

GE_GERICHTE ATA/251/2018 vom 20. März 2018

GE Cour de justice, 2018-03-20, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_251_2018

FR: GE_GERICHTE ATA/251/2018 du 20 mars 2018

IT: GE_GERICHTE ATA/251/2018 del 20 marzo 2018

Regeste

Résumé: Recours contre le premier PLQ du grand projet des Grands-Esserts, le PLQ Maison de Vessy. La question du respect ou non de la volonté populaire par la commune, qui a émis un préavis favorable au PLQ en dépit de l'initiative communale objet de l'ACST/14/2017, est exorbitante au litige. Absence de violation des règles sur la récusation. Les recourants ne sont pas légitimés à se prévaloir du contrat de droit administratif conclu en mai 2012 par la commune et le DALE. Examen de la soumission à EIE par rapport aux parcs de stationnement (en l'occurrence, absence de lien fonctionnel entre les parkings des différents PLQ), par rapport à la route de Veyrier (qui est déjà une route à grand débit et dont rien ne permet de remettre en cause l'appréciation des spécialistes quant à l'absence de changement notable de son mode d'exploitation) et par rapport aux installations de traitement des déchets et d'épuration des eaux (une telle installation n'étant en l'occurrence prévue). Les questions de la mobilité et du bruit ont fait l'objet d'un examen approfondi, tant en tenant compte du grand projet des Grands-Esserts que s'agissant de la pièce urbaine Maison de Vessy et rien ne permet de remettre en cause l'appréciation des spécialistes. Absence de violation du principe de la coordination. Recours rejetés.

Erwägungen

E. 4

juin 2013 consid. 2.1).

Le lien spatial est en principe reconnu pour des parcelles contiguës (arrêt du Tribunal fédéral 1C_381/2012 précité consid. 2.3 ; ATA/363/2012 du 12 juin 2012 consid. 4b).

S'agissant du lien fonctionnel, dans le cas d'un parking d'hôtel qui jouxtait une place de stationnement publique, le Tribunal fédéral a nié l'existence d'un tel rapport parce que les deux installations n'étaient pas exploitées en commun et que le cercle des utilisateurs demeurait également séparé (DEP 2004 p. 351 ; ATA/22/2009 du 13 janvier 2009 consid. 7c). Dans une affaire ultérieure, le Tribunal fédéral a examiné la question de savoir s'il fallait additionner le nombre de places de parc de plusieurs ouvrages distincts situés sur un ensemble de parcelles se jouxtant. Selon ce dernier, les ouvrages situés dans un même périmètre et inclus dans un même plan d'affectation ne doivent pas, de ce seul fait, être soumis à une EIE unique. En effet, l'EIE porte sur un seul projet à la fois. Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs parties dépendant de maîtres d'ouvrage

- 30/44 - A/1765/2016 différents, il ne doit pas de prime abord être qualifié d'installation unique (arrêt du Tribunal fédéral 1A.110/2006 du 19 avril 2007 consid. 2.7.1). Il faut dans ce cas non seulement une unité d'exploitation mais aussi une planification simultanée ainsi qu'une organisation ou un objectif commun entre les différents maîtres d'ouvrage pour reconnaître le lien fonctionnel (arrêt du Tribunal fédéral 1A.110/2006 précité consid. 2.6).

Dans la même lignée, dans une jurisprudence concernant des places de stationnement sur quatre PLQ distincts, la chambre administrative a estimé qu'en l'absence de communication et d'unité d'exploitation entre différents projets de parkings, un lien fonctionnel ne pouvait pas être admis (ATA/99/2012 du 21 février 2012 consid. 12).

Il convient de distinguer la problématique de l'étendue ou champ spatial d'une EIE (art. 8 LPE et art. 9 al. 3 OEIE) de celle de l'obligation de soumettre un projet à EIE (ATA/363/2012 précité consid. 4b), les exigences pour admettre un lien fonctionnel étant moins élevées pour la première problématique que pour la seconde (ATA/654/2014 du 19 août 2014 consid. 34b ; Alain GRIFFEL/Heribert RAUSCH, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, Ergänzungsband zur 2. Auflage, 2011, n. 23 ss ad art. 10a).

e. La clause du ch. 11.3 de l'annexe de l'OEIE laisse une certaine latitude à l'autorité cantonale chargée d'interpréter la notion de « route principale » (arrêt du Tribunal fédéral 1A.194/2003 du 4 mai 2004 consid. 3, se référant à la publication de l'office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, devenu depuis lors l'office fédéral de l'environnement [ci-après : OFEV], EIE et infrastructures routières, Guide pour l'établissement de rapports d'impact, 1993, p. 4).

Selon une jurisprudence rendue par le Tribunal administratif zurichois, par autres routes principales et autres routes à grand débit au sens du ch. 11.3 de l'annexe à l'OEIE, il faut entendre, d'une part, les routes qui sont conçues comme telles sur le plan de la construction et, d'autre part, celles sur lesquelles le trafic horaire excédera probablement le nombre de cinq cents véhicules privés par heure (arrêt du 29 mars 2001 in DEP 2001 p. 1107 consid. 3b).

Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin (art. 3 de la loi sur les routes du 28 avril 1967 - LRoutes - L 1 10). Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure (art. 3A al. 1 LRoutes). Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers (art. 3A al. 2 LRoutes). Les voies publiques sont divisées du point de vue administratif en voies publiques cantonales et voies publiques communales (art. 4 al. 1 LRoutes). Les voies publiques cantonales comprennent les routes cantonales, ainsi que les quais, ponts, places et tunnels (art. 4 al. 2 LRoutes). Sont notamment classées routes cantonales la partie de la route de Veyrier et la partie de la route de l'Uche

- 31/44 - A/1765/2016 du pont du Val-d'Arve à la route cantonale no 25 (Le Petit-Veyrier ; comprenant donc la partie de la route de Veyrier dans la zone du GP des Grands-Esserts ; route cantonale no 26), ainsi que la partie de la route de Vessy du pont de Vessy à la route cantonale no 26 (comprenant donc la partie de la route de Vessy dans la zone du GP des Grands-Esserts ; route cantonale no 80 ; art 2 du règlement concernant la classification des voies publiques du 27 octobre 1999 - RCVP - L 1 10.03).

Le ch. 11.3 de l'annexe de l'OEIE, en relation avec l'art. 1 OEIE, vise uniquement l'obligation de procéder à une EIE en cas de construction d'une nouvelle route. Pour ce qui est des modifications de routes existantes, elles sont régies par l'art. 2 OEIE (OFEV, op. cit., p. 4).

Pour déterminer si la modification est considérable au sens de l'art. 2 al. 1 OEIE, il faut se fonder uniquement sur les impacts sur l'environnement qu'entraîne la modification et non pas sur l'ampleur des travaux à mettre en œuvre pour réaliser la modification (volume de construction). Les impacts sont considérables lorsque la modification peut être à l'origine de nuisances dont l'importance n'est pas simplement secondaire (OFEV, op. cit., p. 10).

Une augmentation de bruit inférieure à 1 dB(A) n'est pas perceptible, tandis qu'une augmentation supérieure à 3 dB(A) est nettement perceptible (ATF 110 Ib 340 consid. 6 ; JAAC 1995 59.13 ; Anne-Christine FAVRE, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement – Le système – Les particularités liées à l'aménagement du territoire, 2002, n. 5.1.3.7 p. 156 s.). Une augmentation du niveau d'évaluation des émissions L_{r,e} de plus de 2 dB(A) est en tout cas perceptible. Une augmentation du niveau d'émission d'évaluation L_{r,e} entre 1 et 2 dB(A) n'est perceptible que si le volume total du trafic pour la période de jour ou de nuit est augmenté d'au moins 25 %. (JAAC 1995 59.13 ; Anne-Christine FAVRE, op. cit., n. 5.1.3.7 p. 156).

f. La NIE est un rapport que le requérant peut établir à sa propre initiative pour des installations qui ne sont pas assujetties à l'EIE au sens de l'annexe de l'OEIE (art. 4 al. 1 ROEIE). Le contenu et la procédure de la NIE sont déterminés par le SERMA et agréés par l'autorité compétente (art. 4 al. 2 ROEIE).

g. Selon une jurisprudence bien établie, chaque fois que l'autorité inférieure suit les préavis requis – étant entendu qu'un préavis sans observation équivaut à un préavis favorable – la juridiction de recours doit s'imposer une certaine retenue, qui est fonction de son aptitude à trancher le litige. Les autorités de recours se limitent à examiner si l'autorité administrative ne s'écarte pas sans motif prépondérant et dûment établi du préavis de l'autorité technique consultative, composée de spécialistes capables d'émettre un jugement dépourvu de subjectivisme et de considérations étrangères aux buts de protection fixés par la loi. La chambre administrative est toutefois libre d'exercer son propre pouvoir

- 32/44 - A/1765/2016 d'examen lorsqu'elle procède elle-même à des mesures d'instruction, à l'instar d'un transport sur place (ATA/1515/2017 du 21 novembre 2017 consid. 11 et les références citées). 12) a. En l'espèce, les recourants affirment qu'il existait une obligation d'effectuer une EIE.

Or, il ressort du dossier que le secteur EIE du SERMA a effectué un examen approfondi du dossier et a conclu que le périmètre d'application du PLQ ne comprenait pas d'installation soumise à EIE, conclusion dont il a demandé, par préavis du 27 avril 2015, l'ajout dans la NIE, qui devait également préciser avoir été effectuée sur une base volontaire (condition no 34), ces deux mentions ayant ainsi été ajoutées dans la NIE telle que finalisée le 2 décembre 2015 (points 1.1.1 et 2.1).

Il convient dès lors d'examiner s'il existe des motifs de remettre en cause le préavis de l'instance composée de spécialistes.

b. Premièrement, les recourants soutiennent qu'il existait une telle obligation en raison du parc de stationnement prévu pour les PU Beaux-Champs, Maison de Vessy et Ferme, ce que la scission en trois PLQ aurait permis d'éluider.

À titre préalable, il convient de constater que la législation prévoit la soumission à EIE d'une installation telle qu'elle la définit, et non d'un PLQ déterminé. Ainsi, un parc de stationnement répondant à la notion du ch. 11.4 de l'annexe de l'OEIE, telle que précisée

par la jurisprudence, est une installation soumise à EIE, indépendamment de savoir s'il est situé sur un ou plusieurs PLQ. Par conséquent, contrairement à ce qu'affirment les recourants, la scission en plusieurs PLQ ne permet sous cet angle et en tant que telle aucunement d'éluder l'EIE et n'implique pas de violation du principe de la coordination.

Reste à examiner s'il existe des éléments permettant de s'écarter du préavis technique et retenir qu'il existait un parc de stationnement soumis à EIE, premièrement s'agissant du PLQ litigieux, puis en prenant également en considération les PU Beaux-Champs et Ferme.

Le PLQ Maison de Vessy prévoit deux cent trente places de stationnement pour voitures pour les habitants des logements, cinq pour les activités et soixante-deux pour le public, soit un total de trois cent vingt-deux places de parc (art. 9 du règlement de quartier). À lui seul, le parc de stationnement prévu pour les usagers (habitants, activités et public) n'atteint donc pas le seuil de cinq cents places prévu par l'annexe à l'OEIE, de sorte qu'il ne constitue pas en tant que tel une installation soumise à EIE.

S'agissant des PLQ Beaux-Champs et Ferme, ils devraient comprendre respectivement deux cent soixante-deux (soixante pour les habitants, centre

- 33/44 - A/1765/2016 trente-quatre pour les visiteurs des commerces, soixante-huit pour les employés des commerces et activités) et cent vingt-neuf places de stationnement (cent dix-sept pour les habitants et douze pour les visiteurs ; figure no 54 du rapport mobilité). En prenant en compte les places de stationnement des trois PLQ (Beaux-Champs, Maison de Vessy et Ferme), le seuil de cinq cents places de parc serait par conséquent manifestement dépassé (les trois ensemble : sept cent treize ; Beaux-Champs et Maison de Vessy : cinq cent quatre-vingt-quatre ; Maison de Vessy et Ferme : quatre cent cinquante et une).

Encore faut-il qu'il existe un lien fonctionnel et spatial entre les différents parcs de stationnement pour considérer qu'ils forment ensemble une installation soumise à EIE. Or, si, d'une part, la réalisation des trois PU est prévue de manière coordonnée, s'inscrivant dans le GP des Grands-Esserts, et avec une proximité temporelle et si, d'autre part, les PU Beaux-Champs et Ferme jouxtent le PLQ litigieux, de sorte que le lien spatial doit être considéré comme réalisé, les places de stationnements des trois PU ont des cercles d'utilisateurs différents, servant chacun aux usagers (habitants, employés et visiteurs) des immeubles de la PU concernée. Le parc de stationnement de la PU Beaux-Champs est d'ailleurs majoritairement destiné aux visiteurs du centre commercial qui y est prévu, tandis que ceux des PU Maison de Vessy et Ferme sont en majeure partie destinés à leurs habitants respectifs. Les accès à ces différents parkings sont de plus distincts, l'accès à celui de la PU Beaux-Champs se faisant par la route de Vessy (figure no 54 du rapport mobilité) et ceux des PU Maison de Vessy et Ferme par le chemin des Grands-Esserts, toutefois de part et d'autre du chemin et à des niveaux différents (art. 9 du règlement de quartier et figure no 54 du rapport mobilité). À cela s'ajoute le fait que le dossier tend à indiquer l'existence de porteurs de projets différents pour les PLQ Beaux-Champs, Ferme et Maison de Vessy, sans qu'il puisse être établi qu'il existerait un organisation ou un objectif commun.

Dans ces circonstances, le lien fonctionnel entre les parcs de stationnement des PU Beaux-Champs, Maison de Vessy et Ferme fait défaut, de sorte qu'ils ne doivent pas être considérés comme formant ensemble une installation soumise à EIE au sens du ch. 11.4 de l'annexe de l'OEIE.

Rien ne permet donc de remettre en cause la conclusion des spécialistes du secteur EIE du SERMA quant au parc de stationnement. c. Les recourants affirment ensuite que si la réalisation d'une nouvelle route à grand débit n'est pas prévue, le GP des Grands-Esserts entraînerait néanmoins une transformation radicale de la route de Veyrier, ce qui la transformerait en route à grand débit.

Cependant, l'autorité intimée, qui bénéficie d'une certaine latitude pour définir une route à grand débit et s'est référée, dans ce cadre, à la jurisprudence zurichoise, a précisément indiqué considérer en l'état la route de Veyrier comme

- 34/44 - A/1765/2016 une route à grand débit, ce qui est cohérent tant avec le fait qu'il s'agit d'une route cantonale, de réseau primaire (point 2.3.3 rapport mobilité ; voir également le système d'informations du territoire genevois [ci-après : SITG]), qu'avec les données de la NIE s'agissant du trafic journalier moyen (ci-après : TJM) sur la route de Veyrier en 2012 (tableau no 1 et annexe A6 NIE ; voir également la figure no 22 du rapport mobilité, concernant le trafic journalier ouvrable moyen [ci-après : TJOM], le TJM étant obtenu en appliquant un facteur de 0,92 au TJOM).

Par ailleurs, la NIE et le rapport mobilité exposent précisément les données s'agissant du TJM et TJOM en 2012, 2020 et 2030, ainsi que l'influence du PLQ Maison de Vessy et du GP des Grands-Esserts sur ceux-ci (tableau no 1 et annexe A6 à A10 NIE ; figures nos 22, 42, 43 et 90 à 92 rapport mobilité). Or, le secteur EIE du SERMA, autorité technique consultative, en possession de ces données, a jugé que le projet n'était pas soumis à EIE et donc qu'il ne changeait pas notablement le mode d'exploitation de la route de Veyrier. L'autorité intimée a confirmé cette position, exposant que l'augmentation de trafic journalier étant inférieure à 25 % – ce qui correspond aux données figurant dans le tableau no 1 et les annexes A7 et A10, l'augmentation de trafic s'élevant entre 9 et 17 % en comparant le TJM en 2020 sans le GP des Grands-Esserts (16'400 véhicules par jour sur la partie ouest de la route de Veyrier, 19'800 vers le carrefour avec la route de Vessy et 18'400 sur la partie est) et le TJM en 2030 avec le GP (17'800 véhicules par jour sur la partie ouest de la route de Veyrier, 23'200 vers le carrefour avec la route de Vessy et 21'550 sur la partie est) –, elle ne provoquait pas d'augmentation perceptible du niveau d'émission, de sorte qu'il n'y avait pas de changement notable du mode d'exploitation de la route de Veyrier.

Or, les recourants se sont contentés d'affirmer que la route de Veyrier deviendrait une route à grand débit du fait du GP des Grands-Esserts, sans apporter d'éléments conduisant à remettre en cause l'appréciation des spécialistes, suivie par l'autorité intimée, et rien dans le dossier ne conduit à mettre en doute ladite appréciation. L'autorité intimée était dès lors fondée à suivre le préavis du secteur EIE du SERMA et retenir qu'il n'existait pas de changement notable de l'exploitation de la route de Veyrier.

Il n'y avait par conséquent pas non plus d'obligation d'effectuer une EIE en application du ch. 11.3 de l'annexe de l'OEIE. d. Les recourants affirment finalement que la documentation existante ne permettrait pas d'évaluer si les seuils prévus aux ch. 40.7 et 40.9 de l'annexe de l'OEIE pour les installations de traitement des déchets et d'épuration des eaux, seraient atteints, voire dépassés.

En l'occurrence, l'art. 11 du règlement de quartier prévoit que des équipements enterrés pour la collecte sélective des déchets doivent être aménagés

- 35/44 - A/1765/2016 au sein de l'aire d'implantation pour un point de récupération des déchets, fixée par le plan, cet équipement devant être réalisé parallèlement à la construction des bâtiments. Selon l'art. 12 al. 1 du règlement de quartier, les eaux usées et les eaux pluviales provenant de l'ensemble du périmètre du PLQ doivent être évacuées en système séparatif et raccordées aux équipements publics d'assainissement de la route de Vessy, la réalisation des futurs bâtiments prévus pour le PLQ devant être coordonnée à la réhabilitation des équipements publics d'assainissement de la route de Vessy et à la construction de l'ouvrage de décharge des eaux pluviales planifié dans le plan général d'évacuation des eaux de la commune.

Il ne ressort pas de ces dispositions du règlement de quartier que des installations de traitement des déchets au sens du ch. 40.7 de l'annexe de l'OEIE ou des installations d'épuration des eaux usées au sens du ch. 40.9 de la même annexe seraient prévues et les recourants n'apportent aucun élément démontrant le contraire. Il n'y a dès lors aucune raison de s'écarter de la constatation d'absence d'installation soumise à EIE faite par le service EIE du SERMA.

Il sera au demeurant relevé que la procédure décisive s'agissant des installations des ch. 40.7 et 40.9 de l'annexe à l'OEIE correspond à l'autorisation d'exploiter selon la LGD et non au PLQ. e. Au vu de ce qui précède, l'autorité intimée était fondée à retenir qu'il n'y avait pas d'obligation de procéder à une EIE.

Au surplus, il convient de constater que si elle n'avait pas l'obligation d'effectuer une EIE, l'autorité intimée a tout de même de sa propre initiative établi une NIE, dont le contenu et la procédure sont déterminés par le service spécialisé, soit le SERMA. Or, l'autorité intimée a indiqué que la NIE avait été effectuée sur la base de la même marche à suivre qu'une EIE, ce qui paraît conforme avec le fait que le secteur EIE du SERMA a requis l'ajout de la mention selon laquelle la NIE avait été effectuée sur une base volontaire.

Dans ces circonstances, les griefs de violation de l'obligation d'effectuer une EIE et de violation du principe de coordination à cet égard seront écartés. 13) Les recourants soulèvent une violation de l'art. 14 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 (LCI - L 5 05). a. Le DALE peut refuser les autorisations prévues à l'art. 1 LCI lorsqu'une construction ou une installation peut être la cause d'inconvénients graves pour les usagers, le voisinage ou le public (let. a) ou peut créer, par sa nature, sa situation ou le trafic que provoque sa destination ou son exploitation, un danger ou une gêne durable pour la circulation (let. e ; art. 14 al. 1 LCI). Est réservée l'application de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB - RS 814.41 ; art. 14 al. 2 LCI).

- 36/44 - A/1765/2016 b. Cette disposition appartient aux normes de protection qui sont destinées à sauvegarder les particularités de chaque zone, en prohibant les inconvénients incompatibles avec le caractère d'une zone déterminée. Elle n'a toutefois pas pour but d'empêcher toute construction dans une zone à bâtir qui aurait des effets sur la situation ou le bien-être des voisins (ATA/1345/2015 du 15 décembre 2015 consid. 7c ; ATA/699/2015 du 30 juin 2015 ; ATA/801/2014 du 14 octobre 2012 et les références citées). La construction d'un bâtiment conforme aux normes ordinaires applicables au régime de la zone ne peut en principe pas être source d'inconvénients graves, notamment s'il n'y a pas d'abus de la part du constructeur. Le problème doit être examiné par rapport aux caractéristiques du quartier ou des rues en cause (ATA/1444/2017 du 31 octobre 2017 consid. 5b et les références citées). c. En l'espèce, les recourants invoquent une violation de

l'art. 14 LCI en relation avec l'augmentation du trafic, sous l'angle de l'augmentation du bruit et de la congestion routière.

Les questions liées au bruit dû au trafic seront examinées ci-après en relation avec la législation en matière de protection contre le bruit, la réglementation cantonale concernant la limitation quantitative des nuisances n'ayant plus de portée propre dans les domaines réglés par le droit fédéral, notamment en matière de protection contre le bruit (art. 13 et 65 al. 2 LPE ; ATA/6/2011 du 11 janvier 2011 consid. 9b).

En ce qui concerne la mobilité, outre les études effectuées en amont mentionnées dans la fiche P03 du PDCn 2030 et au point 4.7 du rapport mobilité (étude mobilité liée à l'urbanisation de la commune de janvier 2012, étude de faisabilité sur les mesures pour les transports collectifs, MEP de 2011, mobilité 2030, etc.), cette problématique a fait l'objet d'une étude spécifique par le biais du rapport mobilité, qui ne porte pas uniquement sur le PLQ Maison de Vessy, mais sur l'ensemble du GP des Grands-Esserts. Ledit rapport a été annexé au rapport explicatif dudit PLQ et inclus dans le dossier analysé par secteur EIE du SERMA. Ce dernier, après en avoir pris connaissance et avoir consulté la DGT, a émis des conditions s'agissant du PLQ, du règlement de quartier, du rapport explicatif et de la NIE, portant notamment sur les données de base concernant le trafic (conditions nos 3 à 7, 20 et 21, 35 et 36, ainsi que 60 et 61 du préavis du 27 avril 2015). Une fois celles-ci respectées (préavis du 26 juin 2015), il a préavisé favorablement le PLQ Maison de Vessy (préavis du 6 juillet 2015), position encore confirmée le 27 juillet 2016.

Le PLQ et ses annexes reposent ainsi sur une étude approfondie de la question de la mobilité, qui a abouti à un concept mobilité, prévoyant des mesures en matière de transports individuels motorisés (notamment : aménagement du carrefour Veyrier/Vessy, recul du contrôle d'accès en amont du quartier au niveau du carrefour Veyrier/Antoine Martin/Stand-de-Veyrier, favorisation des nouvelles

- 37/44 - A/1765/2016 liaisons routières connectées à la Jonction de Lancy Sud ; point 4.7 rapport explicatif ; points 4.4.2.2 et 8.2 NIE ; résumé et principales conclusions, points 3.4 et 4 rapport mobilité), des mesures en matière de transports publics (en particulier : développement des lignes urbaines performantes à destination du centre-ville et de la zone Praille-Acacias-Vernets [ci-après : PAV] avec renforcement de la ligne de bus actuelle no 41 et prolongement d'une ligne urbaine et d'une ligne de campagne en terminus sur le site des Grands-Esserts, promotion des connections avec les infrastructures lourdes telles que le projet connexe de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse [ci-après : CEVA] et le tram, création d'aménagements permettant d'assurer aux transports publics une vitesse commerciale attractive ; point 4.7 rapport explicatif ; points 3.3.3, 3.3.5 et 8.2 NIE ; résumé et principales conclusions, points 3.2 et 4 rapport mobilité), ainsi que des mesures d'aménagement en faveur des modes doux (point 4.7 rapport explicatif ; points 4.4.2.2 et 8.2 NIE ; résumé et principales conclusions, points 3.3 et 4 rapport mobilité).

Certes, comme le soulignent les recourants, dans l'état de référence – sans le GP des Grands-Esserts –, le réseau routier est fortement chargé et a atteint sa limite de capacité (point 4.4.1.1 NIE). Toutefois, selon l'analyse opérée, grâce à ces différentes mesures, des reports modaux – du fait d'une meilleure attractivité des transports publics et des modes doux – et spatiaux – liés à des changements d'itinéraires (suppression du trafic de transit de la zone villas de Vessy et nouvelles infrastructures) – sont prévus, de sorte que les flux induits par le PLQ s'intégreront dans le fonctionnement du réseau local et viendront pour

partie remplacer le trafic de transit. La variation du TJM ne sera dès lors que peu sensible (point 4.4.2.2 et 5.4.5 NIE ; résumé et principales conclusions du rapport mobilité). Ainsi, selon les conclusions du rapport mobilité, grâce à ces mesures, les flux routiers pourront être gérés de manière optimale et les transports publics et la mobilité douce participeront favorablement à l'évolution des pratiques de déplacement, de sorte le quartier des Grands-Esserts créera une situation bien plus favorable qu'avec une continuation tendancielle du développement urbain, avec un report des habitants loin du centre de l'agglomération, avec comme seule possibilité de déplacement la voiture, ce qui générerait une augmentation du trafic pendulaire dans les communes telles que Veyrier (résumé et principales conclusions du rapport mobilité).

Au vu de ce qui précède, la question de la mobilité a fait l'objet d'un examen approfondi, tant en tenant compte du GP des Grands-Esserts que s'agissant de la PU Maison de Vessy, et les recourants n'apportent aucun élément remettant en cause l'appréciation des spécialistes et démontrant l'existence d'inconvénients graves ou d'un gêne durable pour la circulation, de sorte que les griefs de violation de l'art. 14 LCI et du principe de coordination s'agissant de la mobilité seront écartés.

- 38/44 - A/1765/2016 14) Les recourants soulèvent finalement une violation de la législation en matière de protection contre le bruit.

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

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

Les locaux dont l'usage est sensible au bruit sont les pièces des habitations, à l'exclusion des cuisines sans partie habitable, des locaux sanitaires et des réduits (let. a) et les locaux d'exploitations, dans lesquels des personnes séjournent régulièrement durant une période prolongée ; en sont exclus les locaux destinés à la garde d'animaux de rente et les locaux où le bruit inhérent à l'exploitation est considérable (let. b ; art. 2 al. 6 OPB).

b. Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des VLI applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 13 al. 1 LPE). Les VLI s'appliquant au bruit et aux vibrations sont fixées de manière que, selon l'état de la science et l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE). Pour permettre à l'autorité d'apprécier l'urgence des assainissements (art. 16 et 20 LPE), le Conseil fédéral peut fixer, pour les immissions provoquées par le bruit, des VA supérieures aux VLI (art. 19 LPE). Aux fins d'assurer la protection contre le bruit causé par de nouvelles installations fixes et en vue de la

planification de nouvelles zones à bâtir, le Conseil fédéral établit des VP inférieures aux VLI (art. 23 LPE).

Les valeurs limites d'exposition – soit les VLI, VP et VA, fixées en fonction du genre de bruit, de la période de la journée, de l'affectation du bâtiment et du secteur à protéger (art. 2 al. 5 OPB) – sont valables pour les bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit (art. 41 al. 1 OPB). Elles sont également valables dans les zones à bâtir non encore construites où, conformément au droit sur l'aménagement du territoire et des constructions, pourront être érigés des bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit (let. a), et sur le secteur

- 39/44 - A/1765/2016 non construit de zones qui requièrent une protection accrue contre le bruit (let. b ; art. 41 al. 2 OPB).

Le DS II doit être appliqué dans les zones où aucune entreprise gênante n'est autorisée, notamment dans les zones d'habitation ainsi que dans celles réservées à des constructions et installations publiques (art. 43 al. 1 let. b OPB). Pour le DS II, s'agissant de l'exposition au bruit du trafic routier, les VP en Lr sont fixées à 55 dB(A) le jour et 45 dB(A) la nuit, les VLI à 60 dB(A) le jour et 50 dB(A) la nuit et les VA à 70 dB(A) le jour et 65 dB(A) la nuit (ch. 2 annexe 3 OPB).

c. Les nouvelles zones à bâtir destinées à la construction de logements ou d'autres immeubles destinés au séjour prolongé de personnes, ne peuvent être prévues qu'en des endroits où les immissions causées par le bruit ne dépassent pas les VP, ou en des endroits dans lesquels des mesures de planification, d'aménagement ou de construction permettent de respecter ces VP. Le changement d'affectation de zones à bâtir n'est pas réputé délimitation de nouvelles zones à bâtir (art. 24 al. 1 LPE, précisé par l'art. 29 al. 1 OPB).

d. De nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si les immissions causées par le bruit de ces seules installations ne dépassent pas les VP dans le voisinage ; l'autorité qui délivre l'autorisation peut exiger un pronostic de bruit (art. 25 al. 1 LPE). Des allègements peuvent être accordés si l'observation des VP constitue une charge disproportionnée pour une installation présentant un intérêt public prépondérant, relevant notamment de l'aménagement du territoire. Néanmoins, en cette circonstance et sous réserve de l'al. 3, les VLI ne doivent pas être dépassées (art. 25 al. 2 LPE).

Les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a), et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les VP (let. a ; art. 7 al. 1 OPB). L'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des VLI consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (let. a) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b ; art. 9 OPB).

L'art. 9 OPB constitue la seule disposition réglant la question des nuisances secondaires. Elle a uniquement trait aux incidences du trafic d'une installation nouvelle ou notablement modifiée sur les voies existantes (Anne-Christine FAVRE, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement – Le système – Les particularités liées à l'aménagement du territoire, 2002, n. 13.1.2.3 p. 308) L'art. 9 let. b OPB permet

d'augmenter la circulation sur une route aux environs de laquelle les VLI sont déjà dépassées,

- 40/44 - A/1765/2016 pour autant que cela ne soit pas perceptible (Anne-Christine FAVRE, op. cit., n. 5.1.3.5 p. 252 et n. 5.1.3.7 p. 155). La procédure relative à l'examen des questions traitées par l'art. 9 OPB doit être coordonnée avec l'autorisation propre à l'installation générant le trafic en question (ATF 122 II 165 consid. 16c ; Anne-Christine FAVRE, op. cit., n. 13.1.2.3 p. 310). e. Les DS au sens de l'art. 43 OPB sont attribués par les plans d'affectation du sol prévus par les art. 12 et 13 LaLAT, en particulier les plans de zone et les PLQ (art. 15 al. 1 LaLPE). Les DS attribués par un plan de zone peuvent être adaptés dans le cadre d'un autre plan d'affectation du sol au sens de l'art. 13 LaLAT, portant sur tout ou partie du même périmètre, en fonction des solutions constructives retenues (art. 15 al. 2 LaLPE).

En principe, non seulement la compatibilité du projet avec les normes d'émissions et d'immissions doit être examinée au stade d'un plan de détail, mais également les mesures éventuellement requises. Ainsi, il ne suffit pas d'attribuer les DS, dans le cadre de la procédure de planification d'un plan détaillé, mais il convient encore d'arrêter les mesures préventives de lutte contre le bruit à ce stade. Plus le plan est détaillé, plus il doit envisager les dispositifs nécessaires au respect des normes ; il faut réserver les situations dans lesquelles la nécessité de prendre des mesures complémentaires peut encore paraître douteuse au stade du plan de détail et dans lesquelles de telles mesures pourraient être décidées au stade de l'autorisation de construire (Anne-Christine FAVRE, op. cit., n. 4.5.2 p. 137 et les références citées).

f. Les PLQ sont des outils de planification territoriale qui dessinent une vision d'avenir dont la réalisation concrète se manifeste par la procédure d'autorisation de construire. Pour apprécier si un PLQ respecte les exigences légales telles que celles liées au trafic et au bruit, il convient d'intégrer dans cette vision les projets ou plans connexes dont la réalisation est prévue, qui font partie de cette image d'aménagement (ATA/664/2014 du 26 août 2014 consid. 4). ■■■■a. En l'espèce, après que, lors de la modification des limites de zone de 2012, le DS II eut été attribué aux biens-fonds compris dans la zone de la MZ 29'738 et que la nécessité de gérer en amont la question des nuisances sonores routières avait été inscrite dans la fiche P03 du PDCn 2030, une analyse approfondie de la problématique du bruit a été opérée dans le cadre de l'adoption du PLQ litigieux, la NIE, établie sur une base volontaire et annexée au rapport explicatif du PLQ, traitant spécifiquement de cette question à son point 5.4.

Le secteur EIE du SERMA, en possession de cette notice, a effectué un examen détaillé de la problématique du bruit, ayant consulté la direction générale – de l'environnement puis émis, dans son premier préavis, du 27 avril 2015 couvrant l'ensemble des domaines environnementaux devant être traités dans le cadre d'une NIE, y compris la protection contre le bruit –, un total de quinze

- 41/44 - A/1765/2016 requêtes sur la question du bruit (conditions nos 8 à 12, 22 et 41 à 49), portant tant sur le respect des VP du DS II pour les futurs bâtiments prévus par le PLQ que sur le respect de l'art. 9 OPB s'agissant des émissions provenant des axes routiers. Il a ensuite constaté, dans son deuxième préavis, du 26 juin 2015, que, s'agissant du bruit, les compléments demandés avaient été traités et précisés dans le rapport et que le tableau de bord, exhaustif sur les demandes du service de l'air, du bruit et des rayonnements non

ionisants, était correct et reprenait les éléments déterminants pour le traitement de la problématique du bruit couverte par l'OPB. b. Ainsi, l'autorité technique consultative a retenu que le PLQ, le règlement de quartier et la NIE contenaient les éléments nécessaires au respect de l'OPB. Or, rien ne permet de s'écarter de cette conclusion et de mettre en doute l'examen effectué par les spécialistes.

En effet, le PLQ comporte la mention des façades en dépassement des VP du DS II à l'horizon 2030, soit les façades donnant sur la route de Vessy. Par ailleurs, le règlement de quartier rappelle que DS II est attribué aux biens-fonds compris dans le périmètre du PLQ et précise qu'en principe, aucun local à usage sensible au bruit ne devra donner sur une façade en dépassement des VP du DS II, ou qu'à défaut, des mesures d'aménagement ou de construction permettant de respecter ces VP (art. 29 OPB) devront être prises (art. 10). Par ailleurs, la NIE confirme ces éléments, aboutissant à la conclusion que, selon la modélisation du trafic induit par le GP des Grands-Esserts, sur la route de Vessy, le trafic provoquera des immissions supérieures aux VP du DS II à respecter pour les nouvelles constructions, de sorte que des mesures de protection contre le bruit devront être réalisées (point 5.4.5). Elle traite ensuite des mesures de protection, notamment des mesures d'optimisation de la typologie des bâtiments : effet d'obstacle, forme en îlots, créations de zones protégées du bruit dans lesquelles seront affectés les espaces sensibles, façades sensibles perpendiculaires à la route, pignon des bâtiments sur les zones les plus exposées (points 5.4.6). En prenant en compte l'efficacité de ces mesures, des mesures de protection constructives (pour un niveau inférieur ou égal à 5 dB) et d'affectation (choix judicieux de la disposition des locaux sensibles, non sensibles et des locaux d'activité, organisation des locaux sensibles au bruit avec une possibilité d'aération sur les façades non exposées à la route de Vessy) devront être planifiées sur les futurs bâtiments du PLQ, afin de permettre le respect des VP pour les locaux sensibles au bruit donnant sur la route de Vessy (points 5.4.6 et 7.2.2). Une analyse des nuisances générées par la trémie du parking souterrain a en outre également été effectuée et la nécessité de mesures d'affectation ou constructives (marquises) constatée (points 5.4.5 et 7.2.2, ainsi qu'annexe A5).

Quant aux émissions dues au trafic sur les bâtiments existants, l'annexe A2 de la NIE illustre les tronçons étudiés. Si la route de Veyrier n'en fait pas partie, c'est parce que, présentant déjà des dépassements de VLI sur les bâtiments la

- 42/44 - A/1765/2016 bordant, un projet d'assainissement, prenant en compte l'augmentation du trafic induit par le GP des Grands-Esserts à l'horizon 2030, est à l'étude (projet connexe ; points 2.1, 3.3.5, 5.4.4 et 5.4.6 et tableau no 8 NIE), la coordination de l'assainissement avec le canton et la commune faisant partie des mesures répertoriées dans le tableau récapitulatif des mesures de protection (point 8.2 NIE). En outre, les principaux bâtiments exposés au bruit en relation avec les tronçons étudiés, comprenant notamment la route de Vessy, – certains bâtiments ayant quand même une adresse sur la route de Veyrier – sont énumérés dans l'annexe A3, qui répertorie, pour chaque bâtiment, l'évaluation du niveau de bruit Lr en dB(A) pour le jour et la nuit, en 2012, en 2020 sans projet, en 2020 avec projet et finalement en 2020 avec projet et assainissement. Après analyse, la NIE conclut que le PLQ engendrera une modification de la composition du trafic, mais pas d'augmentation de la charge de TJM – comme vu précédemment –, et donc ni d'augmentation de bruit, ni de nouveau dépassement de VLI (point 5.4.5 NIE). Elle prévoit des mesures de protection à la source à l'horizon 2030 : pose de revêtement phono-absorbant sur les axes principaux – y compris sur la route de Vessy et le chemin des

Beaux-Champs –, minimisation de la génération et des reports de trafic par une densification des transports publics, promotion de l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par le biais de la limitation des places de stationnement dans le quartier (point 5.4.6 NIE). Ces mesures contribueront à abaisser les niveaux sonores pour l'horizon 2030, la situation future avec la réalisation du GP étant même améliorée par rapport à la situation antérieure. La NIE aboutit donc à la conclusion que les art. 8 et 9 OPB sont respectés (point 5.4.5 NIE).

Pour assurer le respect des normes de protection contre le bruit dans la mise en œuvre du PLQ, la NIE impose finalement un suivi des immissions et de leur conformité avec les prévisions, ainsi que, cas échéant, détermination des potentielles mesures supplémentaires à mettre en œuvre (point 8.2 NIE).

Ce qui précède démontre l'étude approfondie qui a été opérée s'agissant de la problématique du bruit, avec analyse des mesures de protection à prendre, tant quant aux immissions sur les nouvelles constructions que par rapport aux immissions engendrées par le trafic routier supplémentaire sur les constructions existantes, ceci en incluant la coordination nécessaire avec l'assainissement de la route de Veyrier et en prenant en compte l'ensemble du périmètre de la MZ 29'738, de manière à assurer le respect de la LPE et de l'OPB.

Le grief de violation de l'OPB ainsi que du principe de la coordination à cet égard sera dès lors écarté. 16) Dans ces circonstances, les recours, entièrement mal fondés, seront rejetés, en tant qu'ils sont recevables.

- 43/44 - A/1765/2016 17) Vu l'issue du litige et étant donné que la chambre administrative a notamment prononcé une décision de jonction de procédures, procédé à un transport sur place et mené une audience de plaidoiries, des émoluments de CHF 2'000.- chacun seront mis à la charge, d'une part, des consorts, pris conjointement et solidairement, et d'autre part, des époux KOUKIS, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 1 LPA). Une indemnité de procédure de CHF 3'000.- sera allouée à l'appelée en cause, à la charge conjointe et solidaire des consorts à hauteur de CHF 1'500.- et à la charge conjointe et solidaire des époux KOUKIS à hauteur de CHF 1'500.- (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.