

GE_GERICHTE ATA/937/2021 vom 14. September 2021

GE Cour de justice, 2021-09-14, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_937_2021

FR: GE_GERICHTE ATA/937/2021 du 14 septembre 2021

IT: GE_GERICHTE ATA/937/2021 del 14 settembre 2021

Erwägungen

E. 12

septembre 1985 - LPA - E 5 10). 2)

L'argumentation du TAPI sur la qualité pour recourir des personnes physiques recourantes n'est contestée par aucune des parties et ne prête pas le flanc à la critique, de sorte qu'il y sera intégralement renvoyé. 3)

Le litige concerne l'arrêté du département du 31 octobre 2019 réglant temporairement, à titre de mesure à l'essai pour une durée de douze mois, la circulation sur la rue de la Croix-Rouge, en supprimant le TIM en direction de la place de Neuve et reportant ce dernier sur la rue De-Candolle. Bien qu'ayant un contenu similaire, les décisions adoptées postérieurement, pour une durée limitée à compter du 12 mai 2020, par arrêtés GW/2020-00204, ne font pas l'objet du présent recours et dépassent par conséquent le cadre du présent litige. Les griefs s'y rapportant ne seront donc pas examinés.

- 14/24 - A/4484/2019 4) a. Selon le département, l'arrêté litigieux serait une décision finale et non une décision incidente, comme l'aurait à tort retenu le TAPI, lequel n'aurait tiré aucune conséquence de cette qualification s'agissant du respect du délai de recours.

b. Alors qu'une décision finale met fin à la procédure – que ce soit pour un motif déduit de la procédure ou du droit matériel –, une décision préjudicielle ou incidente est rendue en cours de procès et ne constitue qu'une étape vers la décision finale ; elle peut avoir pour objet une question formelle ou matérielle, tranchée préalablement à la décision finale (ATF 139 V 42 consid. 2.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_76/2016 du 25 février 2016 consid. 2.2).

Selon l'art. 57 let. c LPA, sont seules susceptibles de recours les décisions incidentes qui peuvent causer un préjudice irréparable ou si l'admission du recours peut conduire immédiatement à une décision finale qui permet d'éviter une procédure probatoire longue et coûteuse. 5) a. Aux termes de l'art. 3 al. 2 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale. Sur le plan cantonal, l'art. 2 al. 1 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR - H 1 05) prévoit que le département est compétent en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes, sous réserve de l'art. 2A LaLCR ; selon l'al 1 de cette disposition, 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.

Selon l'art. 3 LCR, la circulation des véhicules automobiles et des cycles peut être interdite complètement ou restreinte temporairement sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand

transit, les courses effectuées pour le service de la Confédération étant toutefois autorisées (al. 3) ; d'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales ; pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation (al. 4).

L'art. 107 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21) prévoit qu'il incombe à l'autorité ou à l'office fédéral des routes (ci-après : OFROU) d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit,

- 15/24 - A/4484/2019 les réglementations locales du trafic au sens de l'art. 3 al. 3 et 4 LCR, notamment les réglementations indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayant un caractère de prescription (al. 1 let. a) ; les signaux et les marques visés à l'al. 1 ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire (al. 1bis) ; lorsque la sécurité routière l'exige, l'autorité ou l'OFROU peuvent mettre en place des signaux indiquant des réglementations locales du trafic au sens de l'al. 1 avant que la décision n'ait été publiée ; ils ne peuvent toutefois le faire que pour soixante jours (al. 2) ; les réglementations locales du trafic introduites à titre expérimental ne seront pas ordonnées pour une durée supérieure à une année (al. 2bis).

b. Selon l'art. 3 al. 1 LaLCR, le placement de signaux de prescription ou de priorité ou d'autres signaux ayant un caractère de prescription pour une durée supérieure à huit jours fait l'objet d'une réglementation locale du trafic dans les cas prévus par le droit fédéral.

