

# **GE\_GERICHTE A/2913/2014 vom 14. November 2017**

GE Cour de justice, 2017-11-14, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_A\\_2913\\_2014](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_A_2913_2014)

FR: GE\_GERICHTE A/2913/2014 du 14 novembre 2017

IT: GE\_GERICHTE A/2913/2014 del 14 novembre 2017

## **Regeste**

**CORRECTION DES ROUTES ; ALLÈGEMENT ; ASSAINISSEMENT(EN GÉNÉRAL) ; PROPORTIONNALITÉ** | Annulation de l'autorisation d'allègement octroyé par le DETA, qui n'a pas suffisamment analysé les solutions envisageables pour réduire le bruit, ni fait un usage complet et correct de son pouvoir d'appréciation. Une limitation de vitesse à 30 km/h à titre d'essai permettra de lever les incertitudes à ce sujet, ce qui n'impose pas l'aménagement d'une zone 30 ; la forme que prendra cet essai sera à définir par le DETA auquel le dossier est renvoyé. | Cst.29.al2 ; LPE.16.al1 ; OPB.13.al2 ; LPE.17.al1 ; OPB.14.al1 ; OSR.108.al2 ; LCR.32.al3 ; OCR.108.al4

## **Erwägungen**

### **E. 1**

à 41.![endif]>![if> a. Il était inexact de soutenir que le programme avait pour défaut de calculer les valeurs de bruits futures en ne prenant en considération que les gains obtenus grâce aux mesures d'assainissement, cela sans retrancher la dégradation due à l'augmentation future de la charge de trafic, laquelle aurait dû se traduire par une augmentation de 0,5 dB(A). Il résultait du programme que la modélisation visant à mesurer les effets de l'assainissement avait été réalisée en prenant en considération le trafic journalier moyen futur, la répartition de vitesses selon la nouvelle coordination des feux et la proportion de véhicules bruyants. Les charges de trafic retenues pour cette modélisation correspondaient aux charges à l'horizon 2029 et prenaient en considération l'augmentation du trafic. L'écart de 0,5 dB(A) n'était par conséquent pas justifié. b. Concernant les bruits de pointe, le programme se basait entre autres sur le cadastre du bruit routier du canton, lequel avait été calculé sur la base des mesurages acoustiques de terrain et non pas sur des calculs de bruits théoriques, ce qui signifiait que tous les bruits couverts par le bruit routier avaient été pris en compte, y compris les bruits de pointe et les accélérations. c. Par rapport aux pointes de vitesse, le programme démontrait qu'une simulation de la gestion du trafic avait été faite pour l'ensemble de l'axe. Cette dernière s'était basée sur l'état existant de la gestion lumineuse des différents carrefours en place. Le logiciel VISSIM avait été utilisé car il permettait l'intégration de ces programmes et il générait des profils de vitesses, des évaluations de modifications de charges de trafic et des adaptations de coordination de feux. La synchronisation avec le feu d'après devenant vert si l'on circulait à 36 km/h était faite par le véhicule partant de la ligne d'arrêt. Le véhicule passant en dernier le feu vert du feu d'avant avait le temps de passer au prochain feu en respectant la vitesse réglementaire autorisée. Ce système ne favorisait donc pas les accélérations. La nuit, les feux des deux boulevards repassaient au rouge une fois que le trafic détecté avait franchi le carrefour. Cette mesure permettait de maîtriser les vitesses en évitant que les automobilistes roulent trop vite. d. La jurisprudence du Tribunal fédéral à laquelle faisait référence le jugement du

TAPI concernant la ville de Zoug n'était pas comparable au cas d'espèce au vu des différences fondamentales entre les deux situations, tant au niveau des mesures à la source prévues par le programme que de la situation critique du trafic à Genève. e. Une pesée des intérêts avait évidemment dû être effectuée et une solution globale avait été trouvée, laquelle tenait compte tant de la protection de l'environnement que des intérêts de la population à ne pas péjorer la situation du trafic déjà critique de la ville. Un suivi serré de la situation avait exceptionnellement été prévu par le programme et si, concrètement, lors de ce suivi particulier, la valeur d'allègement était dépassée, des solutions complémentaires devaient être trouvées. f. Le test demandé par le TAPI, soit celui de tester l'efficacité acoustique d'une zone à 30 km/h par rapport aux bruits de pointe et d'accélération, ne donnerait pas les résultats espérés et était très difficile à réaliser. La limitation à 30 km/h n'était pas si simple à mettre en place, étant donné l'importance de cet axe reliant la place des XXIII Cantons au boulevard Helvétique, avec de nombreux passages piétons et le passage des tramways sur la rue de Carouge (42 convois par heure) et sur la plaine de Plainpalais. Pour être respectée, une telle mesure nécessiterait le passage des deux à trois voies actuelles à une seule voie, de manière à restreindre au moins visuellement le gabarit routier, mais aussi afin d'éviter les dépassements. Si le gabarit passait à une voie, le trafic observé démontrait que les mille véhicules par heure étaient dépassés de 7h00 à 20h00. Or, il était communément admis par les spécialistes de trafic un débit, pour une voie de circulation à 50 km/h, aux alentours de huit cents véhicules par heure, surtout si des passages piétons ou des axes de tram venaient « casser » l'axe. En cas de passage à 30 km/h, la capacité de l'axe aurait été réduite à moins de véhicules que les huit cents par heure, donc avec des reports massifs sur les axes adjacents. g. Le projet d'assainissement suivait une procédure rigoureuse et systématique prévue par le règlement interne de la commission PRASSOB (ci-après : RPRASSOB), présidée par le SABRA. Toute modification ultérieure du projet devait faire l'objet d'une information à la commission et pouvait être acceptée en séance par les membres de la commission ou, sur demande de la commission, elle pouvait, si nécessaire, faire l'objet d'une présentation détaillée soumise à préavis. Concernant la notice complémentaire, elle n'avait pas été présentée à la commission PRASSOB et elle n'avait ainsi jamais été validée par le SABRA. 22) Par courrier du 13 février 2017, le TAPI a transmis son dossier sans émettre d'observations. 23) Le 24 avril 2017, la ville a conclu au rejet du recours et a invité le DETA à préciser à quelle vitesse un véhicule passant en dernier le feu vert pouvait rouler pour avoir le temps de passer le prochain feu au vert avec le paramétrage des feux post assainissement. a. Elle ne partageait pas la position du DETA concernant le fait que les inconvénients qui découleraient d'un essai de limitation de vitesse seraient plus importants que les avantages. Tout devait être mis en œuvre pour diminuer les nuisances supportées par les riverains. La diminution de l'importance et du nombre de pics de bruit était une piste intéressante qui avait été peu explorée, la pratique et la jurisprudence s'étant, jusqu'il y a peu, focalisées sur le niveau du bruit moyen. L'effet d'une baisse de vitesse sur le niveau du bruit moyen particulièrement de nuit, semblait avoir été sous-estimé et méritait d'être déterminé de manière plus précise au moyen d'un essai. Il n'était par ailleurs pas démontré qu'une diminution de la vitesse autorisée sur le tronçon concerné aurait réellement des impacts négatifs sur la fluidité du trafic. Le DETA affirmait, sans le démontrer, qu'une limitation à 30 km/h aurait nécessité le passage de deux à trois voies à une seule voie, de manière à éviter les dépassements, ce qui était contesté. Les feux étaient déjà paramétrés et synchronisés pour permettre la circulation à 36 km/h, alors que la limitation était à 50 km/h. De même, l'intensité du trafic en journée

ne favorisait pas les dépassements. La Ville de Lausanne allait tester une limitation de vitesse à 30 km/h de nuit sur un axe similaire et plusieurs villes en Allemagne avaient également mis en place un tel abaissement la nuit sur des grands axes de transit très fréquentés et constitués de plusieurs voies. Il n'y avait aucune nécessité d'accompagner la limitation de vitesse par la réduction à une seule voie de circulation. b. La ville partageait la position du DETA sur le fait qu'il était inexact de soutenir que le programme aurait pour défaut de calculer les valeurs de bruits futurs en ne prenant en considération que les gains obtenus grâce aux mesures d'assainissement sans prendre en compte la détérioration due à l'augmentation future de la charge du trafic. Le programme relevait certes que la situation future sans assainissement aurait vu une augmentation du bruit de 0,5 dB(A) en raison de l'augmentation des charges de trafic mais cette élévation n'avait pas à être prise en compte dès lors que les charges futures de trafic, plus importantes que dans la situation actuelle, avaient déjà été intégrées dans le calcul afin d'évaluer la situation future après assainissement. c. L'importance et le nombre des pics de bruit pouvaient, s'ils dépassaient sensiblement le bruit moyen et en fonction de leur fréquence, avoir un impact sur le voisinage, particulièrement sur la qualité du sommeil des riverains. Quelques accélérations de quelques secondes durant la nuit pouvaient suffire à réveiller les riverains et, sous cet aspect-là, les bruits de pointe n'avaient pas été pris en compte par le programme. L'affirmation du DETA quant au fait que les accélérations n'étaient pas favorisées par le paramétrage des feux à 36 km/h valait essentiellement pendant les heures de pointe, lors desquelles les conducteurs étaient contraints de circuler à une vitesse plus faible en raison de la densité du trafic. Pendant les heures creuses, la densité du trafic diminuait et la vitesse tendait à augmenter, en particulier en fin de cycle de feux, car les véhicules pouvaient, lorsque tous les feux étaient au vert et si la voie devant était libre, rouler à une vitesse sensiblement plus élevée que la vitesse paramétrée de 36 km/h tout en respectant la limitation à 50 km/h actuelle, ce qui ne serait pas le cas avec une limitation à 30 km/h. d. Toutes les mesures à la source envisageables devaient être étudiées même si, en définitive, il était renoncé à certaines d'entre elles en application du principe de proportionnalité. Les axes de Zoug et de Genève étaient certes différents, mais cela ne justifiait pas de ne pas étudier sérieusement l'effet d'une baisse de vitesse par un essai. Aucune pesée des intérêts n'avait été portée sur un tel abaissement. Indépendamment de l'effet d'une baisse de vitesse sur le bruit moyen (ou niveau continu équivalent, ci-après : Leq), il s'agissait de connaître son effet sur l'importance et le nombre des bruits de pointe, sans se baser nécessairement sur le logiciel « StL86+ », ce dernier ne comprenant pas de paramètres portant sur ces bruits précis. Les études récentes faisaient état d'une incertitude importante quant à l'effet réel d'une diminution de la vitesse légale sur le bruit moyen, effet qui semblait avoir été sous-estimé par le logiciel « StL-86+ » pour les vitesses basses et était encore largement méconnu. L'essai devait précisément permettre de lever ces incertitudes dans le cas d'espèce. Le DETA semblait se référer uniquement au modèle « StL86+ » pour justifier la validation ou l'abandon d'une mesure. Des tests sur les niveaux de bruit maximums (ou niveaux de pointe ; ci-après : Lmax) et sur le niveau Leq auraient pu être effectués pendant plusieurs nuits avant et après la réduction de la vitesse autorisée, ce que la Ville de Lausanne allait précisément faire. Le DETA ne semblait pas prêt à faire évoluer sa pratique en matière d'assainissement du bruit, sans que cela soit justifié par de réels impératifs techniques. e. Le DETA indiquait que la notice complémentaire n'avait pas été présentée à la commission PRASSOB et n'avait ainsi pas été validée par le SABRA, mais il ne tirait de ce fait aucune conclusion. f. Certes, comme l'avait relevé le TAPI, le modèle de calcul «

SonRoad » était difficile à utiliser, de sorte que le modèle de calcul « StL86+ » restait le modèle de référence. Il n'en demeurait cependant pas moins que ce dernier sous-estimait les effets réels d'une réduction de la limitation de vitesse. Sur ce point, la ville se prévalait d'un nouveau document, soit un extrait d'une étude sur les vitesses optimales en localités, publié par l'association suisse des ingénieurs et experts en transports. La traduction produite dudit extrait relatait un essai pilote réalisé à Zurich, prévoyant un abaissement de la limitation de la vitesse maximale de 50 à 30 km/h, qui avait entraîné une réduction des nuisances sonores de l'ordre de 3 dB(A) avec des vitesses diminuées effectivement de 12 à 16 km/h. 24) Dans leurs observations du 24 avril 2017, la CPEG et la FCM ont conclu au rejet du recours, « avec suite de dépens ». Elles persistaient à considérer que l'estimation selon laquelle la charge de trafic sur le boulevard du Pont-d'Arve s'élevait à 19'400 uv/j (unité-véhicule par jour) à l'horizon 2029 était trop optimiste et que le TAPI ne s'était pas trompé en justifiant un écart de 0,5 dB(A). Le DETA n'avait ni examiné ni ordonné toutes les mesures qui auraient pu être prises afin de limiter autant que possible les nuisances sonores subies par les riverains du boulevard du Pont-d'Arve, en particulier il n'avait pas examiné la possibilité d'abaisser la vitesse-limite sur l'axe, ne serait-ce que de nuit, lorsque les excès de vitesse étaient les plus fréquents, d'y installer des instruments de contrôle de la vitesse ou de déplacer une partie du trafic de transit vers d'autres axes du réseau primaire, notamment aux heures nocturnes, alors que l'examen de ce type de mesures était obligatoire à teneur de la jurisprudence dans le cadre d'un projet d'assainissement. 25) Dans sa réplique du 6 juillet 2017, le DETA a repris les arguments déjà présentés devant le TAPI.

a. Il répondait à la question de la ville, soit de savoir à quelle vitesse un véhicule passant en dernier le feu vert devait rouler pour avoir le temps de passer le prochain feu au vert avec le nouveau paramétrage des feux. Si l'on prenait en considération, à titre d'exemple, un enregistrement des cycles de feux entre 2h30 et 3h30 du matin, le décalage à la fermeture des deux derniers feux du boulevard du Pont-d'Arve variait entre huit et treize secondes sur une distance de 83 m. Le dernier véhicule pouvait donc rouler à une vitesse oscillant entre 23 et 36 km/h pour passer le second feu. Pendant des périodes plus chargées, comme entre 22h30 et 23h30, il n'était pas rare que les véhicules n'étaient pas cordonnés en raison de la demande importante de mouvements antagonistes, soit des piétons, cycles et transports individuels et en général les utilisateurs du boulevard n'obtenaient pas deux feux verts consécutivement. Il en résultait que pour les véhicules roulant à plus de 36 km/h le prochain feu serait rouge. b. L'affirmation de la ville selon laquelle l'importance et le nombre de pics de bruit n'avaient pas été pris en compte dans le programme était fausse car le niveau moyen Leq était objectivé en tenant compte des pointes de bruit. c. Le plan de lutte contre le bruit de la Ville de Fribourg-en-Brigsgau produit par la ville et rédigé en langue allemande devait être écarté de la procédure car non traduit en français. d. Le DETA avait examiné la possibilité d'abaisser la vitesse-limite sur l'axe et il avait choisi, au lieu de prescrire une diminution pure et simple, une modification de la synchronisation des feux pour atteindre l'intérêt public en matière de protection contre le bruit routier, tout en sauvegardant l'intérêt public en matière de transports car un abaissement de la vitesse à 30 km/h aurait généré d'importants problèmes d'exploitation au niveau des contrôleurs de carrefours. 26) Par observations du 21 août 2017, la CPEG et la FCM ont maintenu leurs positions en précisant que le fait d'écarter la pièce produite en allemand par la ville paraissait excessif, une traduction n'étant pas exigée pour les pièces produites mais uniquement pour les actes de procédure.

27) Dans ses observations du 23 août 2013, la ville s'est déterminée sur les points nouveaux évoqués par

le DETA le 6 juillet 2017.![endif]>![if> a. L'affirmation du DETA indiquant qu'« en raison du décalage variant de huit à treize secondes entre les deux derniers feux [...], le dernier véhicule p[ouvait] rouler à une vitesse oscillant entre 23 et 36 km /h [...] pour passer le second feu » n'était que partiellement vraie car les usagers n'avaient aucun moyen de savoir quelle serait la durée réelle du décalage à la fermeture des feux. Il était donc peu probable, lorsqu'il n'y avait que peu de trafic, qu'ils ne roulaient volontairement qu'à 23 km/h, dès lors qu'ils ne pouvaient pas anticiper la durée du feu vert disponible. Ils pouvaient aussi bien rouler à 50 km/h, voire au-delà s'ils ne respectaient pas la vitesse légale. En l'absence d'autres véhicules, le fait que le feu suivant était au vert au moment où le véhicule passait un feu incitait à rouler plus rapidement pour être sûr de passer au vert. b. La ville avait traduit le passage pertinent de la pièce en allemand. Dès lors, il n'y avait pas lieu de donner suite à la requête du DETA. c. Il était très probable que les dépassements de vitesse seraient toujours plus importants de nuit que de jour, le nouveau paramétrage des feux ne pouvant pas être efficace dans toutes les situations, particulièrement de nuit. 28) Sur ce, la cause a été gardée à juger. ![endif]>![if> EN DROIT 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 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).![endif]>![if> 2) a. Le DETA sollicite l'audition du directeur du SABRA ainsi que du chef du secteur planification et préavis du même service.![endif]>![if> b. 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 et d'obtenir qu'il y soit donné suite (arrêts du Tribunal fédéral 2C\_545/2014 du 9 janvier 2015 consid. 3.1 ; 2D\_5/2012 du 19 avril 2012 consid. 2.3). 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 136 I 229 consid. 5.2 ; 134 I 140 consid. 5.3 ; 131 I 153 consid. 3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_119/2015 du 16 juin 2015 consid. 2.1). c. En l'espèce, le dossier comprend suffisamment d'éléments pertinents pour statuer en toute connaissance de cause. d. Concernant le plan de lutte contre le bruit de la Ville de Fribourg-en-Brisgau (pièce n° 10 de la ville), le passage pertinent a été traduit, de sorte que le grief y afférent est sans objet. Les mesures d'instruction requises seront par conséquent écartées. 3) Le DETA soutient que le jugement du TAPI doit être annulé et les décisions d'allègements confirmées.![endif]>![if> a. Selon l'art. 16 al. 1 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE - RS 814.01), les installations qui ne satisfont pas aux prescriptions de la loi et aux dispositions d'autres lois fédérales qui s'appliquent à la protection de l'environnement seront assainies. Conformément à l'art. 13 al. 2 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB - RS 814.41), l'obligation d'assainir existe dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et que cela est économiquement supportable (let. a) et de telle façon que les VLI ne soient plus dépassées (let. b). Les autorités accordent des allègements lorsque l'assainissement ne répond pas, en l'espèce au principe de la proportionnalité (art. 17 al. 1 LPE). L'art. 14 al. 1 OPB précise que les allègements sont accordés dans la mesure où l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou entraînerait des frais disproportionnés (let. a) ou lorsque des intérêts prépondérants, notamment dans les domaines de la protection des sites, de la nature et du paysage, de la sécurité de la

circulation et de l'exploitation ainsi que de la défense générale s'opposent à l'assainissement (let. b). b. En permettant des allègements pour le cas où un plan d'assainissement ne pourrait pas être ordonné au détenteur de l'installation bruyante, l'art. 17 LPE a la fonction d'une norme de type dérogatoire. Partant, des allègements ne doivent être accordés que de manière restrictive, conformément à la volonté du législateur (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_45/2010 du 9 septembre 2010 consid. 2.1). Cette exigence de rigueur s'étend au devoir d'instruction qui s'impose aux autorités, lesquelles ne peuvent pas purement et simplement rejeter une mesure d'assainissement sans se référer à des études approfondies. Cela vaut surtout pour les projets d'envergure qui ne peuvent pas se satisfaire de propositions de variantes non suffisamment documentées (RDAF 2011 I 468). Dans une affaire concernant l'assainissement d'une route, le Tribunal fédéral a considéré qu'il est contraire au sens de l'art. 14 OPB de reconnaître des intérêts prépondérants à l'octroi d'allègements alors que les effets entraînés par un abaissement des limitations de vitesse ne sont pas connus. Une telle manière de procéder ne tient pas compte du fait que ces allègements ne peuvent être accordés que dans des cas exceptionnels. Avant d'admettre des intérêts prépondérants à l'octroi d'allègements en vue de l'assainissement d'une route, il convient d'abord d'examiner si une limitation de la vitesse, en tant que mesure d'assainissement possible, pourrait contribuer à réduire efficacement les nuisances sonores. C'est seulement dans un deuxième temps qu'il convient de juger si une réduction de la vitesse, dans le cadre d'une appréciation exhaustive des circonstances concrètes, serait conforme au principe de la proportionnalité (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_45/2010 précité consid. 2 cité notamment in Jean-Baptiste Zufferey/Chantal Pantillon, La jurisprudence récente en droit public / III.-VI., Journées suisses du droit de construction 2013, 2012, p. 352). L'octroi d'allègements est effectivement conditionné à un examen des moyens à disposition pour limiter les émissions et à une pesée des intérêts pour ou contre la mesure (arrêt du tribunal fédéral 1C\_45/2010 précité consid. 2.4 ; ATAF A-1251/2012 consid. 29).

c. Selon l'art. 108 al. 2 OSR, les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsqu'un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement (let. a) ; certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière (let. b) ; cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés (let. c) ; de ce fait, il est possible de réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement. Il s'agira, ce faisant, de respecter le principe de la proportionnalité (let. d). L'art. 32 al. 3 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR – RS 741.01) prévoit que l'autorité compétente ne peut abaisser ou augmenter la vitesse maximale fixée par le Conseil fédéral sur certains tronçons de route qu'après expertise. Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions. À teneur de l'art. 108 al. 4 OSR, avant de fixer une dérogation à une limitation générale de vitesse, on procédera à une expertise (art. 32 al. 3 LCR) afin de savoir si cette mesure est nécessaire, opportune et si elle respecte le principe de la proportionnalité, ou s'il convient de donner la préférence à d'autres mesures. On examinera notamment s'il est possible de limiter la mesure aux heures de pointe. d. Exceptionnellement, l'instauration d'une zone 30 km/h est aussi admissible sur les routes de grand transit à orientation trafic, lorsqu'une expertise démontre que cette mesure permettra d'améliorer l'écoulement du trafic sur les tronçons fortement chargés (ATF 136 II 539 consid. 2.2, JdT 2011 I 287) ou lorsqu'une telle mesure s'inscrit dans le cadre de la lutte contre le bruit (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5 et 6 ; 1C\_45/2010 précité consid. 2.5). e. Selon une présentation de

l'OFEV, l'abaissement de la limitation de vitesse de 50 à 30 km/h, couplé à des mesures d'accompagnement comme par exemple le marquage de la vitesse sur la chaussée, permet une réduction du niveau sonore jusqu'à 3 dB(A) sans nuire à la fluidité du trafic. Pour évaluer le potentiel effectif de réduction du bruit dans une situation concrète, l'OFEV recommande d'analyser le scénario à l'aide d'une modélisation de la circulation prenant en compte les paramètres déterminants (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_45/2010 du 9 septembre 2010 consid. 2.4). Le caractère de route principale ne peut pas être invoqué pour refuser des mesures supplémentaires visant à examiner si un abaissement de la limitation de vitesse est envisageable (ATF 136 II 539 consid. 2.3).

4) En premier lieu, le DETA considère que le jugement querellé contient nombre d'éléments factuels ou contraires aux pièces produites qu'il conviendrait de rectifier.

a. Il invoque tout d'abord qu'un écart de 0,5 dB(A) n'a pas à être tenu en compte en lien avec les charges futures de trafic, ces dernières ayant déjà été intégrées dans le calcul et prises en compte par le programme d'assainissement. Il ressort du dossier que la ville partage la position du DETA sur ce point. Elle explique que le programme relève certes que la situation future sans assainissement verrait une augmentation du bruit de 0,5 dB(A) en raison de l'augmentation des charges de trafic, mais que cet accroissement a déjà été pris en compte dans la situation future post assainissement. Il convient de suivre cette position dans la mesure où il apparaît effectivement que l'augmentation du trafic ait bel et bien été intégrée dans les calculs afin d'évaluer la situation future après la mise en œuvre des mesures d'assainissement.

b. Le DETA considère ensuite que le TAPI aurait, à tort, retenu que ni les études effectuées ni le programme n'abordaient les bruits de pointe. Il explique que le programme s'est basé entre autres sur le cadastre du bruit routier du canton, qui est lui-même basé sur des mesurages in situ et non sur des calculs de bruit théoriques, mesurages qui incluent les bruits de pointe. S'il est vrai que ces bruits ont été pris en compte pour la détermination du bruit moyen (Leq), l'importance et le nombre de pics de bruit n'ont par contre pas été considérés pour eux-mêmes, alors que ces pics peuvent avoir un impact évident sur le sommeil des résidents bordiers la nuit. En effet, « quelques accélérations de quelques secondes durant la nuit peuvent suffire à réveiller les riverains » (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_589/2014 du 3 février 2016). Or, les éléments au dossier ne permettent pas de retenir que le DETA aurait fait effectuer une étude approfondie de cette question, qui s'avère fondamentale dans le cas d'espèce.

c. Enfin, le raisonnement du DETA arguant que la synchronisation des feux permettrait d'éviter les accélérations n'est pas convaincant. Concernant les pointes de vitesse et la synchronisation des feux, comme les usagers n'ont aucun moyen de savoir quelle sera la durée réelle du décalage à la fermeture des feux, ils ne peuvent pas anticiper la durée du prochain feu vert disponible. Par conséquent, ils peuvent tout aussi bien rouler à 23, 36 ou 50 km/h, voire au-delà s'ils ne respectent pas la vitesse légale, pour rejoindre le feu d'après. De même, en l'absence d'autres véhicules devant eux et si le feu suivant est vert au moment où ils passent le premier feu, ces conducteurs sont le cas échéant incités à rouler plus rapidement et non pas plus lentement, cela afin d'être sûrs de passer au vert au prochain. En conséquence, rien ne permet non plus de poser un pronostic sur les bruits de pointe et d'accélération en fonction de la synchronisation des feux qui serait mise en place durant la nuit. En effet, s'il est vrai que la synchronisation des deux feux ou l'onde verte peut permettre une maîtrise de la vitesse de déplacement aux heures de pointe où les conducteurs sont contraints de circuler à une vitesse plus faible en raison de la densité du trafic, il n'en va en revanche pas de même lorsque le prochain feu est vert et la voie devant libre. Les usagers de la route peuvent dans ce cas légalement rouler jusqu'à 50 km/h, peu importe si le

prochain feu est vert ou rouge. Les arguments du DETA à ce sujet ne peuvent dès lors pas être suivis. 5) En deuxième lieu, le DETA allègue que la situation prévue dans l'arrêt du Tribunal fédéral 1C\_589/2014 précité concernant la Ville de Zoug n'est pas comparable à celle du cas concret, ce qui justifierait une différence d'appréciation importante. Même si la situation des transports, le contexte urbain, voire le trafic différent entre Zoug et les boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour, cela ne suffit pas à justifier de ne pas étudier sérieusement l'effet d'une baisse de vitesse par un essai dans le cas d'espèce. C'est après ce temps d'essai, au stade de la pesée des intérêts et une fois tous les impacts de la mesure connus, que les différences entre ces deux situations pourront être prises en compte. Aucun obstacle n'ayant été démontré à ce stade, les éléments soulevés par la DETA ne permettent dès lors pas de remettre en doute la mise en place d'un tel essai. En effet, il ressort du dossier que le DETA n'a pas suffisamment étudié la possibilité de réduire la vitesse maximale autorisée afin de ramener les émissions à des valeurs inférieures à celles prévues par le programme, lesquelles dépassent tous les VLI et, concernant quatre bâtiments, également les VA. Il apparaît qu'il a écarté cette mesure d'assainissement en estimant qu'elle aurait nécessité le passage des deux à trois voies actuelles à une seule voie de circulation, de manière à éviter les dépassements, et que cela ne serait pas envisageable. Il ressort de ses explications qu'une telle mesure serait également incompatible avec la fonction primaire de l'axe routier en question, qu'elle serait difficile à mettre en œuvre, et que la synchronisation des feux serait suffisante et plus adaptée pour permettre une limitation de vitesse et de bruit sur l'axe. Or, les éléments au dossier ne permettent pas de retenir que le DETA aurait effectué une analyse approfondie de ces problématiques, n'ayant aucunement expliqué en quoi une limitation de vitesse aurait obligé le passage à une seule voie, ni démontré pourquoi le passage à une voie aurait évité les dépassements ou encore étudié les impacts et les effets d'une limitation de vitesse sur le bruit. Comme à juste titre évoquée par la ville, l'intensité du trafic en journée ne favorise pas les dépassements, et les feux semblent être paramétrés et synchronisés pour permettre la circulation à 36 km/h, alors que la limitation est de 50 km/h. De ce point de vue, on ne voit pas la nécessité de réduire la route à une voie de circulation, afin de pouvoir permettre le respect d'un éventuel abaissement de vitesse à 30 km/h. À l'instar de la Ville de Lausanne, de Zoug ou de Zurich, ainsi que d'autres villes en Allemagne par exemple, rien ne semble empêcher de tester une limitation à 30 km/h pendant une période d'essai. Il faut également souligner que l'essai mené actuellement à Lausanne, sous l'égide de l'OFROU, est un projet pilote national d'évaluation des effets et de l'impact sur le bruit routier d'une limitation de vitesse entre 22h00 et 6h00. Si une telle étude est menée, c'est bien parce qu'il est possible d'évaluer les niveaux de bruit avant et pendant l'essai. Le Tribunal fédéral invite d'ailleurs à procéder à un abaissement à 30 km/h par le biais d'un essai limité dans le temps afin de tester l'efficacité de cette mesure. Il ne relève aucune raison majeure s'opposant à un tel essai, particulièrement lorsqu'il s'agit de le limiter aux heures de la nuit (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_589/2014 précité). On ne saurait ainsi conclure à l'inutilité manifeste de la mesure d'assainissement litigieuse. Il résulte au demeurant du document établi en 2015 par la commission fédérale pour la lutte contre le bruit (ci-après : CFLB) produit par la ville, qu'un abaissement de la vitesse de 50 à 30 km/h entraîne une diminution significative du niveau des immissions sonores, pour autant que le respect de la vitesse réduite puisse être assuré. À cet égard, l'essai pilote réalisé à Zurich a montré qu'une réduction des nuisances était déjà possible avec un abaissement de la vitesse de 12 à 16 km/h. Si la circulation de plusieurs lignes de transports publics sur la voie concernée est susceptible de limiter les

aménagements d'accompagnement possibles, il n'est pas démontré, ni même allégué, que toutes mesures d'accompagnement seraient exclues, et notamment que des indicateurs de vitesse ou l'installation de radars seraient dépourvus d'efficacité. Dans l'arrêt 1C\_589/2014 précité, le Tribunal fédéral a d'ailleurs considéré que cette circonstance n'était pas un obstacle à l'aménagement d'une zone à 30 km/h (consid. 5.3.4 dudit arrêt). Le DETA ne pouvait pas, au surplus, effectuer une appréciation anticipée des preuves et exclure d'emblée toute possibilité de limiter la vitesse maximale à 30 km/h au motif que le tronçon concerné faisait partie du réseau primaire. En effet, selon la jurisprudence, un abaissement de la vitesse à 30 km/h sur des routes de grand transit est licite dès lors qu'une telle mesure permet une réduction des immissions sonores. En outre, aucune pesée des intérêts n'a porté sur l'abaissement de la vitesse légale, mesure qui, comme évoqué plus haut, n'a pas été étudiée dans le détail. Au vu de ce qui précède, le DETA n'a pas suffisamment analysé les solutions envisageables pour réduire le bruit, ni fait un usage complet et correct de son pouvoir d'appréciation. Il a très vraisemblablement sous-estimé le potentiel de réduction du bruit présenté par un abaissement de la limitation de vitesse sur l'axe en question. 6) Le DETA estime encore que le test demandé par le TAPI, visant à tester l'efficacité acoustique d'une zone à 30 km/h par rapport aux bruits de pointe et d'accélération, est extrêmement difficile à réaliser du point de vue technique. Il semble se référer uniquement à l'utilisation de l'algorithme « StL86 + », en indiquant que ce logiciel ne présente pas de paramètres correspondants aux pics de bruit et qu'il n'est pas possible d'entrer cette donnée spécifiquement dans le calcul. Il n'explique en revanche pas en quoi d'autres mesures, telles des mesures de terrain, comme la pose d'un sonomètre ou d'un radar par exemple, ne pourraient pas étudier l'efficacité d'une diminution de vitesse sur les bruits de pointe. Comme évoqué plus haut, les études font état d'une incertitude importante quant à l'effet réel d'une diminution de la vitesse légale sur le bruit moyen, effet qui semble avoir été sous-estimé par le logiciel « StL86 + » pour les vitesses basses et qui est encore largement méconnu. L'OFEV a également précisé, dans le cadre de la procédure, que les deux modèles, même s'ils offrent une précision suffisante pour l'établissement des projets d'assainissement, ne répondent cependant plus à l'état de la technique, raison pour laquelle il cherchait à développer le modèle « SonRoad+ » afin de remplacer le modèle « StL86+ ». Dans l'arrêt 1C\_589/2014 précité, le Tribunal fédéral a tenu compte des remarques de l'OFEV, selon lesquelles l'expertise menée par le canton de Zoug sur les effets d'une possible réduction de vitesse était basée sur le modèle de calcul « StL86+ » qui n'était plus à jour, le modèle « SonRoad » étant plus adapté aux calculs détaillés des immissions dans les cas où la vitesse est inférieure à 50 km/h. Cette expertise avait ainsi sous-estimé le potentiel de réduction du bruit (consid. 5.4 dudit arrêt). Le Tribunal fédéral a par ailleurs 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 augmente est un facteur décisif dans les réactions physiologiques et les perturbations d'une personne endormie (arrêt précité, consid. 6.1, 6.2 et 6.4). Dans ces circonstances, il était justifié de renvoyer la cause à la direction des travaux du canton pour instruction complémentaire. Les éventuels doutes sur l'utilité d'une réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h pouvaient être levés par un essai limité dans le temps, durant une période qui ne devait pas être trop courte. Si des raisons importantes s'opposaient à l'instauration d'une telle période d'essai, une nouvelle expertise devait être menée afin d'évaluer les incidences sur le bruit d'une limitation à 30 km/h. Cette expertise devrait se fonder sur le modèle « SonRoad » (consid. 5.5). Enfin, la limitation de la vitesse maximale

autorisée à 30 km/h devait être examinée en parallèle avec l'aménagement de modifications visuelles de l'espace routier, avec des indicateurs de vitesse / Dialogdisplay « Speedy », voire avec l'installation de radars (consid. 5.3.4). Par conséquent, l'essai envisagé permettra de lever en partie ces incertitudes, tout en précisant qu'il ne s'agit que d'un test, lequel n'impose pas l'aménagement d'une zone 30 ; la forme que prendra cet essai sera à définir par le DETA. 7) Concernant la notice complémentaire ainsi que le fait que cette dernière n'ait pas suivi le processus auquel est soumis un projet d'assainissement, le DETA ne prend aucune conclusion à ce sujet, mais semble vouloir suggérer que cette notice, n'ayant pas été validée, n'aurait pas de valeur. ![endif]>![if> Il sied de préciser, comme d'ailleurs allégué par la ville, que cette notice a été établie par cette dernière pour répondre aux interrogations du DETA, à qui le TAPI avait demandé plusieurs compléments d'informations. En effet, dès lors que c'est la ville qui a fait réaliser le programme d'assainissement du bruit, le DETA a relayé certaines des demandes du TAPI auprès d'elle, laquelle a octroyé un mandat complémentaire au bureau auteur du projet d'assainissement, et c'est le DETA lui-même qui a produit la notice complémentaire pendant la procédure. S'il l'avait jugé nécessaire, il lui aurait été loisible de la soumettre à la commission PRASSOB. En tout état de cause, cette notice ne contient aucune étude de mesures nouvelles mais ne fait que clarifier certains éléments du programme d'assainissement. Pour ces motifs, cette notice conserve toute sa valeur de pièce probante au dossier. 8) Enfin, il sied de préciser que l'octroi d'allègements, qui a pour conséquence que les riverains devront vivre à l'avenir aussi avec des nuisances sonores nocives pour la santé, ce pour une durée indéterminée, est l'ultima ratio. Il est subordonné à la condition que toutes les mesures d'assainissement possibles et raisonnables aient été épuisées (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_589/2014 précité, consid. 5.5 et commentaire en français qui en est fait par Anne-Christine FAVRE, in Droit de l'environnement dans la pratique 4/2016, p. 321). Compte tenu du caractère exceptionnel de ces allègements, le recourant ne pouvait pas non plus considérer, ce qu'il n'a du reste pas soutenu avoir fait, que le caractère mineur du dépassement des VLI litigieux, n'aurait de toute manière pas justifié une mesure d'assainissement supplémentaire. En effet, un seul décibel correspond, selon les principes de physique acoustique repris par la doctrine, à la plus petite variation d'intensité sonore en principe audible par l'oreille humaine (Anne-Christine Favre, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, thèse, Genève 2002, p. 10). C'est également ce seuil qui est retenu dans la pratique (Manuel du bruit routier, Aide à l'exécution pour l'assainissement, 2006, édité par l'OFEV, p. 43). Le dépassement d'1 dB(A) constitue ainsi le seuil suffisant pour admettre une mesure d'assainissement ( ATA/1403/2017 du 17 octobre 2017 consid. 2f). ![endif]>![if> 9) Par conséquent, le recours sera rejeté, le TAPI n'ayant pas abusé ou excédé de son pouvoir d'appréciation et son jugement étant en tous points conforme au droit. ![endif]>![if> 10) Vu la nature du litige, aucun émoulement ne sera perçu (art. 87 al. 1 LPA et 12 al. 2 du règlement sur les frais, émoulements et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 - RFPA - E 5 10.03). Une indemnité de procédure de CHF 2'000.-, à la charge de l'État de Genève, sera allouée à concurrence de CHF 1'000.- à la FCM et à concurrence de CHF 1'000.- à la CPEG, qui ont agi en leur qualité de propriétaires des immeubles concernés, comme n'importe quel propriétaire et dans un domaine qui ne fait pas partie de leur champ de compétence habituel. Aucune indemnité ne sera allouée à la ville, cette dernière disposant de son propre service juridique et étant par conséquent apte à assurer la défense de ses intérêts sans recourir aux services d'un avocat (art. 87 al. 2 LPA ; ATA/376/2016 du 3 mai 2016 consid. 11 ; ATA/209/2016 du 8 mars

2016 consid. 6 et les références citées).![endif]>![if> \* \* \* \* \*

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