

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/915/2002-TPE

ATA/951/2004

ARRÊT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Du 7 décembre 2004

dans la cause

C.D.C.B.,

représentée par Me François Membrez, avocat

contre

**COMMISSION CANTONALE DE RECOURS EN MATIERE DE
CONSTRUCTIONS**

et

**DEPARTEMENT DE L'AMENAGEMENT, DE L'EQUIPEMENT ET DU
LOGEMENT**

et

A.T.E, , SUISSE et

A.T.E, SECTION DE GENEVE

et

**W. W. F. F. N – SUISSE ET W. W. F. F. N. – SECTION DE GENEVE,
représentés par Me Yasmine Djabri, avocA.T.E**

et

M. R. H., R. A. et R. B.

EN FAIT

1. a. Le 7 octobre 2003, le Tribunal administratif a rendu un arrêt sur partie par lequel il a admis la recevabilité du recours interjeté le 30 septembre 2002 par la C.D.C.B. mais non celle du recours du Touring Club Suisse. Il a par ailleurs ordonné, préparatoirement, au département de l'aménagement de l'équipement et du logement (ci-après : la département) l'établissement d'un rapport succinct au sens de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs du 27 février 1991 (OPAM – RS 814.012).
- b. S'agissant des faits de la cause, il y a lieu de se référer à l'arrêt sur partie précité.
2. Un rapport succinct selon le Manuel III OPAM du 2 mars 2004 (ci-après : le Manuel) a été établi par BG Ingénieurs Conseils S.A., sur demande de la C.D.C.B..

Ce rapport a analysé les risques inhérents au projet de la traversée de Vézenaz pour la partie couverte du tunnel, les trémies amont et aval ainsi que les parties de la route cantonale qui effectuaient la jonction avec les deux trémies. Il s'agissait de quantifier les risques encourus en faisant intervenir le volume du trafic et les probabilités d'accidents. Ont été considérés tous les accidents et conséquences provoqués par des poids-lourds transportant des matières dangereuses ou potentiellement dangereuses pour le voisinage du lieu d'accident. Le trafic normal en a été exclu car les accidents courants n'avaient pas, ou peu, d'effet au-delà des endroits d'accidents et étaient maîtrisables et contrôlables par les dispositifs de sécurité habituels. La longueur du tronçon à examiner était de 1000 mètres et a été subdivisé en 5 segments, soit deux segments de 140 mètres pour chaque entrée/sortie du tunnel, deux segments de 100 mètres pour chaque trémie et un segment pour le tunnel, d'une longueur de 520 mètres. Ce découpage, dicté par le degré de difficulté variable que subissait la circulation en s'engageant et sortant du tunnel, tenait mieux compte de l'influence que pouvait avoir l'impact d'un accident sur l'environnement et les eaux souterraines et superficielles.

Le rapport a décrit l'ouvrage projeté, les mesures de sécurité prévues et l'environnement existant. Il a également examiné le volume et la structure du trafic ainsi que le type et la fréquence des accidents. Ainsi, les statistiques de 1990 à 2002 mises à disposition par le département de l'intérieur, de l'agriculture de l'environnement et de l'énergie (ci-après : DIAE) présentaient une légère augmentation du trafic d'environ 1% par an. Les mesures effectuées en 2002 sur la route de Thonon montraient que le trafic journalier moyen sur 24 heures (TJM 24) était de 27'551 véhicules/jour pendant la semaine et de 25'480 véhicules/jour pendant le week-end. Le niveau de saturation admis pour cette route par l'office

des transports et de la circulation (ci-après : OTC) était de 1'800 véhicules/heure, niveau atteint en pointe le matin et le soir. Pour l'analyse, le chiffre de 27'551 véhicules/jour avait été retenu. Cette valeur était toutefois plafonnée à 30'000 véhicules/jour pour tenir compte de la saturation déjà observée en période de pointe. S'agissant de la part des poids-lourds au trafic journalier moyen, il n'y avait pas de statistique précise. D'après le Manuel, la part des poids lourds au trafic total s'élevait à 6 % (Suisse). De son côté, l'OTC estimait que le taux des poids lourds ne dépasserait pas 2% dans le futur. Enfin, selon l'étude d'impact effectuée par T. en 1999, le TJM était de 25'500 véhicules, 87 % du trafic correspondait à du transit à travers Vézenaz, 6 % représentait du trafic local et 7 % était du trafic se rendant à Collonge-Bellerive. Les voitures représentait 92 % de ce trafic, les poids lourds 1 %, les motos 6 % et les vélos 1 %. Au vu de ces derniers chiffres, l'étude avait retenu un TJM empruntant le tunnel de 81 % dont 1 % de camions, soit un TJM (24) de 22'317 véhicules/jour comprenant une part de 224 camions/jour.

