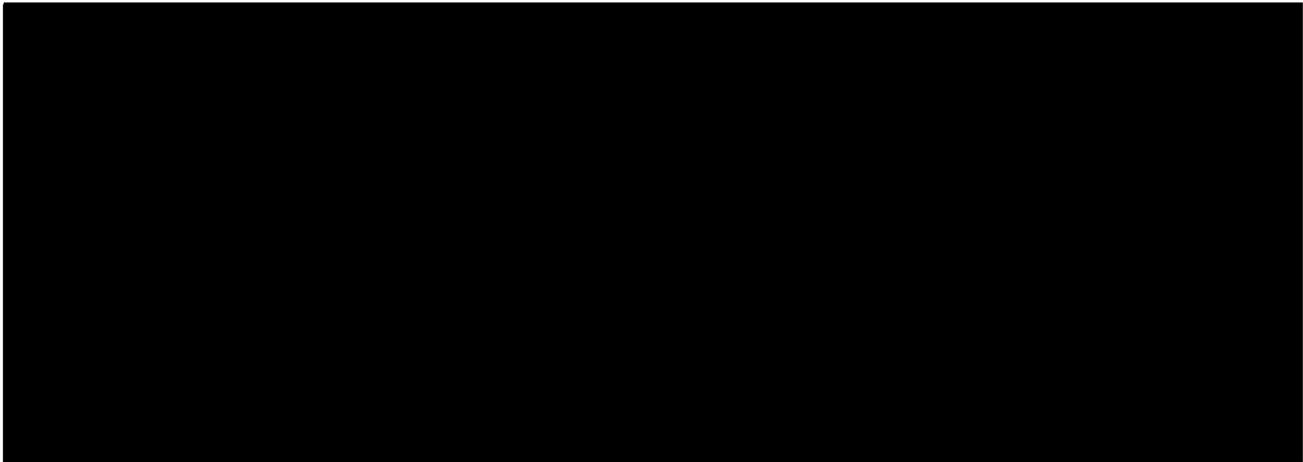


## RÉPLIQUE

pour

**Association pour la Sauvegarde du Site de la Chapelle** (ci-après : ASSC), c/o  
Monsieur Fabio Heer, 14B, rte de la Chapelle, 1212 Lancy



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

**Recourants**

contre

**Conseil d'Etat** (ses arrêtés du 26 août 2009 publiés dans la FAO du 28 août 2009  
approuvant le plan localisé de quartier (PLQ) n° 29'591-543-529 (« La Chapelle »),  
respectivement rejetant les oppositions formées par les recourants.)

**Intimé**

ainsi que

**Hospice Général, et  
Fondation Bonna Rapin**

Tous deux représentés par Me Daniel Peregrina

**Appelés en cause**

## OBSERVATION FORMELLE LIMINAIRE

Le Groupement des riverains du Champ de la Chapelle, constitué initialement en Association au sens des art. 60 ss CC, a fusionné en date du 30 septembre 2009 avec l'Association pour la Sauvegarde du Site de la Chapelle (ci-après : ASSC ; pièce nouvelle n° 27 : procès verbal de l'assemblée générale extraordinaire pour fusion).

Dès lors ledit Groupement n'apparaît plus comme partie distincte dans le cadre de la présente réplique. Les recourants prient respectueusement le Tribunal d'en tenir compte pour la suite de la procédure.

A toutes fins utiles, il est précisé que l'ensemble des membres du Groupement étaient de toute façon déjà devenus membres de l'ASSC.

### I. DÉLIMITATION DE LA QUESTION CENTRALE

Le Conseil d'Etat, et plus encore les appelés en cause, prétendent que les recourants ne peuvent se voir reconnaître la qualité pour recourir dans la mesure où les nuisances sonores dont ils se plaignent, en cas de réalisation du nouveau quartier de la Chapelle selon le PLQ querellé, ne devraient en aucun cas être perceptibles. L'intimé et les appelés en cause se réfèrent à la jurisprudence selon laquelle un accroissement des nuisances sonores inférieur à 1 dB(A) ne peut pas être perçu par l'oreille humaine. Dans leur approche, le trafic induit par le PLQ ne devrait en aucune hypothèse aboutir à créer un accroissement significatif.

Quant à l'analyse du fond de l'affaire par le Conseil d'Etat et les appelés en cause, elle porte sur la défense des pronostics de bruit consignés dans le rapport d'impact sur l'environnement de 1<sup>ère</sup> étape (ci-après : RIE 1<sup>ère</sup> étape) et confortés prétendument par le complément à ce rapport rendu en novembre 2009 (pièce 15, Conseil d'Etat)

Il s'avère ainsi que l'estimation de l'évolution des nuisances sonores est la question centrale de la procédure, autant pour l'appréciation de la qualité pour recourir que pour juger du bien-fondé des griefs formés par les recourants sur le terrain de l'art. 9 OPB. Il s'agit en effet d'apprécier les pronostics factuels sur le point de savoir si la réalisation du PLQ entraînera un accroissement du bruit généré par le trafic dans une mesure égale ou supérieure à 1 dB(A), cet accroissement impliquant dans certains cas le dépassement de la valeur limite d'immissions (VLI) (et donc la violation de l'art. 9 let. a OPB) et, dans d'autres cas, une aggravation du dépassement de cette même valeur limite (avec dans ce cas la violation de l'art. 9 let. b OPB).

C'est dire que le débat qui se trouve au centre des critiques des recourants porte sur l'établissement de faits qui sont de double pertinence, pour reprendre une terminologie désormais admise en droit de procédure civile notamment. Il en découle que, contrairement à ce que soutiennent les appelés en cause, la procédure

ne saurait être cantonnée à la seule question de la qualité pour recourir. Si celle-ci doit être admise, les motifs à ce propos conduiront nécessairement à relever des problèmes sur le fond.

Ces questions délimitent l'objet des développements qui vont suivre : tout en maintenant l'intégralité de l'analyse et de l'argumentation de leur mémoire de recours du 28 septembre 2009, les recourants se focaliseront ci-après sur le débat relatif à l'appréciation de l'évolution du bruit du trafic routier lié à la réalisation du PLQ. Ils démontreront que, d'une part, les bases factuelles des pronostics du RIE ne sont pas fiables. Ils souligneront également que le Conseil d'Etat défend une analyse des impacts qui limite excessivement les paramètres pertinents, en violation de la LPE et de l'OPB.

## II. POINTS SAILLANTS DES ARGUMENTATIONS DE L'INTIMÉ ET DES APPELÉS EN CAUSE

Sur la thématique centrale telle que délimitée ci-dessus, les arguments du Conseil d'Etat et des appelés en cause reposent pour l'essentiel sur le rapport d'impact sur l'environnement de 1<sup>ère</sup> étape (RIE 1<sup>ère</sup> étape) et sur le complément de rapport établi sur la question de la protection contre le bruit en novembre 2009 (pièce 15, Conseil d'Etat). Les axes essentiels suivants se dégagent à la lecture de la réponse de l'intimé, des observations des appelés en cause et du complément de RIE :

### A. S'agissant de la route de Saconnex-d'Arve

Tout d'abord, elle est dépeinte comme un axe routier non susceptible de poser des problèmes en regard de l'art. 9 OPB. Toutefois, il est frappant que le Conseil d'Etat admette, en référence au RIE 1<sup>ère</sup> étape de février/avril 2009, que les nuisances sonores y augmenteront d'1 dB(A), même si le RIE complémentaire exprime à ce sujet un doute compte tenu de la réalisation de mesures de modération de trafic devant l'école des Serves (cf. Réponse du Conseil d'Etat, p. 31-32, ch. 12). Le Conseil d'Etat cite également le nouveau préavis du SEIE du 25 novembre 2009 qui admet lui aussi que sur la route de Saconnex-d'Arve les nuisances sonores augmenteront de 1 dB(A) de jour comme de nuit pendant la période la plus défavorable, soit la période transitoire 2012-2016 (cf. Réponse du Conseil d'Etat, p. 37, ch. 17). Cette indication n'empêche pas le Conseil d'Etat lui-même de conclure que l'accroissement des nuisances sonores sur la route de Saconnex-d'Arve « *ne devrait pas être qualifié de « perceptible », contrairement à ce que laisse entendre ce RIE 1<sup>ère</sup> étape, version février/avril 2009, en p. 40* » (Réponse du Conseil d'Etat, p. 32, 1<sup>er</sup> §).

On le voit donc déjà avec cet exemple : contrairement à ce que le Conseil d'Etat soutient, les pronostics consignés dans le RIE et son complément sont loin d'être

dénués de réserves ou d'ambiguïtés, et ce déjà pour l'axe routier du moins sollicité par l'implantation du nouveau quartier.

## **B. S'agissant de la route de la Chapelle**

L'intimé et les appelés en cause se réfèrent en particulier à l'analyse spécifique aux parcelles des propriétaires recourants qui a été réalisée par les auteurs du RIE 1<sup>ère</sup> étape et qui fait l'objet de l'Annexe 5b au RIE complémentaire de novembre 2009 (Annexe 5b - « Evaluation du bruit routier, analyse de quelques cas particuliers »). Cette analyse a été réalisée par calculs à l'aide du modèle StL-86 en tenant compte, selon le RIE complémentaire, de l'ensemble des facteurs d'atténuation (notamment dus à la présence d'obstacles) et d'amplification (notamment dus à la réflexion). Les cas particuliers comprennent notamment la parcelle n° [REDACTED], propriété de Monsieur et Madame [REDACTED] (discutée comme cas n° 2 dans l'Annexe 5b).

S'agissant de cette dernière parcelle, le calcul des immissions du bruit routier consigné en page 5 de l'Annexe 5b retient une valeur d'immission diurne Lr de 46 dB(A) pour l'état 2008 sans projet. La valeur d'immission nocturne Lr serait de 36 dB(A).

Parmi les autres cas étudiés en détail, on peut signaler celui de la parcelle N° [REDACTED] propriété [REDACTED] pour lequel l'Annexe 5b retient, en page 11, une valeur d'immission diurne dans l'état 2008 sans projet de 38 dB(A), respectivement une valeur d'immission nocturne de 29 dB(A).

On verra ci-dessous (III.B) que ces valeurs sont non seulement invraisemblables - puisque 29 dB(A) est une valeur impossible à atteindre en milieu construit - mais encore contredite par les mesurages effectifs *in situ* réalisés en complément par d'Silence acoustique SA sur mandat des recourants.

## **C. S'agissant des paramètres pertinents pour le pronostic de l'évolution du trafic**

Le Conseil d'Etat persiste à soutenir que le rapport d'impact pouvait valablement :

- Ne pas prendre en compte les surfaces de plancher additionnelles qui se réaliseront au titre du « bonus Minergie » - et dont il est aujourd'hui certain qu'elles se réaliseront puisque les demandes d'autorisation de construire n'ont pas manqué de faire usage de ce bonus (pièce nouvelle n° 28 recourants : extrait des demandes d'autorisation de construire DD 103'301, 103'302 et 103'303 introduites par la Fondation Bonna Rapin et portant sur les immeubles E à J du PLQ).

- Considérer que les mesures de mobilité douce prévues par la Convention entre les propriétaires et autorités suffiraient à garantir l'hypothèse de l'abaissement du taux de rotation des véhicules sans qu'il ne soit nécessaire d'assortir ces mesures d'un cadre contraignant – le Conseil d'Etat refusant d'envisager que cela soit possible dans la mesure où le PLQ ne se prêterait pas lui-même à l'inscription de telles mesures.
- Considérer que l'impact du trafic généré par le nouveau quartier ne devrait en aucun cas être estimé en fonction du développement du quartier adjacent des Sciers, ce dernier quartier faisant l'objet d'un projet totalement déconnecté procéduralement – et ce, alors même que le RIE ère étape prenait la précaution de préciser qu'au-delà de 2016, le développement de ce quartier voisin des Sciers rendait « possible que la situation s'aggrave et que les prescriptions de l'OPB ne soient alors plus respectées » (cf. extrait cité en p.34, ch. 14 de la Réponse du Conseil d'Etat).

Le Conseil d'Etat persiste donc dans une approche qui relève de la tactique du saucissonnage des procédures, d'une part, et de la minimisation des paramètres influençant le développement du trafic, au lieu de reconnaître la marge d'incertitude, respectivement les facteurs d'aggravation que le RIE 1<sup>ère</sup> étape réservait pourtant et qui, de l'avis des recourants, auraient dû conduire à des scénarii différentiels.

Le Conseil d'Etat paraît cependant, simultanément, marquer une attention accrue – y compris au fur et à mesure des développements de son mémoire de réponse – à l'assainissement de la route de la Chapelle. En particulier, sans reconnaître que cet assainissement serait nécessaire à raison de l'OPB comme les recourants le soutiennent, le Conseil d'Etat confirme sa volonté d'inclure l'assainissement dans le prochain programme d'assainissement 2011-2015. Le Conseil d'Etat justifie cette décision « au vu développement à venir de l'ensemble du quartier La Chapelle – Les Sciers » (Réponse du Conseil d'Etat, p. 54, ch. 47). Sans oser le dire, le Conseil d'Etat admet donc bien qu'un examen des effets du PLQ tenant compte de l'influence du développement du solde du quartier, sur le périmètre des Sciers, ne respecterait pas l'OPB sans que des mesures d'accompagnement complémentaires à celles timidement esquissées dans la Convention précitée ne soient prescrites et appliquées.

Ce développement dans la position du Conseil d'Etat ne peut évidemment que réjouir les recourants. Il reste néanmoins insatisfaisant dans la mesure où, au-delà de la décision de principe d'anticiper l'assainissement de la route de la Chapelle, aucune indication n'est donnée quant aux mesures concrètes qui seraient appliquées. C'est ce qui motive les recourants à maintenir leur recours, jusqu'à adoption par le Conseil d'Etat d'un acte conditionnant la réalisation du PLQ à la réalisation simultanée des réaménagements sur la route de la Chapelle (et cas échéant sur la route de Saconnex-d'Arve), apte à garantir le respect effectif de l'OPB.

### III. ANALYSE CRITIQUE DES ARGUMENTS DU CONSEIL D'ETAT ET DU RIE COMPLÉMENTAIRE

#### A. Observations relatives à la méthodologie suivie par d'Silence acoustique SA

Le Conseil d'Etat fait reproche à l'expert mandaté par les recourants d'être affecté de graves lacunes méthodologiques. Ces erreurs concerneraient notamment la prise en considération du PLQ Les Sciens (cf. Réponse, p. 40, ch. 23). Sur ce point, la critique du Conseil d'Etat découle d'une approche qui, en soi, est précisément contestée par les recourants, qui soutiennent que l'influence du développement du quartier dans son ensemble, tel qu'appréhendé par le PDQ La Chapelle - Les Sciens, ne peut pas être occultée. Les recourants reviendront sur ce point ci-dessous (III.C.1.b).

Le deuxième reproche méthodologique formulé par le Conseil d'Etat a trait à la formulation de conclusions déduites du Lmax au lieu du Lr (cf. Réponse du Conseil d'Etat, p. 44, ch. 31 let. c). Le bureau d'Silence acoustique SA s'est déterminé sur cette critique dans le cadre d'un rapport complémentaire daté du 22 mars 2010 (pièce nouvelle n° 29 recourants) et relevé que les références prises aux valeurs Lmax, dans son rapport initial de septembre 2009, n'ont été citées qu'à titre d'illustration supplémentaire : cette référence portait sur un aspect de la perception de l'augmentation du trafic routier non pris en compte par l'OPB, puisque cette ordonnance ne préconise pas de méthode adéquate pour tenir compte de la modification de la fréquence d'apparition dans le temps d'évènements sonores perturbants (cf. ch. 1.6, p. 3 du rapport d'analyse complémentaire de d'Silence acoustique SA, pièce nouvelle n° 29 recourants). Le même rapport complémentaire souligne cependant que les résultats des modélisations préconisées dans le rapport du 27 septembre 2009 étaient exprimés en niveau d'immission Lr calculé selon les directives de l'OPB.

S'agissant toujours des questions méthodologiques, le bureau d'Silence acoustique SA a au surplus relevé qu'il s'était assuré le concours d'un bureau d'ingénieurs reconnu pour la réalisation des dites modélisations (le bureau Hertig et Lador - Hetl SA), ce qui répondait aux remarques disqualificatives du Conseil d'Etat sur les compétences des personnes qui ont rédigé le rapport de septembre 2009.

#### B. Calcul des valeurs d'exposition actuelle

Le bureau d'Silence acoustique SA a observé que les immissions du bruit routier calculées par le complément au rapport d'impact 1<sup>ère</sup> étape de novembre 2009 spécifiquement pour les villas des 7 recourants à titre personnel présentent, pour certaines, un caractère aberrant. Il en va notamment ainsi, en particulier, des valeurs d'immission nocturne pour la parcelle n° [REDACTED] comme déjà relevé ci-dessus : la valeur de 29 dB(A) est purement et simplement impossible en dehors de la rase campagne. La valeur de 38 dB(A) pour la journée, toujours pour la même

parcelle, est tout autant matériellement impossible - ce commentaire valant bien entendu pour les autres parcelles pour lesquelles des valeurs de même ordre de grandeur ont été calculées dans le RIE. D'Silence acoustique SA a consigné ce constat dans son rapport complémentaire (pièce nouvelle n° 29 recourants : ch. 1.8, p. 3). D'Silence acoustique SA a réalisé quelques mesurages *in situ* sur deux parcelles emblématiques, d'une part, la parcelle de Monsieur et Madame [REDACTED] pour laquelle la villa servant de lieu d'habitat se trouve effectivement, depuis peu, être au bénéfice d'un « mur antibruit » du fait du garage construit récemment le long de la route de la Chapelle ; d'autre part, la [REDACTED], qui est occupée par la villa qui est la plus proche de l'axe de la route de la Chapelle. Ces deux situations ont fait ainsi l'objet de mesures du bruit effectif sur les lieux par d'Silence acoustique SA dans le but de vérifier la représentativité des chiffres dégagés dans le RIE complémentaire par voie de calculs uniquement. Les valeurs relevées par d'Silence acoustique SA, l'ont été simultanément à un comptage des véhicules. Les résultats ont ensuite été calibrés sur le TJM 2008 tel qu'indiqué dans le RIE.

Il résulte de ces mesurages de bruit que les niveaux d'immissions sur la parcelle Chenaux (n° 993) sont relativement proches des calculs du complément au RIE, et plus encore des valeurs du cadastre de bruit. On peut se convaincre de la similarité des résultats en comparant les données de la page 13 de l'Annexe 5b du RIE complémentaire de novembre 2009 avec les fiches 2a et 2b du rapport d'analyse complémentaire de d'Silence acoustique SA du 22 mars 2010.

Si, de la sorte, les modélisations par calcul appliquées pour le complément au rapport d'impact paraissent crédibles pour estimer l'exposition au bruit des bâtiments immédiatement voisins à la route, l'analyse de la parcelle [REDACTED] démontre que les pronostics par calcul aboutissent en revanche à des erreurs majeures par rapport à la perception réelle pour les bâtiments plus éloignés. En effet, alors que le RIE complémentaire de novembre 2009 aboutit, s'agissant toujours de l'état 2008 sans projet, à des valeurs d'immissions diurnes de 46 dB(A) et de 36 dB(A) pour la nuit, les mesurages *in situ* aboutissent à un niveau d'immissions de 56 dB(A) pour le Lr de jour, respectivement de 45 dB(A) pour le Lr de nuit (fiche 1 annexée au rapport d'analyse de d'Silence acoustique SA du 22 mars 2010). Soit un écart - défavorable - de 10dB(A) ! On précisera encore que ces mesurages *in situ* tiennent forcément compte de l'effet de mur antibruit attaché au garage récemment construit par Monsieur et Madame [REDACTED] sur leur parcelle, garage qui avait échappé effectivement à la modélisation par calcul proposée par d'Silence acoustique SA dans son rapport de septembre 2009.

Le rapport complémentaire de d'Silence acoustique SA souligne en outre que, sur la parcelle de Monsieur et Madame [REDACTED] toujours, même si le niveau d'immission est actuellement inférieur aux VLI, le bruit de passage des véhicules est fréquemment supérieur à 68 dB(A), ce de nuit comme de jour, ce qui confirme qu'il est impossible

de dormir avec une fenêtre ouverte dans la villa, même avec l'effet d'atténuation lié à la présence du garage.

Ces vérifications par pointage effectuées par d'Silence acoustique SA aboutissent donc au constat que, tout détaillés et précis qu'ils peuvent paraître, les calculs réalisés par les mandataires chargés du RIE 1<sup>ère</sup> étape et de son complément en novembre 2009 ne sont pas fiables pour appréhender des situations concrètes : la méthode de modélisation par bandes de distance de 10, 15, 20, 35 et 50 mètres par rapport au milieu de la chaussée, présentée en page 5 du RIE complémentaire de novembre 2009 comme permettant « *d'avoir une bonne appréciation des niveaux d'immissions (L<sub>r</sub>) atteints au droit des constructions existantes ou futures* » et ce avec une marge de sécurité suffisante « *puisque l'on ne prend pas en compte l'effet d'atténuation des obstacles potentiels (murs, garages, portails, etc...)* », n'est tout simplement pas fiable.

Si les calculs réalisés dans les cas particuliers en ajoutant prétendument les facteurs d'atténuation et d'amplification, comme l'indiquent également les précisions en p. 5 du RIE complémentaire, n'aboutissent pas à des résultats plus fiables que ceux discutés ci-dessus, force est d'admettre que la méthode usuelle par bandes de distance ne donne pas de garanties suffisantes quant à la fiabilité des pronostics pour les situations futures, à savoir aux étapes « 2012 avec projet », respectivement « 2016 avec projet ».

Les recourants ne peuvent dès lors que persister dans leur contestation des résultats du RIE, respectivement du RIE complémentaire. Conformément aux conclusions du rapport de d'Silence acoustique SA de mars 2010, les recourants exigent que les bases du pronostic futur ne soient pas les valeurs d'immissions « 2008 sans projet » telles que calculées selon le modèle théorique par le RIE, mais bien les valeurs actuelles telles que résultant de mesurages du bruit effectif *in situ*.

Compte tenu des éléments de preuve apportés par les rapports de d'Silence acoustique SA, les recourants solliciteront du Tribunal administratif qu'il ordonne, au titre de la maxime d'office (art. 19 LPA), que les immissions actuelles soient mesurées *in situ* par les auteurs du RIE.

### **C. Facteurs de sous-estimation de l'évolution des nuisances sonores**

Enfin, le Conseil d'Etat, rejoint pas les appelés en cause, persiste à appuyer la sous-estimation de l'évolution des nuisances sonores qui découleront de la réalisation du PLQ, et ce par une attitude doublement critiquable. D'une part, le Conseil d'Etat défend une délimitation excessivement restrictive des paramètres retenus dans le RIE (y compris dans le RIE complémentaire) qui ont déterminé le volume du trafic sur lequel reposent les calculs de simulation des immissions sonores (cf. les développements ci-dessous, ch. 1). D'autre part, le Conseil d'Etat s'évertue à vouloir valider les résultats et pronostics du RIE en refusant de prendre en considération

objectivement les incertitudes qui frappent les hypothèses retenues dans le RIE quant à certains autres paramètres déterminant le volume du trafic (ci-dessous ch. 2).

Contrairement à ce que le Conseil d'Etat soutient, la discussion de ces questions ne revient pas qu'à opposer aux constats et pronostics du RIE, respectivement du RIE complémentaire, des vues subjectives divergentes (cf. Réponse du Conseil d'Etat, p. 29). Les critiques dirigées sur les deux thématiques énoncées ci-dessus et développées ci-après s'en prennent en effet à la conformité au droit de la délimitation des paramètres sur lesquels reposent les résultats de ces rapports d'impact.

Dans la mesure où, par le rapport d'analyse de d'Silence acoustique SA de septembre 2009, les recourants ont déjà produit une illustration chiffrée du résultat de la remise en cause des paramètres erronés quant aux pronostics de bruit dans l'état futur, les recourants ne reviendront pas ici sur la discussion des chiffres résultant de la rectification des hypothèses de calcul. Ils persistent en effet à considérer que l'accroissement des nuisances mis en exergue par d'Silence acoustique SA en septembre dernier est bien révélateur de l'ampleur des problèmes posés par le PLQ sous l'angle de l'OPB. Les résultats des calculs alternatifs réalisés par d'Silence acoustique SA et le bureau d'ingénieurs associé permettait en effet d'aboutir à la conclusion que l'accroissement des immissions serait perceptible, d'une part, et d'autre part que cet accroissement provoquerait le dépassement des VLI sur certaines parcelles où elles ne sont actuellement pas atteintes, respectivement une aggravation sensible des VLI là où elles sont déjà dépassées.

Si, de la sorte, les recourants estiment avoir versé à la procédure des indications susceptibles de démontrer que les chiffres et conclusions du RIE de 1<sup>ère</sup> étape sont « manifestement faux », au sens de la jurisprudence évoquée par le Conseil d'Etat (p. 29 de la Réponse), les recourants se concentreront sur la discussion des prémices du rapport d'impact.

A cet effet, les recourants rappelleront au préalable que l'estimation des immissions du bruit routier après réalisation du PLQ est réalisée en fonction essentiellement du volume de trafic sur l'artère examinée. Autant le Manuel EIE de l'OFEV<sup>1</sup>, Module 5 p. 19 que les Recommandations sur le contenu des rapports d'impact sur l'environnement du Groupe des responsables des Etudes d'impact de la Suisse occidentale et du Tessin, chapitre 4.4<sup>2</sup>, impliquent de tenir compte des éléments suivants :

---

<sup>1</sup> OFEV, Manuel EIE, Directive de la Confédération sur l'étude de l'impact sur l'environnement (art. 10b, al. 2., LPE et art. 10, al. 1, OEIE), 2009 ; ci-après : le Manuel EIE. La référence à l'art. 10b LPE, dans le titre même du document, rappelle que ces Directives ont force contraignante à raison même de l'alinéa 2 de cette disposition de la LPE.

<sup>2</sup> Version 1.0/juin 2004 ; [http://www.greie.ch/wp-content/uploads/2007/08/greie\\_franz\\_def.pdf](http://www.greie.ch/wp-content/uploads/2007/08/greie_franz_def.pdf); ci-après : les Recommandations EIE.

- Le nombre de véhicules lié à l'installation fixe qui entraîne l'obligation de réaliser l'étude d'impact (en l'espèce, le parking central prévu par le PLQ, desservant l'ensemble des immeubles d'habitation), ce nombre étant évidemment en lien direct avec la capacité de stationnement offerte par le parking ;
- Le taux de rotation des véhicules (nombre de mouvement par habitant et par jour) ;
- La répartition du trafic sur les axes routiers, fonction des itinéraires d'approche ou de départ depuis l'installation fixe en cause – ici toujours le parking commun, qui est prévu par le PLQ comme axe central du quartier et qui est traversant puisque relié d'emblée à la route de la Chapelle, ensuite au giratoire de la Milice sur le « bassin versant » de l'autoroute de contournement.

A ces paramètres doivent encore être ajoutés, au besoin, les caractéristiques spécifiques des véhicules qui composent le trafic pris en considération. La réponse du Conseil d'Etat l'admet puisqu'elle fait référence à un pourcentage déterminé de véhicules autre que les voitures de tourisme, les nuisances liées à ces véhicules « atypiques » (poids lourds, 2 roues notamment) étant comptabilisées par un facteur de correspondance aux voitures de tourisme selon les normes VSS (cf. réponse du Conseil d'Etat, pp. 52-53, ch. 43). Toutefois, selon le ch. D.4.4 des Recommandations EIE (cf. également le Manuel EIE, Module 5 pp. 19-20), il conviendrait plutôt de distinguer même les appréciations liées aux différentes catégories de véhicules.

Les recourants rappellent que le choix des paramètres pertinents n'est pas une opération laissée à la libre discrétion du mandataire chargé du rapport d'impact, respectivement du maître d'ouvrage. L'obligation de prendre en considération les paramètres pertinents découle en effet intrinsèquement des principes d'exhaustivité et d'approfondissement inhérents au régime de l'étude d'impact des art. 10a ss LPE, dans la perspective de l'art. 8 LPE ainsi que de l'art. 9 OEIE (cf. Rausch/Keller, n° 73 ss ad Art. 9, in USG-Kommentar, pp. 41 ss.).

C'est dans cette même perspective que l'art. 36 OPB fait obligation aux autorités, lorsqu'elles sont amenées à déterminer des immissions de bruit extérieur dues à des installations fixes, de tenir compte des augmentations (ou cas échéant des diminutions) des immissions de bruit auxquelles on peut s'attendre en raison de la construction, la modification ou l'assainissement d'installations fixes, notamment si les projets concernés sont déjà autorisés ou mis à l'enquête publique au moment de la détermination (al. 2 let. b). La lettre b de l'art. 36 al. 2 OPB ajoute que la même règle s'applique lorsque d'autres ouvrages – non constitutifs d'installations fixes au sens de la LPE – sont au stade de projets déjà mis à l'enquête publique. Cela démontre que le but de l'art. 36 OPB est de contraindre l'autorité à prendre en considération tout projet tiers susceptible d'influencer la détermination des impacts sonores dans le

cadre de l'étude d'un objet déterminé, à condition que la réalisation de ce projet ne soit pas aléatoire mais au contraire suffisamment précise (cf. p. ex. l'arrêt du TF du 26 août 1998, in DEP 1999 p. 419, consid. 4a).

Enfin, si l'art. 6 OEIE autorise les cantons à prescrire la réalisation d'études d'impact par étapes, il le fait en stipulant que la procédure menée à chaque étape permette à l'autorité compétente d'obtenir toutes les informations nécessaires pour se prononcer en pleine connaissance de cause. En conséquence, le RIE réalisé au cours d'une première étape se doit de comprendre toutes les indications requises pour l'analyse objective et complète des questions qui se posent au niveau de l'étape en question, à raison des options qui sont tranchées à ce stade (cf. Rausch/Keller, n° 62a-62b ad Art. 9, in USG-Kommentar, pp. 37 ss). Ce n'est que lorsque le plan d'affectation spécial n'est pas suffisamment détaillé pour permettre une appréciation exhaustive d'un projet, mais qu'il règle néanmoins certaines questions déterminantes quant aux dimensions, à l'implantation ou à l'équipement de l'installation, lesquelles ne pourront en principe plus être revues dans la phase ultérieure de l'autorisation de construire, qu'il se justifie de réaliser l'EIE par étapes (cf. ATF 120 Ib 436, c. 2c.dd ; Y. Nicole, L'étude d'impact dans le système fédéraliste suisse, 1992, p. 170; R. Wolf, Zum Verhältnis von UVP und Nutzungsplanung, DEP 1992 pp. 146 ss).

Il découle de ces dispositions du droit fédéral qu'une étude d'impact (et partant un RIE) ne peut se concentrer exclusivement sur les impacts générés par l'installation fixe elle-même sans tenir compte de l'influence que d'autres projets voisins (ou même subséquents sur le périmètre du projet) peut exercer sur ces impacts. Sinon, l'EIE est biaisée et donc incomplète. Cela vaut également lorsque l'étude est menée en regard de paramètres délimités trop étroitement, que ce soit à raison du champ géographique ou temporel examiné. En clair, le droit fédéral interdit le « saucissonnage » temporel ou géographique de l'examen des impacts sur l'environnement.

Enfin, le principe d'objectivité commande que les paramètres dont l'application au cas d'espèce ne peut être réalisée sans marge d'incertitude soient clairement identifiés comme tels et que la marge d'évolution soit explicitée par l'indication de *scenarii* différentiels. C'est ce que rappellent aussi le Manuel EIE (Module 5, p. 20) et les Recommandations EIE (chapitre D.4.4) s'agissant du bruit routier, au titre de la « sensibilité du système » d'analyse :

*• Pour le rapport d'impact, les prévisions relatives au trafic sont d'une importance capitale, même si elles sont liées à quelques incertitudes. Pour cette raison, une analyse de sensibilité des paramètres les plus importants, avec une description des effets qui en découlent doit être faite.*

Le Manuel EIE insiste sur cette question des variations de paramètres et de marge d'incertitudes, les prévisions dépendant toujours d'hypothèses « plus ou moins vérifiées ». Il stipule ainsi que « le RIE doit donc également aborder les questions suivantes : quelles imprécisions comportent les grandeurs supposées, dans quelle mesure elles

*pourraient se diffuser et quelles en seraient les conséquences sur les résultats, leur interprétation et les conclusions (analyse de sensibilité). Ces réflexions doivent être exposées » (Manuel EIE, Module 5, p. 24, dernier §).*

Or, la réponse du Conseil d'Etat et le RIE – y compris son complément de novembre 2009 – ne tiennent pas compte de ces règles puisqu'ils ont défini des paramètres excessivement restrictifs et n'ont pas voulu tenir compte des imprécisions ni, partant, exposé l'incidence de ces incertitudes sur les résultats pronostiqués :

**1. Délimitation excessivement restrictive de certains paramètres essentiels pour l'estimation de l'évolution du bruit engendré par le trafic lié au PLQ**

a) Non inclusion de la surface de plancher additionnelle au titre du « bonus Minergie »

En p. 41 et pp. 46-47 de sa réponse, le Conseil d'Etat persiste à refuser de tenir compte des places de stationnement non incluses dans le nombre indiqué dans le PLQ mais qui seront liées à la réalisation des logements additionnels au titre du « bonus Minergie » (+10% !). Pour le Conseil d'Etat, ces places de parking supplémentaires ne relèvent pas de la procédure en cours puisqu'elles viendront à être autorisées par dérogation selon l'art. 5 al. 3 LGZD.

Pour les recourants, cette argumentation du Conseil d'Etat illustre typiquement la volonté de « saucissonnage », puisqu'elle cherche à occulter des paramètres dont la réalisation n'est pas aléatoire au seul motif – devenant prétexte – de ce que le droit genevois permet de les envisager au stade de l'autorisation de construire.

L'argument du Conseil d'Etat est d'autant moins acceptable que :

- Le « bonus Minergie » est non seulement expressément prévu par l'art. 5 al. 5 LGZD, mais encore inscrit dans le PLQ : le principe même de la réalisation de des surfaces additionnelles de plancher est dès lors acquis dès l'adoption du plan, même si sa mise en œuvre prend la forme d'une autorisation dérogatoire – qui n'a dès lors rien d'une autorisation exceptionnelle puisqu'elle l'administration ne dispose plus d'un quelconque pouvoir d'appréciation pour octroyer ou refuser ces surfaces ;
- La mise en œuvre de ce bonus par la réalisation de logements additionnels impliquera nécessairement la réalisation des places de stationnement additionnelles correspondantes – ce que le Conseil d'Etat confirme bien par ses indications ;
- La décision des propriétaires et maîtres d'ouvrages de profiter de ce bonus était connue bien avant l'adoption du PLQ, puisque les concours

d'architectures relatifs aux bâtiments du quartier requerraient des constructions « Minergie » bien avant l'adoption du PLQ (cf. le ch. 84, p. 25 du mémoire de recours du 28 septembre 2009 et les pièces y relatives, qui démontrent que le Conseil d'Etat lui-même savait pertinemment ce qu'il en était - ce qu'il n'a du reste pas contesté dans sa réponse) ;

- Les demandes d'autorisation de construire déposées en décembre 2009 (et, comme il le fallait, publiées à la FAO le 28 décembre 2009 ; cf. pièce nouvelle n° 28) par la Fondation Bonna Rapin portent toutes sur des immeubles de haut standard énergétique, faisant usage du « bonus Minergie » (dossiers des DD 103'301-303 à produire par la Fondation Bonna Rapin ou le Conseil d'Etat en cas de contestation sur ce point). En revanche, on soulignera encore que les demandes d'autorisations ne portent que sur les bâtiments d'habitation et non sur le parking central, qui sera apparemment traité séparément - et dont rien n'indique du reste qu'il sera construit en une seule étape.

Il est ainsi démontré que le quartier comportera plus de places de stationnement que celles qui ont été dénombrées et prises en considération dans le RIE et son complément. En l'espèce, la réalisation de places supplémentaires est un acquis que le Conseil d'Etat masque en invoquant le système de la dérogation ultérieure selon l'art. 5 al. 3 LGZD. Le camouflage est *de facto* renforcé par le fait que la demande d'autorisation de construire le parking commun n'a pas été déposée en l'état et que l'Hospice général attend également d'introduire les demandes d'autorisation de construire les immeubles sur sa parcelle.

Dans ces circonstances, le procédé suivi par le Conseil d'Etat relève en réalité de la fraude à la loi (cf. art. 2 al. 2 CC par analogie) : le renvoi de l'analyse des places de stationnement additionnelles à la deuxième étape de la procédure d'étude d'impact que constituera l'autorisation de construire le parking commun, s'il répond à la structuration procédurale du droit genevois, empêche l'analyse correcte et le plus en amont possible (selon l'art. 10a al. 1 LPE) de l'ensemble des impacts que le PLQ induira nécessairement à terme.

On sait que la jurisprudence du Tribunal fédéral a déjà admis le principe de l'EIE par étapes du droit genevois pour des PLQ relatifs à des objets précisément connus (cf. l'arrêt du 1<sup>er</sup> juin 2007 en la cause 1A.83/2006, relatif au centre commercial Ikea à Vernier). On se souvient également que le Tribunal fédéral a admis qu'un propriétaire peut déposer une demande d'autorisation de construire pour un parking comportant une place de moins que le seuil d'assujettissement à EIE selon l'annexe de l'OEIE, sans pour autant commettre un abus de droit. Ce procédé est admis dans la mesure où tout agrandissement ultérieur de l'installation impliquera la réalisation d'une EIE sur l'ensemble de celle-ci (cf. DEP 1991 pp. 426 ss).

Le Conseil d'Etat ne saurait toutefois tirer ici profit de ces arrêts :

- D'une part, si l'arrêt « Ikea » a validé le principe de l'EIE par étapes prévue par le droit genevois au sujet des PLQ, il l'a fait en considération de ce que ce régime permet bien de vérifier la compatibilité du projet avec le droit de l'aménagement « le plus tôt possible » (cf. le consid. 3.4, se référant à l'art. 9 al. 1 LPE, devenu art. 10a al. 1 LPE). Concrètement, le Tribunal fédéral a vérifié que les impacts environnementaux qu'il restait à examiner dans le RIE de 2<sup>ème</sup> étape ne pouvaient pas être traités en 1<sup>ère</sup> étape (cf. le consid. 3.5, qui évoque notamment les mesures d'exploitation et les effets du chantier). En revanche, le Tribunal fédéral n'a pas indiqué que les éléments essentiels du projet puissent être passés sous silence en 1<sup>ère</sup> étape, alors même qu'ils seraient connus avec toute la précision voulue au stade du PLQ et qu'ils y trouveraient un ancrage exprès.
- D'autre part, rien n'indique que le parking fera l'objet d'une unique demande d'autorisation de construire et, d'autre part, que les prescriptions cantonales en vigueur au sujet de l'EIE de 2<sup>ème</sup> étape n'imposent pas un examen consolidé de l'ensemble de l'installation (cf. l'art. 5 al. 2 du Règlement d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, du 11 avril 2001 ; ROEIE, K 1 70.05). Qui plus est, le régime de l'EIE en deux étapes ne garantit pas que les données et informations pertinentes résultant du projet définitif de l'installation, à traiter en deuxième étape selon l'art. 5 al. 2 ROEIE, permettent de reprendre globalement l'examen des impacts environnementaux dans leur globalité, au besoin en s'écartant des hypothèses et paramètres admis par l'autorité dans le cadre de la première étape de l'étude d'impact. Le cahier des charges du RIE 2<sup>ème</sup> étape, tel que défini au chapitre 7, du RIE 1<sup>ère</sup> étape de février/avril 2009 (pièce n° 18 recourants), ne montre en tout cas pas qu'un tel examen d'ensemble soit prévu. Certes, le ch. 7.1.6 (p. 66) indique que les hypothèses retenues au sujet du trafic seront vérifiées. Toutefois, le ch. 7.2.2 relatif à la protection contre le bruit (p. 66 du RIE) prévoit de concentrer la suite des investigations sur les « autres sources de nuisances sonores » qui seront définies au stade de l'autorisation de construire (« rampes parking et installations techniques »), respectivement sur les mesures de protection au profit des nouveaux bâtiments. Les « nuisances du projet sur les bâtiments existants » feraient l'objet d'une « évaluation finale » « prenant en compte les nouvelles constructions » : il n'est donc pas expressément prévu que cette « évaluation finale » puisse reprendre les autres facteurs analysés dans le RIE de 1<sup>ère</sup> étape, ni qu'elle conduise à l'analyse de mesures de protection contre le bruit relevant non pas de la protection passive sur les immeubles à construire, mais d'aménagements du trafic sur les routes de la Chapelle et, cas échéant, de Saconnex-d'Arve.

Par conséquent, le refus de tenir compte des places de stationnement additionnelles (+ 10%) dont la réalisation est d'ores et déjà inhérente au plan n'est pas conforme au droit fédéral puisqu'il empêche l'appréciation la plus en amont possible des effets d'ensemble du plan.

Au vu de ce qui précède, il aurait fallu à tout le moins que le RIE et son complément de novembre 2009 tiennent compte des conséquences du « bonus Minergie » en vérifiant les pronostics de base dans le cadre d'une variante intégrant les effets de ces surfaces additionnelles.

b) Non prise en considération du développement du quartier des Sciers

En p. 40 et pp. 53-54, le Conseil d'Etat considère comme une « erreur méthodologique majeure » la prise en considération du développement du quartier des Sciers aux fins de l'estimation des nuisances du trafic généré par le PLQ la Chapelle.

Les recourants persistent, comme d'Silence acoustique SA, à soutenir que l'appréciation correcte des nuisances doit intégrer, comme paramètre complémentaire, les impacts du développement du quartier attenant. Contrairement à ce que laisse entendre le Conseil d'Etat, il ne s'agit pas d'anticiper en prenant en considération le volume de trafic cumulé des deux quartiers, mais simplement de tenir compte de la pression que le trafic lié au quartier des Sciers aura sur les habitants du PLQ la Chapelle et sur le choix de leurs itinéraires. d'Silence acoustique SA a en effet précisément relevé qu'il s'agit « *uniquement de comprendre que, de par sa réalisation, [le quartier des Sciers] sera susceptible de provoquer des modifications comportementales importantes des automobilistes du PLQ La Chapelle [...] risquant d'invalider l'unique hypothèse de génération de trafic routier de la DGM* » (rapport complémentaire du 22 mars 2009, p. 2 ch. 1.4).

On rappellera ici que le RIE 1<sup>ère</sup> étape posait comme hypothèse générale, pour l'horizon 2016, que le nouveau quartier du PLQ la Chapelle serait connecté au giratoire de la Milice. De ce giratoire partiraient également des connexions sur les routes de Saconnex-d'Arve et du Camp. Surtout, les liaisons de et vers la Praille, depuis ce giratoire, seraient garanties par la création d'une nouvelle demi-jonction autoroutière (nommée « Bataille », ou « jonction de la Milice » selon les documents officiels ; RIE 1<sup>ère</sup> étape, pièce n° 18 recourants, p. 19 ch. 4.4.3). Le RIE précise en outre que le parking souterrain du nouveau quartier de la Chapelle serait raccordé au réseau routier d'une part sur la route de la Chapelle, d'autre part sur le carrefour de la Milice (RIE 1<sup>ère</sup> étape, p. 22 ch. 4.4.4). De là, les hypothèses de développement du projet ont situé l'essentiel du trafic du nouveau quartier sur l'accès par le giratoire de la Milice, dès 2016 : le RIE 1<sup>ère</sup> étape (inchangé à ce sujet dans son complément de novembre 2009) indique que « *les mouvements d'entrées et de sorties du périmètre du PLQ empruntent majoritairement (70%) l'accès direct sur la Milice pour rejoindre immédiatement l'autoroute ou la voie rapide liée à l'avenue des Communes Réunies* » (RIE 1<sup>ère</sup> étape, p. 22, avec l'illustration sur le plan de charges en figure n° 18 p. 23).

Il s'avère ainsi que l'essentiel du trafic du quartier a été orienté, dans les hypothèses du RIE, sur le giratoire de la Milice plutôt que la route de la Chapelle.

Cette option a évidemment pour conséquence que tout écart par rapport à cette hypothèse impliquera nécessairement une charge additionnelle sur la route de la Chapelle, puisque le futur quartier ne dispose d'aucun autre accès.

Simultanément, il est d'ores et déjà connu, de par le Plan directeur de quartier n° 29298 La Chapelle-les Sciers adopté en 2007, que le futur quartier des Sciers sera également raccordé au réseau routier pour l'essentiel par le même secteur de la Milice (cf. la pièce n° 9 recourants et le rapport y relatif de mars 2007 versée par le Conseil d'Etat en pièce n° 4, avec notamment le plan des dessertes des quartiers en p. 61).

Dans ces circonstances, il est incontestable que les deux quartiers jumeaux de La Chapelle et des Sciers sont largement interdépendants en ce qui concerne leur raccordement principal au réseau routier.

Dès lors, le refus du Conseil d'Etat d'appréhender dans l'étude d'impact l'influence que le quartier des Sciers aura sur le trafic du quartier de la Chapelle, au motif que ce dernier quartier fera l'objet d'une procédure ultérieure distincte, aboutit à exclure un paramètre important pour lequel l'essentiel des données est déjà disponible à raison du PDQ.

Il est vrai que la modification (complémentaire) des limites de zone actuellement en cours pour le quartier des Sciers (plan n° 29728) est un plan d'affectation général qui ne permet pas, par lui-même, d'apprécier les effets futurs des constructions qui viendront à y être implantées, comme le relève le Conseil d'Etat (p. 54, ch. 45 de sa réponse). Cependant, l'ensemble de ce quartier des Sciers est déjà parfaitement préfiguré, quant à sa structuration générale (capacité d'accueil ; débouchés routiers) par le PDQ adopté en 2007 pour l'ensemble du périmètre consolidé.

En faisant ainsi totalement abstraction des orientations fixées par le PDQ, le Conseil d'Etat paraît en outre contredire la position qu'il avait adoptée dans le cadre des recours dirigés contre les premiers déclassements prévus pour le secteur La Chapelle-Les Sciers (cf. les ATA/73/2008 et 74/2008 du 19 février 2008). A l'époque, le Conseil d'Etat soutenait, en substance, que le PDQ ne devait pas préfigurer les modifications de zones mais serait destiné à concrétiser l'aménagement de ces zones en vue des plans d'affectation de détail. Aujourd'hui, alors que ces plans aménagements de détail sont en cause, les options du PDQ n'auraient aucune pertinence.

Indépendamment du PDQ, l'attachement du Conseil d'Etat à l'hypothèse d'écoulement du trafic à 70% par le giratoire de la Milice est aujourd'hui d'autant plus problématique que la création de la nouvelle sortie autoroutière (« Bataille » ou

« Milice ») posée en hypothèse dans le RIE 1<sup>ère</sup> étape et son complément n'interviendra pas dans le délai retenu. En effet, la Confédération a communiqué en décembre 2009 un nouveau planning de ses travaux à ce sujet, que les recourants versent en pièce nouvelle n° 30 ci-joint) : il en ressort que la réalisation n'est désormais prévue que pour la deuxième moitié de 2017. Et il est notoire que ce type de planning n'a pour vocation que de n'être pas respecté ...

C'est dire que l'hypothèse de l'écoulement du trafic à 70% sur le giratoire de la Milice, déchargeant d'autant la route de la Chapelle, n'est pas établie sur des bases crédibles, à raison de l'influence que le trafic du quartier des Sciers exercera sur le flux de trafic sortant du parking du PLQ la Chapelle, à plus forte raison que le débouché prévu sur l'autoroute ne sera pas réalisé dans les délais posés en hypothèse.

Par conséquent, le Conseil d'Etat consacre un nouveau « saucissonnage » caractérisé en refusant de tenir compte de l'influence que la réalisation du quartier voisin aura sur le trafic généré par le PLQ de la Chapelle.

## **2. Non prise en considération de la marge d'incertitude afférente à d'autres paramètres importants**

### **a) Réduction du taux de rotation à raison de la convention dérogatoire au Règlement sur les places de stationnement**

En p. 42 et pp. 47-51 de sa réponse, le Conseil d'Etat persiste à défendre la réduction du taux de rotation à 1,5 mouvement/habitant/jour, au lieu des 2.3 mvt/hab/jour usuels, en invoquant les mesures énumérées dans la convention signée par les propriétaires, les communes et le Département du territoire (ci-après : la convention ; pièce n° 16 recourants).

En substance, le Conseil d'Etat considère tout d'abord que cette convention prévoit des mesures additionnelles à celles qu'il était possible d'ancrer dans le PLQ (p. ex. renforcement de la desserte en transports publics ou campagne de promotion du périmètre comme quartier « écomobile »).

Ce point, en soi, n'est pas contesté par les recourants. Ceux-ci persistent néanmoins à considérer que le Conseil d'Etat aurait pu et dû subordonner par un acte contraignant l'adoption du PLQ (ou du moins sa mise en œuvre) à des mesures effectives et assorties d'un mécanisme de suivi et de contrôle efficace. Le Conseil d'Etat dispose en effet d'autres moyens formels d'action, en particulier dans le cadre des plans d'assainissement selon l'art. 13 de la Loi d'application de la LPE (K 1 70). Le fait que le Conseil d'Etat se déclare « spontanément » disposé à anticiper l'assainissement de la route de la Chapelle en donne bien la preuve : cela démontre que le Conseil d'Etat aurait pu formellement coordonner, dans son arrêté

d'approbation du PLQ, la mise en œuvre de ce dernier avec les mesures d'assainissement sur la route de la Chapelle.

En outre, les recourants persistent à contester la légèreté avec laquelle le Conseil d'Etat admet que l'existence de la convention permet sans autre de baisser le taux de rotation à 1.5 mvt/hab/jour.

Au ch. 37, pp. 50-51 de sa réponse, le Conseil d'Etat explique en effet que la convention en question a été adoptée aux fins de déroger au nombre de places de stationnement prescrit par le Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP ; L 5 05.10). L'art. 8 al. 2 let. d RPFSP stipule en effet que des dérogations peuvent se fonder « *sur des engagements ou conventions particulières lorsque ceux-ci comportent des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs et figurent au registre foncier* ».

Or, tout d'abord le RPFSP rien à voir avec le taux de rotation, puisqu'il se rapporte au calcul du nombre de places de stationnement par application de *ratios*. Le Conseil d'Etat l'admet lui-même, puisqu'il indique en p. 48 (début du 2<sup>em</sup> §) que la fixation du taux de rotation « *relève uniquement du pronostic* », contrairement à celle du nombre de places de parc qui relève aujourd'hui du RPFSP. C'est dire que la perspective dans laquelle la convention a été négociée, de l'aveu du Conseil d'Etat lui-même, est sans pertinence pour la question du taux de rotation.

Ensuite, le Conseil d'Etat n'apporte aucune démonstration concrète à l'appui de l'idée que les mesures consignées dans ladite convention auraient réellement pour effet de réduire ledit taux de rotation. Le Conseil d'Etat se limite en définitive à affirmer qu'il suffit que les mesures proposées dans la convention qui matérialise les engagements des constructeurs « *apparaissent de nature à favoriser objectivement un report modal* » (cf. tournus pp. 51-52) – reprenant de la sorte la lettre de l'art. 8 al. 2 let. d RPFSP.

La seule justification matérielle apportée à la réduction du taux de rotation tient en définitive à l'appui que la DJM lui a donné dans son préavis. Or, les recourants ont déjà souligné que la DJM a fluctué dans ses appréciations, ce que le Conseil d'Etat admet en rappelant les revirements de position entre juin et décembre 2007, avant le préavis final (cf. p. 48, bas de la réponse du Conseil d'Etat). Cette succession d'avis chaotique avait finalement débouché sur le libellé du préavis du 6 mars 2009 (pièce n° 15 recourants) qui n'admettait le taux de rotation réduit à 1.5 pour les places relatives aux logements qu'au titre d'une motivation incompréhensible (« *Ainsi, l'exigence de la DGM dans son préavis du 6 décembre 2007 d'augmenter le taux de rotation de 1.5 à 2.3 pour les habitants n'étant d'un commun accord pas remplie en l'espèce les mesures d'accompagnement figurant dans la Convention [...] sont d'autant plus impératives qu'elles permettront d'éviter des mouvements motorisés plus élevés que ceux prévus dans l'étude d'impact environnemental.* »).

C'est dire que la validité du taux réduit de 1.5, en lieu et place du taux usuel de 2.3 préconisé par la DGM, ne repose sur aucune démonstration concrète mais que sur un « commun accord » dont les considérants n'ont jamais été étayés par l'apport à la procédure d'une quelconque étude. En d'autres termes : le taux de 1.5 ne vaut que parce qu'il a été décrété d'autorité.

C'est dire aussi que le Conseil d'Etat opère une sorte de renversement du fardeau de la preuve lorsqu'il objecte que les recourants ne démontrent pas à satisfaction de droit que l'avis final de la DJM serait insoutenable.

Les recourants souligneront ici que le raisonnement suivi par les autorités repose sur un pronostic lui-même fondé sur des bases expérimentales puisque, notamment :

- le taux de rotation de 1.5 est en lui-même exceptionnel ;
- la convention en question est une des premières du genre à Genève ;
- de par la formulation retenue, les engagements souscrits par les parties à la convention sont peut précis (cf. au surplus l'analyse en p. 31 du mémoire de recours du 28 septembre 2009).

