

# GE\_GERICHTE JTAPI/835/2024 vom 27. August 2024

GE Cour de justice, 2024-08-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_JTAPI\\_835\\_2024](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_JTAPI_835_2024)

FR: GE\_GERICHTE JTAPI/835/2024 du 27 août 2024

IT: GE\_GERICHTE JTAPI/835/2024 del 27 agosto 2024

## Erwägungen

### E. 11

Cette qualité a été reconnue, au niveau cantonal, dans le cadre d'un recours contre la décision du département de fermer deux chemins par l'installation d'obstacles en

- 23/50 - A/2218/2023 leur milieu et de modérateurs de trafic, la recourante reprochant à cette mesure de reporter le trafic de transit sur le chemin de son domicile (JTAPI/683/2014 du 19 juin 2014), ainsi qu'à des entreprises, habitants et pendulaires d'un quartier faisant l'objet de mesures de circulation et de réaménagement routier (fermeture au trafic individuel motorisé d'un pont, mise en place de bornes rétractables à chaque extrémité, création de places de stationnement notamment), compte-tenu des restrictions de circulations qu'elles impliquaient pour eux-mêmes et leurs clients (cf. arrêt du Tribunal cantonal fribourgeois, IIIème Cour administrative du 24 janvier 2014). La chambre administrative a quant à elle dénié la qualité pour recourir de riverains d'un chemin sur lequel des aménagements routiers étaient prévus, toutefois sans changement du régime de circulation ni du nombre de voies ouvertes à la circulation : création et élargissement des trottoirs de part et d'autre du chemin ; délimitation d'un cheminement piéton en retrait de la chaussée aux abords du cycle d'orientation de la Florence ; mise en place de quatre « plateaux rehaussés » sur la chaussée afin de limiter la vitesse ; rétrécissement de la chaussée sur certaines sections du chemin ; amélioration du contre-sens cycliste ; remplacement de l'alignement des chênes existants par de nouvelles plantations ; déplacement de l'arrêt de bus TPG « Velours » ; suppression de quarante-deux places de stationnement. Elle a retenu que la suppression de places de parking ne les touchait pas plus spécialement, directement et concrètement que quiconque, d'autant plus qu'ils avaient à disposition des places de parking privées. Les autres aménagements ne remettaient pas fondamentalement en cause la circulation routière, dès lors il était difficile de voir en quoi ils seraient une atteinte directe et particulière pour les recourants, étant souligné que les riverains n'avaient pas un droit d'usage privilégié du chemin (ATA/484/2014 du 24 juin 2014). Plus récemment, la chambre administrative a admis la qualité pour recourir des copropriétaires non seulement d'une parcelle directement voisine d'une place sur laquelle des aménagements étaient prévus (soit un traitement de sol à niveau, de façade à façade, le statut de zone 20 ou zone de rencontre, avec priorité piétonne, la création d'une contre-route le long d'un quai, une zone de dépose-minute sur une rue adjacente, la suppression de onze places de stationnement sur le domaine public - compensées par neuf places réservées dans le futur garage de l'hôtel pour les besoins des habitants du quartier et deux places dans un autre parking -, l'abattage d'un arbre et défrichage, ainsi que le déplacement du feu de circulation et du passage pour piétons sur le quai voisin de quelques mètres) mais également d'un fonds dominant par rapport au fonds servant qu'était la place concernée (existence d'une servitude), étant encore précisé qu'une partie des garages de l'immeuble propriété des recourants débouchait directement sur ladite

place. Au vu de la situation de l'immeuble, de l'existence d'une servitude, du débouché d'une partie des garages directement sur la place et de l'ampleur du projet de réaménagement de la place, qui inclut des mesures relatives à la zone et à la circulation, les recourants se trouvaient

- 24/50 - A/2218/2023 dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération avec l'objet de la contestation (ATA/1830/2019).

### **E. 12**

L'admission de la qualité pour recourir ne signifie pas encore que toutes les conclusions, respectivement griefs, formulés par un recourant sont recevables.

En effet, le recourant ne peut pas présenter n'importe quel grief ; il ne se prévaut d'un intérêt digne de protection, lorsqu'il invoque des dispositions édictées dans l'intérêt général ou dans l'intérêt de tiers, que si ces normes peuvent avoir une influence sur sa situation de fait ou de droit. Tel est souvent le cas lorsqu'il est certain ou très vraisemblable que l'installation ou la construction litigieuse sera à l'origine d'immissions - bruit, poussières, vibrations, lumière, fumée - atteignant spécialement les voisins. À défaut, il n'y a pas lieu d'entrer en matière sur le grief soulevé (ATA/85/2022 du 1er février 2022 consid. 5b).

