RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2902/2020 LCI JTAPI/884/2021

JUGEMENT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

DE PREMIÈRE INSTANCE

du 1er septembre 2021

dans la cause

Madame Françoise AUTHOSSERRE, représentée par Me Marc BELLON, avocat, avec élection de domicile

contre

COMMUNE DE COLLONGE-BELLERIVE, représentée par Me François MEMBREZ, avocat, avec élection de domicile

DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE

EN FAIT

1. Madame Françoise AUTHOSSERRE est propriétaire de la parcelle n° 6'680 de la commune de Collonge-Bellerive, sur laquelle est érigée la maison dans laquelle elle vit, à l'adresse 7, chemin Neuf-de-Vésenaz.

   Ce chemin, d'une longueur d'environ 90 m, est affecté au domaine public communal (DP 8'361 et DP 9'352). Il relie le chemin du Vieux-Vésenaz à la route de Thonon, à proximité de l'intersection entre ce dernier et le chemin des Rayes.

2. Par requête enregistrée sous la référence DD 112'582 le 26 avril 2019 par le département du territoire (ci-après : DT ou le département), la commune de Collonge-Bellerive (ci-après : la commune), par l'intermédiaire de son mandataire Urbaplan SA, a sollicité la délivrance d'une autorisation de construire portant sur l'aménagement des espaces publics et la mise en sens unique du chemin du Vieux-Vésenaz (entre le chemin des Rayes et la route de Thonon), lequel appartient aussi au domaine public communal (DP 8'359).

   Cette demande était notamment accompagnée d'un « rapport technique » établi le 18 avril 2019 par Urbaplan SA elle-même, expliquant la nature, la portée et les enjeux du projet, notamment :

   - Le tronçon du chemin du Vieux-Vésenaz compris entre le chemin Neuf-de-Vésenaz et la route de Thonon faisait partie du réseau de quartier, selon la hiérarchie du réseau routier, et constituait un espace-rue accueillant des équipements, services et commerces. Conformément au plan directeur communal (ci-après : PDCom), approuvé par le Conseil d'État le 17 septembre 2014 (en cours de révision), ce chemin devait être réaménagé (modération de trafic, aménagements piétonniers et paysagers). La création de la tranchée couverte de Vézenaz avait permis une diminution conséquente du trafic sur la route de Thonon. Elle avait favorisé la requalification de l'espace public et la mutation du bâti lui étant associé. Le réaménagement du chemin du Vieux-Vésenaz prenait alors tout son sens et une mise en sens unique était envisageable. L'objectif de la commune était de diminuer le trafic de transit pour permettre à la vie locale de se développer en toute sécurité. Le nouveau statut de cette voie, axe historique principal du bourg de Vésenaz, était valorisé par le projet en assumant clairement cette dimension historique à travers le réaménagement de l'espace public. Le projet initiait un aménagement dont le prolongement pourrait être envisagé, au Sud, au-delà du chemin des Rayes.

   - En 2017, la commune avait engagé une étude visant la fermeture du chemin du Vieux-Vésenaz à la hauteur du nouveau centre commercial et la création

d'une zone de rencontre (20 km/h, priorité aux piétons) sur le reste du chemin allant jusqu'au giratoire de la route de Thonon. Au mois de janvier 2018, ce projet avait fait l'objet d'une demande d'autorisation de construire (DD 111'201 [*préparée par Urbaplan SA également*]), qui avait suscité des demandes de modification de la part d'instances de préavis. Parallèlement, au mois de juillet 2018, une mise à l'essai avait été mise en œuvre pour tester la faisabilité d'une fermeture du chemin à la circulation. Au mois de janvier 2019, un bilan avait été effectué après cinq mois d'essai par le bureau Trafitec. Selon la synthèse du rapport, la fermeture du chemin était envisageable en termes de fonctionnement, mais impliquait un report de trafic sur le chemin Neuf-de-Vésenaz. Cela étant, le projet était très positif pour la sécurité et la qualité de vie du secteur. Cette fermeture provisoire avait soulevé plusieurs oppositions de la part des riverains, de sorte que la commune souhaitait adapter son projet initial pour créer un sens unique en direction du giratoire de la route de Thonon, avec contresens cyclable. Dès lors, il avait été décidé de modifier le projet dans ce sens, tout en répondant aux préavis émis dans le cadre de l'instruction de la demande DD 111'201, « fermée » dans l'intervalle, compte tenu du temps écoulé [*cette requête a fait l'objet d'un « classement » le 6 février 2019*].

- Le chemin du Vieux-Vésenaz accueillait essentiellement une circulation de desserte. S'il présentait ponctuellement quelques mètres linéaires de trottoir, l'essentiel de la continuité piétonne était uniquement matérialisé par un marquage au sol. L'accès véhicule au centre commercial était principalement assuré depuis la route de Thonon. Le chemin du Vieux-Vésenaz proposait cependant une desserte piétonne « haute » du centre commercial et assurait la desserte des commerces de proximité jalonnant son tracé (fleuriste, caviste, coiffeur, etc.), ainsi que deux équipements cantonaux (police municipale et club des aînés). La commune souhaitait ainsi repenser le statut et le traitement de cette voie au profit d'une circulation apaisée et prioritairement favorable à la mobilité douce.

- Selon les derniers relevés de trafic effectués en mai 2017, la charge de trafic s'y élevait à 4'200 véhicules par jour (véh/jour) et la vitesse moyenne à 26 km/h.

- Les bus TPG n'empruntaient plus le chemin du Vieux-Vésenaz, mais passaient par les chemins Neuf-de-Vésenaz et des Rayes.

- Les objectifs du réaménagement projeté étaient les suivants :

  > assurer une cohabitation conviviale des différents modes de déplacement en relation avec les activités du secteur (équipements, services) ;

- améliorer la sécurité des usagers lents (piétons et cyclistes) et les plus exposés (enfants, personnes âgées) ;
- diminuer le trafic de transit sur le chemin du Vieux-Vésenaz ;
- valoriser les espaces publics avec un projet d'ensemble proposant un aménagement « de façade à façade » ;
- concrétiser les options prévues dans le PDCom.

Le projet était constitué des éléments suivants :

- Réalisation d'un trottoir en pavés le long du chemin, côté Jura, délimité par une cunette de récolte des eaux de surface, compte tenu des nombreux accès existants.
- Dilatation de cet espace dédié aux piétons au droit du centre commercial et du bâtiment communal.
- Mise en sens unique du chemin avec une largeur de chaussée de 4,30 m, dont un contresens cyclable.
- Création d'un espace vert le long du mur, côté Salève, de manière à apporter de la verdure et de la fraîcheur au chemin.
- Réaménagement du carrefour avec le chemin des Rayes pour améliorer le croisement des véhicules (en particulier les bus et les poids lourds) et améliorer la sécurité des piétons (continuité des trottoirs).
- Traitement du contresens cyclable au carrefour giratoire avec la route de Thonon.

En guise de conclusion, l'auteur du rapport indiquait :

« Le réaménagement des espaces publics du chemin du Vieux-Vésenaz est en cohérence avec le plan directeur communal et le plan directeur des chemins pour piétons.

Par ailleurs, les caractéristiques actuelles du chemin du Vieux-Vésenaz (noyau historique, rue de quartier, activités), la présence d'équipements d'intérêt général (police municipale, club des aînés) et la volonté communale de réduire le trafic de transit constitue un environnement favorable à la mise en sens unique du chemin avec contresens cyclable.

Dans ce contexte, les mesures prévues permettent d'augmenter la sécurité et le confort des piétons, d'assurer une cohabitation conviviale des différents modes de déplacement et de renforcer le caractère emblématique de ce secteur de Vésenaz (présence de la maison forte, du grand marronnier, des activités commerciales).

En outre, le projet permet de valoriser les espaces publics en proposant un aménagement de façade à façade en relation avec le bâtiment du centre communal ».

Etait annexé à ce document le rapport de Trafitec précité (« Chemin du Vieux-Vésenaz, Projet de fermeture, Mesure à l'essai, Bilan-Rapport, version du 15 janvier 2019 »), qui, sous le titre « Synthèse du bilan après 5 mois », indiquait :

« Le trafic du Vieux-Chemin-de-Vésenaz d'AVANT l'essai est important : environ 3900 véhicules/jour.

La part du trafic en pur transit est élevée : estimée sommairement à 60 %.

Le report sur Chemin-neuf de Vésenaz est de l'ordre de 2400 véhicules/jour. Les principaux impacts négatifs sont :

- Augmentation de la file d'attente sur Chemin-Neuf avec une durée d'insertion sur route de Thonon qui est passée de 30 à 60 secondes aux heures de pointe.
- Retard de 60 secondes induit sur les bus des lignes TPG B et 80 (transport scolaire).
- Sorties du parking de la Coop parfois gênées.
- Trafic de transit à travers Pré-de-la-Croix (faible).
- Bruit augmenté sur Chemin-Neuf dans une proportion à préciser encore.

Les avantages sont :

- Chemin du Vieux-Vésenaz rendu aux piétons et aux cyclistes, nouveau lieu de rencontre à valoriser.
- Sécurité augmentée.
- Bruit diminué ».

Les auteurs de cette étude indiquaient ensuite, en guise de conclusion :

« Les autorités entendent adapter la Mesure en cours comme ceci : abandon des fermetures et mise en place d'un sens unique.

Le cas échéant, la présente étude recommande de mettre le sens unique direction carrefour-giratoire route de Thonon/route d'Hermance, pour les raisons suivantes :

- Aucun retard imposé aux bus des lignes TPG B et 80.
- Sorties du parking de la Coop moins gênées.
- Diminution du trafic de transit à travers Pré-de-la-Croix dans le sens Trémessaz/route de Thonon (le plus pratiqué).

- Moins d'augmentation de bruit Chemin-neuf de Vésenaz ».

3. Dans le cadre de son instruction, la direction des autorisations de construire (DAC), l'office de l'urbanisme (SPI), les Transports publics genevois (TPG) et le service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA) ont préavisé favorablement cette requête, sans observation. En outre, des préavis favorables sous conditions ont été émis par la direction de l'information du territoire, l'office cantonal du génie civil (OCGC), la commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS), l'office cantonal de l'eau (OCEau), l'office cantonal de l'agriculture et de la nature (OCAN) et la police du feu.

4. Le 14 juin 2019, l'office cantonal des transports (OCT) a émis un préavis favorable, sous conditions, prévoyant que la publication de l'autorisation dans la feuille d'avis officielle (FAO) devrait intégrer la réglementation locale du trafic y relative sous forme de préavis liant, que le département des infrastructures (ci-après : DI, duquel dépend l'OCGC) a ensuite délivré le 23 juillet 2020 sous la forme suivante :

« 1. a) Au chemin du Vieux-Vésenaz, tronçon compris entre le chemin des Rayes et la route de Thonon, une circulation à sens unique, sens autorisé en direction de la route de Thonon est instaurée, ainsi qu'un contre-sens cyclable.

b) Une signalisation « Sens unique avec circulation de cyclistes en sens inverse » (4.08.1 OSR) et « Accès interdit » (2.02 OSR) avec plaque complémentaire munie du sigle « Cycle » (5.31 OSR) suivi du texte « seuls autorisés » indiquent cette prescription.

2. La signalisation est fournie, posée, entretenue et réparée par une entreprise dûment agréée par l'OCT, aux frais et à l'initiative de la commune.

3. Les réglementations du trafic prennent effet dès la pose de la signalisation, celle-ci ne pouvant avoir lieu qu'une fois la mise en place des aménagements requis, effectuée ».

5. Le 17 juin 2019, le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) a requis la production de pièces complémentaires. Il sollicitait la « coordination de ce projet avec le projet d'assainissement du bruit routier de la route de Thonon » et, « du fait des reports de trafic sur les axes proches, [la] vérification que l'art. 9 [de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 -OPB - RS 814.41] sera bien respecté dans le périmètre élargi ».

Le projet faisait suite à la demande d'autorisation de construire DD 111'201, qu'il avait préavisée le 23 mars 2018 et pour laquelle une demande de pièces complémentaires avait été formulée. L'un des objectifs du projet était de supprimer le trafic de transit sur le chemin du Vieux-Vésenaz. Conformément à

l'art. 9 OPB, l'impact de l'utilisation accrue des routes existantes en raison de sa mise en œuvre devait être évalué sous l'angle de l'accroissement des nuisances sonores correspondant. Ce point n'avait pas été traité dans les documents fournis avec la requête. Ainsi, la production d'un complément au rapport technique était requise, indiquant sur le périmètre du projet :

1) les charges de trafic avant/après sur l'ensemble des tronçons du périmètre élargi du projet, permettant de déterminer sur quels axes allaient se redistribuer le « TJM de 3900 vh/j du chemin du Vieux-Vésenaz (les figures 1 et 2 du rapport Trafitec ne donnent des informations que sur la route de Thonon, le ch. Neuf-de-Vésenaz et le ch. du Vieux-Vésenaz) » ;

2) une évaluation acoustique démontrant que les exigences de l'art. 9 OPB seraient respectées « (l'augmentation du TJM de 3300 vh7j à 5'700 vh/j implique une augmentation perceptible au sens de l'OPB) ».

Un mesurage acoustique avait été effectué par lui-même pendant la phase de test [*du projet DD 111'201*] sur un emplacement situé proche du 7, chemin Neuf-de-Vésenaz. Les mesures effectuées du 17 au 19 octobre 2018 avaient indiqué des niveaux sonores de 64,5 dB(A) pour la période jour et de 54,1 dB(A) pour la période nuit, en dépassement de 4,5 dB(A) des valeurs limites d'immission (ci-après : VLI) « jour » du DS II (et 4,1 dB(A) des VLI « nuit »). Ces résultats, qui avaient été communiqués à la mairie de la commune, indiquaient que les VLI ne seraient pas respectées au droit des bâtiments situés sur la partie Sud-Est du chemin Neuf-de-Vésenaz et que le projet y engendrerait la perception de bruits plus élevée.

Du fait des reports de trafic « potentiellement significatifs » sur les axes proches (trafic actuel de 3'900 vh/j), il demandait qu'il soit vérifié que l'art. 9 OPB serait bien respecté dans le périmètre élargi et que des solutions soient proposées, dans la négative.

La route de Thonon était en cours d'assainissement et, à ce titre, le projet devrait être coordonné avec les projets d'assainissement du bruit routier. Les informations qu'il avait reçues du service des routes de l'OCGC indiquaient qu'aucune coordination n'avait été effectuée à ce jour, laquelle était donc requise.

6. Le 24 juin 2019, le DT a sollicité de la commune la production d'un projet modifié donnant suite au préavis du SABRA.

7. Le 11 juillet 2019, sous la plume de son conseil, Mme AUTHOSSERRE a fait savoir au DT qu'elle opposait au projet.

8. Le 5 juin 2020, Urbaplan SA a remis en DT un rapport d'« expertise acoustique » établi par elle-même le 2 mars 2020.

Aux termes de celui-ci, le projet, à considérer comme une modification notable d'une installation existante au sens de l'art. 8 OPB, ne devait pas entraîner un dépassement des VLI ou une augmentation notable des niveaux sonores (+ 1 dB(A)), si les VLI étaient déjà atteintes, le long des axes dont l'utilisation serait accrue par sa mise en œuvre. Selon l'étude de Trafitec de janvier 2019, l'axe principalement impacté était le chemin Neuf-de-Vésenaz.

Deux comptages automatiques, sur une semaine complète, avaient été réalisés par DataCollect du 17 au 23 septembre 2019, dont l'un sur le chemin Neuf-de-Vésenaz, face au n° 7. Sur cette base, Trafitec avait établi les plans de charge, avant et après la mise en service du projet, dans le périmètre d'influence de celui-ci. Le SABRA avait réalisé simultanément le comptage du trafic pendant une semaine au droit du n° 7 du chemin précité, étant noté que le cadastre du bruit cantonal ne fournissait aucune indication pour cet axe. Le sonomètre avait été placé sur un candélabre à une hauteur de 3,5 m. Les conditions météorologiques avaient été adéquates pendant le mesurage (peu ou pas de vent, soleil). Sur cette base, elle avait établi une modélisation 3D du périmètre d'étude, afin de calculer les niveaux sonores sur les façades des bâtiments pour les états avant et après mise en service du projet. Sa comparaison aux VLI de l'OPB permettait de vérifier le respect de l'art. 9 OPB.

La limitation de la vitesse prévalant sur le chemin Neuf-de-Vésenaz (40 km/h) était respecté. La vitesse moyenne ne dépassait pas 32 km/h dans les deux sens. Les charges étaient bien équilibrées entre les deux sens de circulation. Le trafic était moins dense le samedi (-20 %) et, surtout, le dimanche (-70 %). Le trafic bruyant selon OPB (essentiellement des deux-roues) représentait environ 6,5 % du trafic de jour comme de nuit.

Le niveau d'évaluation sonore (Lr) avait été calculé selon l'annexe 3 de l'OPB. Il était de 62,4 dB(A) de jour et de 48,3 dB(A) de nuit, étant précisé qu'une mesure identique réalisée sur deux jours complets entre le mercredi 17 et le vendredi 19 octobre 2018 avait révélé des niveaux de 64,5 dB(A) de jour et 54,1 dB(A) de nuit (les niveaux moyens étaient un peu plus élevés, car ils n'intégraient pas le week-end, pendant lequel le trafic était nettement moindre).

Actuellement, le trafic sur le chemin Neuf-de-Vésenaz était de 3'059 véh/j, de 2'752 véh/j sur le chemin du Vieux-Vésenaz et de 5'000 véh/j sur le chemin des Rayes. Le report de trafic attendu sur le chemin Neuf-de-Vésenaz avec la mise à sens unique « direction route de Thonon » du chemin du Vieux-Vésenaz était de 1'321 véh/j, correspondant au trafic mesuré en direction de Genève. La charge sur le chemin Neuf-de-Vésenaz serait donc de 4'380 (3'059 + 1'321) véh/j (2'745 à la montée et 1'635 à la descente). Le trafic sur le chemin du Vieux-Vésenaz passerait à 1'431 véh/j.

La modélisation 3D avait été effectuée sur la base des données du système d'information du territoire à Genève (SITG) et des résultats des comptages de trafic. Les deux sens de circulation avaient été distingués. L'effet de réflexion des façades avait été pris en compte. La pente réelle des routes avait été modélisée (8 % pour le chemin Neuf-de-Vésenaz). Le correctif du revêtement en place avait été considéré comme étant égal à 0. Le modèle avait ensuite été « calé » sur la mesure acoustique *in situ* du SABRA. Au point de mesure, le calcul pour l'état avant mise en service du projet donnait 63,5 dB(A) de jour et 49,3 dB(A) de nuit, soit environ 1 dB(A) de plus que la mesure *in situ* (s'agissant en particulier des imissions affectant le 7, chemin Neuf-de-Vésenaz, le Lr était de 57 dB(A) de jour et de 43 dB(A) de nuit au niveau du 1er étage). Les VLI étaient aujourd'hui « dépassés de jour en plusieurs façades en bordure de chaussée en DSII (max 3dB(A)) ». Cet axe nécessitait un assainissement.

Les VLI étaient en outre aujourd'hui dépassés de jour pour les façades les plus proches de la chaussée sur le chemin du Vieux-Vésenaz, qui nécessitait également un assainissement.

Sur la base des pronostics de trafic, les émissions futures après mise en service du sens unique avaient été calculées. En particulier, le Lr serait de 59 dB(A) de jour et 44 dB(A) de nuit au niveau du 1er étage du bâtiment sis au 7, chemin Neuf-de-Vésenaz. L'effet du projet, évalué à environ + 2 dB(A) de jour et + 1 dB(A) de nuit, était donc « sensible » au sens de l'OPB. Les dépassements des VLI seraient plus importants (max 5 dB(A) de jour). Celles-ci seraient toujours respectées de nuit.

La mise en sens unique du chemin du Vieux-Vésenaz permettrait de l'assainir. Toutefois, le projet ne respectait pas les conditions de l'art. 9 OPB, car, sur le chemin Neuf-de-Vésenaz, où les VLI (du DSII) étaient déjà actuellement dépassées, de jour, pour quatre bâtiments, il occasionnerait une augmentation sensible des niveaux sonores (jusqu'à + 2 dB(A) de jour et + 1 dB(A) de nuit).

La mise en œuvre de mesures de protection acoustique, au sens de l'OPB, avait été étudiée, conformément à ce que prévoyait le « plan des mesures d'assainissement du bruit routier 2016 » (mesures à la source, sur le chemin de propagation et sur les bâtiments) :

- S'agissant des premières, dans le carrefour, les voies de circulation avaient été éloignées des façades. Le contexte local ne permettait pas d'autres mesures constructives suffisamment efficaces. En outre, la pente de la route (env. 8 %) et la présence d'un carrefour à l'endroit des dépassements des VLI n'était pas propice à un revêtement phono-absorbant, plus fragile. Par ailleurs, la part de véhicules bruyants était déjà relativement faible (env. 7 %) et une interdiction aux camions ne permettrait pas un gain suffisant, de sorte que des restrictions spéciales d'accès n'auraient pas d'influence. De même, selon la hiérarchie

cantonale, le chemin Neuf-de-Vésenaz (avec le chemin des Rayes) faisait partie du réseau secondaire, ayant pour vocation de rabattre le trafic sur le réseau primaire (route de Thonon) ; le trafic de transit ne pouvait donc pas y être interdit. Enfin, les vitesses pratiquées aujourd'hui étaient déjà faibles, ne dépassant pas 32 km/h, de sorte que des mesures de modération de la vitesse n'entraient pas en ligne de compte et qu'un abaissement de la limitation de celle-ci n'était pas envisageable.

- S'agissant des secondes, le contexte local ne permettait pas la mise en place d'écrans antibruit (visibilité à assurer dans le carrefour, façades trop proches de la chaussée, grande hauteur des récepteurs concernés).

- S'agissant des dernières, sous réserve que les fenêtres concernées ne soient pas déjà de type antibruit et que les locaux « concernés » soient bien sensibles au bruit, la commune pourrait prendre en charge le remplacement de sept fenêtres « concernées » (coût estimé à CHF 14'000.-).

