



Date de dépôt : 14 décembre 2022

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite de Grégoire Carasso : Mesures d'allègement en cas d'assainissement (art. 14 OPB) : vers la fin d'un oreiller de paresse ?**

En date du 4 novembre 2022, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Quelles sont les raisons qui ont guidé en 2022 la décision du Conseil d'Etat d'imposer un moratoire sur les mesures d'allègement en cas d'assainissement ?

Afin d'apprécier la portée de cette décision, serait-il possible d'obtenir la liste détaillée :

- *des mesures d'allègement en vigueur à Genève, avec distinction par autorité initiatrice, territoire communal et motivations, ainsi qu'une évaluation du nombre de logements, de bureaux (ou autres) et de personnes concernées ?*
- *des mesures qui ont été contestées, avec ou sans succès, devant les tribunaux depuis 2010 ?*
- *des demandes d'allègement qui ont été gelées depuis le moratoire de 2022, avec distinction par autorité initiatrice, territoire communal et motivations initiales, ainsi qu'une évaluation du nombre de logements, de bureaux (ou autres) et de personnes concernées ?*

Avec le recul, comment le Conseil d'Etat interprète-t-il l'évolution de ces mesures dans le temps ?

Selon les périodes, était-ce plutôt le canton ou les communes (ou certaines d'entre elles) qui étaient à l'origine de ces mesures ?

Je remercie chaleureusement et par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

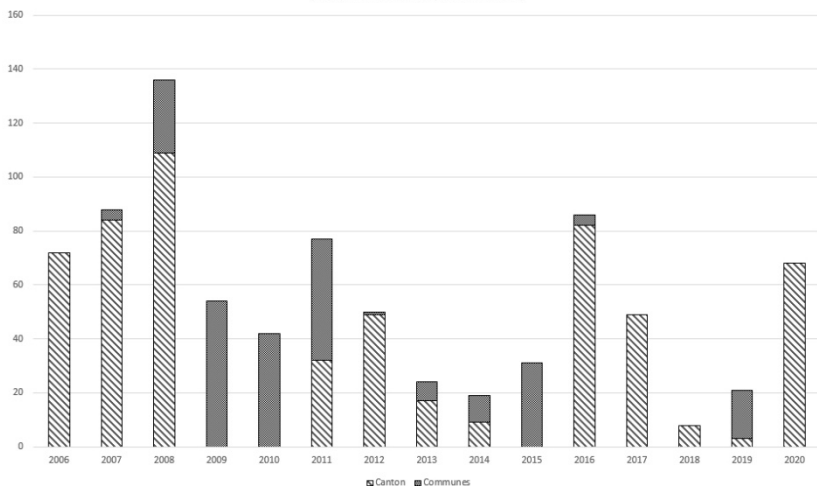
Le Conseil d'Etat a décidé un moratoire sur les décisions d'allègement en cas d'assainissement du bruit routier en lien, d'une part, avec la mise en consultation de la nouvelle stratégie cantonale de lutte contre le bruit routier menée par le département des infrastructures, passant par des limitations de vitesse, et d'autre part, avec la réévaluation des variations des charges de trafic annuelles moyennes utilisées dans les projets d'assainissement du bruit. A noter que l'avancement des études d'assainissement des routes cantonales a également été suspendu suite à cette décision.

La liste détaillée des mesures d'allègement en vigueur à Genève (annexe A), la liste détaillée des mesures d'allègement qui ont été contestées, avec ou sans succès, devant les tribunaux depuis 2010 (annexe B) et la liste des demandes d'allègement qui ont été gelées depuis le moratoire de 2022 (annexe C) sont données en annexe.

Le Conseil d'Etat ne relève pas d'évolution notoire de ces mesures dans le temps. En effet, chaque projet d'assainissement s'inscrit dans un contexte qui lui est propre. Les différents types de mesures d'assainissement envisageables sont analysés. Les mesures d'assainissement réalisables sur le plan de la technique et de l'exploitation (pour autant qu'elles soient économiquement supportables et proportionnées) sont retenues. Les autres sont abandonnées. Si, malgré les mesures d'assainissement retenues, des dépassements des valeurs limites d'immissions (VLI) subsistent à l'horizon d'assainissement, alors des mesures d'allègement sont nécessaires. Chaque projet d'assainissement est présenté à la commission interdépartementale pour le suivi des projets d'assainissement du bruit des routes (PRASSOB – Programme des mesures d'assainissement selon l'OPB), qui rend un préavis. Le projet d'assainissement est validé en respectant strictement le préavis de la commission. Au besoin, des décisions d'allègement sont rendues. Il n'y a pas eu d'évolution dans le temps de cette démarche, qui est conforme aux dispositions de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (OPB; RS 814.41). Le nombre de mesures d'allègement dépend évidemment de l'ampleur des nuisances sonores et des possibilités d'assainissement.

Le dernier rapport divers du Conseil d'Etat au Grand Conseil (RD 1431) sur l'avancement des travaux du crédit d'investissement pour les études et les mesures d'assainissement des nuisances sonores des routes cantonales et nationales (L 8644) contient des informations sur le degré d'avancement de l'assainissement des routes communales. On constate une importante disparité entre entités publiques, qui influe naturellement sur les mesures d'allégement, pour lesquelles les décisions découlent des études d'assainissement. Le graphique ci-après donne le nombre d'allégements, par année, en fonction des dates d'achèvement des études d'assainissement, répartis entre le canton et les communes.

Nombre d'allégements / année d'achèvement du projet d'assainissement du bruit
(répartition canton / communes)



Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Mauro POGGIA

Autorité initiatrice (détenteur de l'immeuble ou résident)	Territoire communal	Axe concernés	Nombre d'immeubles concernés des bâtiments	Nombre d'habitants concernés OC27AT 2022	Date de l'adoption ou du projet	Mesures d'amélioration réalisées	Mesures établies					
							Pose de revêtement phonoréducteur	Augmentation de la distance entre la chaussée et les façades	Réduction de la charge trafic	Respect / limitation des vitesses	Abaissement des vitesses	Construction de parois anti-bruit
Ville de Genève	Ville de Genève	Avenue de France	7	195	2013	• Phonoréducteur • Plantageurs rivières (46 au total)	✓	--	--	--	X	--
Ville de Genève	Ville de Genève	Boulevard des Philadelphes	30	470	2011	• Phonoréducteur	✓	--	--	X	X	X
Ville de Genève	Ville de Genève	Place de Cornavin, rue de Coudance, Pont de Jilè	13	73	2010	• Phonoréducteur	✓	--	--	--	--	X
Ville de Genève	Ville de Genève	Quai Charles-Pagé, quai Capodistria	7	241	2008	• Phonoréducteur • Absorption au trafic (parapneumés routiers)	✓	X	--	✓	--	X
Ville de Genève	Ville de Genève	Rue de Carouge	13	284	2008	• Absorption au trafic (parapneumés routiers) • Zone 30km/h	X	--	--	✓	✓	X
Ville de Genève	Ville de Genève	Rue de Saint-Jean	4	90	2007	• Phonoréducteur • Absorption au trafic (parapneumés routiers) • Réduction de la charge trafic • Zone 30km/h	✓	--	✓	✓	✓	X
Ville de Genève	Ville de Genève	Rue de De-Candolle	4	35	2011	• Phonoréducteur	✓	X	X	X	X	X
Ville de Genève	Ville de Genève	Rue des Alpes	22	334	2009	• Réduction de la charge trafic	X	--	✓	X	X	X
Ville de Genève	Ville de Genève	Rue des Pâquis	32	933	2009	• Phonoréducteur • Absorption au trafic (parapneumés routiers) • Zone 30km/h	✓	--	--	✓	✓	--
Ville de Genève	Ville de Genève	Rue du Volait	7	203	2008	• Phonoréducteur • Absorption au trafic (parapneumés routiers) • Zone 30km/h	✓	--	--	X	X	X
Ville de Genève	Ville de Genève	Rue Voltaire	29	700	2010	• Phonoréducteur	✓	--	--	X	X	X
Grand-Saconnex	Grand-Saconnex	Route de Cobrevex	4	14	2015	• Phonoréducteur • Zone 30km/h • Réduction charge trafic	✓	--	✓	--	✓	X
Lancy	Lancy	Avenue du Curé-Baud	11	411	2011	• Phonoréducteur • Absorption au trafic (parapneumés routiers)	✓	--	--	✓	--	X
Pery-Corbois	Pery-Corbois	Route de Corbois - chemin du Port	3	24	2019	• Phonoréducteur • Zone 30 km/h	✓	X	X	X	✓	X
Thoirix	Thoirix	Route d'Amblèy	15	32	2019	• Phonoréducteur • Pave anti-bruit	✓	--	--	X	X	✓
Thoirix	Thoirix	Avenue Adrien-Jeanth	3	61	2016	• Phonoréducteur	✓	--	--	--	X	X
Vandoeuvres	Vandoeuvres	Chemin des Hauts-Crêts	1	2	2016	• Phonoréducteur • Zone 30km/h	✓	--	X	--	✓	X

Liste des allègements en force

Annexe A - Réponse Q3905

02.12.2022

Autorité initiatrice (détenteur de l'autorisation routière)	Territoire communal	Aires concernées	Nombre d'entreprises concernées (bâtiments)	Nombre d'habitants concernés (OCSTAT 2022)	Nombre de logements concernés (OCSTAT 2022)	Date du projet (OCSTAT 2022)	Mesures d'améliorations retenues	Mesures étudiées						
								Pose de revêtement phonoréducteur	Augmentation de la distance entre la chaussée et les façades	Réduction de la charge trafic	Respect / limitation des vitesses	Abaissement des vitesses	Construction de parois anti-bruit	
Vernier	Vernier	Route de Montfleury	1	60	24	2015	• Phonoréducteur	✓	X	X	X	X	X	
Vernier	Vernier	Route de Vernier	16	226	106	2015		X	X	X	X	X	X	X
Vernier	Vernier	Chemin des Corbiolètes	1	0	0	2014	• Phonoréducteur	✓	--	X	X	X	X	X
Vernier	Vernier	Route du Bois-des-Frères	9	670	364	2014	• Phonoréducteur	✓	X	X	X	X	X	X
Vernier	Vernier	Route d'Alte	8	85	33	2015	• Phonoréducteur	✓	--	X	X	X	X	X
Vernier	Vernier	Chemin des Sellères	2	3	2	2015	• Phonoréducteur	✓	--	X	X	X	X	X
Versoix	Versoix	Chemin du Port-Céard	1	43	15	2012	• Phonoréducteur • Modification du trafic (aménagement de la route)	✓	--	--	--	✓	--	X
Canton	Chêne-Bougeries	Route de Chêne (RC2a)	33	169	71	2020	• Phonoréducteur • Façade anti-bruit	✓	X	X	X	X	X	✓
Canton	Chêne-Bougeries Lancy (11) Plan-les-Ouates Lancy	Route de Saint-Julien (tronçon : RC3a)	35	922	527	2006	• Phonoréducteur • Façade anti-bruit	✓	--	X	✓	--	--	X
Canton	Pully-Cerbois	Route de Saint-Julien (tronçon : RC3c)	37	269	138	2006	• Phonoréducteur • Façade anti-bruit	✓	--	X	X	X	--	✓
Canton	Onex	Route de Chaney (RC4b)	33	226	69	2008	• Phonoréducteur • Façade anti-bruit	✓	--	X	--	--	--	✓
Canton	Confignon (3) Bernex (2)	Route de Chaney (RC4c)	4	11	3	2011	• Phonoréducteur • Façade anti-bruit	✓	--	--	--	--	--	✓
Canton	Bernex	Route de Chaney (RC4d)	7	135	63	2017	• Phonoréducteur	✓	X	X	X	X	X	X
Canton	Chaney (27) Aully (1) Aully (1) Bernex (1)	Route de Chaney (RC4e)	30	138	62	2007	• Phonoréducteur • Modification du trafic (aménagement de la route) • Limitation de la vitesse (20km/h)	✓	--	--	--	✓	✓	X
Canton	Genève (2) Vernier (15)	Route de Meyrin (RC5a)	17	713	374	2008	• Phonoréducteur • Façade anti-bruit • Modification du trafic (aménagement de la route) • Limitation de la vitesse (20km/h)	✓	--	--	--	✓	--	✓
Canton	Vernier (48) Meyrin (1)	Route de Meyrin (RC5b)	49	1694	747	2012	• Phonoréducteur • Modification du trafic (aménagement de la route) • Façade anti-bruit	✓	--	--	--	✓	--	✓

Liste des allègements en force

Annexe A - Réponse Q3905

02.12.2022

Autorité initiatrice (déléguée de l'Etat ou du canton routaire)	Territoire communal concerné	Aves concernés	Nombre de bâtiments concernés (des bâtiments)	Nombre d'habitants concernés (des communes) 01/01/2022	Nombre de logements concernés (des communes) 01/01/2022	Date de fin du projet	Mesures d'amélioration des vitesses	Mesures étudiées				
								Augmentation de la distance entre la chaussée et les espaces	Réduction de la charge de trafic	Respect / limitation des vitesses	Abaissement des vitesses	Construction de parcelles anti-traité
Canton	Meyrin	Route de Meyrin (RC6c)	9	276	104	2014	<ul style="list-style-type: none"> • Pneuobstruant • Modération du trafic (parallélogrammes) • Pneuobstruant • Pneu anti-bord 	✓	-	✓	-	✓
Canton	Grand-Saconnex	Route de Ferney (RC7)	18	188	94	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Pneuobstruant • Pneu anti-bord • Radar 	✓	-	✓	-	✓
Canton	Pregny-Chambésy (Chambésy)	Route de Lausanne (RC2a - Pregny-Chambésy)	29	82	34	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Pneuobstruant • Limitation de la vitesse (80km/h) 	✓	-	✓	-	✓
Canton	Bellevue (26) Genévroz (7)	Route de Lausanne (RC2b - Bellevue - Genévroz)	33	174	85	2016	<ul style="list-style-type: none"> • Pneuobstruant • Modération du trafic (parallélogrammes) 	✓	-	✓	-	✓
Canton	Genévroz	Route de Lausanne (RC3c - Genévroz)	12	16	8	2008	<ul style="list-style-type: none"> • Limitation de la vitesse (80 km/h) • Modération du trafic (parallélogrammes) • Radar 	✓	-	✓	-	✓
Canton	Cligny	Route de Suisse (RC3e - Cligny)	9	7	7	2011	• Pneuobstruant	✓	-	-	-	✓
Canton	Coligny (11) Vandœuvre (1)	Route de la Capitale (RC21 - Irongon Coligny)	12	44	23	2007	• Pneuobstruant	✓	-	-	-	✓
Canton	Collegge Bellerive (9) Chaux-de-Fonds (4)	Route de la Capitale (RC21a - Irongon Prince - Thonon)	13	34	16	2007	• Pneuobstruant	✓	-	-	-	✓
Canton	Thonex	Avenue Tronchet (RC23)	9	115	59	2017	• Pneuobstruant	✓	-	✓	-	✓
Canton	Bougeries (16) Chêne-Bourg (3) Chêne-Allier (2)	Route de Malagnou, route Blanche (RC24)	24	115	47	2016	• Pneuobstruant	✓	-	-	-	✓
Canton	Bougeries (6) Thonex (1)	Route de Flossant (RC25)	7	29	7	2016	• Pneuobstruant	✓	-	-	-	✓
Canton	Veyrier	Route du Pas-de-Echelle (RC25a)	4	101	54	2007	• Pneuobstruant	✓	-	✓	-	✓
Canton	Bardonnex	Route d'Anney (RC26a)	14	74	44	2011	• Pneuobstruant	✓	-	✓	-	✓
Canton	Lancy	Route de Saint-Georges (RC30)	13	265	142	2016	• Pneuobstruant	✓	-	✓	-	✓
Canton	Meyrin	Rue Lect, avenue de Malagnin (RC34)	5	166	72	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Pneuobstruant • Modération du trafic (parallélogrammes) • Radar 	✓	-	✓	-	✓
Canton	Collex-Bossy	Route de Collex (RC36)	3	10	3	2017	• Pneuobstruant	✓	-	✓	-	✓
Canton	Lancy (2) Genève (2)	Route du Port-Batin (RC38b)	4	7	2	2016	• Pneuobstruant	✓	-	-	-	✓

Allègements contestés devant les tribunaux depuis 2010

Annexe B - Réponse Q3905

02.12.2022

Défendeur	Axes concernés	Année du recours	Détails sur les recours et jugements
1 Canton	Route de Lausanne (RC8a - Pregny-Chambésy)	2010 - Chambre administrative de la Cour de justice	
2 Canton	Route de Saint-Julien (tronçon : RC3c)	2012 - Chambre administrative de la Cour de justice	
3 Ville de Genève	Rue de Saint-Jean	2014 - Tribunal administratif de première instance	
4 Ville de Genève	Boulevards du Pont-d'Arve et boulevard de la Tour	2014 - Tribunal administratif de première instance 2017 - Chambre administrative de la Cour de justice	Cf. document joint
5 Canton	Avenue de l'Ain / Viaduc de l'Ecu / Pont de Pully / avenue du Pully (RC36a)	2016 - Tribunal administratif de première instance	
6 Canton	Route de Vandoeuvres (RC22)	2016 - Tribunal administratif de première instance 2017 - Chambre administrative de la Cour de justice	
7 Thônex	Avenue Adrien-Jeandin	2017 - Tribunal administratif de première instance	

ANNEXE B – Réponse Q3905

Allégements contestés devant les tribunaux depuis 2010

Détails recours et jugements

1 Route de Lausanne (tronçon : RC8a - Pregny-Chambésy)

Recours à la chambre administrative de la Cour de justice (2010) :

Un propriétaire voisin de la route de Lausanne a fait recours contre la décision d'allégement concernant son immeuble.

Le recourant a proposé d'autres mesures : suppression des places de parking le long de la route de Lausanne, déplacement du centre de la route en direction du lac afin de permettre la pose d'une berme centrale, création des pistes cyclables sécurisées, interdiction de la circulation des camions entre 22h00 et 6h00, radars (dont la pose était prévue) soient des radars de contrôle de vitesse moyenne entre deux segments, rehausse du mur anti-bruit bordant sa maison de 50 centimètres, plantation d'arbres dans la glissière au centre de la route de Lausanne et séparation de la piste cyclable du trottoir.

L'immeuble du recourant est protégé par un mur d'une hauteur supérieure à 2 mètres.

Le recourant invoquait également que le gain en dB(A) de la réduction de la vitesse avait été sous-estimé.

Le gain résultant de la pose du revêtement pauvre en émission sonore avait été estimé par le programme d'assainissement à 1 dB(A). Les revêtements phonoabsorbants de nouvelle génération, style Nanosoft ou Sapaphone pouvaient avoir un gain de 3 dB(A) à long terme.

La chambre administratif a considéré que le département avait sous-estimé le gain potentiel du nouveau revêtement routier à poser sur le tronçon et a admis le recours dans ce sens. Les autres griefs du recourant ont été rejetés.

2 Route de Saint-Julien (tronçon : RC3c)

Recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (2012) :

La commune de Perly-Certoux a formé recours contre la décision d'allègement concernant un immeuble dont elle propriétaire. La recourant a demandé 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'allègement pour le bâtiment n° 463 devait demeurer nécessaire après l'installation et d'autre part, que la validité de l'allègement soit limitée jusqu'en 2018, année de mise en service du futur tramway.

Le recours a été rejeté, la chambre administrative a considéré que l'horizon de réalisation du projet est trop lointain pour être coordonné avec celui relatif aux assainissements des lieux concernés.

3 Rue de Saint-Jean

Recours au Tribunal administratif de première instance (2014) :

L'ATE a déposé un recours et a demandé le respect de la limitation de vitesse à 30 km/h, dès l'entrée de la zone 30 par le carrefour des Délices, précisément à l'emplacement des immeubles mentionnés dans les demandes d'allègements.

Le recours a été retiré suite à un accord entre la ville de Genève et le recourant

4 Boulevards du Pont-d'Arve et de la Tour

Recours au Tribunal administratif de première instance (2014) :

Par jugement JTAPI/1369/2016 du 22 décembre 2016, le TAPI admet le recours déposé par la Fondation HBM Camille Martin et CPEG – Caisse de Prévoyance de l'Etat de Genève. Il invoque la jurisprudence du Tribunal fédéral et l'avis de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV). (Cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_589/2014 du 3 février 2016).

Le TAPI ordonne à l'OCGC de procéder à une limitation de la vitesse à 30 km/h à titre d'essai sur les deux boulevards, de jour et de nuit. La Ville de Genève, doit procéder à une expertise complémentaire destinée en particulier à établir sur le plan qualitatif et quantitatif les bruits de pointe et d'accélération dans la situation actuelle et à établir les gains acoustiques que l'on peut attendre d'une limitation à 30 km/h, en regard des vitesses moyennes mais aussi de la diminution ou de suppression éventuelle des bruits de pointes et d'accélération.

Recours à la chambre administrative de la Cour de justice (2017)

Le département a formé recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice contre le jugement du TAPI.

Par arrêt ATA/1469/2017 du 14 novembre 2017, la chambre administratif a rejeté le recours du département.

La chambre rappelle que l'art. 17 LPE a la fonction d'une norme de type dérogatoire. Les 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).

L'arrêt de la chambre rappelle également que 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 - 22/31 - A/2913/2014 1C_45/2010 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).

La chambre administrative cite les exemples d'autres villes en indiquant qu'à l'instar de la Ville de Lausanne, de Zoug ou de Zurich, ainsi que d'autres villes en Allemagne, rien ne semble empêcher de tester une limitation à 30 km/h pendant une période d'essai. La chambre souligne également que l'essai mené 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 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).

Le Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (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 ferait 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 n'a pas été étudiée dans le détail.

5 Avenue de l'Ain / viaduc de l'Écu / pont de Pailly / avenue du Pailly (tronçon : RC38a)

Recours au Tribunal de première instance (2016) :

La Coopérative d'habitation Les Falaises a fait recours contre les autorisations d'allègement concernant deux de ses bâtiments. Elle reproche qu'une paroi antibruit n'a pas été retenue par l'autorité pour ses bâtiments.

Jugement du Tribunal administratif de première instance :

Par jugement JTAPI/975/2017 du 18 septembre 2017, le TAPI a admis le recours formé par la Coopération d'habitation Les Falaises et annulé les décisions d'allègement.

Le motif invoqué par la recourante n'a pas été retenu par le TAPI. Le Tribunal conclut dans ses considérants en droit que la mise en œuvre d'une paroi antibruit ne saurait être exigée car il a été démontré qu'elle n'était pas économiquement supportable.

La recourant n'a pas formulé de grief en relation avec une réduction de la vitesse autorisée.

Néanmoins, le Tribunal fait référence, dans les considérants en droit du jugement, à la jurisprudence du Tribunal fédéral en relation avec l'abaissement de la vitesse à 30 km/h. Le TAPI explique que selon le Tribunal fédéral, il est contraire au sens de l'article 14 OPB, de reconnaître des intérêts prépondérants à l'octroi d'allègement 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 des 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 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 aussi conforme au principe de la proportionnalité (arrêt 1C_45/2010 du 9 septembre 2010 consid. 2.5 s = DEP 2010, p. 625).

Le TAPI continue son raisonnement en droit en faisant référence à l'arrêt 1C_589/2014 du 3 février 2016 consid. 5.5. Dans cet arrêt, le Tribunal fédéral a considéré que l'abaissement à 30 km/h constituait une mesure susceptible de réduire le bruit routier ; il a ainsi invité l'autorité à procéder à un tel abaissement par le biais d'un essai limité dans le temps afin de tester l'efficacité de cette mesure, même en l'appliquant après 22h00.

Dans son arrêt 1C_589/2014 du 3 février 2016, le Tribunal fédéral a insisté sur la nécessité d'explorer de manière détaillée les incidences d'une réduction de la vitesse autorisée, même si cette mesure ne permet pas d'espérer le respect des VLI. La décision d'allègement qui condamne les habitants à vivre dans un bruit portant atteinte à leur santé, doit demeurer l'ultima ratio. Les doutes que l'on peut nourrir sur l'utilité d'un abaissement de la vitesse maximale autorisée peuvent être levés par une période d'essai, laquelle ne doit cependant pas être trop courte

Le Tribunal indique également dans son jugement que l'office cantonal du génie civil ne pouvait pas renoncer d'emblée et sans autre à la prise de mesures destinées à réduire la vitesse sur le tronçon étudié. La seule évocation, générale, du fait que l'Etat de Genève n'est pas favorable à une baisse de la limitation de vitesse sur les réseaux primaires est loin de satisfaire à l'obligation qui incombe à l'autorité d'exécution, au sens des articles 13 et 14 OPB, de mettre en œuvre tout ce qui est possible pour diminuer l'exposition des riverains au bruit routier

Le TAPI conclut que l'OCGC a omis de prendre en compte cette problématique, n'a pas fait une application correcte des articles 17 LPE et 14 OPB en délivrant les autorisations d'allègement querellées.

Les décisions d'allègement ont été annulées et le dossier renvoyé à l'autorité intimée afin qu'elle procède à une limitation de la vitesse, vraisemblablement à 50 km/h, à titre d'essai sur l'axe concerné, de jour et de nuit.

6 Route de Vandoeuvres (RC22)

Recours au Tribunal administratif de première instance (2016) :

La Ville de Genève a fait recours à un allègement concernant l'un de ses bâtiments, alléguant que le département devait étudier d'autres mesures d'assainissement, particulièrement l'abaissement de la vitesse autorisée à 30 km/h. Il devait procéder à un essai de la vitesse, le cas échéant uniquement de nuit, afin de déterminer son efficacité.

Le TAPI a rejeté le recours de la Ville de Genève et cette dernière a formé recours auprès de la chambre administrative de la Cour de Justice contre le jugement du TAPI.

Recours à la chambre administrative de la Cour de justice (2017)

Par arrêt ATA/1403/2017 du 17 octobre 2017, la chambre administrative a admis le recours de la Ville de Genève et annulé la décision d'allègement du département.

La chambre a statué que l'étude réalisé par l'OCGC ne repose sur aucune mesure concrète. Qu'il résulte du document établi en 2015 par la CFLB 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.

L'arrêt de la chambre administrative reproche à l'OCGC de ne pas avoir fait une étude approfondie. La valeur de 2 dB(A) retenu par l'office à titre de gain acoustique à la suite d'un abaissement de la vitesse à 30 km/h ne repose sur aucune mesure concrète.

La chambre administrative a ordonné à l'OCGC de faire procéder à une expertise destinée notamment à établir sur le plan qualitatif et quantitatif les bruits de pointe et d'accélération dans la situation actuelle et à établir les gains acoustiques que l'on peut attendre d'une limitation à 30 km/h. L'expertise devait tenir compte de toutes les mesures d'accompagnement permettant de susciter le respect de la limitation de vitesse et un essai limité dans le temps s'impose.

7 Avenue Adrien-Jeandin (Thônex)

Recours au Tribunal administratif de première instance (2017) :

La Fondation HBM Emma Kammacher propriétaire d'un immeuble sis au 3, avenue Adrien-Jeandin a formé recours contre la décision d'allègement la concernant.

La recourante alléguait qu'aucune autorité n'a pris la peine d'étudier la possibilité d'une baisse de la vitesse de trafic comme mesure supplémentaire, que le DETA ne saurait exciper qu'il pouvait renoncer à examiner l'efficacité de cette mesure du fait qu'il s'agit du réseau secondaire et que la motivation des préavis figurant dans le dossier était plus que succincte, voire inexistante.

Les parties à la procédure se sont mises d'accord pour discuter et essayer de trouver une solution.

L'immeuble de la recourante est situé à l'intersection avec la route de Genève. Il subit donc également le bruit en provenance de cet axe. Il a été décidé de réévaluer le bruit subit par l'immeuble propriété de la Fondation en prenant en considération les mesures d'assainissements prévues pour la route de Genève.

Il s'est avéré que les VLI étaient respectés selon cette façon de faire pour l'immeuble sis au 3, avenue Adrien-Jeandin et une décision de reconsidération a été rendue. Le recours est devenu sans objet et il a été retiré.