Dans ces circonstances, les recourants soutiennent donc que l'admission du taux de rotation de 1.5 comme seule hypothèse aux fins du RIE résulte d'un parti pris de principe insuffisamment étayé en regard de la règle d'expérience qui admet un taux de 2.3.

Ce parti pris a abouti à négliger les incertitudes nécessairement liées au modèle suivi. Compte tenu de la grande sensibilité des calculs de pronostics de bruit à la variation du taux de rotation, il était impératif que le RIE analyse également, en variante, l'impact de taux de rotation supérieurs. N'ayant pas procédé à cette analyse par hypothèse, l'étude d'impact ne satisfait pas aux obligations prévues par le droit fédéral en la matière, telles que notamment spécifiées par les Recommandations du groupe intercantonal de 2004, précitées.

#### b) Part de 2 roues motorisés

En pp. 52-53, ch. 43 de sa réponse, le Conseil d'Etat admet que la part de 2 roues motorisés prise en considération dans le RIE est la part usuellement comptabilisée dans les études de trafic, à savoir une part comprise dans les 10% de véhicules autres que les voitures de tourisme.

Les recourants persistent à considérer que cette approche n'est manifestement pas adaptée aux circonstances propres du PLQ :

- Tout d'abord, le RIE n'a pas tenu compte du *ratio* de 2 roues motorisés spécifique dans les communes suburbaines genevoises, documenté par l'étude

de l'Observatoire de la mobilité versée en annexe au recours (pièce n° 25), au sujet de laquelle le Conseil d'Etat ne s'est pas déterminé ;

- Ensuite, le RIE ne tient pas compte de ce que les mesures prévues par la convention signée entre les propriétaires, les communes et le DT, en tant qu'elles réduisent l'utilisation des voitures de tourisme, conduisent naturellement à un usage accru des 2 roues - et donc également des 2 routes motorisés ;
- Enfin, le RIE se fonde sur un facteur de convention en unités voitures de tourisme (UVP) de 1 moto = 0.5 UVP (cf. réponse du Conseil d'Etat, p. 53, avec la pièce n° 31 y relative).

Dès lors, la part de 2 roues motorisés, comprise selon le Conseil d'Etat dans les 10% de véhicules autres que des voitures de tourisme, se trouve encore sous-pondérée dans la modélisation du trafic prise en considération.

Or, les rapports rendus par d'Silence acoustique SA soulignent bien que les motos sont typiquement des facteurs d'immissions spécialement bruyantes.

Le RIE complémentaire de novembre 2009 (pièce n° 15 Conseil d'Etat) n'a mentionné aucune réserve au sujet du facteur aggravant que constituent les 2 roues. *A fortiori*, il ne présente aucune variante, respectivement aucun *scenarii* différentiels à même de tenir compte expressément des particularités vraisemblables de la composition du trafic dans le quartier au vu de ce qui précède.

Les Recommandations EIE 2004, citées plus haut, et le Manuel EIE n'ont donc pas été respectées à cet égard : on a vu plus haut que ces directives attirent spécifiquement l'attention sur la nécessité de distinguer clairement les différentes catégories de véhicules, d'une part, et de tenir compte de la sensibilité des pronostics de bruit aux variations des paramètres importants en décrivant les effets qui en découle, d'autre part.

En conclusions le RIE et le RIE complémentaires sont affectés de manquements significatifs sur ce point également.

#### IV. SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

Au vu de la réponse du Conseil d'Etat du 30 novembre 2009, des pièces y relatives et des observations des intimés du 22 janvier 2010, les requérants persistent à considérer que les lacunes de l'étude d'impact, découlant du choix de paramètres excessivement restrictifs ou d'hypothèses excessivement optimistes, ont affecté la validité des pronostics de bruit.

Dès lors, ils persistent à considérer que les valeurs mises en exergue dans le rapport de d'Silence acoustique SA de septembre 2009 sont bien plus révélatrices de l'amplification des nuisances de bruit liées au trafic généré par le PLQ la Chapelle.

Ils persistent donc à soutenir qu'ils vont être exposés à un accroissement sensible des immissions, de sorte qu'ils ont qualité pour recourir, d'une part, et que le PLQ ne saurait être validé, dans le respect de l'art. 9 OPB, sans qu'il ne soit subordonné à la réalisation de mesures d'assainissement sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve.

Dès lors, les recourants maintiennent les conclusions principales, subsidiaires et formulées en tout état (conclusions n° 5 à 8 du recours du 28 septembre 2009).

Compte tenu des manquements affectant encore le RIE complémentaire de novembre 2009 et vu la maxime d'office (art. 19 LPA), les recourants sollicitent en outre, à titre de conclusion préalable, que le Tribunal administratif ordonne au Conseil d'Etat de présenter une étude additionnelle présentant les conséquences de la prise en considération des paramètres écartés à tort, respectivement illustrant l'effet des incertitudes sur les paramètres fixés sans appui suffisant dans l'EIE réalisée jusqu'ici.

\* \* \*

Pour ces motifs, les recourants concluent à ce qu'il

## PLAISE AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

### A titre préalable

1. Ordonner au Conseil d'Etat de produire une étude additionnelle complétant le RIE 1<sup>ère</sup> étape (et son complément de novembre 2009) et après mesurages *in situ* des valeurs d'exposition au bruit actuelles, de manière à :
  - a) intégrer les impacts découlant de l'accroissement du nombre de places de stationnement de 10%, à raison du « bonus Minergie » prévu par le PLQ ;
  - b) tenir compte de l'incidence du trafic lié au quartier des Sciers sur la répartition du trafic entrant et sortant du quartier de la Chapelle, entre le débouché sur le giratoire de la Milice d'une part et celui sur la route

de la Chapelle d'autre part, en intégrant également le planning réel de réalisation de la jonction autoroutière ;

- c) intégrer les effets d'un dépassement du taux de rotation de 1.5 mouvement/habitant/jour, par paliers jusqu'au taux usuel de 2.3 ;
  - d) ségréguer la part de trafic effectif dans le secteur constituée de deux roues motorisés et mettre en exergue les conséquences de la composition du trafic ainsi déterminée.
- 2. Ceci fait, ordonner l'audition des auteurs des chapitres relatifs au trafic et au bruit du RIE 1<sup>ère</sup> étape de février/avril 2009, de son complément de novembre 2009 et de l'étude additionnelle réalisée cas échéant selon le ch. 1 ci-dessus.
  - 3. En cas de contestation de l'intimé ou des appelés en cause quant aux allégations des recourants au sujet de la mise en œuvre effective du « bonus Minergie », ordonner l'apport des procédures en autorisation de construire DD 103'301, 103'302 et 103'303, ou à tout le moins des indications de ces dossiers portant sur les surfaces brutes de plancher prévues dans les bâtiments concernés, et fixer un délai aux recourants pour se prononcer à ce sujet.

#### Principalement

- 4. Déclarer les recours recevables.
- 5. Annuler les arrêtés du Conseil d'Etat du 26 août 2009 approuvant le plan localisé de quartier (PLQ) n° 29'591-543-529 (« La Chapelle »), publié dans la FAO du 28 août 2009, respectivement rejetant les oppositions formées par les recourants.

#### Subsidiairement

- 6. Renvoyer le dossier au Conseil d'Etat pour qu'il subordonne la mise en œuvre du PLQ n° 29'591-543-529 à l'application de mesures d'accompagnement aptes à garantir le respect des valeurs d'immission selon l'OPB à raison du trafic routier sur la route de la Chapelle et la route de Saconnex-d'Arve.

#### En tout état

- 7. Condamner l'Etat de Genève aux frais et dépens de la procédure de recours, y compris une équitable indemnité pour les frais d'avocat des recourants.
- 8. Débouter l'Etat de Genève, l'Hospice général et la Fondation Bonna Rapin de toute autre conclusion.

Pour les recourants :



---

Nicolas Wisard, avocat