### **E. 13**

En l'espèce, M. A\_\_\_\_\_ et F\_\_\_\_\_ sont propriétaires de parcelles disposant de voies d'accès au niveau du chemin de N\_\_\_\_\_, lequel fait l'objet d'un abaissement de la limitation de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h et d'une interdiction générale de circuler pour les véhicules, hormis pour les poids lourds riverains souhaitant accéder aux nos 56\_\_\_\_\_-66\_\_\_\_\_, chemin de N\_\_\_\_\_, lesquels ne pourront circuler qu'en sens unique. Pour rejoindre la route Y\_\_\_\_\_, la circulation se faisant actuellement en direction du chemin S\_\_\_\_\_ sera désormais impossible pour les véhicules motorisés, lesquels devront désormais emprunter la zone de rencontre prévue au niveau du carrefour entre le rue Q\_\_\_\_\_, le chemin R\_\_\_\_\_ et le chemin M\_\_\_\_\_. Cela leur permettra d'accéder à ce dernier, dans les deux sens de la circulation, tant pour accéder à leur parcelle depuis le chemin M\_\_\_\_\_ que pour les quitter et rejoindre la route Y\_\_\_\_\_ ou la route AL\_\_\_\_\_. S'il est vrai que les véhicules poids lourds de M. A\_\_\_\_\_ pourront circuler sur le chemin de N\_\_\_\_\_ depuis le chemin S\_\_\_\_\_ en direction de sa parcelle, il n'en demeure pas moins que les mesures de réglementation du trafic visées auront un effet notable pour l'accès à cette dernière, notamment pour les utilitaires, lesquels ne pourront désormais que traverser la zone de rencontre dans les deux sens pour y accéder. Cette mesure aura ainsi pour effet de rallonger le temps de circulation pour une partie de sa flotte de véhicules. S'agissant de F\_\_\_\_\_, l'interdiction de circuler sur le chemin de N\_\_\_\_\_ supprime l'accès aux parcelles nos 29\_\_\_\_\_ et 31\_\_\_\_\_ pour les véhicules légers, notamment ceux utilisés par ses locataires. Cette interdiction générale de circuler touche ainsi cette société dans une mesure notable, dès lors qu'elle supprime un accès au domaine public pour certaines de ces parcelles. Enfin, s'agissant des consorts AE\_\_\_\_\_, ceux-ci disposent d'un accès à leurs parcelles par le biais de la desserte « V\_\_\_\_\_ », lequel ne sera pas rendu impossible avec les mesures envisagées. En effet, ils conserveront un accès dans les deux sens par le biais de l'accès au niveau de la zone de rencontre puis du tronçon à 30 km/h. Cela étant, l'ensemble des recourants, en tant que propriétaires de parcelles disposant d'accès sur les voies de circulation visées par les mesures de réglementation du trafic litigieuse, sont à la fois riverains et utilisateurs réguliers de

- 25/50 - A/2218/2023 ces voies, ce qui permet de leur reconnaître a priori la qualité pour recourir, conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral.

M. A\_\_\_\_\_ et les consorts AE\_\_\_\_\_ font griefs au département d'avoir violé l'art. 108 OSR s'agissant de l'abaissement de la vitesse sur le chemin de N\_\_\_\_\_ ainsi que des normes fédérales et cantonales topiques au sujet de la mise en place d'une zone de rencontre. Ils font également valoir une violation de l'art. 14 LCI. De son côté, F\_\_\_\_\_ invoque la violation de l'art. 19 LAT, de la LRoutes, de l'art. 14 LCI et de sa garantie de la propriété. Partant, il est clair que les recourants se prévalent ainsi de dispositions de droit public en matière de construction et de réglementation du trafic. L'admission de ces griefs est susceptible d'avoir une incidence concrète sur leur situation de fait, de sorte que la qualité pour recourir de l'ensemble des recourants sera admise.

#### **E. 14**

À titre préalable, F\_\_\_\_\_ sollicite un transport sur place.

#### **E. 15**

Le droit d'être entendu, garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), comprend notamment le droit pour les parties 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 142 II 218 consid. 2.3 ; 140 I 285 consid. 6.3.1). Ce droit ne s'étend toutefois qu'aux éléments pertinents pour décider de l'issue du litige et le droit de faire administrer des preuves n'empêche pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, en particulier s'il acquiert la certitude que celles-ci ne l'amèneront pas à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 138 III 374 consid. 4.3.2 ; 131 I 153 consid. 3). Le droit d'être entendu ne comprend pas le droit d'être entendu oralement (cf. not. art. 41 in fine LPA ; ATF 140 I 68 consid. 9.6.1 ; 134 I 140 consid. 5.3 ; arrêts du Tribunal fédéral 2C\_668/2020 du 22 janvier 2021 consid. 3.3 ; 2C\_339/2020 du 5 janvier 2021 consid. 4.2.2 ; ATA/1637/2017 du 19 décembre 2017 consid. 3d), ni celui d'obtenir l'audition de témoins (ATF 130 II 425 consid. 2.1 ; arrêts du Tribunal fédéral 2C\_725/2019 du 12 septembre 2019 consid. 4.1 ; 2C\_1004/2018 du 11 juin 2019 consid. 5.2.1). 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/285/2021 du 2 mars 2021 consid. 2b).

#### **E. 16**

En l'espèce, il n'y a pas lieu de donner suite à la demande de transport sur place, le dossier comportant tous les éléments nécessaires permettant d'examiner les griefs soulevés et de statuer, notamment les photographies aériennes issues du SITG, les plans, les préavis des instances consultatives concernées, le rapport d'expertise du 24 octobre 2022 et le rapport de mobilité du 30 novembre 2022, ainsi que les

- 26/50 - A/2218/2023 nombreuses écritures. Partant, la demande de mesure d'instruction complémentaire, en soi non obligatoire, sera rejetée.

### **E. 17**

Au fond, M. A\_\_\_\_\_ et les consorts AE\_\_\_\_\_ sont d'avis que le projet violerait l'art. 108 al. 5 let. d OSR, dans la mesure où l'abaissement de 50 km/h à 30 km/h au niveau du chemin de N\_\_\_\_\_ ne respecterait pas la gradation de 10 km/h prévue par le droit fédéral. Ils prétendent également que l'expertise du 24 octobre 2022 n'exposerait pas en quoi le projet de réduction de la vitesse répondrait aux critères fixé par l'art. 108 al. 4 OSR, à savoir la nécessité, l'opportunité et la proportionnalité.

### **E. 18**

La Confédération légifère sur la circulation routière (art. 82 al. 1 Cst.). Elle exerce la haute surveillance sur les routes d'importance nationale ; elle peut déterminer quelles routes de transit doivent rester ouvertes à la circulation (art. 82 al. 3 Cst.). La Confédération réglemente la circulation routière dans la LCR et dans les ordonnances qui en découlent. Le droit fédéral de la circulation routière s'applique aux routes ouvertes à la circulation par les cantons. Les cantons et les communes ne sont pas habilités à restreindre de manière générale le trafic motorisé sur leur territoire par une disposition légale (ATF 130 I 134 consid. 3.2).

### **E. 19**

Selon l'art. 3 LCR, 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 (al. 2).

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 sont 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 parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire (al. 4).

### **E. 20**

Les limitations fonctionnelles du trafic, au sens de l'art. 3 al. 4 LCR, 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. Dans sa jurisprudence, le Tribunal fédéral a précisé que même s'il examine avec un plein pouvoir de cognition si une décision fondée sur l'art. 3 al. 4 LCR obéit à un intérêt public et est conforme au principe de proportionnalité, il fait toutefois preuve

- 27/50 - A/2218/2023 de retenue dans la mesure où cette appréciation dépend des circonstances locales, dont les autorités cantonales ont une meilleure connaissance que lui (arrêts 1C\_540/2016 du 25 août 2017 consid. 2.2, in JdT 2017 I p. 302; 1C\_90/2011 du 20

juillet 2011 consid. 4.1, in JdT 2011 I p. 297; 1C\_150/2019 24 février 2020 consid. 3.1).

#### **E. 21**

D'après l'art. 32 LCR, la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau (al. 1). Le Conseil fédéral limitera la vitesse des véhicules automobiles sur toutes les routes (al. 2). 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 (al. 3).

#### **E. 22**

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:

- a. 50 km/h dans les localités;
- b. 80 km/h hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes;
- c. 100 km/h sur les semi-autoroutes;
- d. 120 km/h sur les autoroutes.

#### **E. 23**

À l'intérieur des localités, il existe deux manières de réduire la vitesse à 30 km/h: par l'abaissement de la limitation générale de 50 km/h (la gradation étant fixée à 10 km/h) (art. 108 al. 5 let. d OSR) ou par l'introduction d'une zone 30, respectivement d'une zone de rencontre (art. 108 al. 5 let. e OSR). Tant la zone 30 («Tempo-30- Zone») que le tronçon à 30 km/h («Tempo 30» ou «Strecke 30») constituent des réglementations du trafic («sog. funktionelle Verkehrsanordnung») au sens de l'art. 3 al. 4 LCR et devaient, sous l'ancien droit, satisfaire aux exigences des art. 32 LCR et 108 OSR précités. Leur introduction est soumise à des régimes juridiques distincts et les règles de circulation applicables ainsi que les signalisations à mettre en place diffèrent (Arrêt du Tribunal fédéral 1C\_513/2022 du 7 juillet 2023 consid. 3.1 ; Sophie RIBAUT, Les zones 30 : distinctions et nouveautés dès le 1er janvier 2023, DEP 2023, p. 791, p. 796 s.)

#### **E. 24**

Le Conseil fédéral a défini un régime légal spécifique pour les zones 30 et les zones de rencontre en adoptant, respectivement en modifiant les art. 2a al. 5 et 6, 22a, 22b ainsi que 108 al. 5 let. e et al. 6 OSR en 2001 ainsi que l'ordonnance du Le 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), laquelle règle les détails pour la fixation de

- 28/50 - A/2218/2023 vitesses maximales dérogatoires (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_615/2021 du 15 mars 2024 consid. 3.2).

#### **E. 25**

Si des limitations de vitesse sont nécessaires pour des raisons de sécurité routière sur des routes principales ou des routes secondaires à orientation trafic, elles sont en principe ordonnées conformément à l'art. 108, al. 5 let. d OSR (et non par l'affectation à une zone 30 selon la let. e) et indiquées par le signal « vitesse maximale ». Celui-ci n'est valable - si le signal n'est pas répété - que jusqu'à la prochaine bifurcation (ATF 139 II 145 consid. 4.1.1). Exceptionnellement et dans des circonstances locales particulières, un tronçon de route principale peut également être inclus dans une zone 30 km/h, notamment dans un centre de localité ou dans une zone de vieille ville (art. 2a al. 6 OSR), c'est-à-dire dans les endroits où le nombre de piétons est le plus élevé (ATF 139 II 145 consid. 4.1.2).

#### **E. 26**

La limitation à 30 km/h par tronçon peut être ordonnée sur les routes à l'intérieur et hors des localités - indépendamment de leur qualification - pour autant qu'il existe un motif énuméré à l'art. 108 al. 2 OSR et que la mesure soit nécessaire, opportune et respecte le principe de proportionnalité, ce qui fait notamment l'objet de l'expertise. Le Tribunal fédéral s'était orienté à la teneur de l'ancien art. 3 OZ30 afin de déterminer le contenu de l'expertise pour l'introduction d'une telle limitation (ATF 136 II 539 cons. 3.3). Dans la pratique, le choix entre une zone 30 ou un tronçon à 30 km/h se fait au cas par cas, en tenant compte des conditions locales (Ruedi HÄFLIGER/Martin HUBMANN/Anna HOOL/Ulrike HUWER/Fritz KOBI, 30 km/h sur les routes principales, Aide-mémoire 2021/01, SVI Association suisse des ingénieurs et experts en transports (édit.), p. 5). Lorsqu'il existe déjà une zone 30 sur le réseau avoisinant, les autorités doivent vérifier s'il est possible d'intégrer le tronçon de route principale concerné dans la zone 30 existante (Sophie RIBAUT, op. cit., p. 797).

#### **E. 27**

Les routes affectées à la circulation générale 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).

#### **E. 28**

La loi s'interprète en premier lieu selon sa lettre (interprétation littérale). Si le texte n'est pas absolument clair, si plusieurs interprétations sont possibles, il convient de rechercher quelle est la véritable portée de la norme, en la dégageant de tous les éléments à considérer, soit notamment des travaux préparatoires (interprétation historique), du but de la règle, de son esprit, ainsi que des valeurs sur lesquelles elle repose, singulièrement de l'intérêt protégé (interprétation téléologique) ou encore de sa relation avec d'autres dispositions légales (interprétation systématique ; ATF 136 III 283 consid. 2.3.1 ; 135 II 416 consid. 2.2). Le Tribunal fédéral ne privilégie aucune méthode d'interprétation, mais s'inspire d'un pluralisme pragmatique pour rechercher le sens véritable de la norme ; il ne se fonde sur la compréhension littérale du texte que s'il en découle sans ambiguïté une solution matériellement juste (ATF 140 V 485 consid. 4.1 ; 140 V 227 consid. 3.2 et les arrêts cités).

