

## RECOURS

pour

**Association pour la Sauvegarde du Site de la Chapelle, c/o Monsieur Fabio Heer, 14B, rte de la Chapelle, 1212 Lancy**

**Monsieur [REDACTED], 1228 Plan-les-Ouates**

**Monsieur [REDACTED], 1228 Plan-les-Ouates**

**Madame [REDACTED], 1228 Plan-les-Ouates**

**Madame [REDACTED], 1228 Plan-les-Ouates**

faisant tous élection de domicile en l'Etude BMG Avocats, 8c av. de Champel, Case postale 385, 1211 Genève 12, et représentés par Me Nicolas Wisard, avocat

Recourants

contre

**L'autorisation de construire délivrée par le DCTI en date du 23 août 2010 sous n° DD 103181 portant sur la réalisation de divers aménagements routiers (route de liaison entre le giratoire de la Milice et la route de Saconnex-d'Arve) sur la Commune de Plan-les-Ouates, délivrée en faveur de l'Office du Génie civil du DCTI, Service des routes nationales, 5 rue David-Dufour, 1211 Genève 8 (Pièce n° 1).**

## EN FAIT

1. L'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle (ci-après : ASSC) est une association au sens des art. 60 ss CC (cf. art. 1 des Statuts), constituée en 1983.

Les statuts de l'ASSC lui donnent mission de « *travailler à la sauvegarde du site de La Chapelle, au développement harmonieux du quartier et à la **défense des intérêts de ses habitants et propriétaires*** » (cf. art. 2 des Statuts ; mise en gras ajoutée). En exécution de ce but statutaire, l'ASSC a suivi les projets d'urbanisation ou d'aménagement qui ont visé le quartier depuis les années 1980. Le site internet [www.sauvegardonslachapelle.org](http://www.sauvegardonslachapelle.org) donne un aperçu de ces activités et démontre le caractère effectif du lien associatif.

L'ASSC compte plus de 100 membres, tous propriétaires (ou locataires, dans une moindre mesure) d'habitations situées dans le périmètre proche de celui du PLQ, à savoir le long des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve ou des chemins rattachés à ces deux artères. La liste des membres et la carte portant mention indicative du domicile des membres, ci-jointes, permettent de s'en convaincre.

Pièce n° 2 : Statuts de l'ASSC

Pièce n° 3 : Liste des membres de l'ASSC

Pièce n° 4 : Carte indicative du domicile des membres de l'ASSC

2. M. [REDACTED] [REDACTED] est domicilié au [REDACTED], petit chemin perpendiculaire à la route de Saconnex-d'Arve sur la Commune de Plan-les-Ouates. Il habite la villa qui occupe la parcelle [REDACTED], Commune de Plan-les-Ouates, dont il est propriétaire. La parcelle est immédiatement riveraine de la route de Saconnex-d'Arve.
3. Monsieur [REDACTED] [REDACTED] est domicilié [REDACTED], 1228 Plan-les-Ouates. Il est propriétaire de la parcelle [REDACTED] Commune de Plan-les-Ouates. La parcelle est immédiatement riveraine de la route de Saconnex-d'Arve.
4. Madame Noëlle [REDACTED] domiciliée au [REDACTED], 1228 Plan-les-Ouates, est propriétaire de la parcelle n° [REDACTED]. La parcelle est immédiatement riveraine de la route de Saconnex-d'Arve.
5. Quant à [REDACTED], elle est domiciliée au [REDACTED], 1228 Plan-les-Ouates. Elle occupe la maison bâtie sur la parcelle n° [REDACTED] dont sont propriétaires ses parents, Monsieur et Madame [REDACTED]

La parcelle est immédiatement riveraine de la route de Saconnex-d'Arve.

6. L'autorisation délivrée sous DD 103181 fait suite à une demande introduite le 20 octobre 2009 par l'Office du Génie civil du DCTI, sous le libellé : « *Route provisoire pour les travaux du CEVA : fermeture de la route de la Chapelle (RC62), réhabilitation de la route de chantier existante et prolongation jusqu'à la route de Saconnex-d'Arve* ».

Pièce n° 5 : Extrait du formulaire de demande définitive d'autorisation de construire

7. Ce projet se rapporte en réalité à la réalisation d'une route entièrement nouvelle destinée à rejoindre le giratoire dit de la Milice (situé au droit de l'autoroute de contournement, sur la partie couverte entre les Palettes et le site du Bachet-de-Pesay) et la route de Saconnex-d'Arve. Le tracé de cette nouvelle route, très largement sis en zone agricole, occuperait des parcelles dont l'Etat de Genève est propriétaire et qui ont été créées il y a fort longtemps déjà, dans la perspective de la création de la voie dite « Cottier » destinée à relier le secteur de Lancy-Palettes aux communes du Sud du Canton.

On notera encore ici que les « coupes en travers », sur les plans au dossier du DCTI, montrent que la nouvelle route ne serait pas munie de trottoirs. Aucun passage piéton n'est mentionné. Cela revient à condamner les liaisons piétons et cyclistes que constituent actuellement le chemin de l'Essartage ainsi que le sentier de la Bataille, dont le tracé sera emprunté par la nouvelle route.

Pièce n° 6 : Extrait du plan de Registre foncier figurant dans le dossier DD 103181, avec indication du tracé de la future route

8. L'Office du Génie civil a par ailleurs requis une autorisation de défrichement pour laquelle il a produit un exposé des motifs. Ce rapport indique que le nouvel aménagement routier s'insère dans le contexte du projet de nouvelle jonction autoroutière de la Milice, de la réalisation du PAC la Chapelle-les-Sciens ainsi que des travaux relatifs à la liaison ferroviaire CEVA. Ces différents projets entraîneront des travaux importants dans le secteur jusqu'à l'horizon 2015 et risquent en particulier de perturber fortement le trafic local, notamment en cas de coupure de la route de la Chapelle. Plus spécifiquement, la nouvelle route dite « provisoire » de la Milice permettrait le raccordement provisoire de la route de Saconnex-d'Arve à l'autoroute A1, par l'intermédiaire du rond-point de la Milice. Selon l'Office du Génie civil toujours, cet aménagement présenterait un caractère provisoire et serait utilisé jusqu'au 31 décembre 2020. Au-delà de cette date, les terrains utilisés seraient soit remis en état soit utilisés dans le cadre du complément de jonction de la Milice, à savoir de la réorganisation de la bretelle

autoroutière. Le rapport de l'Office du Génie civil poursuit en indiquant que la route provisoire de la Milice servirait alors de route de liaison desservant au surplus la route du Camp sur le giratoire de la Bataille. Le rapport indique encore (notamment sur la figure 2 en p. 5) que la route provisoire évoluera ainsi en « barreau de la Milice ». A long terme, ce « barreau » demeurerait bien connecté à la route de Saconnex-d'Arve.

Pièce n° 7 : Extraits du rapport du Service des routes nationales (Office du Génie civil, DCTI) concernant la demande de défrichement pour la construction de la route provisoire, Janvier 2010

9. Le rapport qui vient d'être cité n'indique pas expressément que la traversée du P+R du Bachet de Pesay sera définitivement fermée par la réalisation de la gare du CEVA. Ce fait - notoire (cf. p. ex. <http://195.15.24.5/CEVA/general/>) - condamnera donc l'accès à l'autoroute de contournement aujourd'hui emprunté par une part très substantielle du trafic sur la route de la Chapelle.
10. Au cours de l'instruction de la demande d'autorisation de construire DD 103181 par l'Office des autorisations de construire, des préavis ont été sollicités auprès de la Direction générale de l'aménagement du territoire, de la Commune de Planles-Ouates, de la Police du feu, du Service de la conservation de la nature et du paysage, de la Direction générale de la mobilité, de la Direction générale de l'agriculture, du Service de planification de l'eau ainsi que de la Commission de la diversité biologique. De tous ces préavis, seul celui de la Commune s'est avéré défavorable, quelques réserves ayant par ailleurs été émises sur des questions techniques.

Pièce n° 8 : Extraits SAD Consultation, suivi du dossier

11. La Direction générale de la mobilité a rendu un préavis favorable, en date du 5 février 2010, qui ne faisait référence à aucune étude de circulation.

Pièce n° 9 : Préavis DT/Direction générale de la mobilité du 5 février 2010

12. Par ailleurs, la procédure d'autorisation n'a impliqué d'aucune manière la réalisation d'une quelconque étude d'impact sur l'environnement. Les services compétents quant aux aspects environnementaux évidemment concernés par la création d'une nouvelle route (à savoir en matière de protection de l'air, de protection contre le bruit ou plus généralement en matière d'évaluation des impacts sur l'environnement) n'ont pas du tout été consultés dans le cadre de l'instruction de cette demande d'autorisation de construire.

13. Le caractère provisoire de la route à réaliser a par ailleurs formellement disparu au cours de l'instruction du dossier. En effet, le libellé du projet, tel que soumis par l'Office du Génie civil sur le formulaire d'introduction de la demande (cf. ci-dessus pièce n° 2) a été corrigé par l'Office des autorisations de construire pour ne plus faire mention que de « divers aménagements routiers ». C'est ce même libellé qui a été indiqué dans la FAO lors de la publication de la requête en autorisation aux fins de l'enquête publique, le 6 novembre 2009.

Pièce n° 10 : Extrait de la FAO du 6 novembre 2009

14. C'est enfin sous cette même désignation que l'autorisation de construire a été délivrée par le DCTI en date du 23 août 2010, avec publication à la FAO du 27 août 2010.

Pièce n° 1 : Autorisation de construire du 23 août 2010

Pièce n° 11 : Extrait de la FAO du 27 août 2010

15. Le libellé de l'autorisation délivrée le 23 août 2010 ne porte nullement l'indication que l'autorisation de construire n'aurait été délivrée que pour une période limitée dans le temps, soit à titre provisoire. Aucun des documents auxquels cette autorisation se réfère (en particulier au chiffre 4 des conditions) ne permet par ailleurs de déduire que l'autorisation n'aurait été délivrée que pour un aménagement provisoire. C'est donc bien une autorisation de construire définitive et sans réserve de temps qui a été délivrée pour la réalisation de cette nouvelle route reliant le giratoire de la Milice à la route de Saconnex-d'Arve.
16. La route de Saconnex-d'Arve, sur laquelle viendra déboucher la nouvelle route de liaison pour pallier la fermeture de la route de la Chapelle dans le contexte des travaux du CEVA, est une route communale qui, selon la hiérarchie du réseau routier établie par la Loi sur les routes (L 110), a la fonction d'une route secondaire.
17. Or, ainsi que l'Association pour la Sauvegarde du Site de la Chapelle l'a fait valoir dans ses observations au sujet de la DD 103181 en date du 3 décembre 2009, la nouvelle route de liaison aurait pour effet de reporter le trafic qui aujourd'hui emprunte la route de la Chapelle depuis les communes du Sud du Canton (Troinex, Veyrier, etc...) comme route d'accès direct à l'autoroute au travers du P+R du Bachet-de-Pesay. De fait, la route de la Chapelle est aujourd'hui utilisée comme une route primaire, au sens de la hiérarchisation précitée, et c'est à l'avenir la route de Saconnex-d'Arve qui viendrait à subir cet

excès de trafic si elle devait être connectée au giratoire de la Milice par la nouvelle route, objet de l'autorisation de construire présentement contestée.

Pièce n° 12 : Observations de l'Association pour la Sauvegarde du Site de la Chapelle du 3 décembre 2009

18. Si le projet de route de liaison n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact, des estimations du trafic actuel et futur sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve et des retombées environnementales y relatives ont été menées récemment dans le cadre du Plan localisé de quartier n° 29'591-543-529 adopté par le Conseil d'Etat pour l'urbanisation du secteur dit de la Chapelle, bordant la route du même nom. Les investigations menées dans ce contexte n'ont pas intégré dans les divers *scenarii* le projet de route de liaison ici en cause, mais fournissent quelques données qui peuvent être prises - sous toutes réserves - comme éléments de réflexion de base pour appréhender le niveau de trafic et de nuisances sur la route de Saconnex-d'Arve.