Le taux d'accidents retenu correspondait aux statistiques d'accidents de la police genevoise des six dernières années. Bien qu'inférieur d'environ 50% par rapport au taux d'accidents indiqué au niveau national par le Manuel, ce taux était plausible, car une partie des usagers de la route n'aurait pas accès au tunnel, soit les piétons, les motos, les transports publics.

Le rapport concluait que, sur la base des critères émis par le Manuel, il n'y avait pas d'éléments présents qui pouvaient faire croire à un danger potentiel plus élevé qu'ailleurs sur les routes suisses. Selon le Manuel, ces résultats étaient en-dessous des seuils d'inacceptabilité. Plusieurs éléments étaient à relever :

- « les risques calculés sont comparables aux risques d'accidents Suisse ou même plus faibles et ne dépassent pas le seuil de 5 E-6 donné par les directives OPAM ;
- le tunnel apporte une très légère augmentation des risques qui sont normalement encourus, cependant, cette différence est négligeable ;
- les eaux souterraines ne courent peu ou pas de risque de contamination ;
- l'absence d'une zone de protection S dans la zone d'influence du projet ;
- les eaux superficielles peuvent être contaminées par des fuites d'hydrocarbures. Ce scénario est le plus pessimiste comparé aux autres scénarios ;
- il n'y a dans l'environnement direct du tunnel pas d'objets spéciaux qui s'exposent aux risques ou qui mériteraient une protection accrue ;
- le scénario incendie présentant le plus grand risque de mort immédiate d'homme est suffisamment faible et en-dessous des seuils d'inacceptabilité ;

- le SIS dispose de méthodes, matériel moderne, ainsi que les expériences pour efficacement lutter contre des accidents chimiques et surtout des incidents dans les tunnels ;

- les conditions émises au préambule sont à notre avis entièrement remplies ».

3. Le rapport succinct a été soumis à la division des exploitations et de l'intervention, service de sécurité du DIAE, qui a rendu un préavis le 18 mars 2004 après un examen approfondi.

Bien rédigé et clair, le rapport succinct pour la traversée de Vésenaz remplissait les conditions de l'article 6 OPAM. Les calculs étaient exacts, les hypothèses, le plus souvent pessimistes, étaient vraisemblables et le risque, tant pour la population que pour les eaux était acceptable. Le rapport était accepté sous réserve de la réalisation des mesures constructives suivantes :

« mise en place d'un dispositif empêchant la propagation d'un feu de caniveau le long du tunnel ;

construction d'un ouvrage de déshuilage et de rétention des eaux d'un volume minimum de 15 m³ tel que décrit dans le rapport ».

4. Le 5 avril 2004 le département a remis le rapport succinct accompagné du préavis favorable du 18 mars 2004 du service de sécurité du DIAE.
5. Un délai au 14 mai a été donné aux parties pour faire part de leurs observations.
6. Le 14 mai 2004, l'A.T.E et le W.W.F.F.N ont requis un complément d'expertise.

Le rapport se fondait en grande partie sur des estimations. Ainsi, le rapport s'était basé pour le TJM (24) sur les statistiques 1992 à 2002 mais n'avait pas tenu compte de l'augmentation annuelle du trafic de 1% qui, de plus, conduisait à un dépassement des 30'000 véhicules/jour au terme de la décennie déjà. L'estimation de la part des poids lourds au trafic de 1 % était erronée. L'axe routier en question était inscrit comme itinéraire d'approvisionnement. Il liait Genève à la France, ce qui impliquait un éventuel développement de la circulation des personnes et des biens. Cette part devait correspondre à 6% minimum. Le taux d'accidents retenu dans le rapport était également contesté. Il ne correspondait qu'à la moitié du taux retenu par le Manuel, le chiffre pour l'année 2003 était une extrapolation irréaliste et les mouvements en surface, dus à la circulation des piétons, des motos et des transports publics devaient être pris en compte. Par ailleurs, la construction du tunnel était de nature à encourager la vitesse et l'augmentation du trafic. La vitesse ne devait pas dépasser 50 km/h et devait faire l'objet de mesures techniques appropriées. Etait jointe une annexe en anglais.

7. Le 14 mai 2004, la commune a notamment relevé que le seul élément nouveau exigé dans le rapport succinct OPAM était le caniveau coupe-feu.
8. Le 21 mai 2004, le juge délégué à l'instruction de la cause a imparti un délai au 15 juin 2004 à l'A.T.E et au W.W.F.F.N pour traduire la pièce, faute de quoi il n'en serait pas tenu compte.

Aucune traduction n'est parvenue au tribunal dans le délai imparti.

Sur quoi, la cause a été gardée à juger.

