RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

A/3448/2005-CE **ATA/101/2006**

ARRÊT

DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

du 7 mars 2006

dans la cause

SASMA S.A.
représentée par Me Jacques Berta, avocat
et
JÉRÔME S.A.
représentée par Me Olivier Jornot, avocat
et
HELICAR WASH S.A.
ASSOCIATION DES INTÉRÊTS DE VERNIER-VILLAGE
Monsieur Georges DUMONTHAY
Monsieur Jean-Charles DUMONTHAY
Madame Martine DUMONTHAY BRUTSCH
Madame Corinne DUMONTHAY BRUTSCH
tous représentés par Me Gérard Brutsch, avocat
et
Monsieur Roger COGNE
représenté par Me Dominique Levy, avocat
et
RAMPINI & CIE S.A.

Madame Jacqueline RAMPINI
représentés par Me François Bellanger, avocat

contre

CONSEIL D'ÉTAT

et

IKEA IMMOBILIÈRE S.A.
appelée en cause, représentée par Me Laurent Strawson

EN FAIT

1. Intéressée depuis 1998 à s'implanter dans le canton de Genève, la société Ikea Immobilière S.A. (ci-après : Ikea) a sollicité de la part du Conseil d'Etat, en décembre 2001, l'autorisation d'étudier son implantation sur le site dit de « La Renfile » (ci-après : La Renfile).

2. a. La zone de La Renfile se situe sur la commune de Vernier, entre la route de Pré-Bois à l'est, la route de Vernier au sud, le chemin de la Croisette à l'ouest et la voie de chemin de fer au nord.

D'une superficie totale de 24'575 m^2, le périmètre est constitué :

- des parcelles 1036 et 3630, propriétés de la commune de Vernier (6'342 m^2) ;

- des parcelles 1040, 3510, 3538, 3565, 3570 et 3380, propriétés de l'Etat de Genève (12'367 m^2) ;

- de la parcelle 3448, appartenant à un particulier (3'317 m^2) ;

- de la parcelle 1354, propriété des Chemins de fer fédéraux (ci-après : CFF), d'une surface de 655 m^2 ;

- et de la parcelle 1039, propriété d'Ikea (1'894 m^2).

b. Depuis 1986, ce périmètre est situé en zone de développement industriel destinée principalement aux activités industrielles non polluantes et accessoirement aux activités commerciales et de services.

c. Un plan localisé de quartier (ci-après : PLQ) n° 28452-540 a été adopté le 29 juillet 1992 par le Conseil d'Etat pour ce périmètre. Prévoyant un groupe de six bâtiments destinés à l'industrie et l'artisanat ainsi que 275 places de parking, il est aujourd'hui encore en vigueur.

3. L'implantation d'un magasin Ikea sur ledit périmètre nécessitant une adaptation du régime des zones et l'adoption d'un nouveau PLQ, le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement – devenu depuis lors, le département du territoire, auquel est désormais rattaché le service de l'aménagement du territoire – (ci-après : le département) a simultanément mis à l'étude un projet de plan de zone n° 29098-540, ainsi qu'un projet de PLQ n° 29231-540.

4. L'étude d'impact sur l'environnement (enquête préliminaire - 1ère étape) portant sur la construction d'un magasin Ikea à La Renfile a été rendue le 12 juin 2003.

Selon les conclusions de ce rapport :

a. Du point de vue de la circulation, la situation de ce projet bénéficiait d'éléments favorables : une très bonne desserte en transports publics, la livraison du magasin par des voies de chemin de fer existantes (à concurrence d'environ 50%), et la proximité des deux jonctions autoroutières de Vernier et de Meyrin récemment complétées.

b. S'agissant des points d'accrochage sur le réseau routier, le projet prévoyait une entrée-sortie du parking souterrain grâce à deux trémies sur le chemin de la Croisette, lequel était raccordé à la route de Vernier par un carrefour réaménagé et simplifié. Une autre entrée se trouvait sur la route de Pré-Bois, avec une présélection en tourner-à-droite et un carrefour régulé légèrement modifié, permettant ainsi également l'accès via la boucle Sasma. Enfin, une sortie secondaire en tourner-à-gauche sur la route de Pré-Bois, laquelle ne serait libérée qu'en cas de conditions extraordinaires, était également prévue.

c. La génération du trafic résultant de l'implantation du projet Ikea était estimée à 5'200 mouvements de véhicules par jour (ci-après : MVJ). Celle-ci allait être principalement élevée le samedi, alors même que les charges sur le réseau environnant y sont nettement inférieures à celles de la semaine. Ce n'était donc pas l'heure de pointe du samedi qui était déterminante pour l'exploitation du réseau routier, mais bien celle d'un jour ouvrable moyen (17h.-18h.), quand bien même le trafic généré par le projet Ikea un tel jour correspondrait à 600 mouvements de véhicules (15h.-16h.), contre 1'000 le samedi après-midi (15h.-16h.).

d. La capacité du parking projeté (environ 934 places, dont 844 réservées aux clients) était adaptée aux besoins et à la situation du projet. Elle se situait dans la fourchette prévue par la norme « Circulation 2000 ». En outre, le réseau routier supporterait le trafic généré par le projet, malgré le fait que les réserves de capacité du réseau à terme étaient très restreintes. Ce trafic n'impliquait pas une modification importance des principes actuels de régulation des carrefours de la route de Vernier.

e. Le projet n'aurait pas d'incidence sensible sur la qualité de l'air de la commune de Vernier.

f. Les nuisances sonores générées par l'implantation d'Ikea à Vernier seraient peu perceptibles le long des axes sur lesquels le trafic supplémentaire généré allait être répercuté.

g. Le situation du projet à proximité immédiate d'un site de stockage pétrolier induisait certaines contraintes inhérentes aux risques en cas d'accidents majeurs pour assurer la sécurité des personnes se trouvant dans le bâtiment projeté. L'analyse des risques montrait que des mesures constructives et d'organisation permettaient d'assurer la sécurité des usagers.

5. Fin 2003, le département a recueilli les préavis des différents services concernés par le projet de PLQ.

a. La présidence du département, les opérations foncières, la direction de la police des constructions et les service de l'information du territoire (SIT), des préavis, du plan directeur cantonal (SPDC), des plans directeurs localisés (SPDL) étaient favorables et n'émettaient aucune remarque.

b. La direction du génie civil s'est déclarée favorable le 25 août 2003, sous réserve que les aménagements projetés le long de la route de Pré-Bois et de la route de Vernier fassent l'objet d'un projet établi selon les directives de l'OTC, à charge de Ikea S.A.

c. La commission d'urbanisme était, quant à elle, défavorable. La situation du périmètre entre une voie ferrée, des routes importantes et des réservoirs de pétrole interdisait tout développement futur, ce qui était antinomique avec la dynamique commerciale. La capacité du parking (934 places) témoignait de l'augmentation conséquente du trafic qui se produirait sur la route de Vernier, pourtant déjà proche de la saturation. Les embouteillages augmenteraient les nuisances sonores et la pollution de l'air. Ils réduiraient également à néant tant les objectifs du plan directeur verniolan – qui souhaitait requalifier cette voie comme une artère urbaine – que le plan de mesures Opair qui prévoit un assainissement de l'autoroute proche de l'aéroport et une diminution des émissions de polluants dans le secteur. L'immeuble de logements sis au chemin des Coquelicots subirait une détérioration accrue de son environnement, à tel point que si le projet devait aller de l'avant, l'affectation de ce dernier devrait être revue. En conclusion, la commission estimait, d'une part, que ce projet ne répondait pas au minimum de qualités nécessaires en matière d'insertion urbaine et que, d'autre part, les contraintes relatives tant au projet lui-même qu'au contexte dans lequel il s'insérait empêchaient toute amélioration significative.

d. Le service de sécurité et salubrité était favorable, à condition que toutes les façades du bâtiment projeté soient accessibles par les engins des sapeurs-pompiers, et que les dalles de couverture des parkings en sous-sol et les accès soient conformes à la directive n° 7 de l'inspection cantonale du service du feu et sécurité (ICFS).

e. Dans son préavis du 5 septembre 2003, la direction des bâtiments était également favorable, étant précisé que les parcelles propriétés de l'Etat feraient

l'objet d'un droit de superficie aux conditions précisées par le courrier du 24 janvier 2002 adressé par le Conseiller d'Etat en charge du département à Ikea. Le relogement des locataires serait entièrement à la charge de Ikea. Les bâtiments C246 et C248 étaient à l'inventaire. La démolition des bâtiments sis sur les parcelles 3510, 1040, 3538 et 3565 ne pourrait en aucun cas intervenir avant l'entrée en force de l'autorisation de construire le centre commercial Ikea.

f. La fondation pour les terrains industriels de Genève (ci-après : la FTI) a préavisé favorablement le projet dans sa détermination du 15 septembre 2003. Elle souhaitait que la réalisation du projet soit conditionnée à ce qu'au moins 50% des livraisons soient effectués via le rail et que la partie saillante du projet côté route de Pré-Bois soit supprimée. Également, dans le but de préserver une bonne accessibilité aux zones industrielles desservies par la route de Vernier, elle demandait que soient étudiées des mesures d'accompagnement des visiteurs afin de les inciter de manière optimale à utiliser les transports en commun.

g. La promotion économique était très favorable à ce projet de PLQ, car la venue d'Ikea créerait plus de 200 emplois et aurait un impact économique extrêmement bénéfique pour le canton.

h. L'office cantonal de l'inspection et des relations du travail était favorable. Il précisait toutefois que la sécurité des personnes devrait également être assurée pour celles qui entraient et sortaient du bâtiment. Un concept de sécurité, comprenant les mesures organisationnelles à mettre en œuvre en cas de sinistre et un plan d'évacuation du bâtiment, devrait être élaboré et remis pour approbation préalable.

i. Les CFF se sont également prononcés favorablement, à condition que Ikea renonce à faire valoir tout droit de voisinage à l'encontre des immissions découlant de l'exploitation ferroviaire ordinaire.

j. Le 8 septembre 2003, le service cantonal de sécurité pour l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs du 27 février 1991 (OPAM ; RS 814.012) section "routes" a préavisé favorablement le projet. La construction projetée n'était pas soumise à l'OPAM, mais son implantation était envisagée dans une zone qui faisait l'objet d'une réglementation spéciale du Conseil d'Etat.

La teneur de cette réglementation, arrêtée par le Conseil d'Etat lors de sa séance du 5 mars 2003, dont le service avait joint une copie du procès-verbal en annexe, est la suivante :

- dans un rayon de 40 mètres autour des bassins de Sasma S.A. (ci-après : les bassins), les places de travail permanentes étaient interdites ;

- dans un rayon de 100 mètres autour des bassins, toute nouvelle construction destinée à des habitations, des emplois en grande quantité, des activités attirant

une importante population étaient proscrits. Des protections constructives, techniques et organisationnelles des constructions existantes étaient exigées ;

- dans un rayon de 200 mètres autour des bassins, l'obligation d'établir un plan d'évacuation et d'intervention était arrêtée, et les mesures organisationnelles et constructives particulières (par exemple choix des matériaux, conception des voies d'accès, etc.) devaient être évaluées.

k. La commission interdépartementale chargée d'établir un inventaire des installations à risques majeurs (ci-après : CIRMA) a rendu son préavis relatif à l'implantation d'un centre commercial Ikea au voisinage du site des dépôts d'hydrocarbures à Vernier le 30 septembre 2002. Ce préavis disposait notamment qu'un concept global de sécurité – prenant en compte les aspects de protection et d'évacuation en cas d'accidents aussi bien pour un évènement sur le site Sasma que pour un événement sur son propre site – devait être établi par l'exploitant des installations et approuvé par l'autorité.

l. L'office des transports et de la circulation (ci-après : l'OTC) a fait part de ses observations le 15 septembre 2003 et sollicité un complément de l'étude préliminaire d'impact à propos, principalement, des conséquences du projet sur le trafic routier.

m. Le service cantonal de protection de l'air (ci-après : le SCPA) a préavisé favorablement le projet de PLQ le 23 septembre 2003. Il relevait que la zone dans laquelle le projet s'inscrivait était actuellement soumise à des immissions excessives de dioxydes d'azote et d'ozone, et le resterait vraisemblablement jusqu'à 2010. Cela étant, le rapport d'enquête préliminaire évaluait correctement les émissions supplémentaires de polluants liées aux projets qui représentaient une faible part par rapport aux émissions actuelles dans la zone. Un plan de mesures avait été adopté par le Conseil d'Etat le 2 avril 2003. Il disposait notamment que la zone considérée devait faire l'objet d'un plan localisé d'assainissement. A ce titre, la réalisation du projet, même si l'impact absolu était faible grâce à la mise en œuvre des mesures d'accompagnement proposées, resterait contre-productive en ce qui concerne un plan localisé d'assainissement.

n. Le service cantonal de protection contre le bruit et les rayonnements non ionisants (ci-après : le SPBR) s'est également prononcé en faveur du projet de PLQ le 23 septembre 2003. Partant du principe que l'étude du trafic était conforme et que les hypothèses de génération et de répartition avaient été acceptées par l'OTC, même si l'impact du projet Ikea était relativement faible (soit < 0.5 dB), la situation en matière de nuisances sonores du trafic routier dans le périmètre d'influence qui dépassait déjà les valeurs d'alarme, continuerait à s'aggraver. Eu égard à l'accroissement général de la mobilité et tous les projets de développement dans les environs, il était évident qu'il ne serait pas possible de faire respecter par des mesures techniques les exigences de l'ordonnance sur la

protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (art. 19 OPB – RS 814.41) à l'échéance fixée pour les assainissements du bruit routier.

o. Le service cantonal d'étude de l'impact sur l'environnement (ci-après : le SEIE) a rendu son préavis de synthèse le 24 octobre 2003. Le développement actuel du périmètre considéré allait se traduire par une augmentation du trafic et des nuisances y relatives. Cela étant, il acceptait l'application de l'article 8 alinéa 2 de l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE – RS 814.011). Le rapport d'enquête préliminaire (1ère étape) devait être complété, s'agissant des domaines de l'énergie, du trafic, de l'air, du bruit et des forêts et paysages.