Le rapport d'impact 1<sup>ère</sup> étape de février 2009 au sujet du projet de PLQ la Chapelle, en son chapitre 4.4 relatif aux données de base concernant le trafic, fait état des mouvements journaliers de véhicules motorisés dans le secteur (cf. figure 6, p. 20) :

- pour la route de la Chapelle, sont dénombrés 3'900 véhicules par jour dans le sens de la descente (à savoir de la route d'Annecy à la route de St-Julien) et 3'300 véhicules par jour dans le sens inverse - soit au total environ 7'200 véhicules, qui relèvent pour l'essentiel du trafic de transit, attiré par l'autoroute de contournement ;
- sur la route de Saconnex-d'Arve, sont dénombrés 500 mouvements par jour dans les deux sens, sur le tronçon de cette route qui s'étend de sa jonction avec la route de la Chapelle jusqu'au débouché futur de la nouvelle route de liaison - soit au total environ 1'000 véhicules par jour.

Selon le même rapport d'impact, la charge de trafic croîtrait sur ces deux axes à l'avenir, du fait de la réalisation du nouveau quartier de la Chapelle. Le nombre de mouvements journaliers sur la route de Saconnex-d'Arve dépasserait 600 dans chaque sens (figure 8, p. 24 du RIE).

Pièce n° 13 : Extraits du RIE de février 2009

19. S'agissant des nuisances de bruit générées par le trafic routier, le même rapport d'impact lié au PLQ la Chapelle indique au sujet de la route de Saconnex-d'Arve que sans le projet de nouveau quartier, « l'évaluation des nuisances sonores liées au

*trafic avec le modèle STL 86 indique un niveau d'immission à 10 mètres de 59 dB(A) pour l'état actuel et de 60 dB(A) pour 2016. Avec le projet, le niveau d'immission à 10 mètres sera de l'ordre de 60 dB(A) en 2012 (...) » (p. 40, haut).*

Pièce n° 13 : Extraits du RIE de février 2009

20. S'agissant de la route de la Chapelle, les nuisances calculées en front de route, selon le cadastre du trafic routier, dépassent déjà largement la valeur-limite d'immission : les valeurs sont situées entre 60 et 65 dB(A) (cf. p. 37 et figure 14 du RIE).

Pièce n° 13 : Extraits du RIE de février 2009

21. Les pronostics de trafic et de bruit pris en considération dans ce RIE sont contestés par l'Association pour la Sauvegarde du Site de la Chapelle et plusieurs propriétaires privés dont Monsieur [REDACTED] lui-même dans le cadre d'une procédure actuellement pendante devant le Tribunal administratif (cause A/3492/2009). Les recourants reprochent en effet au RIE de sous-estimer les nuisances réelles futures. Sans qu'il soit nécessaire d'entrer ici dans les détails de cette autre procédure, il convient de relever que le RIE précité, suite au recours qui vient d'être mentionné, a dû être complété à la demande du Conseil d'Etat. Le rapport complémentaire rendu en novembre 2009 présente en particulier le résultat de pronostics affinés des immissions du trafic routier, réalisés par calculs, sur différentes parcelles précises, dont celle précisément de Monsieur [REDACTED]. Tout en prétendant que la méthode de calcul appliquée présente une réserve de sécurité suffisante, ce nouveau rapport confirme que les nuisances sonores liées au trafic le long de la route de Saconnex-d'Arve présentent un niveau maximum d'immission, à 10 mètres, de l'ordre de 58 à 59 dB(A). Ce même rapport admet que la circulation exclusivement liée au nouveau quartier de la Chapelle aurait déjà un impact sensible (à savoir provoquerait une augmentation de +1 dB(A) déjà), et ce bien évidemment sans prendre aucunement en considération le report du trafic général de la route de la Chapelle consécutif à la fermeture de celle-ci à raison du CEVA.