La conclusion du rapport était formulée comme suit :

« Le chemin Neuf-de-Vésenaz et le chemin du Vieux-Vésenaz présente aujourd'hui des dépassements des VLI ; selon l'art. 13 OPB, ils doivent donc être assainis. Le projet de mise en sens unique du chemin du Vieux-Vésenaz aura pour effet d'assainir [celui-ci] (les VLI seront alors respectées) mais aussi d'augmenter sensiblement (>+1 dB(A)) des émissions sonores le long du chemin Neuf-de-Vésenaz. Pour que le projet respecte l'art. 9 OPB, des mesures de protection doivent donc être prises dans le cadre du projet. Après analyse, un changement des fenêtres est la seule mesure possible. Un seul bâtiment est concerné car les autres constructions sont très récentes (2008-2014) et sont donc déjà conformes à l'OPB. Ainsi le changement de 7 fenêtres max doit être envisagé dans le cadre du projet routier.

L'étude d'assainissement du bruit devrait être réalisée de manière coordonnée avec le projet de mise en sens unique ».

Les résultats de l'étude avaient été présentés au SABRA le 28 février 2020.

Ce rapport était accompagné de trois annexes, soit le rapport de mobilité « comptages du trafic existant et estimation du trafic futur avec sens unique sur chemin du Vieux-Vésenaz » par Trafitec, daté du 30 janvier 2020, un courrier du SABRA du 18 octobre 2019, sous l'intitulé « Mesurages de bruit routier proche du 7, chemin Neuf-de-Vésenaz, du 16 au 23 septembre 2019 » et le « modèle acoustique Cadna - situation diurne avec le projet Urbaplan ».

9. Le 2 juillet 2020, le SABRA a préavisé favorablement la requête, sous conditions, soit :

1. « Assainissement du chemin Neuf-de-Vésenaz (article 13 OPB) ».
2. « Si l'assainissement (condition n° 1) ne permet pas le respect de l'article 9 OPB, alors les exigences de l'article 10 et 11 OPB devront être appliquées ».

Conformément à l'art. 9 OPB, l'impact de l'utilisation accrue des routes existantes en raison du projet devait être évalué sous l'angle de l'accroissement des nuisances sonores correspondant. Ce point avait été traité dans le rapport acoustique d'Urbaplan SA du 2 mars 2020. L'étude acoustique avait été « accompagnée » par lui-même (des mesurages avaient notamment été effectués pendant la semaine du 17 au 23 septembre 2019, en même temps que des comptages de trafic) et il en validait les conclusions, notamment le fait que le chemin Neuf-de-Vésenaz et le chemin du Vieux-Vésenaz dépassaient actuellement les VLI et devraient être soumis à un assainissement, afin de respecter les exigences de l'art. 13 OPB.

Le projet avait « pour conséquence de fortement redistribuer les charges de trafic dans le périmètre concerné, ce qui a[urait] pour effet bénéfique d'assainir automatiquement le chemin du Vieux-Vésenaz ».

Cependant, la mise en sens unique de ce dernier avait également pour conséquence « l'augmentation notable des immissions le long du chemin Neuf-de-Vésenaz », de sorte que l'art. 9 OPB n'était pas respecté.

Étant donné que le chemin Neuf-de-Vésenaz devait être assaini, la réalisation du projet devrait être « subordonnée à l'assainissement de cet axe afin de permettre le respect des VLI au niveau de tous les locaux sensibles au bruit exposés ». Si l'assainissement ne permettait pas le respect de l'art. 9 OPB, alors les exigences des art. 10 et 11 OPB [dont la teneur était citée] devraient être appliquées.

10. Par pli du 12 août 2020, le DT a fait savoir à Mme AUTHOSSERRE qu'après examen des préavis et observations reçus et à l'issue d'une pesée des intérêts, il allait autoriser le projet.

11. Par décision du 12 août 2020, publiée dans la FAO du même jour, le DT a délivré l'autorisation de construire DD 112'582, précisant que sa publication valait publication des préavis liant qui l'accompagnaient. Les droits des tiers demeuraient réservés et les réserves figurant sur l'autorisation primaient sur les plans visés *ne varietur*. Les conditions figurant notamment dans le préavis du SABRA du 2 juillet 2020 devaient être strictement respectées et faisaient partie intégrante de cette dernière (condition n° 5).

12. Par acte du 14 septembre 2020, sous la plume de son conseil, Mme AUTHOSSERRE (ci-après : la recourante) a interjeté recours auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : le tribunal) contre cette décision, qui, à son sens, ne respectait pas l'OPB, concluant principalement à son

annulation et, subsidiairement, à ce qu'elle puisse prouver, le cas échéant par voie d'expertise judiciaire, la réalité des faits qu'elle alléguait, sous suite de frais et dépens. A titre préalable, elle a requis l'audition de Messieurs Arnaud DE BARROS, Philippe ROYER et Paul ROYO, collaborateurs du SABRA.

Sa qualité pour recourir était acquise, dès lors qu'elle s'était opposée au projet auprès du DT le 11 juillet 2020 et que le bien-fonds dont elle était propriétaire serait touché de manière directe par ce dernier.

Sa parcelle, d'une surface de 55 m^2, comprenait une maison d'une surface de 37 m^2 au sol, dont toutes les pièces donnaient sur le chemin Neuf-de-Vésenaz uniquement, un jardin de 15 m^2 et des balcons ou terrasses à chaque étage.

À compter du 15 juillet 2018, elle avait été mise « devant le fait accompli » d'une fermeture dite « à l'essai » du chemin du Vieux-Vésenaz. Il s'était agi d'une « expérience infernale », dès lors qu'elle avait provoqué le report, sur le chemin Neuf-de-Vésenaz, de toute la circulation (voitures, motocycles, camions et autobus des TPG, qui circulaient auparavant dans le chemin du Vieux-Vésenaz), soit une augmentation journalière de 2'400 véhicules, comme établi par le rapport de Trafitec du 15 janvier 2019. La pente du chemin atteignant 8 %, les véhicules qui l'empruntaient devaient déployer un travail thermodynamique conséquent, générant un bruit et une pollution de l'air accrus. Cette mesure à l'essai avait d'ailleurs eu des répercussions jusqu'au chemin du Pré-de-la-Croix, dont les riverains avaient déposé une pétition de protestation signée par une centaine de personnes en octobre 2018. Au vu de la « levée de boucliers » contre cette fermeture, la commune y avait renoncé au profit d'une mise à sens unique. Par courrier du 12 avril 2019, elle avait exposé à la commune l'impact du report du trafic sur la qualité de vie dans sa maison, tout en l'interpellant sur une éventuelle indemnisation pour la perte de valeur de celle-ci, ce à quoi la commune s'était opposée. En outre, cette dernière avait laissé en place, sur le chemin du Vieux-Vésenaz, tous les dispositifs d'entrave y rendant impossible la circulation bidirectionnelle et ses requêtes tendant à les retirer étaient restées lettre morte, étant précisé que l'intervention de l'OCT - qu'elle avait elle-même interpellé - en août 2019 s'était avérée nécessaire pour que ce chemin soit à nouveau ouvert à la circulation.

À teneur du rapport des mesurages du bruit routier effectué par l'OCT à proximité du 7, chemin Neuf-de-Vésenaz, entre les 17 et 19 octobre 2018, daté du 20 novembre 2018, avaient été relevés, en « Leq », 64,5 dB(A) de jour » et 54,1 dB(A) de nuit. Dès lors que l'unité de mesure « Leq » répondait à une échelle logarithmique, une augmentation du bruit routier de seulement 3 dB(A) supplémentaires avait pour résultante deux fois plus de bruit, quelle que soit la valeur de bruit initialement mesurée. Sa maison était située en zone de DS II au sens de l'art. 43 al. 1 let. b OPB. Ainsi, exprimés en « LEq », les 64,5 dB(A) « jour » et les 54,1 dB(A) « nuit » mesurés impliquaient un dépassement des VLI

applicables à la zone de 4,5 dB(A) pour la période « jour » et de 4,1 dB(A) pour la période « nuit ».

Depuis 2014, la commune avait en outre entrepris de reporter tout le trafic des bus TPG de la ligne B - désormais remplacée par les nouvelles lignes n^{os} 38 et 39 - du chemin du Vieux-Vésenaz vers le chemin Neuf-de-Vésenaz, dans lequel ces véhicules se croisaient parfois avec difficultés.

Le rapport d'expertise acoustique du 2 mars 2020 n'avait pas été établi par des experts indépendants, mais par le bureau que la commune avait elle-même mandaté pour mener à bien le projet querellé. La réalisation de celui-ci aurait pour conséquence le passage de 4'380 véhicules par 24 heures, dont 4'187 entre 6 h et 22 h, dans le chemin Neuf-de-Vésenaz, soit une moyenne de 261 véhicules par heure entre 6 h et 22 h, dont les deux tiers circuleraient dans le sens de la montée, moyennant 7 % de véhicules bruyants (motos, camions, voitures de sport). Ainsi, l'opération consisterait à transférer le trafic automobile d'un chemin à l'autre à hauteur de 50 %, dont la résultante impliquerait 3,05 fois plus de circulation sur le chemin Neuf-de-Vésenaz que sur le chemin du Vieux-Vésenaz. Le projet aurait pour conséquence, de jour, une augmentation moyenne de 2 dB(A) sur le premier, soit une augmentation de 66 % par rapport à la situation actuelle. Or, la situation actuelle du chemin Neuf-de-Vésenaz, où les VLI étaient déjà dépassées au niveau des n^{os} 2, 4, 5, 6 et 23, nécessitait d'ores et déjà un assainissement. Le projet impliquerait ainsi environ trois fois plus de bruit routier sur le chemin Neuf-de-Vésenaz que sur le chemin du Vieux-Vésenaz. S'agissant des chiffres présentés dans le rapport d'expertise acoustique précité, dès lors que les immeubles sis sur les parcelles n^{os} 6'680, 6'679 et 6'678 étaient davantage en retrait de la chaussée que la façade de l'immeuble sis au n° 5, chemin Neuf-de-Vésenaz (soit 1,3 m entre la façade de sa propre maison et celle du n° 5), à 3,3 m duquel un microphone avait été accroché à une hauteur de 3,5 m, la différence de bruit routier calculée au niveau des fenêtres du 1er étage entre sa propre maison (57 dB(A)) et celle sise chemin Neuf-de-Vésenaz (61 dB(A)) ne s'expliquait pas. Ainsi, une différence de 4 dB(A) avait été calculée pour seulement 1,3 m de retrait de façade supplémentaire, ce qui était impossible. La différence entre le bruit routier calculé au niveau de la fenêtre du 1er étage de sa maison et celui calculé au niveau du 1er étage de la maison voisine (59 dB(A)) ne s'expliquait pas davantage, dès lors que ces deux façades étaient alignées. Par conséquent, un « trou » de 4 dB(A) était à relever entre la façade du bâtiment sis au n° 5, l'immeuble voisin de celui-ci et sa maison, alors que les façades étaient strictement alignées, étant précisé que 2 dB(A) représentaient une différence de bruit très importante. Finalement, il était incompréhensible, alors qu'il était évalué à environ + 2 dB(A) de jour et que celui attendu au niveau du 1er étage de sa maison était bien de + 2 dB(A) (soit 57 + 2), que l'effet du projet ne fût calculé qu'à 60 dB(A) pour les maisons voisines, soit + 1 (et non 2) dB(A). Cependant, aucune modification du projet n'avait été présentée, afin que celui-ci, comme requis par le DT, soit

conforme à l'art. 9 OPB, ce qui s'expliquait notamment par le fait, comme le reconnaissait le rapport d'expertise, qu'aucune mesure d'assainissement du chemin Neuf-de-Vésenaz n'était possible, excepté le fait d'équiper l'immeuble sis au n° 25 de fenêtres phoniques.