6. Afin de répondre aux interrogations des différents services, le rapport d'enquête préliminaire (1ère étape) a été complétée une première fois le 13 février 2004.

a. A propos de la question du stationnement, la capacité du parking était tout à fait en mesure de répondre à la demande. En outre, la référence à la situation en matière de stationnement du magasin Ikea à Aubonne n'était faite qu'à titre indicatif, les caractéristiques de la demande de stationnement avec ce projet n'étant pas transférable au magasin projeté à Vernier. Enfin, le dimensionnement du parking devait permettre de couvrir les besoins pour les périodes de pointe en particulier celles du samedi.

b. Dans la mesure où les bus disposaient de voies en site propre à la sortie de la route de Vernier et à l'approche du carrefour de la route de Prébois, la progression des bus ne serait pas gênée par le trafic généré par le magasin Ikea. L'étude proposait en outre, dans le but de faciliter l'insertion des bus dans le trafic, de réaliser une troisième voie pour le tourner-à-droite en direction du chemin de la Croisette.

c. Le site de la Renfile se situant en première couronne urbaine, la part modale des deux-roues s'élevait à 1.8% pour les non motorisés, et de 2 à 2.5% pour les motorisés. 20 à 25 places pour les vélos et 45 à 50 places pour les motos, scooters, etc. devaient ainsi être prévues.

d. Les compléments établis n'avaient pas modifié les hypothèses de génération de trafic présentées dans l'enquête préliminaire, ni la distribution de ce trafic sur le réseau. Les valeurs présentées dans l'enquête préliminaire restaient ainsi valables.

7. Le département a simultanément mis à l'enquête publique, du 31 mars 2004 au 14 mai 2004, le projet de plan de zone n° 29098-540, ainsi que le projet de PLQ n° 29231-540, lesquels ont été publiés dans la FAO le 31 mars 2004.

a. Le projet de plan de zones prévoyait la création d'une zone de développement industriel et artisanal également destinée à des activités administratives et commerciales, et de classer cette zone au degré de sensibilité (ci-après : DS) III, selon les normes de l'OPB.

b. Le projet de PLQ prévoyait la construction d'un bâtiment d'un étage sur rez-de-chaussée et superstructures, permettant la réalisation de 31'000 m^2 au maximum de surfaces brutes de plancher, dont 22'150 m^2 seraient destinés à des dépôts-ventes de meubles, 5'100 m^2 à des bureaux, 1'400 m^2 à un restaurant, 1'650 m^2 à des dépôts, le solde de 700 m^2 étant réservé à des « surfaces diverses ». A teneur du règlement du projet, l'accès au parking depuis la route de Pré-Bois servirait de sortie de secours à titre exceptionnel. Son utilisation engendrerait une inversion des sens de circulation.

8. Parallèlement, le Conseil d'Etat a transmis le projet de PLQ au Conseil municipal de la commune de Vernier pour qu'il le préavise.

9. Par délibération du 18 mai 2004, le Conseil municipal de la commune de Vernier a préavisé défavorablement le projet de PLQ, « dans la mesure où le projet ne réglait pas à satisfaction les problèmes de circulation et d'accessibilité audit centre commercial ».

Le Conseil administratif était chargé d'obtenir de l'Etat de Genève une solution en matière de circulation et d'accessibilité au commerce, applicable dès le début de la construction du bâtiment, qui péjorerait le moins possible la charge de trafic actuelle sur la route de Vernier, en préconisant notamment une sortie permanente du magasin sur la route de Pré-Bois, de préférence souterraine, et l'utilisation des bretelles autoroutières de la route de Meyrin, pour équilibrer les mouvements de trafic et décharger le chemin de la Croisette.

10. Le 11 juin 2004, le projet de PLQ a été publié dans la Feuille d'avis officielle (ci-après : FAO), sans modification.

Cette publication marquait le début d'une phase d'opposition de 30 jours, durant laquelle plusieurs entités se sont opposées au projet de PLQ, dont la commune de Vernier, par acte du 6 juillet 2004.

11. Au terme de cette phase d'opposition, le Conseil d'Etat a entrepris de modifier le projet de PLQ en cause en ajoutant, conformément aux volontés de la commune de Vernier, une sortie permanente du côté de la route de Pré-Bois.

12. Le rapport d'enquête préliminaire (1ère étape) a été complété en ce sens le 25 octobre 2004 (complément n° 2).

a. La sortie supplémentaire du parking sur la route de Pré-Bois confirmait non seulement la faisabilité du projet, mais représentait également une amélioration sensible du projet Ikea dans son ensemble.

b. L'augmentation des charges de trafic journalières serait de 6 % sur la route de Pré-Bois, de 6 à 13 % entre le chemin de la Croisette et la jonction de Vernier et inférieure à 3% au-delà.

c. A propos de la capacité future des carrefours (avec le projet Ikea), l'étude concluait que le réseau futur s'avérerait apte à accueillir le projet Ikea, avec des réserves de capacité faibles, voire inexistantes dans le cas du carrefour entre les routes de Vernier et de Pré-Bois. En outre, des réaménagements, optimisés notamment en fonction de la régulation, devaient permettre d'intégrer favorablement le projet.

d. S'agissant de la pollution de l'air, le projet n'aurait pas d'incidence sensible sur la qualité de l'air de la commune de Vernier.

e. Enfin, les nuisances sonores générées par l'implantation d'Ikea à Vernier seraient peu perceptibles le long des axes sur lesquels le trafic supplémentaire serait répercuté.

13. Dans sa séance du 28 octobre 2004, le Grand Conseil a adopté la loi modifiant les limites de zones sur le territoire de la commune de Vernier (création d'une zone de développement industriel et artisanal, également destinée à des activités administratives et commerciales, route de Vernier au lieu dit La Renfile) (ci-après : la loi 9318).

14. Cette loi a été publiée une première fois dans la FAO le 8 novembre 2004, laquelle publication précisait que le délai référendaire expirerait le 20 décembre 2004. Aucun référendum n'ayant été déposé contre la loi dans ce délai, celle-ci est entrée en vigueur. Elle a donc été publiée dans la FAO du 24 décembre 2004.

15. Le 10 janvier 2005, le SEIE a établi la synthèse des préavis des services qui avaient été à nouveau consultés.

a. Le SPBR s'en rapportait à son préavis initial.

b. Le SCPA préavisait favorablement le complément soumis, dans la mesure où le projet de modification d'accessibilité au magasin Ikea ne présentait qu'une incidence réduite sur la qualité de l'air.

c. L'OCIRT avait fait part de son préavis désormais favorable sans réserve. En effet, Ikea s'était engagée à établir un concept global de sécurité avec le dossier d'autorisation de construire.

d. L'OTC a quant à lui sollicité un autre complément au rapport d'enquête préliminaire (1ère étape). La route de Pré-Bois était un maillon essentiel à l'organisation des déplacements de tout ce secteur de la Rive droite (Aéroport, Vernier, Meyrin, Avanchets, zones industrielles, Palexpo, etc.). Il exigeait par conséquent une analyse plus détaillée de la signalisation directionnelle et de la stratégie de régulation à mettre en place sur la route de Pré-Bois pour tout le tronçon compris entre la route de Vernier et la route de Meyrin.

La signalisation directionnelle devait s'articuler de la manière suivante :

- Direction « Vernier, Meyrin, Satigny » par la sortie Croisette et tourner-à-droite sur la route de Vernier en direction du Nant d'Avril et rue Lect ;

- Direction « autoroute France et Genève-Praille » vers la jonction de Vernier par la sortie Croisette et la route de Vernier-Sud ;

- Direction « Genève-centre et Châtelaine » par la sortie Croisette et la route Vernier-Sud ;

- Direction « Lausanne-autoroute » par la sortie route de Pré-Bois ; direction « Aéroport » par la sortie route de Pré-Bois.

16. La société anonyme de stockage et de manutention de produits pétroliers (ci-après: Sasma S.A. ; A/224/2005) et Rampini & Cie S.A. (ci-après : Rampini S.A. ; A/222/2005) ont recouru auprès du Tribunal administratif contre la loi 9318 par actes séparés postés le 24 janvier 2005.

17. Pour répondre au dernier préavis de l'OTC, le rapport d'enquête préliminaire (1ère étape) a été à nouveau complété au mois de février (complément n° 3) et de mars 2005 (complément n° 4).

a. Les principales modifications de la répartition du trafic généré engendrées par la signalisation demandée par l'OTC avaient les conséquences suivantes :

Axe	*Avant*	*Après*	*Différence*
	La modification de la répartition du trafic		
Accès par le chemin de la Croisette	Sortie : 70% Entrée : 80%	Sortie : 85% Entrée : 75%	S : +15% E : -5%
Accès par la route de Pré-Bois	Sortie : 30% Entrée : 20%	Sortie : 15% Entrée : 25%	S : -15% E : +5%
Route du Nant-d'Avril	5%	15%	+ 10%

Entrée A1 direction Genève	40%	50%	+ 10%

b. S'agissant du trafic journalier moyen futur, il serait en augmentation de 415% sur le chemin de la Croisette (+ 4150, avec un total de 4900), de 2% sur la route du Nant-d'Avril (+ 450, total de 27450), et de 2 à 12 % sur le tronçon concerné de la route de Vernier (+ 550 à + 3900 sur 32'550 à 48'400). Les capacités des carrefours n'étaient pas précisées.

c. Par ailleurs, la nouvelle répartition du trafic généré n'avait aucune incidence sur les émissions de NO_x (0.5 tonne/an ; 1.7 tonne/an au total). Tel était également le cas s'agissant des nuisances sonores (+ 0.1 à 0.4 dB(A)).

18. Suite à ces deux compléments, l'OTC s'est déclaré satisfait des réponses données par l'étude et a favorablement préavisé le projet le 9 mars 2005.

19. La version finale du rapport d'impact sur l'environnement (1ère étape) du PLQ querellé a été rendue le 11 mars 2005. Elle était constituée en tout de cinq parties, soit :

- L'enquête préliminaire (1ère étape) du 12 juin 2003 (cf. consid. 4 ci-dessus) ;

- Le complément n° 1 à l'enquête préliminaire du 13 février 2004 (cf. consid. 6 ci-dessus) ;

- Le complément n° 2 à l'enquête préliminaire du 25 octobre 2004 (cf. consid. 12 ci-dessus) ;

- Le complément n° 3 à l'enquête préliminaire datant de février 2005 (cf. consid. 17 ci-dessus) ;

- Le complément n° 4 à l'enquête préliminaire du 11 mars 2005 (cf. consid. 17 ci-dessus).

20. Le 16 mars 2005, le SEIE a établi son dernier préavis de synthèse, en conclusion duquel il se déclarait favorable au projet de PLQ. Il proposait l'application de l'article 8 alinéa 2 OEIE. Le rapport d'impact 2ème étape devait être effectué en fonction d'un cahier des charges précis.

Le SPBR et le SCPA ont tous deux confirmé leurs préavis favorables, les deux compléments n'ayant entraîné aucune modification en terme de bruit et d'émissions polluantes.

21. Le Conseil d'Etat a ordonné qu'une seconde phase d'opposition soit effectuée, la première devant être annulée, et en a informé les opposants par pli du 22 avril 2005, lequel était accompagné de la dernière version du projet de PLQ.