Pièce n° 14 : Complément au rapport d'impact RIE 1<sup>ère</sup> étape de novembre 2009 (extraits)

22. S'agissant spécifiquement de l'habitation de Monsieur [REDACTED], elle serait exposée à une valeur d'immission diurne variant entre 47 et 49 dB(A), compte tenu à la fois de son éloignement à l'axe de la route (33 mètres) et de la présence d'un mur en bordure de propriété qui fait office d'obstacle au bruit.

Pièce n° 14 : Complément au rapport d'impact RIE 1<sup>ère</sup> étape de novembre 2009, pp. 14-15

23. Cela étant, il est bien souligné ici que les indications figurant dans le rapport d'impact et son complément de février, respectivement novembre 2009 afférents au PLQ la Chapelle, ne sont prises ici sans reconnaissance de validité intrinsèque et surtout sans qu'il soit possible d'en déduire d'aucune manière que le projet de nouvelle route de liaison, tel qu'autorisé par la DD 103181, ne modifierait pas radicalement la situation. C'est précisément l'absence de toute investigation à ce sujet qui constitue le vice le plus essentiel de la procédure d'autorisation, comme on va le voir maintenant.
24. Il y a lieu enfin de mentionner que les demandes d'autorisation de construire portant sur les bâtiments d'habitation prévus par le PLQ la Chapelle sont d'ores et déjà en cours d'instruction par l'Office des autorisations de construire, quand bien même ledit PLQ n'est pas encore passé en force. Ces dossiers sont enregistrés au DCTI sous les Nos DD 103552, DD 103303, DD 103514, DD 103301 et DD 103302.

Pièce n° 15 : Extraits du site SAD Consultation concernant les procédures d'autorisation en cours de traitement sur le périmètre du PLQ la Chapelle

## EN DROIT

### I. Recevabilité

Le présent recours est dirigé contre une autorisation de construire délivrée par le DCTI faisant simultanément application de l'art. 7 de la Loi sur les routes. Cette décision relève, sur recours en première instance, de la compétence de la Commission cantonale de recours en matière administrative à teneur de l'art. 93 al. 1 de la Loi sur les routes ainsi que des art. 143 ss de la Loi sur les constructions et installations diverses (L 5 05 ; ci-après : LCI).

En leur qualité de propriétaires de parcelles immédiatement riveraines de la route de Saconnex-d'Arve, soit de l'axe de communication le plus directement impacté par le projet autorisé, les personnes physiques recourantes sont touchées directement par la décision contestée et ont un intérêt personnel digne de protection à l'annulation de cette décision. Les autres membres de l'ASSC sont également touchés par l'augmentation du trafic et donc de la pollution sonore, atmosphérique et par les dangers inhérents à l'utilisation de route secondaire comme accès à l'autoroute. Quant à l'ASSC elle-même, elle a pour mission statutaire de défendre les intérêts de



ses membres. Les recourants ont donc la qualité pour recourir au sens de l'art. 60 al. 1 let. b de la Loi sur la procédure administrative (E 5 10 ; ci-après : LPA).

Enfin, le présent recours, remis à un bureau de poste suisse le 27 septembre 2010, est interjeté dans le délai de 30 jours fixé par l'art. 63 al. 1 let. a LPA, dès lors que l'autorisation a été publiée dans la FAO du 27 août 2010.

## II. Au fond

### A. Le problème central : l'explosion du trafic sur la route de Saconnex-d'Arve viole la Loi cantonale sur les routes et l'art. 9 OPB

#### 1. Violations de la Loi sur les routes

La route de La-Chapelle est une route cantonale alors que la route de Saconnex-d'Arve est communale. Toutefois, toutes deux sont, selon la hiérarchie du réseau routier instaurée par l'art. 3A de la Loi sur les routes (L 1 10 ; ci-après : LRoutes), des routes secondaires : ces voies ont pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers (art. 3A al. 2). Elles ne relèvent pas du réseau primaire, chargé quant à lui « d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure » (art. 3A al. 3 LRoutes).

Force est de constater que aujourd'hui la route de la Chapelle est utilisée comme route primaire, du fait de l'accès direct à l'autoroute permis par le passage au travers du P+R du Bachet. Cela contrevient à l'art. 3A la loi sur les routes (L 1 10). Cet accès n'est d'ailleurs mentionné ni dans le graphe routier ni sur la carte décrivant la hiérarchisation du réseau.

Or, en tant qu'elle vise à remplacer l'accès autoroutier aujourd'hui permis par le P+R du Bachet au bas de la route de la Chapelle, à l'avenir condamné par le CEVA, la liaison autorisée par la DD 103181 s'inscrit tout autant en contradiction avec la hiérarchisation : ce nouvel accès autoroutier servira essentiellement aux échanges au sens de l'art. 3A al. 3 LRoutes, avec l'effet d'accroître encore la sollicitation - illégale - de la route de Saconnex-d'Arve. En d'autres termes : le DCTI remplace un maillon d'accès à l'autoroute qui n'a jamais été conçu comme tel et qui a dénaturé la fonction de la route de la Chapelle, par une liaison officielle - de plus grande capacité - qui va dénaturer plus fortement encore autant la route de Saconnex-d'Arve que la route de la Chapelle.

Indépendamment de cela, le projet viole en outre l'art. 7 al. 3 LRoutes, qui prescrit que le DCTI doit veiller à ce que soient pris en compte en particulier « les besoins des piétons, valides ou handicapés et des deux-roues ». En effet, comme on l'a mentionné plus haut, le projet ne prévoit aucun aménagement destiné aux piétons ou cyclistes.

Or, comme la nouvelle route de liaison va remplacer le sentier de la Bataille, c'est non seulement une occasion de développer la mobilité douce qui est manquée, mais encore une véritable atteinte qui est portée aux intérêts des piétons et cycles, pourtant expressément protégés par l'art. 7 al. 3 LRoutes.

## 2. Violation de l'art. 9 OPB

Selon l'art. 9 de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (RS 814.41 ; ci-après : OPB), l'exploitation d'installations fixes nouvelles ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs-limites d'immission 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).

La notion d'installation fixe, dans le contexte de l'art. 9 OPB, se réfère en particulier aux constructions et infrastructures destinées au trafic, comme l'explique l'art. 2 al. 1 OPB. On rappellera par ailleurs à ce stade que les valeurs-limites d'exposition au bruit du trafic routier sont, dans les zones auxquelles le degré de sensibilité II a été attribué – telles que les zones résidentielles de villas comme autour de la route de Saconnex-d'Arve en l'espèce – de 60 dB(A) pour le jour, respectivement de 50 dB(A) la nuit.

En résumé, l'OPB exige donc que la création d'une nouvelle route comme celle autorisée par la DD 103181 n'entraîne pas un dépassement des valeurs-limites d'immission sur les récepteurs sensibles disposés le long des voies de communication existantes qui viendront à être sollicitées par le débouché de nouvelles routes, soit typiquement le long de la route de Saconnex-d'Arve.

Or, en l'espèce, la création de cette nouvelle route, en particulier en tant qu'elle intervient en remplacement de la route de la Chapelle dont le débouché sur la route de St-Julien sera interrompu par les travaux de la gare CEVA, va manifestement entraîner un accroissement très important du trafic et donc des nuisances de bruit sur la route de Saconnex-d'Arve et le tronçon Sud de la route de la Chapelle. Cette situation perdurera avec la fermeture définitive du P+R du Bachet-de-Pesay. Concrètement, il ne peut en aller autrement dès lors que le trafic qui emprunte actuellement la route de la Chapelle occasionne en l'état une charge de bruit qui dépasse significativement les valeurs-limites d'immission (à tout le moins sur les villas les plus proches de cette route), ainsi qu'il ressort très clairement du rapport d'impact (pièce n° 13). Même en imaginant qu'une part du trafic actuel de la route de la Chapelle reste sur ce dernier axe, l'accroissement de la circulation sur la route de Saconnex-d'Arve sera arithmétiquement massif : on rappellera ici que si 1'000 mouvements de véhicules par jour sont comptabilisés aujourd'hui sur la route de Saconnex-d'Arve, dans chaque sens, ce sont 7'200 véhicules par jour au moins qui empruntent actuellement la route de la Chapelle. Si les quelques 1'000 mouvements

de la route de Saconnex-d'Arve induisent un niveau d'immission à 10 mètres de cette route de 59 dB(A) en l'état actuel (pièce n° 13, p. 40) et que les valeurs-limites d'immission sur la route de la Chapelle sont dépassées, la fermeture de celle-ci, même sans entraîner le report de 7'200 véhicules par jour, va nécessairement faire exploser les nuisances sonores sur celle-là.

Le projet contesté ne fera du reste qu'augmenter encore les nuisances dues au trafic de transit sur la route de la Chapelle, principalement pour deux raisons :

1. Aujourd'hui la traversée du P+R du Bachet-de-Pesay, qui est empruntée par un nombre de véhicules à l'extrémité de la route de la Chapelle pour rejoindre l'autoroute de contournement, est interdite aux poids lourds. Or, rien n'indique qu'une interdiction de circulation frapperait les poids lourds sur la nouvelle route projetée. Il faut dès lors s'attendre à ce qu'un important flux de camions se déverse sur la route de Saconnex-d'Arve et sur le tronçon Sud de la route de la Chapelle.
2. La capacité de la nouvelle route sera certainement supérieure à ce que permet aujourd'hui le P+R du Bachet-de-Pesay. Il en découlera donc une augmentation globale du trafic à raison de l'attrait que représente cette nouvelle liaison pour rejoindre l'autoroute de contournement, respectivement la route de St-Julien. Cette augmentation touchera également sur le tronçon Sud de la route de la Chapelle.

En conclusion, l'accroissement massif du trafic sur la route de Saconnex-d'Arve permis par la création de la nouvelle route de liaison entraînera un dépassement des valeurs-limites d'immission le long de la route de Saconnex-d'Arve, soit une violation de l'art. 9 let. a OPB, dans la mesure où aucune mesure d'accompagnement n'a été prévue pour limiter le trafic (en particulier les poids lourds) ou les nuisances y afférentes (par exemple par l'adoption de mesures complémentaires de modération du trafic sur la route de Saconnex-d'Arve et sur la route de la Chapelle, à tout le moins sur le tronçon situé entre le débouché de la route de Saconnex-d'Arve et de la route d'Annecy).

## B. Vices procéduraux essentiels

### 1. Absence d'étude d'impact sur l'environnement et de plan d'aménagement routier

A teneur de l'art. 1 de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RS 814.011 ; ci-après : OEIE), les installations mentionnées sur l'annexe de l'OEIE sont soumises à une étude de l'impact sur l'environnement au sens de l'art. 10a de la Loi sur la protection de l'environnement (RS 814.01 ; ci-après : LPE).

Selon le chiffre 11.3 de l'annexe de l'OEIE, les autres routes à grand débit et autres routes principales sont assujetties à une étude d'impact. La procédure décisive doit être déterminée par le droit cantonal. A Genève, c'est le Règlement d'application de l'Ordonnance fédérale sur l'étude d'impact sur l'environnement (K 1 70.05 ; ci-après : ROEIE) qui définit les procédures décisives et les autorités compétentes. S'agissant des routes principales, le chiffre 11.3 de l'annexe du ROEIE stipule que la procédure doit intervenir en deux étapes, à savoir tout d'abord dans le cadre d'un plan d'aménagement routier selon l'art. 8 de la Loi sur les routes, puis dans la décision d'approbation selon l'art. 7 de la Loi sur les routes. Dans la première étape, c'est l'Office du Génie civil du DCTI qui est compétent ; lors de la seconde étape, c'est l'Office des autorisations de construire du DCTI qui tient le rôle d'autorité directrice.

En l'espèce, l'autorisation de construire DD 103181 a été délivrée non seulement en une seule étape, soit sans l'adoption préalable d'un plan d'aménagement routier au sens de l'art. 8 de la Loi sur les routes, mais encore et surtout sans qu'aucune étude d'impact sur l'environnement n'ait été réalisée.

Or, l'importance du trafic qui empruntera la nouvelle route est telle que cette nouvelle installation fixe devra être qualifiée de route principale. Aux yeux des recourants, cette qualification s'impose ne serait-ce qu'à raison de la connexion directe sur la sortie d'autoroute au niveau du giratoire de la Milice. Le trafic en provenance (respectivement à destination) de la route de la Chapelle, dont on a vu l'ampleur ci-dessus, sera complété par le trafic empruntant la route de Saconnex-d'Arve vers ce dernier village et tout le bassin versant connexe. La nouvelle route reliera ainsi l'autoroute et des axes aujourd'hui attribués en droit genevois au réseau dit secondaire (cf. art. 3A al. 2 LRoutes) mais ayant déjà en réalité la fonction de réseau primaire (art. 3A al. 1 LRoutes) en réalité. Quoi qu'il en soit, la nomenclature cantonale n'est pas déterminante (cf. p. ex. arrêt du Tribunal fédéral du 4 mars 2004, 1A.194/2003, consid. 3.1).

Le caractère provisoire de la nouvelle route, tel qu'initialement envisagé par l'Office du Génie civil, ne saurait par ailleurs être invoqué comme motif de non-assujettissement à étude d'impact. En effet, ainsi qu'il l'a été souligné dans l'exposé des faits ci-dessus, l'Office des autorisations de construire a traité le dossier en faisant abstraction de ce caractère provisoire, au point précisément que l'autorisation de construire ne contient aucune condition dont il découlerait que l'aménagement requis en question n'aurait qu'une durée limitée dans le temps. Au contraire, les projets envisagés par le même Office du Génie civil, en lien avec le remaniement de la sortie autoroutière, montrent bien que la nouvelle route est destinée à avoir une fonction à long terme dans le cadre du « barreau routier » reliant l'autoroute de contournement aux communes de Genève-Sud.

Il découle donc de ce qui précède que l'autorisation de construire DD 103181 a été délivrée en violation autant de l'OEIE (et, partant, de l'art. 10a LPE) que du ROEIE genevois et de l'art. 8 LRoutes.

## 2. Violation de l'art. 36 OPB

Subsidiairement, pour le cas où l'on devrait considérer que la route visée par la DD 103181 ne constitue pas une route principale au sens de l'OEIE, force est de constater qu'aucune investigation n'a été menée par les autorités pour déterminer les immissions de bruit engendrées par le projet de nouvelle route. Or, indépendamment de toute obligation de réaliser une étude d'impact, l'art. 36 OPB, sous le titre «détermination obligatoire», stipule que l'autorité d'exécution détermine les immissions de bruit extérieur dues aux installations fixes ou ordonne leur détermination si elle a des raisons de supposer que les valeurs-limites d'exposition en vigueur sont déjà ou vont être dépassées.

Cette détermination doit être réalisée en tenant compte des augmentations/diminutions des immissions de bruit auxquelles il y a lieu de s'attendre en raison à la fois de la construction et de la modification d'installations fixes, notamment si des projets concernés sont déjà autorisés ou mis à l'enquête au moment de la détermination (art. 36 al. 2 let. a OPB).

En l'espèce, l'effet de report du trafic de la route de la Chapelle sur la route de Saconnex-d'Arve, permis par la création de la nouvelle route, constitue bien évidemment une raison de supposer que les valeurs-limites d'exposition en vigueur, le long de la route de Saconnex-d'Arve, vont être dépassées : les développements ci-dessus au sujet des effets du report du trafic de la route de la Chapelle sur la route de Saconnex-d'Arve le démontrent suffisamment.

Qui plus est, des aménagements de grande importance vont se réaliser dans les années à venir dans le secteur et font l'objet de procédures qui ont largement dépassé le stade de l'enquête publique, au sens de l'art. 36 al. 2 let. a OPB. On pense ici en particulier au nouveau quartier dessiné par le PLQ la Chapelle, dont les effets futurs ont été esquissés dans le rapport d'impact de février 2009 et son complément de novembre 2009 (pièces n° 13 et n° 14), et dont la réalisation est d'ores et déjà en œuvre puisque les autorisations de construire y relatives sont déjà en cours d'instruction (cf. pièce n° 15).

En omettant de procéder aux investigations requises par l'art. 36 OPB, le DCTI a donc violé le droit fédéral.