- 29/50 - A/2218/2023

#### **E. 29**

En l'espèce, le projet prévoit l'abaissement de la vitesse générale en localité (50 km/h) à 30 km/h sur le chemin de N\_\_\_\_\_. Il ne s'agit toutefois pas de la création d'une zone 30, mais d'un tronçon où la vitesse est réduite à 30 km/h. Dans cette mesure, il est clair que les

conditions de l'art. 108 al. 5 let. d OSR doivent être respectées, notamment le respect de la gradation fixée à 10 km/h, étant relevé que la teneur de cette norme réglementaire n'a pas évolué depuis son entrée en vigueur le 1er janvier 1985.

La notion de « gradation » n'est pas définie dans la loi ou dans les normes réglementaires du droit de la circulation routière. À cet égard, les parties proposent deux interprétations contradictoires, ce qui démontre que cette notion juridique indéterminée n'est pas dépourvue d'ambiguïté.

Dans sa version allemande, l'art. 108 al. 5 let. d OSR parle de « Abstufungen von je 10 km/h », ce qui peut se traduire par « paliers de 10 km/h » et dans sa version italienne, il est indiqué « la graduazione è di 10 km/h », se traduisant par « la gradation est de 10 km/h ».

Dans le langage courant, le mot « gradation » fait référence à une « progression par degrés successifs, le plus souvent ascendants, d'un état à un autre » ou à « chacune des étapes de cette progression » (<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/gradation/37738>), consulté le 15 juillet 2024). La gradation est donc un changement d'état qui s'effectue par degrés et progressivement.

Dans la directive DFJP, sous le chiffre 6, « Dérogations possibles aux limitations générales de vitesse », un tableau récapitule les possibilités de limitations de vitesse plus basses, respectivement plus élevées, que les limitations générales prévues par la loi. S'agissant en particulier des routes dans les localités (50 km/h), il est indiqué que des limitations de vitesse plus basses s'effectuent « de 10 km/h en 10 km/h » (p. 7).

La jurisprudence de la chambre administrative citée par le département ne permet pas de parvenir à une réponse aussi claire qu'il l'affirme. En effet, dans l'arrêt du 1er décembre 2020 (ATA/1218/2020) ayant trait à un retrait du permis de conduire d'un administré, la chambre administrative ne s'est pas livrée à un examen de la question, se limitant à affirmer que la gradation de 10 km/h était respectée (consid. 3). Cependant, dans le cas d'espèce, il s'agissait de la réduction temporaire de la vitesse à 30 km/h au lieu de 50 km/h sur un tronçon en raison de la présence d'un chantier au niveau duquel la vitesse autorisée avait déjà été réduite à 40 km/h. Dans cette mesure, sans précision supplémentaire, il n'est pas possible de déterminer avec certitude quels motifs soutiennent cette affirmation de la chambre administrative.

En doctrine, on trouve des références à une notion d'« abaissement par palier de 10 km/h » (Sophie RIBAUT, op. cit., p. 796). D'autres auteurs indiquent toutefois que l'art. 108 al. 5 let. d OSR prévoit la possibilité de fixer des vitesses inférieures à 80 km/h par gradation de 10 et que les dérogations de 40 ou 30 km/h sont possibles, mais qu'une limitation à 25 km/h, par exemple, ne le serait pas (André

- 30/50 - A/2218/2023 BUSSY/Baptiste RUSCONI/Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Christoph MÜLLER, op.cit., n. 3.7.1.2.6 ad art. 32 LCR p. 568).

Compte tenu des développements qui précèdent, la lettre de l'art. 108 al. 5 let. d OSR peut aboutir à plusieurs interprétations. Soit, comme le soutiennent les recourants, un abaissement de 10 km/h en 10 km/h uniquement, soit une réduction par décile strictement à l'exclusion de valeurs intermédiaires tel que 25 km/h, sans obligation de réduction intermédiaire. Il convient dès lors de procéder à une interprétation téléologique.

La position soutenue par les recourants obligerait les autorités à toujours faire usage de tronçons de vitesse avec une réduction intermédiaire, lesquels ne serviraient en sommes que

de tronçons tampons permettant d'atteindre la vitesse réduite nécessaire pour réduire les dangers de la circulation, les atteintes à l'environnement et/ou la fluidité du trafic. Non seulement une telle situation est superflue mais elle aurait pour conséquence d'autoriser une vitesse de trafic potentiellement dangereuse, ce qui est inacceptable, même temporairement. En effet, si après examen, l'autorité estime nécessaire, comme en l'espèce, que la réduction du trafic soit abaissée à 30 km/h afin de fluidifier le trafic et réduire les dangers de la circulation et les atteintes à l'environnement, elle ne peut pas fixer la vitesse à 40 km/h sans porter atteinte à la sécurité publique, ce qui est contraire au but de l'art. 108 OSR.

Par surabondance de moyens, le tribunal relèvera que l'art. 108 al. 5 OSR fait une distinction entre la réduction de la vitesse à l'aune de la let. d et la let. e, la seconde ne prévoyant pas l'exigence de gradation pour la réduction de la limitation de vitesse générale de 50 km/h à 30 km/h pour une zone 30. En d'autres termes, à suivre les recourants, en choisissant d'opter pour la let. d de cette norme, une gradation intermédiaire à 40 km/h devrait être respectée pour une réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h sur un tronçon de route, alors qu'en optant pour une zone 30, conformément à l'art. 108 al. 5 let. e OSR, une gradation intermédiaire à 40 km/h ne serait pas nécessaire, étant rappelé que ce choix s'effectue au cas par cas, avec une grande marge de manœuvre pour l'autorité compétente. Or, que l'on opte pour un tronçon à 30 km/h ou une zone 30, les deux solutions permettent d'arriver au même résultat, soit une vitesse réduite de 50 km/h à 30 km/h. Il apparaît donc disproportionné d'exiger un palier supplémentaire pour un tronçon à vitesse limitée à 30 km/h, alors qu'une norme plus récente permet une réduction de vitesse sans obligation de réduction intermédiaire. En tout état, il appert que cette interprétation est corroborée par la pratique, puisqu'il est fréquent de retrouver des tronçons de route en localité où la vitesse est réduite de 50 km/h à 30 km/h, sans passer par un palier à 40 km/h. Dans cette mesure, la gradation imposée par l'art. 108 al. 5 let. d OSR doit s'interpréter comme une obligation pour l'autorité de ne prévoir des limites inférieures à la prescription générale de 50 km/h que par le biais de dizaines, à l'exclusion de valeurs intermédiaires, par exemple de 25 km/h.

- 31/50 - A/2218/2023

Partant, les restrictions en terme de vitesse maximale autorisée prévue par l'arrêté du \_\_\_\_\_ 2023 sont conformes aux exigences du droit fédéral. Le grief sera donc écarté.

### **E. 30**

Les recourants critiquent le contenu de l'expertise du 24 octobre 2022 et estiment qu'elle ne permet pas de retenir la nécessité, l'opportunité et la proportionnalité des de l'abaissement de la vitesse à 30 km/h sur le chemin de N\_\_\_\_\_. Ils estiment que l'art. 108 al. 4 OSR serait violé, en l'absence d'alternatives étudiées.

### **E. 31**

Le Conseil fédéral a précisé les conditions d'abaissement de la vitesse maximale à l'art. 108 OSR, dont l'al. 1 prévoit que les cantons peuvent ordonner, sur certains tronçons de route, des dérogations aux limitations générales de vitesse fixées à l'art. 4a OCR, 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.

### **E. 32**

Les raisons qui peuvent rendre nécessaire une réduction de la vitesse maximale générale ou une zone 30, respectivement une zone de rencontre, sont énumérées de manière exhaustive

à l'art. 108 al. 2 OSR : un danger n'est que difficilement ou pas à temps décelable et ne peut pas être éliminé autrement (let. a) ; certains usagers de la route ont besoin d'une protection particulière qui ne peut pas être obtenue autrement (let. b) ; sur les tronçons à fort trafic, le déroulement du trafic peut être amélioré (let. c) ou une charge environnementale excessive au sens de la législation sur la protection de l'environnement (bruit, polluants) peut être réduite (let. d) (Arrêts du TF 1C\_160/2012 du 10 décembre 2012 consid. 4.2 ; 1C\_45/2010 du 9 septembre 2010 consid. 2.3). Il suffit, pour permettre une limitation de vitesse, que cette mesure réponde au moins à l'une des conditions de l'art. 108 al. 2 OSR (cf. TF 1C\_417/2011 du 4 juin 2012 consid. 3.3).

### **E. 33**

Avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32 al. 3 LCR) 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 (art. 108 al. 4 OSR).

### **E. 34**

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, les exigences relatives au contenu et à l'étendue de l'expertise dépendent du but de la limitation de vitesse et des circonstances locales (ATF 136 II 539 consid. 3.2 ; arrêts 1C\_117/2017 du 20 mars 2018 consid. 5.2, in : URP 2018 p. 660 ; 1C\_370/2011 du 9 décembre 2011 consid. 2.5, in : ZBI 114/2013 p. 574). 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 1C\_370/2011 du 9 décembre 2011 consid. 2.5, in : ZBI 114/2013 p. 574).

- 32/50 - A/2218/2023 Les exigences posées à l'expertise dépendent donc toujours du degré d'orientation du trafic d'une route. Ainsi, 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 (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_615/2021 précité consid. 6.5).

### **E. 35**

Selon la directive DFJP, cette expertise doit fournir à l'autorité les bases objectives lui permettant d'arrêter sa décision. Son contenu et son importance dépendent du but de la limitation générale de vitesse et de la situation locale ; aussi différent-ils selon les cas (p. 8).

Il y a lieu de procéder à l'analyse de la situation en énonçant les motifs justifiant cette dérogation, présenter la situation initiale, le but recherché, examiner la légalité de la mesure, en fonction de l'objectif à atteindre, procéder à des analyses plus précises concernant les caractéristiques des accidents, les dangers potentiels et le déroulement de la circulation et évaluer les conséquences de la mesure (Directive DFJP, p. 8 – 10).

### **E. 36**

Les expertises sont soumises à la libre appréciation du juge. Dans les questions techniques, le tribunal ne peut cependant pas s'écarter d'une expertise sans motifs pertinents (ATF 136 II 539 consid. 3.2; voir aussi ATF 145 II 70 consid. 5.5, qui cite cet arrêt). L'appréciation des preuves et la réponse aux questions juridiques qui se posent est l'affaire du juge. Celui-ci doit examiner, en se fondant sur les autres moyens de preuve administrés et sur les arguments des parties, si de sérieuses objections font obstacle au caractère probant des constatations de l'expertise. Si les conclusions d'une expertise lui apparaissent douteuses sur des points essentiels, le juge doit, au besoin, recueillir des preuves complémentaires pour tenter de dissiper ses doutes. En se fondant sur une expertise non concluante et en renonçant aux moyens de preuve supplémentaires requis, il peut tomber dans l'arbitraire et violer l'art. 9 Cst. féd. (ATF 130 I 337 c. 5.4.2, JdT 2005 I 95; ATF 128 I 81 c. 2, JdT 2004 IV 55); un important pouvoir d'appréciation doit au demeurant être reconnu aux autorités administratives spécialisées (cf. notamment ATF 139 II 145 consid. 5).

### **E. 37**

En l'espèce, il convient d'emblée de préciser que le projet de VVA-RD est issu d'une réflexion publique et politique vaste, laquelle a fait l'objet de nombreuses études et est inscrit dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois ainsi que dans le PDCn 2030 en tant que liaison structurante paysagère de mobilité douce. Ce contexte préalable doit ainsi être pris en considération dans le cadre de l'appréciation du contenu et de l'importance de l'expertise du 24 octobre 2022. Ce projet s'inscrit également dans le vaste plan de la mobilité douce établi par le canton

- 33/50 - A/2218/2023 de Genève et constitue une mesure majeure de l'amélioration des possibilités de mobilité douce. Force est de constater que le rapport d'expertise du 24 octobre 2022 contient les éléments caractéristiques énoncés par la directive DFJP. En effet, il expose la situation actuelle de la fréquentation des axes routiers visés par les décisions querellées, en indiquant que selon le relevé des vitesses effectués entre le 29 août et le 4 septembre 2022, le trafic journalier moyen se composait de 2% de poids lourds, de 6% de camionnettes, de 76% de voitures, 8 % de motos et 8% de vélos, avec une vitesse moyenne globale de 39.5 km/h. Il précise que les mesures ont pour objectif d'assainir la situation jugée actuellement accidentogène, en diminuant les charges de trafic, la vitesse et en améliorant la convivialité des aménagements (p. 5).

Sous l'angle de la nécessité, l'expertise met en avant que deux critères de l'art. 108 al. 2 OSR sont remplis, soit ceux des let. a et b. S'agissant de la critique des recourants sur la nécessité du projet, il sera relevé que le rapport précise que les différents accès privés longeant le chemin de N\_\_\_\_\_ ne disposent actuellement que de peu de visibilité et que les priorités n'y sont pas respectées. Or, il apparaît manifeste que la réduction de la vitesse à 30 km/h permet d'améliorer les conditions de sécurité en termes de débouchées des parcelles privées sur la voie publique et de faciliter les conditions de manœuvre, notamment pour les poids lourds, en diminuant le risque d'accidents. En outre, une telle diminution de la vitesse aura un effet évident sur la sécurité des usagers, en particulier les cyclistes. La nécessité de la mesure est ainsi manifestement donnée. Par ailleurs, le rapport de mobilité du 30 novembre 2022 a également identifié que le chemin de N\_\_\_\_\_ est actuellement fréquenté par un important trafic de transit, lequel sera fortement réduit suite aux mesures de réglementation du trafic litigieuses.

Sous l'angle de son opportunité, le rapport d'expertise précise que la limitation à 30 km/h permettra d'atteindre les objectifs visés, soit la sécurisation et les cohabitations des différents modes de trafic, assurer la continuité de la Voie Verte ainsi que l'accessibilité à la T\_\_\_\_\_, malgré le ralentissement imposé au TIM, participer au bon fonctionnement de cet espace appelé à devenir un lieu convivial et à la mise en place du plan Climat, grâce aux économies d'énergie obtenues en réduisant la vitesse (p. 3). L'expertise met en avant les différents critères ayant permis de juger en faveur de la réalisation des objectifs précités.

S'agissant de la proportionnalité, on comprend, à la lecture de l'ensemble de ce document, que la mesure de limitation de la vitesse prévue constitue un élément central du projet de VVA-RD. En outre, il ressort de la consultation de la population d'août 2020 que cette mesure répond à un intérêt identifié et clairement exprimé, notamment pour palier au déficit en structures de mobilité douce de la zone et pour favoriser le développement de ce mode de transport. Par ailleurs, le dossier du département contient également un rapport du 16 septembre 2022 relatif à un Workshop s'étant tenu le 30 juin 2022, durant lequel la problématique, les

- 34/50 - A/2218/2023 contraintes et plusieurs variantes de projet avaient été présentées et examinées. En particulier, l'alternative proposée par les recourants, soit la construction de la desserte n° 3 selon le PD T\_\_\_\_\_ avait été étudié par les différents intervenants mais n'avait pas été retenue notamment en raison de la nécessité des emprises foncières et des bâtiments à démolir. S'agissant du caractère temporaire du projet, il est manifeste que l'aménagement de la Voie Verte n'est en soit pas temporaire, dès lors que cela correspond à l'un des objectifs de mobilité prôné par le PDCn 2030. Seule la réglementation locale du trafic prévue le sera, et pourra être modifiée au besoin une fois les autres objectifs de planification réalisés ou en voie de réalisation. Ainsi, une fois la desserte n° 3 réalisée, les obstacles soulevés aujourd'hui par les recourants ne seront probablement plus d'actualité.

Enfin, les instances consultatives concernées, particulièrement l'OCT - composé de spécialistes en matière de circulation - ont toutes émis des préavis positifs. Dans ces circonstances, conformément à la jurisprudence constante, le Tribunal de céans s'impose une certaine retenue pour éviter de substituer sa propre appréciation à celles des instances de préavis (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_123/2010 du 25 mai 2010, consid. 3.2; 1C\_514/2009 du 10 mars 2010; S. GRODECKI, La jurisprudence en matière d'aménagement du territoire et de droit public des constructions rendue par le Tribunal administratif genevois en 2008 in RDAF 2009, p. 130 et les arrêts cités).

Il apparaît ainsi que le rapport d'expertise s'agissant de la limitation de vitesse à 30 km/h au lieu de 50 km/h sur le chemin de N\_\_\_\_\_ respecte les exigences du droit fédéral. Au surplus, les recourants ne parviennent pas à démontrer que le rapport d'expertise serait fondé sur des constatations de faits manifestement erronées ou comporterait des erreurs. Ils ne tentent ainsi en réalité que de substituer leur propre appréciation de la situation à celle de l'expert.

Partant, le grief sera écarté.

### **E. 38**

Les recourants sont d'avis que l'aménagement de la zone de rencontre au niveau de la rue M\_\_\_\_\_ ne serait qu'un alibi pour réduire la vitesse à 20 km/h, dès lors que cette installation n'aurait pas sa place dans la zone industrielle et artisanale et ne comporterait pas les éléments caractéristiques d'une telle zone.