22. Publié dans la FAO le 27 avril 2005, le projet de PLQ amendé en conséquence a fait l'objet d'une seconde phase d'opposition, à compter de cette date.

a. Monsieur Roger Cogne s'est opposé au projet le 26 mai 2005. Propriétaire de deux parcelles directement voisines du périmètre concerné, il s'inquiétait des conséquences qu'aurait le projet en terme de circulation. La route de Vernier, déjà très encombrée, serait saturée par les 5'000 passages de voiture supplémentaires par jour. Ce chiffre de 5'000 était d'ailleurs sous-évalué en comparaison des 7'000 mouvements de voiture engendrés par le magasin Ikea d'Aubonne. Il s'inquiétait également de l'augmentation de la pollution automobile et des nuisances sonores.

b. L'association des intérêts de Vernier-Village (ci-après : l'association) a demandé au Conseil d'Etat d'écarter le projet de PLQ par opposition du 26 mai 2005. Ayant notamment comme but de contribuer au maintien et au développement du caractère harmonieux de Vernier et de ses alentours et d'obtenir en particulier un aménagement raisonnable du territoire, elle était titulaire de la qualité pour recourir. Les routes de Vernier et de Pré-Bois étaient saturées plusieurs fois par jour. Or, l'étude d'impact avait sous-estimé le trafic qu'induirait le projet Ikea, en provenance de Genève, mais également de la France plus ou moins voisine. Aucune mesure capable d'enrayer un tel trafic supplémentaire n'était envisageable. Quant aux limites légales de NO^2, elles étaient déjà dépassées, de sorte que le projet Ikea allait encore empirer la situation. Enfin, la prolongation de la ligne de tram jusqu'à Meyrin allait accentuer la saturation de la route du même nom.

c. Par acte du même jour, la société Helicar Wash S.A. (ci-après : Helicar S.A.) s'est élevée contre le projet de PLQ. Exploitant une station de lavage pour véhicules automobiles le long de la route du Nant d'Avril à une centaine de mètres du périmètre litigieux, elle était déjà confrontée à des difficultés constantes en raison de la saturation de la circulation sur la route du Nant d'Avril. L'étude d'impact avait été effectuée de manière catastrophique. Elle avait largement sous-estimé le trafic induit par le projet Ikea. En outre, la taille du parking de 934 places était largement insuffisante. Ensuite, le périmètre d'étude du trafic était beaucoup trop restreint. Enfin, le projet de PLQ ne prévoyait pas de voie privilégiée pour les transports publics.

d. L'entreprise Jérôme S.A., installée sur une parcelle directement voisine du périmètre litigieux, s'est opposée au projet le 26 mai 2005. Le département n'avait pas tenu compte des préavis négatifs de la commission d'urbanisme et de la commune de Vernier. L'étude d'impact était en outre déficiente, dans la mesure où elle était empreinte de nombreuses contradictions. De plus, elle était partie du constat que la charge de trafic d'ici 2007 serait identique à la charge actuelle. Or, cette prémisse était fausse, au vu du fort potentiel de développement que représentaient les zones Zimeysa, Zibat et Zimoga. Ensuite, le chemin de la

Croisette n'était pas en mesure d'accueillir 80 à 85% du trafic du régime de circulation prévu. Enfin, l'accès par la route de Vernier à la parcelle de Jérôme S.A. ne serait concrètement plus possible après la suppression du « tourner-à-gauche » qui permet à ses clients, en provenance de l'ouest du canton, d'entrer dans le chemin de la Croisette.

e. Monsieur Georges Dumonthay et consorts, copropriétaires de la parcelle 909 sise au 23, chemin des Coqueliquots, se sont également élevés contre le projet de PLQ le 26 mai 2005. L'emplacement retenu était totalement inadéquat. La problématique soulevée par le trafic automobile était sans solution. L'augmentation du trafic ferroviaire allait également provoquer des nuisances sonores pour leur parcelle. Les valeurs limites en matière de pollution atmosphériques étaient quant à elles déjà dépassées.

f. Sasma S.A. a également formé une opposition au projet de PLQ le 26 mai 2005. Ses citernes contenaient de l'essence, du carburant diesel, de l'huile de chauffage et du kérosène. Le plan était en contradiction flagrante avec les directives du Conseil d'Etat du 5 mars 2003 et partant incompatible avec les prescriptions en matière de protection contre les accidents majeurs. En outre, le PLQ violait l'article 19 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT – RS 700) et ne respectait pas les règles en matière de protection contre le bruit et la lutte contre la pollution de l'air.

g. Madame Jacqueline Rampini, propriétaire de la parcelle 3257 sise au 22, chemin de Champs-Prévost, s'est opposée au projet le 26 mai 2005. Bien que se trouvant à environ un kilomètre du périmètre concerné par le PLQ litigieux, elle était titulaire de la qualité pour recourir, dans la mesure où l'étude effectuée par le bureau Aragao & Borgstedt (ci-après : le bureau Aragao) avait démontré que le projet de PLQ aurait notamment pour conséquence de saturer le chemin des Coquelicots, lequel jouait un rôle important dans la bonne accessibilité du chemin du Champs-Prévost. Quant au fond, le projet de PLQ était contraire aux principes généraux du droit de l'aménagement du territoire, l'étude d'impact était incomplète et il aurait dû faire préalablement l'objet d'un plan de mesures, s'agissant des normes en matière de pollution et de bruit.

h. Enfin, Rampini S.A. a également fait opposition au projet litigieux. Sise au 59, route du Nant d'Avril, elle était distante d'environ un kilomètre du périmètre en cause. L'étude effectuée par le bureau Aragao avait démontré que si le projet Ikea voyait le jour selon le PLQ attaqué, elle serait touchée plus que quiconque. Le bureau Aragao avait démontré l'impact direct des flux de circulation générés par l'exploitation du magasin Ikea. En semaine, le trafic total entrant et sortant de chez Rampini s'élevait de 300 à 380 véhicules par jour. Sur le fond, les arguments avancés étaient identiques à ceux de Mme Rampini.

23. Par arrêtés du 31 août 2005, le Conseil d'Etat a rejeté la totalité des oppositions qui avaient été déposées à l'encontre du projet de PLQ.

24. Il a adopté le PLQ par arrêté du même jour.

25. Le 2 septembre 2005, ledit arrêté a été publié dans la FAO.

26. Par actes séparés postés entre le 30 septembre et le 3 octobre 2005, Sasma S.A., Jérôme S.A., Helicar S.A., l'association des intérêts de Vernier-Village, Georges Dumonthay et consorts, Roger Cogne, Rampini S.A. et Madame Jacqueline Rampini ont recouru contre le PLQ auprès du Tribunal administratif. Tous concluent, sous suite de frais et dépens, à l'annulation de l'arrêté du Conseil d'Etat approuvant le PLQ n° 29231A-540.

a. A l'appui de ses conclusions, Sasma S.A. a repris les griefs qu'elle avait invoqués dans le cadre de son opposition. Elle a notamment joint à son recours une étude effectuée par le bureau d'ingénieurs « Team + ». Dans cette étude, les ingénieurs relevaient que les calculs de capacité avaient été réalisés en prenant en considération « un temps inter véhiculaire » (espace entre deux véhicules) de 1.8 secondes, ce qui constituait une hypothèse relativement optimiste (avec 1.9 secondes, la capacité serait réduite de 5 à 6% supplémentaires). En outre, ces calculs avaient été faits sur la base des charges de trafic actuelles (2004), sans tenir compte d'une augmentation annuelle inévitable du trafic d'ici à l'inauguration du centre commercial. Les ingénieurs estimaient que conclure que cette augmentation serait compensée par la mise en œuvre du tram TCMC était également très optimiste. Enfin, les calculs avaient été réalisés séparément pour chacun des carrefours, de sorte qu'il n'avait pas été tenu compte de la synchronisation nécessaire entre les carrefours, ni de la priorité à accorder aux transports en commun. Or, l'expérience montrait qu'on pouvait estimer de 15 à 20% la perte de capacité liée à cette coordination.

b. Jérôme S.A. invoquait une violation de l'article 5A LGZD, en tant que le département avait ignoré le préavis négatif de la commission d'urbanisme. En outre, « l'étude d'impact » était lacunaire. Ainsi des carences méthodologiques avaient été relevées par le bureau RGR S.A., qu'elle avait mandaté. Dans son étude, le bureau relevait que le rapport préliminaire d'étude d'impact sur l'environnement (1ère étape) montrait le fonctionnement de l'axe de la route de Vernier, sur la base d'une analyse des carrefours considérés isolement. L'expérience montrait que la coordination d'un tel axe (importances charges de trafic, présence des lignes urbaines TPG et la proximité de l'autoroute de contournement) consommerait entre 15 et 20% de la réserve de capacité calculée précédemment. En conséquence, l'axe de la route de Vernier serait complètement saturé aux heures de pointe. L'entreprise dénonçait également une surévaluation de l'utilisation des transports publics et une violation du principe de l'intérêt public.

c. Helicar S.A., l'association, Georges Dumonthay et consorts et Roger Cogne se plaignaient de ce que le trafic routier futur avait été sous-estimé. Aucune marge d'erreur n'avait été prise en considération et les pourcentages retenus dans l'étude d'impact constituaient une aberration manifeste. En outre, l'étude n'avait pas différencié les véhicules automobiles et les véhicules lourds, dans la mesure où les incidences sur le trafic des voitures de livraison, camionnettes, camions d'une manière générale, poids lourds, camions citernes, n'étaient pas les mêmes que celles d'un véhicule léger. Or, l'artère considérée était particulièrement concernée par les poids lourds, lesquels avaient pour effet de moduler le trafic. Les chiffres ayant servi à l'étude devaient par conséquent être majorés de 20 à 30%. La surface génératrice de déplacement n'était pas de 14'300 m^2, mais bien de 22'150 m^2, ainsi que le PLQ l'indiquait. De plus, l'étude d'impact avait complètement occulté le fait que 454 logements supplémentaires allaient être construits sur la commune de Vernier, plus particulièrement à proximité directe de Vernier-Village. Le développement des zones industrielles voisines (Zimesa, etc.), représentant potentiellement 3000 emplois, n'avait non plus pas été pris en compte. La situation en matière de gestion des risques n'était pas satisfaisante également, de même qu'en matière de pollution de l'air et du bruit.

d. Rampini S.A. avançait être titulaire de la qualité pour recourir, bien qu'établie à plus d'un kilomètre du périmètre concerné par le PLQ. En effet, elle serait fortement exposée aux nuisances provoquées par l'exploitation du magasin Ikea. A l'appui de sa démonstration, elle invoquait l'étude effectuée par le bureau Aragao, qui avait démontré que la route du Nant-d'Avril constituait la seule voie d'accès à la zone industrielle Zimosa raccordée à l'autoroute de contournement de l'agglomération de Genève. Première employeuse de cette zone par le nombre de collaborateurs, Rampini S.A. était l'une des rares entreprises installées dans cette zone, et la seule importante à n'être desservie que par la route du Nant-d'Avril. Elle était donc directement et spécialement touchée par les effets du projet Ikea. Quant au fond, le PLQ était contraire aux principes généraux du droit de l'aménagement et au plan directeur cantonal (ci-après : PDC). En outre, l'étude d'impact était incomplète et le PLQ aurait dû être précédé d'un plan de mesures.

e. Madame Jacqueline Rampini a repris l'argumentation développée lors de son opposition pour justifier sa qualité pour recourir. L'étude du bureau Arago avait démontré qu'en réalité le chemin des Coquelicots serait saturé à 100%, et non à 65% comme l'affirmait à tort le rapport d'impact (1ère étape). L'implantation du magasin Ikea aurait donc des conséquences importantes pour sa parcelle, qui serait alors très difficilement accessible.

27. De l'étude établie par le bureau Aragao, il ressort les éléments pertinents suivants :

- Les données de trafic retenues dans le rapport d'impact (1ère étape) dataient pour l'essentiel de 2002 ;

- L'estimation de 5'200 mouvements de véhicules par jour ne résistait pas à l'examen, lorsque l'on savait que la part modale en faveur des transports publics s'élevait à 15% dans cette estimation et que la marge d'erreur, du propre aveu des auteurs du rapport d'impact (1ère étape), s'élevait à 5%. Une simple variation de 15 à 10% de cette part modale et cette estimation pouvait passer à 5'800 MVJ, compte tenu de la marge d'erreur ;

- Étant rappelé que, selon le rapport d'impact, 60% des clients se rendant en véhicule privé sur le site du projet Ikea avaient la possibilité d'utiliser le réseau autoroutier, il ressortait des comptages permanents effectués par l'OTC que l'autoroute de contournement entre Vernier et Bernex était aujourd'hui complètement saturée entre 17h00 et 18h00. Cette saturation avait commencé à s'étendre sur les tranches horaires de 16h00-17h00 et de 18h00-19h00. Or, ce périmètre d'étude n'avait pas été pris en compte dans le rapport, de sorte que les conséquences du projet n'avaient pas pu être examinées dans leur totalité ;

- Les contraintes de coordination des carrefours n'ayant pas été suffisamment prises en compte dans le rapport, les chiffres présentés en matière de réserve de capacité étaient excessivement optimistes ;

- Le trafic horaire de pointe déterminant devait être élargi à la période de 16h00 à 17h00, et non seulement de 17h00 à 18h00. En effet, les études et comptages effectués par le bureau Aragao – sous le contrôle d'un huissier – permettaient d'affirmer que le trafic induit par Ikea entre 16h00 et 17h00 pourrait être sensiblement plus élevé qu'entre 17h00 et 18h00 ;

28. Par arrêt du 22 novembre 2005 (ATA/793/2005), le tribunal de céans a joint les deux causes, déclaré irrecevable le recours interjeté par Rampini S.A. et rejeté le recours de Sasma S.A. à l'encontre de la loi 9318.

Rampini S.A. a saisi le Tribunal fédéral d'un recours de droit administratif et de droit public à l'encontre de cet arrêt (causes 1A.11/2006 et 1P.41/2006).

29. La juge déléguée à l'instruction de la cause a requis l'association de lui faire parvenir un extrait de ses statuts par courrier du 28 novembre 2005.

