

GENEVE - LAUSANNE

FRANÇOIS BLUM, CONSEIL
PIERRE LOUIS MANFRINI
LOUIS GAILLARD
SYLVIE GURRY-VEIT
MANUEL ISLER
PHILIPPE DUCOR
LAURENT ISENEGGER
GUILLAUME FATIO
NICOLAS WISARD
ANNE-VIRGINIE LA SPADA
DOMINIQUE JUNOD MOSER
FABIENNE DELEZE CONSTANTIN
ISABELLE SALOME DAINA
AURELIEN MULLER
MAGDA KULIK
MARC BALAVOINE
LAURENT POTYLO
LAURA HEYMANN

Recommandé

Conseil d'Etat
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3964
1211 Genève 3

Genève, le 3 juillet 2009
L0323953.docx

Concerne : **opposition au projet de plan localisé de quartier n° 29'591-543-529 (route de la Chapelle, communes de Lancy et Plan-les-Ouates)**

Messieurs les Conseillers d'Etat,

Par la présente, agissant au nom et pour le compte de :

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

-
-
-
-
-

- **Monsieur Alain Seemüller**, 2, ch. de Pomone, 1228 Plan-les-Ouates

je forme **opposition** au projet de PLQ n° 29'591-543-529 tel que publié le 3 juin 2009.

Les opposants précités **élisent tous domicile en l'Etude BMG Avocats à Genève**, à l'adresse figurant au bas de la présente.

I. LA QUALITÉ POUR AGIR DES OPPOSANTS

A. L'ASSC

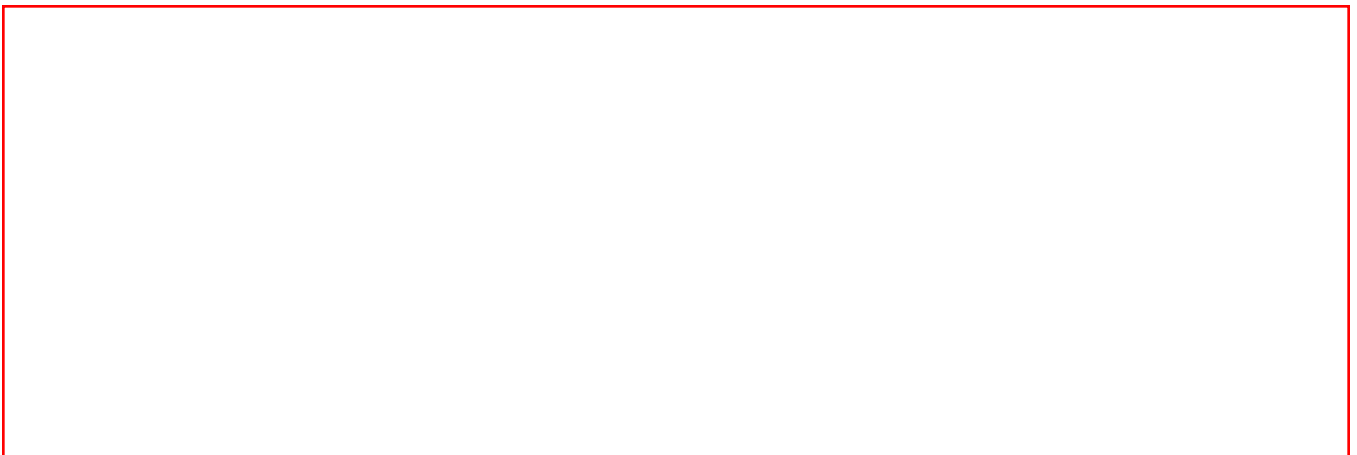
L'ASSC est une association au sens des art. 60 ss CC (cf. art. 1 de ses Statuts, pièce n° 1), constituée en 1983.

Ses statuts lui donnent mission de « *travailler à la sauvegarde du site de La Chapelle, au développement harmonieux du quartier et à la **défense des intérêts de ses habitants et propriétaires*** » (cf. art. 2 des Statuts, pièce n° 1 ; mise en gras ajoutée). En exécution de ce but statutaire, l'ASSC a suivi les projets d'urbanisation ou d'aménagement qui ont visé le quartier depuis les années 1980. Le site internet www.sauvegardonslachapelle.org donne un aperçu de ces activités et démontre le caractère effectif du lien associatif.

L'ASSC compte plus de 100 membres, tous propriétaires (ou locataires, dans une moindre mesure) d'habitations situées dans le périmètre proche de celui du PLQ, à savoir le long des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve ou des chemins rattachés à ces deux artères. La liste des membres (pièce n° 2) et la carte portant mention indicative du domicile des membres (pièce n° 3) permet de s'en convaincre.

De par la proximité de leur domicile avec le nouveau quartier, les membres de l'ASSC – à tout le moins une grande majorité d'entre eux – subiront les nuisances inhérentes à l'implantation d'un grand nombre de logements desservis par un parking de près de 800 places de parking : bruit, pollution atmosphérique, dangers de la circulation, etc. Ces personnes disposeraient donc de la qualité pour recourir contre le PLQ, au sens de l'art. 60 let. b LPA (cf. les renvois des art. 6 al. 11 LGZD et 35 al. 4 LALAT), de sorte qu'ils auraient, en grande majorité, qualité pour former opposition au sens de l'art. 6 al. 8 LGZD.

Pour ces motifs, l'ASSC doit se voir reconnaître la qualité pour former opposition au nom de ses membres.



Lancy ; Monsieur Alain Seemüller : parcelle n° 3322, Commune de Plan-les-Ouates).

A raison de la proximité de leur domicile ou propriété avec le PLQ, ces personnes subiront toutes elles-mêmes les inconvénients précités et ont donc personnellement qualité pour former opposition, au sens de l'art. 6 al. 8 LGZD. En effet, Monsieur Seemüller est domicilié en premier front de la route de Saconnex-d'Arve ; les autres opposants individuels sont domiciliés en premier front de la route de la Chapelle, exactement en face des parcelles de l'Hospice Général et de la Fondation Bonna Rapin visées par le PLQ.

II. POINTS CONTESTÉS ET MOTIVATION DE L'OPPOSITION

Les opposants formulent les griefs suivants à l'encontre du projet de PLQ :

- Tout d'abord, les opposants reprochent au PLQ d'ajouter un niveau (« + S ») sur tous les bâtiments d'habitation, en comparaison avec le Plan Directeur de Quartier (PDQ) et les versions précédentes du PLQ. Cette option pose avant tout un problème de cohérence de l'urbanisme (cf. ci-dessous, A).
- Ensuite, les opposants critiquent l'implantation d'un bâtiment à destination de crèche dans le parc du CAD, au détriment d'une série d'arbres majestueux bordant la route de la Chapelle (ci-dessous, B).
- Surtout, le trafic induit par la réalisation du PLQ pose des problèmes majeurs de pollution sonore et atmosphérique, ainsi que de sécurité de la circulation. Les opposants font grief au Rapport d'impact sur l'environnement (ci-après : RIE) d'avoir sous-estimé ces nuisances en fondant ses pronostics sur des hypothèses

incorrectes. Ils reprochent également aux services spécialisés consultés d'avoir finalement validé les constats du RIE en revenant sur leurs réserves sans motivation, respectivement d'avoir envisagé la réalisation du PLQ sans exiger strictement la réalisation de mesures d'accompagnement. Les développements à ce sujet, qui feront l'objet de la section C ci-dessous, s'appuieront principalement sur l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) : il sera démontré que le PLQ ne saurait être adopté tel quel sans violer le droit fédéral.

- Enfin, les opposants souligneront que la question du trafic de chantier n'est pas résolue (ci-après D).

A. La structuration du nouveau quartier et les gabarits prévus

A titre liminaire, l'ASSC tient à rappeler qu'elle avait mandaté un urbaniste, dès le début des réflexions en vue du PLQ, pour réfléchir – dans un esprit de participation –, aux modalités d'un développement harmonieux d'un nouveau quartier.

Cet exercice se voulait une analyse critique du PAC puis du PDQ La Chapelle/Les Sciers, afin d'exprimer les réflexions de l'ASSC, en s'interrogeant sur la pertinence du développement d'un quartier sans nuance ni diversité spatiale. L'ASSC voulait promouvoir, par une perméabilité spatiale maîtrisée et des volumétries adaptées, une relation harmonieuse entre le futur quartier et l'habitat environnant, occupé par ses membres. Le rapport de l'urbaniste mandaté synthétisait les critiques dégagées et proposait des schémas alternatifs, veillant à respecter le modèle de l'éco-quartier évoqué par le PDQ.

Convaincue de ce que la réflexion qu'elle a ainsi menée conserve sa pertinence face au PLQ actuel, qui est resté figé sur un alignement de blocs, l'ASSC versera en annexe à la présente opposition une copie de son « Analyse du périmètre lancéen du Plan localisé de quartier 29'591 » (pièce n° 6).

Ceci rappelé, les opposants critiquent tout particulièrement l'ajout systématique, dans la dernière phase de l'élaboration du PLQ, d'un niveau à tous les bâtiments d'habitation. En regard de sa version précédente soumise à l'enquête publique, le PLQ porte en effet la mention que chaque bâtiment comportera un attique (« + S ») en sus du nombre précédemment déterminé d'étages (ou, plus précisément, de niveaux, dès lors que des logements sont déjà prévus en rez-de-chaussée « supérieur »). Apparemment, cette élévation serait destinée à la réalisation des surfaces de plancher additionnelles à l'IUS de 0.86 fixé par le PLQ, au titre de l'art. 3 al. 5 LGZD (constructions de haut standard énergétique).

Cette augmentation du gabarit des bâtiments ne respecte pas l'image donnée par le PDQ. Certes, la légende de ce plan directeur précisait que les niveaux des constructions n'étaient indiqués qu'à titre « indicatif ».

Il n'en reste pas moins que l'option d'**élévation systématique de l'ensemble des immeubles rompt l'équilibre trouvé dans la concertation liée au PDQ**. La solution retenue dans le PLQ contrevient au souci de ménager une transition progressive du gabarit des constructions, à partir des zones villas attenantes, jusqu'aux constructions plus massives à l'Ouest du quartier (centre de voirie, CASTOR, etc).

Or, comme le montre l'étude commanditée par l'ASSC, des solutions alternatives sont assurément possibles dans le respect des contraintes sur les parcelles telles que définies essentiellement par la protection de la forêt et des arbres.

Par conséquent, sans vouloir remettre en cause la réalisation de bâtiments de haut standard énergétique, ni limiter la densité du quartier, **les opposants réclament une reprise de la réflexion urbanistique pour réaliser les SBP additionnelles autrement que par une distribution linéaire sur l'ensemble des bâtiments**. Ils précisent ne pas être opposés à un élargissement de l'assiette au sol des bâtiments.

B. Le périmètre d'implantation de la future crèche

A l'angle nord des parcelles concernées et à proximité du CAD existant, le PLQ situe un emplacement réservé à la construction d'une crèche.

Par rapport au projet de PLQ soumis à l'enquête publique, cet emplacement a été redessiné. Il occupe une surface légèrement moins grande, apparemment dans le but de préserver quelques arbres aux alentours.

Pour les opposants, **l'emplacement prévu pour ce bâtiment reste inadéquat puisqu'il entraînera l'abattage de la série d'arbres majestueux qui borde la route de la Chapelle**, à l'angle nord de la parcelle n° 1478 (parc du CAD).

Ces arbres, d'essences indigènes et de grande taille, ont une **fonction paysagère importante** : ils sont les seuls à occuper une position parallèle à la route de la Chapelle et donc à créer une séparation visuelle entre la route et les terrains occupés aujourd'hui uniquement par le CAD et à l'avenir par les nouvelles constructions de l'Hospice Général.

Le Rapport d'impact sur l'environnement (ci-après RIE) qui accompagne le projet de PLQ publié le 3 juin 2009 (à savoir la version du RIE de 1^{ère} étape datée de février/avril 2009) **n'étudie pas les conséquences de l'implantation de la crèche**. En p. 11, il mentionne le projet de crèche prévu dans le « parc de l'Hospice » et fait référence au parti pris de ne définir les abattages nécessaires qu'au stade de l'élaboration des projets définitifs, en

précisant que « *le maintien ou l'abattage de certains beaux sujets dépendra de la conception architecturale de la crèche* ». En p. 14 (haut), le RIE renvoie ainsi à la 2^{ème} étape de l'étude d'impact.

On ne voit pas, cependant, pourquoi l'étude du positionnement de ce nouveau bâtiment n'a pas pu intervenir dans le cadre de la première étape. D'une part, les atteintes à la végétation sur l'ensemble du périmètre du PLQ ont en effet déjà été étudiées dans le cadre du RIE de 1^{ère} étape (cf. pp. 51 ss). D'autre part, la suppression de la série d'arbres précitée n'est pas une mesure strictement ponctuelle dont la nécessité ne pourrait ressortir qu'au niveau de détail abordé par la procédure d'autorisation de construire.

La démarche adoptée dans le RIE et dans l'élaboration du PLQ, s'agissant de l'emplacement de la crèche, est donc **inverse à la logique de la planification et à la fonction de l'étude d'impact**, selon l'art. 10a al. 1 LPE.

Les préavis des services spécialisés confirment ce grief :

- Le DNP, dans son préavis du 31 octobre 2007 contestait la démarche adoptée et reflétée alors en p. 10 du RIE, démarche déjà explicitée en ce sens que « *le maintien ou l'abattage de certains beaux sujets dépendra de la conception architecturale de la crèche* ». Le DNP poursuivait très clairement : « ***la démarche correcte doit être d'abord d'identifier, en accord avec le DNP, les arbres devant être impérativement conservés, puis à établir un projet architectural qui intègre cette contrainte*** » (mise en gras ajoutée).
- Le SEIE, dans son préavis du 18 décembre 2007 (p. 6), reprenait en substance la même critique et exigeait que les arbres à maintenir soient préalablement définis par le DNP.
- Ces critiques ont enfin été reprises, à l'identique, dans le préavis de la DGNP du 11 mars 2009. Le RIE n'a en effet pas été révisé sur ce point, puisqu'il mentionne toujours en p. 11 la méthodologie critiquée par la DGNP.

En clair : à l'encontre des avis des spécialistes, les auteurs du PLQ ont voulu réserver aux futurs concepteurs de la crèche la plus large marge de manœuvre et ont donc écarté tout souci de conservation de la végétation arborée sur ce sous-secteur.

Le dessin de l'assiette du bâtiment de la crèche, sur le plan publié le 3 juin 2009, ne suffit pas même à garantir le maintien des quelques arbres que le plan entend conserver : **le bâtiment serait implanté à même la couronne de ces arbres**, alors qu'il est notoire que le réseau racinaire d'arbres tels que des chênes est bien plus étendu et impose une distance aux constructions de l'ordre d'une à deux fois le rayon de la couronne. Les opposants se réfèrent à ce propos aux directives et recommandations usuelles de la DGNP, telles

qu'appliquées dans le cadre d'autres dossiers confrontant des bâtiments à destination de crèche avec des arbres centenaires (cf. le dossier du PLQ n° 29'283-216 à Coligny).

Compte tenu de la valeur paysagère des arbres bordant la route de la Chapelle à l'angle Nord de la parcelle de l'Hospice Général, les opposants requerront que le PLQ soit modifié, après consultation de la DGNP, par :

- la mention des arbres existant en bordure de la route comme « arbres maintenus » ;
- le repositionnement correspondant de l'emprise du bâtiment de la crèche.

C. Le trafic induit par les habitations prévues

1. Le bruit causé par le trafic induit a été sous-évalué

Il est indiscuté que le projet est assujéti à une étude d'impact sur l'environnement, au sens de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'Ordonnance y relative (OEIE), puisque le parking prévu a une capacité supérieure à 300 places.

Or, le RIE est incomplet, respectivement fondé sur des données biaisées :

a) La capacité de stationnement dans le nouveau quartier a été sous-estimée dans le RIE

- i) Sous-estimation par décision de ne pas prendre en compte les places de stationnement afférentes aux logements créés au bénéfice de l'art. 3 al. 5 LGZD*

Le PLQ tel que publié le 3 juin 2009 prévoit les places de stationnement suivantes pour les voitures :

- 646 places destinées aux logements (nombre fixé en regard du Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés - ci-après : Règlement L 5 05.10 - avec un *ratio* de 1.0 place/100 m² SBP de logement)
- 3 places destinées à l'auto-partage
- 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 pour les équipements publics

soit un **total (apparent) de 784 places.**

Cela étant, le PLQ n'indique pas expressément si et quel accroissement des places de stationnement peut intervenir en cas de réalisation de bâtiments de haut standard

énergétique au sens de l'art. 3 al. 5 LGZD, autorisant une SBP additionnelle de 10% au maximum (clause - dite « bonus Minergie » - pourtant rappelée dans la légende du plan). Néanmoins, la référence au *ratio* de 1.0 place/100 m² SBP de logement, dans la « note » en légende du PLQ, implique que les parkings seraient étendus en conséquence.

Le RIE ne raisonne pas sur un nombre exactement identique de places de stationnement, mais sur 772 places au total (cf. p. 14, ch. 4.1.5). Selon l'explication donnée dans le préavis de la DGM du 6 mars 2009, l'écart de 12 places s'expliquerait par la double comptabilisation, dans la légende du PLQ, des 12 places destinées aux activités : ces 12 places seraient déjà comprises dans les 80 places en surface.

Soit : le PLQ devra donc être corrigé en conséquence, en tout état.

Mais demeure le problème de la **non-comptabilisation des places liées aux appartements supplémentaires créés au bénéfice de l'art. 3 al. 5 LGZD** (constructions de haut standard énergétique).

En p. 19 (ch. 4.4.2), le RIE confirme que le nombre de places de stationnement est corrélé à la surface des logements à créer : « *Après réexamen de tous les partenaires du projet de PLQ en juillet 2008, le ratio de places de stationnement par rapport aux logements a été finalement ramené à une place par 100 m² de SBP de logement en raison de la proximité d'un important nœud de transports publics (Bachet)* ».

Pour autant, le RIE ne fait aucune mention des places de parking qui seraient nécessaires, en complément, pour desservir les appartements supplémentaires créés au bénéfice du « bonus Minergie » (cf. art. 3 al. 5 LGZD).

C'est en effet en se limitant au total de 772 places que le RIE tente d'évaluer les caractéristiques du trafic lié au projet complet (cf. p. 22, ch. 4.4.4). A l'horizon 2012 (i. e. après réalisation de la première étape du PLQ), le total de places de parking ne serait que de 484 (cf. p. 27, ch. 4.4.5). Le total de 772 serait atteint à l'issue de la réalisation de la seconde étape du PLQ. Le RIE n'indique du reste pas précisément comment la séquence de réalisation du PLQ se traduirait quant à la réalisation des infrastructures de stationnement. Il laisse entendre du reste qu'un nombre de places supérieur à celui qui se rapporte aux logements en question serait en réalité disponible au terme de la première étape.

Or, dans son préavis du 18 décembre 2007 au sujet du RIE 1^{ère} étape (tel qu'élaboré en octobre 2007), le SEIE avait très clairement relevé en p. 3 (ch. 4) qu'il serait « *souhaitable de prendre également en compte les places de stationnement qu'induirait la réalisation, sur l'ensemble du périmètre, de constructions à haut standard énergétique (+ 10% de SBP)* ». Ledit préavis du SEIE poursuit en soulignant que les mouvements de trafic individuel et les nuisances environnementales y relatives devaient être définies « *sur la base de l'ensemble des places de stationnement définies dans le cadre du PLQ [...] Les nuisances*

environnementales induites par le stationnement supplémentaire, justifié par la réalisation de constructions de haut standard énergétique (reconnu comme tel par le service compétent) devront également être prises en compte ».

Aucun élément du dossier n'explique valablement pourquoi les places additionnelles liées au « bonus Minergie » ont été écartées de l'analyse. La seule allusion à la décision de ne pas tenir compte de ces places figure dans la Synthèse de la deuxième enquête technique pour le PLQ, des 18/31 mars 2008 : *« Suite à un échange entre le DAT et le SEIE il a été décidé de ne pas prendre en considération les éventuelles places induites par un projet respectant les normes Minergie ».*

Cette décision non motivée ne paraît ainsi se justifier qu'à raison du poids prépondérant de l'avis de la Direction de l'aménagement du territoire, au détriment de l'avis du service spécialisé.

Cette décision est d'autant plus incompréhensible que l'Hospice Général, en tant qu'établissement public, est déjà astreint par l'art. 16 de la Loi sur l'énergie (L 230) à ne réaliser que des bâtiments conçus de manière à économiser l'énergie. La révision en cours du même article de la Loi sur l'énergie (PL 10'258) astreindra expressément l'Hospice Général à n'ériger que des constructions de haut standard énergétique. Elle entraînera la même obligation pour la Fondation Bonna Rapin (cf. art. 15 al. 10 du PL).

La Commune de Lancy a d'ailleurs vu juste puisque, dans son préavis du 30 avril 2009, elle a clairement rappelé que l'accroissement des surfaces brutes de plancher dans le cadre de projets « Minergie » doit être accompagné d'un accroissement du nombre de places de stationnement.

Force est ainsi de constater que les places de stationnement nécessairement liées aux appartements supplémentaires qui seront créés au bénéfice de l'art. 3 al. 5 LGZD n'ont - volontairement - pas été prises en compte. Or, **l'impact de cette omission n'est pas mineur : c'est logiquement de 10% que le parking devra être augmenté - à savoir de places additionnelles pour 50 à 60 voitures !**

A raison de ce biais significatif introduit dans les études, **les opposants contestent formellement la validité du RIE et de l'ensemble des préavis rendus sur les questions de trafic et des nuisances environnementales y relatives.**

ii) *Sous-estimation en regard des réserves de stationnement sur l'esplanade*

Dans son préavis du 6 décembre 2007, l'Office cantonal de la mobilité a clairement mis en garde contre les **risques de stationnement sauvage** sur l'esplanade, à défaut de mesures d'aménagement suppléant à l'inefficacité de la signalisation classique. L'autorité

spécialisée n'était donc pas dupe des capacités de stationnement complémentaires disponibles *de facto* sur l'esplanade.

Or, le PLQ tel que publié le 3 juin 2009 ne prévoit aucune mesure constructive empêchant le stationnement en dehors des cases dessinées.

Le RIE n'indique pas non plus quels sont les éléments concrets, voire les mesures d'accompagnement y relatives, qui ont permis à ses auteurs de se convaincre de ce que la limitation volontariste du nombre de places de stationnement à l'intérieur du nouveau quartier ne serait pas contournée en réalité par des pratiques de stationnement « sauvage », notamment sur l'esplanade.

Le risque de stationnement « sauvage » est d'autant plus important que le nombre de place de stationnement par logement a été fixé largement en-dessous du *ratio* normalement exigible selon le Règlement L 1 10.05.

Le fait que la convention quadripartite des 18-23 mars 2009, liant les propriétaires des parcelles du PLQ et les communes intéressées, prévoie que les communes « s'engagent à procéder à un contrôle strict du stationnement sur le domaine public » (art. 3 al. 2) est insuffisant :

- A la forme, la convention n'est pas partie intégrante du PLQ, de sorte que rien ne garantit qu'elle restera applicable aussi longtemps que le PLQ sera en vigueur. La clause de caducité de l'art. 6 al. 2 de la convention montre en effet que cet accord peut être remis en cause en fonction de circonstances propres au Règlement L 1 10.05, soit indépendamment du PLQ - et en tout état hors de la procédure spécifique de révision du PLQ. L'inscription de la convention au Registre foncier ne change rien à cet égard.
- Au fond, l'engagement pris par les communes est inopérant puisqu'il n'est pas prévu que l'esplanade soit transférée au domaine public communal.

La même convention prévoit par ailleurs que les propriétaires s'engageront à dénoncer le stationnement sauvage « en cas de nécessité » (art. 2 let. e). Cette formulation restrictive montre bien les limites de la répression envisagée.

La limitation « forcée » du nombre de place de stationnement par logement, bien en-dessous du taux usuellement admis, n'est donc pas garantie dans les faits par des instruments crédibles. Dès lors, les évaluations du RIE quant au trafic induit et, partant, aux nuisances sonores liées au projet, sont basées sur des hypothèses excessivement optimistes à cet égard également.

b) Le taux de rotation des véhicules automobiles a été fixé autoritairement trop bas

Le ch. 4.42 du RIE (p. 19) indique que le taux de rotation journalier des véhicules des habitants du nouveau quartier a été limité à 1.5, « *au lieu de 2.3 pour les projets moins bien desservis par les transports publics* ». Ce taux apparaît avoir été admis en juillet 2008 par « *tous les partenaires du projet de PLQ* ».

Les motifs qui ont présidé à cette décision restent flous.

Dans son préavis du 6 décembre 2007 (p. 4, 3^{ème} §), le SEIE relevait que « ***le taux de rotation pour les habitants devra être élevé à 2,3 (taux identique à celui du futur quartier des Vergers, à Meyrin)*** » (mise en gras ajoutée).

On notera ici que le quartier des Vergers, à Meyrin, sera bâti le long de la voie du tram TCMC reliant le village de Meyrin au CERN. La desserte en transports publics y sera donc remarquablement bonne aussi.

A la même date, **l'OCM exprimait une position identique**. Fondé sur son expérience, il invitait à tenir compte du haut degré de motorisation du public-cible des nouveaux quartiers d'habitation à savoir les familles avec enfants.

La DGM a néanmoins radicalement révisé ses exigences dans son préavis positif (final) du 6 mars 2009, en se rangeant au taux de rotation de 1.5. **L'explication donnée par le préavis de la DGM du 6 mars 2009 est toutefois incompréhensible** : « *Ainsi, l'exigence de la DGM dans son préavis du 6 décembre 2007 d'augmenter le taux de rotation de 1.5 à 2.3 pour les habitants des logements n'étant d'un commun accord pas remplie en l'espèce les mesures d'accompagnement figurant dans la Convention signée par les Communes de Lancy et de Plan-les-Ouates ainsi que par les propriétaires fonciers, Fondation Bonna-Rapin et Hospice Général, et le Département du territoire sont d'autant plus impératives qu'elles permettront d'éviter des mouvements motorisés plus élevés que ceux prévus dans l'étude d'impact environnemental* ».

On déduit tout au plus de ce paragraphe de la DGM que **le taux de rotation (déterminant les analyses relatives au bruit induit) n'a pas été fixé en fonction de l'expertise du service spécialisé en matière de mobilité, mais par l'influence des autres services impliqués dans l'élaboration du PLQ**, voire des propriétaires. Le phénomène déjà constaté au sujet de la décision de ne pas tenir compte des places de stationnement liées au « bonus Minergie » se retrouve donc ici : les services spécialisés se sont vu imposer les vues des services chargés de l'élaboration du PLQ.

Aussi, les opposants contestent formellement la validité du préavis de la DGM.

Quant à la référence à la convention des 18-23 mars 2009 (pour autant que la DGM ait pu, le 6 mars 2009, se référer à un texte encore en gestation), elle démontre que les prévisions du RIE reposent sur un instrument fragile. En effet, comme on l'a vu plus haut, la stabilité

juridique de cette convention est relative, et non en phase avec le PLQ auquel elle aurait dû être intégrée. Mais surtout, **cette convention ne contient, pour l'essentiel, que des déclarations d'intention sans portée utile claire et contraignante.** Il suffit de penser à l'engagement principal souscrit par les propriétaires à l'art. 2 let. a de la convention, consistant 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 [...]* » – concept dont on ignore totalement la nature et le contenu. Les autres engagements des propriétaires sont de portée soit relative (let. b : « *Les propriétaires s'engagent à s'efforcer ... dans la mesure du possible ...* »), soit hyper-ponctuelle (cf. let. c : laisser 3 places de parc pour des voitures d'auto-partage).

Cela démontre que **le taux de rotation de 1.5 a été fixé par ordre des services favorables à la densification du quartier et non pas en fonction des recommandations du service spécialisé, sans que des mesures réellement efficaces n'aient été instaurées pour en garantir la pertinence dans les faits.**

c) Le trafic lié à la réalisation du PLQ est dès lors estimé de manière trop conservatrice

Le RIE met en exergue que le trafic généré par la PLQ affectera les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve de manière plus massive pendant la période de 2012 à 2016 que postérieurement.

Cette perspective est liée à l'ouverture, en lien avec la 2^{ème} étape de la réalisation des constructions selon le PLQ, de l'accès direct sur le giratoire de la Milice.

On sait toutefois, en l'état, que rien ne garantit que cet accès sera réellement ouvert à une date précise – que ce soit en 2016, selon l'hypothèse du RIE, avant ou encore après. Cet accès nécessite en effet le déplacement des jardins familiaux, opération qui n'est pas encore organisée en l'état.

En se fondant sur les hypothèses rappelées – et critiquées – ci-dessus quant aux capacités de stationnement sur le PLQ, le RIE estime que, à l'horizon 2012, les 484 places de stationnement liées à la première étape du projet engendreraient 1'638 mouvements de véhicules par jour (ch. 4.4.5 *in fine*, pp. 27 s., Tableau 3). Sont donc déterminantes, à cet effet, les hypothèses d'un taux de rotation de 1.5 (Tableau 3) et de ce que seuls 37% des mouvements des habitants seraient effectués en voiture (cf. Tableau 4, p. 27).

Le 40% de ce trafic supplémentaire se dirigerait vers Genève et Carouge. La Figure 12 fait ressortir les différences de charges journalières (état futur 2012/sans projet) et estime à 519 le surcroît de véhicules sur la route de la Chapelle en direction du Bachet de Pesay.

Les 60 % emprunteraient donc d'autres voies que la route de la Chapelle. Ainsi, le RIE prévoit une augmentation du trafic de l'ordre de 386 véhicules par jour sur la route de la

Chapelle en direction de la route de Drize (Figure 12, p. 30) et spécifie en p. 28 que « [...] le trafic du PLQ devra en phase transitoire davantage emprunter le réseau local, par exemple :

- sur la Rte de Saconnex-d'Arve, le TJOM 2012 augmenterait de l'ordre de 300 véh./jour [...]
- sur la Rte des Chevaliers-de-Malte, le TJOM 2012 lié au PLQ augmenterait de l'ordre de 200 véh./jour [...] ».

A ces estimations correspondent enfin les pourcentages d'augmentation du trafic sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve présentés dans le Tableau 9 en p. 38 du RIE. On y constate que **la charge supplémentaire de trafic varierait entre 9.8%** (route de la Chapelle, tronçon Ouest) **et 20.3%** (route de Saconnex-d'Arve, tronçon compris entre la route de la Chapelle et le ch. des Sciers) !

Pour les opposants, **ces chiffres sont des données minimales qui doivent être réévaluées à la hausse**, au vu de l'analyse développée plus haut. Les opposants réitérent ici, en tant que de besoin, **leur contestation de la validité du préavis final de la DGM.**

d) En tout état : la charge de bruit évaluée par le RIE dénote déjà une hausse sensible

En poursuivant sur la base des hypothèses évoquées plus haut, le RIE évalue l'augmentation des nuisances sonores du trafic routier, provoquée par la réalisation du PLQ, sur les bâtiments existants.

Le RIE se fonde sur les données publiées sur le cadastre du bruit routier, pour ce qui concerne la route de la Chapelle. Ces données seraient issues d'une campagne de mesures réalisée en avril 2007 (RIE, p. 37). Le détail des points de mesures et de la période de réalisation des mesures n'est cependant pas indiqué. S'agissant de la route de Saconnex-d'Arve, à défaut de données du cadastre du bruit, les valeurs de départ ont été établies par extrapolation (RIE, p. 40 en haut).

De manière générale, le RIE conclut que les nuisances seront plus graves, pour les riverains des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve, durant la période « intermédiaire » (2012-2016), i. e. avant l'ouverture de la desserte reliant le nouveau quartier au giratoire de la Milice.

Le RIE présente ses pronostics en p. 39 (Tableaux 10), en ciblant les situations « les plus négatives » : en 2012, le tronçon Ouest de la route de la Chapelle enregistre une hausse de 0.4 dB(A) (portant la courbe isophone de 60.0 dB(A) à 35 m de la route) ; en 2016, le tronçon Est de la même route ne subirait plus qu'une hausse de 0.2 dB(A), portant tout de même la valeur de 60 dB(A) à plus de 35 m de la route.

Il convient toutefois de noter que les valeurs retenues dans les Tableaux 10 (p. 39) du RIE sont présentées de manière systématiquement moins défavorable que les valeurs détaillées de l'annexe 5 du même RIE, s'agissant du tronçon Ouest de la route de la Chapelle en

2012. L'écart est en effet de 0.1 à 0.2 dB(A), l'annexe 5 mentionnant les valeurs suivantes : 10 m : 66.1 au lieu de 66.0 dB(A) ; 15 m : 64.3 au lieu de 64.1 dB(A) ; 20 m : 62.9 au lieu de 62.8 dB(A) ; 35 m : 60.2 au lieu 60.0 dB(A) ; 50 m : 58.3 dB(A) au lieu de 58.2 dB(A).

Quant aux nuisances sonores le long de la route de Saconnex-d'Arve, elles sont brièvement évoquées au premier paragraphe de la p. 40 du RIE, alors même que l'accroissement du bruit routier lié au PLQ atteindrait 1 dB(A) sur le tronçon Est de cette route (pour atteindre 58.9 dB(A) à 10 m de la route). Les tableaux détaillés de l'annexe 5 montrent que l'accroissement serait de 0.7 dB(A) sur le tronçon Ouest (pour atteindre 60.3 dB(A) à 10 m également). **Le RIE souligne ainsi que l'impact du projet serait « clairement sensible »**, à tout le moins durant la période précédant l'ouverture de la desserte routière sur le giratoire de la Milice.

Toutes ces projections sont enfin fondées sur l'idée que les véhicules motorisés respectent la limite de vitesse de 50 km/h (cf. les tableaux de l'annexe 5 du RIE). Or, cela ne correspond pas à la réalité sur l'essentiel de la route de la Chapelle, vu la configuration actuelle de cette artère. Qui plus est, le réaménagement prévu de cette route, avec la suppression des places de stationnement latérales (au profit de bandes cyclables), ne va pas abaisser la vitesse moyenne des voitures. Au contraire, l'élargissement de la voirie, combiné à la suppression de l'« effet de goulet » causé par les véhicules stationnés, fluidifiera le trafic et incitera donc une augmentation de la vitesse, tant qu'aucune mesure de modération n'est adoptée.

Les estimations du RIE ont été validées par le SPBR dans son préavis du 4 mai 2009, en des termes qui démontrent toutefois que **l'examen de ce service spécialisé a été biaisé** : « *Le rapport a été jugé conforme [...]. Le trafic induit par 704 places [sic - soulignement ajouté] de stationnement sur les voies de circulation existantes, ne sera pas en mesure d'accroître notablement (> 1dB(A) les émissions sonores et les immissions sonores au-delà des valeurs limites (OPB art. 9) »*.

Le nombre de places de stationnement retenu par le SPBR étant incohérent avec les chiffres retenus dans le RIE, la conclusion du SPBR quant à l'accroissement des émissions et immissions sonores n'est pas crédible.

Du reste, **le préavis du SPBR entre en contradiction avec l'appréciation du SEIE sur le même point** : en p. 3 de son préavis du 19 mars 2009, le SEIE a en effet clairement retenu, tout en validant l'évaluation du RIE, que « *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 » [mise en gras ajoutée].

Dès lors, **les opposants contestent formellement la validité du préavis final du SPBR**, qui s'avère autant biaisé que celui de la DGM.

e) Conclusion intermédiaire : l'instruction du dossier doit être revue et approfondie

A ce stade de l'analyse, les opposants constatent que l'évaluation des nuisances de bruit a été effectuée par une minimisation des facteurs déterminants, à l'encontre de l'avis initial des services spécialisés.

Les opposants concluront donc préalablement à ce que les pronostics relatifs aux nuisances sonores soient réévalués en fonction d'hypothèses plus crédibles quant à l'évolution du trafic lié au PLQ (nombre de places de stationnement ; taux de rotation des habitants ; vitesse des véhicules).

Comme les données de bruit actuelles sont issues du cadastre du bruit pour la route de la Chapelle en fonction de données recueillies dans un contexte non identifié en 2007, respectivement ont été extrapolées par les auteurs du RIE sans base factuelle réelle, les opposants sollicitent en outre la réalisation de mesures de bruit *in situ* le long des deux routes en question. Ces mesures sont à réaliser dans un cadre procédural transparent et contradictoire.

2. **Le projet n'est pas accompagné de mesures adéquates pour maîtriser le bruit routier**

a) Rappel liminaire n° 1 : aucune mesure n'a été prise ni n'est prévue pour faire respecter la fonction des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve selon la hiérarchie du réseau routier

On sait que la route de la Chapelle relève, selon la hiérarchie du réseau routier définie par la Loi sur les routes (L 110), du **réseau secondaire**. Elle a ainsi pour fonction d'assurer des échanges entre les quartiers (art. 3A al. 2 LRoutes) – et non d'assurer des échanges entre les différents secteurs de l'agglomération ainsi qu'entre celle-ci et le territoire qui l'entoure (art. 3A al. 1 LRoutes). Il en va de même de la route de Saconnex-d'Arve.

Or, il est notoire – depuis l'ouverture de l'autoroute de contournement – que la route de la Chapelle sert *de facto* de **bretelle d'accès à l'autoroute** depuis l'ensemble du périmètre s'étendant de Troinex à Veyrier, au travers notamment du P+R du Bachet de Pesay – et inversement.

Alors que cet état de fait est constaté depuis de nombreuses années, aucune mesure n'a été prise, ni sur le plan constructif, ni sur le plan de la réglementation de la circulation, pour restituer à la route de la Chapelle sa vocation de route du réseau secondaire.

b) Rappel liminaire n° 2 : aucune mesure d'assainissement générale n'est prévue en l'état par un instrument obligatoire pour les routes en question

De même, la route de la Chapelle n'est **pas mentionnée dans le Plan des mesures d'assainissement du bruit routier** selon l'art. 19 OPB, adopté en 1998 par le Conseil d'Etat¹. Le RIE le rappelle expressément (cf. p. 40, ch. 5.3.3, fin du paragraphe intitulé « Mesures d'assainissement pour les bâtiments existants »).

c) Rien ne garantit en l'espèce que le PLQ et sa mise en œuvre soient accompagnés de mesures d'accompagnement modérant le bruit routier

Dans la ligne de ses hypothèses et conclusions quant à l'évolution du trafic routier, le RIE ne conclut pas à la nécessité d'accompagner la réalisation du PLQ par des mesures de maîtrise du bruit routier, respectivement d'atténuation sur les habitations riveraines des routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve.

Ainsi, au ch. 5.3.3 (Mesures, p. 40) et sous le titre « Mesures d'assainissement pour les bâtiments existants », le RIE conclut :

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

Toutefois, de manière apparemment contradictoire avec ses constats rassurants sur l'évolution des nuisances sonores sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve à la faveur de la création de la desserte depuis le giratoire de la Milice, le RIE poursuit en évoquant que : « [...] au-delà de l'horizon 2016, [...] si les charges 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), devraient en assurer l'assainissement. ».

Une réserve d'ordre apparemment comparable se retrouve dans l'énoncé du cahier des charges pour l'étude d'impact de 2^{ème} étape (cf. RIE, p. 14, chapitre Description du projet / Stationnement et circulation : « La description du projet sera précisée, notamment concernant les éventuelles mesures de modération du trafic (zone 30, aménagements ponctuels) »). Cette réserve reste cependant vague : rien n'indique quel périmètre serait ainsi concerné.

Le préavis du SEIE du 19 mars 2009, qui constate pourtant clairement que le trafic induit par le projet entraînera une augmentation des nuisances sonores incompatibles avec les

1

<http://etat.geneve.ch/dt/SilverpeasWebFileServer/PDM.pdf?ComponentId=kmelia246&SourceFile=1155129540218.pdf&MimeType=application/pdf&Directory=Attachment/Images/>

exigences de l'art. 9 OPB, reste lui-même vague sur les mesures à prendre en conséquence (cf. tournus pp. 3-4) :

« 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 2011). »

Aucune mesure – et en particulier aucune mesure contraignante – n'a donc été prévue par aucun des services consultés dans l'élaboration du PLQ, comme devant être impérativement coordonnée avec l'adoption de ce dernier – que ce soit par intégration directe au PLQ ou par adoption conjointe.

La seule ébauche de réflexion à ce sujet paraît figurer dans le préavis de la DAT-Service des plans d'affectation daté du 21 juin 2006 (recte : 2007) : *« il faudrait inclure dans la légende du PLQ un renvoi aux mesures de minimisation des impacts à prendre au niveau du PLQ, telles que fixées par le RIE de 1^{ère} étape »*. Les précisions qui suivent démontrent toutefois que ce service n'avait en vue que les mesures de protection des immeubles futurs sur l'emprise du PLQ : il est en effet recommandé d'insérer dans la légende du plan une mention selon laquelle *« Des dispositions constructives seront prises pour les façades, conformément aux articles 31 et 32 de l'Ordonnance fédérale pour la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 »*.

Force est ainsi de constater que l'élaboration du PLQ, malgré les constats et préoccupations du SEIE, n'a pas été assortie de la préparation de mesures coordonnées d'accompagnement adéquates pour réduire les nuisances sonores sur les habitations riveraines existantes.

d) Le réaménagement prévu de la route de la Chapelle aggravera le bruit

Le PLQ prévoit un réaménagement partiel de la route de la Chapelle en vue de la création de deux bandes cyclables.

En tant que tel, ce projet est évidemment louable puisqu'il vise à favoriser la mobilité douce.

Toutefois, la création des bandes cyclables impliquera, selon le PLQ, l'élargissement global du gabarit routier et la suppression des places de stationnement en bordure de la route.

De la sorte, la **voie de circulation réservée aux véhicules motorisés se trouvera *in fine* élargie**. Qui plus est, la suppression des véhicules en stationnement latéral provoquera un

dégagement spatial qui est notoirement de nature à **accélérer la vitesse moyenne de circulation**.

Le réaménagement prévu, partant d'une intention louable en termes de mobilité douce, aboutira donc à aggraver les nuisances sonores.

3. L'art. 9 OPB n'est en tout état pas respecté

a) Les exigences de l'art. 9 OPB

Sous l'intitulé « Utilisation accrue des voies de communication », l'art. 9 OPB 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.**

Les deux lettres de l'art. 9 OPB se rapportent à des situations différentes (cf. A.-C. Favre, *La protection contre le bruit dans la protection de l'environnement*, 2002, p. 308) :

- la première concerne les cas où les valeurs limites d'immission ne sont pas dépassées, en l'état antérieur au projet, sur les voies existantes ; il convient alors d'éviter un dépassement de ces seuils du fait de l'utilisation accrue des voies de communication ;
- la seconde vise les cas dans lesquels les valeurs limites d'immission sont déjà atteintes ou dépassées, l'objectif étant alors d'éviter un accroissement perceptible des nuisances sonores.

La structuration binaire de l'art. 9 OPB montre ainsi que l'exigence d'une augmentation perceptible du bruit ne se rapporte qu'à l'hypothèse visée par la let. b, et non à la let. a (cf. A.-C. Favre, *op. cit.*, p. 155). C'est dans ce contexte qu'il est généralement admis qu'est perceptible, pour l'oreille humaine, une augmentation de la charge sonore de l'ordre de 1 dB(A) (cf. Wolf, *Kommentar zum Umweltschutzgesetz*, Vorbemerkungen zu Art. 19-23, n° 9 *in fine*).

Et comme son texte l'indique clairement, **l'art. 9 OPB n'est pas applicable à la seule condition que l'utilisation accrue des voies de communication entraîne une augmentation « notable » des nuisances sonores pour les riverains**. Ce dernier adjectif n'est en effet prévu qu'à l'art. 8 al. 3 OPB et se rapporte au critère de l'importance des modifications d'installations fixes existantes.

b) Les constats du SPBR et du SEIE à l'égard de l'art. 9 OPB

On a vu plus haut que le préavis rendu par le SPBR en date du 4 mai 2009 a conclu que le trafic induit 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 appréciation – on l'a souligné plus haut déjà – se référait au trafic induit par 704 places de stationnement seulement. Aucune explication n'a été fournie par le SPBR à cet égard, si ce n'est la réserve de l'approbation par l'OCM des charges de trafic annoncées. Quel pouvait d'ailleurs être le sens de cette réserve, dès lors que, en mai 2009, tous les autres services – y compris la DGM – avaient déjà rendu leur propre préavis et validé (à tort, de l'avis des opposants) le RIE ?

Qui plus est, le SPBR n'a pas expliqué pourquoi il s'est écarté du constat pourtant parfaitement clair du SEIE, service spécialisé en matière de protection de l'environnement, posé dans son préavis du 16 mars 2009. Comme on l'a souligné plus haut, **le préavis du SEIE relevait que le trafic induit sur les routes de Saconnex-d'Arve (pendant la phase 2012-2016) et de la Chapelle (sans limite de temps) entraînerait une augmentation significative des nuisances sonores ne permettant pas le respect des exigences légales de l'art. 9 OPB.**

Une fois encore, **le préavis final du SPBR est donc formellement contesté par les opposants.**

c) Analyse et conclusion sur l'art. 9 OPB

Il est incontestable en l'espèce que les installations prévues par le PLQ – en particulier le parking souterrain et en surface – constituent des installations fixes nouvelles au sens de l'art. 9 OPB (cf. p. ex. l'arrêt du Tribunal fédéral du 25 février 2009 en la cause 1C.351/2008, consid. 2.2).

Il a également été établi que **les habitations existantes les plus proches des routes sont d'ores et déjà exposées à une charge sonore qui atteint la valeur limite d'immission pour le DS II (VLI jour : 60 dB(A)), respectivement que les villas légèrement plus éloignées – en plus grand nombre – sont soumises à des immissions très proches de la VLI.** Les mesures de bruit réactualisées *in situ*, que les opposants réclament, permettraient de fixer plus précisément et correctement la démarcation entre les habitations déjà exposées à un bruit équivalent (voire supérieur) à la VLI, respectivement celles qui, en l'état, sont exposées à un niveau de bruit inférieur mais susceptible d'atteindre (voire de dépasser) la VLI du fait du trafic induit par le PLQ.

En d'autres termes, les habitations des opposants sont, aujourd'hui déjà, disposées de part et d'autre de la « ligne de démarcation » que représente la courbe isophone des 60 dB(A) ; et cette « frontière » est, en réalité, vraisemblablement déjà plus éloignée de l'axe des routes que ne le présente le RIE.

Cela étant, **l'accroissement des nuisances de bruit à raison du trafic généré par le nouveau quartier est programmé** : le RIE – même s'il est basé sur des hypothèses retenues pour les minimiser – reconnaît clairement des **surcharges nouvelles qui font passer les nuisances au-delà de la VLI sur une profondeur significative des terrains** (cf. les tableaux de l'annexe 5 du RIE).

Cela suffit à constater que **l'art. 9 let. a OPB ne sera pas respecté** – sans qu'il n'y ait lieu, partant, de déterminer si l'aggravation du bruit sur les habitations déjà exposées à une charge de bruit atteignant la VLI sera « perceptible », aux fins de l'art. 9 let. b OPB. L'approche du SPBR est ainsi juridiquement erronée en tant qu'elle est exclusivement focalisée sur l'absence d'accroissement « notable » (i. e. supérieur à 1 dB(A)) des immissions sonores au-delà des VLI.

Dès lors, **le constat du SEIE dans son préavis du 16 mars 2009 est bien fondé : le projet de PLQ ne respectera pas l'art. 9 OPB – à tout le moins sous l'angle de sa let. a.**

Pour que le projet de PLQ ne viole pas le droit fédéral, on ne conçoit que deux alternatives :

- Soit le projet fait l'objet d'un redimensionnement à la baisse, jusqu'à ce que le trafic qu'il engendrera ne soit plus à même de poser problème.
- Soit le Conseil d'Etat prend, simultanément à l'adoption du PLQ, les décisions nécessaires pour gérer les répercussions du projet de manière coordonnée, par **l'adoption de mesures d'accompagnement de portée obligatoire, à réaliser en parallèle aux constructions prévues par le PLQ, garantissant le respect effectif de l'OPB**, soit le non-dépassement de la VLI.

La première solution est évidemment inconcevable en regard de la crise du logement à Genève. Elle ne correspond pas à l'objectif des opposants, qui ne s'opposent pas au projet en tant que tel ou dans l'absolu.

La seconde voie est en revanche praticable, puisque des mesures concrètes sont aisément concevables sur les artères desservant le PLQ :

- limiter la vitesse à 30, voire 40 km/h sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve ;

- réduire le gabarit de la voie réservée aux voitures en réalisant une véritable piste cyclable dans le sens de la montée de la route de la Chapelle, ainsi qu'une bande cyclable dans le sens de la descente, le tout dans le gabarit actuel de la route, après suppression des places de stationnement latéral actuelles ;
- transformer la bande cyclable actuelle, sur l'un des côtés de la route de Saconnex-d'Arve, en une véritable piste cyclable protégée ;
- réaliser systématiquement, sur les deux routes précitées, des aménagements physiques de modération du trafic, sur le modèle par exemple de la route du Camp (route rectiligne présentant un gabarit entre trottoirs de 7.5 m, sur laquelle ont été placées 6 doubles chicanes) ;
- interdire définitivement le débouché de la route de la Chapelle sur l'autoroute via le P+R ;
- inverser le sens de circulation sur la rue des Avanchis et sur le chemin des Tuileries.

Les opposants concluront donc que l'adoption du PLQ soit subordonnée à l'adoption simultanée d'un plan de mesures contraignant garantissant l'exécution de ces aménagements en corrélation avec la mise en œuvre du PLQ. Le Conseil d'Etat en a la compétence, à teneur de l'art. 12 al. 1 de la Loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (K 1 70 ; LaLPE).

4. Le trafic induit aggravera la pollution de l'air

Le RIE fait également mention de ce que le trafic induit par le PLQ posera problème quant aux émissions de NO_x. En p. 35, le RIE souligne que *« la qualité de l'air sera assurément un aspect sensible du projet. En effet, une charge supplémentaire de trafic pourrait aggraver la situation, qui est déjà critique dans le quartier au vu des dépassements constatés (NO₂) ou suspectés (ozone, PM 10) »*.

Le préavis du SCPA du 26 novembre 2007 n'était pas plus optimiste : *« Nous confirmons que sur le site du projet, la qualité de l'air s'est légèrement empirée entre 2004-2006 pour les immissions annuelles de dioxyde d'azote, en particulier aux Palettes et sur la route de Drize où la situation n'est clairement pas conforme à l'OPair [...] Dès lors, nous maintenons que le projet de PLQ doit tout mettre en œuvre pour ne pas péjorer la situation en matière de qualité de l'air par rapport aux sources polluantes (NO_x et PM10) »*.

Les développements consacrés à l'évaluation du trafic lié au PLQ, ci-dessus, sont évidemment valables sous l'angle de la protection de l'air aussi : en bref, il convient de retenir que **les pronostics du RIE sont excessivement optimistes.**

Le raisonnement ci-dessus des opposants quant à la nécessité de maîtriser la circulation sur la route de la Chapelle est aussi valable pour ce qui a trait à la protection de l'air dans le secteur. **En modérant le trafic sur cette artère et en lui restituant ainsi sa fonction de voie secondaire, on réduira évidemment les émissions polluantes.**

Aussi, les opposants considèrent que l'adoption des mesures d'accompagnement évoquées ci-dessus s'impose également en regard de l'OPair. Les art. 44a LPE et 31 ss OPair, ainsi que l'art. 12 al. 1 LaLPE, fournissent les bases légales nécessaires à cet égard.

5. L'absence de mesures de modération du trafic sur la route de la Chapelle aggravera les dangers liés à la circulation routière

Enfin, le parti pris, selon le PLQ, d'élargir l'assiette de la route de la Chapelle pour créer deux bandes cyclables continues et de supprimer le stationnement latéral, aggravera les dangers de la circulation routière sur ce tronçon.

Il a déjà été souligné que la création de bandes cyclables continues, en tant que telle, est évidemment à saluer.

Cependant, il a déjà été indiqué que le réaménagement prévu induit un effet d'accélération du trafic. Ainsi, la solution retenue, avec l'accroissement de la vitesse potentielle des véhicules motorisés, sera en définitive préjudiciable à l'ensemble des usagers de la route de la Chapelle :

- les automobilistes eux-mêmes, à raison de risques accrus d'accident aux débouchés des chemins privés et des accès au nouveau quartier (accès principal à l'esplanade ; accès au CAD et à la crèche ; sortie du parking de dépose-minute) ;
- les cyclistes, puisque la piste cyclable sera en réalité interrompue par ces débouchés ;
- les piétons, pour le même phénomène et lors de la traversée de la route de la Chapelle.

De la sorte, le projet violera en définitive les principes d'aménagement routiers ancrés à l'art. 7 al. 4 de la Loi sur les routes.

C'est dire que les mesures d'aménagement de la route de la Chapelle, déjà énoncées au titre des mesures d'accompagnement à prescrire aux fins du respect de l'OPB et de l'OPair, s'imposent également aux fins de garantir la sécurité de la circulation.

On y ajoutera, puisqu'elle est esquissée par le PLQ, la réalisation de la piste cyclable prévue le long des bâtiments de la voirie : cette piste cyclable est la seule à desservir le nouveau quartier sans être exposée aux nuisances et dangers de la route de la Chapelle.

D. Le trafic de chantier

La question de la gestion du trafic lié au chantier de réalisation des constructions prévues par le PLQ n'est pas traitée à ce stade par le RIE. Ce dernier réserve l'examen des questions qui s'y rapporteront à la deuxième étape d'étude d'impact (cf. RIE, p. 31, ch. 4.6). En particulier, l'emplacement des pistes de chantier sera défini dans le RIE 2^{ème} étape (p. 62, ch. 6.1.1 *in fine*).

Les opposants n'ignorent pas que le procédé retenu dans le RIE à ce sujet est conforme aux exigences légales.

S'ils ne font donc pas grief au RIE et à son appréciation par les services spécialisés d'avoir reporté l'étude de ces questions lors de la procédure en autorisation de construire, ils tiennent à souligner ici que la création d'une piste d'accès indépendante, directement depuis le giratoire de la Milice, sera absolument indispensable. De la connaissance des opposants, les propriétaires des parcelles visées par le PLQ en sont du reste eux-mêmes convaincus.

En effet, le débouché des camions sur la route de la Chapelle poserait de très graves problèmes de sécurité de la circulation et induirait un parcours démesuré, générateur de nuisances contraires aux précautions nécessaires sous l'angle de l'OPB et de l'OPair.

Ainsi, les opposants contesteront fermement l'ouverture du chantier tant que cette voie d'accès spécifique n'aura pas pu être concrétisée.

III. CONCLUSIONS

Pour les motifs qui précèdent, les opposants représentés par le conseil soussigné concluent à ce que le Conseil d'Etat :

1. Préalablement, renvoie le dossier au Département du territoire en vue de :

- a) étudier une disposition alternative des bâtiments d'habitation sur le périmètre du PLQ, garantissant, pour la même densité, une transition progressive des gabarits depuis les immeubles jouxtant les zones villa jusqu'aux immeubles qui en sont le plus éloignés ;
- b) exiger un complément au rapport d'impact sur l'environnement (RIE) 1^{ère} étape sur :

- la conservation, respectivement l'abattage des arbres liés au bâtiment à destination de crèche sur la parcelle de l'Hospice général ;
 - l'estimation du trafic induit par la réalisation des bâtiments projetés, ainsi que du bruit y relatif, tenant compte des objections développées plus haut (nombre de places de stationnement, en particulier eu égard aux places de stationnement desservant les logements supplémentaires à créer en vertu de l'art. 3 al. 5 LGZD ; taux de rotation des habitants ; vitesse des véhicules) ;
- c) réaliser une nouvelle campagne de mesure du bruit sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve, à réaliser dans le cadre d'une procédure transparente à l'égard des opposants ;


2. En tout état et au fond, n'approuve le PLQ n° 29'591 que moyennant :

- a) la limitation du gabarit des bâtiments A, B, C, D, F, H et K prévus par le PLQ au nombre de niveau indiqué dans le Plan Directeur de Quartier (attique compris cas échéant) ;
- b) l'inscription sur le plan des arbres existants, en bordure de la route de la Chapelle, comme « arbres maintenus », en complément aux arbres déjà conservés dans le parc du CAD ;
- c) le repositionnement correspondant de l'emprise du bâtiment de la crèche sur le plan ;
- d) l'adoption simultanée d'un plan de mesures relatif aux aménagements et régimes de circulation des routes de la Chapelle et de Saconnex d'Arve, à exécuter simultanément à la réalisation des immeubles dont la construction sera réalisée en vertu du PLQ, comportant :
 - la limitation de la vitesse à 30, voire 40 km/h sur les routes de la Chapelle et de Saconnex-d'Arve ;
 - la réduction du gabarit de la voie réservée aux voitures par la réalisation d'une véritable piste cyclable dans le sens de la montée de la route de la Chapelle, ainsi qu'une bande cyclable dans le sens de la descente, le tout dans le gabarit actuel de la route, après suppression des places de stationnement latéral actuelles ;
 - la transformation de la bande cyclable actuelle, sur l'un des côtés de la route de Saconnex-d'Arve, en une véritable piste cyclable protégée ;

- la réalisation systématique, sur les deux routes précitées, d'aménagements physiques de modération du trafic sur le modèle par exemple de la route du Camp ;
- la condamnation définitive de tout débouché de la route de la Chapelle sur l'autoroute via le P+R ;
- l'inversion du sens de circulation sur la rue des Avanchis et sur le chemin des Tuileries.

* * *

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez à la présente, je vous prie de croire, Messieurs les Conseillers d'Etat, à l'expression de mes sentiments respectueux.



Nicolas Wisard

Annexe : un chargé de pièces comportant :

- pièce n° 1 : statuts de l'ASSC
- pièce n° 2 : liste des membres de l'ASSC
- pièce n° 3 : carte indicative des domiciles des membres de l'ASSC
- pièce n° 4 : statuts du Groupement des riverains du Champ de la Chapelle
- pièce n° 5 : liste des membres dudit Groupement
- pièce n° 6 : rapport de l'ASSC intitulé Analyse du périmètre lancé du Plan localisé de quartier 29'591