L'art. 6A LaLCR prévoit que les réglementations locales du trafic édictées pour une durée supérieure à soixante jours ou se répétant régulièrement peuvent faire l'objet d'un recours au TAPI (al. 1) ; les autres réglementations locales du trafic ne sont pas sujettes à recours (al. 2).

Toute réglementation locale du trafic non limitée dans le temps est précédée d'une enquête publique, publiée dans la FAO (art. 4 al. 1 LaLCR). Les projets de réglementation locale du trafic sont soumis, à titre consultatif, au préavis des communes, des divers départements cantonaux et des organismes intéressés (art. 5 al. 1 LaLCR). 6)

En l'espèce, en se fondant sur un arrêt du Tribunal administratif fédéral, le TAPI a considéré que l'arrêté litigieux, du fait de sa durée de validité limitée à une année et de sa reconduite conditionnée à l'adoption d'une nouvelle décision pérennisant les modifications de la circulation à long terme, ne constituait qu'une étape préalable en vue d'une éventuelle décision ultérieure, si bien qu'il devait être assimilé à une décision incidente, néanmoins susceptible d'entraîner un préjudice irréparable, ce que le département et la ville contestent à juste titre.

En effet, le raisonnement du TAPI ne saurait être suivi. Outre le fait que l'arrêt auquel il se réfère a trait à une décision fixant les limites du trafic aérien en fonction de certaines heures de la nuit et n'a pas été pris en application de la LCR, contrairement à la décision faisant l'objet de la présente procédure, cette dernière, en tant qu'elle introduit une réglementation locale du trafic à titre expérimental, fait l'objet d'une procédure indépendante de celle qui viserait à pérenniser la mesure qu'elle met en œuvre. Ainsi, à son échéance, elle ne peut être

reconduite, puisque sa durée de validité est limitée à douze mois, mais peut soit faire l'objet d'une nouvelle décision de réglementation locale du trafic non limitée dans le temps et sujette à recours, le cas échéant en prévoyant des adaptations ou des

- 16/24 - A/4484/2019 modifications par rapport à l'essai effectué, soit être abandonnée si ledit essai ne devait pas s'avérer concluant. La réglementation locale du trafic introduite à titre expérimental ne s'apparente par conséquent pas à une étape vers l'adoption d'une réglementation pérenne, dont elle n'est du reste pas un préalable nécessaire, mais constitue une décision indépendante de la procédure pouvant éventuellement être suivie par la suite. Il s'agit en particulier d'un processus expérimental ordonné en vue d'éprouver les effets d'une mesure de circulation, dont la portée sur le trafic environnant, spécialement en matière de densité ou de pollution sonore ou atmosphérique, serait incertaine (arrêt du Tribunal fédéral 1C_442/2020 du 4 mars 2021 consid. 4.4), sans préjudice de l'adoption définitive de la mesure envisagée.

S'agissant d'une décision finale, sujette à recours dans un délai de trente jours (art. 62 al. 1 let. a LPA), le TAPI ne pouvait la qualifier de décision incidente, ce qui n'a du reste aucune conséquence sur l'issue du litige. Il n'en demeure pas moins qu'en toute hypothèse l'autorité judiciaire doit faire preuve d'une certaine retenue dans l'examen d'une telle mesure. Outre le fait que cette dernière est limitée dans le temps et peut faire l'objet d'une nouvelle contestation judiciaire en cas d'adoption durable, une fois ses effets connus, ses conséquences, au moment de son adoption, ne sont pas certaines, en particulier lorsque des contournements importants sont à prévoir, dont les inconvénients ne peuvent pas être d'emblée évalués (arrêt du Tribunal fédéral 1C_37/2017 du 16 juin 2017 consid. 3.2 et les références citées). Dans ce cadre, l'autorité compétente pour les adopter dispose d'une marge de manœuvre étendue, que la chambre de céans ne revoit qu'avec une certaine retenue. 7)

Selon les personnes physiques recourantes, la décision litigieuse engendrerait un dépassement des VLI sur la rue De-Candolle. 8) a. Outre la réglementation des émissions, la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE - RS 814.01) prévoit que le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des VLI applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 13 LPE), de façon à ne pas gêner de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE). Les installations existantes qui ne satisfont pas aux prescriptions légales seront assainies (art. 16 al. 1 LPE). Des allègements peuvent être accordés lorsque l'assainissement ne répond pas au principe de la proportionnalité, pour autant que les valeurs d'alarme demeurent respectées (art. 17 LPE).

b. Conformément à ces prescriptions générales, l'art. 8 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB - RS 814.41) exprime les conditions que doit respecter une installation qui serait modifiée : les émissions de bruit des éléments nouveaux doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable (al. 1), respectivement, en cas de modification notable – à savoir

- 17/24 - A/4484/2019 lorsque la modification entraîne la perception d'immissions de bruit plus élevées (al. 3) –, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation doivent au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les VLI (al. 2). Un transfert de trafic rapide et volontairement remanié peut constituer une modification notable au sens de l'art. 8 OPB

(arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.2.2).

c. En sus des dispositions régissant les conditions à respecter pour la modification d'installations fixes existantes, l'art. 9 OPB prévoit que l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des VLI consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (let. a) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b). 9)

En l'espèce, les personnes physiques recourantes font valoir une augmentation des nuisances sonores à la rue De-Candolle, qui subirait un report du trafic provenant de la rue de la Croix-Rouge à la suite des modifications du régime de circulation introduit sur cet axe par la décision litigieuse.

Un tel report de trafic résulte notamment du rapport de E_____, lequel l'a quantifié à 340 uv/h à l'heure de pointe du matin depuis le boulevard Émile- Jaques Dalcroze et à 200 uv/h à l'heure de pointe du matin depuis le boulevard des Philosophes, comme l'a retenu le TAPI, ce que ne conteste aucune des parties. Ces dernières ne remettent pas non plus en cause l'estimation par le TAPI d'une augmentation du trafic de l'ordre de 66 % sur cet axe conduisant à une augmentation vraisemblable du bruit de 3 à 4 dB(A), en conformité avec la jurisprudence, laquelle retient qu'une augmentation du trafic journalier moyen provoque une augmentation du niveau de bruit de 1 dB(A) (ATF 136 II 281 consid. 2.3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1A.148/2005 du 20 décembre 2005 consid. 3.2).

Si l'on s'en tient aux données figurant dans le cadastre de bruit actualisées pour la dernière fois en 2017, le report de trafic induit par l'arrêté litigieux conduirait effectivement au dépassement des VLI, fixées à 65 dB(A) le jour et à 55 dB(A) la nuit pour les zones de degrés III de sensibilité au bruit (annexe 3 OPB), telles que la rue De-Candolle, où les valeurs de bruit sont de 63 à 65 dB(A) le jour et de 55 à 57 dB(A) la nuit. Toutefois, comme l'a à juste titre retenu le TAPI, lesdites données du cadastre du bruit ne tiennent pas compte de la diminution des immissions intervenue à la suite de la pose d'un revêtement phono-absorbant sur cet axe en été 2018, si bien qu'elles doivent être relativisées.

Dans ce cadre, les personnes physiques recourantes ne contestent pas les bienfaits de la pose d'un tel revêtement, mais soutiennent que le TAPI ne pouvait s'en tenir à une simple vraisemblance et que l'OCT aurait dû effectuer des

- 18/24 - A/4484/2019 vérifications en amont. Outre le fait que les recourants se limitent, ce faisant, à opposer leur point de vue au jugement entrepris, sans avancer d'argument concret, les éléments pris en compte par le TAPI, même théoriques, sont suffisants pour admettre que la décision litigieuse n'engendrerait pas de dépassement des VLI sur cet axe. Il ressort en effet du dossier que le revêtement phono-absorbant de type « Perrphone 4 », comme celui posé à la rue De-Candolle, permet un gain acoustique de -8 dB(A) lors de la pose et de -5 dB(A) après cinq ans, si bien que, malgré l'augmentation du trafic sur cet axe, l'augmentation des émissions sonores en résultant n'atteindraient pas les VLI applicables. À cela s'ajoute que la décision litigieuse constitue une mesure introduite à titre expérimental pour une durée limitée à douze mois, qui permettra notamment de déterminer si les bienfaits théoriques de la pose du revêtement phono-absorbant sur la rue De-Candolle se vérifient ou si les VLI seraient concrètement dépassées, ce qui nécessiterait alors la prise de mesures d'assainissement.

Il s'ensuit que le grief des personnes physiques recourantes sera écarté. 10) Celles-ci soutiennent que la décision litigieuse serait contraire au principe de précaution ancré à l'art. 11 al. 2 LPE, le TAPI ayant, dans ce cadre, constaté de manière inexacte et incomplète les faits pertinents et omis de procéder à une pesée des intérêts en présence.

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

b. Selon l'art. 11 al. 2 LPE, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions nuisibles, dont le bruit, dans la mesure que permettent l'état de la technique ainsi que les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable. Cette disposition, qui consacre le principe de la proportionnalité, peut notamment justifier de procéder à l'étude d'une autre variante d'un projet ou d'un site préférable et disponible en vue d'assurer une réduction des immissions (ATF 141 II 476 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 précité consid. 2.2).

c. L'art. 107 al. 5 OSR rappelle le principe de la proportionnalité en matière de réglementation et de restriction de trafic et prévoit d'opter parmi les mesures devant nécessairement être prises en ce domaine pour celle qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation, en d'autres termes pour celle qui se trouve dans un rapport raisonnable avec le but recherché et n'outrepasse pas le cadre qui lui est donné (ATF 101 Ia 176). Les cantons peuvent ainsi adopter toutes les mesures que les prescriptions fédérales sur la circulation routière mettent à leur

- 19/24 - A/4484/2019 disposition et qui sont admissibles selon les principes, posés à l'art. 107 al. 5 OSR, de nécessité et de proportionnalité (arrêt du Tribunal fédéral 1C_558/2008 du 28 juillet 2009 consid. 2.2). 11) a. Selon l'art. 190 de la Constitution de la République et canton de Genève du

E. 14

octobre 2012 (Cst-GE - A 2 00), l'État élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation (al. 1). Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés (al. 2). Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport (al. 3). Il encourage la mobilité douce (al. 4).

b. Sur cette base, le législateur a notamment adopté la LMCE, dont le but est de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité (art. 1 LMCE). Selon l'art. 3 LMCE, la politique globale de la mobilité répond à la demande de mobilité de façon différenciée selon les usages (al. 1). Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, comprenant notamment un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération (al. 2 let. d). Le chapitre II de la LMCE, intitulé « Complémentarité et liberté individuelle du choix du mode de transport », règle cette thématique en posant des principes (art. 5), en définissant des zones (art. 6) et en fixant la priorisation différenciée des modes de transport par zone (art. 7). Selon cette dernière disposition, 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, son accès par les autres modes de transport est restreint (al. 3 let. b), les zones piétonnes ou à priorité piétonne ainsi que les zones à trafic limité étant favorisées (al. 3 let. d).

c. Selon l'art. 1 al. 1 LMD, les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'État et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines, en particulier, en vertu de l'art. 2 let. a, des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sur le réseau routier primaire et secondaire, le cas échéant une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce. La manière dont les objectifs fixés à l'art. 2 LMD sont définis confère à l'autorité chargée de l'exécution une importante marge d'appréciation dans le choix des aménagements à réaliser concrètement, en particulier au regard des circonstances locales et des impératifs de sécurité (arrêt du Tribunal fédéral 1C_150/2020 du 24 septembre 2020 consid.4.4). 12) En l'espèce, il ressort du dossier qu'en vue d'adopter la mesure litigieuse, la ville, en concertation avec le département, a entamé une étude pour déterminer la faisabilité d'une mise en sens unique du TIM sur la rue de la Croix-Rouge, tout en maintenant une circulation bidirectionnelle pour les transports collectifs, les taxis

- 20/24 - A/4484/2019 et les autres modes de mobilité douce sur ce tronçon, évaluant quatre variantes de schémas de circulation. Lesdites variantes ont été étudiées, sous l'angle de différents critères, par le bureau E_____, qui est arrivé à la conclusion, dans son rapport du 26 novembre 2018, que la quatrième de ces variantes impliquant un sens unique pour le TIM en direction du boulevard Émile-Jaques-Dalcroze, avec contresens pour les bus, les taxis et les cycles, était faisable pour une mise à l'essai, à l'exclusion des trois autres, qui étaient envisageables mais moins favorables.

En particulier, la quatrième variante a été considérée comme préférable aux trois autres, dès lors qu'elle apportait une amélioration pour les cycles et était cohérente avec la LMCE, réduisant le trafic de transit en direction de la place de Neuve, permettant un contrôle d'accès du TIM en entrée de ville et incitant à un report vers d'autres modes de transport, ce que ne permettaient que partiellement, voire pas, les trois autres variantes. En particulier, la quatrième variante a été jugée comme la plus réalisable, malgré le report de trafic sur d'autres axes, en particulier la rue De-Candolle.

Dans ce cadre, les recourants reprochent au TAPI de ne pas avoir pris en compte le fait que ladite rue était bordée d'habitations et d'entreprises, au contraire de la rue de la Croix-Rouge. Outre le fait que cette autorité a bien traité cette question, il appert que la seule augmentation du TIM sur la rue De-Candolle ne permet pas encore d'affirmer qu'il en résulterait un dépassement des VLI, au regard de la pose du revêtement phono-absorbant intervenu en 2018 sur ce tronçon, ni que les effets de cette mesure se révéleraient essentiellement négatifs, ce que seule sa mise en œuvre concrète permettra éventuellement de démontrer. Les recourants perdent en particulier de vue que ladite mesure, introduite à titre d'essai, s'inscrit dans un cadre plus global de mobilité. D'une part, elle concerne plusieurs moyens de transport devant être privilégiés sur les axes situés en entrée de ville en zone 1 selon la LMCE, sans se limiter à la seule création d'une voie cyclable sur la rue de la Croix-Rouge, de sorte que la sous-utilisation de cette voie alléguée par les recourants n'est pas déterminante. D'autre part, la mesure dépasse aussi le cadre local, en s'inscrivant dans le contexte de diverses mesures de même type adoptées au centre-ville, dont les effets

doivent être évalués dans leur ensemble, en vue de faire évoluer la mobilité selon un certain programme, comme l'a justement relevé le TAPI. L'autorité décisionnaire disposait du reste d'une marge de manœuvre étendue en la matière, qu'elle n'apparaît pas avoir outrepassée.

Il s'ensuit que les autorités ont bien étudié toutes les possibilités à disposition pour concrétiser la motion et effectué une correcte pesée des intérêts en présence, si bien que ce grief sera également rejeté. 13) Les autorités recourantes contestent l'application, faite par le TAPI, des art. 37 et 37a OPB.

- 21/24 - A/4484/2019

a. L'art. 36 OPB prévoit que l'autorité d'exécution détermine les immissions de bruit extérieur dues aux installations fixes ou ordonne leur détermination si elle a des raisons de supposer que les valeurs limites d'exposition en vigueur sont déjà ou vont être dépassées (al. 1). Elle tient compte des augmentations ou des diminutions des immissions de bruit auxquelles on peut s'attendre en raison de la construction, la modification ou l'assainissement d'installations fixes, notamment si les projets concernés sont déjà autorisés ou mis à l'enquête publique au moment de la détermination (al. 2 let. a).

En particulier pour les routes, l'autorité d'exécution consigne dans un cadastre (cadastre de bruit) les immissions de bruit déterminées selon l'art. 36 (art. 37 al. 1 OPB). Selon l'art. 37 al. 2 OPB, les cadastres de bruit indiquent l'exposition au bruit déterminée (let. a), les modèles de calcul utilisés (let. b), les données d'entrée pour le calcul du bruit (let. c), l'affectation des territoires exposés au bruit selon le plan d'affectation (let. d), les degrés de sensibilité attribués (let. e), les installations et leurs propriétaires (let. f) le nombre de personnes concernées par des immissions de bruit supérieures aux valeurs limites d'exposition en vigueur (let. g). L'autorité d'exécution veille à ce que les cadastres soient contrôlés et rectifiés (art. 37 al. 3 OPB).

b. Selon l'art. 37a OPB, dans sa décision concernant la construction, la modification ou l'assainissement d'une installation, l'autorité d'exécution consigne les immissions de bruit admissibles (al. 1). S'il est établi ou à craindre que les immissions de bruit dues à l'installation diffèrent notablement et durablement des immissions consignées dans la décision, l'autorité d'exécution prend les mesures nécessaires (al. 2). La différence est notable lorsqu'elle est égale ou supérieure à 1 dB(A) et durable lorsqu'elle s'étend sur une période de trois ans ou plus (Office fédéral de l'environnement et OFROU, Manuel du bruit routier, aide à l'exécution pour l'assainissement, décembre 2006, p. 19). 14) En l'espèce, le raisonnement du TAPI ne saurait être suivi s'agissant de l'application des art. 37 et 37a OPB.

D'une part, comme précédemment relevé, rien ne permet d'admettre que la mise en œuvre de la décision litigieuse conduirait à un dépassement des VLI à la suite de la pose d'un revêtement phono-absorbant sur la rue De-Candolle, de sorte que les immissions de bruit admissibles n'avaient pas à être consignées dans la décision litigieuse, étant précisé que celle-ci a été adoptée à titre d'essai, en vue d'en mesurer les effets, pour une durée de douze mois, si bien que l'art. 37a al. 2 OPB ne trouve pas application.

D'autre part, bien que le cadastre de bruit ne tienne pas compte de la pose du revêtement phono-absorbant sur la rue De-Candolle, en contradiction avec l'art. 37 al. 3 OPB, une telle problématique dépasse le cadre du présent litige, si bien que le TAPI ne pouvait statuer sur la mise à jour de celui-ci.

- 22/24 - A/4484/2019

Il s'ensuit que le recours du département et de la ville sera admis. Le jugement entrepris sera dès lors annulé sur ces points, en tant qu'il réforme la décision litigieuse en soumettant son entrée en force à la condition suspensive, d'une part, de l'actualisation préalable du cadastre du bruit et, d'autre part, de l'adoption et l'entrée en force d'un arrêté destiné à la compléter en indiquant les immissions de bruits admissibles et les mesures à prendre le cas échéant. 15) Les personnes physiques recourantes contestent l'émolument de CHF 700.- mis à leur charge par le TAPI, considérant avoir obtenu gain de cause. Elles perdent toutefois de vue que le TAPI n'a que très partiellement admis le recours, au demeurant sur des griefs qu'elles n'ont pas soulevés, et que, ce faisant, seul un émolument réduit a été mis à leur charge, le solde de CHF 1'300.- de l'avance de frais leur ayant été restitué. Ce grief sera par conséquent également rejeté.

Entièrement mal fondé, le recours de Mme D_____ et MM. A_____, B_____ et C_____ sera par conséquent rejeté. 16) Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge solidaire des personnes physiques recourantes, qui succombent (art. 87 al. 1 LPA), et aucune indemnité de procédure ne leur sera allouée (art. 87 al. 2 LPA). Malgré l'issue du litige, aucune indemnité de procédure ne sera allouée aux autorités recourantes, qui disposent de leur propre service juridique (ATA/493/2021 du 11 mai 2021 consid. 10 et les références citées).

* * * * *

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