### **E. 39**

La définition des zones de rencontre (vitesse maximale, signalisation, utilisation de l'aire de circulation, priorités) figure à l'art. 22b OSR (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_384/2007 du 14 mai 2008 consid. 2.5). Selon cette norme, le signal « Zone de rencontre » (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules (al. 1). La vitesse maximale est fixée à 20 km/h (al. 2).

### **E. 40**

La zone de rencontre repose sur le concept sociologique – voire criminologique – de « shared space » qui, lui-même découle de l'hypothèse – qui semble d'ailleurs se

- 35/50 - A/2218/2023 vérifier – que les conducteurs prêtent davantage attention à leur environnement lorsqu'il ne peuvent pas se baser sur des règles précises de circulation routière. Un espace sans signalisation semble donc obliger les usagers à davantage de prudence et d'attention et, de ce fait, réduit les risques d'accident (André BUSSY/Baptiste RUSCONI/Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Christoph MÜLLER, op.cit., n. 3 ad art. 22b OSR).

### **E. 41**

L'OZ30 règle les détails à observer notamment lors de l'instauration de zones de rencontre (art. 1). Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte (art. 5 al. 1). Le caractère de zone peut être mis en évidence par des marques particulières conformément aux normes techniques pertinentes (art. 5 al. 2). Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic (art. 5 al. 3).

### **E. 42**

Le nouvel art. 108 al. 4bis OSR, entré en vigueur le 1er janvier 2023, prévoit qu'« 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 ». Par l'adoption de cette nouvelle disposition, le Conseil fédéral a fait usage de sa compétence dérogatoire qui lui permet de prévoir des exceptions au régime applicable en matière d'abaissement ou d'augmentation de vitesse (art. 32 al. 2 2ème phrase LCR).

Il n'est désormais plus nécessaire d'être en présence d'un motif énuméré à l'art. 108 al. 2 OSR pour justifier la mise en place d'une zone 30, respectivement d'une zone de rencontre sur les routes secondaires non affectées à la circulation générale, l'art. 3 al. 4 LCR étant seul applicable (art. 108 al. 4bis OSR). La révision se traduit par une extension des motifs qui permettent d'instaurer une zone 30, respectivement une zone de rencontre. En effet, le Tribunal fédéral avait précisé en 1980 que les motifs mentionnés à l'art. 3 al. 4 LCR justifiant un abaissement de la vitesse, ne sont pas exhaustifs, de sorte que les autorités cantonales peuvent édicter une limitation ou une prescription pour sauvegarder d'autres biens et intérêts dont l'importance est supérieure à celle de la circulation dans des circonstances locales données (ATF 106 IV 201 cons. 3 ; Sophie RIBAUT, op. cit, p. 798). L'amélioration de la qualité de vie dans un quartier est par exemple un juste motif

d'abaissement (Arrêt du Tribunal fédéral 1C\_615/2021 précité consid. 3.3).

#### **E. 43**

Les routes affectées à la circulation générale 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). Les signaux « Zone 30 » (2.59.1), « Zone de rencontre » (2.59.5) et « Zone piétonne » (2.59.3) ne sont admis que sur les routes secondaires non affectées à la circulation générale (art. 2a al. 5 OSR).

#### **E. 44**

En renonçant à l'exigence d'une expertise correspondante pour les routes non orientées vers le trafic, on supprime une disposition procédurale accessoire, ce qui

- 36/50 - A/2218/2023 modifie et simplifie légèrement la procédure d'introduction d'une zone 30, respectivement d'une zone de rencontre. Selon la jurisprudence, de telles nouvelles dispositions de procédure, qui ne créent pas un ordre procédural fondamentalement nouveau, sont en principe applicables immédiatement et dans leur intégralité à partir du jour de l'entrée en vigueur, sous réserve de dispositions transitoires contraires (ATF 149 II 187 consid. 4.4 ; 144 II 273 consid. 2.2.4 ; 137 II 409 consid. 7.4.5 ; 129 V 113 consid. 2.2 et les références citées). La suppression de l'obligation d'expertise prévue par le droit fédéral laisse une marge d'appréciation aux autorités d'exécution. Si elles le jugent utile, elles peuvent continuer à demander une expertise. Cela peut être utile lorsqu'il y a des doutes sur l'efficacité de la mesure ou lorsqu'il faut s'attendre à une procédure de recours (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_615/2021 précité consid. 4.1)

#### **E. 45**

À Genève, la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre du 21 septembre 2007 (LZ30 – L 1 11) règle les conditions et les détails à observer lors de l'instauration de telles zones (art. 1 LZ30). Selon l'art. 3 LZ30, les zones 30 et les zones de rencontre sont principalement prévues sur le réseau de quartier, au sens de l'art. 3A al. 3 de la loi sur les routes, du 28 avril 1967 (LRoutes – L 1 10 ; al. 1). En principe, elles ne peuvent pas s'appliquer aux voies de communication utilisées par des lignes de transports publics urbaines principales (al. 2).

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

Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités (art. 3A al. 3 LRoutes).

#### **E. 46**

L'art. 4 LZ30 prévoit que les zones 30 et de rencontre ne sont autorisées que lorsqu'une telle mesure est nécessaire, opportune, et respecte le principe de la proportionnalité (al. 1). Sur tout le territoire cantonal, les zones 30 et les zones de rencontre sont conçues de manière homogène, de sorte à être facilement reconnaissables par les utilisateurs (al. 2). La priorité de droite s'applique à l'ensemble de ces zones. Les seules dérogations possibles sont celles prévues par le droit fédéral (al. 3). Sur les axes rectilignes d'une certaine importance, des

mesures adéquates (constructions ou techniques de trafic) sont mises en place de manière à assurer le respect de la vitesse maximale prescrite (al. 5). Les mesures visant à restreindre la vitesse des véhicules ne doivent pas accroître les immissions sonores et polluantes, ou nuire à la sécurité des piétons et des cyclistes (al. 6).

#### **E. 47**

Selon l'art. 5 LZ30, l'autorité ne délivre une autorisation pour la création d'une zone 30 ou d'une zone de rencontre qu'après avoir effectué une expertise qui contient les

- 37/50 - A/2218/2023 éléments énumérés dans l'OSR et dans l'ordonnance fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre; l'expertise doit en outre démontrer que les conditions des art. 3 et 4 LZ30 sont réalisées.

#### **E. 48**

D'après l'art. 6 LZ30, au plus tard un an après la mise en service de la zone, le département compétent ou la commune compétente procède à une évaluation de la mesure sur la base d'un bilan réalisé par les requérants. Il ou elle vérifie que les objectifs ont été atteints, notamment la diminution du nombre d'accidents et la réduction de la vitesse, et que les mesures prises sont adéquates (al. 1). Si les objectifs n'ont pas été atteints, le département compétent ou la commune compétente fait prendre les mesures complémentaires ou correctives nécessaires. Si des mesures complémentaires sont décidées, l'alinéa 1 du présent article s'applique à ces nouvelles mesures (al. 2)

#### **E. 49**

En juin 2022, sur mandat de l'OFROU, MOBILITÉ PIÉTONNE SUISSE (ci-après: MPS) a publié un rapport intitulé « Zones de rencontre. Tendances et défis après 20 ans » (disponible à l'adresse : [file:///C:/Users/eggerfl/Downloads/Zones%20de%20Orencontre%20-%20Tendances%20et%20d%C3%A9fis%20apr%C3%A8s%20%20ans%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/eggerfl/Downloads/Zones%20de%20Orencontre%20-%20Tendances%20et%20d%C3%A9fis%20apr%C3%A8s%20%20ans%20(2).pdf) [consulté le 19 juillet 2024] ; ci-après: rapport MPS). Ce rapport fournit des compléments d'informations utiles sur la mise en place des zones de rencontre et pour la compréhension de ces instruments d'aménagement routier. En particulier, il indique que sous la dénomination « zone commerciale », il faut inclure le centre-ville, la Vieille ville ou encore la place de la gare, tout en précisant que les zones de rencontre peuvent être mises en œuvre aux emplacements les plus divers et que les besoins et les objectifs d'une zone de rencontre diffèrent en fonction du contexte local dont il convient de tenir compte (rapport MPS, p. 10).

Dans les zones commerciales, le rapport indique que les zones de rencontre peuvent permettre de remplir plusieurs objectifs à la fois soit, le maintien des possibilités d'accès, la modération du trafic et l'amélioration de la sécurité routière, la priorité piétonne et la possibilité de traversée libre, la revalorisation de l'aménagement avec une meilleure qualité de séjour, le gain pour les commerces à l'extérieur (restauration, étals) (rapport MPS, p. 11).

Concernant la cohabitation avec un fort trafic, il est indiqué que la présence d'un axe de circulation très chargé dans une zone de rencontre en réduit la qualité pour le séjour et implique davantage de vigilance à pied, cependant les déplacements y demeurent sûrs. Le régime de la zone de rencontre apporte un maximum de bénéfices si l'on veille à soigner les traversées, à soutenir l'activité commerciale et les possibilités de séjour et à limiter le stationnement. La configuration des lieux a une influence lorsqu'un important flux motorisé traverse une zone de rencontre (> 5'000 véh./jour). Une planification attentive permet

d'améliorer les centres de localité, dont les fonctions vont au de-là de la circulation. Le trafic motorisé a certes un impact sur le bruit et les possibilités de séjour, mais en règle générale, même avec un volume de trafic motorisé élevé, les zones de rencontre ne posent pas de problèmes de sécurité au vu de la faible vitesse qui y est autorisée. On y recense

- 38/50 - A/2218/2023 peu d'accidents. L'aménagement doit toutefois assurer une bonne perméabilité afin que les piétons puissent traverser en de nombreux endroits et avec un dégagement visuel suffisant. La présence de lieux de destination (commerces, services, terrasses, etc.) de part et d'autre de la rue et des espaces de séjour généreux sont également importants pour concrétiser la fonction d'espace public du lieu. Finalement, limiter le stationnement motorisé dans la zone de rencontre libère de l'espace pour d'autres usages et réduit le trafic lié à la recherche de places. Ainsi, malgré un trafic motorisé élevé, la zone de rencontre peut aider à dynamiser les rues et places commerçantes en requalifiant l'espace public pour favoriser le séjour et les déplacements à pied et à vélo, sans toutefois exclure l'accès en voiture (rapport MPS, p. 25).

### **E. 50**

km/h à 30 km/h aura manifestement pour effet une augmentation de la sécurité, à teneur de l'expertise du 24 octobre 2022, bien que les recourants prétendent le contraire.

- 49/50 - A/2218/2023 S'agissant de F\_\_\_\_\_, hormis les mêmes développements liés à la prétendue perte de tout accès à ses parcelles et déjà examinés précédemment, elle ne démontre pas en quoi cette mesure causerait une gêne durable pour la circulation constitutive d'inconvénient grave au sens de l'art. 14 LCI.

À toutes fins utiles, le tribunal rappellera que les éventuelles nuisances que pourraient devoir supporter les autres usagers de la route ne sauraient être soulevées par les recourants, dès lors que le recours d'un particulier formé dans l'intérêt d'un tiers est exclu (ATF 138 II 162 consid. 2.1.2).

Le grief sera ainsi écarté. 75. Mal fondé, les recours sont rejetés. 76. En application des art. 87 al. 1 LPA et 1 et 2 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 (RFPA - E 5 10.03), les recourants, pris conjointement et solidairement, qui succombent, sont condamnés au paiement d'un émolument s'élevant à CHF 3'600.- ; il est partiellement couvert par les avances de frais versées à la suite du dépôt des recours. Vu l'issue du litige, aucune indemnité de procédure ne sera allouée (art. 87 al. 2 LPA).

- 50/50 - A/2218/2023

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