Dans son dernier préavis, le SABRA avait posé comme condition l'assainissement du chemin Neuf-de-Vésenaz, alors qu'il savait que celui-ci n'était pas réalisable. En outre, les art. 10 et 11 OPB ne permettaient pas de suppléer aux exigences d'assainissement fondées sur l'art. 13 OPB. L'OCT avait quant à lui émis un préavis liant faisant uniquement référence à la signalétique routière, sans faire aucun cas des arguments qu'elle avait avancés dans son opposition.

Un entretien s'était déroulé le 31 août 2020 dans les locaux du SABRA en présence de son conseil et de MM. ROYER et ROYO, afin d'obtenir des explications techniques sur les modalités des mesures de bruit effectuées entre octobre 2018 et septembre 2019. Il en était ressorti que la pollution additionnelle de l'air - générée localement par les quelques 400'000 véhicules par année attendus dans le chemin - était « complètement évacuée de leur réflexion », « motif pris de l'absence de base légale qui la légitimerait », et aucune étude environnementale n'avait été entreprise par le SABRA, alors même que ce service lui avait adressé en mars 2019 un formulaire à compléter impérativement, consécutivement au remplacement de sa chaudière à gaz. Lors de cet entretien, MM. ROYER et ROYO avaient révélé à son conseil qu'il était « très rare de voir autorisé un projet de modification d'infrastructure existante, qui ne respect[ait] pas les exigences tirées de l'art. 9 OPB ». Ils avaient également précisé que le recours aux art. 10 al. 1 et 11 OPB consistant à équiper les immeubles surexposés au bruit de fenêtres à verres phoniques « relevait de l'ultima ratio en regard des obligations d'assainissement à la source du bruit routier ». Suite à sa demande du 1er septembre 2020 en vue de la transmission des moyennes de bruit routier (Leq) mesurées, non pas entre 6 h et 22 h, mais entre 7 h et 19 h, M. DE BARROS avait confirmé par téléphone à son conseil qu'il était parfaitement possible d'extraire les réponses qu'elle demandait des données collectées informatiquement. Nonobstant le fait que les représentants du SABRA s'étaient engagés à réserver un bon accueil à ses requêtes, M. DE BARROS n'y avait donné aucune suite à sa demande tendant à la communication des moyennes de bruit routier (Leq) mesurées non pas sur huit jours consécutifs, mais sur les cinq jours de la semaine uniquement, sans y inclure le week-end, qui tirait logiquement la moyenne vers le bas. Par courriel du 7 septembre 2020, son conseil avait demandé à M. ROYER d'intervenir auprès de M. DE BARROS, afin que les réponses à ses questions lui soient communiquées à bref délai, au vu de la prochaine échéance du délai de recours. M. ROYER lui avait répondu, par courriel du même jour, qu'il refusait de transmettre ces informations, quand bien même celles-ci étaient informatiquement disponibles, tout en lui rappelant que le SABRA travaillait pour le compte de l'État.

Les données résultant du comptage effectué par Trafitec entre le 17 et le 23 septembre 2019 ne correspondaient pas du tout à celles résultant du comptage accompli par BCPH Ingénierie en juin 2017. Ainsi, le rapport de 2017 faisait état d'un trafic journalier sur le chemin du Vieux-Vésenaz, dans sa partie nord, en direction de Genève, de 2'058 véhicules par 24 h du lundi au dimanche et 2'237 par 24 h du lundi au vendredi, contre seulement 2'321 véhicules par 24 h sur ce même chemin, en direction de Genève, selon le comptage réalisé - du lundi au dimanche - par Trafitec. Par conséquent, les appréciations acoustiques d'Urbaplan SA et du SABRA pouvaient reposer sur des statistiques de trafic « momentanément abaissées pour une raison conjoncturelle, en l'état non identifiée », avec pour conséquence que la menace de bruit pesant sur sa propriété dépasserait très largement les conclusions auxquelles Urbaplan SA était parvenue.

Le DT s'était apparemment dispensé de prescrire à la commune une quelconque limitation *in concreto* des émissions de bruit, alors que celle-ci en avait non seulement le pouvoir, mais encore l'obligation. Ainsi, tout comme le DT, la commune s'accommodait du fait que les VLI seraient dépassées, au point même de ne pas prendre la peine d'en prescrire la limitation. Elle se retrouvait ainsi placée devant le fait accompli d'un report massif de trafic devant sa maison, livrée à l'absence de toute limitation du bruit routier et de la pollution en résultant, sans qu'aucune mesure ne soit - ni ne puisse être - prise à cet égard.

Plusieurs pièces étaient jointes à ce recours, notamment le rapport établi par BCPH Ingénierie le 12 juin 2017.

13. Dans ses observations du 16 novembre 2020, accompagnées de son dossier, le DT a conclu au rejet du recours.

La recevabilité des griefs de la recourante relatifs à une violation des art. 8, 9 et 13 OPB était douteuse, dans la mesure où le projet litigieux n'entraînerait aucun dépassement des VLI sur sa parcelle, ce que montrait l'étude acoustique du 2 mars 2020, et la doctrine estimait que ce n'était que dans l'hypothèse d'un dépassement qu'il existait un intérêt à contester un allègement dans une procédure d'assainissement. Cette question pourrait toutefois demeurer ouverte, au vu du sort à réserver au recours.

Le projet constituait une modification notable d'une installation au sens de l'art. 8 al. 3 OPB, étant précisé que les VLI étaient actuellement dépassées et qu'il entraînerait une augmentation de ce dépassement sur le chemin Neuf-de-Vésenaz. Conformément à l'expertise acoustique qui avait été réalisée, l'insonorisation des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit était envisageable pour le seul bâtiment (sis sur la parcelle n° 3'096) susceptible d'en nécessiter. En outre, l'autorisation querellée était subordonnée à la réalisation d'une telle mesure, reprise au titre de condition. Dite décision était ainsi conforme aux art. 8 et 10 OPB, qui imposait que des procédés d'isolation acoustique des bâtiments existants

soit prise lorsque les VLI étaient dépassées, étant précisé que la recourante n'apportait aucun élément de nature à mettre en doute le bien-fondé de cette expertise acoustique et de l'analyse du SABRA.

Le grief selon lequel ce projet serait contraire à l'art. 13 OPB, dans la mesure où il entraînerait un report du trafic sur un chemin n'étant pas simultanément assaini ou ne pouvant l'être tombait à faux. L'autorisation en cause était en effet subordonnée à un tel assainissement. Elle intégrait les conditions fixées par le SABRA, qui stipulaient que cet assainissement devrait être effectué simultanément à la mise en œuvre du projet. S'il était vrai qu'à l'aune de l'étude acoustique du 2 mars 2020, cette mesure n'apparaissait pas adaptée, il s'agissait d'une analyse sommaire non définitive. Il appartiendrait ainsi à la commission de suivi des projets d'assainissement du bruit des routes de statuer sur cette problématique, sur la base d'une étude spécifique. Ainsi, le grief de la recourante quant à l'impossibilité d'assainir le chemin litigieux était prématuré.

Au demeurant, même si l'impossibilité d'assainir devait être admise, cette dernière ne conduirait pas à l'admission du recours, eu égard au fait que, pour les installations publiques, il était envisageable de renoncer à l'assainissement, même en cas d'atteinte des valeurs d'alarme, des mesures d'isolation acoustique devant alors impérativement être prises. Il en allait donc *a fortiori* de même, lorsque, comme en l'occurrence, seules les VLI étaient dépassées. Ainsi, il était possible, à certaines conditions, qu'un transfert de trafic fût prévu, nonobstant l'impossibilité d'assainir le chemin censé accueillir celui-ci, le caractère public d'une installation permettant sans grande difficulté de faire valoir un droit à un allègement.

Enfin, l'autorisation entreprise respectait pleinement la systématique légale, en tant qu'elle imposait en premier lieu de procéder à l'assainissement de l'infrastructure routière, les mesures d'isolation acoustique n'étant prévues qu'à titre subsidiaire.

14. Par acte du 17 novembre 2020, sous la plume de son conseil, la commune a conclu à l'irrecevabilité du recours, subsidiairement à son rejet, sous suite de frais et dépens. Elle a sollicité l'audition de Monsieur Pascal CHENILLOT, auteur de l'expertise acoustique réalisée par Urbaplan SA le 2 mars 2020.

Faute d'intérêt personnel se distinguant de celui des autres propriétaires du chemin Neuf-de-Vésenaz, la recourante n'avait pas la qualité pour recourir. Le bâtiment de cette dernière ne faisant en effet pas partie des bâtiments pour lesquels les VLI étaient dépassées, elle n'était pas particulièrement touchée par rapport aux autres riverains.

Même à le considérer comme étant recevable, le recours devrait être rejeté.

Le fait que le niveau sonore du chemin du Vieux-Vésenaz baisserait de 3 dB(A) et que celui du chemin Neuf-de-Vésenaz augmenterait de 2 dB(A) ne signifiait pas que la différence sonore entre ces deux voies serait de 5 dB(A), puisque cela dépendait des valeurs existantes avant la mise en œuvre du projet. Le calcul de la moyenne des immissions futures perçues sur chaque chemin établissait que la différence ne serait en réalité que de 2 dB(A). Rien ne démontrait que les statistiques étaient biaisées, dès lors que les résultats mesurés en juin 2017 pouvaient également avoir été plus importants que d'ordinaire, pour une raison conjoncturelle non identifiée.

Le chemin du Vieux-Vésenaz, qui faisait partie du réseau de quartier, reliait, dans sa section Nord, le carrefour du chemin des Rayes au rond-point du centre du village de Vésenaz. Il ne comportait ni trottoir, ni piste cyclable. Très fréquenté par les piétons et les cyclistes, il devait principalement être utilisé pour la mobilité douce et pour garantir l'accessibilité des riverains. Le trafic de simple passage devait circuler avant tout notamment sur le chemin Neuf-de-Vésenaz, qui faisait partie du réseau secondaire et avait pour vocation de rabattre le trafic sur le réseau primaire (route de Thonon). L'objectif poursuivi par son PDCom était de diminuer la circulation sur le chemin du Vieux-Vésenaz, afin de rendre à cet espace sa fonction première d'espace de rencontres villageois et de créer des itinéraires piétons reliant les diverses centralités. De même, son plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) proposait notamment de réaménager le chemin du Vieux-Vésenaz, afin d'en faire un espace public majeur, dont le but était d'offrir davantage de sécurité et de confort aux piétons. Ainsi, une fois la tranchée de Vésenaz achevée, elle avait projeté de le fermer. Elle avait toutefois abandonné ce projet, après une mise à l'essai, afin de tenir compte des doléances de certains habitants, et avait opté pour sa mise à sens unique, permettant un contresens cycliste et une sécurisation piétonne. Comme le confirmait le rapport établi le 18 avril 2019 par Urbaplan SA, ce réaménagement était cohérent avec son PDCom et son PDCP.

À teneur du rapport d'expertise acoustique du 2 mars 2020, la limitation de vitesse à 40 km/h dans le chemin Neuf-de-Vésenaz était respectée. Le trafic bruyant n'y représentait que 6,5 % et la pente était de 8 %. La différence de 4 dB(A) mesurée entre les n^{os} 5 et 7 s'expliquait par « l'effet d'obstacle du débordement de l'immeuble situé au n° 5, qui réduit l'angle d'ouverture sur la source sonore du n° 7 et qui le protège du bruit provenant du bas du chemin. Cet effet d'obstacle fait baisser les dB d'environ 1,5 dB(A) ». Une faible augmentation de la distance du récepteur sonore par rapport à la route pouvait avoir une incidence considérable, lorsque les mesures du bruit s'effectuaient aussi près d'une route. La distance qui séparait le récepteur du n° 7 était supérieure de plus de 2 m à celle séparant le récepteur du n° 5, ce qui entraînait une diminution de bruit de près de 2 dB(A). L'écart de 4 dB(A) était enfin dû aux arrondis, puisque les niveaux d'évaluation étaient présentés sans chiffres après la virgule, étant précisé que cet

écart était en réalité de 3,5 dB(A), soit 2 dB(A) d'écart dus à la distance et 1,4 dB(A) dus à l'obstacle du débord. Quant à la différence entre le bruit routier mesuré à la hauteur du 1er étage du n° 7 et celui mesuré aux nos 9 et 27a, dont les façades étaient alignées sur le n° 7, il s'expliquait également par le débord du n° 5, dont l'effet était moins important que pour le n° 7, dès lors que les nos 9 et 27a en étaient davantage éloignés, et étant précisé que le balcon du 1er étage du n° 7 protégeait l'immeuble de la recourante du bruit. Ici également, les arrondis jouaient un rôle dans l'écart constaté, dès lors que la différence réelle n'était que de 1,4 dB(A). Les arrondis expliquaient enfin les chiffres relatifs aux immissions prévues une fois que le chemin du Vieux-Vésenaz aurait été mis en sens unique. L'augmentation réelle serait la même pour les 7, 9 et 27a du chemin Neuf-de-Vésenaz, à savoir 1,6 dB(A). Ainsi, pour le n° 7, les 57,1 dB(A) actuels étaient portés à 58,7 dB(A), arrondis à 59 dB(A), et les 58,5 dB(A) actuels pour les nos 9 et 27a passaient à 60,1 dB(A), arrondis à 60 dB(A). L'augmentation serait donc de 2 dB(A) pour le n° 7 et de 1 dB(A) pour les nos 9 et 27a. Les immissions futures calculées à la hauteur du 1er étage du domicile de la recourante étaient de 59 dB(A) en journée et de 44 dB(A) la nuit, soit une augmentation de 2 dB(A) le jour et de 1 dB(A) la nuit.

Selon le rapport acoustique, le bâtiment de la recourante ne faisait pas partie de ceux pour lesquels les VLI étaient dépassées. De même, aucune mesure de protection n'était envisageable pour assainir le chemin Neuf-de-Vésenaz.

L'étude d'une autre variante ou d'un site préférable, afin de respecter l'art. 11 al. 2 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (loi sur la protection de l'environnement, LPE - RS 814.01) ne se justifiait pas, dès lors que le projet initial de fermeture complète du chemin du Vieux-Vésenaz avait déjà été abandonné au profit d'une fermeture partielle, provoquant moins d'immissions sur le chemin Neuf-de-Vésenaz, comme l'avait d'ailleurs suggéré la recourante à l'époque.

La mise en sens unique du chemin du Vieux-Vésenaz ne correspondait pas à une modification notable d'une installation fixe. Même si tel était le cas, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devraient alors être limitées, de façon à ne pas dépasser les VLI. Aucune violation de l'art. 8 al. 2 OPB n'était à déplorer, puisqu'il ressortait du rapport acoustique qu'aucune mesure de protection phonique n'était susceptible de réduire les émissions de bruit. De plus, elle avait prévu de poser des fenêtres à verres phoniques en remplacement de celles qui ne seraient pas anti-bruit, afin de respecter les exigences de l'art. 10 OPB. Par ailleurs, le DT lui avait imposé de s'assurer que l'art. 9 OPB serait respecté et le SABRA avait simplement retenu qu'aucune mesure phonique ne permettait l'assainissement du chemin, de sorte qu'il se justifiait de lui imposer le respect de l'art. 10 OPB.

Quant à l'utilisation accrue des voies de communication, il était admis que le chemin Neuf-de-Vésenaz dépassait les VLI en plusieurs endroits et il ressortait du rapport acoustique d'Urbaplan SA que l'assainissement de cette voie n'était pas possible techniquement. Toutefois, contrairement à ce que la recourante alléguait, le respect de l'art. 9 OPB ne constituait pas une condition *sine qua non* pour l'obtention de l'autorisation de construire, dès lors que les art. 10 et 11 OPB avaient justement été prévus pour les cas où les exigences de cette norme ne pouvaient pas être respectées. C'était ainsi à ce titre que le SABRA avait exigé le respect des art. 10 et 11 OPB, par le biais de la pose de fenêtres anti-bruit. Partant, il était faux de prétendre qu'il serait renoncé à l'obligation d'assainir un chemin de son bruit routier au seul motif de la pose de fenêtres à verre phonique, dès lors que celle-ci s'imposait précisément parce qu'aucune mesure d'assainissement n'était techniquement possible.

S'agissant de l'assainissement des installations existantes, le raisonnement de la recourante selon lequel les mesures tirées des art. 10 et 11 OPB ne permettaient pas de suppléer aux exigences des art. 18 al. 1 LPE et 13 al. 1 et 2 OPB tombait à faux. Dès lors que les chemins Neuf-de-Vésenaz et du Vieux-Vésenaz étaient des installations publiques, il était envisageable de renoncer à leur assainissement, si des mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants étaient prises au sens de l'art. 20 al. 1 LPE.

Enfin, son projet respectait le principe de proportionnalité et l'intérêt public à l'assainissement du chemin du Vieux-Vésenaz primait sur l'intérêt privé de la recourante. Adéquat en tant qu'il permettait l'assainissement de ce chemin, il était également nécessaire, puisqu'aucune mesure moins incisive ne permettait de l'assainir. En outre, la proportionnalité avait été respectée, dès lors qu'elle avait renoncé à son projet initial de fermeture complète du chemin pour privilégier sa mise à sens unique. Quant à la pesée des intérêts en présence, le projet visait à protéger les habitants du chemin du Vieux-Vésenaz des immissions de bruit trop importantes et, dans la droite ligne de son PDCom, à assurer la sécurité des piétons sur ce chemin dénué de trottoir continu, qui était utilisé pour la mobilité douce et par les riverains, notamment des personnes âgées se rendant au club des aînés. Il avait également pour but de recréer un centre de vie local, dans l'objectif de créer des itinéraires piétons reliant les centralités du village et les espaces publics, tout en respectant l'un des buts visés par la LPE. Même si le chemin Neuf-de-Vésenaz était également soumis à assainissement, celui du Vieux-Vésenaz faisait partie du réseau de quartier - avec pour vocation d'accueillir la mobilité douce et de permettre aux riverains d'accéder aux commerces -, alors que le chemin Neuf-de-Vésenaz appartenait au réseau secondaire - qui avait pour but de rabattre le trafic sur le réseau primaire, soit la route de Thonon. En outre, l'assainissement du chemin Neuf-de-Vésenaz n'était pas possible techniquement, car il serait inenvisageable de le fermer à la circulation, en raison de sa place dans la hiérarchie fonctionnelle cantonale. À teneur du rapport d'expertise acoustique

précité, la limitation de vitesse à 40 km/h y était largement respectée, avec une moyenne de 32 km/h, et le trafic bruyant n'y représentait que 6,5 %. *A contrario*, la recourante ne pouvait se prévaloir d'un intérêt privé particulier pour s'opposer au projet, qui, même s'il entraînerait vraisemblablement une augmentation du bruit au niveau de sa maison, n'aurait pas pour conséquence un dépassement des VLI à ce niveau. Ainsi, seule la prise de mesures de protection passives contre le bruit, s'agissant des bâtiments qui en avaient besoin, s'imposait.

15. Par réplique du 15 janvier 2021, toujours sous la plume de son conseil, la recourante a persisté dans ses conclusions.

Son recours était recevable, étant rappelé qu'il était établi, selon le rapport d'expertise acoustique du 2 mars 2020, que l'accroissement prévisible des nuisances sonores au droit de sa maison dépasserait largement le seuil de 1 dB(A), à compter duquel une augmentation de bruit routier était considérée comme sensible. En outre, le projet contesté avait un impact sur la pollution de l'air devant sa maison, problématique qui n'avait été abordée ni par le DT, ni par la commune.

Le raisonnement du DT tendant à retenir que les obligations et les conditions impératives à respecter tirées des art. 9 et 13 OPB devaient « s'évanouir » en raison de leur caractère inexécutable avait pour conséquence de réduire des conditions impératives à une seule condition potestative, dépendant de la volonté de la commune, et à l'encontre de laquelle les riverains lésés ne pourraient rien faire, sauf à devoir insonoriser les fenêtres de leur maison. Les art. 18 LPE et 13 OPB imposaient de véritables obligations d'agir aux fins d'assainissement, qui étaient d'autant plus exigibles que la cause de l'aggravation des nuisances sonores dans le chemin Neuf-de-Vésenaz, qui aurait déjà dû être assaini, indépendamment du projet querellé, découlait de la volonté d'assainir un chemin voisin, ce qui était choquant, quelle que soit la hiérarchie des voies de circulation. En outre, un plan directeur localisé ne produisait aucun effet juridique à l'égard des particuliers, de sorte qu'elle pouvait se prévaloir de la « hiérarchie des normes fédérales », selon laquelle l'OPB prévalait sur les PDCom et selon laquelle la LPE prévalait sur l'OPB en cas de contradiction. Ainsi, conformément à l'art. 18 al. 1 LPE, une installation sujette à assainissement ne pouvait être transformée sans que cet assainissement ne soit simultanément exécuté. À ce titre, le DT n'avait pas démontré, ni même allégué que la pose d'un revêtement phono-absorbant sur le chemin Neuf-de-Vésenaz ne serait techniquement pas faisable.

Les données tirées des mesures du trafic routier et de la modélisation du bruit n'étaient pas fiables, au regard notamment des résultats figurant dans le rapport établi en juin 2017 par BCPH Ingénierie. En outre, les distances mesurées *in situ* par ses soins entre les façades des immeubles des n^{os} 5 et 7 ne correspondaient pas aux affirmations de la commune, comme le démontraient les photographies qu'elle produisait. De plus, si le décrochement de sa façade par rapport au n° 5 et le muret

de ses balcons la protégeaient partiellement des nuisances sonores provenant de la partie aval du chemin Neuf-de-Vésenaz, ce même décrochement réfléchissait en revanche sur sa façade les ondes sonores provenant de la partie amont du chemin, sans qu'il soit possible de savoir si cela avait été pris en compte dans l'expertise acoustique.

