

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/1287/2016-LCI

ATA/1303/2018

COUR DE JUSTICE

Chambre administrative

Arrêt du 4 décembre 2018

3^{ème} section

dans la cause

Madame Janice et Monsieur Marc PICCINO
représentés par Me Sébastien Fries, avocat

contre

DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE - DGOU

et

DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE – OAC

et

DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES

et

COMMUNE DE PLAN-LES-OUATES
représentée par Me Lucien Lazzarotto, avocat

**Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du
18 septembre 2017 (JTAPI/976/2017)**

EN FAIT

- 1) Le périmètre de La Chapelle-Les Sciens, situé entre les routes de Saint-Julien et de Saconnex-d'Arve sur les communes de Lancy et Plan-les-Ouates, constitue l'un des périmètres d'aménagement coordonné (ci-après : PAC) désignés par le plan directeur cantonal. Le plan directeur de quartier (ci-après : PDQ) La Chapelle-Les Sciens, adopté le 31 mai 2007, respectivement le 24 avril 2007 par les communes concernées, et approuvé par le Conseil d'État le 27 juin 2007, porte sur la réalisation, à terme, de plus de mille cinq cents logements.

- 2) Les développements actuels et le nouveau quartier de La Chapelle-Les Sciens rendent nécessaires la création d'un nouvel axe reliant Genève-Sud au centre-ville. Ainsi, le projet « Genève-Sud » vise notamment à réaliser une nouvelle infrastructure routière permettant de mieux collecter le trafic dans ce secteur et de le raccorder plus rapidement au réseau primaire, en lien avec la nouvelle jonction autoroutière de la Milice, prévue initialement à l'horizon 2022-2023.

Le complément de jonction autoroutière de la Milice, qui permettra de rendre cet échangeur routier complet (entrée et sortie dans chaque sens), a quant à lui pour objectif d'absorber le trafic, d'une part, des communes du sud du canton et, d'autre part, du nouveau quartier de La Chapelle-Les Sciens.

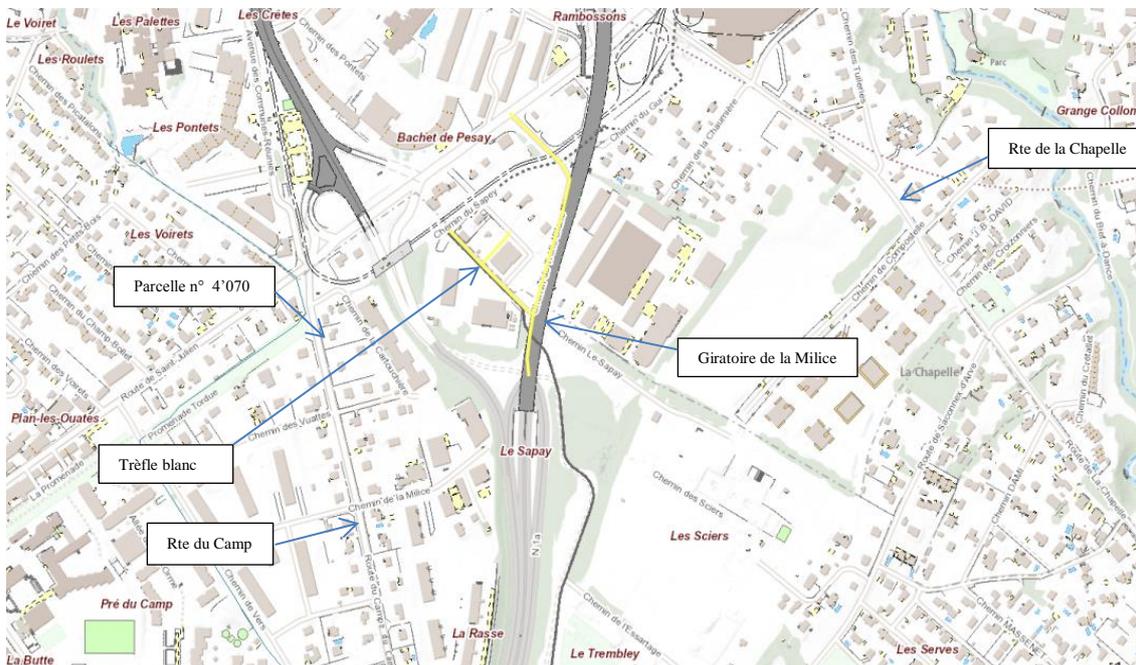
- 3) Le projet « CEVA » consiste en la réalisation d'une infrastructure ferroviaire de 16 km reliant le réseau suisse au réseau français. Côté suisse, cinq stations jalonnent le parcours, soit Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel-Hôpital, Genève-Eaux-Vives et Chêne-Bourg. En ce qui concerne la halte de Carouge-Bachet, les travaux ont commencé en février 2012.

La réalisation de l'infrastructure du CEVA a pour vocation de recevoir les rames du futur RER transfrontalier, nommé « Léman Express », dont la mise en service est en l'état prévue pour décembre 2019.

- 4) Les routes du Camp et de la Chapelle sont des voies cantonales appartenant au réseau secondaire, situées sur les communes de Plan-les-Ouates et de Lancy. Ces deux voies parallèles permettent de relier, au nord, la route de Saint-Julien (réseau cantonal primaire) et, au sud, la route de Saconnex-d'Arve (réseau communal de quartier).

Le chemin du Trèfle-Blanc, situé sur la commune de Lancy, fait quant à lui partie du réseau cantonal de quartier et permet de relier la jonction autoroutière de la Milice à la route de Saint-Julien. Jusqu'en février 2012, il permettait également

de rejoindre l'autoroute de contournement depuis la route de la Chapelle à travers le Parc et Relais (P + R) du Bachet-de-Pesay (cet accès a été supprimé pour toute la durée des travaux du CEVA).



Actuellement, l'échangeur routier dit de la Milice ne permet l'accès à l'autoroute de contournement que dans un sens, à l'entrée de Plan-les-Ouates, c'est-à-dire en empruntant la route de Saint-Julien.

- 5) Le 17 avril 2015, l'État de Genève, soit pour lui la direction générale de l'office de l'urbanisme (ci-après : DGOU), a sollicité une autorisation de construire pour le « réaménagement des interfaces de la ligne CEVA, amélioration de l'intermodalité » sur diverses parcelles des communes de Lancy et Carouge situées dans le secteur de Carouge-Bachet.

Ce projet, qui vise l'aménagement des espaces publics de l'interface CEVA-Bachet, se compose de divers éléments (vélostation, place haute, place basse, couverts TPG, sortie sud TPG, sortie nord Stade, route de la Chapelle-section basse, projet ferroviaire) et empiète sur l'actuel croisement entre la route de Saint-Julien et la route de la Chapelle.

- 6) Dans le cadre de l'instruction de cette demande, enregistrée sous la référence DD 107'833, les préavis suivants ont notamment été recueillis par l'office des autorisations de construire du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, devenu depuis le 1^{er} juin 2018 le département du territoire (ci-après : DT) :

- la commune de Carouge a préavisé favorablement le projet, demandant qu'un parcours adéquat en mobilité douce soit garanti en tout temps lors de la durée du chantier ;

- la direction générale des transports (ci-après : DGT) a émis un préavis favorable, sous diverses conditions. Il convenait notamment de coordonner l'autorisation avec l'arrêté de circulation visant à fermer à la circulation des véhicules motorisés, excepté bus et modes doux, le bas de la route de la Chapelle et une partie du chemin de Trèfle Blanc dans leur jonction avec la route de St Julien ;
- le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (ci-après : SABRA) a émis un préavis favorable, sous condition que les nouvelles installations fixes CVC-PAC (chauffage - ventilation - climatisation - pompe-à-chaleur), génératrices de bruit, respectent les valeurs de planification ;
- la commission d'urbanisme a émis un préavis favorable, « avec souhaits » ;
- à la suite d'une séance tenue dans les locaux de la mairie de Lancy le 14 décembre 2015, la DGT a émis une note de service le 21 décembre 2015 en réponse à une demande de compléments de ladite commune, aux termes de laquelle elle précisait notamment que dans le cadre de la DD 107'833, le schéma de circulation était modifié pour prendre en compte les nouvelles infrastructures (rails, boucle du tram, émergence et sortie CEVA) et des flux induits par cette halte CEVA, ainsi que par le développement urbain des quartiers alentours. Afin de garantir un fonctionnement optimal de cette infrastructure de transport et une sécurité maximale pour les différents mouvements de bus et modes doux, la priorité de ces deux modes de transports était mise en place autour de l'interface du Bachet. La proposition d'arrêté de circulation, en enquête publique depuis le 20 novembre 2015, proposait donc une fermeture du bas de la route de la Chapelle et le chemin du Trèfle Blanc au droit de la boucle ;
- la commune de Lancy a déclaré ne pas avoir d'objection à formuler concernant le projet, sous réserve que les éléments formulés dans la note de service de la DGT du 21 décembre 2015 et le procès-verbal de la séance du 14 décembre 2015 soient bien pris en compte et qu'elle soit intégrée dans les projets spécifiques.

Les autres instances consultées se sont déclarées favorables au projet, parfois sous conditions.

- 7) En parallèle, le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, devenu depuis le 1^{er} juin 2018 le département des infrastructures (ci-après : DI), soit pour lui la DGT, a mis à l'enquête publique un projet de réglementation locale du trafic relatif aux mesures de circulation liées au réaménagement du périmètre de l'interface CEVA-Bachet, portant sur une portion du chemin de Trèfle-Blanc, la route de Saint-Julien, à la hauteur de la route de la Chapelle, et une portion de la route de la Chapelle.

Le plan y annexé prévoyait notamment la fermeture partielle au transport individuel motorisé de la route de la Chapelle et du chemin du Trèfle-Blanc, dans leur jonction avec la route de Saint-Julien.

- 8) La commune de Plan-les-Ouates (ci-après : la commune) a fait part de ses observations à la DGT dans le cadre de cette enquête.

Elle soulignait notamment les nombreux inconvénients, en termes de mobilité et d'impact environnemental, découlant du projet de fermeture de la route de la Chapelle, en particulier pour les routes de Saconnex-d'Arve et du Camp situées sur son territoire. Elle s'interrogeait en particulier quant à la viabilité du schéma de circulation du périmètre proposé et la gestion du trafic jusqu'à la réalisation des infrastructures du secteur Genève-Sud comprenant le complément de jonction autoroutière de la Milice et les liaisons routières L1 (entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy) et L2 (entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand), prévus à l'horizon 2023-2024.

- 9) Dans sa réponse à la commune, la DGT a rappelé sa volonté de concertation entre les communes touchées par les infrastructures liées au Léman Express, ainsi que la longue durée et la complexité des études de mobilité autour de l'interface CEVA-Bachet, « liées à une urbanisation importante, des horizons différents et des projets d'infrastructure majeure pour le Sud du Canton ». Elle précisait notamment que la fermeture de la route de la Chapelle était une « mesure inévitable dès la réalisation des aménagements du secteur autour de l'interface ». Sa préoccupation principale concernait la période transitoire avant la mise en service des nouvelles infrastructures routières de Genève-Sud, programmée pour 2022-2023.

- 10) Le 7 mars 2016, le DI a édicté un arrêté n° 2011-00801, publié dans la Feuille d'avis officiel de la République et canton de Genève (ci-après : FAO) du 11 mars 2016, réglementant la circulation des véhicules sur le chemin du Trèfle-Blanc et les routes de Saint-Julien et de la Chapelle, sur la commune de Lancy.

Cet acte, en regard de la DD 107'833 et du plan « Périmètre interface Bachet et mesures circulation 2011 00801 / DD107833 », contient les mesures suivantes :

- sur le point de référence n° 1 du plan (accès du chemin de Trèfle-Blanc depuis la route de Saint-Julien), la circulation de tous les véhicules est interdite, à l'exception des riverains, des bus TPG et des cycles ;
- sur le point de référence n° 2 du plan (chemin du Trèfle-Blanc), la circulation de tous les véhicules est interdite, à l'exception des bus TPG et des cycles ;
- sur le point de référence n° 3 du plan (chemin du Trèfle-Blanc), la circulation de tous les véhicules est interdite, à l'exception des cycles ;

- sur le point de référence n° 4 du plan (chemin du Trèfle-Blanc), la circulation de tous les véhicules est interdite, à l'exception des bus, riverains et des cycles ;
- sur le point de référence n° 5 du plan (chemin de Trèfle-Blanc, au droit du giratoire), la circulation de tous les véhicules est interdite, à l'exception des riverains, des bus TPG et des cycles ;
- sur le point de référence n° 6 du plan (route de la Chapelle, après le chemin des Avanchis), la circulation de tous les véhicules est interdite, à l'exception des bus TPG, des taxis et des cycles ;
- sur le point de référence n° 7 du plan (route de la Chapelle au droit du bâtiment des TPG), la circulation de tous les véhicules est interdite, à l'exception des bus TPG et des cycles ;
- sur le point de référence n° 8 du plan, il est interdit de tourner à droite depuis la route de Saint-Julien sur la route de la Chapelle, à l'exception des cycles.

11) Par décision du même jour, l'office des autorisations de construire du DT, se référant en particulier à l'arrêté précité, a délivré l'autorisation de construire DD 107'833, également publiée dans la FAO du 11 mars 2016.

12) Par acte du 25 avril 2016, Madame Janice et Monsieur Marc PICCINO (ci-après : les époux PICCINO), propriétaires de la parcelle n° 4'070, feuille 36 de la commune de Plan-les-Ouates, sur laquelle est érigée leur maison (bâtiment n° 1'252) sise à l'adresse 5, route du Camp, ont recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI) contre l'autorisation de construire et l'arrêté de circulation précités, concluant à leur annulation et à la condamnation de l'État de Genève aux frais et dépens de l'instance.

Précisant que la route du Camp avait fait l'objet d'un assainissement contre le bruit routier en 2007 et que leur bâtiment avait fait l'objet d'une mesure d'allègement – les immissions résiduelles demeurant supérieures aux valeurs limites d'émissions (ci-après : VLI) prévues par les dispositions légales applicables –, ils se plaignaient principalement de l'augmentation de trafic induite sur la route du Camp de par la fermeture de la partie nord de la route de la Chapelle et d'une partie du chemin du Trèfle-Blanc.

13) Par acte du même jour, la commune a également recouru auprès du TAPI contre ces autorisation de construire et arrêté de circulation, concluant à leur annulation et à la condamnation du DT et du DI aux frais et dépens.

14) Invitée à se déterminer sur les recours, la DGOU a déclaré s'en rapporter aux faits, motifs et conclusions de la réponse que le DT déposerait en temps utile.

- 15) Par décision du 16 juin 2016, les recours ont été joints par le TAPI sous le n° de cause A/1287/2016.
- 16) Dans sa réponse, le DI, soit pour lui la DGT, a conclu à l'irrecevabilité des recours et à leur rejet.
- 17) Le DT a préalablement conclu à la levée de l'effet suspensif attaché aux recours, à tout le moins s'agissant de l'autorisation de construire DD 107'833, et principalement au rejet de ceux-ci.
- 18) À l'appui de leurs écritures, les autorités intimées ont notamment produit un extrait du rapport d'étude du bureau B + S AG du 26 avril 2013, intitulé « Espace publics interface CEVA - Bachet/Mobilité douce », ainsi que le rapport d'étude du même bureau du 29 juillet 2013, intitulé « CEVA Carouge - Bachet / Scénarii d'aménagement du réseau viaire/Réaménagement du réseau des voies de circulation dans le secteur de Carouge Bachet (Ch. du Trèfle-Blanc, Ch. du Gui, Rte de la Chapelle) ».

Cette dernière étude chiffrait le report de trafic sur la route du Camp induit par la fermeture de la route de la Chapelle, du chemin de Trèfle-Blanc et de l'accès à l'autoroute via le P + R (désigné de manière erronée « chemin du Gui ») à + 10'733 véhicules par jour, dont + 4'000 véhicules par jour induits par la seule fermeture des tronçons concernés par l'arrêté litigieux, sur la base d'une charge de trafic estimée à 4'019 véhicules par jour sur la route du Camp.
- 19) Dans leurs détermination sur effet suspensif, les époux PICCINO et la commune ont indiqué consentir à la levée partielle de celui-ci, moyennant le respect de certaines conditions.
- 20) Par décision DITAI/437/2016 du 26 juillet 2016, le TAPI a levé partiellement l'effet suspensif attaché aux recours, s'agissant exclusivement de l'exécution des travaux visés par l'autorisation de construire DD 107'833, sous certaines conditions.
- 21) Dans leurs répliques et dupliques respectives, les parties recourantes et les autorités intimées ont persisté dans leurs conclusions.
- 22) Le 12 avril 2017, le TAPI a entendu les parties en audience de comparution personnelle.
 - a. Le DT a précisé que la construction de l'interface proprement dite et son fonctionnement n'étaient pas dépendants de l'arrêté de circulation. Cela étant, les mesures qu'il contenait étaient celles que le DT souhaitait en vue d'un fonctionnement optimal et pour favoriser le concept mis en place.

b. La DGOU a expliqué qu'elle avait une obligation consistant à fournir des infrastructures fonctionnelles à fin décembre 2019 au plus tard, soit à l'entrée en fonction du CEVA. Il n'était pas possible de procéder à une mise en œuvre de l'interface CEVA en plusieurs étapes, en particulier en gardant ouvert pendant un certain temps le tronçon du P + R, dont la fermeture était inévitable, comme cela ressortait du rapport n° 114 de la Cour des comptes.

c. La DGT a indiqué que le début des travaux du projet de liaison entre le carrefour de la Milice et l'autoroute était envisagé à fin 2021, pour une mise en service en 2025 ; il aurait notamment pour effet de désengorger la route du Camp et permettrait l'absorption de deux à trois cents véhicules par heure au tourner à gauche sis chemin de Grange-Collon - route de Saint-Julien. Concernant l'arrêté litigieux, les mesures qui étaient prévues s'étaient d'emblée imposées et aucune alternative n'avait été étudiée, étant précisé que le projet de route provisoire envisagé entre le giratoire de la Milice et la route de Saconnex-d'Arve (route dite du Salève) n'avait pas abouti, faute de moyens.

Afin de fluidifier le trafic dans le secteur en direction de la route de Saint-Julien, un mandat avait été donné deux ans plus tôt à un bureau d'ingénieurs pour étudier les mesures d'accompagnement envisageables, en particulier s'agissant du carrefour entre la route de la Chapelle et le chemin des Avanchis. L'étude était aujourd'hui terminée et la DGT en était à la phase constructive. Ces mesures n'étaient pas à proprement parler liées aux effets des mesures prises dans l'arrêté litigieux. Aucune mesure particulière n'était prévue sur la route du Camp et la DGT n'envisageait pas d'en prendre. De l'avis de celle-ci, la réalisation de l'interface du CEVA était inenvisageable sans l'arrêté. Divers impératifs avaient dû être pris en compte, sans lesquels le fonctionnement de cette interface ne serait pas possible. En l'état, compte tenu des contraintes à prendre en considération, on ne voyait pas quelle autre mesure d'accompagnement que celle préconisée par le bureau d'études pourrait être mise en œuvre, étant précisé qu'avant la fermeture de la voie traversant le P + R pour rejoindre l'autoroute, le même bureau avait estimé le report du trafic sur la route du Camp à + 6'700 véhicules par jour, alors que dans les faits, ils avaient constaté un report de 3'500 véhicules par jour la première année et que depuis, le trafic n'avait cessé de décroître.

L'autorisation de construire ne pourrait pas être mise en œuvre sans l'arrêté ou moyennant un arrêté modifié, à moins d'une modification de l'autorisation de construire, en particulier s'agissant du tourner à droite. La DGT avait en effet deux types d'impératifs à respecter ; l'un, incontournable, relatif à la régulation du secteur primaire qu'était la route de Saint-Julien, l'autre relatif à la qualité de l'espace public et du transbordement multimodal. La DGT prévoyait que la situation sur la route du Camp après la mise en œuvre du Léman Express serait meilleure qu'actuellement, en raison notamment du transfert que permettrait ce nouveau système de transport. Actuellement, la situation était multi causale : le

trafic qui engorgeait le secteur n'avait pas qu'une seule origine et destination. Il était aussi à l'image de la situation qui prévalait sur l'autoroute et le résultat de l'insuffisance du réseau existant en termes de capacité.

d. Mme PICCINO a expliqué, photos à l'appui, que la route du Camp était totalement engorgée à l'heure actuelle, à tel point qu'elle ne pouvait l'emprunter à vélo et était obligée de circuler sur le trottoir. Cette situation perdurait depuis des années, mais était pire depuis la fermeture de la voie qui traversait le P + R.

e. La commune de Plan-les-Ouates a relevé que la liaison autoroutière envisagée était marginale et ne réglerait que très partiellement le problème en ce qui la concernait. En guise de mesure d'accompagnement, il serait par contre opportun de reprendre le projet de la route dite du Salève lequel avait été abandonné. Elle en avait fait part au canton, mais avait reçu une réponse négative.

f. La DGT a précisé que ce projet posait effectivement divers problèmes au niveau temporel, technique et procédural. Elle précisait que la présélection du tourner à droit actuelle devrait impérativement être abandonnée pour permettre les aménagements impératifs en termes de sécurité, notamment autour de la sortie de secours du train.

- 23) Faisant suite à la demande du TAPI, le DI a produit des extraits du rapport du bureau d'études mandaté par la DGT et les copies des échanges que celle-ci avait eu avec la commune de Plan-les-Ouates quant à la poursuite du projet de la route dite du Salève.
- 24) Dans leurs observations finales, les parties ont persisté dans leurs conclusions respectives.
- 25) Par jugement du 18 septembre 2017, le TAPI a rejeté les recours des époux PICCINO et de la commune de Plan-les-Ouates.

Les époux PICCINO, habitant au 5, route du Camp, soit à environ 400 m du projet litigieux, ne disposaient en soi pas de la qualité pour contester l'autorisation de construire. Toutefois, au vu du report de trafic sur la route du Camp, chiffré à plus de dix mille véhicules par jour, dont quatre mille induits par les seules mesures de circulation faisant l'objet de l'arrêté entrepris, il était vraisemblable que les nuisances engendrées par le projet conduiraient à une aggravation sensible de la situation actuelle, de sorte que les époux PICCINO devaient se voir reconnaître la qualité pour recourir, à tout le moins contre l'arrêté de circulation litigieux. La question de savoir si cette qualité devait également leur être reconnue s'agissant de l'autorisation de construire était sans incidence et sans portée pratique, de sorte qu'elle pouvait demeurer indécise.

Le TAPI a rejeté plusieurs griefs soulevés uniquement par la commune, qui n'a pas recouru et ne sont dès lors plus litigieux.

Contrairement à ce que soutenaient les époux PICCINO, une étude d'impact sur l'environnement (ci-après : EIE) au sens des art. 1 et 2 de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE - RS 814.011) n'était pas nécessaire, les voies de communication objet de l'arrêté de circulation entrepris, qui appartenaient au réseau secondaire et de quartier, n'entrant dans aucune des catégories d'installations soumises à une EIE.

Les mesures de restriction de la circulation querellées relevaient du large pouvoir d'appréciation de l'autorité intimée et n'étaient ni contraires au droit, ni disproportionnées. Les interdictions de circuler de part et d'autre de l'interface, en tant qu'elles visaient à tranquilliser et pacifier l'espace public, étaient conformes à la règle d'aptitude, dès lors qu'elles permettaient de garantir un fonctionnement optimal de la nouvelle infrastructure de transport, de privilégier les transports en commun et la mobilité douce et de répondre aux impératifs sécuritaires liés aux aménagements du CEVA. Le DI ne disposant pas d'alternative à la fermeture du tronçon nord de la route de la Chapelle au transport individuel motorisé, la règle de la nécessité était respectée. Il en était de même de la proportionnalité au sens étroit, au vu du but d'intérêt public primordial en termes de mobilité poursuivi par le projet CEVA.

En l'état, le TAPI ne pouvait constater une violation des dispositions 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) ou de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB - RS 814.41). En effet, il n'était pas acquis que les dépassements des VLI déjà constatés et pour lesquels une mesure d'allègement avait été accordée seraient encore augmentés une fois les mesures litigieuses mises en œuvre. S'il devait être constaté une augmentation sensible des nuisances sonores pour les riverains, laquelle ne pourrait être appréciée qu'une fois le nouveau schéma de circulation mis en place, l'autorité concernée pourrait être amenée à prendre d'éventuelles mesures en vue d'y remédier, à la suite par exemple d'une demande de réexamen de la décision d'allègement précitée.

- 26) Par acte du 19 octobre 2017, les époux PICCINO ont recouru à l'encontre du jugement précité auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative), concluant préalablement à ce qu'il soit ordonné aux autorités intimées de produire toute étude concernant le respect des prescriptions de l'OPB en lien avec les actes attaqués ou d'indiquer qu'aucune étude n'avait été effectuée à ce titre, de produire la version complète des deux rapports d'étude du bureau B + S AG des 26 avril 2013 et 29 juillet 2013, principalement à l'annulation du jugement du TAPI, de l'arrêté de circulation et de l'autorisation de construire litigieux, et à la condamnation du DI et du DT aux frais de la procédure et au paiement d'une équitable indemnité en leur faveur.

Ils avaient également qualité pour recourir contre l'autorisation de construire querellée – ce que le TAPI n'avait pas tranché –, les deux actes ayant été coordonnés et ne pouvant donc pas être distingués.

Les effets des actes attaqués sur la circulation entraînaient pour le moins une modification notable des installations nécessitant le respect des prescriptions de l'OPB. Une étude aurait donc dû être ordonnée et menée par les autorités intimées pour évaluer si les actes attaqués respectaient l'OPB et ses valeurs limites. On ne pouvait se contenter d'un examen a posteriori, comme le retenait le jugement entrepris. Or, aucune évaluation n'avait été faite et l'unique préavis du SABRA ne pouvait remplir cette fonction.

Si les intérêts poursuivis par les autorités intimées étaient non négligeables, ils restaient sans commune mesure avec le report de trafic et les conséquences nuisibles pour les recourants et l'ensemble des riverains des axes concernés. Les autorités intimées n'ayant pas tenu compte des intérêts de ces derniers, notamment en n'étudiant aucune alternative ou mesure d'accompagnement, le principe de proportionnalité avait été violé.

- 27) Par courrier du 27 octobre 2017, le TAPI a transmis son dossier à la chambre administrative, indiquant n'avoir pas d'observations à formuler.
- 28) Invité à se déterminer sur le recours, le DT a sollicité la levée de l'effet suspensif, invoquant le dommage considérable qu'il risquait de subir du fait du retard pris dans le déroulement des travaux de mise en œuvre des aménagements des interfaces CEVA Carouge-Bachet.
- 29) Dans leur détermination sur effet suspensif, les recourants ont indiqué qu'ils acceptaient une levée de l'effet suspensif aux conditions retenues dans la décision du TAPI du 26 juillet 2016 et à la condition supplémentaire que toutes les mesures nécessaires soient prises pour permettre le rétablissement après travaux de la liaison entre la route de la Chapelle et l'entrée/sortie de l'autoroute par la « route du P + R ».
- 30) Dans sa détermination au fond, le DT a conclu au rejet du recours et à la confirmation du jugement entrepris.

Si le TAPI avait reconnu un certain report de trafic dû aux mesures de circulation litigieuses, il ne le quantifiait pas et ne le qualifiait pas d'important. Il n'était en outre pas incompatible avec le statut de cette voirie. De surcroît, les prévisions de trafic n'étaient pas représentatives de la réalité future et constituaient des mesures amplifiées. Enfin, la circulation avait déjà tendance à diminuer sur la route du Camp depuis quelques années et le report de trafic ne serait que temporaire.

S'il devait être constaté une augmentation sensible des nuisances sonores pour les riverains en raison des mesures de circulation litigieuses, l'autorité concernée pourrait être amenée à prendre des mesures afin d'y remédier, dans le cadre d'une procédure distincte de réexamen de la décision d'allègement concernant la parcelle des recourants.

Le principe de la proportionnalité avait été pleinement respecté, les mesures de circulation litigieuses étant non seulement aptes à atteindre les buts d'intérêts publics visés par le projet, à savoir de favoriser l'utilisation des transports en commun et la mobilité douce dans le secteur, mais également nécessaires afin de les mettre en œuvre. Les différentes alternatives examinées par le DI étaient soit irréalisables, soit avaient dû être abandonnées en raison de recours à leur encontre.

- 31) Le DI, soit pour lui la DGT, a également conclu au rejet du recours et à la confirmation du jugement entrepris.

La DGT avait produit des extraits des rapports d'étude du bureau B + S AG afin de cibler les informations utiles et nécessaires à la compréhension de la problématique relative à la présente procédure, et non pas pour dissimuler des informations. Elle produirait, sur demande de la chambre administrative, les études dans leur ensemble.

La mise en balance des intérêts opposés défendue par les recourants était totalement déraisonnable. La question de la sortie de secours était indubitablement l'élément capital à prendre en considération pour justifier la fermeture du tronçon nord de la route de la Chapelle. Elle avait été imposée dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans liés aux infrastructures ferroviaires CEVA. Il ressortait également du rapport n° 114 de la Cour des comptes du mois de mars 2017 que la décision de fermer à la circulation le bas de la route de la Chapelle était presque devenue inévitable. Bien que le DI eût également cherché, étudié et présenté des solutions alternatives minimisant les impacts de la fermeture de la route de la Chapelle, il n'existait pas d'alternative moins incisive. La solution choisie répondait donc à l'exigence de proportionnalité.

Contrairement à ce que soutenaient les recourants, la situation particulière du cas d'espèce n'était pas réglée par le droit de la protection de l'environnement en termes de bruit secondaire.

- 32) Par décision du 9 février 2018, la chambre administrative a levé partiellement l'effet suspensif attaché aux recours, s'agissant exclusivement de l'exécution des travaux visés par l'autorisation de construire DD 107'833, aux mêmes conditions que celles retenues par le TAPI (ATA/131/2018).

- 33) Dans leur réplique, les recourants ont persisté dans leurs conclusions.

- 34) Par courrier du 5 mars 2018, la chambre administrative a informé les parties que la cause était gardée à juger.

EN DROIT

- 1) Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).
- 2) L'argumentation du TAPI sur la qualité pour recourir des recourants n'est contestée par aucune des parties et ne prête en tout état de cause pas le flanc à la critique, de sorte qu'il y sera intégralement renvoyé.
- 3) a. Les recourants concluent préalablement à ce qu'il soit ordonné aux autorités intimées de produire l'intégralité des études effectuées par le bureau B + S AG, ainsi que toute éventuelle étude menée au sujet du respect des prescriptions de l'OPB.

b. Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), le droit d'être entendu comprend notamment le droit pour l'intéressé d'offrir des preuves pertinentes, de prendre connaissance du dossier, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes (ATF 137 IV 33 consid. 9.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_265/2016 du 23 mai 2016 consid. 5.1 et les arrêts cités), de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 138 I 154 consid. 2.3.3 ; 137 II 266 consid. 3.2 ; arrêts du Tribunal fédéral 2C_1060/2016 du 13 juin 2017 consid. 3.1 ; 2C_848/2016 du 26 septembre 2016 consid. 6 et les arrêts cités). Le droit de faire administrer des preuves n'empêche cependant pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, en particulier s'il acquiert la certitude que celles-ci ne l'amèneront pas à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 136 I 229 consid. 5.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_980/2016 du 7 mars 2017 consid. 2.2.1. ; ATA/1111/2017 du 18 juillet 2017). Le droit d'être entendu ne contient pas non plus d'obligation de discuter tous les griefs et moyens de preuve du recourant ; il suffit que le juge discute ceux qui sont pertinents pour l'issue du litige (ATF 138 I 232 consid. 5.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_983/2016 du 20 février 2017 consid. 2.2).

c. En l'espèce, et contrairement à ce que soutiennent les recourants, le dossier contient l'intégralité de l'étude effectuée par le bureau B + S AG en juillet 2013 (produite par le DT par-devant le TAPI à l'appui de sa réponse), qui porte

précisément sur le réaménagement du réseau des voies de circulation dans le secteur de Carouge Bachet et qui est donc pertinente. Il est par contre exact qu'il ne contient que des extraits de celle effectuée par ce même bureau en avril 2013 (à savoir l'introduction, la table des matières et la conclusion dudit rapport), qui a trait aux aménagements relatifs à la mobilité douce en lien avec l'interface CEVA-Bachet. Les recourants se contentent de soutenir que ces études seraient « indispensables », sans indiquer en quoi il serait effectivement utile de consulter cette deuxième étude dans son intégralité. Or, la chambre administrative dispose d'un dossier complet lui permettant de trancher les griefs soulevés en toute connaissance de cause, de sorte qu'il ne sera pas donné suite à l'offre de preuves des recourants.

S'agissant de l'éventuelle étude menée au sujet du respect des prescriptions de l'OPB, il ressort des déterminations des départements compétents qu'une telle étude n'a pas été ordonnée, au motif que les prescriptions de l'OPB ne trouveraient pas application au cas d'espèce. Cette question sera examinée ci-après.

4) Dans un premier grief au fond, les recourants invoquent une violation de la législation en matière de protection contre le bruit. Ils considèrent que les effets des actes attaqués sur la circulation seraient décisifs en regard de l'OPB.

a. La protection des personnes contre le bruit est régie par la LPE et par ses ordonnances d'exécution fédérales et cantonales, parmi lesquelles l'OPB, la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 2 octobre 1997 (LaLPE - K 1 70) et le règlement genevois sur la protection contre le bruit et les vibrations du 12 février 2003 (RPBV - K 1 70.10). L'OPB a pour but de protéger contre le bruit nuisible ou incommode (art. 1 al. 1 OPB).

Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont dénommés émissions au sortir des installations, immissions au lieu de leur effet (art. 7 al. 2 LPE). Par installations au sens de la LPE, on entend les bâtiments, les voies de communication ou autres ouvrages fixes ainsi que les modifications de terrain. Les outils, machines, véhicules, bateaux et aéronefs sont assimilés aux installations (art. 7 al. 7 LPE). Les installations fixes sont les constructions, les infrastructures destinées au trafic, les équipements des bâtiments et les autres installations non mobiles dont l'exploitation produit du bruit extérieur. En font notamment partie les routes (art. 2 al. 1 OPB).

b. Le chapitre 3 de l'OPB (art. 7 et ss.) se rapporte aux installations fixes nouvelles et modifiées : l'art. 7 OPB traite de la question de la limitation des émissions de nouvelles installations fixes, et l'art. 8 OPB de la limitation des émissions d'installations fixes modifiées. L'art. 9 OPB traite quant à lui de l'utilisation accrue des voies de communication, et stipule 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).

L'art. 9 OPB constitue la seule disposition réglant la question des nuisances secondaires. Elle a uniquement trait aux incidences du trafic d'une installation nouvelle ou notablement modifiée sur les voies existantes (Anne-Christine FAVRE, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement – Le système – Les particularités liées à l'aménagement du territoire, 2002, n. 13.1.2.3 p. 308) L'art. 9 let. b OPB permet d'augmenter la circulation sur une route aux environs de laquelle les VLI sont déjà dépassées, pour autant que cela ne soit pas perceptible (Anne-Christine FAVRE, op. cit., n. 5.1.3.5 p. 252 et n. 5.1.3.7 p. 155). La procédure relative à l'examen des questions traitées par l'art. 9 OPB doit être coordonnée avec l'autorisation propre à l'installation générant le trafic en question (ATF 122 II 165 consid. 16c ; Anne-Christine FAVRE, op. cit., n. 13.1.2.3 p. 310).

c. Selon l'art. 11 al. 2 LPE, indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions 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 concrétise le principe de prévention en droit de l'environnement (Anne-Christine FAVRE, op. cit., n. 4.2.1 p. 109).

Selon le Tribunal fédéral, même si le principe de prévention n'est pas mentionné à l'art. 9 OPB, il s'applique aussi dans les situations qui y sont évoquées, et notamment aux immissions dues aux transports occasionnées par l'utilisation d'une installation sur les voies de communication publiques (arrêts du Tribunal fédéral 1C_506/2014 du 14 octobre 2015 consid. 7.3 = RDAF 2016 I p. 396 ; 1C_10/2011 du 28 septembre 2011 consid. 4.1).

Cependant, selon la doctrine, la pratique montre que les installations d'envergure peuvent le plus souvent se prévaloir d'un intérêt public leur permettant de déroger à la règle posée par l'art. 9 OPB : en effet, même si ce principe n'est pas expressément posé dans la LPE ou l'OPB, il découle du fait que tant l'art. 25 al. 3 LPE que les art. 17 LPE et 14 OPB permettent un dépassement des valeurs limites d'immission dans l'environnement des installations publiques ou concessionnaires, telles que les routes nationales, sans que des mesures actives de protection contre le bruit ne doivent être prises, même sur les tronçons de routes existants où le bruit augmenterait (Anne-Christine FAVRE, op. cit., n. 13.1.2.3 p. 309 et note de bas de page n° 1308).

d. En l'espèce, il sied tout d'abord de relever que, s'il est exact que le TAPI a retenu que les mesures de circulation litigieuses induiront vraisemblablement un

report de trafic sur la route du Camp, il n'a pas établi qu'il serait de + 10'000 véhicules par jour, comme le soutiennent les recourants. Au considérant 7 de son jugement, le TAPI mentionne le chiffre de + 10'000 véhicules par jour, qu'il tire de l'étude effectuée par le bureau B + S, mais il précise que seuls 4'000 seraient induits par les mesures de circulation litigieuses. Ces chiffres sont par ailleurs articulés alors que le TAPI tranche la question de la qualité pour recourir des recourants, et qu'il doit simplement s'assurer que l'accroissement sensible des nuisances est à ce stade rendu vraisemblable. Lorsqu'il traite de la question de la prétendue violation des dispositions en matière de protection contre le bruit, le TAPI se garde de chiffrer le report de trafic réellement induit par les mesures de circulation litigieuse. Il ressort en effet des explications fournies par la DGT lors de l'audience de comparution personnelle et dans ses écritures, que le bureau B + S avait effectué ses analyses sur la base d'une méthode additive, qui avait par la suite montré ses limites dans ce projet complexe. Par exemple, ledit bureau avait surévalué le report de trafic sur la route du Camp dû à la fermeture de la voie traversant le P + R pour rejoindre l'autoroute (qui ne fait pas l'objet de l'arrêté litigieux) : alors que le report de trafic avait été estimé à + 6'733 véhicules par jour, les comptages effectués avaient mis en évidence un report de 3'448 véhicules par jour, et une constante baisse de ces chiffres depuis. La DGT a également indiqué que depuis 2012, le nombre de véhicules circulant sur la route du Camp ne cessait de diminuer. En l'état, il est donc probable que le report de trafic engendré par la fermeture d'une partie de la route de la Chapelle a été surévalué dans l'étude produite par les autorités intimées. Ces incertitudes sur l'ampleur du report de trafic sont dues à la difficulté de procéder à de telles estimations, et non au prétendu manque de sérieux des études effectuées, invoqué par les recourants.

e. Le jugement retient à juste titre que les routes sont des installations au sens des art. 7 al. 7 LPE et 2 al. 1 OPB. Toutefois, l'autorisation de construire et l'arrêté de circulation litigieux ne concernent pas directement la route du Camp, mais celle-ci est impactée par la nouvelle installation qu'est l'interface CEVA : ainsi, l'art. 8 OPB ne trouve pas application, contrairement à ce que soutiennent les recourants. Le bruit litigieux sur la route du Camp constitue en effet une nuisance secondaire due à l'exploitation de cette nouvelle installation. Par conséquent, et conformément à la doctrine et la jurisprudence susmentionnées, seul l'art. 9 OPB s'applique. Étant donné que la propriété des recourants a déjà fait l'objet d'une mesure d'allègement en raison du dépassement des VLI sur la route du Camp, seule la let. b de l'art. 9 OPB trouve ici application : le critère à prendre en considération est donc la perception d'immissions de bruit plus élevées.

Cependant, au vu du but d'intérêt public manifestement poursuivi par le projet dans son ensemble, une éventuelle augmentation perceptible du bruit sur la route du Camp resterait acceptable, ce d'autant plus que, comme analysé au considérant 5 ci-dessous, les mesures de restriction de circulation querellées ont été prises dans le respect du principe de proportionnalité, qu'aucune alternative à

ces mesures de restriction de circulation n'est réellement envisageable, et que la situation ne sera que temporaire.

Par conséquent, les dispositions de l'OPB n'ont pas été violées par les mesures de circulation litigieuses. Mal fondé, ce grief sera rejeté.

5) Dans un deuxième grief, les recourants invoquent une violation du principe de proportionnalité, au vu du report de trafic induit par les mesures contestées et de ses conséquences pour eux-mêmes et l'ensemble des riverains des axes concernés.

a. Le principe de la proportionnalité, garanti par l'art. 5 al. 2 Cst., exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive. En outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (ATF 142 I 49 consid. 9.1 et les références citées ; 126 I 219 consid. 2c).

Traditionnellement, le principe de la proportionnalité se compose des règles d'aptitude – qui exige que le moyen choisi soit propre à atteindre le but fixé –, de nécessité – qui impose qu'entre plusieurs moyens adaptés, l'on choisisse celui qui porte l'atteinte la moins grave aux intérêts privés – et de proportionnalité au sens étroit – qui met en balance les effets de la mesure choisie sur la situation de l'administré et le résultat escompté du point de vue de l'intérêt public (ATF 142 I 76 consid. 3.5.1 ; 125 I 474 consid. 3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1P. 269/2001 du 7 juin 2001 consid. 2c ; ATA/779/2018 du 24 juillet 2018 consid. 7).

b. Conformément à l'art. 3 al. 2 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes et peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale. Les cantons peuvent interdire complètement ou restreindre temporairement la circulation des véhicules automobiles et des cycles sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit (al. 3) – à savoir des routes qui ne sont pas des autoroutes, des semi-autoroutes et des routes principales (art. 1 de l'ordonnance concernant les routes de grand transit du 18 décembre 1991 - RS 471.272). Ils peuvent également édicter d'autres limitations ou prescriptions lorsqu'elles sont nécessaires, notamment, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales (al. 4).

À Genève, l'autorité compétente en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes est le DI (art. 2 al. 1 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 - LaLCR - H 1 05).

À la différence de l'art. 3 al. 4 LCR qui fixe des conditions particulières et restrictives auxquelles l'autorité cantonale doit se soumettre pour édicter d'autres limitations ou prescriptions, l'art. 3 al. 3 LCR n'impose aux cantons ni restrictions ni conditions à leur pouvoir d'interdire complètement ou partiellement la circulation sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit. Les cantons sont donc libres d'agir comme ils l'entendent dans ce domaine. Les décisions d'interdiction qu'ils prennent, pour autant qu'elles émanent d'une autorité compétente et répondent aux exigences formelles de la loi, ne sauraient donc – sous réserve des droits constitutionnels des citoyens (art. 3 al. 2 2^{ème} phrase LCR) – être critiquées ou revues, faute d'une norme fédérale les subordonnant au respect de certains critères de fond. Cela découle déjà de l'art. 37bis al. 2 Cst. C'est précisément en raison de cette disposition constitutionnelle que le législateur a distingué les interdictions et restrictions à la circulation, d'une part (art. 3 al. 3 LCR), et les autres limitations ou prescriptions relatives à la façon de rouler, d'autre part (art. 3 al. 4 LCR ; cf. FF 1955 II 11, ad art. 4 al. 1 du projet de LCR; et Bull. stén. Conseil National 1956 p. 335, 336; Conseil des États 1958 p. 80, ATF 100 IV 63 consid. 1 c).

Il est souvent difficile de déterminer si une réglementation de la circulation relève de l'art. 3 al. 3 LCR ou de l'art. 3 al. 4 LCR, la jurisprudence n'étant pas non plus très claire à ce sujet (André BUSSY/Baptiste RUSCONI/Yvan JEANNERET/André KUHN/Cédric MIZEL/Christoph MÜLLER, Code suisse de la circulation routière commenté, 4^{ème} éd., 2015, n. 4.6 ad art. 3 LCR). Cela étant, le Tribunal fédéral a déjà retenu qu'il faut distinguer les interdictions et les restrictions à la circulation d'une part (art. 3 al. 3 LCR), que les cantons, sous réserve de violation des droits constitutionnel des citoyens, sont libres d'édicter sur les routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit et, d'autre part, les autres limitations ou prescriptions, relatives à la façon de rouler (art. 3 al. 4 LCR), qui sont soumises à des conditions particulières et restrictives (ATF 100 IV 63 consid. 1c, rés. in JdT 1975 I 410 ; ATF 101 Ia 565 consid. 9 ; ATA/796/2018 du 7 août 2018 consid. 4a).

c. Selon l'article 107 al. 5 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21) qui rappelle le principe de la proportionnalité en matière de réglementation et de restriction de trafic, on optera parmi les mesures devant nécessairement être prises en ce domaine pour celle qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation, en d'autres termes pour celle qui se trouve dans un rapport raisonnable avec le but recherché et n'outrepasse pas le cadre qui lui est donné (RDAF 1999 I p. 205 consid. c ; ATF 101 Ia 176; RJN 1991, p. 81).

Les cantons peuvent ainsi adopter toutes les mesures que les prescriptions fédérales sur la circulation routière mettent à leur disposition et qui sont admissibles selon les principes, posés à l'art. 107 al. 5 OSR, de nécessité et de

proportionnalité (arrêts du Tribunal fédéral 1C_558/2008 du 28 juillet 2009 consid. 2.2 ; 2A.23/2006 du 23 mai 2006, consid. 3.1 cité in JdT 2007 I p. 490).

d. En l'espèce, la limitation de trafic litigieuse constitue une interdiction à la circulation temporaire sur des routes qui ne sont pas ouvertes au grand transit telle que prévue à l'art. 3 al. 3 LCR. Par conséquent, et conformément à la jurisprudence susmentionnée, l'autorité compétente cantonale – en l'occurrence le DI – était libre de l'édicter, n'étant limitée que par le respect des principes constitutionnels.

Le projet dans son ensemble a pour but de développer le CEVA, de favoriser l'utilisation des transports en commun et la mobilité douce et, par conséquent, de réduire à terme la circulation privée, notamment dans le périmètre en question. Il poursuit donc un but d'intérêt public manifeste. Or, comme l'a à juste titre retenu le TAPI dans le jugement querellé, l'aménagement des espaces publics de l'interface CEVA implique une réorganisation du schéma de circulation autour de cet espace qui tienne compte des nouvelles infrastructures (rails, boucle du tram, émergences et sortie CEVA), ainsi que du développement urbain des quartiers alentours, afin de garantir une gestion optimale des divers flux induits par cette halte.

e. S'agissant des critères de l'aptitude et de la nécessité, les recourants soutiennent tout d'abord que les arguments sécuritaires avancés par les autorités intimées et retenus par le TAPI ne convaincraient pas, dans la mesure où l'espace important à disposition permettrait prétendument de gérer les flux de piétons et de cycles tout en conservant le trafic automobile, du moins en partie.