EN DROIT

1. La recevabilité du recours déposé par la C.D.C.B. a déjà été examinée et admise par l'arrêt sur partie du tribunal de céans du 7 octobre 2003. En revanche, ledit arrêt a déclaré irrecevable le recours déposé par le Touring Club Suisse, celui-ci n'ayant pas la qualité pour agir.
2.
 - a. Aux termes de l'article 61 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA - E 5 10), le recours peut être formé pour violation du droit y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (al. 1). Les juridictions administratives n'ont pas compétence pour apprécier l'opportunité de la décision attaquée, sauf exception prévue par la loi (art. 61 al. 2 LPA).
 - b. Selon une jurisprudence bien établie, le tribunal de céans observe une certaine retenue pour éviter de substituer sa propre appréciation à celle des commissions de préavis pour autant que l'autorité inférieure suive l'avis de celles-ci. En revanche, lorsque l'autorité inférieure s'écarte des préavis, le Tribunal administratif revoit librement l'interprétation des notions juridiques indéterminées, mais contrôle sous le seul angle de l'excès et de l'abus de pouvoir, l'exercice de la liberté d'appréciation de l'administration, en mettant l'accent sur le principe de la proportionnalité en cas de refus malgré un préavis favorable et sur le respect de l'intérêt public en cas d'octroi de l'autorisation malgré un préavis défavorable (ATA/573/2004 du 21 septembre 2004 ; ATA/179/2004 du 2 mars 2004 ; François PAYCHERE, Pouvoir d'examen et pouvoir de décision du Tribunal administratif, RDAF 2000 I, p. 543 et les réf. citées).
3. Il convient en premier lieu d'examiner si le rapport succinct OPAM est suffisant ou si, comme le prétendent l'A.T.E et le W.W.F.F.N., un complément d'expertise est nécessaire au vu des nombreuses estimations et de l'absence de mesures techniques appropriées pour limiter la vitesse.

4. Aux termes de l'article 5 alinéa 2 OPAM, le rapport succinct comprend une brève description de la construction et de l'équipement de la voie de communication, un plan de situation et des informations sur le voisinage (let. a), des indications sur le volume et la structure du trafic, sur le type et la fréquence des accidents survenus sur la voie de communication (let. b), des indications sur les mesures de sécurité (let. c) ainsi qu'une estimation de la probabilité d'occurrence d'un accident majeur entraînant de graves dommages pour la population ou l'environnement (let. d).

L'autorité d'exécution doit vérifier que le rapport succinct est complet et correct (art. 6 al. 1 OPAM). En particulier, elle vérifie que l'estimation de la probabilité d'occurrence d'un accident majeur entraînant de graves dommages est plausible (art. 6 al. 2 let. b OPAM) et détermine s'il est possible d'admettre que la voie de communication présente une probabilité d'accident majeur entraînant de graves dommages suffisamment faible (art. 6 al. 3 let. b OPAM). Si tel n'est pas le cas, une étude de risque doit être ordonnée (art. 6 al. 4 OPAM).

5. A Genève, le service de sécurité de la division des exploitations et de l'intervention de l'environnement (ci-après : le service) est compétent pour l'application de l'OPAM aux voies de communication (art. 12 al. 1 du règlement d'application des dispositions fédérales relatives à la protection contre les accidents majeurs et les organismes dangereux pour l'environnement du 21 août 2001 - RaOPAM - K 1 70.06).

Ce service est chargé d'examiner les rapports succincts fournis par les détenteurs des voies de communication et de vérifier si l'estimation de la probabilité d'occurrence d'un accident majeur entraînant de graves dommages pour la population ou l'environnement est plausible, le cas échéant, d'ordonner au détenteur la réalisation d'une étude de risque (art. 13 let. d et e RaOPAM).

6. En l'espèce, le rapport succinct a quantifié les risques encourus en faisant intervenir le volume du trafic et les probabilités d'accidents. Il a ainsi examiné pour chaque segment du tronçon considéré, la probabilité d'un accident majeur entraînant de graves dommages pour la population, les eaux souterraines et eaux superficielles. Cet examen a porté sur les accidents provoqués par des poids lourds transportant des matières dangereuses ou potentiellement dangereuses pour le voisinage du lieu d'accident, à l'exclusion du trafic normal qui ne présente pas ou peu d'effets au-delà des endroits d'accidents et qui sont maîtrisables et contrôlables par les dispositifs de sécurité habituels.

Les chiffres retenus dans le rapport se basent, pour le TJM(24), sur les mesures effectuées en 2002 et, pour le taux des poids lourds, sur les mesures effectuées par l'étude de T.. S'agissant du taux d'accidents, le rapport a pris en considération le taux moyen d'accidents selon les données fournies par la police pour le tronçon considéré.

Les chiffres retenus ne sont ainsi pas de simples suppositions mais reposent sur des données enregistrées. Il est clair que, s'agissant d'un projet non encore construit, ces données ne sont que des estimations mais celles-ci sont crédibles.

Ce rapport a fait l'objet d'un examen minutieux par le service de sécurité qui a relevé sa bonne tenue et sa clarté. Le service a ainsi conclu que le rapport répondait aux exigences posées à l'article 6 OPAM et a émis un préavis favorable sous réserve de la mise en place d'un dispositif empêchant la propagation d'un feu de caniveau le long du tunnel et la construction d'un ouvrage de déshuilage et de rétention des eaux d'un volume minimum de 15 m³.

Au vu de ce qui précède, en particulier du préavis favorable du service de sécurité et sous réserve des conditions posées par ledit service, le tribunal de céans considère que le rapport succinct OPAM du 2 mars 2004 est complet et correct. La probabilité d'accident majeur entraînant de graves dommages pour la population ou l'environnement étant suffisamment faible, il n'y a donc pas lieu de procéder à une étude de risque.

Le tribunal de céans rappellera toutefois que le détenteur est tenu de compléter le rapport succinct en cas de modifications sensibles des conditions d'exploitation ou si des faits nouveaux importants sont portés à sa connaissance (art. 5 al. 3 OPAM) et qu'il doit prendre toutes les mesures adéquates pour diminuer les risques (art. 3 al. 1 OPAM).

7. L'A.T.E et le W.W.F.F.N invoquent également le caractère incomplet du rapport d'impact déposé par T. en janvier 1999.
8. Le rapport d'impact constitue la base de l'étude d'impact ; il décrit entre autres choses l'état initial ainsi que les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront après la réalisation du projet (art. 9 al. 2 let. a et c de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 – LPE – RS 814.01). Il s'agit donc d'élaborer un pronostic sur l'état de l'environnement tel qu'il serait sans le projet concerné puis d'évaluer la situation à prévoir après la réalisation du projet.

En ce qui concerne la possibilité d'attaquer le rapport d'impact et notamment ce pronostic, le Tribunal fédéral a exposé qu'ils étaient uniquement des éléments de décision dans le contexte de l'étude d'impact, respectivement de la procédure d'autorisation. Ils ne peuvent donc être attaqués que dans la mesure où ils sont repris dans la décision qui écarte les oppositions et approuve le projet, ou s'ils ont conduit à une constatation inexacte et incomplète des faits ainsi qu'à des conséquences juridiques erronées. En outre, il faut souligner l'incertitude inhérente à chaque pronostic – notamment pour ce qui est du trafic – de sorte que des imperfections doivent être tolérées, aussi longtemps que les hypothèses ne se

révèlent pas totalement inutilisables et qu'il y a bien une constatation complète des faits (JT 1999 I 618 consid. 12).

9. En l'occurrence, le rapport d'impact, 2^{ème} étape, a examiné les impacts sur l'environnement en tenant compte de la situation actuelle, de la situation future sans le projet et de la situation future avec le projet. Ce rapport a été étudié notamment par le service cantonal d'écotoxicologie qui n'a relevé aucun défaut significatif. Le tribunal de céans considère donc le rapport de T., déposé en janvier 1999, comme détaillé et complet.
10. a. Toute édification, démolition, modification d'une construction ou d'une installation est soumise à autorisation (art. 1 al. 1 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 - LCI - L 5 05).

b. Les autorisations peuvent être refusées notamment lorsqu'une construction ou une installation peut être la cause d'inconvénients graves pour les usagers, le voisinage ou le public (art. 14 al. 1 let. a LCI), ne remplit pas les conditions de sécurité et de salubrité exigées par son exploitation ou son utilisation et suffisantes à l'égard des voisins ou du public (art. 14 al. 1 let. b et c LCI), ou, encore, lorsqu'elle peut créer, par sa nature, sa situation ou le trafic que provoque sa destination ou son exploitation, un danger ou une gêne durable pour la circulation (art. 14 al. 1 let. e LCI).

c. L'article 7 de la loi sur les routes du 28 avril 1967 (LRoutes - L 1 10) donne la compétence au département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (ci-après : le département) de statuer sur les projets de création ou de modification de voies publiques cantonales et communales (al. 2) et soumet les projets importants à l'enquête publique, selon la procédure définie pour l'adoption des plans localisés de quartier, au sens des articles 1 et suivants de la loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités du 9 mars 1929 (LEXT – L 1 40), et au préavis de la commission d'urbanisme (al. 6). L'autorisation du département porte sur le tracé, le gabarit, les alignements et les niveaux en veillant à ce que soient pris en compte : les besoins des piétons, valides ou handicapés, des deux-roues, des véhicules des transports publics et des services d'urgence, ainsi que les besoins de l'approvisionnement, des livraisons et de l'accès de la clientèle des commerces et des industries (art. 7 al. 3 LCI).
11. a. Avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations pouvant affecter sensiblement l'environnement, l'autorité apprécie le plus tôt possible leur compatibilité avec les exigences de la protection de l'environnement (art. 9 al. 1 LPE). L'article 9 LPE institue ainsi une « étude de l'impact sur l'environnement » (ci-après : EIE) que l'autorité compétente doit effectuer pour certaines installations désignées par le Conseil

fédéral dans l'annexe à l'ordonnance sur l'étude de l'impact de l'environnement (OEIE – RS 814.011).

b. Sont soumises à une EIE au sens de l'article 9 LPE, les routes principales ainsi que les routes à grand débit. La procédure décisive, soit la procédure d'autorisation, d'approbation ou d'octroi de concession dans laquelle l'étude d'impact est effectuée, est à déterminer par le droit cantonal (art. 1, 5 OEIE ; pt 11.2, 11.3 annexe OEIE).