La décision attaquée violait le principe de proportionnalité. La modération et la valorisation prévue dans le PDCom ne passait pas nécessairement par une mise en sens unique du chemin du Vieux-Vésenaz, laquelle n'avait pas été formellement approuvée par le Conseil d'État. Rien n'indiquait qu'un revêtement phono-absorbant ne pourrait pas être posé sur le chemin du Vieux-Vésenaz, dont la configuration, dans sa partie Nord, était pratiquement horizontale. En outre, l'introduction d'une limitation de vitesse à 30 km/h sur le chemin du Vieux-Vésenaz aurait des effets réels en terme de bruit routier, alors qu'une telle limitation serait négligeable sur le chemin Neuf-de-Vésenaz. Par conséquent, ces deux mesures pourraient offrir un potentiel de réduction du bruit routier équivalant aux 3 dB(A) en moins obtenu dans le chemin du Vieux-Vésenaz, grâce au report partiel du trafic dans le chemin Neuf-de-Vésenaz. Indépendamment de la qualification des chemins dans la hiérarchie du réseau, ces deux options s'avéraient techniquement réalisables et auraient des effets potentiels réels sur la portion Nord du chemin du Vieux-Vésenaz, alors qu'elles seraient inefficaces ou irréalisables pour le chemin Neuf-de-Vésenaz, permettant ainsi vraisemblablement de satisfaire aux exigences des art. 13 OPB et 11 al. 2 LPE. Pour le surplus, dès lors que la commune avait précisé que la mise à sens unique querellée visait tout d'abord à protéger les habitants des immissions de bruit trop importantes, il y avait lieu de comprendre que l'intérêt public mis en exergue venait en second rang par rapport à l'intérêt privé des riverains du chemin du Vieux-Vésenaz.

Enfin, le droit fédéral primait la hiérarchie du réseau routier et l'allégation de la commune selon laquelle les art. 10 et 11 OPB permettaient de pallier les exigences des art. 18 al. 1 LPE et 13 al. 1 et 2 OPB tombait à faux, dès lors que la jurisprudence tendait à affirmer le contraire. La commune n'avait en outre pas démontré l'impossibilité d'équiper le tronçon Nord du chemin du Vieux-Vésenaz d'un trottoir de 1,5 m de large, côté lac, tout en maintenant un flux automobile bidirectionnel, au vu de la place y étant disponible suite à de nombreuses démolitions de bâtiments.

16. Par duplique du 15 février 2021, sous la plume de son conseil, la commune a persisté dans ses conclusions.

Encore une fois, son PDCom prévoyait le réaménagement du chemin du Vieux-Vésenaz pour protéger les piétons et lui rendre sa fonction première d'espace de rencontre villageois, dans l'intérêt public. Il n'y avait pas de discrimination entre

les deux chemins et il ne pouvait être question d'inégalité de traitement, ces derniers n'ayant pas la même fonction et poursuivant des buts différents.

Quant à la fiabilité des mesures du trafic et de la modélisation du bruit, il était logique qu'un rapport établi en juin 2017 présentât une réduction considérable du trafic transitant par le centre de Vésenaz par rapport au trafic indiqué dans le projet de PDCom de 2012, eu égard à la réalisation de la tranchée couverte dans l'intervalle. De plus, il était normal qu'Urbaplan SA se fût fondée sur le rapport de comptage le plus récent, datant de janvier 2020, et rien n'indiquait que ce rapport serait moins fiable que celui réalisé en janvier 2019 par Trafitec.

Les pièces produites par la recourante concernant la distance entre les immeubles n° 5 et 7 du chemin ne présentaient aucune garantie de fiabilité et de précision. De même, les mesures et calculs effectués par cette dernière n'invalidaient pas ses affirmations, dès lors que c'était les distances séparant les façades de la route qui étaient pertinentes pour déterminer pour quelle raison les dB(A) étaient moins élevés au n° 7 du chemin Neuf-de-Vésenaz. La distance séparant le point récepteur n° 7 (environ 8 m) était supérieur de 2 m à celle séparant le point n° 5 (environ 6 m), ce qui expliquait une partie de la différence de dB(A) entre les deux façades, en l'occurrence 1,5 dB(A) sur les 4 dB(A) au total. En outre, la recourante admettait que le débordement de l'immeuble n° 5 par rapport à la façade de sa maison la protégeait partiellement des nuisances sonores. Cependant, la prétendue réflexion des ondes sur sa maison en raison de ce débordement était non démontrée et serait, en tout état, moins importante que l'effet protecteur dudit débordement.

S'agissant de la proportionnalité, un abaissement futur de la vitesse à 30 km/h ne résoudrait pas le problème de la sécurité des piétons dans un contexte de circulation bidirectionnelle et un revêtement phono-absorbant aggraverait la dangerosité du chemin du Vieux-Vésenaz pour les piétons, qui n'entendraient pas les voitures s'approcher. En outre, vu l'étroitesse de ce chemin, les voitures s'y croiseraient avec difficulté, de sorte qu'il n'était pas envisageable d'y maintenir une circulation bidirectionnelle. Le projet querellé poursuivait prioritairement les objectifs de son PDCom et non d'éventuels intérêts privés. L'assainissement du chemin du Vieux-Vésenaz était une « conséquence heureuse » de sa mise en sens unique. Les mesures alternatives proposées par la recourante quant au chemin du Vieux-Vésenaz n'étaient pas pertinentes, faute d'améliorer la sécurité des piétons et de rendre à cet espace sa fonction première d'espace de rencontres villageois. En outre, aucune autre mesure maintenant une circulation bidirectionnelle sur ce chemin n'assurerait la protection des piétons. Dès lors que les mesures proposées par la recourante ne permettaient pas de remplir les objectifs fixés par son PDCom, en violation du principe d'adéquation, il n'était pas pertinent de les analyser sous l'angle de la nécessité. Ainsi, l'intérêt à rétablir le chemin du Vieux-Vésenaz dans ses fonctions de réseau de quartier, afin d'assurer la tranquillité et la

sécurité des riverains qui l'empruntaient primaient l'intérêt privé de la recourante, qui ne voyait pas les VLI dépassées sous ses fenêtres, d'autant plus qu'elle avait elle-même requis antérieurement que le chemin du Vieux-Vésenaz soit mis en sens unique.

Aucune violation des art. 9 et 13 OPB n'était à déplorer. Dès lors qu'il n'était techniquement pas possible de procéder à l'assainissement du chemin Neuf-de-Vésenaz, les art. 10 et 11 OPB s'appliquaient.

17. Par duplique du 15 février 2021, le DT a lui aussi persisté dans ses conclusions.

La recourante ne remettait pas en cause le fait que le projet n'entraînerait pas de dépassement des VLI sur sa parcelle. Contrairement aux allégations de cette dernière, sa position ne revenait pas à dire que les art. 9 et 13 OPB devaient « s'évanouir » au motif que leurs exigences ne seraient pas techniquement exécutables. En effet, l'art. 10 OPB régissait l'hypothèse dans laquelle les conditions de l'art. 9 OPB n'étaient pas respectée, ce qui était conforme à l'art. 25 al. 3 LPE. Or, *in casu*, un seul bâtiment - qui n'était pas celui de la recourante - nécessitait l'application de l'art. 10 OPB. En outre, il était en l'état prématuré de prétendre que l'art. 13 al. 1 OPB ne serait pas respecté, ce d'autant que l'art. 13 al. 2 OPB prévoyait des circonstances dans lesquelles il pouvait y être dérogé. Par conséquent, les normes topiques avaient été respectées et la recourante ne démontraient que celles-ci auraient été appliquées arbitrairement. En outre, l'expertise acoustique d'Urbaplan SA avait retenu que la possibilité d'installer un revêtement phono-absorbant était « inappropriée » et une « étude spécifique » devait examiner cette solution. Enfin, la recourante n'expliquait pas sur quelle base les allégements prévus par l'art. 17 LPE devraient être limités ou même supprimés (art. 18 al. 2 LPE).

EN DROIT

1. Interjeté en temps utile et dans les formes prescrites devant la juridiction compétente (art. 115 et 116 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 143 et 145 al. 1 LCI), le recours est recevable de ce point de vue (art. 57 et 62 à 65 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

La recourante est riveraine d'un chemin sur lequel le trafic de l'axe dont la mise en sens unique est envisagée par le projet litigieux sera reporté. Elle est ainsi particulièrement atteinte par la décision attaquée, notamment en raison de l'augmentation sensible - non contestée - du nombre de véhicules supplémentaires qui passeront devant sa parcelle (à teneur des éléments figurant au dossier, le projet en cause y induira une augmentation de 3'059 à 4'380 véh/jour, soit de l'ordre de 43 %) et des nuisances induites, et a un intérêt digne de protection à son

annulation ou à sa modification, de sorte qu'elle a qualité pour recourir au sens de l'art. 60 LPA (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 1).

Il convient dès lors d'entrer en matière sur le recours.

2. Selon l'art. 61 al. 1 LPA, le recours peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), ou pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). En revanche, les juridictions administratives n'ont pas compétence pour apprécier l'opportunité de la décision attaquée, sauf exception prévue par la loi (art. 61 al. 2 LPA), non réalisée en l'espèce.

Il y a en particulier abus du pouvoir d'appréciation lorsque l'autorité se fonde sur des considérations qui manquent de pertinence et sont étrangères au but visé par les dispositions légales applicables, ou lorsqu'elle viole des principes généraux du droit tels que l'interdiction de l'arbitraire, l'inégalité de traitement, le principe de la bonne foi et le principe de la proportionnalité (ATF 143 III 140 consid. 4.1.3 ; 140 I 257 consid. 6.3.1 ; 137 V 71 consid. 5.1 ; 123 V 150 consid. 2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_107/2016 du 28 juillet 2016 consid. 9).

3. 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 l'intéressé, de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, d'avoir accès au dossier, de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou, à tout le moins, de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influer sur la décision à rendre (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; 142 II 218 consid. 2.3 ; 140 I 285 consid. 6.3.1 et les arrêts cités).

Toutefois, le droit d'être entendu ne peut être exercé que sur les éléments qui sont déterminants pour décider de l'issue du litige. Il est ainsi possible de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes, lorsque le fait dont les parties veulent rapporter l'authenticité n'est pas important pour la solution du cas, lorsque les preuves résultent déjà de constatations versées au dossier ou lorsque le juge parvient à la conclusion qu'elles ne sont pas décisives pour la solution du litige ou qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion. Ce refus d'instruire ne viole le droit d'être entendu des parties que si l'appréciation anticipée de la pertinence du moyen de preuve offert, à laquelle le juge a ainsi procédé, est entachée d'arbitraire (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; 140 I 285 consid. 6.3.1 et les arrêts cités ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_576/2021 du 1er avril 2021 consid. 3.1 ; 2C_946/2020 du 18 février 2021 consid. 3.1 ; 1C_355/2019 du 29 janvier 2020 consid. 3.1).

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 ; 130 II 425 consid. 2.1 ; 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 ; 2C_1125/2018 du 7 janvier 2019 consid. 5.1).

Enfin, dans la règle, l'audition d'un membre d'une instance spécialisée ne se justifie pas lorsque cette instance a émis un préavis versé à la procédure (ATA/126/2021 du 2 février 2021 consid. 2b ; ATA/934/2019 du 21 mai 2019 consid. 2, confirmé par arrêt du Tribunal fédéral 1C_355/2019 du 29 janvier 2020 consid. 3.1 et 3.2).

4. En l'occurrence, le dossier contient les éléments utiles permettant au tribunal de statuer en connaissance de cause sur le recours, de sorte qu'il ne se justifie pas de donner suite aux offres de preuve (auditions de témoins) formulées par les parties, à l'exécution desquelles celles-ci de disposent pas d'un droit.

5. De façon générale, le principe de la coordination des procédures vise en premier lieu à assurer, d'un point de vue matériel, une application cohérente des normes sur la base desquelles des décisions administratives doivent être prises. Le moyen d'y parvenir relève de la coordination formelle (cf. arrêts du Tribunal fédéral 1C_515/2014 du 22 juin 2016 consid. 3.1 ; 1C_321/2010 du 24 mars 2011 consid. 5.1).

A ce titre, l'art. 25*a* LAT énonce des principes en matière de coordination, lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités. Une autorité chargée de la coordination doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demande d'autorisation soient mises simultanément à l'enquête publique (art. 25*a* al. 2 let. b LAT) et à ce qu'il y ait une concordance matérielle des décisions, ainsi que, en règle générale, une notification commune ou simultanée (art. 25*a* al. 2 let. d LAT). Ces décisions ne doivent pas être contradictoires (art. 25*a* al. 3 LAT).

La loi ne tend pas à une coordination maximale, mais doit assurer une coordination suffisante, ce que précisent les textes allemand et italien de l'art. 25*a* al. 1 LAT (cf. arrêts du Tribunal fédéral 1C_657/2018, 1C_658/2018 du 18 mars 2021 consid. 6.1, destiné à la publication aux ATF ; 1C_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 2.1 ; 1C_67/2018 du 4 mars 2019 consid. 5.1 ; 1C_309/2013 du 4 juillet 2013 consid. 3.3.1). Le contenu ou l'ampleur d'une coordination « suffisante » ressort des principes généraux (notamment de la nécessité d'effectuer une pesée globale des intérêts, dans la mesure où elle est exigée dans le droit de la

construction et de l'aménagement) ou de prescriptions spéciales (arrêt du Tribunal fédéral 1C_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 2.1 et la référence citée).

Il n'y a pas lieu d'assurer la coordination entre des décisions qui, bien qu'elles concernent des projets en relation étroite l'un avec l'autre, n'ont pas d'incidence directe sur la réalisation de l'autre projet. Il en va de même si, pour des motifs objectifs, des décisions connexes et de moindre importance sont prises une fois le projet principal réalisé (arrêts du Tribunal fédéral 1C_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 2.1 ; 1C_414/2013 du 30 avril 2014 consid. 3.1 ; 1C_621/2012 du 14 janvier 2014 consid. 4.2 ; 1C_272/2010 du 16 mars 2011 consid. 4.1).

Sur le plan formel, il n'est pas nécessairement contraire à l'art. 25*a* LAT que deux décisions soumises à coordination en vertu de cette disposition soient rendues à des dates distinctes, au point que les délais de recours ne se chevauchent plus. En effet, à titre exceptionnel, il peut être compatible avec le principe de coordination que les autorités statuent successivement et non simultanément, lorsque la coordination matérielle est garantie dans une mesure suffisante, en particulier lorsqu'il n'existe aucun risque de décisions contradictoires (arrêts du Tribunal fédéral 1C_657/2018, 1C_658/2018 du 18 mars 2021 consid. 6.1, destiné à la publication aux ATF ; 1C_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 2.1 ; 1C_617/2017 du 25 mai 2018 consid. 2.2 ; 1C_529/2014 du 13 octobre 2015 consid. 2.4).

6. Le principe de coordination formelle et matérielle est également expressément consacré par le droit cantonal.

Selon l’art. 3A LCI, lorsque plusieurs législations ayant entre elles un lien matériel étroit sont applicables à un projet de construction, la procédure directrice est celle relative aux autorisations de construire, à moins qu’une loi n’en dispose autrement ou sauf disposition contraire du Conseil d’État (al. 1). En sa qualité d’autorité directrice, le DT coordonne les diverses procédures relatives aux différentes autorisations et approbations requises. Sauf exception expressément prévue par la loi, celles-ci sont émises par les autorités compétentes sous la forme d'un préavis liant le DT et font partie intégrante de la décision globale d'autorisation de construire. La publication de l'autorisation de construire vaut publication des préavis liants qui l'accompagnent. Seule la décision globale est sujette à recours (al. 2).

En outre, l’art. 12A LPA rappelle le principe général selon lequel les procédures doivent être coordonnées, lorsque plusieurs législations ayant entre elles un lien matériel étroit sont applicables à un projet.

7. A teneur de l'art. 11 al. 2 LPE, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions nuisibles, dont le bruit, dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable. Cette disposition peut notamment justifier de procéder à l'étude d'une

autre variante d'un projet ou d'un site préférable et disponible en vue d'assurer une réduction des immissions (ATF 141 II 476 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.1.1 ; Anne-Christine FAVRE, La protection contre le bruit dans la LPE, 2002, p. 118).

8. Outre la réglementation des émissions, la loi prévoit que le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des VLI applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 13 LPE), de façon à ne pas gêner de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE). Les *installations existantes* qui ne satisfont pas aux prescriptions légales seront assainies (art. 16 al. 1 LPE). Des allégements peuvent être accordés, lorsque l'assainissement ne répond pas au principe de la proportionnalité, pour autant que les valeurs d'alarme demeurent respectées (art. 17 LPE ; cf. également art. 14 OPB ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.1.2).

   Conformément à ces prescriptions générales, l'art. 8 OPB exprime les conditions que doit respecter une *installation qui serait modifiée* : les émissions de bruit des éléments nouveaux doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable (art. 8 al. 1 OPB), respectivement, en cas de modification notable - à savoir lorsque la modification entraîne la perception d'immissions de bruit plus élevées (art. 8 al. 3 OPB) -, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation doivent au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les VLI (art. 8 al. 2 OPB). L'impossibilité de respecter ces conditions dans le cadre d'installations publiques ou concessionnaires donne lieu à une obligation de procéder à l'isolation acoustique des bâtiments existants (art. 10 et 11 OPB).

   En parallèle, lorsque l'*installation existante est déjà sujette à assainissement*, l'art. 18 LPE subordonne sa *transformation ou son agrandissement* à l'exécution simultanée de cet assainissement (al. 1), les allégements prévus à l'art. 17 LPE pouvant alors être limités ou supprimés (al. 2). Aussi, les conditions de l'assainissement et, le cas échéant de l'octroi d'allègements, doivent être réexaminées à la lumière des dispositions topiques, à savoir les art. 13 ss OPB (ATF 133 II 181 consid. 7.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.1.2 ; 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.1.2 et la référence citée), dont le système est le suivant. L'assainissement est ordonné lorsque les VLI ne sont pas respectées (art. 16 LPE et 13 al. 1 et al. 2 let. b OPB). Il a lieu s'il répond au principe de la proportionnalité (art. 17 al. 1 LPE), en particulier s'il est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et s'il est économiquement supportable (art. 13 al. 2 let. a), pour autant qu'il n'entrave pas de manière excessive l'exploitation, ni n'entraîne des frais disproportionnés (14 al. 1 let. a OPB) et qu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose (art. 14 al. 1 let. b OPB), auquel cas des allégements peuvent être accordés. Les valeurs d'alarme doivent en tout état être respectées (art. 17 al. 2 LPE). Pour des

installations publiques ou concessionnaires, il est envisageable de renoncer à l'assainissement aux conditions précitées, même en cas de dépassement des valeurs d'alarme, des mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants devant alors impérativement être prises (art. 20 al. 1 LPE ; art. 14 al. 2 OPB *a contrario* et art. 15 OPB). D'éventuelles exceptions à la prise de mesures d'isolation acoustique sont uniquement dépendantes de variables propres aux bâtiments concernés eux-mêmes (art. 15 al. 3 OPB).

En sus des dispositions précitées régissant précisément les conditions à respecter pour la modification d'installations fixes existantes, l'art. 9 OPB prévoit que l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des VLI consécutif à l'*utilisation accrue d'une voie de communication* (let. a) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b). Comme pour l'art. 8 OPB, l'impossibilité de respecter ces conditions dans le cadre d'installations publiques ou concessionnaires donne également lieu à une obligation de procéder à l'isolation acoustique des bâtiments existants, conformément aux art. 10 et 11 OPB (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.1.2).

A teneur de la jurisprudence, une augmentation de bruit est perceptible à partir d'une variation de 1 dB(A) (cf. not. arrêts du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2 ; 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 3 ; cf. aussi ATA/1469/2017 du 14 novembre 2017 consid. 8).

9. En l'occurrence, la recourante se prévaut d'une augmentation des nuisances du chemin Neuf-de-Vésenaz due à un report, sur cet axe, du trafic devant résulter de la mise en sens unique du chemin du Vieux-Vésenaz, objet du projet querellé. Comme évoqué plus haut, cette augmentation est évaluée à + 1'321 véh/j, représentant une augmentation de 43 % (= 1'321/3'059 x 100), ce qui est loin d'être négligeable. A teneur du rapport acoustique figurant au dossier, dont il peut être tenu compte à ce stade, une augmentation perceptible des émissions sonores sur ce chemin de l'ordre de + 2 dB(A) de jour et de + 1 dB(A) est attendue, alors même que cet axe devrait déjà d'être assaini, indépendamment de la mise en œuvre dudit projet. Le fait que, selon ce même rapport, les VLI ne sont en l'état et ne seront apparemment pas dépassées suite à l'exécution du projet querellé au niveau de la propriété de la recourante ne change rien au fait que l'art. 9 OPB trouve application ; il n'est d'ailleurs pas contesté que la décision attaquée implique la *modification notable d'une installation fixe sujette à assainissement* qu'est le chemin Neuf-de-Vésenaz (cf. à cet égard arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.2.1 s.).

10. Comme cela découle de l'art. 11 al. 2 LPE, le principe de prévention implique de limiter les nuisances au maximum, le cas échéant en examinant des variantes au projet prévu, étant précisé que la liberté du canton d'édicter des restrictions du

trafic n'est pas limitée uniquement par le respect des principes constitutionnels, mais par le respect de l'ensemble du droit fédéral (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.1).

La seule existence d'un intérêt public manifeste à la réalisation d'un projet (qui n'est en l'occurrence pas contesté) ne saurait exclure d'emblée de prendre en considération diverses variantes, lorsque d'autres intérêts publics - la protection contre le bruit est un intérêt public majeur - ou privés sont en jeu, en particulier lorsque ces autres intérêts publics sont fondés sur des normes de droit fédéral qui s'imposent auxdites autorités. Ces variantes ne sauraient être écartées au simple motif que les opposants n'apportent aucune démonstration de leur faisabilité. Il appartient au minimum aux autorités d'exposer - brièvement lorsque cela est manifeste - en quoi elles seraient irréalisables (arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.1).

11. En l'occurrence, il n'apparaît pas que des variantes - susceptibles d'avoir un impact moindre sur le chemin Neuf-de-Vésenaz, tout en permettant d'atteindre, du moins en grande partie, les objectifs que la commune s'est fixés pour le chemin du Vieux-Vésenaz, y compris son assainissement - aient véritablement été envisagées et examinées concrètement, que ce soit par la commune ou par le DT. Or, il ne semble pas manifeste que de telles variantes ne seraient ni possibles, ni réalisables. Le fait que le projet querellé constitue une mesure alternative à celle - plus drastique - envisagée au départ par la commune et ayant fait l'objet d'un essai (la fermeture pure et simple d'une portion du chemin du Vieux-Vésenaz) s'étant révélé impraticable - en raison avant tout de plaintes formulées par des riverains - ne permet pas de le retenir. Les rapports techniques du 18 avril 2019 et acoustique du 2 mars 2020 d'Urbaplan SA n'en font d'ailleurs aucunement état. Les explications livrées par la commune dans ses écritures ne permettent pas non plus d'écarter d'emblée la faisabilité d'une ou plusieurs variantes, dont l'impact sur le chemin bordant la parcelle de la recourante serait moins important.

Pour ce motif déjà, l'autorisation entreprise n'apparaît pas conforme au droit fédéral. Cela étant, il convient d'examiner à quelles conditions le projet litigieux - à supposer qu'aucune variante ne puisse être retenue (ce qui n'est pas à exclure) - pourrait être réalisé.

12. Sont à cet égard applicables, comme énoncé plus haut, les art. 8 et 9 OPB, prescrivant le bruit maximal admissible (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.2.3), qui imposent :

- de ne pas dépasser les VLI (art. 8 al. 2 et 9 let. a OPB), et
- l'absence de perception d'immissions de bruit plus élevées (art. 9 let. b OPB).

13. L'allégement constitue la mesure ordinaire permettant d'échapper, sinon à l'obligation d'assainir, du moins à la rigueur qu'impliquerait le respect des VLI (cf. Anne-Christine FAVRE, *op. cit.*, p. 320).

En permettant des allégements pour le cas où un plan d'assainissement ne pourrait pas être ordonné au détenteur de l'installation bruyante, l'art. 17 LPE revêt la fonction d'une norme de type dérogatoire. Partant, des allégements ne doivent être accordés que de manière restrictive (ATF 138 II 379 consid. 5; arrêts du Tribunal fédéral 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.1 ; 1C_117/2017 du 20 mars 2018 consid. 3.1 ; 1C_11/2017 du 2 mars 2018 consid. 2.1 ; 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 2.1 ; 1C_45/2010 du 9 septembre 2010 consid. 2.1 ; cf. aussi not. ATA/1469/2017 du 14 novembre 2017 ; ATA/116/2016 du 9 février 2016 ; ATA/412/2012 du 3 juillet 2012). Cette exigence de rigueur s'étend au devoir d'instruction qui s'impose aux autorités, lesquelles ne peuvent pas purement et simplement rejeter une mesure d'assainissement, sans se référer à des études approfondies (cf. ATA/1469/2017 du 14 novembre 2017 consid. 3b). L'octroi d'allègements ayant pour conséquence d'exposer les riverains pour une durée indéterminée à un niveau de bruit dommageable pour la santé, il n'entre en ligne de compte que comme *ultima ratio*, lorsque toutes les autres mesures d'assainissement possibles et raisonnables ont été épuisées. Les allègements en cas d'assainissement ne doivent donc être octroyés qu'en tout dernier ressort (arrêt du Tribunal fédéral 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5.5 ; ATA/1469/2017 du 14 novembre 2017 consid. 8), étant néanmoins précisé que les variantes qui présentent des inconvénients importants ou dont la mise en œuvre apparaît manifestement disproportionnée peuvent être exclues après un premier examen sommaire (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.1 et les arrêts cités).

Les limitations de vitesse, en particulier, sont souvent adaptées pour obtenir une réduction notable des nuisances sonores (cf. arrêts du Tribunal fédéral 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.2 ; 1C_11/2017 du 2 mars 2018 consid. 4.2 ; 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5.3 et 5.5 ; 1C_45/2010 du 9 septembre 2010 consid. 2.5 s. = DEP 2010, p. 625 ; cf. aussi not. ATA/1469/2017 du 14 novembre 2017).

14. A Genève, le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations du 12 février 2003 (RPBV - K 1 70.10) désigne les autorités cantonales d'exécution en matière de protection contre le bruit, conformément à la législation fédérale et cantonale applicable et fixe les principes de coordination en la matière (art. 1 al. 1).

La direction générale du génie civil, devenue l'OCGC, qui dépend du DI (cf. art. 7 al. 1 let. c du règlement sur l'organisation de l'administration cantonale du 11 décembre 2013 - ROAC - B 4 05.10), est l'autorité compétente pour prendre les décisions nécessaires à l'exécution de l'OPB, lorsqu'il s'agit de nuisances sonores

et de vibrations produites par le trafic routier (art. 14 al. 1 RPBV), notamment les autorisations d'allègement. Elle assure la coordination de l'assainissement des routes cantonales et communales, ainsi que la gestion des subventions fédérales (art. 14 al. 2 RPBV).

15. En l'occurrence, vu le dépassement déjà existant des VLI et l'augmentation de trafic prévue, on peut s'attendre à que ni l'une ni l'autre des conditions posées par les art. 8 al. 2 et 9 let. a OPB, d'une part, et l'art. 9 let. b OPB, d'autre part, ne sera respectée sur l'essentiel du tracé du chemin en cause. En pareil cas, la loi imposerait effectivement que des mesures de protection passive contre le bruit soient en principe prises sur les bâtiments d'habitation touchés (art. 10 et 11 OPB).

Cela étant, l'art. 8 al. 1 OPB prescrit à titre général de limiter le bruit dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et est économiquement supportable (art. 8 al. 1 OPB). Or, force est de constater que l'examen concret des mesures susceptibles d'être envisagées en ce sens (dont certaines ont été énoncées dans le rapport acoustique d'Urbaplan SA) n'a été entrepris ni par l'OCGC (que ce soit par voie décisionnelle ou dans le cadre d'un préavis liant), ni par le DT, en sa qualité d'autorité directrice (art. 3A LCI). Cette prescription est en l'espèce quoi qu'il en soit couverte par les obligations liées à l'assainissement de l'installation, applicables en vertu de l'art. 18 LPE, qui stipule que la transformation ou l'agrandissement d'une installation sujette à assainissement est subordonnée à l'*exécution simultanée* de celui-ci (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.2.3). Cette disposition impose au premier chef de procéder à l'assainissement de l'infrastructure routière, les allégements possibles n'étant accordés qu'aux conditions de l'art. 16 LPE, respectivement des art. 13 et 14 OPB. Il appartient ainsi à l'autorité compétente d'examiner quelles sont les mesures d'assainissement possibles. Une fois celles-ci connues, elle pourra examiner si des motifs d'allégements prévus par la loi justifient qu'il y soit renoncé, en tout ou partie (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 2.2.2.3).

Si, certes, le DT a en soi subordonné l'autorisation litigieuse à l'assainissement du chemin Neuf-de-Vésenaz, il s'est limité à reprendre, à titre de condition de cette dernière, le dernier préavis du SABRA, qui ne faisait rien d'autre que de rappeler les exigences découlant de l'art. 9 OPB, subsidiairement des art. 10 et 11 OPB, sans toutefois se prononcer quant à leur application concrète dans le cas d'espèce. Semblant se contenter à ce sujet d'un avis formulé par la propre mandataire de la requérante de l'autorisation litigieuse, qui, au terme d'un examen somme toute sommaire, était parvenue à la conclusion qu'« un changement des fenêtres est la seule mesure possible », tout en indiquant - de façon quelque peu contradictoire - que « l'étude d'assainissement du bruit devrait être réalisé de manière coordonnée avec le projet de mise en sens unique », il n'a en effet pas lui-même examiné cette question et statué en conséquence et/ou interpelé l'OCGC, autorité compétente en

la matière, pour qu'il y procède. Il l'a d'ailleurs reconnu explicitement, en indiquant dans ses écritures que l'étude acoustique d'Urbaplan SA ne constituait qu'une « analyse sommaire non définitive » et qu'il appartiendrait à la commission de suivi des projets d'assainissement du bruit des routes (cf. à cet égard art. 6 RPBV) de statuer sur cette problématique, sur la base d'une étude spécifique.

Dans ces conditions, on doit parvenir à la conclusion que les exigences découlant de l'art. 18 al. 1 LPE, mais aussi du principe de la coordination des procédures, n'ont pas non plus été respectées.

16. Il résulte de ce qui précède que le recours doit être admis, la décision entreprise annulée et la cause retournée au DT pour, dans un premier temps, qu'il satisfasse à son obligation d'examen de variantes, impliquant qu'il complète l'instruction du dossier en exigeant de la commune qu'elle lui soumette une ou plusieurs variantes ou, à défaut, des explications suffisamment documentées permettant de justifier l'absence de variantes possibles, puis d'en tirer les conclusions qui s'imposent. Si, au terme de cet examen, la variante litigieuse doit être confirmée, il conviendra que d'éventuelles mesures, telles qu'évoquées ci-dessus, soient prononcées. A cette fin, il lui appartiendra de déterminer si et selon quelles modalités le dossier doit être transmis au DI pour satisfaire aux exigences légales rappelées plus haut. En cas d'allégement, hypothèse qui n'est certes pas exclue, l'obligation de procéder à l'isolation des bâtiments concernées subsistera (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 du 11 novembre 2019 consid. 3).

Dans cette mesure, le présent jugement constitue une décision incidente (cf. not. ATA/804/2020 du 25 août 2020 consid. 2b et les références citées).

17. Vu cette issue, un émolument de CHF 2'000.- sera mis à la charge de la commune, qui succombe (art. 87 al. 1 et 3 LPA et 1 s. du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 - RFPA - E 5 10.03).

L'avance de frais de la recourante, qui obtient gain de cause, lui sera restituée. Ayant eu recours au service d'un avocat pour les besoins de la procédure et conclu à l'allocation de dépens, cette dernière se verra allouer à ce titre, à la charge de chacune des parties intimées, une indemnité de procédure arrêtée à CHF 1'500.- (art. 87 al. 2 à 4 LPA et 6 RFPA), valant participation aux honoraires de ce dernier (cf. ATA/1089/2016 du 20 décembre 2016 consid. 12h ; ATA/546/2016 du 28 juin 2016 consid. 2c ; ATA/329/2016 du 19 avril 2016 consid. 3b ; ATA/154/2016 du 23 février 2016 consid. 8a).

PAR CES MOTIFS

LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

DE PREMIÈRE INSTANCE

1. déclare recevable le recours interjeté le 14 septembre 2020 par Madame Françoise AUTHOSSERRE contre l'autorisation de construire référencée sous DD 112'582 délivrée le 12 août 2020 à la commune de Collonge-Bellerive par le département du territoire ;

2. l'admet ;

3. annule la décision précitée et renvoie le dossier au département du territoire pour qu'il procède dans le sens des considérants ;

4. met un émolument de CHF 2'000.- à la charge de la commune de Collonge-Bellerive ;

5. ordonne la restitution à Madame Françoise AUTHOSSERRE de son avance de frais de CHF 1'000.- ;

6. alloue une indemnité de procédure de CHF 1'500.- à Madame Françoise AUTHOSSERRE, à la charge de la commune de Collonge-Bellerive ;

7. alloue une indemnité de procédure de CHF 1'500.- à Madame Françoise AUTHOSSERRE, à la charge du département du territoire ;

8. dit que, conformément aux art. 132 LOJ, 62 al. 1 let. b et 65 LPA, le présent jugement est susceptible de faire l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (10, rue de Saint-Léger, case postale 1956, 1211 Genève 1) dans les dix jours à compter de sa notification. L'acte de recours doit être dûment motivé et contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation du jugement attaqué et les conclusions du recourant. Il doit être accompagné du présent jugement et des autres pièces dont dispose le recourant.

Siégeant : Yves JOLIAT, président, Damien BLANC et Carmelo STENDARDO, juges assesseurs.

Au nom du Tribunal :

Le président

Yves JOLIAT

Copie conforme de ce jugement est communiquée aux parties

Genève, le La greffière