Les recourants avancent cet argument de la place prétendument disponible sans toutefois apporter le moindre élément de preuve. Par ailleurs, comme le relève à juste titre le DT dans ses écritures, la mise en place d'une piste cyclable et d'un trottoir pour les piétons le long de l'interface côté route de Saint-Julien est prévue en vue de favoriser la mobilité douce dans le secteur. Au vu de la présence des aménagements du CEVA (émergence, sortie de secours), qui ont été imposés dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans (PAP) liées aux installations ferroviaires, l'emplacement de la piste cyclable et du trottoir se trouve imposé sur l'actuelle voie de présélection. Ces éléments, qui dépendent des aménagements déjà autorisés au niveau fédéral, ne peuvent dès lors, contrairement à ce que suggèrent les recourants, pas être déplacés. Par ailleurs, la cohabitation entre les différentes mobilités (voitures, bus, tram, taxis, vélos et piétons) crée de nombreux conflits et fait de ces lieux des endroits peu sécurisés. Ainsi, la création d'une zone fermée à la circulation motorisée privée s'avère indispensable pour atteindre l'objectif de pacification de l'espace public. Il sied de relever, comme l'a fait la DGT dans ses écritures, que la Cour des comptes, dans le cadre de son rapport n° 114 de mars 2017 portant sur l'évaluation de la politique de mobilité douce, a mandaté le laboratoire de sociologie urbaine (ci-après : le laboratoire) de

l'École polytechnique fédérale de Lausanne (ci-après : EPFL) afin d'analyser dans quelle mesure la mobilité douce avait été intégrée au sein et autour des cinq stations du CEVA situées sur le territoire suisse : dans son rapport, annexé à celui de la Cour des comptes, le laboratoire a également estimé que la fermeture de la circulation sur le bas de la route de la Chapelle constituait une amélioration conséquente de la qualité des espaces dans le périmètre de la halte, et était presque devenue inévitable, au vu de la location de l'émergence de la station à l'angle de la route, mais également de l'émergence de la sortie de secours le long de la route de Saint-Julien.

Dans ces circonstances, l'on ne saurait suivre les recourants lorsqu'ils avancent que l'argument de la sécurité ne convaincrat pas : les mesures de circulation litigieuses sont non seulement aptes à atteindre les buts d'intérêt public visés, mais également pleinement nécessaires afin de garantir la gestion optimale et la plus sécurisée possible des divers flux induits par la halte CEVA.

Les recourants ne sauraient davantage être suivis lorsqu'ils invoquent que la circulation des cyclistes pourrait être assurée, comme actuellement, par des feux sur la passerelle des Sports et le passage sous la route de Saint-Julien. En effet, l'interface se trouve actuellement dans une phase de chantier où l'émergence et les quais des bus ne sont pas ouverts. À leur ouverture, la circulation piétonne et cyclable devra être rétablie sur la face nord de la sortie de secours, de telle sorte que la circulation telle qu'actuellement ne pourra être maintenue.

f. Les recourants soutiennent ensuite que les autorités intimées n'auraient pas étudié d'alternatives moins incisives à la fermeture partielle de la route de la Chapelle.

Comme la DGT l'avait déjà indiqué dans le cadre de la procédure de première instance ainsi que dans sa réponse aux observations des recourants dans le cadre de l'enquête publique, des études avaient été menées afin de trouver des solutions pour minimiser l'impact du nouveau schéma de circulation. Il s'agissait notamment des liaisons routières L1 (entre la route de Saconnex-d'Arve et la route d'Annecy) et L2 (entre la route d'Annecy et la route de Pierre-Grand), prévus à l'horizon 2023-2024, et de la création d'une route provisoire, appelée route du Salève, entre la route de Saconnex d'Arve et le giratoire de la Milice. Ce dernier projet a toutefois dû être abandonné en raison d'un recours de la commune de Plan-les-Ouates. Comme l'a à juste titre retenu le TAPI, une autre mesure d'accompagnement tendant au réaménagement du carrefour route de Saint-Julien / chemin de Grange-Collomb avait également été étudiée et permettra, dès la fermeture de la route de la Chapelle, d'améliorer la fluidité du trafic venant du sud de la route de la Chapelle en direction de Carouge ou de La Praille. Il ressort ainsi du dossier que les autorités intimées ont bel et bien cherché d'autres solutions ainsi que des mesures d'accompagnement, mais qu'elles n'ont pas trouvé d'alternatives moins incisives à la prise des mesures de circulation querellées, qui

sont les seules permettant d'assurer un fonctionnement optimal sur et aux abords de l'interface CEVA.

Les recourants suggèrent enfin qu'une réorganisation de la circulation pourrait s'organiser en deux phases : une première durant laquelle le confort des usagers de l'interface serait légèrement diminué et le trafic maintenu dans le respect de leurs droits, et une deuxième phase, après la réalisation des aménagements supplémentaires ou de la jonction de la Milice, où le confort des usagers serait optimal. Ce faisant, ils semblent ignorer que les mesures de circulation litigieuses ont été prises non pas pour le confort des futurs usagers, mais en raison des exigences de sécurité susmentionnées, liées notamment à la nécessité d'une sortie de secours, qui doivent primer sur les nuisances encourues par les recourants. Ainsi, cette organisation en deux phases n'est pas envisageable.

e. Au vu de tout ce qui précède, le TAPI n'a pas erré en considérant que le principe de proportionnalité a été respecté. La mesure de restriction de la circulation querellée est dans un rapport raisonnable avec l'atteinte aux droits des particuliers qu'elle entraîne. Tout d'abord, le report de trafic sur la route du Camp ne devrait être que temporaire, soit le temps que la jonction de la Milice soit opérationnelle (ce qui, au vu des éléments apportés par le DT, devrait effectivement arriver d'ici à 2025, comme l'avait retenu le TAPI). Par ailleurs, la mise en service du CEVA et la cadence plus fréquente des trams projetée auront pour conséquence de réduire le nombre d'usagers de la route et ainsi de décharger à terme le trafic sur le secteur. Ainsi, et comme l'a à juste titre retenu le TAPI, si la réalité des nuisances craintes par les recourants ne sauraient être niée et minimisée – étant toutefois précisé qu'ils sont les seuls habitants de la route du Camp à avoir recouru –, il appert que les mesures de restriction de circulation querellées, qui relèvent du large pouvoir d'appréciation de l'autorité intimée, n'apparaissent ni contraires au droit, ni disproportionnées, aux regards des différents intérêts en présence.

- 6) En tous points mal fondé, le recours sera rejeté.
- 7) Vu l'issue du litige, il sera mis à la charge des recourants, qui succombent, un émolument de CHF 1'500.- (art. 87 al. 1 LPA), et aucune indemnité ne leur sera allouée.

* * * * *

PAR CES MOTIFS
LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE

à la forme :

déclare recevable le recours interjeté le 19 octobre 2017 par Madame Janice et Monsieur Marc PICCINO contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 18 septembre 2017 ;

au fond :

le rejette ;

met un émoulement de CHF 1'500.- à la charge de Madame Janice et Monsieur Marc PICCINO ;

dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité ;

dit que, conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification par-devant le Tribunal fédéral, par la voie du recours en matière de droit public ; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communique le présent arrêt à Me Sébastien Fries, avocat des recourants, au département du territoire - dgou et oac, au département des infrastructures, à Me Lucien Lazzarotto, avocat de la commune de Plan-les-Ouates ainsi qu'au Tribunal administratif de première instance.

Siégeant : Mme Payot Zen-Ruffinen, présidente, MM. Thélin et Pagan, juges.

Au nom de la chambre administrative :

la greffière-juriste :

S. Hüsler Enz

la présidente siégeant :

F. Payot Zen-Ruffinen

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :