REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département du territoire
Direction générale de l'aménagement du territoire

Tribunal administratif
R 30 NOV. 2009
W3

DGAT - SAJAT
Case postale 224
1211 Genève 8

Par porteur

TRIBUNAL ADMINISTRATIF
Rue du Mont-Blanc 18
Case postale 1956
1211 GENEVE 1

N/réf. : 15 JCP/RK/db - 08749-2009

Genève, le 30 novembre 2009

Concerne : Cause A/3492/2009 THE AMENAG PLQ n° 29591-543-529 - Recours de l'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle et consorts c/ arrêté du Conseil d'Etat du 26 août 2009 approuvant le plan localisé de quartier n° 29591-543-529

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Juges,

Déférant à votre invite du 29 octobre 2009, le Conseil d'Etat, soit pour lui le département du territoire vous communique, en triple exemplaire, sa détermination répondant au recours cité en titre.

I. CONCLUSIONS

Vu les faits évoqués et les pièces produites,

vu la Constitution fédérale de la Confédération suisse, du 18 avril 1999 (RS 101 ; ci-après Cst) ; la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 29 juin 1979 (RS 700 ; ci-après LAT), en particulier l'art. 4 LAT ; l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire, du 28 juin 2000 (RS 700.1 ; ci-après OAT) ; la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, du 4 juin 1987 (RSG L 1 30 ; ci-après LaLAT) ; la loi générale sur les zones de développement, du 29 juin 1957 (RSG L 1 35 ; ci-après LGZD) ; la loi sur les constructions et les installations diverses, du 14 avril 1988 (RSG L 5 05 ; ci-après LCI) ; la loi

fédérale sur la protection de l'environnement, du 7 octobre 1983 (RS 814.01 ; ci-après LPE), en particulier l'art. 9 LPE ; l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, du 19 octobre 1988 (RS 814.011 ; ci-après OEIE), en particulier l'art. 2 OEIE ; l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (RS 814.41 ; ci-après OPB), le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés, du 23 juillet 2008 (RSG L 5 05.10 ; ci-après RPSFP), ainsi que toutes autres dispositions applicables,

le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève, soit pour lui le département du territoire, conclut à ce qu'il

PLAISE AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Préalablement

— Ordonner un second échange d'écritures.

Principalement

A la forme

— Prendre acte de ce que l'autorité intimée déclare s'en rapporter à justice en ce qui concerne la recevabilité du recours formé par l'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle, le Groupement des riverains du champ de la Chapelle, [redacted] contre l'arrêté du Conseil d'Etat du 26 août 2009 approuvant le plan localisé de quartier n° 29591-543-529, situé à la route de la Chapelle, sur le territoire des communes de Lancy et Plan-les-Ouates.

Au fond

— Rejeter le recours comme étant mal fondé et confirmer le plan localisé de quartier (ci-après PLQ) n° 29591-543-529 ;

— Débouter les recourants de toutes leurs conclusions ;

— Condamner les recourants aux dépens et frais de procédure.

II. PREAMBULE

1. Les recourants axent toute leur argumentation sur une prétendue violation de l'art. 9 OPB. Pour mémoire, cette disposition fixe des limites à l'augmentation prévisible des nuisances sonores due à l'usage futur accru des voies de communication desservant un projet de construction, ceci en vue de protéger les personnes séjournant dans les locaux à usage sensible au bruit édifiés sur les terrains bordant ces voies. Les recourants prétendent que les exigences de l'art. 9 OPB ne seraient pas respectées, ce qui aurait dû conduire l'autorité intimée, soit à ne pas adopter le PLQ querellé, soit à assujettir sa mise en œuvre à des mesures d'accompagnement, consistant principalement en l'assainissement d'une voie de communication, la route de la Chapelle, où les valeurs limites d'immission (ci-après VLI) correspondant au degré de sensibilité au bruit (ci-après DS) II sont actuellement déjà dépassées.

2. A cet effet, les recourants produisent un rapport d'analyse effectué par un bureau d'acousticiens vaudois dont rien n'indique qu'il comporte des ingénieurs en trafic habilités à formuler des hypothèses de trafic différentes de celles de l'Etude d'impact sur l'environnement (ci-après EIE) 1ère étape qui accompagne le PLQ querellé. Ce rapport remet en cause les pronostics et conclusions de ladite EIE 1ère étape, lesquels avaient été validés tant par la Direction générale de la Mobilité (ci-après DGM), dans son préavis du 6 mars 2009, que par le service de protection contre le bruit et les rayonnements non-ionisants (ci-après SPBR) dans son dernier préavis du 4 mai 2009.

3. L'autorité intimée démontrera que le rapport d'analyse présenté par les recourants prend en compte des hypothèses de trafic « majoré » erronées, qui n'ont pas lieu d'être et ont été spécifiquement écartées par la DGM lors de l'élaboration du PLQ querellé et de l'EIE 1ère étape qui l'accompagne. L'évaluation des nuisances sonores à laquelle procède ce rapport est dès lors dépourvue de pertinence, outre qu'elle compare à tort le bruit futur avec projet et le bruit actuel sans projet, au lieu de mettre en balance le bruit futur avec projet et le bruit futur sans projet, l'augmentation des nuisances sonores liées au trafic rampant, sans projet, n'étant ainsi pas prise en compte.

   Elle démontrera également que les hypothèses et conclusions figurant dans l'EIE 1ère étape, qui aboutissent notamment au respect des exigences fixées par l'art. 9 OPB tant pour la route de la Chapelle que celle de Saconnex-d'Arve, sont celles qui paraissent le plus plausibles en l'état des connaissances actuelles et ne peuvent en

tout cas pas être tenues pour « *manifestement inexactes ou incomplètes, l'écart étant très important au point d'aboutir à des conséquences juridiques erronées* »[1], comme l'exige la jurisprudence pour que les recourants puissent obtenir l'invalidation totale ou partielle du PLQ querellé par les tribunaux, ainsi qu'ils le demandent. De plus, l'évaluation du rapport d'expertise des recourants (rapport D'Silence SA) parvient aux mêmes conclusions que le Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) 1ère étape en considérant les charges de trafic prises en compte dans ce RIE et validées par la DGM.

4. Enfin, l'autorité intimée a demandé, à toutes fins utiles, aux propriétaires de terrains compris dans le périmètre du PLQ querellé de produire un complément au RIE 1ère étape, qui approfondisse certains points soulevés par le rapport d'analyse et le recours précité et mette notamment en exergue l'intensité de l'augmentation des nuisances sonores auxquelles devraient être précisément soumis les recourants à titre individuel du fait du trafic supplémentaire induit par les bâtiments prévus par le PLQ querellé.

   Ce complément, réalisé en novembre 2009, a obtenu l'aval du service des études d'impact sur l'environnement (ci-après SEIE), qui a préalablement consulté le SPBR et la DGM. A cette occasion, le SEIE a confirmé son approbation du RIE 1ère étape version février/avril 2009 et est revenu sur sa position, s'agissant de l'art. 9 OPB, telle qu'elle figure dans son préavis du 19 mars 2009, que l'autorité intimée avait déclaré écarter dans son arrêté statuant sur l'opposition formée par les recourants.

   Désormais, les préavis du SEIE et du SPBR s'accordent à dire clairement que le pronostic fixé par le RIE 1ère étape, selon lequel les nuisances sonores dues au trafic induit par la réalisation des bâtiments prévus par le PLQ devrait respecter les exigences fixées par l'art. 9 OPB pour les terrains bordant les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve, est correct.

III. EN FAIT

5. Sous réserve d'une partie de la parcelle n° 1478, sise en zone de développement 3 affectée à l'équipement public, les parcelles comprises dans le périmètre du PLQ querellé sont pour l'essentiel sises en zone de développement 3, selon

---

1 JT I 1998 p. 480, cons. 4c) bb) = 123 II 337 ss

plan n° 29299B-529-543, visé à l'art. 1 de la loi n° 9415, modifiant les limites de zones sur le territoire des communes de Lancy et de Plan-les-Ouates (création de zones diverses) au lieu-dit « *La Chapelle-Les-Sciers* », du 18 mars 2005, confirmée par arrêts du Tribunal administratif des 19 février 2008[2] et du Tribunal fédéral du 15 juillet 2008[3].

(Pièce n° 1)

6. Ces terrains, pour l'essentiel non bâtis et sis en zone de fond agricole, propriété de l'Hospice général et de la Fondation Bonna Rapin, sont également compris dans le périmètre du plan directeur de quartier dit « *La Chapelle-Les Sciers* », portant n° 29298D, adopté les 24 avril et 31 mai 2007 par les Conseils municipaux des communes de Lancy et de Plan-les-Ouates et le 27 juin 2007 par le Conseil d'Etat (ci-après « *PDQ de la Chapelle* »).

Le PDQ de la Chapelle assigne à ses secteurs 3 et 4, sis en zone de développement 3 et qui font l'objet de l'essentiel du périmètre du PLQ litigieux, des « *objectifs quantitatifs* », revenant à prévoir 67'500 m^2 de surfaces brutes de plancher (ci-après SBP) destinées au logement (30'900 m^2 + 36'600 m^2) et 1'200 m^2 de SBP destinées aux activités, correspondant à un indice d'utilisation du sol (ci-après IUS) de 0,91.

Il prévoit, sur ces mêmes secteurs, séparés de la route de Saconnex-d'Arve par une bande de terrains bâtis de villas, la possibilité d'édifier divers bâtiments dont les gabarits de hauteur s'échelonnent entre R + 4 et R + 6 selon l'image d'aménagement, la légende comportant la mention suivante : « *nombre de niveaux (indicatif)* » (c'est nous qui soulignons).

Il envisage la création d'une surface centrale, séparant les secteurs 2 et 3, destinés à un « *aménagement minéral : public, place ou rue* », permettant l'édification d'un parking en surface et en sous-sol. Les accès à ce parking central sont prévus depuis la route de la Chapelle, d'une part, et le carrefour du Trèfle-Blanc, au sud du périmètre, d'autre part, lequel est relié au giratoire de la Milice donnant accès à l'autoroute, le trafic de transit entre la route de la Chapelle et le carrefour précité du Trèfle-Blanc étant exclu.

L'ensemble des terrains compris dans le périmètre de ce PDQ est, à terme (en principe 2016), appelé à être desservi par une « *jonction autoroutière complémentaire* », permettant un accès direct à l'autoroute depuis le giratoire de la Milice, via la route de Saconnex-d'Arve.

---

2 ATA/73/2008 et ATA/74/2008, du 19.02.2008
3 ATF 1C_161/2008, du 15.07.2008

Le PDQ de la Chapelle n'est cependant qu'un instrument de planification directrice, qui fixe dans les grandes lignes « *les orientations futures de l'aménagement de tout ou partie du territoire d'une ou plusieurs communes*» et n'engage que la commune et le Conseil d'Etat, à l'exclusion des particuliers (cf. art. 10 al. 8 LaLAT).

(Pièces n° 2, 3 et 4)

7. Le 15 mai 2007, en application de l'art. 5A al. 1 LGZD[4], le département en charge de l'aménagement du territoire a élaboré un avant-projet de PLQ n° 29591-543-529, portant, pour l'essentiel, sur les parcelles n° 1478, 1479 sises sur le territoire de la commune de Lancy.

Cet avant-projet de PLQ, portant sur la moitié du périmètre du PDQ, partie dite « *La Chapelle* », prévoyait la réalisation de 18 bâtiments, dont le gabarit varie de 4 à 6 étages plus superstructure habitable sur rez-de-chaussée, voire rez-de-chaussée inférieur. Les immeubles projetés étaient affectés à du logement, à l'exception de l'immeuble S, destiné à une crèche intercommunale. Les immeubles T et U existants, étaient maintenus dans leur affectation (équipement public) et leur gabarit. Les rez-de-chaussée de deux bâtiments (A et C), devaient accueillir des commerces, les rez-de-chaussée inférieurs des bâtiments L et R des activités. Au total, cet avant-projet de PLQ devait permettre la réalisation de 65'700 m^2 de SBP, dont 64'550 m^2 pour les logements, 550 m^2 pour les commerces et 600 m^2 pour les activités, pour un IUS de 0,86 maximum, légèrement inférieur à celui prévu par le PDQ pour le même secteur (0,91, pour 67'500 m^2 de SBP destinées au logement). Des parkings en surface et en sous-sol de 785 places au total étaient également prévus, dont 672 destinées au logement. Cet avant-projet de PLQ prévoyait deux accès aux deux parkings en sous-sol. Le premier débouchait directement depuis l'esplanade sur la route de la Chapelle et desservait les immeubles projetés à l'est du périmètre. Le deuxième reliait le nouveau quartier au giratoire du Trèfle-Blanc depuis le sud-ouest du périmètre, permettant à terme de rejoindre l'autoroute par le giratoire de la Milice.

S'agissant du stationnement destiné au logement, l'avant-projet de PLQ précité prévoyait un taux de parcage de 1,3 place de stationnement par logement, aboutissant à la création de 672 places de stationnement pour le logement.

---

4 Loi générale sur les zones de développement, du 29 juin 1957 (RSG L 1 35 ; ci-après LGZD)

8. Le rapport d'enquête préliminaire d'impact de 1ère étape, version mai 2007, accompagnant cet avant-projet estimait, en effet, à environ 517 le nombre de logements réalisables selon ce PLQ, le total du nombre de places dévolues audit logement s'élevant en conséquence à 672 (517 x 1,3). Ce même rapport d'enquête préliminaire indiquait également que les mouvements d'entrée et de sortie des véhicules accédant au périmètre de l'avant-projet de PLQ devraient emprunter à raison de 70 % l'accès direct sur le giratoire du Trèfle-Blanc, puis celui de la Milice pour rejoindre immédiatement l'autoroute ou la voie rapide liée à l'avenue des Communes-Réunies. A contrario, l'accès depuis la route de la Chapelle serait utilisé à raison de 30 % (cf. p. 22). A noter que le taux de rotation retenu pour les places de parc destinées aux habitants était de 1,5 (idem).

9. L'avant-projet de PLQ de la Chapelle, ainsi que le rapport d'enquête préliminaire d'impact de 1ère étape qui l'accompagnait, ont fait l'objet d'une 1ère enquête technique auprès de 27 services et instances concernés.

   Le 5 juin 2007, l'Office cantonal de la Mobilité (OCM, actuellement Direction générale de la Mobilité DGM) délivrait un préavis favorable tant au projet de Rapport d'enquête préliminaire 1ère étape qu'au projet de PLQ précité, qu'il déclarait tous deux approuver.

   S'agissant du nombre de places de parc prévues par cet avant-projet de PLQ, l'OCM ne formulait aucune remarque et approuvait sans réserve les 672 places de parc dévolues au logement, pour un total de 785. En ce qui concerne le RIE 1ère étape, l'OCM relevait qu' « *en l'état des connaissances, les données et prévisions produites sont correctement établies et vraisemblables* ».

   (Pièce n° 5)

10. Le 6 juillet 2007, le SEIE demandait la production d'un rapport d'impact se fondant sur le rapport d'enquête préliminaire précité, ceci sans formuler aucune remarque, ni sur le nombre de places de stationnement destinées aux habitants fixées par l'avant-projet de PLQ n° 29591-543-529, à savoir 672, ni sur le taux de rotation de 1,5 retenu par ledit rapport d'enquête préliminaire pour ce parking (cf. p. 26 et 27 du REP de mai 2007).

    (Pièce n° 6)

11. Le 27 septembre 2007, suite aux remarques contenues dans les 27 préavis reçus, le projet de PLQ n° 29591-543-529 était remanié et accompagné d'un projet de rapport d'impact de 1ère étape (ci-après RIE 1ère étape). Ces deux documents faisaient l'objet d'une 2ème enquête technique, auprès de 10 services, dont l'OCM.

Les caractéristiques essentielles, plus haut décrites, de cet avant-projet de PLQ restaient pratiquement les mêmes. En particulier, le nombre de places de parc diminuait légèrement pour passer de 785 à 772. Toutefois, s'agissant des places destinées aux logements, ce projet retenait un ratio non plus de « *1,3 places par logement* », soit 672 places, mais de « *1 place de stationnement pour 100 m² de SBP de logement, soit 655 places* ».

En d'autres termes, le critère d'un taux de places de parc par « logement », imprécis en termes de surfaces (combien de m² de SBP est censé comporter un logement ?) et en tout état difficile à évaluer précisément au stade du PLQ, faisait place à celui d'un ratio de places fixé par 100 m² de SBP destinées à du logement, notion plus objective et facilement déterminable au stade d'un PLQ, correspondant au critère qui sera par la suite retenu par le RPSFP, du 23 juillet 2008, dont l'élaboration s'est effectuée parallèlement à celle du PLQ querellé.

12. Dans son préavis du 6 décembre 2007 portant sur cette nouvelle version du projet, l'OCM a alors considéré que les termes « *1,3 place par logement* », usités dans la première version de l'avant-projet de PLQ précité, devaient être interprétés comme « *1,3 place par 100 m² de SBP de logement* ». Par conséquent, le calcul des places de stationnement prévues devait être revu en ce sens, conduisant à une augmentation de celles-ci.

En ce qui concerne le taux de rotation de 1,5 retenu par le RIE 1ère étape, version septembre 2007, l'OCM s'écartait de son préavis précédent du 5 juin 2007 et considérait cette fois qu'il convenait de retenir le chiffre de 2,3, à l'instar de celui préconisé pour l'avant-projet de PLQ des Vergers à Meyrin, actuellement encore en cours d'élaboration.

(Pièce n° 7)

13. Au courant du printemps 2008, l'avant-projet de PLQ n° 29591-543-529 était remanié sur cette base et prévoyait alors 962 places de parc, à raison de 1,3 place de stationnement par 100 m² de SBP, se décomposant, selon sa légende, de la manière suivante :

- 839 places destinées aux logements
- 80 places visiteurs situées en surface, notamment sur l'esplanade
- 10 places dépose-minute pour l'école
- 12 places destinées aux activités et aux commerces
- 33 places de stationnement pour les équipements publics

14. C'est dans cette version que le projet de PLQ n° 29591-543-529 a été soumis à l'enquête publique, ouverte du 27 juin au 28 août 2008, étant observé au passage que, ce projet étant précédé d'un PDQ en force depuis moins de 10 ans, cette phase de l'enquête publique était en l'espèce facultative (cf. art. 6 al. 4, 1ère phrase LGZD).

15. Parallèlement, le 23 juillet 2008, le Conseil d'Etat adoptait le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP).

    Ce règlement fixe des ratios de stationnement pour le logement, en application desquels le nombre de places de stationnement à aménager dans les PLQ doit être déterminé (cf. art. 7 al. 1 RPSFP).

    La carte annexée au RPSFP situe le périmètre du projet de PLQ n° 29591-543-529 dans le secteur VI, auquel un ratio de 1,3 place de stationnement par 100 m^2 de SBP destinées au logement est notamment applicable.

    L'art. 8 al. 2 RPSFP prévoit toutefois des dérogations quant au nombre de places de stationnement à aménager, lesquelles peuvent être accordées si elles se fondent notamment sur (let. d) :

    « *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* ».

16. Les 20 et 29 janvier 2009, le projet de PLQ n° 29591-543-529 était modifié pour en revenir, pratiquement, s'agissant du stationnement, à la première version. En effet, anticipant le résultat d'une négociation avancée entre les diverses parties concernées et dont il sera plus loin question, cette nouvelle version du PLQ précité retenait désormais 646 places de stationnement « *destinées aux logements, soit 1 place par 100 m^2 de SBP de logement* ». Des parkings en surface et en sous-sol pour un total de 772 places, et non pas 784 comme pourrait le faire croire une lecture trop rapide de sa légende, étaient prévus. Cette différence s'explique par le fait que les 12 places destinées aux activités et aux commerces sont comprises dans les 80 places visiteurs situées en surface, notamment sur l'esplanade. La légende mentionnait l'existence de ces 12 places afin que tout un chacun puisse connaître avec précision le nombre de places pour les activités et commerces.

17. Une nouvelle version du RIE 1ère étape accompagnant cette nouvelle version du projet de PLQ était établie. Le RIE 1ère étape, version février 2009, retenait désormais un ratio de 1,0 place par 100 m^2 de SBP destinées aux habitants et un taux de rotation du parking destiné à ces mêmes habitants de 1,5.

S'agissant de la question du bruit lié à un usage accru des voies de communication existantes, le RIE 1ère étape rappelle tout d'abord que, pour les bâtiments existants le long des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve (récepteurs les plus sensibles), les valeurs à respecter à l'embrasure de la fenêtre ouverte sont les VLI du DS II, soit 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit (p. 37). Il indique ensuite ce qui suit :

a) Pour les terrains sis le long du tronçon le plus sensible de la route de la Chapelle desservant immédiatement le périmètre du projet de PLQ (Chapelle 1 – tronçon « ouest »), l'annexe 5 du RIE 1ère étape relative à l'évaluation du bruit routier retient dans la pire des hypothèses, soit à 10 m. à compter de l'axe de la route (où par ailleurs ne se trouve aucun local à usage sensible au bruit) les valeurs suivantes :

- 2008 (actuel) : 65.7 dB(A)
- futur sans projet : 65.7 dB(A)
- 2012 avec projet : 66.1 dB(A)
- 2016 avec projet : 65.8 dB(A)

Les VLI correspondant au DS II sont donc actuellement dépassées. Quant à l'augmentation des nuisances sonores dues au projet, le pronostic posé par le RIE 1ère étape oscille entre + 0.4 et + 0.2 Lr dB(A), selon que l'on considère l'horizon avec projet 2012 ou 2016, ce que consigne simplement ainsi l'annexe précitée : « *différence 0.4 / 0.2* ».

La partie du RIE 1ère étape consacrée à ce chapitre note que les VLI sont aujourd'hui légèrement dépassées. Pour l'horizon avec projet 2012, dont la configuration sera moins favorable que 2016 (cf. p. 28), le rapport indique qu'« *il apparaît que l'augmentation des émissions sonores est de 0.4 dB(A) à 15 m. de la route, ce qui correspond au seuil inférieur reconnu pour qualifier de « sensible » l'augmentation des nuisances* ». L'augmentation des nuisances « *devient imperceptible à l'horizon 2016 (+ 0.2 dB(A))* » (cf. p. 38-39).

b) Pour les terrains sis le long de la route de « *Saconnex-d'Arve 1* », les plus proches du périmètre du projet de PLQ précité (correspondant au tronçon 3 selon annexe 2 du RIE 1ère étape), l'annexe 5 du RIE 1ère étape relative à l'évaluation du bruit routier retient au point théorique le plus sensible, soit à 10 m. à compter de l'axe de la route (où par ailleurs ne se trouve aucun local à usage sensible au bruit, cf. Pièce n° 32) les valeurs suivantes :

- 2008 (actuel) : 57.1 dB(A)
- futur sans projet : 57.9 dB(A)
- 2012 avec projet : 58.9 dB(A)
- 2016 avec projet : 58.2 dB(A)

Les VLI correspondant au DS II sont donc respectées à 10 m., point théorique où ne se trouve aucun local à usage sensible au bruit au sens de l'art. 2 al. 6 OPB, tant en 2012 qu'en 2016. L'augmentation des nuisances sonores dues au projet oscille entre + 1 et + 0.3 dB(A), selon que l'on considère l'horizon 2012 ou 2016, ce que consigne simplement ainsi l'annexe précitée : « *différences 1.0 /0.3* ».

Le RIE 1ère étape, version février 2009, retient que, pour la route de Saconnex-d'Arve, les VLI du DS II seront respectées :

« *Sans projet, l'évaluation des nuisances sonores liées au trafic avec le modèle STL-86 indique un niveau d'immission à 10 m. de 59 dB(A) pour l'état actuel et de 60 dB(A) en 2012 et en 2016. Avec le projet, le niveau d'immission à 10 m. sera de l'ordre de 60 dB(A) en 2012 et en 2016. Ainsi, à l'instar du cas de la route de la Chapelle* [c'est nous qui soulignons], *l'impact du projet sera clairement sensible durant la période transitoire 2012-2016, avec une augmentation liée au projet de + 1 dB(A), alors qu'à l'horizon 2016, l'impact ne sera plus perceptible et la valeur d'immission se maintiendra à la limite fixée par l'OPB. Le tronçon considéré est « Saconnex-d'Arve 2 », soit la situation la plus défavorable* » (p. 40).

A noter que les termes «*à l'instar du cas de la route de la Chapelle* », laissant entendre que l'augmentation des nuisances sonores serait « *clairement sensible durant la période transitoire 2012-2016* » sont contradictoires avec les résultats de l'annexe 5 au rapport et au constat plus avant cité du RIE 1ère étape, selon lequel l'augmentation des nuisances sonores pour ladite route de la Chapelle devrait osciller entre + 0.2 et + 0.4 dB(A), soit un niveau de bruit imperceptible. Il s'agit là d'une inadvertance, sur laquelle les auteurs du rapport reviennent d'ailleurs dans leur complément de novembre 2009 dont il sera plus avant question.

Fort de ce qui précède, s'agissant des « *mesures d'assainissement pour les bâtiments existants* », le RIE 1ère étape conclut logiquement ce qui suit :

« *Au vu des incidences du projet, aucune mesure d'assainissement spécifique au PLQ ne devrait être prises pour les bâtiments existants.*

Toutefois, au-delà de l'horizon 2016, notamment avec les nouveaux développements des Sciers ou si les charges [de trafic] *se révèlent sensiblement supérieures aux prévisions, il est possible que la situation s'aggrave et que les prescriptions de l'OPB ne*

soient plus respectées. Dans ce cas, les propriétaires des voies concernées (en l'occurrence les communes[5]) devraient en assurer l'assainissement. » (cf. p. 40)

18. Le 6 mars 2009, dans une note adressée à la Direction générale de l'aménagement du territoire, la DGM (ayant succédé à l'OCM), revenait sur son préavis du 6 décembre 2007 et délivrait un préavis favorable au projet de PLQ n° 29591-543-529. Considérant que les mesures d'accompagnement prévues par une convention dont l'adoption était imminente entre les autorités et les propriétaires concernés permettraient « *d'éviter des mouvements motorisés plus élevés* », la DGM donnait son accord aux taux de rotation prévus pour les places de stationnement dudit PLQ tels que retenus par le projet de RIE 1ère étape dans sa version de septembre 2007, à savoir 1,5 pour les places relatives aux logements et 2,5 pour les places relatives aux activités.

    Dans un courrier du même jour adressé au service cantonal d'étude d'impact sur l'environnement (ci-après SEIE), la DGM délivrait un préavis favorable au RIE 1ère étape, version février 2009, lequel retenait notamment les taux précités de rotation des place de parc et le ratio de 1 place pour 100 m^2 de SBP.

    (Pièces n° 8 et 9)

19. Le 10 mars 2009, le SPBR délivrait à son tour un préavis favorable tant au projet de PLQ précité qu'au RIE 1ère étape, version février 2009.

    S'agissant de l'évaluation des impacts durant la phase d'exploitation et des mesures proposées, le SPBR indiquait ce qui suit :

    « *Le périmètre considéré est correct et fait référence à l'art. 9 de l'OPB pour les augmentations de charge de trafic sur les routes concernées. L'auteur mentionne, à juste titre, que le projet n'aura pas d'impact significatif sur les nuisances sonores (à l'horizon 2016) sur la route de la Chapelle et la route de Saconnex-d'Arve. Cependant, durant la phase transitoire 2012-2016, une augmentation significative (+ 1 dB(A)) sur la route de Saconnex-d'Arve et + 0.5 dB(A) sur la route de la Chapelle), liée au trafic induit par le projet, ne permettra pas le respect des exigences de l'article 9 de l'OPB. La durée de la phase transitoire (4 ans) impliquera éventuellement des mesures d'assainissement. Un suivi de la situation sonore sera réalisé pour quantifier les impacts.*

    L'auteur mentionne à juste titre que la route de la Chapelle ne figure pas dans le plan de mesures d'assainissement du bruit routier établi en 1998 (OPB art. 19). Cependant, au vu de la situation sonore actuelle et des projets dans le secteur, la route cantonale RC 62 (rte de la Chapelle) devra figurer dans les programmes pluriannuels ultérieurs (prochaine échéance 2011) et devra être assainie ».

    (Pièce n° 10)

---

5 Il s'agit plutôt du canton pour la route de la Chapelle et de la commune de Plan-Les-Ouates pour la route de Saconnex-d'Arve

20. Le 19 mars 2009, le SEIE rendait un préavis favorable tant au projet de PLQ précité qu'au RIE 1ère étape, dans sa version de février 2009.

S'agissant des questions relatives au bruit, le SEIE relevait que « *l'évaluation* [du RIE 1ère étape] *est correcte* ». Le SEIE relevait également ce qui suit :

« *Le trafic induit par le projet entraînera une augmentation significative des nuisances sonores ne permettant pas le respect des exigences légales de l'art. 9 OPB :*

- *sur la route de Saconnex-d'Arve durant la phase transitoire 2012-2016 ;*
- *sur la route de la Chapelle.*

La route de Saconnex-d'Arve fera l'objet d'un suivi de la situation sonore pour quantifier les impacts réels. D'éventuelles mesures d'assainissement pourront s'ensuivre.

La route de la Chapelle (RC 62) ne figure pas dans le plan de mesures d'assainissement du bruit routier de 1998. Compte tenu des projets dans le secteur, elle devra figurer dans les programmes pluriannuels ultérieurs (prochaine échéance 2001).»

Le préavis du SEIE concluait ainsi :

« *Lors des demandes en autorisation de construire pour lesquelles un RIE 2ème étape devra être établi, celui-ci devra impérativement proposer de manière non équivoque (numérotation et description) des mesures de minimisation et de compensation des impacts, ainsi que les indicateurs de suivis qui permettront d'évaluer leurs performances. Il devra également fixer les mesures d'accompagnement indispensables à la réalisation du projet.*

L'ensemble de ces mesures (numérotation, description, indicateur de suivis etc.) devra être récapitulé dans un tableau et localisé sur un plan. Un exemplaire de ce tableau sous forme Word sera fourni au SEIE.

Le contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures d'accompagnement nécessaire à la réalisation du projet, des mesures de minimisation et de compensation fera l'objet d'un suivi environnemental de chantier (SER), conformément à l'art. 18 ROEIE. Celui-ci devra être porté en condition d'autorisations de construire. »

En avril 2009, le RIE 1ère étape était légèrement modifié pour tenir compte de certaines remarques mineures contenues dans ce préavis.

(Pièce n° 11)

21. Parallèlement, en date des 18, 19, 20 et 23 mars 2009, la Fondation Bonna Rapin, l'Hospice général (ci-après les propriétaires), la Ville de Lancy, la commune de Plan-Les-Ouates et le département du territoire concluaient une convention faisant application de l'art. 8 al. 2 let. d RPSFP, par laquelle ces entités se sont engagées à prendre un certain nombre de mesures visant à limiter autant que possible le trafic automobile généré par le projet de PLQ n° 29591-543-529.

a) Le département du territoire s'est ainsi engagé, outre à ce que le projet de PLQ fixe à 1,0 pour 100 m^2 de SBP le ratio de places de stationnement destinées au logement, à « *faire en sorte que la desserte en transports publics du secteur soit améliorée, notamment en faisant apporter une modification à l'itinéraire de l'actuelle ligne TPG 44, dans le cadre du futur Plan directeur des transports collectifs 2011 à 2014 et le futur contrat de prestations avec les TPG y relatif* » (art. 1).

b) Les propriétaires, pour leur part, se sont engagés « *tout au long de la planification et de l'exploitation des bâtiments et en particulier lors de l'attribution des logements, à soutenir une campagne de promotion du quartier selon un concept élaboré par la Direction générale de la mobilité en tant que quartier éco-mobile, en faveur de la mobilité douce, où le taux de motorisation est faible, le nombre de places de parc limité au strict nécessaire, l'accessibilité en transports publics bonne et où existent des aires de stationnement pour les vélos en nombre suffisants ainsi que des possibilités d'auto-partage, ceci afin de sensibiliser les habitants* » (art. 2 let. a). Ils se sont engagés également à pratiquer une gestion centralisée des places de stationnement à louer, consistant à attribuer les places de parc selon des critères de priorité et de nécessité, en évitant dans toute la mesure du possible d'attribuer plus d'une place de stationnement pour un logement et en veillant notamment à éviter que des places soient inutilisées ou sous-louées à des tiers non-résidents (art. 2 let. b), gestion centralisée par ailleurs expressément exigée par la légende du PLQ. Ils se sont engagés encore à prévoir des places de stationnement réservées aux voitures destinées à l'auto-partage (car-sharing) (art. 2 let. c), à effectuer un contrôle du stationnement sur domaine privé en vue de prévenir le parking sauvage (art. 2 let. e), et enfin à inscrire la convention au registre foncier et faire reprendre ces engagements à tout éventuel acquéreur de leurs terrains en cas de vente (art. 2 let. f).

c) De leur côté, les communes se sont engagées à « *procéder à un contrôle strict du stationnement sur le domaine public à l'intérieur et aux alentours du périmètre du futur PLQ n° 29591-543-529, de manière à éviter tout éventuel report du stationnement dans les espaces adjacents du complexe* » (art. 3).

d) Enfin, toutes les parties ont pris l'engagement commun d'« *assurer le suivi de ces mesures et rechercher ensemble, au besoin, des solutions correctrices si nécessaire s'il devait s'avérer par la suite que la situation s'éloigne défavorablement des prévisions établies* » (art. 4).

(Pièce n° 12)

22. En date des 24 mars et 30 avril 2009, les conseils municipaux de la commune de Plan-les-Ouates et de la Ville de Lancy ont délivré un préavis favorable au projet de PLQ n° 29591-543-529.

23. Le 4 mai 2009, appelé à se prononcer dans le cadre d'un nouveau préavis de réactualisation sur le projet de plan n° 29591-543-529 et le RIE 1ère étape, version février/avril 2009, le SPBR délivrait un nouveau préavis favorable à ce projet de PLQ. A cette occasion, ce service a indiqué ce qui suit :

« L'évaluation de l'impact du projet sur l'environnement sonore a fait l'objet d'un chapitre de l'étude d'impact exhaustive, consignée sous forme de rapports d'impact (RIE). Le rapport a été jugé conforme, sous réserve de l'approbation par l'OCM des charges de trafic annoncées. Le trafic induit par 704 places de stationnement sur les voies de circulation existante, ne sera pas en mesure d'accroître notablement (> 1 dB(A)) les émissions sonores au-delà des valeurs limites (OPB art. 9). »

Interrogé par la suite, lors de la procédure d'instruction des oppositions, le SPBR, dans une note complémentaire du 3 août 2009, a encore précisé que le chiffre de 704 (au lieu de 772 comme indiqué dans le projet de PLQ) figurant dans ce préavis résultait d'une erreur de frappe.

(Pièces n° 13 et 14)

24. Le projet de PLQ n° 29591-543-529 a été mis en procédure d'opposition du 3 juin au 3 juillet 2009, accompagné du RIE 1ère étape, version février/avril 2009.

25. Par courrier daté du 3 juillet 2009, adressé au Conseil d'Etat et reçu le 6 juillet en Chancellerie, l'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle, le Groupement des riverains du champ de la Chapelle et les personnes suivantes, [redacted], représentées par leur avocat, Me Nicolas Wisard (ci-après les recourants), ont déclaré faire opposition au projet de PLQ n° 29591-543-529.

A l'appui de leur opposition, les recourants invoquaient, en substance, les motifs suivants :

- Le projet de PLQ litigieux prévoirait un « *étage* » supplémentaire pour tous les bâtiments, contrairement à ce qui était fixé dans le plan directeur de quartier n° 29298D-529-543. Ces nouveaux gabarits seraient trop importants et ne s'intégreraient pas harmonieusement dans le quartier ;

- L'emplacement retenu pour la crèche ne serait pas adéquat dans la mesure où il entraîne l'abattage des arbres « majestueux » bordant la route de la Chapelle. En outre, il ne permettrait pas de préserver certains arbres indiqués comme devant être maintenus par le projet de PLQ querellé, dans la mesure où la crèche sera construire à la limite de leur couronne ;

- Les recourants remettaient en cause le RIE 1ère étape et les préavis y relatifs traitant des questions de trafic et de nuisances. Ils considéraient également que les places supplémentaires liées à la réalisation des constructions selon les standards Minergie auraient dû être prises en compte ;

- Ils demandaient enfin que soient apportés une série de compléments au RIE 1ère étape qui accompagne le projet de PLQ querellé, ainsi que la prise de diverses mesures de circulation.

26. Par arrêté du 26 août 2009, le Conseil d'Etat a adopté le PLQ n° 29591-543-529. Par arrêté séparé du même jour, il a rejeté l'opposition formée par l'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle, le Groupement des riverains du champ de la Chapelle et 6 autres personnes plus avant citées à l'encontre de ce plan.

27. L'arrêté d'adoption du PLQ précité a paru dans la Feuille d'avis officielle (FAO) du 28 août 2009.

28. En date du 28 septembre 2009, l'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle, le groupement des riverains du champ de la Chapelle et 6 autres personnes plus avant citées, représentés par leur avocat, Me Nicolas Wisard ont formé auprès du Tribunal administratif le recours auquel répond la présente écriture.

    Dans ce cadre, les recourants produisent un rapport d'analyse du bureau vaudois d'Silence acoustique SA dont les conclusions divergent de celles du RIE 1ère étape en matière de nuisances sonores et demandent l'audition de ce bureau, ainsi que de « *l'auteur du préavis du SEIE du 19 mars 2009* ».

29. Au vu de cet élément nouveau, l'autorité intimée a ordonné un complément au RIE 1ère étape, qu'elle produit dans le cadre de la présente écriture et dont il sera plus loin question.

(Pièce n° 15)

IV. DROIT ET DISCUSSION

1. Recevabilité

1. L'autorité intimée déclare s'en rapporter à justice en ce qui concerne la recevabilité du recours.

2. Ceci dit, l'autorité intimée rappelle que, conformément à l'art. 33 al. 3 let. a LAT, les cantons doivent reconnaître aux opposants un droit d'agir au moins aussi étendu que celui dont bénéficient les auteurs d'un recours en matière de droit public devant le Tribunal fédéral. Aussi faut-il reconnaître la qualité pour recourir à quiconque est particulièrement atteint par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée, selon les conditions fixées par l'art. 89 al. 1 let. b et c LTF[6].

   En vertu de l'art. 6 al. 8 LGZD, « *toute personne, organisation ou autorité qui dispose de la qualité pour recourir contre le plan localisé de quartier peut déclarer son opposition, par acte écrit et motivé, au Conseil d'Etat* ».

   De manière générale, les communes et les associations d'importance cantonale ou actives depuis plus de trois ans qui, aux termes de leurs statuts, se vouent par pur idéal à l'étude de questions relatives à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement ou à la protection des monuments, de la nature ou des sites disposent de cette qualité pour agir, en vertu des art. 35 al. 3 LaLAT et 6 al. 8 LGZD.

   De jurisprudence constante, une association de propriétaires qui ne se consacre pas par pur idéal à l'étude de questions relatives à l'aménagement du territoire au sens de l'art. 145 LCI, mais qui entend, plus largement, protéger la qualité de vie et les intérêts privés des habitants de la zone considérée, ne dispose pas de la qualité pour recourir conférée par l'art. 35 al. 3 LaLAT ; elle doit remplir les conditions du recours corporatif[7].

   Il ne suffit pas que les statuts d'une association mentionnent la protection de la nature ou du paysage parmi ses buts pour que cette association bénéficie de la qualité pour agir à titre d'association idéale. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, un but idéal

---

6 Loi fédérale sur le Tribunal fédéral, du 17 juin 2005 (RS 173.110 ; ci-après LTF)
7 ATA/200/2008, du 29.04.2008, cons. 2 et jurisprudences citées

peut parfaitement être poursuivi, mais à titre accessoire, l'objet principal de l'association étant la défense des intérêts de propriétaires et d'habitants d'un lieu donné; dans ce cas, l'invocation du but idéal n'est pas suffisante pour conférer à l'association la qualité pour agir. En regard du texte de l'art. 35 al. 3 LaLAT, identique à celui de l'art. 145 al. 3 LCI, les associations actives depuis plus de trois ans doivent, aux termes de leurs statuts, se vouer « *par pur idéal* » à l'étude de questions relatives à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement ou à la protection des monuments, de la nature ou des sites pour avoir la qualité pour recourir. Ces termes impliquent que l'association poursuive un but exclusivement idéal, comme le Tribunal administratif l'avait notamment déjà jugé dans un arrêt concernant l'association Pic-Vert, confirmé en ces termes par le Tribunal fédéral :

« *...le Tribunal administratif n'a pas violé l'art. 9 Cst. en admettant que l'association recourante ne pouvait se réclamer d'un but exclusivement idéal au sens de l'art. 145 al. 3 LCI et en refusant de lui reconnaître la qualité pour agir en application de cette disposition pour ce motif. Le fait que l'Association Pic-Vert soit régulièrement consultée par les autorités genevoises sur des questions d'aménagement du territoire ou de protection de l'environnement n'y change rien, dans la mesure où il n'est pas contesté qu'elle poursuit à titre accessoire un but idéal dans la lutte qu'elle mène pour le développement de la zone villas et contre une urbanisation excessive et inadéquate du canton; or, ce but idéal pouvait sans arbitraire être considéré comme suffisamment important pour la consulter dans le cadre de modifications législatives portant sur des questions d'aménagement du territoire touchant la zone de villas, sans pour autant suffire à lui conférer la qualité pour recourir au sens de l'art. 145 al. 3 LCI.* »[8]

Quant au recours corporatif, il suppose que l'entité en cause dispose de la personnalité juridique, que ses statuts la charge d'assurer la défense des intérêts de ses membres, que la majorité, ou tout au moins un grand nombre de ces derniers, soit touchée et qu'enfin chacun des membres possède, à titre individuel, la qualité pour recourir[9].

En ce qui concerne les voisins, il résulte de la jurisprudence que seuls ceux dont les intérêts sont lésés de façon directe et spéciale ont l'intérêt particulier requis. Cette lésion directe et spéciale suppose qu'il y a une communauté de faits entre les intérêts du destinataire de la décision et ceux des tiers.

3. En l'espèce, l'autorité intimée observe que l'Association pour la sauvegarde du site de La Chapelle, créée le 30 mars 2006, ne poursuit donc pas un but exclusivement idéal. En effet, au terme de l'art. 1 al. 2 de ses statuts, cette association a pour but de

---

8 ATF du 11.02.2004, cause 1P.595/2003, cons. 2.4

9 ATA/200/2008, du 29.04.2008, cons. 2 et jurisprudences citées, confirmé par ATF 1C_268/2008, du 25.09.2008

« *travailler à la sauvegarde du site de la Chapelle, au développement harmonieux du quartier et à la défense des intérêts de ces habitants et propriétaires. Elle ne poursuit aucun but politique, religieux ou lucratif* » (cf. pièce n° 4 de recourants). C'est dire que si la qualité pour agir devait lui être reconnue, elle ne pourrait l'être qu'au titre d'une association de résidents et non pas d'une association agissant à titre purement idéal au sens de l'art. 35 al. 3 LaLAT. A cet égard, il y a lieu de relever que seuls 12 membres, sur les 99 que compte cette association, sont propriétaires de terrains jouxtant directement les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve et sont à ce titre susceptibles d'être concernés par l'application de l'art. 9 OPB (cf. pièces n° 4 et 5 des recourants).

La situation n'est pas différente pour le groupement des riverains du Champ de la Chapelle, constitué en association depuis le 2 avril 2004. Certes, au terme de ses statuts, selon lesquels cette dernière a pour but de « *veiller à la qualité de tout projet d'aménagement du Champ de la Chapelle (parcelle Bonna-Rapin) et des anciens jardins familiaux de même qu'à la préservation de l'environnement et de la qualité de vie des zones jouxtant le terrain* », celle-ci paraît a priori poursuivre un but idéal. Toutefois, le but poursuivi est restreint à l'extrême, puisqu'il se limite à l'aménagement d'un seul terrain, soit la parcelle n° 1479, propriété de la Fondation Bonna Rapin, nommément citée, qui représente la moitié seulement du périmètre du PLQ querellé. Cette association a pour ailleurs pour but de « *représenter ses membres devant toutes les autorités compétentes* », certes pour permettre la réalisation du but principal. Par ailleurs, la simple « *perte de la qualité de propriétaire d'une villa ou d'une maison ou de locataire dans les zones jouxtant le champ de la Chapelle* » a pour effet la perte de la qualité de membre de cette association (cf. art. 9 des statuts, pièces n° 6 et 7 des recourants).

A la lumière de ces considérations, le « *groupement des riverains du champ de la Chapelle* » apparaît autant, sinon davantage, une association de propriétaires d'un lieu donné soucieux de préserver leurs intérêts qu'une association se vouant à un but idéal à l'étude de questions relatives à l'aménagement du territoire. C'est dire ici aussi que si la qualité pour agir devait lui être reconnue, elle ne devrait l'être qu'au titre d'une association de résidents et non pas d'une association agissant à titre purement idéal au sens de l'art. 35 al. 3 LaLAT. Là encore, seuls 5 propriétaires, sur les 92 que compte cette association, sont propriétaires de terrains jouxtant directement les routes de la

Chapelle et de Saconnex-d'Arve et sont à ce titre susceptibles d'être concernés par l'application de l'art. 9 OPB (cf. pièces n° 7 et 8 des recourants).

4. S'agissant des personnes agissant à titre individuel, il convient encore de préciser que l'intérêt à obtenir un jugement favorable doit être personnel, direct, immédiat et actuel[10], la jurisprudence proscrivant l'action populaire. Selon la jurisprudence, le recourant doit être touché dans une mesure et une intensité plus grande que la généralité des administrés, et l'intérêt invoqué – qui n'est pas nécessairement un intérêt juridiquement protégé, mais qui peut être un intérêt de fait – doit se trouver, avec l'objet de la contestation, dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération. Il faut donc que le recourant ait un intérêt pratique à l'admission du recours, à savoir que cette admission soit propre à lui procurer un avantage, de nature économique, matérielle ou idéale. A cet égard, il y a lieu de considérer enfin l'objet de la norme et les buts qu'elle vise[11], étant rappelé que le recours d'un particulier formé dans l'intérêt de la loi ou d'un tiers est irrecevable[12].

La qualité de voisin direct du périmètre d'un plan d'affectation du sol est certes un élément important, mais qui ne suffit pas, en soi, à fonder la qualité pour agir au regard de l'art. 89 al. 1 let. b et c LTF. Le Tribunal administratif a ainsi eu l'occasion de déclarer irrecevable le recours formé par une association de propriétaires voisins contre un plan de réservation de site routier au sens de l'art. 13 al. 1 let. j LaLAT, « *faute de domicile dans le périmètre du plan litigieux* »[13]. En effet, au vu du but particulier poursuivi par ce plan d'affectation spécial, visant à préserver un espace suffisant et assurer la libre disposition des terrains nécessaires à la construction future d'une route, seuls les propriétaires ou les possesseurs d'un terrain sis à l'intérieur du périmètre d'un tel plan avaient un intérêt pratique à l'admission du recours, à l'exclusion des voisins. En matière d'autorisation de construire, le Tribunal administratif a ainsi eu l'occasion de dénier la qualité pour agir à des voisins immédiats, contestant le maintien de l'affectation commerciale du rez-de-chaussée d'un immeuble[14], ou encore l'implantation d'une station de lavage et d'une station-service[15], faute d'intérêt pratique à l'admission du recours. Enfin, dans un récent arrêt concernant un cas d'application de l'art. 43 OPB, le

---

10 ATA/567/2006, cons. 3a p. 9 ; ATA/2/2002, du 8.01.2002 et les références citées
11 ATA du 31.03.1998, cause A/555/1997, cons. 2b p. 6 ; ATF 121 II 361-362, 120 Ib 386-387, 188 Ib 445-446 ; Pierre Moor, Droit administratif, Berne 1991, vol. II, p. 412 ss
12 ATA/567/2006, cons. 3a p. 9 ; ATA/21/2006, du 17.01.2006 et les références citées
13 ATA /567/2006, cons. 4 p. 8
14 ATA du 31.03.1998, cause A/555/1997, cons. 2b p. 6
15 ATA/299/2006, du 30.05.2006

Tribunal administratif a également dénié la qualité d'un voisin immédiat pour contester l'attribution d'un degré de sensibilité au bruit effectué par un plan d'affectation du sol portant sur un périmètre attenant à son terrain, le recours déposé par ledit voisin étant déclaré irrecevable[16].

5. Dans le cas d'espèce, les recourants agissant à titre individuel, se fondant sur le rapport d'analyse du bureau d'Silence acoustique SA, allèguent que les VLI correspondant au DS II seraient dépassées en 2016 concernant leur parcelle, alors qu'elles sont respectées aujourd'hui. A suivre les recourants, l'augmentation des dépassements des VLI aux positions où elles ne sont pas respectées déjà en 2008 serait en moyenne de 0.6 dB le jour et de 1.1 dB(A) la nuit, avec un maximum à 1.9 dB(A) la nuit, le seuil de perceptibilité de 1dB étant ainsi largement dépassé.

   Les recourants prennent en particulier pour modèle (cf. p. 39) le point de calcul R4 figurant dans le rapport du bureau d'Silence acoustique et correspondant à la parcelle n° 3202, sise juste en face de l'accès au parking depuis la route de la Chapelle, pour laquelle la VLI serait « *dépassée la nuit en 2016, alors qu'elle respectée aujourd'hui. L'augmentation du niveau sonore sera de 1 dB et aboutira à un dépassement de 0.6 dB* » (cf. p. 39 du recours).

6. Le complément au RIE 1ère étape ordonné par l'autorité intimée a procédé à un examen plus approfondi de la situation particulière de toutes les parcelles propriété des recourants agissant à titre individuels, dont celle n° 3202, feuille 51 de la commune de Lancy, qui fait l'objet d'un recours séparé.

   Cet examen n'a fait, au pire, que confirmer les résultats figurant dans le RIE 1ère étape, à savoir un dépassement des VLI tant de jour que de nuit et une augmentation des nuisances sur la route de la Chapelle de l'ordre de 0.2 à 0.4 dB(A), de nuit comme de jour, selon que l'on considère l'horizon 2012 ou l'horizon 2016, augmentation donc largement inférieure à 1 dB(A) et imperceptible selon les critères de la jurisprudence.

   Pour d'autres cas, les VLI correspondant au DS II sont respectées en raison de la présence sur le terrain d'obstacles protégeant des nuisances sonores dues au trafic routiers que les calculs théoriques à 10 m. de l'axe de la route et la distance séparant l'emplacement exact des locaux à usage sensible au bruit dudit axe ne prennent pas en

---

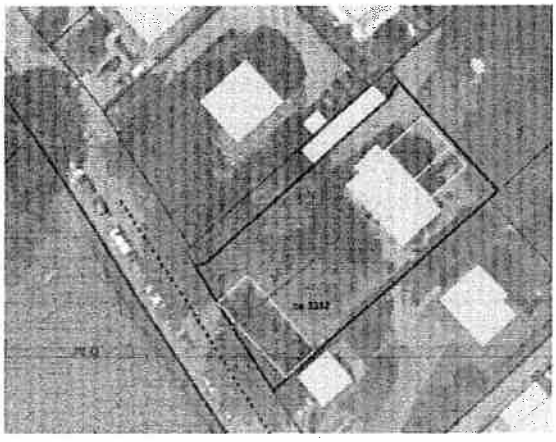
16 ATA/399/2009, du 25.08.2009

compte au stade d'un RIE 1ère étape. Cela démontre, au passage, que la méthode utilisée par ce rapport est celle qui est la plus défavorable au constructeur.

Le cas particulier de la parcelle n° 3202 précitée, correspondant au point R 4 du rapport d'analyse de d'Silence acoustique SA, mis en exergue par les recourants, est très significatif à cet égard.

En effet, le complément au RIE 1ère étape ordonné par l'autorité intimée démontre que les valeurs d'exposition au bruit pertinentes pour les locaux sensibles au bruit existants sur ce terrain atteignent aujourd'hui 45.6 Lr dB(A) de jour et 36 Lr dB(A) de nuit et subiront une augmentation, de jour comme de nuit, de l'ordre 0.3 dB(A) en 2012 et en 2016 du fait du projet, donc imperceptible au sens de l'art.9 let. b OPB, lequel n'entre de toute façon même pas en ligne de compte. C'est dire que, pour ce qui concerne ce cas particulier, les VLI correspondant au DS II, soit 60 Lr dB(A) de jour et 50 Lr dB(A) de nuit, sont très largement respectées et continueront à l'être, contrairement à ce que retenait le RIE 1ère étape dans sa version d'avril 2009, sur la base de calculs théoriques nécessairement désavantageux pour le constructeur, propre à une EIE de 1ère étape !

La raison en est que la 1ère façade à usage sensible au bruit, au sens de l'art. 2 al. 6 OPB, existante sur la parcelle n° 3202 se situe à environ 34 m. de l'axe de la route de la Chapelle :



Plan de situation de la parcelle 3202 – en jaune les constructions en cours

Cette façade est de surcroît protégée par un couvert à voitures d'environ 2,5 m. de hauteur, bordant ladite route de la Chapelle faisant écran aux nuisances sonores et récemment édifié selon une autorisation de construire enregistrée sous DD n° 101694, délivrée en deux temps, les 27 août 2008 et 21 août 2009 :

Garage récemment construit entre la route et l'habitation

(Pièces n° 15, annexe 5b, p. 4 et 5, n° 16, 17 et 18)

La situation est similaire pour les parcelles des recourants à titre individuel, pour lesquelles l'annexe 5b du complément au RIE 1ère étape démontre que les VLI du DS II sont et seront à l'avenir respectés. S'agissant des locaux à usage sensible au bruit qu'elles comportent, seule la parcelle n° 1679, où réside M. Frank Ulrich voit les VLI du DS II être dépassées, de jour comme de nuit (62.9 dB de jour et 53.9 dB de nuit) ; l'augmentation des nuisances sonores sera, pour ce terrain, de l'ordre de 0.4 dB(A) ou 0.2 dB(A) selon que l'on considère l'horizon 2012 ou l'horizon 2016.

7. C'est dire que la plupart des recourants, dont les cas particuliers sont étudiés par l'annexe 5b du complément de RIE 1ère étape, n'ont en réalité pas d'intérêt personnel, direct, immédiat et actuel au sens de la jurisprudence à invoquer un prétendu non respect des principes définis par la LPE et l'OEIE, ainsi que des art. 7 et 9 OPB en matière d'évaluation des nuisances sonores. L'autorité intimée n'est par ailleurs nullement malvenue de soulever, dans le cadre de la présente procédure de recours, la question de leur qualité pour agir alors qu'elle l'avait « en principe » admise au stade de l'opposition pour M. et Mme [redacted], comme le lui reprochent par avance les recourants (p. 27-28 du recours). En effet, ces opposants avaient alors, à l'instar des recourants, invoqué d'autres griefs, a priori recevables, en sus de ceux soulevés dans le recours auquel répond la présente écriture.

Ceci dit, encore une fois, l'autorité intimée déclare s'en rapporter à justice sur cette question.

2. *Pouvoir d'examen du Tribunal administratif*

8. Il convient tout d'abord de rappeler que l'art. 61 LPA dispose que le recours peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation, ou pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents. L'alinéa 2 de cette disposition précise toutefois que les juridictions administratives, sauf exception prévue par la loi, n'ont pas compétence pour apprécier l'opportunité de la décision attaquée.

De jurisprudence constante, le Tribunal administratif considère que « *la manière de construire* » *sur une parcelle telle qu'elle* [est] *prévue par un PLQ contesté, relève de questions d'opportunité et échappe à son pouvoir d'examen* »[17]. De manière générale, les plans d'affectation du sol soulèvent essentiellement des questions d'opportunité, alors que l'exercice du pouvoir d'appréciation intervient en principe dans le cadre de la délivrance d'une autorisation de construire. C'est alors à ce stade que l'autorité devra déterminer si le projet répond aux prescriptions particulières du plan d'affectation du sol qui régit le secteur en cause[18].

S'agissant toujours de l'opportunité, il découle de l'art. 33 al. 3 let. b LAT que les plans d'affectation doivent pouvoir être soumis, sur recours, à une autorité jouissant d'un libre pouvoir d'appréciation. Le Tribunal administratif n'est cependant pas habilité à examiner l'opportunité des mesures d'aménagement dont il a à connaître sur recours[19]. Il ne peut donc revoir un plan d'affectation que sous l'angle de la légalité, son opportunité n'étant examinée qu'au stade de l'opposition. Seuls le Grand Conseil, s'il s'agit d'un plan de zone, ou le Conseil d'Etat, s'il s'agit d'un PLQ, ont un plein pouvoir d'examen[20].

---

17 ATA/676/2006, du 19.12.2006, cons. 4c ; ATA/789/2002, du 10.12.2002 ; ATA V. du 8.12.1988, cons. 5

18 ATA/676/2006, du 19.12.2006, cons. 4c ; ATF 1A.211/2001, du 3.05.2002

19 Art. 61 al. 2 LPA et 35 LaLAT ; J.-C. Pauli, L'élargissement des compétences du Tribunal administratif en matière d'aménagement du territoire et ses premières conséquences sur la conduite des procédures à Genève, RDAF 2000, vol. I, p. 526 ; T. Tanquerel, Le contentieux de l'aménagement du territoire, in 3ème journée du droit de la propriété, 2000, p. 10

20 ATA/352/2005, du 24.05.2005 ; ATA/474/2006, du 31.08.2006, cons. 4 p. 15

3. *Considérations générales*

A. Conformité du PLQ au PDC, notamment à la politique de densification voulue par ce dernier et aux objectifs poursuivis

9. Comme l'a indiqué l'autorité intimée dans son arrêté statuant sur l'opposition formée par les recourants, au fond, le PLQ contesté a pour but de matérialiser les objectifs des zones de développement 3 créées par le plan de zone n° 29299B-529-543, visé à l'art. 1 de la loi n° 9415 du 18 mars 2005 pour les parcelles comprises dans son périmètre.

Les zones de développement 3 visent au premier chef « *la réalisation de constructions plus importantes que celles qu'autoriserait l'application des normes de la zone préexistante* »[21]. Elles sont également vouées à « *favoriser la construction de logements répondant à un besoin d'intérêt général* »[22], soit de « *dégager un moyen propre de favoriser la mise sur le marché de logements à caractère social* »[23]. La délivrance d'autorisations de construire y est en principe subordonnée à l'adoption préalable de PLQ[24]. Ces derniers participent « *d'une politique générale de densification de la zone à bâtir qui ressort clairement du plan directeur cantonal et qui correspond à un double intérêt public. D'une part, elle permet de ne point amputer davantage l'aire agricole déjà insuffisante*[25]*, conformément à l'art. 3 al. 2, let. a LAT ; d'autre part, elle rend possible la création de logements sociaux supplémentaires, afin de répondre à une crise*[26] » (du logement), laquelle a pris une ampleur considérable, ce que ne contestent pas les recourants.

La situation sur le marché du logement est de plus en plus tendue : en 2001, toutes les catégories de logements ont été déclarées en situation de pénurie par le Conseil d'Etat. Le nombre de logements vacants recensés à Genève lors de l'enquête annuelle du 1er juin 2006 est en baisse. En d'autres termes, après s'être élevé jusqu'à 1,58% en 1998, le taux de vacance est en chute libre, atteignant 0,21% en juin 2009, selon les

---

21 Alain Maunoir, Les zones de développement dans le canton de Genève, Etudes et documents, 1999, p. 14
22 Idem
23 Mémorial du Grand Conseil (MGC) 1972, p. 412
24 Cf. art. 2 al. 2 LGZD
25 Ibidem
26 ATF du 9.10.1990, Association de sauvegarde des Mouilles c/ Conseil d'Etat genevois, cons. 3b p. 7 et 9

dernières statistiques, étant entendu que le taux de vacance au-delà duquel le marché du logement est considéré comme détendu est, à Genève, de 2,0%.

Le Plan directeur cantonal (ci-après PDC), adopté le 21 septembre 2001 par le Grand Conseil et approuvé le 14 mars 2003 par le Conseil fédéral, estime les besoins à 32'000 sur 20 ans, soit au minimum 1'600 logements à construire par année. La mise à jour 2006 du PDC approuvée le 28 mars 2007 par le Conseil d'Etat et le 28 juin 2007 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, n'a pas modifié cet objectif. Le rapport explicatif de ladite mise à jour, qui fait partie des documents y relatifs, ne fait qu'en souligner la pertinence. Traitant de l'évolution du contexte et du bilan général de la mise en œuvre du PDC de 2001, ce document souligne que l'augmentation de la population constatée en 2000 et 2005 s'est révélée finalement plus importante que le scénario retenu en 2001. Or, la production de logements de 2000 à 2005 (1'490 logements en moyenne par an) a été inférieure à l'objectif annuel (1'600 logements). A noter que l'augmentation de la taille moyenne des logements constatée cette dernière décennie n'a fait en outre que retarder la satisfaction des besoins ; en effet, pour une même surface de plancher planifiée, on réalise aujourd'hui environ 20% de moins de logements que 10 ans auparavant. Ces facteurs, qui s'ajoutent à la croissance démographique soutenue, expliquent la forte pénurie de logements constatée actuellement, avec un taux de vacance de seulement 0,21% au 1er juin 2009.

C'est dire que la mise en valeur des zones de développement par l'adoption de PLQ pour permettre de construire des logements est absolument prioritaire. Cette mise en valeur entre pleinement dans les objectifs de densification retenus par le concept de l'aménagement cantonal du PDC, qui prévoit la « *poursuite de la politique d'urbanisation prioritaire des zones de développement de l'agglomération urbaine* »[27].

En prévoyant la construction de 18 immeubles d'un gabarit variant de 4 à 6 étages plus superstructure habitable sur rez-de-chaussée, voire rez-de-chaussée inférieur, permettant la réalisation de 64'550 m^2 de SBP destinées à du logement, pour un IUS de 0,86, le PLQ litigieux s'inscrit pleinement dans le cadre de cette politique de densification mesurée des zones à bâtir.

(Pièces n° 19 et 20)

---

27 Concept de l'aménagement cantonal adopté le 8 juin 2000, p. 29

B. Rappel des principes applicables en matière d'Etude d'impact de 1ère étape

10. S'agissant des questions qui ont été traitées par l'étude d'impact sur l'environnement 1ère étape accompagnant le PLQ querellé et que les recourants remettent en cause, l'autorité de céans tient préalablement à rappeler quels sont les principes qui prévalent en matière d'appréciation des études d'impact sur l'environnement. Ainsi, avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations pouvant affecter sensiblement l'environnement, l'autorité apprécie le plus tôt possible leur compatibilité avec les exigences de protection de l'environnement (ancien art. 9 al. 1, devenu art. 10a LPE). L'art. 10a LPE institue ainsi une « *Etude de l'impact sur l'environnement* », que l'autorité compétente doit effectuer pour certaines installations désignées par le Conseil fédéral dans l'annexe à l'OEIE.

L'EIE a pour objectif de permettre de déterminer si un projet de construction ou de modification d'une installation répond aux prescriptions fédérales sur la protection de l'environnement, c'est-à-dire à la LPE ainsi qu'aux dispositions concernant la protection de la nature, la protection du paysage, la protection des eaux, la sauvegarde des forêts, la chasse et la pêche (art. 3 OEIE).

Sont notamment soumis à une EIE les parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) de plus de 500 voitures, la désignation de la procédure décisive pour l'approbation de l'EIE relevant, dans ce cas, du droit cantonal (cf. art. 1, 5 et 6 OEIE, ch. 11.4 de l'annexe OEIE).

Conformément à l'art. 5 ROEIE, la procédure prévue pour ce type d'objet se déroule en deux étapes, le PLQ (art. 3 LGZD ou art. 4 let. a LGZDI) et l'autorisation définitive de construire (art. 5 al. 3 LCI).

Dans cette hypothèse, le rapport relatif à la première étape de l'EIE indique l'état des investigations qui résultent du degré de précision du projet à ce stade ; les données et informations pertinentes résultant du projet définitif de l'installation sont traitées dans le cadre d'une deuxième étape (art. 5 al. 2 RaOEIE).

Le Tribunal fédéral a eu l'occasion de préciser que, si la législation prescrit une étude d'impact par étapes, l'expertise doit intervenir à chaque palier de procédure de façon à ce que les conséquences du projet sur l'environnement soient connues pour chaque

décision à prendre (art. 6 OEIE). Bien que, par principe, il n'y ait pas à revenir sur les étapes déjà achevées[28], la répartition de l'étude en plusieurs étapes ne doit pas empêcher une appréciation globale du projet en fonction de la situation telle qu'elle prévaudra au moment de la décision finale. Si après la première étape, des modifications du droit surviennent ou si la situation de fait évolue de manière imprévisible, il y aura dès lors lieu d'en tenir compte dans les étapes suivantes et les questions déjà traitées le seront à nouveau, à la lumière de cette évolution. Il en ira de même si, en raison de nouvelles connaissances, le premier rapport s'avère lacunaire[29].

Le rapport d'impact constitue la base de l'étude d'impact; il décrit, entre autres choses, l'état initial ainsi que les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront après la réalisation du projet (art. 10b al. 2 let. a et c LPE). Il s'agit donc d'élaborer un pronostic sur l'état de l'environnement tel qu'il serait sans le projet concerné puis d'évaluer la situation à prévoir après la réalisation du projet.

En ce qui concerne la possibilité d'attaquer le rapport d'impact et notamment ce pronostic, le Tribunal fédéral a exposé qu'ils étaient uniquement des éléments de décision dans le contexte de l'étude d'impact, respectivement de la procédure d'autorisation. Ils ne peuvent donc être attaqués que dans la mesure où ils sont repris dans la décision qui écarte les oppositions et approuve le projet, ou s'ils ont conduit à une constatation inexacte et incomplète des faits ainsi qu'à des conséquences juridiques erronées[30]. En outre, il faut souligner l'incertitude inhérente à chaque pronostic - notamment pour ce qui est du trafic - de sorte que des imperfections doivent être tolérées, aussi longtemps que les hypothèses ne se révèlent pas totalement inutilisables et qu'il y a bien une constatation complète des faits au sens de l'art. 10b al. 2 let. c LPE en relation avec l'ancien art. 104 let. b OJ (actuellement art. 97 et 105 LTF)[31]. Le fait que tout ou partie des données contenues dans le RIE 1ère étape aient été fournies par les mandataires d'un propriétaire n'est pas propre à remettre en cause la validité et le contenu du RIE 1ère étape, dès lors que ces données ont été fournies par des spécialistes expérimentés et indépendants, dont il n'y a en principe pas lieu de douter de la compétence et de l'objectivité. Par ailleurs, il est possible de calculer

---

28 ATF 119 Ib 254 c. 9c p. 277 = JdT 1995 I 460; ATF 117 Ib 285 c. 7d p. 301 = JdT 1993 I 478
29 Cf. ATF 123 II 337 c. 2d = JdT 1998 I 470; ég. Heribert Rausch, op. cit, ad art. 9 LPE n° 59
30 ATF 117 Ib 425 c. 7 p. 436 = JdT 1993 I 485; ATF 119 Ib 458 c. 8d = JdT 1995 I 479
31 ATF 122 II 165 c. 11 non publié et c 15 b pp. 173 s. = JdT 1997 I 512

l'impact du projet en extrapolant les chiffres obtenus pour un autre site n'ayant pas exactement les mêmes caractéristiques[32].

Si l'on devait cependant constater, au cours d'une étude d'impact et d'une procédure d'autorisation en plusieurs étapes, une erreur importante dans le pronostic, bien avant que la réalisation du projet n'ait été autorisée, il y aurait lieu de parer à ce défaut lors de l'étape de procédure suivante. Il serait alors nécessaire de reconduire l'expertise dans tous les domaines fondés sur le pronostic[33].

En d'autres termes, les données qui figurent dans le rapport d'impact de 1ère étape et qui, ayant été validées par le SEIE, bénéficient d'une sorte de présomption de validité, ne peuvent être mises en cause que dans l'hypothèse où elles seraient manifestement inexactes ou incomplètes, l'écart étant très important au point d'aboutir à des conséquences juridiques erronées.

Il n'est donc pas suffisant de dresser une liste, aussi longue et imposante soit-elle, de chiffres et de prémices divergents de ceux figurant dans le rapport précité, sur la base de pronostics plus pessimistes, ni même de mettre en doute les éléments figurant dans le RIE 1ère étape : il faut encore démontrer que les « *chiffres, prémices et conclusions sont manifestement faux* », tels qu'ils résultent du RIE 1ère étape, comme le Tribunal fédéral a eu l'occasion de le préciser[34].

Telles sont les considérations qui devaient guider l'autorité intimée dans l'examen du contrôle de validité du RIE 1ère étape accompagnant le PLQ litigieux.

C. Du respect des exigences de l'art. 9 OPB selon le RIE 1ère étape et le préavis du 4 mai 2009 du SPBR

11. L'art. 9 OPB traite de l'utilisation accrue des voies de communication suite à l'édification de nouvelles installations fixes. Cette disposition prescrit que l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner (a) un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou (b) la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement.

---

32 ATF du 10.01.2007, cause 1A.45/2006, résumé JT 2008 I p. 613
33 JT 1999 I p. 633, cons. 12 ; également ATA 915/2002 et 951/2004, du 7 décembre 2004, cons. 8 p. 7
34 JT I 1998 p. 480, cons. 4c) bb) = ATF 123 II 337 ss

Comme l'indiquent les recourants, citant l'ouvrage d'Anne-Christine Favre « *La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, 2002, p. 308* », les deux lettres de l'art. 9 OPB se rapportent à deux situations différentes :

- « *la première concerne celle où les valeurs limites d'immission ne sont pas dépassées sur les voies existantes ; il convient alors d'éviter un dépassement de ces seuils consécutivement à l'utilisation accrue d'une voie de communication (lit. a) ;*
- *la seconde est celle où les valeurs limites d'immission sont atteintes ou dépassées sur des voies existantes : il ne faut pas alors que l'on entraîne la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (lit. b)* ».

Dans l'hypothèse, visée par la lettre b, où un projet de construction devrait avoir pour conséquence la perception d'immissions de bruit plus élevées générées par l'utilisation accrue d'une voie de communication, cela ne signifie pas encore que ledit projet ne puisse être autorisé. En effet, un assainissement de ladite voie devrait alors être ordonné à cette fin, concurremment avec la réalisation de ce projet, pour que le permis de construire sollicité soit délivré.

Il reste à déterminer ce que recouvre la notion de « *perception d'immissions de bruit plus élevées* », notamment visée à l'art. 9 let. b OPB. Dans une autre contribution, le même auteur a indiqué que, selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV, anciennement OFEFP), ce concept ne peut être chiffré de manière linéaire en décibels. Dans certaines circonstances, une variation du niveau sonore de 1 à 2 dB(A) sera perceptible, alors qu'en règle générale, on considère qu'une variation momentanée de 2 à 3 dB(A) est à peine audible pour l'oreille humaine[35].

La directive n° 4 de l'Office fédéral des transports, édictée le 25 février 1992 conjointement avec l'Office fédéral de l'environnement, précise à cet égard qu'une augmentation du niveau d'évaluation d'émission Lr,e de plus de 2 dB(A) est considérée dans tous les cas comme perceptible. A l'inverse, une augmentation du niveau d'évaluation d'émission Lr,e de moins de 1 dB(A) n'est pas considérée comme perceptible. Pour le reste, « *une augmentation du niveau d'émission Lr,e entre 1 et 2 dB(A) est considérée comme perceptible seulement si le volume total de trafic, pour la période diurne ou nocturne, s'accroît de 25 % au moins* ». Il s'ensuit que, « *dans la*

35 Anne-Christine Favre, « Quelques questions soulevées par l'application de l'OPB », RDAF 1992, p. 303 et références citées

fourchette de 1 à 2 dB(A), seul le critère du volume total de trafic est à considérer pour pouvoir décider de la perception d'immissions de bruit plus élevées ».

La jurisprudence relative à l'art. 9 let. b OPB va globalement dans le sens de ces directives. Ainsi, le Tribunal fédéral a déjà eu maintes fois l'occasion d'affirmer qu'une augmentation des immissions inférieure à 1 dB(A) n'est en aucun cas perceptible par l'oreille humaine[36], tandis qu'une augmentation de plus de 3 dB(A) l'est assurément[37]. Divers tribunaux cantonaux ont eu l'occasion de prendre en considération le taux d'augmentation du trafic, qui ne doit pas dépasser 25 %, pour juger si une augmentation avoisinant 1 dB(A) est perceptible ou non[38].

(Pièce n° 21, p. 7)

12. Dans le cas d'espèce, les villas existantes sises le long des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve se sont vues attribuer le DS II, selon les plans d'attribution des DS OPB des communes de Lancy et Plan-Les-Ouates, adoptés par le Conseil d'Etat les 25 mai 2005 et 15 octobre 2008. Les valeurs à respecter à l'embrasure de la fenêtre ouverte de ces villas correspondent donc aux VLI du DS II, soit 60 dB(A) le jour et 50 dB(A) la nuit.

S'agissant tout d'abord des villas bordant la route de Saconnex-d'Arve, le RIE 1ère étape version février/avril 2009 faisait état d'« *un niveau d'immission à 10 m. de 59 dB(A) pour l'état actuel et de 60 dB(A) pour 2016. Avec le projet, le niveau d'immission à 10 m. sera de l'ordre de 60 dB(A) en 2012 et en 2016* » (p. 40). A noter que le complément de RIE 1ère étape de novembre 2009 considère maintenant que ce niveau devrait plutôt être, de jour, de l'ordre de 59 dB(A), soit 1 dB inférieur, dans la mesure où « *le RIE de février 2009 indiquait des valeurs supérieures de 1dB car la vitesse considérée pour le tronçon 2b était de 50km/hm alors qu'elle est maintenant de 40 km/h (mesures de modération du trafic au droit de l'école des Serves)* » (cf. p. 8 du complément). Quoi qu'il en soit, il s'ensuit que pour ces terrains, les VLI correspondant au DS II seront atteintes, sans toutefois être dépassées. Partant l'art. 9 let. a OPB sera respecté. Quant à l'art. 9 let. b OPB, il n'entre pas en ligne de compte, dès lors que les VLI du DS II ne seront pas dépassées. Peu importe, dès lors, que l'augmentation des nuisances

---

36 Arrêt du Tribunal fédéral du 26 novembre 1997, commune V. c/arrêt du Tribunal administratif du 10 décembre 1996, cons. 2 a) cc), dans une cause où l'accroissement des immissions existantes était de l'ordre de 0,4 dB(A); cf. également arrêt du Tribunal fédéral du 6 juillet 2001, cause 1A.262/2000

37 ATF 126 II p. 582

38 Robert Wolf, « *Auswirkunkungen des Lärmschutzrechts auf Nutzungsplanung und Baubewilligung* », AJP/PJA 1999, point 3 1 e, p. 1067 et jurisprudences citées

sonores atteigne le seuil de 1 dB(A). A noter, à ce propos, que la charge supplémentaire de trafic sur cette artère ne se montant pas au minimum de 25 %, mais à 20,3 % en 2012 (p. 38), soit à la plus mauvaise période, l'accroissement des nuisances sonores en résultant ne devrait pas être qualifié de « *perceptible* », contrairement à ce que laisse entendre ce RIE 1ère étape, version février/avril 2009, en p. 40.

Pour les villas bordant la route de la Chapelle et en particulier le tronçon 1 (1b et 1c du complément de RIE) de cette voie de communication, le plus sensible, le RIE 1ère étape indique que « *les VLI (60 dB(A) pour le jour) sont aujourd'hui légèrement dépassées* ». Il s'ensuit qu'il y a lieu d'examiner si, pour ces terrains, les exigences de l'art. 9 let. b OPB sont respectées, l'art. 9 let. a OPB n'entrant cette fois pas en ligne de compte.

A cet égard, il a déjà été dit dans l'exposé des faits que si les VLI correspondant au DS II sont dépassées, l'augmentation des nuisances sonores dues au projet oscille entre 0.4 et 0.2 dB(A), selon que l'on considère l'horizon 2012 ou 2016, ce que consigne simplement ainsi l'annexe précitée : « *différence 0.4 / 0.2* ».

La partie du RIE 1ère étape consacrée à ce chapitre note que les VLI sont aujourd'hui légèrement dépassées. Pour l'horizon 2012, soit avant le raccordement de l'ensemble du quartier visé par le PDQ au giratoire de la Milice, le rapport indique qu'« *il apparaît que l'augmentation des émissions sonores est de 0.4 dB(A) à 15 m. de la route, ce qui correspond au seuil inférieur reconnu pour qualifier de « sensible » l'augmentation des nuisances* ». L'augmentation des nuisances « *devient imperceptible à l'horizon 2016 (+ 0.2 dB(A))* » (p. 38-39). De jurisprudence constante, un tel accroissement, largement inférieur à 1 dB(A), n'est pas perceptible pour l'oreille humaine, si bien que les exigences fixées par l'art. 9 let. b OPB sont respectées.

Il s'ensuit que les exigences de l'art. 9 OPB sont respectées pour les deux voies de communication concernées, soit la route de la Chapelle et la route de Saconnex-d'Arve.

Telle est également la conclusion du SPBR qui, dans son préavis réactualisé du 4 mai 2009, estime que le trafic induit par les places de stationnement sur les voies de circulation existantes « *ne sera pas en mesure d'accroître notablement (> 1 dB(A) les émissions sonores et les immissions sonores au-delà des valeurs limites (OPB art. 9)* ».

a) Des préavis divergents du SPBR des 10 mars et 4 mai 2009 et du SEIE du 19 mars 2009

13. Il est vrai que ce préavis du 4 mai 2009 du SPBR diverge de celui rendu par ce même service le 10 mars 2009, ainsi que, par voie de conséquence, de celui du SEIE du 19 mars 2009, qui se fonde sur ce préavis.

Dans sa prise de position du 10 mars 2009, le SPBR considérait, à l'instar du RIE 1ère étape, qu'à l'horizon 2016, le projet n'aurait pas d'impact significatif sur les nuisances sonores sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve, ce qui doit être souligné.

Le SPBR précisait toutefois qu'il n'en irait pas de même durant la phase transitoire 2012-2016, en indiquant ce qui suit : « *une augmentation significative (+ 1 dB(A)) sur la route de Saconnex-d'Arve et + 0.5 dB(A) sur la route de la Chapelle), liée au trafic induit par le projet, ne permettra pas le respect des exigences de l'art. 9 de l'OPB. La durée de la phase transitoire (4 ans) impliquera éventuellement des mesures d'assainissement. Un suivi de la situation sonore sera réalisé pour quantifier les impacts* » (C'est nous qui soulignons).

Ce passage du préavis du SPBR du 10 mars 2009 comporte en lui-même déjà une contradiction intrinsèque. En effet, s'il est véritablement établi que les exigences de l'art. 9 OPB ne devraient pas être respectées pour ces deux voies, on ne saisit pas comment le SPBR peut mettre au conditionnel la prise de mesures d'assainissement (cf. adverbe « éventuellement »). Surtout, l'indication selon laquelle d'éventuelles mesures d'assainissement pourraient être prises si un suivi de la situation sonore devait démontrer un dépassement des VLI, contrairement aux prévisions retenues par le RIE 1ère étape, contredit la conclusion de ce service, dans ce même préavis du 10 mars 2009, qui délivre un préavis favorable sans réserve, tant au PLQ querellé qu'au RIE 1ère étape qui l'accompagne.

De même, on ne saisit pas non plus comment le SEIE, dans son préavis du 19 mars 2009, peut à la fois :

- Reprendre à son compte les réserves contenues dans le préavis du SPBR du 10 mars 2009 au sujet de l'art. 9 OPB, ceci en les amplifiant, le préavis du SEIE du 19 mars 2009 allant jusqu'à dire que « *le trafic induit par le projet entraînera une augmentation des nuisances sonores ne permettant pas le respect des exigences*

légales de l'art. 9 OPB sur la route de la Chapelle», sans même limiter ce propos à la période transitoire 2012-2016, et

- Délivrer sans autre un préavis favorable au PLQ et au RIE 1ère étape, sous réserve de la prise en compte des mesures de minimisation des impacts contenues dans ce rapport, au rang desquelles ne figure pas l'assainissement des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve (cf. p. 70 du RIE 1ère étape).

(Pièces n° 10 et 11)

14. Pour comprendre ces contradictions, il faut procéder à un examen attentif du RIE 1ère étape. Ce dernier fait apparaître qu'au vu des données chiffrées qu'il contient et qui n'ont jamais été contestées ni par le SPBR, ni par le SEIE, les constructions et installations prévues par le PLQ querellé, qui constitue la procédure décisive pour ce RIE 1ère étape, respecteront les exigences de l'art. 9 OPB et qu'au vu des incidences du projet, « *aucune mesure d'assainissement spécifique au PLQ ne devrait être prise pour les bâtiments existants* ».

Cela étant, le RIE 1ère étape prend la précaution de préciser qu'au-delà de 2016, avec le développement à venir du quartier voisin des Sciers ou si les charges qui seront d'ici-là effectivement mesurées se révèlent sensiblement supérieures aux prévisions (p. 40), « *il est possible que la situation s'aggrave et que les prescriptions de l'OPB ne soient alors plus respectées* ». En conséquence, le RIE 1ère étape rappelle que « *dans ce cas, les propriétaires des voies concernées (en l'occurrence les communes) devraient en assurer l'assainissement. En outre, on peut rappeler que la route de la Chapelle, dont les valeurs d'immission aux façades dépassent aujourd'hui les normes fixées pour le DS II, ne fait pas partie des axes routiers pour lesquels un assainissement est prévu».*

Une telle formulation revient à suggérer que la route de la Chapelle devrait être inscrite dans le prochain plan d'assainissement routier. A la lumière de ces considérations, on comprend que tant le SPBR que le SEIE, dans leur préavis respectifs des 10 et 19 mars 2009, aient entendu mettre l'accent sur ces réserves : il s'agissait d'appuyer la demande visant à l'inscription de la route de la Chapelle dans le prochain plan d'assainissement routier, demande au demeurant parfaitement justifiée et à laquelle l'autorité intimée a indiqué dans son arrêté querellé qu'elle entendait donner suite.

Ce faisant, ces services spécialisés n'ont cependant pas pris garde que la rédaction proprement dite de leur préavis pouvait donner à penser que les constructions prévues

par le PLQ querellé, à leur avis, ne respecterait pas les exigences de l'art. 9 OPB, ce qui n'était pas le reflet exact de leur position.

Le SBPR semble s'être rendu compte de cette erreur et l'a rectifiée déjà dans son préavis de réactualisation du 4 mai 2009, qui lui est systématiquement demandé afin d'être certain de disposer d'un préavis portant sur la dernière version du PLQ et non pas sur d'anciennes versions ayant pu subir des modifications depuis la dernière consultation de ce service. A cette occasion, il a expressément indiqué que le trafic induit par les places de stationnement sur les voies de circulation existantes « *ne sera pas en mesure d'accroître notablement (> 1 dB(A) les émissions sonores et les immissions sonores au-delà des valeurs limites (OPB art. 9)* », cette dernière disposition étant ainsi respectée. Cet avis a été rendu, en dépit des insinuations contraires des recourants, en dehors de toute « *pression* » de la part du service en charge de l'élaboration et de l'adoption des PLQ. On ne voit d'ailleurs pas quel pourrait être l'intérêt de ce service, dont la tâche consiste certes à coordonner les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire (art. 2 OAT), à obtenir des préavis qui seraient incorrects sur le plan scientifique.

(Pièce n° 13)

b) Mise à l'écart par l'autorité intimée des préavis divergents du SPBR du 10 mars 2009 et du SEIE du 19 mars 2009 au profit du préavis du SPBR du 4 mai 2009

15. A la lumière des considérations qui précèdent, l'autorité intimée a considéré que l'appréciation retenue par ce préavis du SPBR du 10 mars 2009 relative aux exigences fixées par l'art. 9 OPB et reprise de manière amplifiée par le SEIE dans son préavis du 19 mars 2009 était exagérément critique au point de devoir être tenue tout simplement pour inexacte. Ni le SPBR, spécialiste en la matière, ni le SEIE n'ont jamais contesté les données chiffrées figurant dans le RIE 1ère étape, tous deux ayant délivré un préavis favorable tant à ce RIE qu'au PLQ querellé. C'est la raison pour laquelle elle a écarté ce préavis pour retenir celui du SPBR du 4 mai 2009, qui considère que les exigences de l'art. 1 OPB sont respectées par le PLQ querellé, ainsi qu'elle l'a expressément exposé dans son arrêté statuant sur l'opposition formée par les recourants.

C'est le lieu de rappeler qu'une application rigoureuse de la lettre et de l'esprit de l'art. 9 OPB veut que l'appréciation des nuisances sonores supplémentaires dues à une

utilisation accrue des voies de communication à considérer pour l'application de cette disposition se limite à celles qui sont strictement générées par un projet particulier, faisant au besoin l'objet d'une EIE.

Les nuisances supplémentaires qui pourraient résulter de l'adoption ultérieure éventuelle d'une modification de zone, telle celle du projet de modification des limites des zones concernant les lieux-dits Le Sapay et le Trembley sur la commune de Plan-les-Ouates (MZ n° 29728), figurant dans le bordereau joint en annexe de la présente écriture et dont les recourants demandent à mauvais escient l'apport à la procédure et surtout d'un futur PLQ touchant ce secteur, tous projets de plans d'affectation qui ne sont pas encore adoptés et pas même élaborés pour ce qui est de ce futur PLQ, n'entrent ainsi pas en ligne de compte. Il en va de même de l'accroissement de nuisances sonores supplémentaires que l'on pourrait éventuellement devoir constater suite à des mesures prises sur le terrain, qui seraient effectuées après la réalisation des constructions prévues par le PLQ querellé, et qui ne relèveraient alors tout simplement plus d'un pronostic !

De l'avis de l'autorité intimée, en indiquant, dans leurs préavis respectifs des 10 et 19 mars 2009, que les exigences de l'art. 9 OPB ne seraient pas respectées, le SPBR et surtout le SEIE se sont tout simplement laissés emporter dans un excès de prudence, destiné selon toute vraisemblance à justifier l'inscription de la route de la Chapelle parmi les voies de communication à inscrire dans le prochain plan d'assainissement des routes du canton, ce qui sera fait.

(Pièce n° 22)

16. Telles sont les raisons pour lesquelles l'autorité intimée a clairement indiqué dans son arrêté statuant sur l'opposition formée par les recourants qu'elle s'écartait des préavis du SPBR du 10 mars 2009 et du SEIE du 19 mars 2009 sur ce point spécifique, pour s'en tenir au préavis du SPBR du 4 mai 2009, qui conclut au respect des exigences de l'art. 9 OPB. Quant au chiffre de 704 places de parc, indiqué dans ce dernier préavis, au lieu des 772 visés dans le projet de PLQ, il résulte d'une simple erreur de frappe, ainsi que le SPBR le spécifie dans une note complémentaire du 3 août 2009, produite dans le cadre de l'instruction des oppositions.

Ces éléments ont conduit l'autorité intimée à rejeter le grief d'une violation de l'art. 9 OPB comme étant infondé.

(Pièce n° 23a)

c) Complément au RIE 1ère étape et réexamen de cette question par le SEIE et le SPBR dans le cadre du présent recours

17. Dans la mesure où les recourants reviennent sur cette question et demandent l'audition du SEIE pour approfondir sa position exacte dans ce dossier, l'autorité intimée a pris la peine de demander aux auteurs du RIE 1ère étape un complément de ce rapport et de demander au SEIE de se prononcer sur celui-ci et sur le rapport d'analyse produit par les recourants. A la lumière du préavis du SPBR du 4 mai 2009, du rapport d'analyse du 27 septembre 2009 produit par les recourants ainsi que de ce complément de RIE 1ère étape, tous documents postérieurs à sa consultation du 19 mars 2009, le SEIE a réexaminé cette question. Après avoir consulté la DGM et le SPBR, le SEIE parvient, en substance, dans un nouveau préavis du 25 novembre 2009, aux conclusions suivantes :

« ***Bruit et vibrations***

L'analyse globale qualifiant les dépassements des valeurs limites d'immissions (VLI) a été reprise et complétée par une évaluation des niveaux de bruit de certains récepteurs sensibles.

Pour la route de la Chapelle, pour laquelle les VLI du DS II sont actuellement légèrement dépassées selon le cadastre du bruit, le complément au RIE 1ère étape démontre que l'augmentation des nuisances sera largement inférieure au seuil de 1.0 dB(A) au-delà duquel les nuisances sonores sont perceptibles, tant en 2012 - de l'ordre de + 0.4 dB(A) - qu'en 2016 - de l'ordre de + 0.2 à 0.3 dB(A).

Pour la route du Saconnex d'Arve, les nuisances sonores augmenteront, à 10 m, d'au maximum 1 dB(A) de jour comme de nuit pendant la période la plus défavorable, soit la période transitoire 2012-2016, pour atteindre 59 dB(A) de jour et 49 dB(A) de nuit. Les VLI du DS II (60 dB(A) de jour, 50 dB(A) de nuit) sont ainsi respectées.

Dans les deux cas de figure, les exigences de l'art. 9 OPB sont respectées, tant durant la phase transitoire qu'après l'échéance de 2016, contrairement à ce que nous avions écrit dans notre préavis du 19 mars 2009.

L'étude de cas particuliers va dans le même sens et démontre que les exigences de l'art. 9 sont aussi respectées aussi bien durant la phase transitoire qu'au-delà.

Ce complément d'étude nous permet de rectifier notre préavis du 19 mars 2009 et de nous ranger à l'avis du SPBR du 4 mai 2009. L'augmentation des nuisances sonores dues aux constructions prévues par le PLQ n°29591 respecte les exigences de l'art 9 OPB.

Nous rappelons toutefois que "La route de la Chapelle (RC62) ne figure pas dans le plan de mesures d'assainissement du bruit routier de 1998. Compte tenu des projets dans le secteur, elle devra figurer dans les programmes pluriannuels ultérieurs (prochaine échéance 2011)" (préavis du 19 mars 2009). »

En ce qui concerne le rapport d'analyse du bureau « d'Silence », le SEIE s'en remet à l'avis du SPBR du 23 novembre 2009, en notant simplement que les conclusions de ce

rapport « *vont dans le même sens que celles du RIE 1ère étape de février/avril 2009 avec les hypothèses de trafic validées par la DGM. Il relève que le rapport précité ne parvient à des conclusions différentes qu'en prenant d'autres hypothèses de trafic, toutefois non validées par la DGM* ».

Les recourants n'ayant pas eu l'occasion de se prononcer sur ces nouveaux éléments, l'autorité intimée prie respectueusement le Tribunal administratif de bien vouloir ordonner un second échange d'écriture, démarche également demandée par les recourants et qui leur permettra de s'exprimer sur ce point, les autres mesures d'instruction qu'ils préconisent (audition du SEIE et du bureau d'Silence SA) n'apparaissant pas nécessaires.

(Pièces n° 15, 24a et b, 25a et b et 26a et b)

18. Ceci dit, indépendamment de ce qui précède, la route de la Chapelle (RC62) figurera donc dans le prochain programme pluriannuel d'assainissement 2011-2015, comme l'a indiqué l'autorité intimée dans son arrêté statuant sur l'opposition formée par les recourants. C'est dire qu'elle devra être assainie d'ici au 31 mars 2018 au plus tard, conformément à l'art. 17 al. 4 let. b OPB. Quant à la route de Saconnex-d'Arve, le RIE 1ère étape ne prévoyant pas de dépassement des VLI, elle ne nécessite en principe pas d'assainissement. Si des comptages devaient par la suite infirmer cette prévision, des mesures d'assainissement pourraient également être prises, comme l'ont indiqué le SPBR et le SEIE dans leur préavis respectif des 10 mars et 19 mars 2009.

C'est dire que les préoccupations exprimées par les recourants relatives à une surexposition au bruit des terrains bordant ces deux artères ont été largement prises en compte.

D. Du rapport d'analyse du bureau d'Silence, du 27 septembre 2009, produit par les recourants dans le cadre du présent recours et non validé par le SPBR et le SEIE

19. Les recourants prétendent que les hypothèses de trafic retenues par le RIE 1ère étape seraient erronées et aboutiraient à des évaluations des nuisances sonores sous-estimées. Afin d'étayer leur thèse, ils produisent un « *rapport d'analyse* », réalisé le 27 septembre 2009 par le bureau d'acoustique vaudois « *d'Silence SA* » (ci-après rapport d'analyse), qui paraît remettre en question les résultats du RIE 1ère étape.

20. Cette analyse n'a cependant l'aval ni de la DGM, ni du SPBR, services qui, dans leur note figurant en annexe de celle du SEIE 25 novembre 2009, au contraire, en relèvent les graves lacunes méthodologiques. Elle ne saurait dès lors être mise sur le même pied que le RIE 1ère étape, dont les méthodes et les conclusions trouvent l'aval de ces services spécialisés.

a) Des hypothèses de trafic erronées formulées par des spécialistes acousticiens ne disposant pas des compétences nécessaires à cet effet

21. A titre liminaire, l'autorité intimée entend souligner le caractère insolite de la démarche usitée par les recourants en regard de la jurisprudence applicable en matière d'EIE.

En effet, les hypothèses de trafic retenues par le RIE 1ère étape ont été synthétisées par le bureau d'ingénieurs en trafic RGR, en concertation avec les ingénieurs en trafic de la DGM, qui les a ratifiées. Sur cette base, le bureau d'environnement « Viridis » a fondé son pronostic en matière de bruit, lequel a été validé par le SPBR.

En revanche, rien n'indique que le bureau « d'Silence », composé d'acousticiens, comporte également des ingénieurs en transports disposant des compétences nécessaires pour formuler des hypothèses de trafic particulières, qui s'écartent de celles figurant dans le RIE 1ère étape. Le site internet de ce bureau ne fait état que « d'acousticiens », le terme d' « ingénieurs» n'étant pas utilisé, encore moins « ingénieur en trafic ». Or, la formation d'acousticien, telle qu'elle résulte du règlement d'examen mis au point par la société suisse d'acoustique, n'inclut pas celle d'ingénieur en trafic.

C'est dire, en d'autres termes, que les hypothèses de trafic différentes de celles formulées par le RIE 1ère étape et qui figurent en p. 7 du rapport d'analyse sont le fait d'acousticiens qui ne possèdent tout simplement pas les compétences requises à cet effet et qui sont au surplus contestées par la DGM, dans sa note du 20 novembre 2009 annexée à celle du SEIE du 25 novembre 2009.

(Pièces n° 24a et 27)

22. Ceci dit, le rapport d'analyse énumère en p. 7 quatre hypothèses de trafic différentes de celles retenues par le RIE 1ère étape et qui seront plus avant examinées (cf. aa) à ad)) :

aa) Modification de la répartition du trafic routier sur les différents tronçons : prise en compte indue du trafic induit par la réalisation du PDQ de la Chapelle-Les-Sciers et non pas du seul PLQ querellé

23. L'autorité intimée comprend par là que le rapport d'analyse entend remettre en cause les proportions de trafic généré par l'accès au périmètre du PLQ querellé, à savoir 70 % d'accès direct depuis le giratoire du Trèfle-Blanc, puis celui de la Milice, contre 30 % depuis la route de la Chapelle (cf. p. 23 dernière version du RIE 1ère étape).

Trois éléments sont succinctement évoqués à l'appui de cette variante. Il est tout d'abord fait état d'une « *forte de charge sortie Sud vers carrefour du Trèfle Blanc et de la Milice et configuration de la route de desserte incitant à emprunter la sortie Nord* », donnée purement subjective qui n'est en rien étayée. Il est également question d'une « *proportion de bâtiments plus proche de la sortie Nord que Sud* », élément qui est inexact puisqu'il est constant que la partie nord-est du PLQ, proche de la route de la Chapelle et située en zone de développement 3 affectée à l'équipement public, comporte peu de bâtiments, lesquels se retrouvent concentrés majoritairement plutôt sur la partie sud du périmètre du PLQ.

Enfin, le 3ème et dernier élément est ainsi libellé :

« *PLQ les Sciers engendrera un supplément de trafic routier au niveau de la sortie Sud (non pris en compte), incitant les habitants PLQ Chapelle à utiliser la sortie Nord de manière plus accrue* ».

L'on se trouve ici face à une erreur méthodologique majeure du rapport d'analyse. Ce dernier ne se borne pas à prendre en compte le trafic supplémentaire généré par le PLQ querellé de la Chapelle, comme il le devrait, dès lors que seul ce PLQ fait l'objet du RIE 1ère étape et en constitue la procédure décisive (cf. chiffre 11.4 de l'annexe au RaOEIE). Il prend également et surtout en compte le trafic généré par un futur PLQ à venir pour le quartier voisin des Sciers, sur le territoire de la commune non plus de Lancy, mais de Plan-les Ouates et qui constitue en quelque sorte la seconde partie du PDQ de la Chapelle. Or, en l'état, ce futur PLQ reste à élaborer et nécessite une modification des limites de zones dont l'enquête publique s'est terminée le 9 septembre 2009 et qui n'est donc pas encore adoptée et acquise.

En réalité, le rapport d'analyse entend prendre en compte le trafic généré par le PDQ de la Chapelle–Les Sciers et non pas se borner à celui du PLQ de la Chapelle, qui fait

pourtant seul l'objet du litige ! Il est à cet égard frappant de constater que le PLQ querellé n'est même pas cité parmi les documents répertoriés en p. 2, chiffre 1, comme constituant la « base documentaire » du rapport d'analyse. En outre, aucun extrait du PLQ n'y figure, au contraire du PDQ de la Chapelle-Les-Sciers (cf. p. 3).

ab) Ajout erroné de 60 places de parking supplémentaire dues au « bonus Minergie »

24. L'art. 3 al. 4 LGZD permet à un projet de construction de s'écarter d'un PLQ pour des motifs techniques ou d'intérêt général. Constitue un tel motif le fait, pour un tel projet, de faire usage des normes relevant du « haut standard énergétique », plus connu sous le nom de « Minergie ». Dans cette hypothèse, le projet peut comporter des SBP supplémentaires jusqu'à concurrence de 10 % (art. 3 al. 5 LGZD).

En l'état de la législation, l'application du standard Minergie est donc conçue comme une dérogation, permettant au constructeur d'obtenir des SBP supplémentaires. Par voie de conséquence, le RIE 1ère étape ne peut tenir compte de ces 10 % de SBP supplémentaires potentielles. Ce n'est que si la ou les demandes d'autorisation de construire découlant du PLQ querellé font effectivement usage du haut standard énergétique et des 10 % de SBP supplémentaires que la question des places de parking supplémentaires viendra alors à se poser. Dans cette hypothèse, il appartiendra au RIE 2ème étape d'en calculer les conséquences en matière de nuisances sonores supplémentaires liées au trafic induit de ces surfaces et de préconiser les mesures qui s'imposent, le cas échéant.

Peu importe, dès lors, que les constructeurs aient d'ores et déjà annoncé avoir l'intention de faire usage des normes « Minergie » : au stade du PLQ et du RIE 1ère étape l'accompagnant, les nuisances sonores supplémentaires liées au trafic prévisible généré par l'usage futur - probable ou non - de ces normes n'ont pas à être prises en compte, ce qui répond à l'un des griefs des recourants.

ac) augmentation sans objet de la proportion de trafic poids lourds destinés à servir les espaces commerciaux du PLQ (10% le jour, 5 % la nuit)

25. Cet élément est assez surprenant, car le RIE 1ère étape indique expressément en p. 39 que « *la part de véhicules bruyant prise en compte est de 10 % (poids lourds, motos)* ». C'est dire qu'il n'y a pas lieu de tenir compte d'un trafic supplémentaire dû à ce motif.

ad) taux de rotation des véhicules plus élevé (2,3) ne tenant pas compte des mesures prévues dans la convention, destinées à favoriser le report modal

26. Le rapport d'analyse indique à ce sujet que ce taux de rotation de 2,3 pour les places de parc devrait être retenu en fonction de l' « *accord avec le préavis du SEIE et du comportement naturel des personnes, tenant compte de la non-mention dans le RIE de mesures d'encouragement à la mobilité douce* » (p. 7).

27. Il est tout d'abord inexact de prétendre que le RIE 1ère étape ne mentionnerait pas de mesures d'encouragement à la mobilité douce. Ce rapport renvoie expressément, en p. 9, à l'étude des aménagements routiers et piétonniers du PAC de la Chapelle-Les-Sciers réalisée en 2007 par le bureau Mayor Beusch, Solfor et CITEC dans le cadre du PDQ concernant ce secteur. Un extrait du plan des aménagements publics figure notamment en p. 10 du RIE 1ère étape et les cheminements piétonniers et cyclables du périmètre, dont la liaison dite « *chemin du CEVA* » sont expressément cités en p.11.

(cf. RIE 1ère étape, p. 10 et Pièce n° 4, p. 11)

28. Quant au taux de rotation de 2,3, s'il a effectivement été validé à un moment donné par la DGM et le SEIE, ces instances ont par la suite changé d'avis et donné leur accord au taux de 1,5 retenu par le RIE 1ère étape, ceci en fonction des mesures d'accompagnement prévues par la convention, visées à l'art. 8 al. 1 let. d RPSFP, jugées aptes à favoriser le report modal. Le rapport d'analyse n'indique pas en quoi ces mesures devraient être sans effet, laissant sans doute ce soin à l'avocat des recourants.

(Pièces n°7, 9, 10 et 28)

29. En définitive, les hypothèses de trafic différentes retenues par le rapport d'analyse sont dénuées de pertinence. En tout état, elles ne démontrent pas à satisfaction de droit, comme elles devraient le faire, que celles retenues dans le RIE 1ère étape et finalement validées par le SEIE seraient manifestement inexactes ou incomplètes, comme l'exige la jurisprudence.

b) Des mesures d'exposition au bruit reposant sur des bases erronées et qui concluent à des écarts insuffisamment importants pour aboutir à des conclusions juridiques différentes

30. A supposer que les hypothèses de trafic différentes prises en compte par le rapport d'analyse soient exactes, ce que conteste l'autorité intimée, encore faudrait-il que les

« écarts » en matière d'exposition aux nuisances sonores constatés entre, d'une part, le RIE 1ère étape, et, d'autre part, le rapport d'analyse, en raison des hypothèses de trafic différentes utilisées par ce dernier, puissent être qualifiés de « *très importants au point d'aboutir à des conséquences juridiques erronées* », au sens de la jurisprudence plus avant citée[39].

Il importe donc de prendre la mesure des divergences entre ces deux documents, s'agissant du pronostic du bruit routier supplémentaire sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve généré par la mise en services des installations prévues par le PLQ querellé, pour autant qu'une comparaison des résultats bruts tirés de ceux-ci s'avère possible, ce qui est assez délicat au vu de la méthodologique erronée appliquée par le rapport d'analyse.

En substance, le rapport d'analyse fonde son pronostic sur trois hypothèses : les « *niveaux d'immission 2008* », résultant de la situation actuelle, d'une part, les « *niveaux d'immission 2016 avec projet PLQ – trafic selon RIE 1ère étape* », d'autre part et enfin les « *niveaux d'immission 2016 avec projet PLQ – trafic réévalué* », selon d'autres hypothèses de trafic, qui sont le fait du rapport d'analyse dont l'autorité intimée conteste le bien-fondé.

A la différence du RIE 1ère étape et de son annexe 5 relative à l'évaluation du bruit routier, le rapport d'analyse ne tient donc pas compte du « *bruit futur sans projet* ». C'est dire que le rapport d'analyse compare sans autre le bruit actuel (2008) et le bruit futur 2016 avec projet, ceci en lieu et place de comparer le bruit futur 2016 sans projet et le bruit futur 2016 avec projet, ce qui constitue une autre erreur méthodologique importante de ce rapport.

C'est le lieu de rappeler que le pronostic des nuisances sonores effectué par le RIE 1ère étape ne peut faire abstraction de l'augmentation des nuisances sonores sans projet, provenant de l'accroissement probable du trafic pendulaire d'ici 2016, décrit en p. 19 du RIE1ère étape. Comme l'indique le complément au RIE 1ère étape, « *l'état futur sans projet considère l'évolution probable du trafic sans la réalisation du PLQ de la Chapelle ni aucune autre construction du PDQ de la Chapelle-Les-Sciers à l'horizon 2016* », les mêmes valeurs ayant été considérées pour l'état futur sans projet à l'horizon 2012. Ce sont ces deux états, à savoir le bruit futur sans projet, d'une part, et le bruit

39 JT 1998 I p. 480, cons. 4c) bb) = 123 II 337 ss

futur avec projet, d'autre part, qui doivent être comparés, et non pas le bruit actuel, provenant du trafic 2008, et le bruit futur avec projet, comme le fait le rapport d'analyse.

31. Nonobstant cette erreur méthodologique, ce dernier parvient aux conclusions suivantes :

a) S'agissant de la route de Saconnex-d'Arve, les VLI du DS II sont respectées avec marge dans les 3 situations (p. 6 et 8).

b) S'agissant des 3 récepteurs R3, R4 et R8 de la route de la Chapelle, pour laquelle les VLI du DS II sont dépassées, l'annexe 2 retient, en p. 12, une augmentation moyenne des nuisances sonores de + 0.2 dB(A) le jour (1.8 – 1.6) et + 0.7 dB(A) la nuit (1.1 – 0.4) entre la situation 2008 et celle de 2016 avec projet en fonction des hypothèses de trafic du RIE 1ère étape. Cette augmentation moyenne passerait à +°0.6 dB(A) (2.2 – 1.6) le jour et + 1.0 dB(A) de nuit (1.4 – 0.4) en fonction des hypothèses de trafic majoré envisagées par le rapport d'analyse, soit un écart non perceptible selon le préavis du SPBR du 4 mai 2009 et la directive n° 4 de l'Office fédéral des transports, édictée le 25 février 1992 conjointement avec l'Office fédéral de l'environnement, qui veut que seul un écart supérieur à 1 dB(A) puisse à certaines conditions, être qualifié de « perceptible » au sens de l'art. 9 al. 1 let. b OPB.

c) Certes, si l'on prend en compte les valeurs maximales entre cette même situation 2008 et celle de 2016 avec projet, toujours en fonction des hypothèses de trafic du RIE 1ère étape, l'augmentation maximale serait alors de + 0.3 dB(A) le jour (2.6 – 2.3) et de + 1.1 dB(A) la nuit (1.9 – 0.8), et encore, ceci pour le seul point R8 à 5 m. du sol, contre 1.0 dB(A) à 2 m. et à 8 m. du sol. Il n'y a cependant pas lieu, pour le trafic routier, de prendre en compte cet indice maximal, dans la mesure où, d'après l'annexe 3 de l'OPB, l'indice d'évaluation à considérer pour cette catégorie de bruit est le Lr et non le Lmax, utilisé uniquement pour caractériser le bruit aérien - annexe 5 OPB, ainsi que le relève le SPBR dans son préavis du 23 novembre 2009 portant sur ce rapport d'analyse. Ce même service note également, parmi d'autres défauts du rapport d'analyse, que « *l'auteur élabore des conclusions sur la base de l'indice acoustique Lmax, qui ne permet pas de qualifier l'exposition au bruit routier selon l'OPB. Le Lmax est uniquement utilisé dans l'annexe 5 qui détermine des valeurs limites d'exposition au Lmax pour le bruit des avions* ».

C'est dire que, tant qu'il prend en compte les hypothèses de trafic retenues par le RIE 1ère étape, l'on peut considérer que le rapport d'analyse confirme globalement les conclusions de ce dernier, à savoir la conformité du PLQ querellé aux exigences de l'art. 9 OPB, ce qui doit être souligné.

Les divergences n'apparaissent que dans la mesure où le rapport d'analyse entend prendre en compte des hypothèses de « trafic majoré » par rapport à celles retenues par le RIE 1ère étape. Dans cette hypothèse d'un « *trafic majoré* », que conteste donc l'autorité intimée pour les raisons plus avant évoquées, la question du respect des exigences de l'art. 9 OPB ne concerne pas la route de Saconnex-d'Arve. Cette question n'est susceptible de se poser que pour la route de la Chapelle et encore, à nouveau, que pour le seul point R8, de nuit, où le rapport d'analyse fait état d'un dépassement de 1.9 dB(A) à 5 m. et 8 m. du sol, (1.8 dB(A) à 2 m.).

En d'autres termes, à l'exception de ce point R8, les « écarts » en matière d'exposition aux nuisances sonores que l'on peut constater entre le RIE 1ère étape et le rapport d'analyse, en raison des hypothèses de trafic divergentes retenues par ces deux documents, ne peuvent a priori pas être qualifiés de « *très importants au point d'aboutir à des conséquences juridiques erronées* », au sens de la jurisprudence plus avant citée[40].

(Pièces n° 21, 25b et 29a, b et c)

32. A noter que le complément de RIE 1ère étape de novembre 2009, préavisé favorablement par le SPBR en date du 23 novembre 2009, considère qu'en fonction des hypothèses de trafic retenues par ce document et en tenant compte du bruit futur sans projet 2016, l'augmentation des nuisances sonores correspondant au point R8 (parcelle n° 993) devrait, à la plus mauvaise période, soit en 2012, être de l'ordre de 0.3 dB(A) de jour comme de nuit. Les valeurs limites d'immissions (VLI du DS II) au droit du récepteur sensible au 1er étage sont déjà dépassées actuellement, atteignant 62 dB(A) de jour et 51 dB(A) de nuit selon les mesures du cadastre du bruit routier, contre 64.8 dB(A) de jour et 55.3 dB(A) de nuit selon les valeurs calculées du complément, ce qui illustre au passage le fait que les valeurs théoriques calculées par ce dernier pour la route de la Chapelle sont supérieures de 2 à 3 dB(A) par rapport aux valeurs mesurées et donc péjorantes pour le constructeur. La différence relative (0.3 dB(A)) entre la situation

40 JT I 1998 p. 480, cons. 4c) bb) = 123 II 337 ss

future sans et avec projet de PLQ n'entraîne pas une perception d'immissions plus importante (> 1.0 dB(A)), l'article 9 al. a OPB étant respecté.

(Pièces n°15, annexe 5b p. 12, n° 25a et 29b)

4. *Réponses à l'argumentation des recourants*

A. Des prétendues hypothèses de trafic biaisées retenues par le RIE 1ère étape

a) Du ratio de stationnement de 1 place pour 100 m² de SBP destinées aux habitants, prétendument sous-évalué

33. Les recourants persistent à considérer que le ratio de 1 place de stationnement pour 100 m² de SBP destinées au logement, qui conduit le PLQ à prévoir 772 places, au lieu d'un ratio de 1,3 place serait insuffisant.

A l'appui de leur assertion, ils invoquent les places supplémentaires liées à l'application des normes dites « Minergie », non comptabilisées par le RIE 1ère étape. Selon les recourants, « *aucun élément du dossier n'a valablement expliqué, au cours de la procédure, pourquoi les places additionnelles liées au bonus Minergie ont été écartées de l'analyse* » (p. 25).

A ce propos, l'autorité intimée a déjà exposé plus avant que l'application des normes Minergie relève du stade ultérieur des autorisations de construire, dans l'hypothèse où les requérants entendraient déroger au PLQ. Le RIE 1ère étape accompagnant ce dernier ne peut donc en tenir compte et il n'y a pas lieu de revenir sur cette question. Quant à l'assertion selon laquelle aucun élément du dossier n'aurait expliqué aux recourants pourquoi les places additionnelles liées au bonus Minergie auraient été écartées, elle est également sans fondement. En effet, l'autorité intimée a largement exposé cet élément dans son arrêté statuant sur l'opposition des recourants au PLQ querellé :

« *La volumétrie telle qu'indiquée par le projet de PLQ, qui est une enveloppe maximale, laisse une certaine souplesse qui permettra d'absorber une éventuelle augmentation d'au maximum 10 % des SBP pouvant être accordées, par voie dérogatoire* [c'est nous qui soulignons], *dans le cas d'une construction de haut standard énergétique (Minergie), en application de l'art. 3 al. 5 LGZD. Ce n'est donc que dans le cas de constructions*

respectant les standards Minergie que les superstructures pourraient être réalisées et recevoir les 10 % de SBP mentionnées plus haut. Cela ressort d'ailleurs implicitement d'un courrier de la Direction générale de l'aménagement du territoire au Conseil administratif de la Ville de Lancy du 25 mars 2009, dans lequel cette direction confirme que « l'application du haut standard énergétique (Minergie) peut avoir lieu dans la volumétrie définie par le projet de PLQ vu qu'une marge correspondant à 10 % de surface brute supplémentaire est d'ores et déjà prévue (...) ». Par ailleurs, étant donné que le projet de PLQ litigieux prévoit un périmètre d'implantation maximum des constructions projetées, il est possible que le choix des constructeurs se porte sur un léger épaississement des constructions plutôt que sur l'usage de la superstructure. Le choix se fait en général sur la base de considérations techniques. Quoiqu'il en soit, les 10 % de SBP supplémentaires accordées à titre de dérogation selon l'art. 3 al. 5 LGZD correspondent à un chiffre maximal à ne pas dépasser. Il est donc possible que celui-ci ne soit pas atteint et que les SBP supplémentaires soient inférieures à 10 %. La question de l'application éventuelle de l'art. 3 al. 5 LGZD, permettant d'augmenter de 10% les SBP n'a pas à être examinée dans le cadre de la présente procédure. En effet, celle-ci sera examinée lors des demandes en autorisation de construire, relevant du Département des constructions et des technologies de l'information. Ce n'est en effet qu'au stade de ces autorisations de construire que les projets de construction sont connus dans les détails (art. 3 al. 4 LGZD). »

b) Du taux de rotation de 1,5 mouvement/habitant par jour prétendument sous-évalué

34. Les recourants persistent à contester la validité du préavis de la DGM s'agissant du taux de rotation journalier retenu de 1,5 pour les logements et les équipements publics. Ils considèrent que celui de 2,3 serait plus adéquat, les mesures prévues par la convention n'étant pas un instrument adéquat pour admettre que le taux de rotation soit ramené de 2,3 à 1,5.

35. Dans son arrêté statuant sur l'opposition formée par les recourants, l'autorité intimée a souligné que le choix des ingénieurs mandatés pour effectuer le RIE 1ère étape, qui sont des spécialistes dans ce domaine, s'est porté dès le départ sur un taux de rotation de 1,5. La DGM avait dans un premier temps délivré un préavis favorable au rapport d'enquête préliminaire 1ère étape (version mai 2007) sur ce point, le 5 juin 2007, considérant que « *les données et prévisions produites sont correctement établies et vraisemblables* ».

Cette direction est ensuite revenue sur sa position dans son préavis ultérieur du 6 décembre 2007, en demandant que le taux de rotation soit de 2,3 comme celui retenu pour l'avant-projet de PLQ Les Vergers à Meyrin, toujours en cours d'élaboration. Or, force est de constater que ce dernier se trouve à un stade beaucoup moins avancé que le PLQ n° 29591-543-529 et n'a d'ailleurs pas fait l'objet d'une enquête publique. Même

si son périmètre est également bien desservi par les transports publics, il n'est, en l'état, pas accompagné de mesures particulières comparables à celles prévues dans ledit projet et la convention signée par la Fondation Bonna Rapin, l'Hospice général, les communes et le Département du territoire, afin de faire de ce quartier un exemple en ce qui concerne la mobilité. Surtout, il n'est pas au bénéfice d'une convention semblable à celle passée en l'espèce, favorable à un report modal. Il ressort de ce document que la desserte en transports publics sera améliorée, notamment en faisant apporter une modification à l'itinéraire de la ligne de bus 44 existante, dans le cadre du futur Plan directeur des transports collectifs 2011 à 2014 et le futur contrat de prestations avec les transports publics genevois y relatif ; des places de parc pour les vélos seront en nombre suffisant. Le nombre de places de stationnement sera limité au strict nécessaire, d'où les 3 places minimum que le PLQ litigieux prévoit pour l'auto-partage. Une campagne de promotion du périmètre en tant que quartier éco-mobile sera entreprise, afin d'attirer des habitants conscients et désireux de résider dans un endroit où les places de stationnement seront peu importantes, limitées au strict nécessaire, soit 1 places pour 100 m^2 de SBP. Enfin, une gestion centralisée de ces dernières sera mise au point par les propriétaires afin de les attribuer selon des critères de priorité et de nécessité. Selon la DGM, composée de spécialistes en la matière, les mesures résultant de la Convention précitée, dont certaines figurent explicitement dans le PLQ querellé, permettront d'attirer des habitants qui privilégieront la mobilité douce et les transports publics, compte tenu des facilités qui leur sont proposées.

C'est peut-être le lieu de rappeler qu'avant l'adoption, le 23 juillet 2008, du RPSFP la fixation proprement dite du nombre de places de parc n'était régie par aucun règlement, ce qui est toujours le cas du taux de rotation, qui relève uniquement du pronostic. L'élaboration du PLQ litigieux a coïncidé avec celle du RPSFP, les variations de la position de la DGM sur la manière de calculer le ratio de places de stationnement et le taux de rotation, telles qu'elles ressortent de ses préavis des 5 juin 2007 et 6 décembre 2008, ayant trouvé une solution dans l'art. 8 al. 2 let. d RPSFP. L'application de cette disposition aboutit, dans le cas d'espèce, à ce que le taux de rotation de 1,5 admis dans un premier temps (5 juin 2007), puis refusé dans un second temps (6 décembre 2007), soit finalement validé, moyennant des mesures d'accompagnement énumérées dans la convention, prises en application de cette disposition, ce qui satisfait pleinement la DGM, qui a délivré un préavis favorable au RIE 1ère étape en date du 6 mars 2009.

(Pièces n° 5, 7, 8 et 9)

36. Rien ne permet d'affirmer, comme le font les recourants, que les engagements pris dans la convention n'auront aucun impact et ne seront pas respectés, ainsi qu'il a déjà été exposé plus avant.

Il est ainsi inexact d'affirmer que cette convention n'aurait qu' « *une stabilité juridique relative, non en phase avec le PLQ auquel elle aurait dû être intégrée* » (cf. p. 27 du recours). Le fait que son art. 6 al. 2 énumère de manière relativement précise les conditions auxquelles elle pourrait devenir caduque, soit en cas d'annulation (abrogation) du RPSFP ou de modification de celui-ci affectant le sens de la présente convention, est plutôt un gage de stabilité et de sérieux des partenaires concernés, à l'image de l'art. 4, par lequel ceux-ci s'engagent « *à assurer le suivi de ces mesures* [prévues par la convention] *et à rechercher ensemble, au besoin, des solutions correctrices s'il devait s'avérer par la suite que la situation s'éloigne défavorablement des prévisions établies* ». Ce faisant, l'autorité compétente ne se dépossède en rien de ses compétences, cette disposition n'ayant rien d'illégal, en dépit des assertions contraires des recourants.

Les éléments de cette convention pouvant être intégrés au PLQ l'ont été. Il en va ainsi, en particulier, de la gestion centralisée des places de parc, expressément prescrite en légende du PLQ querellé, en application de l'art. 1 de la convention, le fait que cette dernière puisse devenir de facto caduque à certaines conditions énumérées à l'art. 6 al. 2 étant une autre question. De même, la légende du PLQ réserve un certain nombre de places de parc pour des véhicules destinés à l'auto-partage, lequel pourra être augmenté en fonction de la demande, en remplacement de places visiteurs (cf. art. 2 let. c de la convention). Cette légende prévoit aussi des places de stationnement et des voies de circulations destinées aux vélos (cf. art. 2 let. d de la convention)

En revanche, d'autres mesures prévues par la convention ne peuvent tout simplement pas être prescrites par le PLQ querellé, à l'image de l'art.1, selon lequel le Département du territoire s'engage à « *faire en sorte que la desserte en transports publics du secteur soit améliorée, notamment en faisant apporter une modification à l'itinéraire de l'actuelle ligne TPG 44, dans le cadre du futur Plan directeur des transports collectifs 2011 à 2014 et le futur contrat de prestations avec les TPG y relatif* ». A noter que cette obligation est en passe d'être remplie, le projet de Plan directeur des transports précité, étant actuellement soumis à l'examen du Grand Conseil par le rapport divers n° 806 (RD 806). Ce dernier précise, au titre du « *développement de l'offre en lien avec les*

nouveaux quartiers d'urbanisation », que « *le réseau devra permettre la desserte des nouveaux quartiers d'urbanisation tels que... la Chapelle-Les-Sciers... dès l'arrivée des nouveaux habitants et la mise en œuvre des différentes phases d'urbanisation prévues* » (cf. p. 10 de ce rapport). Il en va de même de l'engagement des propriétaires, « *tout au long de la planification et de l'exploitation des bâtiments et en particulier lors de l'attribution des logements, à soutenir une campagne de promotion du périmètre en tant que quartier éco-mobile selon un concept*» actuellement en voie d'élaboration par la DGM (art. 2 let. a), et de l'engagement conjoint de ces mêmes propriétaires, sur leur domaine privé, et des communes concernées, sur leur domaine public, à « *procéder à un contrôle strict du stationnement* », ceci en vue d'éviter le parking sauvage (cf. art. 2 let. e et art. 3), ce qui va au-delà des prérogatives d'un PLQ.

Certes, la convention ne contient pas le descriptif de toutes les mesures propres à faire respecter au mieux, dans les faits, les engagements pris, étant observé que la phase ultérieure des autorisations de construire, dans le cadre de la 2ème étape, laisse encore une certaine marge de manœuvre à cet égard.

Toutefois, une bonne part du succès de ce dispositif réside dans l'effectivité de la gestion centralisée des places de parc, laquelle sera le fait des propriétaires. A cet égard, il est essentiel que les propriétaires soient pleinement associés au processus et manifestent leur volonté d'en être partie prenante, plutôt que simplement se voir assigner obligatoirement un objectif par les autorités, ce qui est au demeurant le cas de cette gestion centralisée, expressément prévue par le PLQ querellé lui-même.

(Pièce n° 30, p. 18)

37. En mettant en cause « *l'instrumentarium* » de la convention, jugé insuffisamment contraignant (cf. p. 28 du recours), les recourants remettent en réalité en cause l'art. 8 al. 2 let. d RPSFP lui-même et sa ratio legis. En édictant cette disposition, le Conseil d'Etat a entendu ouvrir une possibilité de dérogation aux ratios de stationnement normalement prévus par le RPSFP pour le secteur considéré à l'égard des constructeurs qui seraient prêts à s'engager à prendre des mesures propres à favoriser un report modal et réaliser ainsi un éco-quartier, ceci sur un mode volontaire, sans y être astreints par une mesure contraignante qui serait prise par la collectivité publique, donnant ainsi un certain crédit à l'esprit de responsabilité de ces constructeurs qui souhaiteraient s'investir dans ce domaine. Il suffit que les mesures proposées dans la convention qui matérialise les engagements de ces constructeurs apparaissent de

nature à favoriser objectivement un report modal, sans nécessairement que la convention ne prévoie et ne crée des mécanismes sophistiqués de contrôle que le RPSFP a renoncé à préciser, mais dont certains pourront toujours, au besoin, être mis en place au stade ultérieur des autorisations de construire ou encore ultérieurement. Si des problèmes devaient néanmoins surgir, les parties se sont engagées à se remettre autour de la table et à envisager alors des mesures permettant de pallier les problèmes qui viendraient à être constatés : tel est le sens de l'engagement commun pris à l'art. 4 de la convention, qui, encore une fois, n'a rien d'illégal.

38. Au vu des considérations qui précèdent, la DGM a renoncé à exiger un taux de rotation de 2,3 et a considéré que celui de 1,5 était adéquat. Les recourants ne démontrent pas à satisfaction de droit en quoi cet avis serait insoutenable et donc arbitraire.

Compte tenu des considérations qui précèdent, le grief des recourants relatif au taux de rotation n'est pas fondé et doit être rejeté.

c) Prétendue sous-estimation du trafic supplémentaire lié au risque de parking sauvage sur l'esplanade

39. Les recourants estiment que le trafic induit par le risque de stationnement sauvage sur l'esplanade aurait été sous-estimé.

A l'appui de cette assertion, ils exposent que le PLQ querellé ne prévoirait aucune mesure constructive empêchant le stationnement en dehors des cases dessinées, les engagements pris dans la convention tant par les propriétaires que par les communes en matière de répression du parking sauvage sur le domaine privé et public étant inopérants.

40. Ici encore, les recourants partent d'un postulat de principe selon lequel les mesures prises dans la convention ne devraient pas avoir d'effet. En réalité, rien ne permet de dire que l'engagement pris par les privés de veiller à ce que le parking sauvage sur le domaine privé fasse l'objet de dénonciations en cas de nécessité ne pourrait qu'être inopérant et inefficace. Les termes « *en cas de nécessité* », (plutôt que « *le cas échéant* », par exemple), ne restreignent d'aucune manière la portée de cet engagement (cf. art. 2 let. e de la convention). Quant à l'engagement pris par la commune de procéder à un contrôle strict du stationnement sur « *le domaine public à l'intérieur et aux alentours du périmètre* » du PLQ querellé (art. 3), il vise, en tant qu'il

porte sur l'intérieur du périmètre du PLQ, non pas l'esplanade, appelée à rester en mains du domaine privé propriété des constructeurs, mais la bande de terrains bordant la partie sud de la route de la Chapelle, comprise dans le périmètre du PLQ querellé et vouée à être cédée gratuitement au domaine public susceptible de faire l'objet d'un parking sauvage. Au surplus, quand bien même la convention viendrait à être caduque, du fait de l'abrogation du RPSFP, ou encore d'une modification de ce même RPSFP qui affecterait son sens, par exemple, si les cartes annexées à ce règlement en venaient à situer le périmètre du PLQ querellé dans un secteur où le ratio de 1,0 place par 100 m^2 de SBP était applicable en principe (et non pas 1,3 comme actuellement), ceci sans qu'une dérogation justifiant la convention ne soit nécessaire, cela ne signifie pas encore pour autant que les propriétaires seraient empêchés de dénoncer le parking sauvage sur leur terrains. Au contraire, il est même permis d'imaginer qu'une fois les locataires et propriétaires en place confrontés à ces éventuels problèmes de parking sauvage, il ne sera tout simplement pas possible, pour les propriétaires, de faire preuve d'un éventuel laxisme en la matière, sauf à recevoir continuellement des plaintes de ces personnes face à ce qui ne manquerait pas d'être perçu comme un problème pouvant être résolu facilement en faisant preuve d'un contrôle vigilant.

Enfin, le PLQ querellé se borne à fixer une image de développement. Ce plan laisse une certaine marge de manœuvre à d'éventuelles mesures constructives, telle que barrières ou autres, qui pourraient être prises ultérieurement dans la phase des autorisations de construire et qui seraient également aptes à prévenir cette question du risque de parking sauvage.

41. Il n'y a dès lors pas lieu de retenir que le risque de parking sauvage et le trafic lié à celui-ci auraient été sous-estimés.

d) Prétendue non prise en considération des nuisances sonores liées aux catégories de véhicules motorisés spécialement bruyants

42. Les recourants prétendent encore que les nuisances sonores des deux-roues motorisés et des poids lourds n'auraient pas été prises en compte par le RIE 1ère étape.

43. Tel n'est cependant pas le cas, le RIE 1ère étape prenant en compte le « *trafic journalier moyen* » (TJOM), lequel inclut ces deux modes de transports, la partie du RIE 1ère étape traitant des nuisances sonores spécifiant expressément que « *la part de véhicules prise*

en compte est de 10 %(poids lourds, motos), ce qui est réaliste sur cet axe routier selon le SPBR » (cf. p. 39).

C'est peut-être le lieu de rappeler que le TJOM se calcule en fonction de l'unité de mesure uv/j (unité-véhicules jour). Cette unité de mesure trouve elle-même son fondement dans la norme VSS 640 023. L'art. 9 let. b de cette norme traite de la « *prise en compte des conditions de circulation réelles* », qui dispose notamment ce qui suit :

« *Les débits de circulation des camions, motos et deux-roues légers seront convertis (...) comme suit en unités voitures de tourisme (UVP) :*

voiture de tourisme :	*1 voit. = 1 UVP*
camion :	*1 cam. = 2 UVP*
moto :	*1 mot. = 0,5 UVP*
deux-roues légers :	*1 vélo = 0,25 UVP* »

En d'autres termes, l'unité de mesure « *uv* » utilisée dans l'EIE 1ère étape accompagnant le PLQ litigieux pour déterminer le TJOM est le résultat d'une pondération entre les différentes catégories de véhicules, qui inclut notamment les poids lourds, lesquels comptent comme deux voitures, comme le rappelle par ailleurs l'étude de circulation figurant en annexe de cette EIE 1ère étape, dans une note marginale en p. 12. Cette unité de mesure ne correspond donc pas qu'aux seules voitures, comme semblent le penser les recourants, mais englobe tout le trafic individuel, y compris les motos et les camions, le grief des recourants étant ainsi sans objet.

(Pièce n° 31)

e) Non prise en considération des impacts du développement du futur quartier « Les Sciers »

44. Les recourants voient encore une violation de l'art. 36 al. 2 OPB dans le fait que le RIE 1ère étape ne tienne pas compte des nuisances sonores liées au trafic supplémentaire induit par le développement du futur quartier des Sciers, lequel a fait l'objet d'un projet de modification des limites de zone selon plan n° 29728, mis à l'enquête publique le 27 juillet 2009.

(Pièce n° 22)

45. Ce faisant, les recourants perdent de vue, d'une part, que l'évaluation des nuisances sonores contenue dans l'EIE 1ère étape accompagnant le PLQ ne peut porter que sur les nuisances induites par les constructions prévues par ce PLQ, seules visées par les art. 10a LPE et 9 OPB. Par ailleurs, l'avant-projet de modification des limites de zone portant sur le secteur voisin, selon plan n° 29728, est un plan d'affectation du sol général au sens de l'art. 12 LaLAT. Un tel plan n'est pas constitutif d'un PLQ selon l'art. 13 al. 1 let. a LaLAT, dès lors qu'il ne contient aucune planification de détail (implantation des bâtiments, volume et destination des constructions, accès, équipements etc.), laquelle n'a pas à être définie à ce stade[41]. Il n'est pas non plus constitutif d'une autorisation de construire, portant sur un projet particulier. Un tel plan ne prévoyant pas d' « *installations fixes* » ou « *d'ouvrages* » particulier, il ne tombe pas sous le coup de l'art. 36 al. 2 OPB, peu importe que sa mise à l'enquête publique ait eu lieu juste avant l'adoption du PLQ querellé.

Il s'ensuit que ce grief doit être rejeté.

f) Prétendue non prise en considération de la spécificité de la circulation sur la route de la Chapelle et de l'effet de la suppression des places de stationnement latérales

46. Les recourants reprochent ensuite à l'autorité intimée de ne pas avoir lié l'adoption du PLQ litigieux à l'assainissement de la route de la Chapelle, alors que ledit PLQ impliquera la suppression des places de parc latérales et l'élargissement global du gabarit routier et une accélération de la vitesse moyenne de circulation, entraînant des nuisances sonores supplémentaires.

47. Comme les recourants l'observent à juste titre, la route de la Chapelle n'est pas mentionnée dans le plan des mesures d'assainissement du bruit routier adopté en 1998 et actuellement en force. Au vu du développement à venir de l'ensemble du quartier de la Chapelle-Les-Sciers, et notamment des constructions qui seront érigées ensuite du PLQ querellé, l'autorité intimée a décidé de l'inclure dans le prochain programme d'assainissement 2011-2015, comme elle l'a indiqué dans son arrêté du 26 août 2009, étant rappelé que cette voie devra de toute façon être assainie d'ici au 31 mars 2018. Le grief apparaît ainsi, pour l'essentiel sans objet, peu importe que le PLQ querellé subordonne ou non sa mise en œuvre avec ces mesures, ce qu'il n'est pas tenu de faire

---

41 ATA/793/2005, du 22.11.2005, cons. 6 et 7 ; ATA/642/2004, du 24.08.2004, cons. 5 p. 7 ; ATA/286/2004, du 6.04.2004, cons. 5 let. d; ATA/891/2003, du 2.12.2003, cons. 9 et ATA/323/2001, du 15.05.2001, cons. 9 b

dès lors que les exigences de l'art. 9 OPB sont respectées, ce que démontre le RIE 1ère étape.

48. Quant aux nuisances potentielles de trafic et surtout sonores dues à l'accroissement de la vitesse sur la route de la Chapelle, du fait de l'élargissement de son gabarit, il s'agit ici encore de pures conjectures.

Comme il a été dit dans l'exposé des faits, l'ensemble des terrains compris dans le périmètre du PDQ de la Chapelle-Les-Sciers, dont ceux qui forment le périmètre du PLQ querellé est, à terme (2016), appelé à être desservi par une « *jonction autoroutière complémentaire* », permettant un accès direct à l'autoroute depuis le giratoire de la Milice, via la route de Saconnex-d'Arve, ce qui devrait conduire à décharger la route de la Chapelle du trafic de transit lié à ladite autoroute.

Pour le surplus, la suppression du stationnement latéral et l'élargissement du gabarit de la route de la Chapelle ne préjugent pas de l'aménagement futur de cette voie, qui pourrait comporter une piste cyclable éloignant les façades de la source de bruit, ni des mesures de limitation de vitesse qui pourraient être prises en vue de réduire les nuisances.

Ce grief apparaît dès lors infondé.

B. Prétendue nécessité de réviser les calculs effectués par le RIE 1ère étape

49. Les recourants reprochent encore au RIE 1ère étape d'avoir calculé les immissions de bruit selon des moyennes (Leq plutôt que de déterminer la valeur Lr pour le jour et la nuit) et de n'avoir pas déterminé la valeur Lr pour le jour et pour la nuit. De plus, le RIE 1ère étape ne déterminerait pas les immissions aux endroits spécifiquement pertinents selon l'OPB pour les façades des bâtiments exposés au bruit.

50. Dans la mesure où le rapport d'analyse met en cause certains points techniques, il y a lieu de faire le point sur ces notions. Il résulte ainsi de la note du SPBR du 23 novembre 2009, que l'indice Leq visé initialement dans le RIE 1ère étape (tableau 10 p. 39) est équivalent au niveau d'évaluation Lr en dB(A) utilisé dans les tableaux plus détaillés de l'annexe 5 relative à l'évaluation du bruit routier. En effet, selon l'annexe 3 de l'OPB relative aux valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier, le niveau d'évaluation Lr pour qualifier le bruit des véhicules moteurs est la somme du niveau moyen Leq et de la correction K1. Or, la correction K1 est nulle pour une route qui est

caractérisée par un trafic horaire supérieur à 100 véhicules, ce qui est le cas pour la route de la Chapelle. Ainsi, le niveau d'évaluation Lr = Leq.

Il est vrai que pour qualifier l'exposition au bruit du trafic routier, il est d'usage d'indiquer l'indice Lr. Dans sa version complémentaire de novembre 2009, tant le tableau n° 10 que les tableaux plus détaillés de l'annexe 5a se réfèrent désormais au seul indice acoustique Lr, sans plus faire allusion à l'indice Leq, sans aucune incidence sur le fond.

Enfin, comme dit plus avant, d'après l'annexe 3 de l'OPB, l'indice d'évaluation est le Lr et non le Lmax (uniquement pour caractériser le bruit aérien - annexe 5 OPB). L'auteur élabore des conclusions sur la base de l'indice acoustique Lmax, qui ne permet pas de qualifier l'exposition au bruit routier selon l'OPB. Le Lmax est uniquement utilisé dans l'annexe 5 qui détermine des valeurs limites d'exposition au Lmax pour le bruit des avions.

(Pièce n° 25b)

51. Au surplus, il n'est pas nécessaire, au stade d'un PLQ qui décrit les grandes lignes de l'aménagement de détail à venir (gabarit, implantation, destination, desserte), de fixer avec la dernière précision, en fonction des normes de l'OPB, la totalité des nuisances sonores liées à cet aménagement, démarche qui serait disproportionnée, tant il est vrai que le seul critère de l'inclinaison de la rampe d'accès, ou la réalisation de murets bordant l'accès du parking, par exemple, peuvent avoir des impacts parfois surprenants. Au vu du grand nombre de récepteurs, la méthode consistant à calculer (art. 39 al. 3 OPB) les nuisances en prenant en considérant des bandes de terrains de 10, 15, 20, 35 et 50 m. par rapport à l'axe de la route permet de mettre en évidence le nombre de bâtiments exposés pour chaque situation, ainsi que les niveaux d'immission atteints au droit des futures constructions. Cette méthode permet déjà d'avoir une bonne appréciation de la situation, bien que, selon l'expérience, trop sévère pour le constructeur d'environ + 2 à 3 dB(A) par rapport à celle qui peut être mesurée effectivement sur le terrain, car ne tenant pas compte des obstacles ou d'autres facteurs anti-bruits qui peuvent exister sur ledit terrain, contribuant à diminuer les nuisances sonores. Le cas de la parcelle de n° 993, plus avant cité, est illustratif à cet égard. Celui de la parcelle n° 1679, où réside [redacted], examiné spécialement par le complément au RIE 1ère étape, où les VLI du DS II sont dépassées, démontre également cette tendance à la surévaluation des nuisances. Le complément de RIE fait apparaître que la façade sensible au bruit se situe à 18 m. de l'axe de la route et n'est protégée par aucun obstacle. L'exposition au bruit devrait, en 2008, être de l'ordre

de 62.9 dB(A) de jour et de 53.4 dB(A) de nuit selon les valeurs calculées du complément RIE 1ère étape, alors que le cadastre du bruit routier indique 61 dB(A) de jour et 52 dB(A) de nuit. Quant à l'accroissement des nuisances dues au trafic induit du projet, il devrait osciller entre + 0.2 et + 0.4 dB(A) selon la période considérée (2012 ou 2016).

(Pièce n° 15, p. 6 et annexe 5b, p. 2 et 3)

52. L'exemple précis du cas de la parcelle n° 3302, examiné spécialement par le complément au RIE 1ère étape, fait pour sa part apparaître que la façade du bâtiment érigé sur ce terrain et comportant des locaux sensibles au bruit en provenance de la route de la Chapelle est éloignée d'environ 34 m. par rapport à l'axe de cette route. Surtout, un garage d'environ 2,5 m. de haut a été érigé en bordure de cette rue et protège cette façade du bruit routier, au point que les VLI du DS II sont actuellement largement respectées et le seront toujours en 2012 ainsi qu'en 2016 avec projet, sans augmentation perceptible des nuisances sonores. L'exposition au bruit de cette façade se monte, en effet, à 45.6 dB(A) de jour et à 36 dB(A) la nuit (les VLI du DS II étant fixées à 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit), valeurs calculées selon la méthode générale des bandes de terrains à 10, 15, 20, 35 et 50 m. (cf. tableaux globaux figurant à l'annexe 5a). La réalisation du PLQ querellé apportera une augmentation des nuisances de l'ordre de 0.3 dB(A), imperceptible au sens de l'art. 9 let. b OPB, lequel n'entre toutefois pas en ligne de compte.

C'est dire que, dans ce cas de figure, pour lequel, au passage, le cadastre du bruit routier n'apparaît pas à jour en tant qu'il ne tient pas compte du garage récemment érigé sur ce terrain en bordure de la route de la Chapelle, la surévaluation des nuisances sonores due à la sévérité de la méthode usitée par le RIE 1ère étape est de l'ordre de + 14 dB(A) ! Les VLI sont respectées pour ces deux terrains, l'art. 9 let. b OPB n'entrant, encore une fois, pas en ligne de compte !

En d'autres termes, des calculs et mesures plus poussés, relevant d'une EIE de 2ème étape, seraient peut-être susceptibles de faire apparaître que dans certains cas, les valeurs d'exposition indiquées dans le RIE 1ère étape ont été surestimées, mais pas le contraire, en l'état des connaissances et des données actuelles.

(Pièce n° 15)

53. Il s'ensuit que la demande des recourants tendant à une révision complète des données du RIE 1ère étape est infondée.

C. Prétendu non respect des exigences de l'art. 9 OPB

a) Des préavis du SPBR du 4 mai 2009 et du SEIE du 19 mars 2009

54. Les recourants contestent tout d'abord le préavis du SPBR du 4 mai 2009, concluant au respect des exigences de l'art. 9 OPB et se réfèrent à l'avis contraire du SEIE du 19 mars 2009.

L'autorité intimée a cependant largement exposé plus avant les raisons pour lesquelles elle a été amenée à s'écarter du préavis du SEIE du 19 mars 2009 (cf. chapitre IV, 3 C let. b), si bien qu'il n'y a pas lieu de revenir sur cette question. Au demeurant, le SEIE, dans son préavis du 25 novembre 2009 produit dans le cadre de la procédure de recours, est revenu sur son préavis précédent du 19 mars 209 et se rallie désormais à celui du SPBR du 4 mai 2009.

(Pièce n° 26a)

b) Des constats de l'expertise de d'Silence acoustique SA et conclusion sur l'art. 9 OPB

55. Se fondant sur les conclusions du rapport d'analyse de d'Silence acoustique SA, fondées sur des données de trafic erronées ainsi qu'il a été plus avant exposé, les recourants prétendent que l'augmentation des dépassements des VLI aux positions où elles ne sont pas déjà respectées en 2008 serait en moyenne de 0.6 dB(A) de jour et de 1,1dB(A) la nuit, avec un maximum de 1,9 dB(A) la nuit, le seuil de « perceptibilité » de 1 dB(A) au sens de l'art. 9 let. b OPB n'étant ainsi pas respecté.

56. Le rapport de d'Silence acoustique SA repose toutefois sur des hypothèses de trafic erronées et procède à des estimations des nuisances sonores futures non moins incorrectes, en particulier en tant qu'elles ne comparent pas le bruit futur sans projet avec le bruit futur avec projet, mais le bruit actuel sans projet au bruit futur avec projet, l'augmentation du bruit sans projet, liée à celle, naturelle, du trafic, n'étant ainsi pas prise en compte, ce qui a pour effet de majorer artificiellement les écarts. Le RIE 1ère étape, validé par le SEIE, démontre de façon probante que si les VLI correspondant au DS II sont dépassées le long de la route de la Chapelle, pour les terrains compris dans une bande de 10 m. à compter de l'axe de cette voie, l'augmentation des nuisances sonores entre la situation sans projet et celle avec projet

ne dépassera pas les valeurs d'alarme et sera comprise, de jour comme de nuit, entre + 0.2 Lr dB(A) en 2016 et + 0.4 Lr dB(A) en 2012, si bien qu'elle ne sera donc pas « perceptible » au sens de l'art. 9 let. b OPB. Partant, le PLQ querellé n'avait pas à subordonner sa mise en œuvre 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 celle de Saconnex-d'Arve* », selon les conclusions du recours.

(Pièce n° 15)

57. Quant à la prétendue augmentation de 1 dB(A) sur la parcelle propriété des recourants, il s'agit ici encore d'une conclusion erronée, aucune augmentation perceptible n'étant à redouter pour ce terrain d'ici 2012 ou 2016, avec ou sans projet, les VLI du DS II étant par ailleurs largement respectées pour les locaux à usage sensible au bruit que comporte cette parcelle, tant de jour que de nuit, ainsi que l'autorité intimée l'a démontré dans la partie de la présente écriture relative à la recevabilité et la qualité pour agir des recourants.

Il en va de même des façades sensibles au bruit existantes sur les parcelles [redacted], où résident [redacted] et M. [redacted] et où les valeurs d'exposition passeront, pour la première, de 52.9 dB(A) à 53.2 dB(A) de jour, 43.3 dB(A) à 43.6 dB(A) de nuit, et pour la seconde, de 54.8 dB(A) à 55.1 dB(A) de jour, 45.3 dB(A) à 45.6 dB(A) de nuit, l'augmentation des nuisances sonores se montant à 0.3 dB(A), soit une valeur largement inférieure au seuil de 1.0 dB(A) au-delà duquel ladite augmentation peut devenir perceptible, l'art. 9 let.b OPB n'entrant pas en ligne de compte.

D. Prétendue violation de l'art. 7 OPB

58. Les recourants prétendent enfin que le RIE 1ère étape violerait l'art. 7 OPB en tant qu'il ne prendrait pas en compte l'effet de réflexion des nouveaux bâtiments.

59. Il est vrai que le RIE 1ère étape prévoit que l'évaluation finale des nuisances du projet sur les bâtiments existants aura lieu lors de la 2ème étape, en prenant en compte l'effet de réflexion des nouvelles constructions sur ces bâtiments. Le cahier des charges du RIE 2ème étape figurant en p. 66 le prévoit expressément. Une description des mesures de protection prévues contre le bruit, voire une évaluation de leur efficacité en

conformité avec l'OPB et le cas échéant des propositions d'adaptation de mesures si nécessaire sont également prévues par ce même cahier des charges.

60. Au stade du RIE 1ère étape, en fonction du degré de précision limité du PLQ querellé, des investigations supplémentaires n'apparaissent pas nécessaires. C'est, en effet, le lieu de rappeler que, de jurisprudence constante, les art. 7 et 9 OPB n'exigent pas une addition des émissions de bruit provenant de l'exploitation des installations d'une part, et de celles provoquées par l'accroissement du trafic routier d'autre part ; au contraire, celles-ci doivent être évaluées séparément, selon les principes et la méthode qui leur sont propres[42].

Le fait que certains bâtiments projetés par le PLQ querellé puissent réfléchir les bruits de la rue et en augmenter l'intensité pour l'immeuble d'en face appartenant aux recourants n'en fait pas pour autant des installations bruyantes au sens des art. 2, al. 6 et 7 OPB. Si le bruit supplémentaire dépasse une valeur limite d'immission, il appartient, le cas échéant, au propriétaire de la route de procéder à un assainissement; en revanche, le propriétaire du bâtiment n'encourt de ce fait aucune obligation particulière[43].

61. En l'espèce, il a déjà été exposé que l'augmentation du niveau de bruit provoquée par les utilisateurs des places de stationnement prévues par le PLQ querellé sur la route de la Chapelle, où les VLI du DS II sont dépassées, est de l'ordre de 0.2 à 0.4 dB(A) et doit être qualifiée d'imperceptible au sens de l'art. 9 let. b OPB. Il est généralement admis qu'en pareil cas les exigences de cette disposition sont remplies[44].

Quant à l'augmentation des immissions dues à l'effet de réflexion des nouveaux immeubles, elle devra être prise en compte dans la procédure d'assainissement de cette voie de circulation, car cette dernière est bien, dans ce cas, l'unique source des émissions de bruit[45]. Or cette procédure d'assainissement se déroule indépendamment de la présente procédure. En conséquence, cet effet de réflexion ne saurait faire obstacle à l'adoption du PLQ litigieux, aux conditions prévues[46]. Les griefs des recourants sur ce point sont également mal fondés.

---

42 ATF 1A.92/1998, du 30.12.1998, cons. 4b, DEP 2000 p. 660
43 ATF 1A.118/1995 et 1P.320/1995, DEP 1996 p. 680
44 Cf. ATF 126 II 522 cons. 44 p. 582; ATF 110 Ib 340 cons. 6 p. 353; arrêt 1A.262/2000 du 6 juillet 2001, partiellement reproduit in DEP 2001 p. 1095, cons. 5b
45 Cf. arrêt 1A.118/1995 du 19 mars 1996, cons. 3b, mentionné in DEP 1996 p. 680 ainsi que par WOLF, op. cit., n. 37 ad art. 25 LPE, et FAVRE, op. cit., p. 292)
46 Cf. ATF 129 II p. 247

Au demeurant, cette question est, en l'espèce, purement académique, dans la mesure où le complément au RIE 1ère étape de novembre 2009 indique que l'effet de réflexion des constructions prévues par le PLQ litigieux sur les bâtiments existants est nul, ce que corrobore le SPBR dans son dernier préavis du 23 novembre 2009 relatif à ce complément.

(Pièces n° 15, p. 5 et n° 25a)

62. Au demeurant, une fois encore, la route de la Chapelle (RC62) figurera donc dans le prochain programme pluriannuel d'assainissement 2011-2015, comme l'a indiqué l'autorité intimée dans son arrêté statuant sur l'opposition formée par les recourants. C'est dire qu'elle devra être assainie d'ici au 31 mars 2018 au plus tard, conformément à l'art. 17 al. 4 let. b OPB. Quant à la route de Saconnex-d'Arve, le RIE 1ère étape ne prévoyant pas de dépassement des VLI, elle ne nécessite en principe pas d'assainissement. Si des comptages devaient par la suite infirmer cette prévision, des mesures d'assainissement pourraient également être prises, comme l'ont indiqué le SPBR et le SEIE dans leur préavis respectifs des 10 mars 2009 et 19 mars 2009.

C'est dire que les préoccupations exprimées par les recourants relatives à une surexposition au bruit des terrains bordant ces deux artères ont été largement prises en compte, au niveau de précision qui est celui propre à un PLQ.

63. En définitive, les recourants, de l'avis de l'autorité intimée, ne parviennent pas à démontrer que les données qui figurent dans le RIE 1ère étape et qui, ayant été en fin de compte validées par le SEIE, bénéficient d'une sorte de présomption de validité, seraient manifestement inexactes ou incomplètes, l'écart étant très important au point d'aboutir à des conséquences juridiques erronées[47].

Les recourants perdent par ailleurs de vue que le RIE 1ère étape n'est que la première étape de l'EIE. Si, à la lumière d'éléments nouveaux ou d'investigations supplémentaires qui devront être menées dans le cadre de la 2ème étape de l'EIE, l'on devait cependant constater des erreurs importantes dans le pronostic, bien avant que la réalisation du projet n'ait été autorisée, il y aurait lieu de parer à ce défaut lors de l'étape

---

47 JT 1998 I p. 480, cons. 4c) bb) = 123 II 337 ss

de procédure suivante. Il sera alors toujours possible de reconduire l'expertise dans tous les domaines fondés sur le pronostic[48].

* * * * *

Au bénéfice des explications qui précèdent, le Conseil d'Etat, pour lui le département du territoire, persiste dans les conclusions prises en tête du présent mémoire.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Juges, à l'assurance de ma considération distinguée.

Jean-Charles Pauli
Secrétaire adjoint
Chef de secteur

Annexes : Dossier et bordereau de pièces

---

48 JT 1999 I p. 633, cons. 12 ; également ATA 915/2002 et 951/2004, du 7 décembre 2004, cons. 8 p. 7

TABLE DES MATIERES

I. CONCLUSIONS 1

II. PREAMBULE 3

III. EN FAIT 4

IV. DROIT ET DISCUSSION 17

1. Recevabilité 17

2. Pouvoir d'examen du Tribunal administratif 24

3. Considérations générales 25

A. Conformité du PLQ au PDC, notamment à la politique de densification voulue par ce dernier et aux objectifs poursuivis 25

B. Rappel des principes applicables en matière d'Etude d'impact de 1ère étape 27

C. Du respect des exigences de l'art. 9 OPB selon le RIE 1ère étape et le préavis du 4 mai 2009 du SPBR 29

a) Des préavis divergents du SPBR des 10 mars 2009 et du SEIE du 19 mars 2009 33

b) Mise à l'écart par l'autorité intimée des préavis divergents du SPBR du 10 mars 2009 et du SEIE du 19 mars 2009 au profit du préavis du SPBR du 4 mai 2009 35

c) Complément au RIE 1ère étape et réexamen de cette question par le SEIE et le SPBR dans le cadre du présent recours 36

D. Du rapport d'analyse du bureau d'Silence, du 27 septembre 2009, produit par les recourants dans le cadre du présent recours et non validé par le SPBR et le SEIE 38

a) Des hypothèses de trafic erronées formulées par des spécialistes acousticiens ne disposant pas des compétences nécessaires à cet effet 39

aa) Modification de la répartition du trafic routier sur les différents tronçons : prise en compte indue du trafic induit par la réalisation du PDQ de la Chapelle-Les Sciers et non pas du seul PLQ querellé 40

ab) Ajout erroné de 60 places de parking supplémentaire dues au « bonus Minergie » 41

ac) augmentation sans objet de la proportion de trafic poids lourds destinés à servir les espaces commerciaux du PLQ (10% le jour, 5 % la nuit) 41

ad) taux de rotation des véhicules plus élevé (2,3) ne tenant pas compte des mesures prévues dans la convention, destinées à favoriser le report modal 42

b) Des mesures d'exposition au bruit reposant sur des bases erronées et qui concluent à des écarts insuffisamment importants pour aboutir à des conclusions juridiques différentes 42

4. Réponses à l'argumentation des recourants 46

A. Des prétendues hypothèses de trafic biaisées retenues par le RIE 1ère étape 46

a) Du ratio de stationnement de 1 place pour 100 m2 de SBP destinées aux habitants, prétendument sous-évalué 46

b) Du taux de rotation de 1,5 mouvement/habitant par jour prétendument sous-évalué 47

c) Prétendue sous-estimation du trafic supplémentaire lié au risque de parking sauvage sur l'esplanade 51

d) Prétendue non prise en considération des nuisances sonores liées aux catégories de véhicules motorisés spécialement bruyants 52

e) Non prise en considération des impacts du développement du futur quartier des Sciers.....53

f) Prétendue non prise en considération de la spécificité de la circulation sur la route de la Chapelle et de l'effet de la suppression des places de stationnement latérales.....54

B. Prétendue nécessité de réviser les calculs effectués par le RIE 1ère étape.....54

C. Prétendu non respect des exigences de l'art. 9 OPB.....54

a) Des préavis du SPBR du 4 mai 2009 et du SEIE du 19 mars 2009.....54

b) Des constats de l'expertise de d'Silence acoustique SA et conclusion sur l'art. 9 OPB.....54

D. Prétendue violation de l'art. 7 OPB.....54