Celle-ci s'est exécutée le 1er décembre 2005. A teneur de ces statuts, adoptés en mai 1973 :

- « L'association a pour but de contribuer au maintien et au développement du caractère harmonieux de Vernier et de ses alentours, d'y sauvegarder les bases saines du milieu naturel et humain, (…) d'obtenir en particulier une implantation judicieuse des voies et des moyens de transports et des installations industrielles et de stockage en vue de garantir la sécurité de la population, l'absence de pollutions et un aménagement raisonnable du territoire. Elle agit par tous les moyens utiles. Elle collabore dans la mesure du possible avec les associations poursuivant des

buts analogues, notamment dans les autres parties [de] la commune et avec les autorités » (art. 2) ;

- « Sont membres de l'association, les personnes de plus de 18 ans, domiciliés sur la commune, ayant approuvé les statuts à l'assemblée constitutive et celles dont la candidature ultérieure est agréée par le comité. (…) » (art. 4) ;

30. Le 29 novembre 2005, Ikea a sollicité son appel en cause dans les huit procédures pendantes.

31. Le Conseil d'Etat – sous la plume du département rapporteur – s'est déterminé sur les huit recours dans ses écritures du 30 novembre 2005.

a. Le rapport d'impact (1ère étape) constituait un pronostic, de sorte que des imperfections devaient être tolérées, et ce aussi longtemps que les hypothèses ne se révélaient pas totalement inutilisables. Les recourants devaient donc démontrer que les chiffres, hypothèses, prémisses et conclusions étaient manifestement faux.

b. Le PLQ était conforme au PDC, ainsi que les fiches 2.09, 2.10 et le point 2.4 du concept du plan directeur cantonal le confirmaient.

c. A propos de l'accès et de la circulation, l'étude du bureau Arago avait été contredite par l'OTC qui, après analyse de cette dernière, confirmait formellement son approbation des données transports et circulation produites dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement. Ainsi, le trafic horaire de pointe déterminant était bel et bien 17h00-18h00. S'agissant des contraintes de coordination des carrefours, elles n'auraient pas l'effet décrit par l'étude dans la mesure où l'axe de la route de Vernier était déjà coordonné, de même que la route de Pré-Bois. Le tronçon de la route de Vernier compris entre la route de Pré-Bois et la sortie de l'autoroute était clairement identifié comme secteur déterminant. Durant l'heure de pointe du soir, ce tronçon était depuis fort longtemps sollicité à 100% et n'offrait aucune capacité de croissance à l'avenir. Lors de toute implantation d'une nouvelle installation, la génération de trafic dépendait de comparaisons faites avec des installations similaires. Cette génération reposait sur l'évaluation de la fréquentation et du succès d'une opération commerciale, toutes choses qui étaient extrêmement difficiles à garantir. En évaluant à plus ou moins 5% la fiabilité d'une génération estimée à 5'200 véhicules par jour, les auteurs de l'étude d'impact de l'environnement annonçaient que cette génération serait vraisemblablement comprise entre 4'600 et 5'800 mouvements de véhicules. Cette méthode correspondait au plus juste de ce qu'il était possible d'avancer en l'état des connaissances en la matière. Le part de report modal n'était pas surévaluée, dans la mesure où l'offre de transports publics était performante et orientée sur Vernier (lignes 6 et 52). En outre, les carrefours concernés ne fonctionnaient pas isolément les uns des autres, ainsi que les trois études mandatées par les recourants le prétendaient à tort. Enfin, la délimitation du

périmètre d'étude considéré permettait un examen exhaustif des potentiels impacts du PLQ sur son environnement.

d. Le nombre de places de stationnement n'était pas sous-estimé. Il correspondait aux normes « Circulation 2000 ».

e. L'OPB était également respectée par le projet. L'augmentation du bruit s'élevant à 0.5 dB serait imperceptible, conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral.

f. S'agissant du respect de l'OPair, les valeurs d'immissions obtenues en 1998 par le SPBR se montaient en effet alors à 37-40 $\mu g/m^3$. Toutefois, à l'aide de données actualisées grâce au réseau de capteurs passifs du SPBR, ce dernier avait pu établir que les valeurs mesurées ces dernières années étaient les suivantes :

2001	33-34 $\mu g/m^3$
2002	29-30 $\mu g/m^3$
2003	31-32 $\mu g/m^3$
2004	27-28 $\mu g/m^3$
06.2004 – 06.2005	28-29 $\mu g/m^3$

Il s'ensuivait que la qualité de l'air sur le site s'était globalement améliorée depuis 1998. Ainsi, depuis 2002, le périmètre en question ne se trouvait plus dans une zone à immissions excessives de NO_2, à l'exception de l'année 2003 qui avait été marquée par des conditions météorologiques exceptionnelles ayant favorisé la concentration de polluants sur le territoire genevois. Les recourants n'ayant pas démontré que ces chiffres étaient manifestement erronés, il n'y avait pas lieu de s'écarter du préavis positif du SPBR.

32. Par décision du 1er décembre 2005, le Tribunal administratif a ordonné l'appel en cause d'Ikea dans les huit procédures, en application de l'article 71 LPA.

Il a fixé à Ikea un délai au 15 janvier 2006 pour se prononcer.

33. Par pli du 15 décembre 2005, la juge déléguée à l'instruction de la cause a invité la commission d'urbanisme à rendre un nouveau préavis sur la version finale du PLQ litigieux d'ici au 15 janvier 2006.

34. La commission d'urbanisme s'est exécutée le 13 janvier 2006.

Constatant que les modifications apportées au projet initial de PLQ, lesquelles portaient essentiellement sur la création d'un double accès au centre

commercial avec l'introduction d'entrée-sortie du parking sur la route de Pré-Bois, n'apportaient pas des améliorations suffisantes sur le plan urbanistique, elle a maintenu son préavis défavorable.

L'actualité récente, qui avait vu un incendie important se déclarer dans un dépôt d'hydrocarbures dans la banlieue londonienne, démontrait que les risques d'accidents et particulièrement leurs conséquences, ne devaient pas être minimisés.

Son préavis initial restait d'actualité.

35. Ikea a produit ses observations le 16 janvier 2006, concluant au rejet des recours, sous réserve de leur recevabilité.

En substance, elle renvoyait respectueusement le tribunal aux écritures du Conseil d'Etat, sans apporter, dans ses propres développements, d'éléments nouveaux à la procédure.

36. Par avis du 16 janvier 2006, les parties ont été informées que la cause était gardée à juger.

37. Le 19 janvier 2006, Rampini S.A. a sollicité du Tribunal administratif qu'un second échange d'écritures soit ordonné, afin de pouvoir se prononcer sur les nouvelles pièces produites par le Conseil d'Etat et le nouveau préavis de la commission d'urbanisme.

38. Le même jour, Sasma S.A. a requis du tribunal de céans qu'il procède à l'audition de différentes personnes, dont notamment les représentants de l'OCIRT.

39. Par plis des 20 et 24 janvier 2006, la juridiction de céans les a toutes deux informées qu'un second échange d'écritures n'était pas nécessaire au sens de l'article 74 LPA.

EN DROIT

1. Lorsque différentes affaires se rapportent à une situation identique ou à une cause juridique commune, l'autorité peut d'office les joindre en une même procédure (art. 70 al. 1 LPA).

Les huit recours contre le PLQ litigieux (A/3448/2005, A/3483/2005, A/3484/2005, A/3485/2005, A/3486/2005, A/3487/2005, A/3490/2005 et A/3491/2005) se rapportant à une cause juridique commune, seront joints en une même procédure, sous le numéro de cause A/3448/2005.

2. a. A teneur de l'article 1 de la loi générale sur les zones de développement du 29 juin 1957 (LGZD – L 1 35), les dispositions de cette loi fixent les conditions applicables à l'aménagement et l'occupation rationnelle des zones de développement affectées à l'habitat, au commerce et aux autres activités du secteur tertiaire. Selon l'article 1 de la loi générale sur les zones de développement industriel du 13 décembre 1984 (LGZDI – L 1 45), cette dernière a pour but de fixer les conditions applicables à l'aménagement et l'occupation rationnelle des zones de développement industriel.

En l'espèce, le PLQ litigieux se situe en zone de développement industriel et artisanal également destinée à des activités administratives et commerciales. Au vu du caractère mixte de cette zone et du projet visé par le PLQ entrepris – soit la venue d'un magasin de meubles à vocation régionale –, seule la LGZD est applicable, à l'exclusion des dispositions de LGZDI, dont le but, plus spécifique, n'est pas en cause en l'espèce.

b. Aux termes de l'article 6 alinéa 11 LGZD, le recours contre l'adoption du plan est régi par l'article 35 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 4 juin 1987 (LaLAT – L 1 30).

3. a. Selon cette disposition, la décision par laquelle le Conseil d'Etat adopte un PLQ au sens de l'article 13 alinéa 1 lettre a LaLAT peut faire l'objet d'un recours au Tribunal administratif (al. 1). Le délai de recours est de trente jours dès la publication de la décision dans la Feuille d'avis officielle (ci-après : FAO) pour les plans visés à l'article 13 LaLAT (al. 2). Le recours n'est enfin recevable que si la voie de l'opposition au sens de l'article 6 alinéa 8 LGZD a été préalablement épuisée (al. 4). Pour le surplus, la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA – E 5 10) est applicable (al. 5).

Il ressort de la systématique de la loi que le recours au Tribunal administratif est ouvert contre l'arrêté du Conseil d'Etat adoptant le PLQ, de sorte que c'est la publication de ce dernier dans la FAO qui constitue le *dies a quo* du délai (art. 35 al. 2 LaLAT). En effet, il aurait été loisible au législateur de prévoir – vu que la voie préalable de l'opposition est obligatoire (cf. art. 35 al. 4 LaLAT) – que le délai ne commence à courir qu'à compter de la notification de l'arrêté rejetant l'opposition, ce qu'il n'a pas fait. Une notification ultérieure de l'arrêté rejetant une opposition n'est donc pas susceptible de prolonger le délai de recours, dans la mesure où cet acte n'est – en tant que tel – pas attaquable. Il s'agit là d'une dérogation au principe général posé à l'article 63 alinéa 4 LPA. Du reste, dans cette hypothèse, le recourant peut toujours solliciter le droit de compléter son recours (cf. art. 74 LPA) dans le but de répondre à la motivation du rejet de son opposition. L'indication du délai de recours figurant dans l'arrêté du Conseil d'Etat statuant sur les oppositions des recourants est par conséquent erronée. Les parties ne sauraient toutefois en subir les conséquences (art. 63 al. 2 LPA).

b. Le délai commence à courir le lendemain de l'événement qui le déclenche (art. 17 al. 1 LPA). Lorsque le dernier jour du délai tombe un samedi, un dimanche ou sur un jour légalement férié, le délai expire le premier jour utile (al. 3). Les écrits doivent parvenir à l'autorité ou être remis à son adresse à un bureau de poste suisse au plus tard le dernier jour du délai avant minuit (al. 4).

En l'espèce, l'arrêté du Conseil d'Etat adoptant le plan localisé de quartier querellé a été publié dans la FAO en date du 2 septembre 2005. Le délai de recours de 30 jours arrivait par conséquent à échéance le dimanche 2 octobre 2005 et a été reporté utilement au lundi 3 octobre 2005. Les huit recours ayant été interjetés auprès du Tribunal administratif dans ce délai, ils sont à cet égard recevables.

4. Encore faut-il s'assurer que les huit parties recourantes disposent de la qualité pour recourir. Pour ce faire, il convient de différencier la situation de Sasma S.A., de Jérôme S.A. et de M. Roger Cogne (cf. consid. 5 infra) d'une part de celle des autres recourants d'autre part, dont l'examen de la qualité pour recourir nécessite une analyse approfondie des conséquences du PLQ entrepris en terme de trafic routier, (cf. consid. 6-7 infra). La qualité pour recourir de l'association sera quant à elle abordée au terme de cette analyse (cf. consid. 8 infra).

a. A teneur de l'article 60 lettre b LPA (applicable par renvoi de l'art. 35 al. 5 LaLAT), toute personne qui est touchée directement par une décision et a un intérêt personnel digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée est titulaire de la qualité pour recourir. Bien que la rédaction de l'article 60 lettre b LPA diffère légèrement de celle de l'article 103 lettre a de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 (OJF - RS 173.110), il est admis qu'il confère la qualité pour recourir aux mêmes conditions (ATA/434/2005 du 21 juin 2005 ; ATA/89/2001 du 6 février 2001).

b. En ce qui concerne les voisins, il résulte de la jurisprudence que seuls ceux dont les intérêts sont lésés de façon directe et spéciale ont l'intérêt particulier requis. Cette lésion directe et spéciale suppose qu'il y a une communauté de faits entre les intérêts du destinataire de la décision et ceux des tiers. Les voisins peuvent ainsi recourir en invoquant des règles qui ne leur donnent aucun droit et qui ne sont pas directement destinées à protéger leurs intérêts (ATF 110 Ib 398 consid. 1b p. 400 ; ATA/653/2002 du 5 novembre 2002 ; ATA/35/2002 du 15 janvier 2002 et les références citées).

c. Ces conditions sont en principe considérées comme remplies lorsque le recours émane du propriétaire d'un terrain directement voisin de la construction ou de l'installation litigieuse (ATF 121 II 171 consid. 2b p. 174). Elles peuvent aussi être réalisées même en l'absence de voisinage direct, quand une distance

relativement faible sépare l'immeuble du ou des recourants de l'installation litigieuse (cf. ATF 121 II 171 consid. 2b p. 174 et la jurisprudence citée). La jurisprudence traite notamment de cas où cette distance est de 25 m (ATF 123 II 74 consid. 1b non publié), de 45 m (arrêt du Tribunal fédéral non publié M. du 4 octobre 1990, consid. 3b), de 70 m (arrêt du Tribunal fédéral non publié C. du 12 juillet 1989 consid. 2), de 120 m (ATF 116 Ib 323consid. 2) ou de 150 m (ATF 121 II 171 consid. 2c/bb p. 175). Elle a en revanche été déniée dans des cas où cette distance était de 800 m (ATF 111 Ib 159 consid. 1b), respectivement de 600 m (arrêt B. du 8 avril 1997 publié in PRA 1998 5, p. 27), de 220 m (arrêt non publié B. du 9 novembre 1998, consid. 3c), de 200 m (arrêt du Tribunal fédéral du 2 novembre 1983 publié in ZBl 85/1984, p. 378) voire de 150 m (ATF 112 Ia 119 consid. 4b).

d. Le critère de la distance n'est pas le seul déterminant car l'application de l'article 103 lettre a OJ nécessite une appréciation de l'ensemble des circonstances pertinentes (cf. arrêt du Tribunal fédéral du 8 avril 1997 reproduit in RDAF 1997 I p. 242 consid. 3a). S'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse serait à l'origine d'immissions - bruit, poussières, vibrations, lumières ou autres - touchant spécialement les voisins, même situés à quelque distance, ces derniers peuvent avoir qualité pour recourir. Il importe peu, alors, que le nombre de personnes touchées soit considérable - dans le cas d'un aéroport ou d'un stand de tir, par exemple (cf. ATF 124 II 293 consid. 3a p. 303, 120 Ib 379 consid. 4c et les arrêts cités). Il en va de même quand l'exploitation de l'installation comporte un certain risque qui, s'il se réalisait, provoquerait des atteintes dans un large rayon géographique, dans le cas d'une centrale nucléaire ou d'une usine chimique, par exemple (cf. ATF 120 Ib 379 consid. 4d/e p. 388, 431 consid. 1 p. 434).

Les immissions ou les risques justifiant l'intervention d'un cercle élargi de personnes doivent présenter un certain degré d'évidence, sous peine d'admettre l'action populaire que la loi a précisément voulu exclure. Il en va ainsi des riverains d'un aéroport, situés dans le prolongement de la piste de décollage, des voisins d'un stand de tir (cf. arrêts précités) ou des personnes exposées aux émissions d'une installation de téléphonie mobile (arrêt du Tribunal fédéral M. du 24 octobre 2001: qualité pour agir reconnue à une personne habitant à 280 m de l'installation, mais pas à 800 m). Lorsque la charge est déjà importante, la construction projetée doit impliquer une augmentation sensible des nuisances. Ainsi en va-t-il particulièrement en milieu urbain où la définition du cercle des personnes touchées plus que n'importe quel habitant d'une agglomération n'est pas une chose aisée (arrêt du Tribunal fédéral C. du 16 avril 2002).

5. En l'espèce, la qualité pour recourir de Sasma S.A. – au bénéfice d'un droit de superficie sur les parcelles directement voisines du périmètre visé par le PLQ litigieux –, de Jérôme S.A. – voisine directe du périmètre en cause et utilisatrice du chemin de la Croisette – ainsi que de MM. Roger Cogne et Dumonthay et

consorts – tous propriétaires de parcelles directement voisines de la zone concernée – n'est pas, à juste titre, contestée. Leurs recours sont donc recevables.

6. L'examen de la qualité pour recourir de Helicar S.A., de Rampini S.A. et de Madame Jacqueline Rampini nécessite d'examiner la nature et l'intensité du trafic provoqué par l'installation litigieuse, ainsi que le niveau des nuisances existantes.

a. Selon le rapport d'impact (1ère étape), la charge de trafic supplémentaire sera de 2 % sur la route du Nant-d'Avril (450 mouvements journaliers de véhicules engendrés par le projet sur 27'450 au total), de 6 à 16 % au maximum entre le chemin de la Croisette et la jonction de Vernier (entre 1'300 et 3'900 mouvements de véhicules supplémentaires, pour un total de 37'400 à 48'250), et inférieure à 3 % au-delà. Cette même étude conclut à l'aptitude du réseau futur pour absorber ce trafic automobile supplémentaire. Elle relève toutefois que les réserves de capacité de des carrefours concernés sont faibles voire inexistantes. Plusieurs autres projets de construction (Ecole allemande, logements à Vernier-Village, développement des zones industrielles Zimesa et Champ-Claude, etc.) sont actuellement en cours de réalisation ou d'étude. Les conséquences en terme de trafic de ces projets, conformément au principe de prévention tel qu'il est consacré à l'article 1 alinéa 2 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE – RS 814.01), et de la jurisprudence topique du Tribunal fédéral (cf. JdT 1999 I 666 ; art. 3 al. 2 let. a LGZD), doivent être prises en considération dans l'évaluation des nuisances futures.

b. Plusieurs des recourants ont produit à l'appui de leurs écritures des études effectuées par divers bureaux d'ingénieurs critiquant l'étude d'impact. En substance, celle-ci ne couvrait pas un périmètre suffisant, dans la mesure où ce dernier n'intégrait pas l'autoroute de contournement. Les chiffres retenus pour les analyses dataient de 2002, alors que les charges de trafic avaient considérablement augmenté depuis lors. En outre, les carrefours avaient été analysés isolément et non dans leur globalité, ce qui entraînait une perte de capacité de 15 à 25 %.

La question de savoir si le rapport d'impact (1ère étape) est lacunaire souffre toutefois de demeurer ouverte à ce stade, compte tenu des motifs conduisant à la recevabilité ou l'irrecevabilité des recours (cf. consid. **7**).

7. a. Rampini S.A. se situe au 59, route du Nant-d'Avril, soit à environ 1200 mètres du périmètre concerné. Cela étant, il ressort de l'étude établie par le bureau Aragao et du guichet topographique du canton de Genève que la route du Nant-d'Avril constitue effectivement la seule voie dont dispose Rampini S.A. pour accéder à l'autoroute de contournement, sans devoir pour ce faire réaliser de longs détours. Il est au demeurant établi que les carrefours concernés sont proches de la saturation, et ce que l'analyse se fasse d'après le rapport d'impact (1ère étape) ou l'étude du bureau Aragao. Enfin, l'entreprise effectue entre 300 et 380 mouvements de voitures journaliers, et n'a pas – de par son activité économique –

le choix du moment et du trajet, ainsi qu'elle le relève pertinemment dans ses écritures. Elle est l'entreprise la plus importante de la zone concernée par le projet litigieux. Dans ces circonstances, peu importe qu'au niveau de la localisation de l'entreprise, l'augmentation de trafic ne s'élève qu'à 2 %. En effet, son activité économique imposant de nombreux trajets pour ses véhicules automobiles chaque jour et nécessitant l'utilisation des carrefours saturés « route du Nant-d'Avril – route de Vernier » et « route de Vernier – route de Pré-Bois » afin d'accéder à tout le reste du canton, il y a lieu de constater qu'elle est exposée à des nuisances directes et spéciales. Titulaire de la qualité pour recourir, son recours est recevable.

b. Helicar S.A., installée sur les parcelles 3148 et 3509, se situe à environ 200 mètres de la zone concernée par le PLQ litigieux. Elle y exploite une station de lavage de voitures. Elle expose de façon convaincante que la viabilité de son entreprise est en jeu, dans la mesure où lorsque la circulation n'est pas fluide, l'activité de la station pour lavage baisse sensiblement, ce qui s'explique par le fait que la clientèle hésite à s'engager dans la station de lavage, lorsque tant son accès que ses débouchés sont pris dans une circulation dense, ce qui arrive d'ores et déjà à l'heure actuelle, en particulier aux heures de pointe. Il résulte de ce qui précède que son activité économique est exposée, à travers le présent PLQ, à une atteinte directe et spéciale de ses intérêts. Dans ces circonstances, il apparaît que Helicar S.A. est également touchée plus que quiconque par le PLQ entrepris. Ainsi, Helicar S.A. dispose de la qualité de recourir. Son recours est donc recevable.

c. La parcelle dont Mme Jacqueline Rampini est propriétaire se situe à environ 300 mètres de la zone en cause, à hauteur du 22, chemin de Champs-Prévost, de l'autre côté de la voie de chemin de fer. Cette parcelle n'a aucune liaison directe avec l'une des routes desservant le périmètre concerné par le PLQ. Elle n'est pas lésée directement, de sorte que sa qualité pour recourir fait défaut en l'espèce. Son recours sera par conséquent déclaré irrecevable.

8. Reste à déterminer si l'association est également titulaire de la qualité pour recourir.

a. Selon l'article 35 alinéa 3 LaLAT, les associations actives depuis plus de trois ans qui, aux termes de leurs statuts, se vouent par pur idéal à l'étude de questions relatives à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement ou à la protection des monuments, de la nature ou des sites ont qualité pour recourir.

b. Contrairement à d'autres lois cantonales - comme l'article 45 alinéa 6 de la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation du 25 janvier 1996 (LDTR - L 5 20) -, la LaLAT et la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LALPE – K 1 70) ne limitent pas la

qualité pour recourir aux associations d'importance cantonale. Cette situation témoigne du rôle accru qui est donné aux associations dans la pesée des intérêts publics multipolaires qui caractérise les domaines de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (cf. P. MOOR, Droit administratif, 2ème éd., Vol. 2, p. 654). La collaboration des associations dans le contrôle juridictionnel de l'activité étatique permet de mieux mesurer l'ensemble des enjeux pris en compte dans ces domaines. Elle est en synergie avec l'évolution des impératifs toujours plus pressants du droit de l'environnement et favorise par ailleurs les compromis au stade de la procédure non contentieuse. Il convient donc, dans ces domaines, de ne pas se montrer trop sévère dans l'examen de ces conditions (ATA/251/2004 du 23 mars 2004).

In casu, l'association des intérêts de Vernier-Village a pour but « de contribuer au maintien et au développement du caractère harmonieux de Vernier et de ses alentours, d'y sauvegarder les bases saines du milieu naturel et humain, (…) et un aménagement raisonnable du territoire. Elle agit par tous les moyens utiles » (art. 2 des statuts). La qualité de membre est ouverte à toute personne âgée de plus de 18 ans domiciliée sur la commune (art. 4 des statuts). Enfin, l'association existe depuis mai 1979, date à laquelle les deux dispositions statutaires susmentionnées ont été adoptées. Il s'ensuit que l'association dispose de la qualité pour recourir, et que son recours est partant également recevable.

9. a. Le recours peut être formé pour violation du droit y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (art. 61 al. 1 let. a et b LPA et 35 al. 5 LaLAT). Les juridictions administratives n'ont pas compétence pour apprécier l'opportunité de la décision attaquée, sauf exception prévue par la loi (art. 61 al. 2 LPA).

b. Dans une jurisprudence bien établie, le Tribunal fédéral a dégagé les principes imposant une coordination matérielle et formelle des décisions fondées, en tout ou partie, sur le droit fédéral de l'environnement ou de l'aménagement du territoire. Ainsi, lorsque, pour la réalisation d'un projet, différentes dispositions légales sont simultanément applicables et qu'il existe entre elles une imbrication telle qu'elles ne sauraient être appliquées indépendamment les unes des autres, il y a lieu d'assurer leur coordination matérielle (ATA/733/2003 du 7 octobre 2003 ; ATA APV du 24 mars 1998 et les réf. citées). Une coordination matérielle suffisante suppose qu'une pesée globale de tous les intérêts en présence la plus précoce et la plus exhaustive possible s'effectue en première instance déjà. Pour être complète, cette balance des intérêts doit englober toutes les questions de fait (détermination des impacts), de droit (détermination des intérêts concernés, primauté de certains intérêts sur d'autres) et opportunité politique (pesée d'intérêts concrète en fonction des particularités du cas d'espèce). Seule la prise en compte simultanée de toutes les normes touchées assure la mise en oeuvre correcte de l'ordre juridique en vigueur. L'exigence de coordination matérielle suppose

nécessairement un devoir de coordination formelle (JAAC 63-95 891ss, consid. 2.2; R. ZUFFEREY, Coordination des procédures de décision et droit de l'environnement in DEP 2001 p. 228 ss).

10. Jérôme S.A. voit dans le fait que le département ait passé outre le préavis défavorable de la commission d'urbanisme une violation de l'article 5A alinéa 1 LGZD.

a. Aux termes de l'article 1 de la loi sur les commissions d'urbanisme et d'architecture du 24 février 1961 (LCUA – L 1 55), la commission d'urbanisme est consultative. Elle donne son avis au département et lui présente des suggestions sur tous les problèmes généraux que pose l'aménagement du canton et plus particulièrement sur les projets de modification de zones, de plans directeurs, de plans localisés de quartier et sur les projets routiers d'une certaine importance (al. 1). A cet effet, elle peut entreprendre les études qu'elle juge nécessaires ou proposer au département d'y faire procéder (al. 2). Restent réservées les compétences attribuées à la commission d'urbanisme par d'autres dispositions légales (al. 3). La commission d'urbanisme est composée de treize membres titulaires, dont 1 désigné au sein de la commission des monuments, de la nature et des sites (ci-après : la CMNS) et de 3 suppléants, tous choisis en raison de leur connaissance des problèmes touchant à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire (art. 2 LCUA).

b. A teneur de l'article 5A alinéa 1 LGZD, le projet de plan localisé de quartier est élaboré par le département de sa propre initiative ou sur demande du Conseil d'Etat ou d'une commune; il est mis au point par le département, en collaboration avec la commune et la commission d'urbanisme, sur la base d'un avant-projet étudié par le département, la commune ou des particuliers.

c. Selon sa jurisprudence, le tribunal de céans observe une certaine retenue pour éviter de substituer sa propre appréciation à celle des commissions de préavis pour autant que l'autorité inférieure suive l'avis de celles-ci. En revanche, lorsque l'autorité inférieure s'écarte des préavis, le Tribunal administratif revoit librement l'interprétation des notions juridiques indéterminées, mais contrôle sous le seul angle de l'excès et de l'abus de pouvoir, l'exercice de la liberté d'appréciation de l'administration, en mettant l'accent sur le principe de la proportionnalité en cas de refus malgré un préavis favorable et sur le respect de l'intérêt public en cas d'octroi de l'autorisation malgré un préavis défavorable (ATA/734/2004 du 21 septembre 2004 ; ATA/179/2004 du 2 mars 2004 ; F. PAYCHÈRE, Pouvoir d'examen et pouvoir de décision du Tribunal administratif, RDAF 2000 I, p. 543 et les réf. citées). Dans sa jurisprudence développée en marge du préavis de la CMNS, le Tribunal administratif a jugé que lorsque la consultation de celle-ci est imposée par la loi, le préavis de cette commission a un poids certain dans l'appréciation qu'est amenée à effectuer l'autorité de recours (ATA/730/2005 du 1er novembre 2005 ; ATA SAP du 15 septembre 1998 et les jurisprudences citées).

En revanche, le Tribunal administratif ne s'impose pas de réserves face à un préavis négatif de la CMNS lorsque ce dernier a été requis sans nécessité et que l'objet architectural litigieux n'est pas complexe (SJ 1995 p. 596). Cette jurisprudence s'applique *mutatis mutandis* au préavis de la commission d'urbanisme, lequel est imposé par la loi in casu.

En l'espèce, la commission d'urbanisme a émis un premier préavis défavorable le 20 novembre 2003. Le Conseil d'Etat a décidé de passer outre ce préavis, en se basant sur celui, favorable, de l'OTC du 9 mars 2005. Invitée à se prononcer sur la version finalement adoptée par le Conseil d'Etat, la commission d'urbanisme a confirmé son préavis défavorable le 13 janvier 2006. Le fait que ce préavis soit défavorable n'a pas pour conséquence d'entraîner la violation de l'article 5A LGZD, le seul but de cette disposition étant de rendre le préavis de la commission d'urbanisme obligatoire (cf. RDAF 1977 p. 141), de sorte que le grief de Jérôme S.A. est mal fondé.

11. Les recourants reprochant au Conseil d'Etat d'avoir adopté le PLQ querellé sur la base d'une étude d'impact sur l'environnement incomplète et ne répondant pas aux exigences procédurales fixées par le droit fédéral de l'environnement, il convient dans un premier temps de rappeler les principes applicables en la matière.

a. L'étude de l'impact sur l'environnement (ci-après : EIE) est traitée à l'article 9 LPE. Aux termes de l'alinéa 1 de cette disposition, avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations pouvant affecter sensiblement l'environnement, l'autorité apprécie le plus tôt possible leur compatibilité avec les exigences de la protection de l'environnement (al. 1). Selon son alinéa 2, l'impact sur l'environnement s'apprécie d'après un rapport comportant les indications nécessaires pour l'appréciation du projet selon les dispositions sur la protection de l'environnement. Le rapport est établi conformément aux directives des services spécialisés et destiné à l'autorité compétente; il comporte l'état initial (let. a), le projet, y compris les mesures prévues pour la protection de l'environnement et pour les cas de catastrophes (let. b) les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront (let. c), les mesures qui permettraient de réduire encore davantage ces nuisances, ainsi que leur coût (let. d). S'il s'agit d'installations publiques ou d'installations privées au bénéfice d'une concession, le rapport contiendra en outre la justification du projet (al. 4).

b. A teneur de l'article 3 OEIE, l'EIE permet de déterminer si un projet de construction ou de modification d'une installation répond aux prescriptions fédérales sur la protection de l'environnement, c'est-à-dire à la LPE ainsi qu'aux dispositions concernant la protection de la nature, la protection du paysage, la protection des eaux, la sauvegarde des forêts, la chasse et la pêche (al. 1). L'autorité compétente se fonde sur les conclusions de l'étude pour décider, dans le cadre de la procédure décisive, de l'autorisation ou de l'approbation du projet, ou

de l'octroi d'une concession pour l'exploitation de l'installation. De même, lorsque la réalisation d'un projet nécessite l'autorisation d'une autorité autre que l'autorité compétente, cette autorité se prononce elle aussi en fonction des conclusions de l'EIE (al. 2). Conformément à l'article 9 OEIE, le rapport d'impact doit être conforme aux dispositions de l'article 9 alinéas 2 et 4 LPE. Il doit notamment contenir toutes les indications dont l'autorité compétente a besoin pour apprécier le projet au sens de l'article 3. Il doit rendre compte de tous les aspects de l'impact sur l'environnement imputables à la réalisation du projet et les évaluer aussi bien isolément que collectivement et dans leur action conjointe. Il doit être établi compte tenu des résultats des enquêtes effectuées dans le cadre de l'aménagement du territoire, lorsque celles-ci ont trait à la protection de l'environnement.

c. La procédure EIE doit débuter par une enquête préliminaire, effectuée conformément aux directives du service spécialisé et qui vise à déterminer l'impact que la réalisation du projet aurait sur l'environnement (cf. art. 8 al. 1 OEIE ; Y. NICOLE, L'étude d'impact dans le système fédéraliste suisse, p. 212 ss.). Deux issues sont possibles à ce stade : soit il est probable que la réalisation du projet n'affecterait pas sensiblement l'environnement et il suffit au requérant de consigner par écrit dans le rapport d'impact les résultats de l'enquête préliminaire (art. 8 al. 2 OEIE) ; soit il est probable que la réalisation affecterait sensiblement l'environnement et le requérant soumet à l'autorité compétente (art. 14) un cahier des charges destiné à faciliter l'établissement du rapport d'impact. Celle-ci communique ce cahier des charges au service spécialisé de la protection de l'environnement (art. 12), qui l'évalue avant de faire part au requérant de ses observations (art. 8 al. 3 OEIE). Le cahier des charges constitue le trait d'union entre l'enquête préliminaire et l'enquête proprement dite qui, elle, débouche sur le rapport d'impact (Y. NICOLE, op. cit., p. 215).

12. Sasma S.A. invoque une violation de l'article 5 alinéa 3 *in fine* OEIE, au motif qu'il serait inadmissible, au regard de cette disposition, d'avoir opté en l'espèce en faveur d'un établissement de l'étude d'impact en deux étapes et, par conséquent, reproche au Conseil d'Etat d'avoir adopté le PLQ sur la base d'un rapport d'impact incomplet.

a. Aux termes de l'article 5 alinéa 2 OEIE, l'EIE est effectuée dans le cadre d'une procédure donnée (« procédure décisive »). Pour certaines installations, cette procédure est désignée dans l'annexe à l'ordonnance ; pour d'autres, l'annexe renvoie au droit cantonal (cf. art. 5 al. 3 OEIE). S'agissant, comme en l'espèce, aussi bien des centres commerciaux d'une surface supérieure à 5'000 m^2 et des parcs de stationnement de plus de 300 places, les chiffres 80.5 et 11.4 de l'annexe OEIE indiquent que la procédure décisive doit être déterminée par le droit cantonal. A ce propos, le droit fédéral impose aux cantons de choisir la procédure qui permet à l'autorité compétente de commencer ses travaux le plus rapidement

possible et d'effectuer une EIE exhaustive (art. 5 al. 3, 2e phrase OEIE). Dans les cas où les cantons prévoient l'établissement d'un plan d'affectation spécial ou de détail, l'adoption de ce dernier est considérée comme procédure décisive, à condition qu'elle permette de procéder à une EIE exhaustive (art. 5 al. 3, 3e phrase OEIE). Le droit fédéral admet aussi que le droit cantonal prévoie une « EIE par étapes », en plusieurs procédures successives ; l'article 6 OEIE exige alors que chacune de ces procédures permette à l'autorité compétente d'obtenir toutes les informations dont elle a besoin pour pouvoir se prononcer au terme de la procédure en question**.** Selon la jurisprudence, l'EIE par étapes pourra notamment intervenir lorsqu'un plan d'affectation spécial n'est pas suffisamment détaillé pour permettre une appréciation exhaustive d'un projet, mais qu'il règle néanmoins certaines questions déterminantes quant aux dimensions, à l'implantation ou à l'équipement de l'installation, lesquelles ne pourront en principe plus être revues dans la phase ultérieure de l'autorisation de construire (ATF 120 Ib 436 consid. 2d/aa p. 450). En permettant d'effectuer l'EIE lors de l'établissement d'un plan d'affectation, le cas échéant en première étape (donc de manière non exhaustive), l'ordonnance tient compte de la règle de l'article 9 alinéa 1 LPE selon laquelle la compatibilité de l'installation avec les exigences de la protection de l'environnement doit être appréciée « le plus tôt possible » (cf. H. RAUSCH/P. M. KELLER, Kommentar zum Umweltschutzgesetz, n. 56 ad art. 9).

L'article 5 alinéa 3 OEIE, en employant la notion de « plan d'affectation spécial », ne se réfère pas à un instrument particulier du droit cantonal de l'aménagement du territoire ; cette disposition s'applique lorsque, dans une procédure de planification au sens des articles 14 et suivants de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT – RS 700) (adoption ou révision d'un plan général d'affectation, établissement d'un plan d'affectation pour une portion limitée du territoire communal, etc.), les caractéristiques d'un projet soumis à étude d'impact sont déterminées avec une précision suffisante, de telle sorte que l'autorité compétente est en mesure d'examiner si ce projet répond aux prescriptions fédérales sur la protection de l'environnement (cf. R. WOLF, Zum Verhältnis von UVP und Nutzungsplanung, URP/DEP 1992, pp. 147/148; cf. JdT 1996 I 576 ; ATF 116 Ib 50, c. 4c, JdT 1992 I 469).

b. Le règlement genevois d'application de l'OEIE du 11 avril 2001 (RaOEIE – K 1 70.05) fixe les procédures cantonales décisives et désigne l'autorité compétente pour chacune d'entre elles (art. 1 let. a). Son annexe prévoit, tant pour les centres commerciaux d'une surface supérieure à 5'000 m^2 que pour les parcs de stationnement de plus de 300 places, une procédure en deux étapes, constituée soit du plan localisé de quartier (cf. art. 3 ss. LGZD) puis de l'autorisation de construire, comme en l'espèce, soit d'une demande préalable puis d'une demande définitive en autorisation de construire. Lorsqu'une installation soumise à étude d'impact est prévue par un plan localisé de quartier ou un autre plan d'affectation

spécial au sens de l'article 13 LaLAT, l'EIE est mise en œuvre dès l'élaboration du plan (art. 5 al. 1 RaOEIE).

c. Selon la doctrine, l'EIE par étapes pourra notamment intervenir lorsqu'un plan d'affectation spécial n'est pas suffisamment détaillé pour permettre une appréciation exhaustive d'un projet, mais qu'il règle néanmoins certaines questions déterminantes quant aux dimensions, à l'implantation ou à l'équipement de l'installation. La question décisive est celle de savoir quelles décisions doivent être prises, de manière coordonnée, en première étape, et quelles décisions peuvent être renvoyées à une étape ultérieure. En d'autres termes, il faut choisir le moment adéquat pour la coordination matérielle (A. JOMINI, Coordination matérielle : l'approche du Tribunal fédéral, in DEP 2005 p. 444 ss.). Le seul critère déterminant est le degré de précision du projet. La nécessité de pouvoir procéder à une EIE exhaustive au sens de l'article 5 alinéa 3 *in fine* OEIE suppose que le plan d'affectation spécial fournisse des indications précises sur le projet et que ce dernier soit arrivé à un stade de maturité suffisant, ne serait-ce que pour en déterminer l'ampleur et, par conséquent, le dépassement éventuel des valeurs seuil fixées dans l'annexe à l'OEIE. Il s'agit là d'une norme restreignant considérablement la marge de manoeuvre des cantons (Y. NICOLE, L'étude d'impact dans le système fédéraliste suisse, p. 167 ss.).

En l'espèce, le PLQ constitue un plan d'affectation spécial au sens des dispositions susmentionnées (cf. art. 13 al. 1 let. a LaLAT), de sorte que la question se pose de savoir si le plan en cause est suffisamment précis pour entraîner l'application de l'article 5 alinéa 3 *in fine* OEIE. A ce propos, le Tribunal administratif constate que le PLQ entrepris prévoit expressément l'installation d'un magasin Ikea à La Renfile. Il ne se contente pas de fixer l'enveloppe et l'équipement du bâtiment projeté, mais établit également la taille du parking, les charges y relatives dans son règlement, ainsi que les mesures retenues pour pallier aux risques de catastrophes (cf. infra consid. 15). En outre, les mesures d'accompagnement sont également précisées dans le règlement du PLQ, prévoyant la livraison à hauteur minimale de 50% par le rail, l'élaboration d'un plan de mobilité pour le personnel, etc. Enfin, au vu de la spécificité du PLQ attaqué, élaboré sur mesure selon les critères de Ikea, il se justifie à plus forte raison de disposer de tous les éléments nécessaires afin d'appréhender, au stade de l'adoption du plan, l'impact de sa réalisation sur l'environnement, au sens de l'article 9 alinéa 1 LPE.

Il résulte de ce qui précède que le plan attaqué est suffisamment précis pour déclencher l'application de l'article 5 alinéa 3 *in fine* OEIE, de sorte que l'adoption du PLQ querellé constitue la procédure décisive au sens de l'article 5 alinéa 2 OEIE. Le Tribunal administratif – et, avant lui, le Conseil d'Etat – doit par conséquent être en mesure d'examiner avec un plein pouvoir d'examen et sur la base d'une étude d'impact exhaustive – et non *prima facie* sur la base d'un

pronostic incomplet (cf. Arrêt du Tribunal fédéal 1A.194/2003 du 4 mai 2004, consid. 3.2 ; ATF 129 II 276 consid. 3.4-3.5 p. 280-281) – la conformité du projet litigieux avec le droit fédéral de l'environnement.

d. A ce stade de l'analyse, il s'agit donc d'examiner si le rapport d'impact « 1ère étape » déposé le 11 mars 2005 en marge de l'adoption du PLQ entrepris répond à ces exigences.

En l'espèce, le rapport d'impact du 11 mars 2005 (1ère étape) est constitué exclusivement de l'enquête préliminaire effectuée conformément aux exigences de l'article 8 OEIE, l'autorité compétente ayant estimé qu'il était probable que la réalisation du projet n'affecterait pas sensiblement l'environnement, au sens de l'article 8 alinéa 2 OEIE (cf. consid 11c ci-dessus). Les points figurant dans le cahier des charges de la deuxième étape du rapport d'impact (cf. pp. 89 ss. notamment), tels que les mesures détaillées intégrées au projet (mesures constructives), respectivement à l'exploitation (mesures d'exploitation), incitant à l'utilisation des transports publics et des moyens de déplacement écologiques (marche, deux-roues légers) n'ont ainsi pas été intégrés dans le rapport d'impact remis dans le cadre de l'adoption du PLQ. Il en va de même des mesures intégrées au projet relatives à la gestion des marchandises (livraison Ikea par rail et route, livraison des clients), de la vérification que le projet correspond aux hypothèses retenues pour l'évaluation des nuisances à ce stade, de l'évaluation détaillée des nuisances sonores générées par les installations techniques, de la conception des mesures de limitation des effets de réverbération du bruit et de l'élaboration du concept énergétique, etc. Le préavis de synthèse final du SEIE du 16 mars 2005 (sur la portée de ce préavis : cf. Y. NICOLE, op. cit., p. 216-7) ajoute en outre que le rapport « 2ème étape » devra préciser les itinéraires des camions liés à la phase de chantier et à la phase d'exploitation, en particulier les parcours indésirables afin de minimiser les zones habitées pouvant être dérangées par le trafic induit et les nuisances associées (air, bruit), mais aussi, cas échéant, identifier les mesures de minimisation des impacts nécessaires. Au surplus, il devra assurer l'accessibilité, par la route de Vernier, des zones industrielles en amont, tant pour les transports privés que professionnels, préciser un plan de mobilité pour le personnel d'Ikea et veiller à ce que les équipements techniques limitent les émissions sonores. Tous ces éléments auraient dû être pris en considération dans le rapport d'impact final pour que les exigences posées au considérant 12c ci-dessus soient réalisées. Or, tel ne peut pas être le cas en l'espèce, dans la mesure où le Conseil d'Etat a mené une procédure d'EIE incomplète.

Dès lors, en adoptant le PLQ sur la base d'un document ne répondant pas aux exigences de l'article 5 alinéa 3 *in fine* OEIE, le Conseil d'Etat a violé le droit fédéral. Ainsi, le recours s'avère bien fondé sur ce point, le Conseil d'Etat ayant constaté de façon incomplète les faits pertinents pour sa prise de décision (cf. art. 61 LPA).

13. Les recourants font tous valoir que l'équipement du périmètre visé par le PLQ attaqué ne serait pas suffisant pour répondre aux exigences fixées par l'article 19 LAT.

Lorsque, comme en l'espèce, le plan d'affectation est à ce point précis qu'il permet d'appréhender les problèmes de trafic, il est conforme au principe de la coordination que la question de l'équipement soit résolue au stade de l'adoption du plan d'affectation et non au stade ultérieur de l'autorisation de construire (RDAF 2000 I 427 et les arrêts cités). Le grief est par conséquent recevable.

14. Selon l'article 19 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées (al. 1). Cette prescription importante vise avant tout des buts de police (santé, transports, feu). Les voies d'accès, notamment, doivent permettre d'assurer la sécurité du trafic et de garantir le libre accès des services publics de secours aux biens-fonds privés (ATA B. du 28 mars 1990). En outre, un terrain est équipé au sens du droit fédéral lorsque l'aménagement d'un accès suffisant à la construction future est techniquement possible et juridiquement probable (ATA/100/2005 du 1er mars 2005 ; ATA/360/2001 du 29 mai 2001 et les références citées), en tenant compte des circonstances locales (JdT 1996 I 452). Une voie d'accès est ainsi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas être considéré comme équipé, si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes dans le voisinage (ATF 119 Ib 480, consid. 6a p. 488 ; A. JOMINI, Commentaire LAT, art. 19, p. 8). Pour déterminer si un terrain jouit d'un équipement adapté en voies d'accès, au sens du droit de l'aménagement du territoire, il faut également prendre en considération les exigences de la loi fédérale sur la protection de l'environnement. Si ces exigences sont satisfaites, l'équipement doit être considéré, de ce point de vue, comme adapté à l'utilisation prévue (ATF 129 II 238, consid. 2).

En l'espèce, il ressort des conclusions chiffrées de l'étude d'impact – laquelle, de l'aveu même du Conseil d'Etat et de l'OTC, ne retient pas de surcroît l'hypothèse la plus pessimiste (5'200 mouvements quotidiens de véhicules contre 5'800) –, que le trafic automobile généré par le centre commercial Ikea va avoir des conséquences sur l'environnement, que ce soit en terme de pollution de l'air, de la protection contre le bruit ou de la protection en cas de catastrophes. Il est du reste établi par les pièces du dossier que le périmètre concerné par l'implantation du magasin Ikea est déjà touché par la pollution atmosphérique et sonore, et que la charge de trafic actuelle est déjà proche de la saturation. La commission

d'urbanisme a d'ailleurs insisté sur cette problématique dans ses deux préavis successifs, en remarquant que la capacité du parking de 934 places laissait présager une augmentation conséquente du trafic sur la route de Vernier, pourtant déjà proche de la saturation. Elle a également relevé que les embouteillages allaient augmenter les nuisances sonores et la pollution de l'air, en contradiction avec les réquisits du plan de mesures adopté par le Conseil d'Etat en 2003, qui prévoient tous deux un assainissement de l'autoroute proche de l'aéroport et une diminution générale des émissions de polluants dans le secteur. A ce propos, le Tribunal administratif constate que si effectivement le taux de NO^2 dans l'air a diminué depuis 1998 pour arriver très légèrement en dessous de la valeur limite de 30 $\mu g/m^3$ (cf. annexe 7 Opair), la situation n'en demeure pas moins préoccupante, compte tenu de la situation particulière du site de La Renfile (proximité de l'aéroport, saturation des axes routiers avoisinants, problématique de la protection en cas de catastrophes, etc. ; cf. art. 3 LAT et 3 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 – OAT – RS 700.1). Cette question souffre de demeurer ouverte, le Conseil d'Etat n'ayant pas procédé, sur cette question également, à une constatation exhaustive des faits pertinents.

15. Conformément à l'article 9 alinéa 2 lettre b LPE, l'EIE doit notamment comprendre les mesures prévues pour les cas de catastrophes.

A ce propos, il convient dans un premier temps d'examiner si le périmètre jouxtant celui du PLQ entrepris est soumis aux dispositions en matière de protection contre les accidents majeurs (cf. let. a *infra*). Dans l'affirmative, il faudra définir les exigences procédurales et organisationnelles de l'OPAM en la matière (cf. let. b *infra*) et enfin analyser le contenu du rapport d'impact (1ère étape) à l'aune de ces principes (cf. let. c *infra*).

a. La réglementation en matière de protection contre les catastrophes est instituée par l'article 10 LPE. A teneur de cette disposition, quiconque exploite ou entend exploiter des installations qui, en cas d'événements extraordinaires, peuvent causer de graves dommages à l'homme ou à l'environnement, doit prendre les mesures propres à assurer la protection de la population et de l'environnement. Il y a notamment lieu de choisir un emplacement adéquat, de respecter les distances de sécurité nécessaires, de prendre des mesures techniques de sécurité, d'assurer la surveillance de l'installation et l'organisation du système d'alerte. L'OPAM, entrée en vigueur le 1er avril 1991, concrétise cette disposition légale. Elle a pour but de protéger la population et l'environnement des graves dommages résultant d'accidents majeurs et s'applique notamment aux entreprises dépassant les seuils quantitatifs des substances, des préparations ou des déchets spéciaux au sens de son annexe 1.1 (art. 1). Selon l'article 2 alinéa 1 OPAM, une entreprise comprend les installations, au sens de l'article 7 alinéa 7 LPE, qui forment un ensemble spatial et fonctionnel (aire de l'entreprise). Par installations, on entend les bâtiments, les voies de communication ou autres ouvrages fixes

ainsi que les modifications de terrain. L'OPAM est également applicable aux routes de grand transit au sens de l'ordonnance concernant les routes de grand transit du 6 juin 1983 (ORGT – RS 741.272), lorsqu'elles sont utilisées pour le transport ou le transbordement de marchandises dangereuses au sens de l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) du 17 avril 1985 (OTMD – RS 741.621). L'article 1 ORGT dispose que les routes énumérées à ses annexes 1 et 2 (autoroutes, semi autoroutes et routes principales) sont ouvertes au grand transit. Dans l'annexe 2, lettre B, chiffre 109, figure la route principale « Genève-Vernier-route du Nant-d'Avril-route du Mandement ». En outre, conformément à l'article 1 alinéa 2 lettres b et c OTMD, cette ordonnance s'applique aux expéditeurs et aux destinataires de marchandises dangereuses, ainsi qu'aux personnes qui assurent le transport et la manutention de marchandises dangereuses.

Tel est le cas en l'espèce, s'agissant des marchandises entreposées dans les citernes et dépôts de l'entreprise Sasma S.A. Il s'ensuit que l'OPAM est applicable aux voies de communication desservant la zone concernée par le PLQ litigieux. En outre, l'OPAM est applicable aux dépôts d'hydrocarbures de Sasma S.A.

b. Conformément à l'article 2 alinéa 4 OPAM, est réputé accident majeur tout événement extraordinaire qui survient dans une entreprise ou sur une voie de communication et qui a des conséquences graves hors de l'aire de l'entreprise (let. a) ou sur la voie de communication elle-même ou en dehors de celle-ci (let. b). Le danger potentiel est la somme des conséquences que peuvent entraîner, en raison de leurs propriétés et de leur quantité, les substances, les préparations, les déchets spéciaux, les micro-organismes ou les marchandises dangereuses. Le risque est déterminé par l'ampleur des dommages que subirait la population ou l'environnement à la suite d'accidents majeurs, et par la probabilité d'occurrence de ces derniers (art. 2 al. 5 OPAM). Selon l'article 5 alinéa 2 OPAM, le détenteur d'une voie de communication est tenu de remettre à l'autorité d'exécution un rapport succinct qui doit notamment comprendre une brève description de la construction et de l'équipement de la voie de communication, un plan de situation et des informations sur le voisinage (let. a), et des indications sur le volume et la structure du trafic, sur le type et la fréquence des accidents survenus sur la voie de communication (let. b). L'autorité d'exécution vérifie que le rapport succinct est complet et correct (art. 6 al. 1 OPAM) et, cas échéant, ordonne au détenteur de procéder à une étude de risque selon l'annexe 4 (art. 6 al. 4 OPAM), afin de pouvoir déterminer l'acceptabilité du risque (art. 7 al. 2 OPAM).

c. Selon la jurisprudence fédérale, afin d'établir les faits de manière complète dans ce domaine, le juge doit disposer de données sur la quantification du risque dans les différents scénarios d'accidents majeurs, soit au sujet de l'ampleur du

dommage (indice d'accident majeur) et de la probabilité d'occurrence, indiquées sous la forme d'une courbe cumulative des risques (JdT 2002 720, consid. 5).

En l'espèce, le rapport d'impact (1ère étape) réalisé en marge du PLQ litigieux a omis de traiter cette problématique, en violation de l'article 9 alinéas 2, 3 et 4 OEIE. En effet, ni les rapports succincts, ni cas échéant l'étude de risques – qui *prima facie* apparaît nécessaire à tout le moins s'agissant de l'entreprise Sasma S.A. – n'ont été étudiés ni pris en compte par les auteurs du rapport d'impact, et ce qu'il s'agisse de la voie de communication desservant le périmètre litigieux ou des dépôts d'hydrocarbures, pourtant tous deux assujettis aux dispositions de l'OPAM. Or, cette question est essentielle, car ainsi qu'on l'a relevé ci-dessus, l'édification du magasin Ikea à La Renfile pourra induire, selon les conclusions du rapport d'impact (1ère étape), jusqu'à 5'800 mouvements de véhicules journaliers supplémentaires par jour et presque autant de visiteurs (cf. art. 5 al. 2 let. b OPAM), sans oublier le fait que le bâtiment même se situera à un peu plus de 100 mètres des premières citernes d'hydrocarbures. En outre, le concept de sécurité mentionné dans le préavis de la CIRMA du 30 septembre 2002 n'est, ainsi que le reconnaissent le Conseil d'Etat et Ikea, toujours pas adopté. Certes, un rapport intitulé « Etude d'aménagement du site des dépôts d'hydrocarbures à Vernier » a été conjointement établi par la direction de l'aménagement et la société Urbaplan en novembre 2002 (ci-après : le rapport Urbaplan), avec pour but de définir les orientations à long terme pour l'évolution du site Sasma, notamment en relation avec le cadastre des risques ainsi que les mesures concrètes pouvant être prises à court terme portant sur la sécurité au niveau des circulations, les aménagement paysagers et les mesures légales. Ce rapport ne répond toutefois pas aux caractéristiques procédurales et matérielles fixées par l'OPAM. Le Tribunal administratif relève que le rapport Urbaplan concède lui-même que la réalisation de certains projets serait susceptible de créer une situation inacceptable en terme de concentration de personnes du point de vue de la gestion des risques et que le principe de prévention commanderait de bloquer tous les projets de construction aux alentours de la zone à risques. Il n'est, enfin, pas cité dans le rapport d'impact (1ère étape). La réglementation arrêtée par le Conseil d'Etat le 5 mars 2003, si elle peut constituer un guide utile en droit cantonal des constructions pour les cas sortant du champ d'application de l'OPAM (cf. art. 10 al. 1 LPE et 1 al. 1 OPAM ; A. CHABLAIS, Protection de l'environnement et droit cantonal des constructions, p. 140 ; cf. art. 3 OAT), n'en est pas moins dépourvue de base légale suffisante pour primer l'application des dispositions fédérales de la LPE et de l'OPAM. De surcroît, elle ne se fonde pas sur les critères de détermination et d'acceptabilité des risques posés par le législateur fédéral et doit être, en tant qu'elle viole la force dérogatoire du droit fédéral de l'environnement (cf. art. 65 LPE ; J.-B. ZUFFEREY in RDAF 2005 I p. 327), écartée d'office par le tribunal de céans dans le cadre du présent litige.

Il s'ensuit que la décision attaquée a été prise sur la base d'une constatation incomplète des faits pertinents (cf. art. 61 LPA) et en violation du droit fédéral, de sorte que le recours doit être également admis pour ce motif.

16. Concernant la pollution atmosphérique, plusieurs recourants font également valoir que l'adoption du PLQ querellé aurait dû être précédée par l'adoption d'un plan de mesures au sens de l'article 44a LPE.

a. A teneur de cette disposition, lorsque plusieurs sources de pollutions atmosphériques entraînent des atteintes nuisibles ou incommodantes, ou si de telles atteintes sont à prévoir, l'autorité compétente établit dans un délai fixé un plan de mesures à prendre pour réduire ces atteintes ou pour y remédier (al. 1). Les plans de mesures sont contraignants pour les autorités auxquelles les cantons ont confié des tâches d'exécution. Ils distinguent les mesures qui peuvent être ordonnées immédiatement et celles pour lesquelles les bases légales doivent encore être créées (al. 2).

b. Selon le Tribunal fédéral, lorsqu'une multitude d'installations occasionnent une pollution atmosphérique excessive, les limitations d'émissions requises doivent être coordonnées par un plan de mesures. Si l'on doit s'attendre à ce qu'une seule installation cause des émissions d'une ampleur telle que cela préjugerait un complément nécessaire au plan de mesures, le projet ne peut être autorisé que lorsque les mesures y relatives ont été promulguées et appliquées dans la mesure du nécessaire. Lorsque le plan d'affectation spécial relatif au projet est soumis à l'EIE, les mesures requises afin de limiter les émissions, telles que par exemple l'aménagement des places de stationnement, doivent être déjà fixées avec force contraignante au moment de la détermination du plan, et non pas au stade de la procédure d'autorisation de construire. Les limitations des émissions qu'il s'agit d'ordonner doivent se régler en principe sur le plan de mesures pour la protection de l'air (TF, DEP 1995, 498, 505). L'ajournement d'un projet jusqu'à l'adoption d'un tel plan se justifie lorsque de cette manière le processus ultérieur de planification des mesures en matière de protection de l'air serait compromis par des décisions sur lesquelles il ne serait plus possible de revenir (ATF 118 Ib 206, consid. 5e et f). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, il importe de connaître, lors de la délivrance de l'autorisation de construire relative à une nouvelle installation, d'une part la pollution de l'air existante et, d'autre part, les mesures prévues destinées à limiter les émissions. Cela vaut avant tout lorsqu'une installation projetée unique provoquera à elle seule des immissions excessives (ATF 118 Ib 206, consid. 11 ss.). Un plan de mesures pour la protection de l'air doit d'ailleurs en principe exister au moment même de la décision d'approbation du plan, lorsque la construction d'un parking est en cause (cf. notamment ATF précité). Dès lors, les conditions et restrictions posées par le plan des mesures - qui auraient été réservées par la décision attaquée - doivent déjà être prises en considération au moment de l'établissement du plan d'affectation spécial. En outre,

la procédure d'adoption d'un plan d'affectation se prête mieux, de façon générale, à la mise en oeuvre coordonnée des mesures préventives et complémentaires de limitation des émissions (cf. ATF 120 Ib 436 consid. 2b ; 119 Ib 480 consid. 7a, 116 Ib 265 consid. 4c).

En l'espèce, il est établi que le périmètre concerné par le PLQ litigieux est aujourd'hui touché par de fortes émissions d'oxydes d'azote (monoxyde et dioxyde, dont le mélange est désigné par NO_x). Ces oxydes d'azote se transforment ultérieurement dans l'atmosphère en dioxyde d'azote (NO^2), qui est plus toxique (cf. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, La pollution de l'air en 1991, in Cahier de l'environnement n° 179, p. 64, repris dans l'ATF 120 Ib 436, consid. 2c). C'est cette dernière particule qui est retenue par l'annexe 7 de l'OPair pour apprécier l'acceptabilité des émissions. Si en 1998 le taux de NO^2 se situait à 37-40 $\mu g/m^3$, soit bien au dessus de la valeur limite de 30 $\mu g/m^3$ (cf. annexe 7 Opair), la situation s'est améliorée depuis : en 2001 elle s'élevait à 33-34 $\mu g/m^3$, en 2002 à 29-30 $\mu g/m^3$, en 2003 31-32 $\mu g/m^3$, en 2004 à 27-28 $\mu g/m^3$, et, sur la base d'une extrapolation du service compétent, pour 2005 sera de 28-29 $\mu g/m^3$. La situation est donc fragile et le PLQ litigieux est de nature à remettre en cause la bonne application du plan de mesures (cf. L. SUBILIA-ROUGE, Pollution atmosphérique et construction, in RDAF 1999 I p. 1 ss.). Parallèlement, le Conseil d'Etat a adopté, le 2 avril 2003, un plan de mesures 2003-2010 traitant de l'assainissement de la qualité de l'air à Genève, selon les articles 31 et suivants OPair. Ce plan prévoit, en page 59 (PM-2003-4), l'adoption d'un plan d'assainissement localisé pour le périmètre en cause, s'agissant de la zone voisine de l'aéroport de Genève-Cointrin.

A ce stade de l'adoption du PLQ, la clause figurant dans le règlement du PLQ entrepris stipulant qu' « un suivi de l'étude d'impact sur l'environnement sera réalisé durant la phase de construction et après la mise en exploitation de l'installation (…) » n'est pas suffisante pour assurer le respect des exigences de coordination déduites de l'article 44a LPE. En outre, le Tribunal administratif relève que de nombreux autres commerces sont présents dans la zone en cause. Par conséquent, et conformément aux postulats du plan de mesures 2003-2010, l'adoption préalable d'un plan localisé d'assainissement apparaît nécessaire afin de respecter le principe d'égalité des charges. Le moyen est donc fondé.

17. La décision du Conseil d'Etat adoptant le PLQ attaqué reposant sur une constatation à maints égards incomplète des faits pertinents, les recours seront admis dans la mesure où ils sont recevables et le plan localisé de quartier n° 29231A-540 annulé.

18. a. Un émolument de CHF 10'000.- sera mis à la charge du Conseil d'Etat et de Ikea, à concurrence de CHF 7'000.- pour le Conseil d'Etat et CHF 3'000.- pour Ikea.

Vu l'issue du litige, aucun émolument ne sera mis à la charge de Mme Rampini.

b. Une indemnité de procédure de CHF 2'500.- chacun sera allouée à Sasma S.A., à Jérôme S.A., à Monsieur Roger Cogne et à Rampini S.A, à charge conjointement et solidairement de l'Etat de Genève et de Ikea.

Helicar S.A., l'association des intérêts de Vernier-Village et M. Dumonthay & consorts comparaissant par le même avocat, il se justifie de leur allouer une indemnité globale de CHF 3'000.- (art. 87 LPA).

* * * * *

PAR CES MOTIFS

LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

préalablement :

prononce la jonction des causes n° A/3448/2005, A/3483/2005, A/3484/2005, A/3485/2005, A/3486/2005, A/3487/2005, A/3490/2005 et A/3491/2005 sous le numéro de cause A/3448/2005 ;

à la forme :

déclare irrecevable le recours interjeté Madame Jacqueline Rampini le 3 octobre 2005 contre le plan localisé de quartier n° 29231A-540 du 31 août 2005 ;

déclare recevables les recours interjetés par Sasma S.A., Jérôme S.A., Helicar Wash S.A., l'association des intérêts de Vernier-Village, Monsieur Georges Dumonthay & consorts, Monsieur Roger Cogne et Rampini & Cie entre le 30 septembre 2005 et le 3 octobre 2005 contre le plan localisé de quartier n° 29231A-540 du 31 août 2005 ;

au fond :

les admet ;

annule le plan localisé de quartier n° 29231A-540 du 31 août 2005 ;

met à la charge du Conseil d'Etat un émolument de CHF 7'000.- ;

met à la charge de Ikea S.A. un émolument de CHF 3'000.- ;

alloue une indemnité de procédure de CHF 2'500.- à Sasma S.A., à Jérôme S.A., à Monsieur Roger Cogne et à Rampini & Cie S.A., à charge conjointement et solidairement de l'Etat de Genève et de Ikea Immobilière S.A. ;

alloue une indemnité globale de CHF 3'000.- à Helicar Wash S.A., à l'association des intérêts de Vernier-Village et à Monsieur Georges Dumonthay & Consorts, à charge conjointement et solidairement de l'Etat de Genève et de Ikea Immobilière S.A ;

dit que, conformément aux articles 97 et suivants de la loi fédérale d'organisation judiciaire, le présent arrêt peut être porté, par voie de recours de droit administratif, dans les trente jours dès sa notification, par devant le Tribunal fédéral ; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé en trois exemplaires au moins au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14 ; le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyen de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communique le présent arrêt à Me Jacques Berta, avocat de Sasma S.A., à Me Olivier Jornot, avocat de Jérôme S.A., à Me Gérard Brutsch, avocat de Helicar Wash S.A., de l'association des intérêts de Vernier-Village et de Monsieur Georges Dumonthay et consorts, à Me Dominique Lévy, avocat de Monsieur Roger Cogne, à Me François Bellanger, avocat de Rampini & Cie S.A. et de Madame Jacqueline Rampini, ainsi qu'au Conseil d'Etat et à Me Laurent Strawson, avocat de Ikea Immobilière S.A.

Siégeants : M. Paychère, président, Mmes Bovy et Hurni, M. Thélin, juges, M. Grant, juge suppléant.

Au nom du Tribunal administratif :

la greffière-juriste :	le président :
C. Del Gaudio-Siegrist	F. Paychère

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le la greffière :