon la jurisprudence, pour pouvoir être qualifiée de « prévisible », une loi doit être énoncée avec assez de précision pour permettre au justiciable, en s'entourant au besoin de conseils éclairés, de prévoir, à un degré raisonnable dans les circonstances de la cause, les conséquences qui peuvent découler d'un acte déterminé. Ces conséquences n'ont pas à être prévisibles avec une certitude absolue. Ainsi, ne méconnaît pas l'exigence de prévisibilité une loi qui, tout en conférant un pouvoir d'appréciation, en précise l'étendue et les modalités d'exercice avec assez de netteté, compte tenu du but légitime poursuivi, pour fournir à l'individu une protection adéquate contre l'arbitraire. Il en va de même de la loi qui peut se prêter à plus d'une interprétation (arrêts du Tribunal fédéral 7B_72/2023 du 29 avril 2024 consid. 3.1 ; 6B_477/2023 du 17 avril 2024 consid. 7.3.1).

37. En vertu de l'art. 90 LCR, certains comportements en matière de circulation routière sont punissables d'une amende, d'une peine privative de liberté de trois ans au plus, d'une peine pécuniaire ou d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans.

Est notamment sanctionné le fait de dépasser la vitesse maximale autorisée (cf. arrêt du Tribunal fédéral 7B_545/2023 du 16 décembre 2024, destiné à publication).

38. À teneur des art. 2 et 12 à 21 du code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 (CPP - RS 312.0) en lien avec les art. 77, 94, 96, 98, 100, 101, 113, 128 et 130 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 (LOJ - E 2 05), la justice pénale est administrée uniquement par les autorités désignées par la loi, à savoir, à Genève, le Ministère public, le Tribunal des mesures de contrainte, le Tribunal de police, le Tribunal correctionnel, le Tribunal criminel, le Tribunal d'application des peines et des mesures, le Tribunal des mineurs ainsi que la chambre pénale de recours et la chambre pénale d'appel et de révision de la Cour de justice.

39. En l'occurrence, le tribunal n'est pas une autorité pénale, mais une juridiction administrative (cf. art. 116 LOJ et 6 al. 1 let. a LPA). Partant, il n'est pas compétent pour connaître du grief de la prévisibilité des sanctions, problématique relevant du droit pénal - à savoir à une sanction pénale - et non de celui administratif. Au

surplus, il convient de noter que la situation qu'expose le recourant apparaît à ce stade purement hypothétique puisque rien ne permet de retenir qu'il ne respectera pas les limites de vitesse qui seraient mises en place. Il lui incombera, s'il devait être effectivement sanctionné dans le cas de figure qu'il invoque, de faire valoir ce grief par devant l'autorité pénale compétente.

À titre superfétatoire, il semble au tribunal que la sanction en cas d'un dépassement de la vitesse autorisée est prévisible dans la mesure où la fourchette de la sanction pénale est déterminée.

Ce grief sera dès lors écarté.

40. Au vu de ce qui précède, le recours sera admis et l'arrêté GW/2022-00278 du 10 octobre 2022 tel que reconsidéré le 8 décembre 2023 annulé.
41. En application des art. 87 al. 1 LPA et 1 et 2 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 (RFPA - E 5 10.03), le recourant, qui obtient gain de cause, est exonéré de tout émoluments. Son avance de frais de CHF 900.- lui sera restituée.

Vu l'issue du litige, un émoluments de CHF 2'400.- sera mis à la charge conjointe et solidaire des intimés, à savoir le département et les appelées en cause, à hauteur d'un quart chacun, qui succombent (art. 87 al. 1 LPA).

Le recourant se verra enfin allouer une indemnité de procédure de CHF 2'800.-, à la charge conjointe et solidaire du département et des appelées en cause, à hauteur d'un quart chacun (art. 87 al. 2 LPA).

PAR CES MOTIFS
LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE PREMIÈRE INSTANCE

1. admet le recours interjeté le 9 novembre 2022 par Monsieur A _____ contre l'arrêté GW/2022-00278 du 10 octobre 2022, tel que reconsidéré le 8 décembre 2023, du département de la santé et des mobilités ;
2. annule ledit arrêté ;
3. ordonne la restitution au recourant de l'avance de frais de CHF 900.- ;
4. met à la charge du département de la santé et des mobilités, de l'B _____, de l'C _____ et de D _____, pris conjointement et solidairement, un émolument de CHF 2'400.-, à hauteur d'un quart chacun ;
5. condamne le département de la santé et des mobilités, l'B _____, l'C _____ et D _____, à verser au recourant une indemnité de procédure de CHF 2'800.-, à hauteur d'un quart chacun ;
6. dit que, conformément aux art. 132 LOJ, 62 al. 1 let. a et 65 LPA, le présent jugement est susceptible de faire l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (10 rue de Saint-Léger, case postale 1956, 1211 Genève 1) dans les 30 jours à compter de sa notification. L'acte de recours doit être dûment motivé et contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation du jugement attaqué et les conclusions du recourant. Il doit être accompagné du présent jugement et des autres pièces dont dispose le recourant.

Au nom du Tribunal :

La présidente

Caroline DEL GAUDIO-SIEGRIST

Copie conforme de ce jugement est communiquée aux parties.

Genève, le

La greffière