

GE_GERICHTE A/4278/2011 vom 3. Juli 2012

GE Cour de justice, 2012-07-03, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_A_4278_2011

FR: GE_GERICHTE A/4278/2011 du 3 juillet 2012

IT: GE_GERICHTE A/4278/2011 del 3 luglio 2012

Regeste

; IMMISSION ; BRUIT ; ENVIRONNEMENT ; RECONSIDÉRATION ;
CONSTRUCTION EXISTANTE ; ALLÈGEMENT | La construction d'une ligne de tram doit faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. Les allègements à l'obligation d'assainir doivent tenir compte de cette installation. En l'espèce, le tram n'existe pas encore et sa construction est trop lointaine pour être coordonnée avec les mesures d'assainissement des lieux concernés et leurs éventuels allègements. Une décision d'allègement à l'obligation d'assainir ne peut être limitée dans le temps dès lors que l'autorité a l'obligation d'évaluer régulièrement l'efficacité des mesures d'assainissement. Les propriétaires concernés ont la possibilité de demander le réexamen de la situation en se fondant sur les progrès de la technique ou l'évolution de la situation. | LPE.17.a11 ; OPB.8 ; OPB.14.a11 ; RPBV.14

Erwägungen

E. 1

1) Depuis plusieurs années, la route de Saint-Julien, dans sa partie sise sur la commune de Perly-Certoux (ci-après: la commune), présente une charge de trafic importante, conduisant à des dépassements des valeurs limites d'immission (ci-après VLI) au niveau des bâtiments bordiers. La commune est propriétaire d'une villa (bâtiment n° 463) à l'adresse 269, route de Saint-Julien.

E. 2

2) Dès lors qu'il devait être remédié à cette situation, un projet d'assainissement a été établi le 26 juin 2006 sur mandat du DCTI. Ce projet a été approuvé avec une demande de complément le 20 décembre 2005 par la commission interdépartementale pour le suivi des projets d'assainissement du bruit routier, puis par l'office fédéral de l'environnement les 29 septembre 2006 et 22 janvier 2007. Trois moyens étaient pris en compte afin de permettre la réduction des immissions sonores : un revêtement phonoabsorbant sur la route concernée, des mesures visant à ralentir le trafic, soit des îlots centraux, chicanes, feux de signalisation et places de parc, et la pose d'un écran antibruit. Les deux premières mesures avaient été réalisées respectivement en l'an 2000 et en 2002. Sur les prévisions d'évolution du trafic, il avait été pronostiqué que le bâtiment litigieux aurait un niveau d'évaluation de la valeur d'exposition au bruit (ci-après : Lr) diurne de 64 dB(A) et un niveau Lr nocturne de 58 dB(A). Cependant, après la réalisation des mesures d'assainissement proposées, la VLI nocturne serait dépassée de 3 dB(A) à l'horizon 2020.

E. 3

3) Dès lors que ces mesures n'avaient pas suffi à limiter de manière satisfaisante les immissions, le service de l'assainissement des bruits routiers a requis du département des constructions et des technologies de l'information (ci-après : DCTI) des autorisations

d'allégement, dont l'une concernait le bâtiment n° 463. Le 23 juillet 2010, un avis de consultation relatif à ces demandes a été publié dans la Feuille d'avis officielle de la République et canton de Genève (ci-après : FAO).

E. 4

4) Ultérieurement, la pose d'un écran antibruit à la hauteur du bâtiment n° 463 a fait l'objet d'une demande d'autorisation de construire auprès de la direction des autorisations de construire par l'office du génie civil le 13 octobre 2011.

E. 5

5) Le 14 novembre 2011, le DCTI a délivré les autorisations requises. Ces décisions ont été publiées dans la FAO du 28 novembre 2011. 1. 6) Le 6 décembre 2011, la commune, en sa qualité de propriétaire du bâtiment n° 463, a recouru auprès la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après: la chambre administrative) contre cette décision, concluant à ce que la « demande d'allégement » soit « limitée dans le temps et réétudiée et revue en 2018 » en parallèle de l'étude d'insertion d'une ligne de tram sur la route de Saint-Julien. Des travaux à cet effet seraient initiés en 2015, selon un « planning intentionnel ».

E. 7

7) Le 12 décembre 2011, la commune a transmis un nouveau courrier à la chambre administrative, annulant et remplaçant sa précédente écriture. Elle demandait d'une part qu'un nouveau projet d'assainissement soit mené en coordination avec les études d'insertion d'une ligne de tram, afin de déterminer si une demande d'allégement pour le bâtiment n° 463 devait demeurer nécessaire après l'installation et d'autre part, que la validité de l'allégement soit limitée jusqu'en 2018, année de mise en service du futur tramway. L'aménagement d'une ligne de tram nécessiterait une reconstruction de la route de Saint-Julien, qui constituerait une modification notable de cette dernière au sens de l'art. 8 de la l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB - RS 814.41). En conséquence, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devraient être limitées afin de ne pas dépasser les VLI.

E. 8

8) Le 27 janvier 2012, le DCTI s'en est rapporté à justice quant à la recevabilité des écritures de la commune et a conclu au rejet du recours ainsi qu'à la condamnation de la commune aux frais de la cause. Le projet de tramway sur la route de Saint-Julien ne pouvait pas être considéré comme une modification notable d'une installation existante au sens de l'art. 8 OPB. La coordination des projets n'était pas adéquate dès lors que celui d'insertion d'une ligne de tram était au stade des études préliminaires, basées sur des pronostics. La procédure devrait respecter le plan directeur des transports collectifs 2011-2014 du canton de Genève et le projet de ligne de tramway était soumis à l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE - RS 814.011). Le projet d'assainissement n'avait actuellement pas besoin d'une mise à jour. Il n'existait pas suffisamment d'éléments permettant d'intégrer une hypothétique insertion d'une ligne de tram. Une réévaluation ne devrait avoir lieu qu'une fois la mise en service du tram effective. Les valeurs mentionnées dans les décisions d'allégement avaient été établies sur la base d'un assainissement fixé à 2020. Une demande d'allégement avait été déposée par le département pour le bâtiment propriété de la commune, dès lors qu'aucune mesure n'avait été jugée suffisamment efficace pour remédier immédiatement aux immissions. La construction d'un écran antibruit devant le bâtiment avait été écartée car un tel écran ne s'intégrerait pas à

l'environnement d'un point de vue architectural et que son coût serait trop important en comparaison de son utilité. Une réévaluation de la situation n'avait actuellement pas lieu d'être. Selon la doctrine, un réexamen de la mesure d'allègement, en particulier de sa durée, était possible si la situation avait évolué quant au niveau d'émissions sonores ou si le pronostic de bruit était fondé sur des bases erronées. Aucune base légale ne limitait dans le temps les demandes d'allègement. Un bordereau de pièces accompagnait ces observations. Il comprenait la décision du 14 novembre 2011 relative à l'autorisation d'allègement concernant le bâtiment n° 463 de la commune, un extrait de la FAO du 28 novembre 2011, le projet d'assainissement n° RC3c du 26 juin 2006 relatif au tronçon Perly de la route de Saint-Julien, l'autorisation de construire DD 103708-1 du 28 novembre 2011, le préavis de synthèse de la commission interdépartementale pour le suivi des projets d'assainissement du bruit routier (PRASSOB) du 20 décembre 2010, le préavis de l'office fédéral de l'environnement, division lutte contre le bruit, daté du 29 septembre 2006 ainsi que son complément du 22 janvier 2007, l'extrait de la FAO du 23 juillet 2010, l'extrait du rapport d'impact du 1^{er} octobre 2007 concernant la ligne de tramway Onex-Cornavin-Bernex du 23 juin 2010, l'extrait du plan directeur des transports collectifs 2011-2014 adopté par le Conseil d'Etat de Genève le 23 juin 2010 et un projet de loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics du 24 février 2009.

E. 9

9) Le 16 février 2012 le département a informé la chambre administrative qu'il ne souhaitait pas requérir d'actes d'instructions complémentaires.

E. 10

10) Le même jour, la recourante a précisé que les mesures retenues en 2000 et en 2002 ne permettaient pas d'assurer une protection efficace des personnes résidant le long de la route de Saint-Julien. Un nouveau revêtement phonoabsorbant devait être posé. L'allègement pour le bâtiment n° 463 n'était pas justifié. De plus, les VLI mentionnées dans la demande d'allègement étaient excessivement élevées. Le chantier pour la réalisation du tramway devrait débuter en 2015, selon les informations communiquées par la direction générale de la mobilité. La commune maintenait ses conclusions pour le surplus.

E. 11

11) Sur quoi, la cause a été gardée à juger. 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). 2. 2) Le pouvoir de cognition de la chambre administrative est défini à l'art. 61 LPA, auquel renvoie l'art. 21 du règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations du 12 février 2003 (RPBV - K 1 70.10). Celle-ci est habilitée à revoir une décision d'allègement sous l'angle de la légalité, soit pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation, et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (art. 61 al. 1 let. a et b LPA), mais pas sous celui de l'opportunité de la décision. 3. 3) Sont applicables au litige en particulier la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE - 814.01) et l'OPB. 4. 4) En ce qui concerne l'assainissement, l'art. 17 al. 1 LPE dispose que les autorités accordent des allègements lorsque l'assainissement ne répond notamment pas au principe de la proportionnalité. Selon l'art. 14 al. 1 OPB, l'autorité d'exécution accorde des allègements dans la mesure où l'assainissement entraverait de manière excessive l'exploitation ou

entraînerait des frais disproportionnés (a); ou si 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 la défense générale s'opposent à l'assainissement (b). L'allégement constitue la mesure ordinaire permettant d'échapper sinon à l'obligation d'assainir, du moins à la rigueur qu'impliquerait le respect des valeurs limites d'immission (A.-C. FAVRE, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, thèse, Genève 2002, p. 320).

5. 5) Le canton de Genève a adopté entre autres actes législatifs la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 2 octobre 1997 (LALPE - K 1 70), ainsi que le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations du 12 février 2003 (RPBV - K 1 70.10). L'art. 14 RPBV dispose que l'office du génie civil prend les décisions nécessaires à l'exécution de l'OPB lorsqu'il s'agit de nuisances sonores et de vibrations produites par le trafic routier. La direction générale de la mobilité est consultée chaque fois que cela est nécessaire. Cet office assure la coordination de l'assainissement des routes nationales, cantonales et communales ainsi que la gestion des subventions fédérales. Il élabore des plans pluriannuels d'assainissement et les communique à l'office fédéral des routes (ci-après : OFROU) selon le calendrier fixé par l'OPB. L'élaboration et la réalisation des projets d'assainissement incombent au détenteur de l'installation routière.

6. 6) En l'espèce, deux des trois mesures proposées dans le projet d'assainissement établi le 26 juin 2006 sur mandat du DCTI avaient été réalisées en l'an 2000 et en l'an 2002. Il s'agissait de la pose d'un revêtement phonoabsorbant et de mesures visant à ralentir le trafic, soit des îlots centraux, chicanes, feux de signalisation et places de parc. Le projet de construction d'un écran antibruit devant le bâtiment de la commune n'avait pas été retenu à ce stade car un tel écran ne s'intégrerait pas à l'environnement d'un point de vue architectural et son coût serait trop important en comparaison de son utilité. Cependant, sa pose a été requise par l'office du génie civil le 13 décembre 2011.

7. 7) On constate que le caractère public d'une installation ou le fait qu'elle soit au bénéfice d'une concession, lui permet sans grande difficulté de faire valoir un droit à un allégement sous l'angle du principe de la proportionnalité des coûts prévu à l'art. 14 OPB: le Tribunal fédéral considère que le législateur, en énumérant les installations pouvant bénéficier d'assouplissements, a déjà procédé à une pondération des intérêts, qui lie l'autorité d'exécution (A.- C. FAVRE op. cit. p. 320). L'octroi d'allégements en rapport avec l'assainissement d'une installation est admissible même lorsque les valeurs d'alarme sont dépassées, s'il s'agit d'une installation mentionnée à l'art. 20 al. 1 LPE. Le législateur y reconnaît un intérêt prépondérant au maintien des installations existantes qu'il énumère (message du Conseil Fédéral sur la LPE, FF 1979 III 787) et la pondération des intérêts qu'il effectue ainsi lie le TF (ATF II 122 33 consid. 5a in fine = JT 1997 I 484). Aucune mesure de protection quelconque n'est nécessaire, sous l'angle de la LPE, lorsque le niveau de bruit des installations à caractère public ou concessionné se situe entre les valeurs limites d'immission et d'alarme (A.-C. FAVRE op. cit. p. 321). Les normes légales applicables (art. 17 LPE et 14 OPB) ne limitent pas la durée d'une décision d'allégement. Cependant, une décision d'allégement, comme toute décision administrative, peut faire l'objet d'un réexamen, dès lors que les conditions de l'art. 48 LPA, s'agissant en particulier de l'existence de faits nouveaux, sont remplies.

8. 8) En l'espèce, la recourante souhaite qu'un nouveau projet d'assainissement soit mené en coordination avec des études d'insertion d'une ligne de tram, afin de déterminer si une demande d'allégement pour le bâtiment n° 463 dont elle est propriétaire sur la route de Saint-Julien restera nécessaire après son installation. Elle demande également que la validité de l'allégement soit limitée jusqu'en 2018, année de mise

en service du futur tram. Il est certain qu'une nouvelle ligne de tram devra faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement au sens de l'OEIE, qui sera déterminée à un niveau cantonal. Dès lors, la situation, de même que la décision d'assainissement pour le bâtiment n°463, devront être réévaluées. Cependant, l'installation du tram n'est pas « existante » à l'heure actuelle au sens de l'art. 8 al. 1 OPB. Le projet est trop lointain pour être coordonné avec celui relatif aux assainissements des lieux concernés. Une décision d'allègement ne peut être limitée dans le temps, l'autorité ayant l'obligation d'évaluer régulièrement l'efficacité des mesures d'assainissement en application des articles 18 et 19 al. 2 OPB (ATF 133 II 181 , c. 8.2). Rien n'empêche un propriétaire d'en demander le réexamen en se fondant sur les progrès de la technique ou l'évolution de la situation s'il s'avère qu'une autre lecture des mesures d'assainissement réalisées pourrait se faire (ATA/412/2012 du 3 juillet 2012). . 9. 9) En conséquence, le recours sera rejeté. 10. 10) Aucun émolument ne sera mis à la charge de la recourante et aucune indemnité de procédure ne sera allouée (art. 87 LPA). * * * * *

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