12. a. Aux termes du règlement d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement du 11 avril 2001 (RaOEIE – K 1 70.05) et de son annexe (n° 11.2, 11.2 annexe RaOEIE), la procédure décisive prévue pour les routes principales et les autres routes à grand débit est une procédure en deux étapes : plan d'aménagement routier (art. 8 LRoutes), puis approbation (art. 7 LRoutes).

b. Le RaOEIE, approuvé par le Conseil fédéral le 2 mars 2001, est entré en vigueur le 21 avril 2001. Il n'a pas été modifié depuis, contrairement aux articles 7 et 8 LRoutes, modifiés le 22 mars 2002.

La procédure relative aux projets importants, réglée précédemment à l'article 8 alinéas 1, 3 et 4 est, aujourd'hui, intégrée à l'article 7 alinéas 6 et 7 (cf LRoutes dans sa teneur du 17 juin 1988), l'article 8 LRoutes traitant désormais uniquement des compétences du Grand Conseil.

Il ressort ainsi du texte légal que l'enquête publique fait partie de la première étape de la procédure (malgré la référence devenue erronée à l'art. 8 LRoutes qui figure au pt 11.2 et 11.2 de l'annexe RaOEIE). Or, le préavis de la commission d'urbanisme étant prévu au même stade que l'enquête publique, il convient d'admettre que celui-ci doit intervenir lors de la première étape et non lors de la deuxième étape, soit la procédure d'autorisation par le département.

13. Le département a donc correctement appliqué la loi puisqu'il n'avait pas à demander un nouveau préavis à la commission d'urbanisme lors du dépôt du 2^{ème} rapport d'impact.

A cet égard, le tribunal de céans relèvera que la CCRMC ne peut reprocher au département de ne pas avoir suivi le préavis défavorable du 17 janvier 2002 dans la mesure où celui-ci a été rendu postérieurement aux autorisations délivrées et que c'est elle-même qui a ordonné un préavis actualisé, celui du 30 avril 1997 étant antérieur au rapport d'impact établi en janvier 1999.

14. La CCRMC a retenu que l'avantage de l'assainissement causé par l'ouvrage ne l'emportait pas sur les inconvénients causés par sa réalisation. Il ressortait du préavis entériné le 17 janvier 2002 qu'il existait une contradiction entre la volonté de désengorger le centre de Vézenaz et le désir de drainer des clients par

l'implantation de centres commerciaux aux portes du village. La tranchée couverte aurait ainsi des incidences sur le tissu du bâti environnant et sur les espaces publics. En outre, la mesure envisagée n'aurait pas d'incidence et n'améliorerait pas le trafic des véhicules en provenance de la route d'Hermance, ni le centre du village en raison de la présence de centres commerciaux. Le rapport d'impact faisait apparaître une légère augmentation de NO₂ de 5 mg/m³ pour six habitations, en particulier celles se trouvant vers la sortie nord. De plus, lesdits habitants subiraient les inconvénients résultant des difficultés à s'insérer dans le flux de la circulation sur la route de Thonon proche du carrefour de la Pallanterie à la sortie nord du tunnel et la jonction de la route d'Hermance dans le centre du village resterait problématique même en cas de réalisation du projet. Ces inconvénients devaient être considérés comme graves au sens de l'article 14 LCI. Le département avait ainsi abusé de son pouvoir d'appréciation en ne tenant pas suffisamment compte de cette situation.

15. L'ouvrage projeté prévoit la mise en dénivelé de la route de Thonon et la construction d'une tranchée couverte pour traverser le village de Vézenaz. Il permettrait le passage direct entre les débouchés des chemins Neuf-de-Vézenaz et de Californie sur une longueur couverte de 520 mètres à laquelle viendraient s'ajouter deux trémies d'accès d'une longueur de 100 mètres environ chacune. L'axe de l'ouvrage correspondrait à l'actuelle route de Thonon. Deux voies de circulation sont prévues dans l'ouvrage, une par sens, réservées aux véhicules automobiles, aux poids lourds et aux motocycles. La surface serait réaménagée pour assurer les liaisons locales et permettre la circulation des deux roues légers, des piétons et des transports publics.
16. La route de Thonon est classée route cantonale genevoise (RC1 ; art. 2 du règlement concernant la classification des voies publiques du 27 octobre 1999 – L 1 10.03). Elle est également inscrite comme route principale suisse (T105 ; ordonnance sur les routes principales du 8 avril 1987 – RS 725.116.23). Elle constitue l'axe principal reliant Genève aux principales villes de la rive gauche du lac Léman (Douvaine, Thonon, Evian).
17. L'étude de T. a retenu un TJM pour la route de Thonon de 25'500 véhicules et de 11'600 véhicules sur la route d'Hermance. Ce chiffre a été porté, selon les mesures effectuées en 2002, à 27'551 véhicules par jour pour le TJM(24) pendant la semaine et de 25'480 pendant le week-end. Ce trafic comprend 87% véhicules en transit à travers Vézenaz, 6% de trafic local et 7% de trafic pour la commune.
18. Le village de Vézenaz se trouve donc sur un axe routier important et la réalisation de la tranchée couverte désengorgera son centre. D'autres solutions ont été examinées, comme une trémie double assurant la liaison entre la route d'Hermance et la route de Thonon, mais ont dû être abandonnées. Quant à l'implantation de centres commerciaux, elle ne va pas à l'encontre de la volonté de réduire le trafic de transit. La réalisation d'une tranchée couverte permettra

ainsi d'apporter une réponse au trafic de transit qui représente l'essentiel du trafic considéré et qui pèjore la qualité de vie au centre du village. La circulation motorisée en surface sera diminuée et des réaménagements pourront être effectués afin de restituer au village un cadre plus convivial.

19. Il est vrai que selon le rapport d'impact, en raison du gain d'attractivité, le trafic augmenterait d'environ 7%. Cette augmentation s'effectuerait pendant les heures creuses, du fait de la saturation des nœuds voisins aux heures de pointe.

L'OTC a expliqué que cette augmentation devait être examinée sur trois échelles. Sur une échelle large, le projet n'avait qu'un effet marginal. L'accroissement indéniable du trafic sur l'axe en cause résultait de l'urbanisation du Bas-Chablais et de la région suisse comprise entre Vézenaz et la frontière. A l'échelle de la gestion de l'axe considéré, les trois artères concernées, soit la route d'Hermance, la route de Thonon et la route de la Capite, convergeaient vers le quai Gustave-Ador par la place du Traînant dont la signalisation lumineuse exerçait une fonction de contrôle d'accès à la ville. Aucune augmentation de volume n'était ici envisageable durant les heures de pointes. La place du Traînant était « le carrefour déterminant de tout l'axe » et l'ouvrage projeté n'influerait pas cette gestion. Enfin, plus localement, l'ouvrage augmenterait l'offre existante mais ne devrait pas engendrer un accroissement de l'offre accédant à la ville vu l'explication ci-dessus. En revanche, un transfert était attendu de la route de la Capite sur l'axe de la route de Thonon. Ce transfert, jugé favorable pour la Capite et Cologny, n'était pas à craindre pour la traversée de Vézenaz vu les conditions de circulation prévues qui assuraient une minimisation des émissions polluantes.

20. Ainsi, même sans réalisation du projet, la circulation dans cette région est appelée à augmenter vu l'urbanisation. L'augmentation du trafic n'engendrera toutefois pas une hausse de transit au centre village vu l'existence de nœuds de saturation, en particulier, vu la gestion opérée par la signalisation lumineuse de la place du Traînant. L'attrait de la traversée de Vézenaz pour le trafic de transit apparaît donc marginal. En revanche, la réalisation du projet libérera certains secteurs du trafic sans occasionner de préjudice supplémentaire pour le village de Vézenaz.

21. S'agissant de l'insertion des riverains dans le trafic, ce problème a été examiné par le rapport d'impact qui a exposé les quelques modifications d'itinéraires engendrées par le projet. Il en ressort que l'accessibilité aux propriétés riveraines de la trémie côté Thonon notamment sera assurée et que l'accroissement de la distance parcourue par les riverains sera faible en regard des avantages sur le plan de la sécurité routière.

22. Il reste encore à examiner si l'ouvrage projeté est compatible avec les impératifs d'assainissement prévus par la législation fédérale.

23. L'article 1 alinéa 2 LPE dispose que les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes seront réduites à titre préventif et assez tôt.

En particulier, les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons seront limités par des mesures prises à la source (art. 11 al. 1 LPE). Les émissions sont limitées à titre préventif et indépendamment des nuisances existantes, dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). S'il appert ou s'il y a lieu de présumer que les atteintes, eu égard à la charge actuelle de l'environnement, seront nuisibles ou incommodes, les émissions seront limitées plus sévèrement (art. 11 al. 3 LPE).

24. La LPE distingue des niveaux de valeurs différents d'exposition aux nuisances :

- les valeurs limites d'immission qui définissent le seuil général à partir duquel les atteintes deviennent nuisibles et incommodes (art. 13 LPE) ;

et, en matière de protection contre le bruit :

- les valeurs de planification qui se situent au-dessous des valeurs limites d'immission (art. 23 LPE) ;
- les valeurs d'alarme qui se situent au-dessus des valeurs limites d'immission (art. 19 LPE).

25. Les installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de la LPE et aux dispositions d'autres lois fédérales qui s'appliquent à la protection de l'environnement doivent être assainies (art. 16 LPE).

26. a. En matière de protection contre le bruit, l'autorité d'exécution ordonne l'assainissement nécessaire des installations fixes qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs d'immission (art. 13 OPB).

b. Lorsqu'une installation fixe déjà existante au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance est modifiée, les émissions de bruit des éléments d'installation nouveaux ou modifiés devront être limités dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable (art. 8 al. 1 OPB). Lorsque l'installation est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limités de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immission (art. 8 al. 2 OPB).

L'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (art. 9 let. a OPB) ou la

perception d'immission de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (art. 9 let. b OPB).

27. Dans le cas d'espèce, les valeurs limites d'immission sont actuellement dépassées en de nombreux points tant de jour que de nuit et, dans neuf cas, la valeur d'alarme diurne est dépassée.

Selon le 2^{ème} rapport d'impact, en cas de réalisation du projet, les immissions sonores seraient réduites même si celles-ci resteraient en certains points supérieures aux valeurs limites. Pour celles-ci, il ressort de l'analyse effectuée par T. que certains tronçons routiers verraient une augmentation du volume du trafic, plus ou moins importante, qui serait toutefois compensée par les effets de la réduction des vitesses, voire, en certains endroits, par le traitement acoustique des trémies, des extrémités de la tranchée couverte ou par l'utilisation de meilleurs revêtements. Dans ces secteurs, il n'y aurait donc pas une augmentation des immissions sonores. Les endroits où les valeurs limites posées par l'OPB seraient encore dépassées respecteraient ainsi les exigences fixées par l'OPB.

Quant aux tronçons où le volume, voire la vitesse, du trafic serait réduit, une réduction des immissions sonores aurait lieu. Dans ces cas, aucune nuisance sonore supplémentaire serait engendrée par l'ouvrage et l'OPB serait donc respectée.

28. En conséquence, la mise en service de l'ouvrage n'engendrera à aucun endroit une augmentation des nuisances sonores ; celles-ci seront soit réduites soit, sur les tronçons où une augmentation du volume du trafic est prévue, compensées par les mesures prises.

Le département a d'ailleurs expressément fait figurer les mesures de réduction des émissions contenues dans le rapport d'impact comme conditions aux autorisations délivrées.

29. a. En ce qui concerne la pollution de l'air, pour les infrastructures destinées aux transports, l'autorité ordonne que l'on prenne, pour limiter les émissions dues au trafic, toutes les mesures que la technique et l'exploitation permettent et qui sont économiquement supportables (art. 18 de l'ordonnance sur la protection de l'air OPAIR – RS 814.318.142.1). Pour les cas où il est établi ou à prévoir que des immissions excessives se produisent, les articles 31 à 34 OPAIR prévoient l'établissement d'un plan de mesures permettant de les prévenir ou de les éliminer. Sont excessives les immissions qui dépassent une ou plusieurs des valeurs limites figurant à l'annexe 7 (art. 2 al. 5 OPAIR) soit, pour le dioxyde d'azote (NO₂), une moyenne annuelle de 30 µg/m³.

b. Le plan de mesures indique les sources des immissions excessives et les mesures propres à éliminer de telles immissions. Le plan de mesures est ainsi un

instrument de coordination permettant de choisir et d'ordonner les mesures adéquates pour améliorer la qualité de l'air dans des situations complexes ; lorsqu'il s'agit d'assainir plusieurs installations fixes, il permet notamment de traiter de façon équitable les différents pollueurs et de mettre à leur charge une contribution adéquate à l'amélioration de la situation (JT 1995 I 448, cons. 5a et réf. citées).

30. Le Conseil d'Etat a adopté un premier plan de mesures au sens des articles 31, 32 et 33 Opair le 27 mars 1991 dans le but de lutter contre les immissions excessives. Malgré une diminution, lors des dix dernières années, des immissions de dioxyde d'azote de 35 à 40 % en milieu urbain, due en particulier au système de dépollution par catalyse rendu obligatoire dès 1986, l'état actuel de la qualité de l'air et les prévisions d'émissions pour ces prochaines années ne permettaient pas d'atteindre les objectifs de la Confédération en matière de pollution atmosphérique. Un nouveau plan de mesures 2003-2010 a dès lors été adopté le 2 avril 2003 par le Conseil d'Etat.

Ce plan de mesures 2003-2010 vise notamment pour ces prochaines années la réduction des immissions de NO₂ à l'échelle locale. Pour le trafic, des mesures liées à la gestion de la signalisation permettent d'améliorer la fluidité de la circulation et, par conséquent, de diminuer les facteurs d'émissions des véhicules. De même, la retenue des files de véhicules dans des zones non soumises à des immissions excessives permet d'intervenir en amont d'une zone critique. Ce nouveau plan de mesures propose 26 mesures dont 13 concernent les transports. Parmi les actions prévues pour réduire les immissions de NO₂ figurent en matière de circulation :

- la mise en place d'un projet d'agglomération dans une dimension transfrontalière permettant la coordination entre transports, urbanisation, environnement, politique du logement et activités économiques ;
- l'organisation des réseaux favorisant la mobilité des personnes et des marchandises ;
- le développement maîtrisé et guidé des transports individuels motorisés ;
- l'assainissement des périmètres sujets aux dépassements des valeurs limites d'immission en lien avec des projets d'assainissement OPB ;
- l'amélioration de l'attractivité des transports collectifs afin d'augmenter leur part modale dans l'ensemble des déplacements de l'agglomération ;
- la rétention du trafic pendulaire dans les parkings d'échange périphérique articulés sur le réseau des transports publics.

31. En l'espèce, l'ouvrage projeté est situé dans le village de Vézenaz, C.D.C.B.. Selon les statistiques de la commune émises au 31 décembre 2002, le secteur de Vézenaz compte 1622 personnes.

Il ressort du rapport de T. que les immissions de dioxyde d'azote pour la région de Vézenaz sont actuellement de $32\mu\text{g}/\text{m}^3$ et dépassent par là les valeurs fixées par l'annexe 7 de l'Opair. La réalisation de l'ouvrage induira une diminution de la pollution atmosphérique au centre du village de Vézenaz puisque les valeurs de l'Opair y seront respectées. Seules les abords des trémies verront une augmentation des immissions de NO_2 . Cette augmentation, de $5\mu\text{g}/\text{m}^3$, touchera six habitations mais non M. A., B. et H., domiciliés respectivement 98b, 100 et 98a route de Thonon.

Le projet permettra donc un assainissement tant au niveau du bruit qu'au niveau de l'air pour une grande partie de la région concernée.

32. Par ailleurs, c'est à tort que l'A.T.E et le W.W.F.F.N. prétendent que le projet irait à l'encontre des objectifs du plan de mesures, aucune mesure n'étant compromise ou compliquée de manière importante par la réalisation de l'ouvrage.

33. Enfin, le projet respectant tant la législation fédérale en matière de protection de l'environnement que le plan de mesures adopté par le Conseil d'Etat, l'A.T.E et le W.W.F.F.N ne peuvent invoquer une violation du principe du développement durable.

34. Il ressort de ce qui précède que le département a correctement appliqué la loi. Pour apprécier la situation et fonder sa décision, il s'est basé sur le rapport d'impact, 2^{ème} étape, ainsi que sur les différents préavis émis au cours de la procédure. Il a dès lors agi dans le cadre de son pouvoir d'appréciation en accordant les autorisations et en considérant que la traversée ne saurait être source d'inconvénients graves. La CCRMC a dès lors substitué sa propre appréciation à celle du département, ce que proscrit l'article 61 LPA. Sa décision sera donc annulée.

35. En conséquence, le recours de la C.D.C.B. sera admis. Les autorisations de construire DD 96'396 et LER 2561 seront confirmées avec la condition supplémentaire de la réalisation des mesures constructives mentionnées dans le préavis du service de la sécurité du DIAE du 18 mars 2004.

Aucun émoulement ne sera perçu et une indemnité de procédure de CHF 2'000.- sera allouée à la C.D.C.B. à la charge de l'A.T.E, Suisse et de sa section genevoise et du W.W.F.F.N, Suisse et de sa section genevoise, pris conjointement et solidairement.

* * * * *

**PAR CES MOTIFS,
LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF**

admet le recours interjeté le 30 septembre 2002 par la C.D.C.B. contre la décision de la commission de recours en matière de constructions du 19 août 2002 ;

annule la décision de la commission cantonale de recours en matière de constructions du 19 août 2002 ;

confirme l'autorisation de construire DD 96'396 et l'autorisation LER 2561 avec la condition supplémentaire de la réalisation des mesures constructives mentionnées dans le préavis du service de la sécurité du DIAE du 18 mars 2004 ;

dit qu'il n'est pas perçu d'émolument ;

alloue une indemnité de procédure de CHF 2'000.- à la C.D.C.B. à la charge de l'A. T. E., Suisse et de sa section de Genève et du W.W. F. F.N., Suisse et de sa section genevoise, pris conjointement et solidairement ;

dit que, conformément aux articles 97 et suivants de la loi fédérale d'organisation judiciaire, le présent arrêt peut être porté, par voie de recours de droit administratif, dans les trente jours dès sa notification, par devant le Tribunal fédéral; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé en trois exemplaires au moins au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14 ; le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyen de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communique le présent arrêt à Me François Membrez, avocat de la C.D.C.B., à la commission cantonale de recours en matière de constructions, au département de l'aménagement de l'équipement et du logement, à M. R. H., pour M. R. A. et R. B., à Me Yasmine Djabri, avocate de l'Association Transports et Environnement et du W.W. F. F.N. ainsi qu'à l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage.

Siégeants : Mme Bovy, présidente, M. Paychère, Mme Hurni, M. Thélin, Mme Junod, juges.

Au nom du Tribunal administratif :

la greffière-juriste adj. :

M. Tonossi

la vice-présidente :

L. Bovy

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :