

GE_GERICHTE ATA/70/2024 vom 23. Januar 2024

GE Cour de justice, 2024-01-23, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_70_2024

FR: GE_GERICHTE ATA/70/2024 du 23 janvier 2024

IT: GE_GERICHTE ATA/70/2024 del 23 gennaio 2024

Regeste

Résumé: recours contre un jugement du TAPI confirmant trois autorisations de construire portant sur des aménagements routiers en vue du passage d'une nouvelle ligne de bus TPG en zone villas. Le SABRA n'a pas procédé à des tests de bruit in situ, ce qu'il aurait dû faire, compte tenu notamment du fait que les VLI de jour pour le secteur concerné sont déjà atteintes ou proches de l'être. Les seuls calculs théoriques qu'il a effectués ne permettent pas, vu les circonstances particulières du cas d'espèce, de garantir que les normes de protection contre le bruit seront respectées une fois les aménagements réalisés et la nouvelle ligne de bus mise en service. Recours partiellement admis, autorisations annulées et renvoi de la cause à l'autorité pour complément d'instruction.

Erwägungen

E. 1

Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E

E. 2

Le litige porte sur la conformité au droit des autorisations de construire DD 2_____, 2_____ et 3_____ prévoyant la création d'aménagements routiers dans le cadre du projet de la nouvelle ligne de bus TPG n° 49. L'autorisation DD 2_____ prévoit en particulier des aménagements routiers et des mesures de réglementation locale du trafic nécessaires à la mise en place de cette ligne appelée à traverser les chemins BI_____ et BJ_____, actuellement interdits à la circulation des véhicules de plus de 3.5 t. Des arrêts de bus et des seuils de ralentissement sont prévus sur ces deux chemins. Ces autorisations ont été confirmées par le TAPI, avec toutefois l'ajout d'un nouveau point 6bis let. a et b au préavis de l'OCT du 21 mai 2021 prévoyant la modification des arrêtés des 27 mai 1961 et 3 juin 1980 en lien avec l'interdiction dans les chemins BJ_____, de BQ_____ et BI_____ de circulation pour les véhicules d'un poids de plus de 3.5 t, en ce sens qu'une exception devait être prévue pour les véhicules TPG.

E. 3

À titre préalable, les recourants sollicitent la tenue d'un transport sur place et l'audition de BR_____ du bureau d'ingénierie BS_____. En outre, dans un grief d'ordre formel qu'il convient d'analyser avant les arguments au fond, ils reprochent au TAPI d'avoir violé leur droit d'être entendus en refusant de procéder à un transport sur place.

E. 3.1

Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), le droit d'être entendu comprend notamment le droit pour

l'intéressé d'offrir des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 145 I 73 consid. 7.2.2.1 ; 142 III 48 consid. 4.1.1). Le droit de faire administrer des preuves n'empêche cependant pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, en particulier s'il acquiert la certitude que celles-ci ne l'amèneront pas à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; 140 I 285 consid. 6.3.1). Le droit d'être entendu ne contient pas non plus d'obligation de discuter tous les griefs et moyens de preuve du recourant ; il suffit que le juge discute ceux qui sont pertinents pour l'issue du litige (ATF 142 III 433 consid. 4.3.2 ; 141 III 28 consid. 3.2.4). Le droit d'être entendu ne comprend pas le droit d'être entendu oralement (ATF 134 I 140 consid. 5.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_551/2015 du 22 mars 2016 consid. 2.2), ni celui d'obtenir l'audition de témoins (ATF 130 II 425 consid. 2.1).

- 14/24 - A/4037/2021 En droit genevois, la procédure administrative est en principe écrite ; toutefois, si le règlement et la nature de l'affaire le requièrent, l'autorité peut procéder oralement (art. 18 LPA). S'il y a lieu, elle peut notamment, afin de constater un fait par elle-même, ordonner le transport sur place (art. 20 al. 2 let. d et 37 let. c LPA).

E. 3.2

En l'espèce, les recourants soutiennent que l'appréciation des nuisances sonores ne pourrait pas être effectuée par la seule consultation des outils disponibles sur le SITG, lesquels ne permettraient pas de constater l'état actuel de la circulation, ce qui rendrait toute évaluation future de la ligne n° 49 TPG incomplète, puisqu'elle ne s'insérerait pas dans un contexte global. Un transport sur place permettrait à l'autorité de se rendre compte de l'étroitesse des voies d'accès existantes et de la nécessité de considérer d'autres variantes. Il apparaît toutefois que le dossier est complet et comprend tous les éléments utiles et suffisants à l'examen des griefs et arguments soulevés par les recourants. En effet, les informations et les outils disponibles sur le SITG indiquent non seulement les degrés de sensibilité au bruit, le bruit du trafic routier diurne et nocturne, mais également l'état du trafic en temps réel. En outre, la chambre de céans a invité le SABRA à préciser certains points de ses préavis, ce qu'il a fait. Enfin, les plans et les photos versées au dossier ainsi que les cartes SITG permettent de visualiser les parcelles concernées, ainsi que la situation et les dimensions des voies d'accès. Tous ces éléments permettent de se rendre compte de la situation de fait, de sorte qu'un transport sur place n'est pas nécessaire, comme l'a également jugé le TAPI, sans violer, vu ce qui précède, le droit d'être entendu des recourants. S'agissant de la demande d'audition de BR_____, celle-ci n'est, à ce stade de la procédure à tout le moins, pas nécessaire, compte tenu de l'issue du recours. Partant, il ne sera pas donné suite aux demandes d'actes d'instruction, et le grief tiré de la violation du droit d'être entendu sera écarté.

E. 4

Les recourants invoquent une violation des dispositions en matière de protection de l'environnement relatives au bruit et du principe de prévention.

E. 4.1

Sur tout le territoire du canton nul ne peut, sans y avoir été autorisé, aménager des voies de circulation, des places de parcage ou une issue sur la voie publique (art. 1 al. 1 LCI).

E. 4.2

L'art. 3 al. 3 LCI prévoit notamment que les demandes d'autorisation sont soumises, à titre consultatif, au préavis des communes, des départements et des organismes intéressés. Dans le système de la LCI, les avis ou préavis des communes, des départements et organismes intéressés ne lient pas les autorités et n'ont qu'un caractère consultatif,

- 15/24 - A/4037/2021 sauf dispositions contraires et expresses de la loi ; l'autorité reste ainsi libre de s'en écarter pour des motifs pertinents et en raison d'un intérêt public supérieur (ATA/895/2023 du 22 août 2023 consid. 4.6 et l'arrêt cité). Selon une jurisprudence bien établie, chaque fois que l'autorité administrative suit les préavis des instances consultatives, l'autorité de recours observe une certaine retenue, fonction de son aptitude à trancher le litige (ibid.). Le SABRA est le service spécialisé en matière de protection contre le bruit, les vibrations et les rayonnements non ionisants (art. 4 al. 1 RPBV).

E. 4.3

et les références citées). Par ailleurs, l'autorité qui apprécie des données de fait, issues d'un rapport technique, pour en tirer des conséquences juridiques doit être assurée que ces résultats présentent un degré de précision suffisant. L'imprécision d'un résultat peut provenir d'erreurs « systématiques » (décalage systématique de la moyenne par rapport à la valeur « vraie », erreurs quant à l'instrumentation, à la procédure de mesurage, au choix des paramètres d'un modèle, etc.). Ces sources d'erreurs

- 18/24 - A/4037/2021 doivent en principe être éliminées. En outre, des erreurs « de type aléatoire » se produisent, qui sont dues à de nombreux facteurs influençant les résultats de manière incontrôlable et parfois inévitable (vent, pression atmosphérique, température, etc. ; ATF 126 II 480 consid. 6b et les références citées). La valeur moyenne (niveau Lr) est déterminante pour apprécier le respect des valeurs limites (valeurs de planification, valeurs limites d'immission, valeurs d'alarme). Ainsi, lorsque le niveau Lr est égal ou inférieur à la valeur limite, celle-ci est considérée comme respectée (ATF 126 II 480 consid. 6c, 125 II 129 consid. 6 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_161/2015 du 22 décembre 2015 consid. 4.1). Pour l'évaluation des nuisances futures du trafic routier, un pronostic est nécessaire. Le bruit déterminé sur la base de ce pronostic doit être limité selon les règles ordinaires sur la limitation des émissions (art. 11ss LPE, art. 7ss OPE ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_86/2008 du 10 juillet 2008 consid. 4.2). Une augmentation de bruit est perceptible à partir d'une variation de 1 dB (A) (arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 précité consid. 2.2 et les références citées).

E. 4.4

Outre la réglementation des émissions, la LPE prévoit que le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 13 LPE), de façon à ne pas gêner de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE). Les installations existantes qui ne satisfont pas aux prescriptions légales seront

- 16/24 - A/4037/2021 assainies (art. 16 al. 1 LPE). Des allègements peuvent être accordés lorsque l'assainissement ne répond pas au principe de la proportionnalité, pour autant que les valeurs d'alarme demeurent respectées (art. 17 LPE ; cf. également art. 14 OPB).

E. 4.5

Conformément à ces prescriptions générales, l'art. 8 OPB exprime les conditions que doit respecter une installation qui serait modifiée : les émissions de bruit des éléments nouveaux doivent être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable (al. 1), respectivement, en cas de modification notable - à savoir lorsque la modification entraîne la perception d'immissions de bruit plus élevées (al. 3) -, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation doivent au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immission (al. 2). L'impossibilité de respecter ces conditions dans le cadre d'installations publiques ou concessionnaires donne lieu à une obligation de procéder à l'isolation acoustique des bâtiments existants (art. 10 et 11 OPB). L'art. 9 OPB prévoit que l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des VLI consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication (let. a) ou la perception d'immission de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b). Comme pour l'art. 8 OPB, l'impossibilité de respecter ces conditions dans le cadre d'installations publiques ou concessionnaires donne également lieu à une obligation de procéder à l'isolation acoustique des bâtiments existants conformément aux art. 10 et 11 OPB susmentionnés.

E. 4.6

Selon l'art. 31 OPB, lorsque les valeurs limites d'immission sont dépassées, les nouvelles constructions ou les modifications notables de bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit, ne seront autorisées que si ces valeurs peuvent être respectées par (al. 1) : la disposition des locaux à usage sensible au bruit sur le côté du bâtiment opposé au bruit (let. a) ou des mesures de construction ou d'aménagement susceptibles de protéger le bâtiment contre le bruit (let. b). Si les mesures fixées à l'al. 1 ne permettent pas de respecter les valeurs limites d'immission, le permis de construire ne sera délivré qu'avec l'assentiment de l'autorité cantonale et pour autant que l'édification du bâtiment présente un intérêt prépondérant (al. 2). Le coût des mesures est à la charge des propriétaires du terrain (al. 3).

E. 4.7

À teneur de l'art. 36 al. 1 OPB, l'autorité d'exécution détermine les immissions de bruit extérieur dues aux installations fixes ou ordonne leur détermination si elle a des raisons de supposer que les valeurs limites d'exposition en vigueur sont déjà ou vont être dépassées. L'art. 36 al. 2 OPB précise qu'elle tient compte des augmentations ou des diminutions des immissions de bruit auxquelles on peut s'attendre en raison de la construction, la modification ou l'assainissement

- 17/24 - A/4037/2021 d'installations fixes, notamment si les projets concernés sont déjà autorisés ou mis à l'enquête publique au moment de la détermination (let. a), ou en raison de la construction, la modification ou la démolition d'autres ouvrages, si les projets sont déjà mis à l'enquête publique au moment de la détermination (let. b). Pour les routes notamment, l'art. 37 al. 1 OPB impose à l'autorité d'exécution de consigner dans un cadastre (cadastre de bruit) les immissions de bruit déterminées selon l'art. 36 OPB. L'autorité d'exécution veille à ce que les cadastres soient contrôlés et rectifiés (art. 37 al. 3 OPB).

E. 4.8

Dans sa décision concernant la construction, la modification ou l'assainissement d'une installation, l'autorité d'exécution consigne les immissions de bruit admissibles (art. 37a al.

1 OPB). S'il est établi ou à craindre que les immissions de bruit dues à l'installation diffèrent notablement et durablement des immissions consignées dans la décision, l'autorité d'exécution prend les mesures nécessaires (art. 37a al. 2 OPB). L'Office fédéral de l'environnement peut édicter des recommandations afin que les immissions de bruit consignées dans ces décisions soient saisies et présentées de manière comparable (art. 37a al. 3 OPB).

E. 4.9

Dans les zones d'affectation selon les art. 14 ss de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT - RS 700), le degré de sensibilité I est appliqué dans les zones qui requièrent une protection accrue contre le bruit, notamment dans les zones de détente (art. 43 al. 1 let. a OPB). Le degré de sensibilité II est 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). D'après l'annexe 3 à l'OPB (valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier [bruit produit sur la route par les véhicules à moteur et par les trains]), la valeur limite d'immission du degré de sensibilité II est de 60 Lr en dB(A) le jour et de 50 Lr en dB(A) la nuit.

E. 4.10

Le modèle StL-86+ (légèrement modifié dans les années 1990) qui est encore couramment appliqué n'est pas recommandé pour les situations où les vitesses sont inférieures à 50 km/h car il sous-évalue nettement l'effet des différentes mesures de réduction de bruit (réduction pouvant atteindre 2,2 dB (A)), notamment par rapport au modèle sonRoad plus récent (réduction allant jusqu'à 3,2 dB (A) ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_366/2017 du 21 novembre 2018 consid.

E. 4.11

Le principe de prévention implique de limiter les nuisances au maximum, le cas échéant en examinant des variantes au projet prévu. La seule existence d'un intérêt public manifeste à la réalisation d'un projet ne saurait exclure d'emblée de prendre en considération diverses variantes lorsque d'autres intérêts publics – la protection contre le bruit est un intérêt public majeur – ou privés sont en jeu, en particulier lorsque ces autres intérêts publics sont fondés sur des normes de droit fédéral qui s'imposent auxdites autorités (arrêt du Tribunal fédéral 1C_54/2019 précité consid. 2.2.1). Le Tribunal fédéral a déjà relevé que si les recourants invoquent l'examen de variantes de façon plausible, celle-ci ne sauraient être écartées au simple motif que les opposants n'apportent aucune démonstration de la faisabilité de telles options. Il appartient au minimum aux autorités d'exposer – brièvement lorsque cela est manifeste – en quoi elles seraient irréalisables (ibid.).

E. 4.12

Dans un arrêt de 2019, le Tribunal fédéral a retenu que non seulement l'expertise de bruit en cause se basait sur le modèle de calcul obsolète STL86+, mais aussi que les niveaux maximaux ainsi que la pente du niveau sonore étaient également pertinents pour l'évaluation de la situation sonore effective, dont les pics de bruit causés notamment par des véhicules à moteur à vitesse démultipliée ou à forte accélération. Comme il l'avait déjà constaté à plusieurs reprises, de tels événements isolés et bruyants entraînaient des réactions de réveil ou de stress. Malgré leurs effets perturbateurs, les passages bruyants à vitesse réduite n'étaient pas pris en compte dans la détermination des niveaux d'exposition pertinents selon l'Annexe 3 de l'OPB. L'expertise réalisée soulignait que ces événements

isolés

- 19/24 - A/4037/2021 bruyants avaient toutefois leur importance pour la question de la prise de mesures préventives de limitation des émissions selon les art. 11 al. 2 LPE et 8 al. 1 OPB. Le respect des VLI – pour autant qu'il puisse être atteint – ne dispensait pas d'envisager des réductions préventives des émissions (arrêt du Tribunal fédéral 1C_350/2019 du 16 juin 2020 consid. 4.4 et références citées).

E. 4.13

Dans l'arrêt ATA/1469/2017 du 14 novembre 2017, la chambre administrative a eu à statuer dans une affaire de programme d'assainissement des boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour en Ville de Genève, à la suite du recours de deux propriétaires d'immeubles situés sur chacun de ces boulevards qui faisaient notamment valoir que les estimations des immissions de bruit durant la nuit auraient dû se fonder sur la charge de trafic en 2029 et non en 2020 et sur une part de véhicules bruyants de 18% et non de 13%. L'usure du revêtement phono- absorbant et la diminution de son efficacité avec l'écoulement du temps n'avaient de plus apparemment pas été prises en compte. Le département en charge du dossier avait soutenu que le programme d'assainissement s'était basé entre autres sur le cadastre du bruit routier du canton, selon le modèle STL86+, basé sur des mesurages in situ et non sur des calculs de bruit théoriques, mesurages qui incluaient les bruits de pointe. La chambre de céans a retenu que s'il était vrai que ces bruits avaient été pris en compte pour la détermination du bruit moyen (Leq), l'importance et le nombre de pics de bruit n'avaient en revanche pas été considérés pour eux-mêmes, alors que ces pics pouvaient avoir un impact évident sur le sommeil des résidents bordiers la nuit. En effet, « quelques accélérations de quelques secondes durant la nuit p[ouvaient] suffire à réveiller les riverains » (arrêt du Tribunal fédéral 1C_589/2014 du 3 février 2016). Or, les éléments au dossier ne permettaient pas de retenir que le département aurait fait effectuer une étude approfondie de cette question, qui s'avérait fondamentale dans le cas d'espèce. Le Tribunal fédéral avait relevé l'importance de prendre en compte les bruits de pointe et de la vitesse d'accélération, et non pas seulement ceux de la vitesse moyenne, dès lors que la vitesse à laquelle l'intensité du bruit augmentait était un facteur décisif dans les réactions physiologiques et les perturbations d'une personne endormie. Dans ces circonstances, il était justifié de renvoyer la cause à la direction des travaux pour instruction complémentaire.

E. 5

En l'espèce, l'intimé soutient que la nouvelle ligne n° 49 n'est pas susceptible d'engendrer des nuisances sonores aussi graves que celles redoutées par les recourants, en particulier sur les chemins BI_____, BJ_____, des BM_____ et BG_____, où ledit bus est censé circuler, d'autant plus que la fréquence de ce bus, à savoir tous les quarts d'heure aux heures de pointe, ne serait pas élevée. Les constatations du SABRA seraient conformes aux indications du SITG, et les VLI seraient respectées.

- 20/24 - A/4037/2021 Le TAPI a rappelé que le SABRA avait émis un préavis favorable concernant chacune des trois autorisations de construire querellées, ce dernier relevant que les modifications des charges de trafic engendrées par les aménagements routiers étaient minimales et respecteraient les VLI du DS II prévues par l'OPB. S'agissant en particulier de la DD 2_____, le SABRA avait relevé qu'en prenant en compte les charges de trafic validées par l'OCT et l'effet du revêtement phono-absorbant posé sur les chemins BI_____ et BJ_____, les VLI du DS II étaient respectées pour toutes les façades exposées au bruit

routier généré par ces chemins, que les modifications des charges de trafic étaient minimales et qu'elles n'indiraient pas de dépassement des valeurs légales. En tout état, la fréquence prévue pour le bus, qui ne pouvait être considérée comme élevée, n'était manifestement pas susceptible d'engendrer des nuisances sonores aussi graves que ne le redoutaient les riverains. Le SABRA a précisé que le modèle STL86+ utilisé prenait en compte de grandes catégories de véhicules, tels que les bus. Les arrêts de bus n'étaient en revanche pas pris en compte dans les calculs du cadastre du bruit routier, faute de modèles permettant de définir leur impact sonore sur le bruit total mais également du fait que les pics de bruit associés étaient noyés dans le bruit moyen du trafic routier. Les aménagements (seuil de ralentissement par exemple) n'étaient pas non plus pris en compte dans ce calcul, leur effet étant difficilement mobilisable et allant, par ailleurs, plutôt dans le sens d'une réduction des nuisances sonores. Par conséquent, le calcul du cadastre avait été fait de façon conservatrice. Son préavis s'était basé sur la consultation des valeurs du cadastre du bruit routier et aucune autre expertise acoustique particulière n'avait été réalisée, comme cela en était l'usage lorsque les données disponibles étaient suffisantes. Le SABRA a ajouté que le modèle STL+86 surestimait les niveaux d'émissions pour les vitesses proches de 30 km/h, de sorte qu'il prenait en compte une situation artificiellement plus péjorative que dans la réalité. Les niveaux moyens calculés avec ces modèles (STL+86 et sonROAD18) d'émission prenaient en compte l'hypothèse d'un trafic composé de véhicules circulant dans des conditions standard, y compris les arrêts et démarrages. Quant aux arrêts de bus, le niveau de puissance acoustique émis pendant quelques dizaines de secondes lors d'un pic de bruit se produisant quelques fois par heure représentait une fraction très faible de la puissance acoustique totale prise en compte « de la moyenne ». Ceci n'était pas incompatible avec le fait que ces pics de bruit puissent, de façon instantanée, émerger du bruit moyen, qu'ils soient perceptibles et qu'ils puissent déranger le voisinage. Ni l'intimé ni le TAPI ne peuvent être suivis dans leur raisonnement, et les explications du SABRA, quand bien même il est l'autorité spécialisée en matière de protection contre le bruit, n'emportent pas conviction.

- 21/24 - A/4037/2021 En effet, il convient de rappeler que, selon les données disponibles sur le SITG, les VLI de jour pour le secteur concerné, placé en DS II, sont déjà atteintes (VLI = 60) ou proches de l'être (VLI = 58 à 59) pour certaines habitations sises sur le chemin BI_____, là où il est projeté que les bus de la nouvelle ligne n° 49 passent une fois les aménagements litigieux réalisés. Par conséquent, et dans la mesure où aucune ligne de bus ne traverse actuellement ledit chemin, il n'est pas exclu que le nouveau passage des véhicules des TPG, qui sont par nature susceptibles de causer davantage de bruit, induise une augmentation, et donc un dépassement, des VLI, ce qui serait contraire à la LPE et à l'OPB et pourrait avoir un impact sur le bien-être des riverains. Dans cette perspective, le SABRA ne pouvait se contenter de se baser sur les données du cadastre routier déjà disponibles pour établir son pronostic, puisque celles-ci, selon ses propres déclarations, ne prennent pas en compte les arrêts de bus, et de facto, la décélération et l'accélération de ces véhicules lourds, alors qu'il est notoire que ces mouvements provoquent du bruit aisément perceptible, même dans les zones 30 km/h. En outre, quand bien le modèle STL+86 utilisé surestimerait les niveaux d'émissions pour les vitesses proches, comme en l'espèce, de 30 km/h, il n'en demeure pas moins que ce modèle ne tient pas compte des éléments susmentionnés et qu'à teneur de la jurisprudence précitée, il sous-évalue plutôt l'effet des différentes mesures de réduction de bruit. À cet égard, il n'apparaît pas impossible que le revêtement phono-absorbant déjà posé sur les chemins BI_____ et BJ_____ ne soit pas

suffisant pour absorber suffisamment le bruit généré par le passage du bus. Ainsi, faute de modèle permettant de définir l'impact sonore des arrêts de bus et des mouvements en question sur le bruit total, il incombait au SABRA de mener une étude acoustique et de réaliser des mesures in situ afin de s'assurer du respect des VLI lors des futurs passages du bus. Nul ne prétend que la réalisation d'une telle étude serait impossible ou compliquée. À cela doit s'ajouter le fait que la position du SABRA ne semble pas tenir compte du fait que les chemins BI_____ et BJ_____ sont situés en zone villa, soit une zone où le bruit ambiant et le bruit moyen du trafic routier sont généralement moins importants qu'en centre-ville, dans des zones industrielles ou aux abords de grands axes routiers. Dès lors, il n'apparaît pas exclu que les pics de bruit associés aux arrêts des bus, – ces derniers produisant autant de bruit qu'ils se trouvent en centre-ville ou en zone villas –, se fassent ressentir de façon plus importante par les habitants, aient un impact non négligeable sur eux et ne puissent se noyer dans le bruit moyen du trafic routier, ce d'autant plus que ces pics se produiraient toutes les quinze minutes aux heures de pointe, ce qui n'est pas négligeable, de tôt le matin à tard en soirée. Comme la chambre de céans l'a déjà retenu, l'importance et le nombre des pics de bruits doivent être considérés pour eux-mêmes. Au vu de tout ce qui précède, il apparaît fort douteux que les résultats obtenus par le SABRA, sans étude acoustique et sur la base de simples calculs théoriques,

- 22/24 - A/4037/2021 présentent un degré de précision suffisant pour vérifier le respect des VLI lors des futurs passages des bus. C'est pourquoi la chambre de céans s'écartera des préavis du SABRA, quand bien même il est l'autorité spécialisée dans le domaine concerné et que l'intimé les a suivis. Il y a également lieu de constater que les procédures d'autorisation de construire n'ont pas permis d'établir que les VLI seraient respectées une fois les aménagements réalisés et la ligne de bus n° 49 mise en service. Le recours sera ainsi partiellement admis. Le jugement du TAPI sera annulé, tout comme les autorisations de construire DD 1_____, DD 2_____ et DD 3_____, toutes liées à l'aménagement de la nouvelle ligne de bus. Le dossier sera renvoyé à l'intimé afin qu'il requière du SABRA la réalisation d'une étude acoustique menant à la délivrance d'un nouveau préavis sur lesdites demandes d'autorisation. L'issue du litige rend superflue l'analyse des autres des griefs soulevés par les recourants. En particulier, et dans la mesure où il n'est établi ni que les VLI seront respectées ni qu'elles ne le seront pas, il n'est pas pertinent, à ce stade en tout cas, de procéder à l'examen d'éventuelles alternatives au tracé. Dans la mesure où la chambre de céans a statué sur le fond du litige, la requête de retrait de l'effet suspensif devient sans objet.

E. 6

Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 2'000.- sera mis à la charge de la commune (art. 87 al. 1 LPA). Celle-ci et l'État de Genève, soit pour lui le département du territoire, seront condamnés au paiement d'une indemnité de procédure de CHF 2'000.- en faveur des recourants, pris solidairement, dont ils se partageront la charge, pour moitié chacun (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *