

BGer 1C_544/2023 vom 11. Februar 2025

Bundesgericht, 2025-02-11, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_544_2023

FR: TF 1C_544/2023 du 11 février 2025

IT: TF 1C_544/2023 del 11 febbraio 2025

Erwägungen

E. 1

Dirigé contre une décision finale (art. 90 LTF) prise en dernière instance cantonale (art. 86 al. 1 let . d LTF) et portant sur des mesures de réglementation de la circulation routière (art. 82 let. a LTF), le recours est en principe recevable comme recours en matière de droit public selon les art. 82 ss LTF , aucune des exceptions prévues à l' art. 83 LTF n'étant réalisée.

La qualité pour recourir de A. _____ et du TCS - contestée par le département et la Ville de Genève - peut rester indécise, puisque le recours est de toute façon mal fondé et doit donc être rejeté. Le TAPI avait en l'espèce admis la qualité pour recourir du TCS et laissé indécise celle de l'avocat recourant, tandis que la cour cantonale avait laissé indécise la question de leur légitimation.

E. 2

Le Tribunal fédéral statue en principe sur la base des faits établis par l'autorité précédente (art. 105 al. 1 LTF), sous réserve des cas prévus à l' art. 105 al. 2 LTF . Selon l' art. 97 al. 1 LTF , la partie recourante ne peut critiquer la constatation de faits que si ceux-ci ont été établis en violation du droit au sens de l' art. 95 LTF ou de manière manifestement inexacte, c'est-à-dire arbitraire, et pour autant que la correction du vice soit susceptible d'influer sur le sort de la cause. Conformément à l' art. 106 al. 2 LTF , la partie recourante doit expliquer de manière circonstanciée en quoi ces conditions seraient réalisées. À défaut, il n'est pas possible de tenir compte d'un état de fait divergent de celui qui est contenu dans l'acte attaqué (ATF 145 I 26 consid. 1.3; 142 III 364 consid. 2.4; 139 II 404 consid. 10.1).

Les recourants présentent, dans la partie "en fait" de leur écriture, ainsi que dans leurs critiques relevant de l'application du droit, de nombreux faits qui ne ressortent pas de l'arrêt attaqué. Une telle argumentation, dans la mesure où elle s'écarte des faits établis dans l'arrêt attaqué ou les complète, sans qu'il soit indiqué, respectivement démontré que ceux-ci seraient manifestement inexacts ou arbitraires, est irrecevable. Il n'y a pas lieu de s'écarter des faits retenus dans l'arrêt attaqué et il ne sera pas tenu compte des faits présentés par les recourants.

E. 3

Les recourants invoquent tout d'abord une application arbitraire du droit cantonal. Ils critiquent la suppression d'une des deux voies dédiées au transport individuel motorisé au profit d'une piste cyclable sur cet axe routier structurant, ce qui aurait pour effet de ne plus garantir la fluidité du transport individuel motorisé (cf. art. 7 al. 4 let. b de la loi cantonale du 5 juin 2016 pour une mobilité cohérente et équilibrée [LMCE, RS/GE H 1 21]).

3.1.1. Lorsqu'il est appelé à revoir l'interprétation d'une norme cantonale sous l'angle restreint de l'arbitraire, le Tribunal fédéral ne s'écarte de la solution retenue par l'autorité cantonale de dernière instance que si celle-ci apparaît insoutenable, en contradiction manifeste avec la situation effective, adoptée sans motifs objectifs et en violation d'un droit certain. En revanche, si l'application de la loi défendue par l'autorité cantonale ne s'avère pas déraisonnable ou manifestement contraire au sens et au but de la disposition ou de la législation en cause, cette interprétation sera confirmée, même si une autre solution - éventuellement plus judicieuse - paraît possible (ATF 145 I 108 consid. 4.4.1). En outre, pour qu'une décision soit annulée au titre de l'arbitraire, il ne suffit pas qu'elle se fonde sur une motivation insoutenable; encore faut-il qu'elle apparaisse arbitraire dans son résultat (ATF 144 I 113 consid. 7.1). Dans ce contexte, le recours est soumis aux exigences accrues de motivation de l' art. 106 al. 2 LTF (ATF 149 III 81 consid. 1.3; 146 I 62 consid. 3).

3.1.2. 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). À l'intérieur de ces zones, certains modes de transport font l'objet d'une priorisation (al. 3).

Selon l'art. 7 al. 2 LMCE, en zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. En zone I, l'accès à cette zone par les autres modes de transport (hors mobilité douce et transports publics) est restreint (art. 7 al. 3 let. b LMCE). En zone II, le trafic de transit est fortement restreint (art. 7 al. 4 let. a LMCE). Des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé (art. 7 al. 4 let. b LMCE) et des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos (art. 7 al. 4 let . c LMCE).

E. 3.2

Les arrêtés litigieux des 17 août et 4 septembre 2020 ont pour effet d'affecter le trottoir du pont de la Coulouvrenière aux piétons uniquement, respectivement d'affecter aux cycles l'une des deux voies de circulation qui était dédiée au trafic motorisé sur l'axe de la Coulouvrenière, sur le Boulevard Georges-Favon depuis la rue Hornung en direction de la gare, puis du pont de la Coulouvrenière jusqu'au 18 de la rue des Terreaux-du-Temple. Selon les constatations non contestées de l'arrêt cantonal, les voies concernées font partie du réseau routier primaire s'agissant du boulevard Georges-Favon et du pont, mais du réseau secondaire pour la rue des Terreaux-du-Temple, selon la hiérarchie établie par la loi cantonale du 28 avril 1967 sur les routes (LRoutes, RS/GE L 1 10). Le boulevard et le pont concernés sont sis à la limite de la zone I avec la zone II, soit le centre-ville, la rue des Terreaux-du-Temple étant sise en zone I, soit l'hyper-centre.

Pour la Cour de justice, la législation applicable ne permet pas d'établir un lien entre le statut de la voie dans la hiérarchie du réseau (réseau primaire ou secondaire) et le nombre de voies de circulation dédiées au transport individuel motorisé (ci-après: TIM) que les axes structurants devraient contenir, ni de créer une exclusivité pour ce mode de transport. La Cour de justice a relevé que, sous l'angle de la LCME - à laquelle la LRoutes renvoie expressément pour l'organisation de l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transports que le TIM (art. 3B al. 2 LRoutes) -, le principe d'une priorisation de la mobilité douce et des transports publics est expressément prévue dans les zones I (hyper-centre) et II (centre) (art. 7 al. 2 LMCE). Ainsi, compte tenu des circonstances spécifiques liées à la

situation de l'artère concernée qui fait frontière avec l'hyper-centre et qui était pourvue de deux voies attribuées au TIM en direction de la rive droite, les mesures prises devaient être considérées comme conformes à la volonté du législateur. De l'avis de l'instance précédente, la priorité donnée au TIM par la LRoutes aux axes du réseau primaire et secondaire cédait le pas, dans une certaine mesure, à celle prévue dans les zones I et II à la mobilité douce et aux transports publics en vertu de la LMCE, conformément au renvoi à cette loi prévu par la LRoutes depuis l'adoption de loi cantonale sur la mobilité du 23 septembre 2016 (cf. art. 3B al. 2 seconde phrase LRoutes).

E. 3.3

À l'appui de leur grief tiré de l'application arbitraire de la législation cantonale, les recourants commencent par exposer le contenu de plusieurs dispositions de droit cantonal (art. 190 Cst./GE , art. 3, 5 et 7 LMCE). L'argumentation qu'ils développent ensuite n'est pas claire et on peine à première vue à distinguer quelle disposition aurait, selon eux, été appliquée de manière arbitraire. On comprend néanmoins qu'ils se plaignent concrètement d'une application arbitraire de l'art. 7 al. 4 let. b LMCE en tant que la suppression d'une voie pour le transport individuel motorisé sur cet axe routier structurant aurait pour effet de ne plus en garantir la fluidité. Pour le reste, les recourants n'invoquent pas une application arbitraire des autres dispositions de droit cantonal évoquées, respectivement ne proposent aucune critique satisfaisant aux exigences de motivation de l' art. 106 al. 2 LTF en lien avec lesdites dispositions. Cela étant, les recourants ne parviennent pas à démontrer le caractère arbitraire de l'appréciation développée par la Cour de justice. Quoi qu'en pensent les recourants, il n'apparaît pas insoutenable en l'espèce d'affecter l'une des deux voies de circulation dédiées au TIM à une piste cyclable. L'art. 7 LMCE consacre en effet expressément le principe d'une priorisation de la mobilité douce et des transports publics dans le centre-ville, plus particulièrement comme en l'espèce à la frontière avec l'hyper-centre. La cour cantonale a dans ce contexte souligné que le réseau structurant avait vocation dans les zones I et II à assurer l'accessibilité des quartiers et n'avait pas vocation à accueillir le trafic de transit. De plus, la cour cantonale a en substance retenu que s'il y avait certes une péjoration du temps de parcours pour le TIM sur cet axe routier, celui-ci n'était pas excessif (cf. consid. 4.2 ci-dessous). Il n'est par ailleurs pas choquant de considérer que l'art. 3B LRoutes - qui prévoit d'affecter les axes primaires et secondaires en priorité au trafic motorisé individuel et collectif - n'impose pas de réserver trois voies de circulation au trafic motorisé, dont deux au trafic individuel motorisé (la dernière étant réservée aux transports publics), et d'obliger les piétons à partager le trottoir avec les cyclistes. L' art. 43 al. 2 LCR (RS 741.01) commande d'ailleurs de réserver le trottoir aux piétons.

Cette appréciation est en outre cohérente avec la volonté exprimée par le Conseil d'État genevois dans le plan d'actions de la mobilité douce (PAMD) 2015-2018 adopté le 20 mars 2017 et le PAMD 2019-2023 le 3 novembre 2021.

E. 3.4

Au vu de ce qui précède, le grief tiré d'une application arbitraire du droit cantonal doit être rejeté dans la mesure où il est recevable.

E. 4

Invoquant l'art. 107 al. 5 de l'ordonnance fédérale du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR, 741.21), les recourants se plaignent ensuite d'une violation du principe de la proportionnalité. Ils reprochent également à la cour cantonale d'avoir abusé de son pouvoir

d'appréciation en tant qu'elle s'était écartée de l'appréciation du TAPI, qui avait effectué une inspection locale.

E. 4.1

En matière de signalisation routière, le principe de la proportionnalité est exprimé à l' art. 107 al. 5 OSR qui dispose que s'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on opéra pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation.

Le Tribunal fédéral examine librement si une mesure ordonnée sur la base de l' art. 3 al. 4 LCR correspond à l'intérêt public et au principe de la proportionnalité. Il fait toutefois preuve de retenue dans la mesure où cette appréciation dépend des circonstances locales, dont les autorités cantonales ont une meilleure connaissance que lui (ATF 150 II 444 consid. 3.5; arrêts 1C_150/2019 du 24 février 2020 consid. 3.1; 1C_540/2016 du 25 août 2017 consid. 2.2; 1C_90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.1 publié in JdT 2011 I 297).

E. 4.2

Les recourants affirment que l'intérêt public poursuivi par les mesures litigieuses était d'offrir plus d'alternative à l'usage des transports publics afin d'éviter l'engorgement de ceux-ci et de limiter la propagation du Covid-19. Ils se prévalent du fait que le but des arrêtés tel qu'énoncé lors de leur adoption ne serait plus d'actualité. Les recourants méconnaissent cependant que les mesures contestées ont été pérennisées après la pandémie de Covid-19 et qu'elles reposent notamment, comme constaté par la cour cantonale, sur l'intérêt public à l'amélioration de la sécurité non seulement des cyclistes, mais également des piétons qui n'ont plus à partager le trottoir avec ceux-ci.

Par ailleurs, la cour cantonale a constaté que, selon les mesures faites entre les rues Bartholoni et Terreaux-du-Temple (les 1er février, 3 avril et 5 juin 2020 ainsi que le 4 mai 2022 entre 7h et 9h en direction rive droite), le temps de parcours moyen pour le TIM sur l'axe litigieux, qui était de 2 min. 31 sec., est passé à 3 min. 20 sec. après la mise en place des aménagements cyclables. Elle a noté une détérioration pour le TIM de 50 sec. environ sur le tronçon entre la place du Cirque et la rue de Hesse (cf. arrêt attaqué consid. 6.2). La Cour de justice a également retenu, sur la base des comptages effectués sur le pont entre 2010 et 2021, une diminution constante et significative des véhicules motorisés empruntant le pont en direction de la rive droite en onze ans. Elle a encore relevé que des comptages réalisés entre mai 2020 et fin septembre 2021 indiquaient une augmentation de la fréquentation du boulevard par les cycles de 34 % et de celle du pont de 41 %.

Les recourants critiquent les chiffres retenus par la cour cantonale et estiment que les arrêtés impacteraient trop fortement le transport individualisé motorisé sur cet axe structurant. Ils se prévalent notamment du fait qu'il y aurait proportionnellement bien plus de transport individuel motorisé que de cyclistes et que ces derniers auraient de multiples alternatives pour traverser le Rhône. Les recourants ne soulèvent toutefois pas le grief d'arbitraire en lien avec les faits constatés par la cour cantonale. Il n'y a dès lors pas lieu de s'en écarter (cf. ci-dessus consid. 2). Ainsi, les recourants se réfèrent en vain aux constats posés dans le rapport d'étude du 13 novembre 2020 de M. _____, bureau d'études regroupant des urbanistes et des ingénieurs en mobilité de Fribourg (ci-après: rapport M. _____). Les recourants méconnaissent d'ailleurs que la cour cantonale a expressément souligné que les autorités avaient depuis lors procédé à des ajustements visant précisément à réduire les effets négatifs des mesures litigieuses sur le trafic motorisé (cf. arrêt attaqué consid. 6.2).

En définitive, force est de constater que l'argumentation des recourants repose essentiellement sur des faits ne ressortant pas de l'arrêt attaqué et est à ce titre irrecevable.

Par ailleurs, la cour cantonale a constaté, à l'instar dudit rapport M. _____, que les aménagements litigieux offrent pour les cycles une bien meilleure attractivité qu'initialement par le confort et la continuité sur l'ensemble du tracé. En effet, le trajet reliant Plainpalais à la gare Cornavin est constitué par une voie droite, obliquant une seule fois après le pont sur la rue des Terreaux-du-Temple, alors que la cour cantonale a relevé que l'alternative proposée par les recourants prévoyait onze changements de direction et autant de croisements de rues pour le trajet place du Cirque - gare Cornavin.

L'argumentation des recourants, essentiellement appellatoire, n'est pas de nature à tenir l'arrêt attaqué pour non conforme au principe de la proportionnalité. Avec la cour cantonale, il y a lieu d'admettre que le tracé en cause constitue une amélioration objective pour les cyclistes. Les recourants ne proposent en l'occurrence pas d'autres mesures, moins incisives, qui permettraient d'atteindre les buts visés par les aménagements litigieux. Contrairement à ce que pensent les recourants, le fait que le nombre de cycles soit inférieur à celui des véhicules individuels motorisés ne rend pas pour autant disproportionnées les mesures litigieuses. Au vu des constatations faites par l'instance précédente, et compte tenu de la retenue dont doit faire preuve le Tribunal fédéral (cf. consid. 4.1), celle-ci peut être suivie lorsqu'elle considère que la péjoration du temps de parcours pour le TIM sur cet axe n'est pas d'une ampleur telle qu'il condamne cet axe. Il sied au demeurant de relever que, lors de la vision locale effectué par le TAPI, celui-ci n'a pas constaté d'engorgement du trafic routier.

Par conséquent, la cour cantonale pouvait faire prévaloir les intérêts publics poursuivis par les mesures litigieuses sur les intérêts des automobilistes défendus par les recourants.

E. 4.3

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'instance précédente n'a pas violé le principe de la proportionnalité, ni abusé de son pouvoir d'appréciation en confirmant les mesures litigieuses.

E. 5

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours, dans la mesure où il est recevable. Les recourants, qui succombent, doivent supporter les frais judiciaires (art. 66 al. 1 LTF). Les intimés, qui obtiennent gain de cause avec l'assistance d'un avocat, ont droit à des dépens (art. 68 al. 3 et 5 LTF). Le département et la Ville de Genève n'y ont en revanche pas droit (art. 68 al. 3 LTF).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.