

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2751/2013-AMENAG

ATA/735/2014

COUR DE JUSTICE

Chambre administrative

Arrêt du 16 septembre 2014

dans la cause

Madame Fabia et Monsieur Jean-Philippe KOCH

Madame Claire MORISOD

Monsieur Jean-Paul BENIER

Monsieur Michel BERNHEIM

Monsieur René BODDI

Monsieur Michel CLERC

Monsieur Michel A. DUCRET

Monsieur Olivier GENECAND

Monsieur Jacques GOETELLEN

Monsieur Errol HAMEL

Monsieur Jean-Luc LEROUX

Monsieur Philippe MARINONI

Monsieur Gérald PASCHOUD

représentés par Me François Membrez, avocat

contre

CONSEIL D'ÉTAT

et

CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES, appelés en cause

et

VILLE DE GENÈVE, appelée en cause

EN FAIT

- 1) En juin 2010, le département chargé de l'aménagement du territoire (département des constructions et des technologies de l'information, devenu le département de l'urbanisme et désormais le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, ci-après : le DALE ou le département) a élaboré le plan localisé de quartier (ci-après : PLQ) n° 29'786 - 218, « Gare des Eaux-Vives », situé à l'avenue de la gare des Eaux-Vives, route de Chêne, rue Viollier, sur le territoire de la Ville de Genève, section Eaux-Vives.
- 2) Les parcelles comprises à l'intérieur du périmètre du PLQ n° 29'786 - 218 sont sises :
 - pour l'essentiel dans la zone de développement 3 créée par le plan n° 29'593 - 511 visé à l'art. 1 de la loi 10'518 modifiant les limites de zones sur le territoire de la Ville de Genève, section Eaux-Vives (création d'une zone de développement 3 et de trois zones de verdure) au lieu-dit « Gare des Eaux-Vives », adoptée le 19 mars 2010 par le Grand Conseil ;
 - pour partie en zones 1, 3 et en zone de verdure.
- 3) Ce périmètre se recoupe en grande partie avec celui du plan directeur de quartier (ci-après : PDQ) n° 29'520 - 218 Gare des Eaux-Vives, approuvé par le Conseil municipal de la Ville de Genève le 12 mai 2009 et adopté par le Conseil d'État le 22 juillet 2009. Ce PDQ différencie six périmètres d'implantation, distincts selon leur programme, leur situation et leurs maîtres d'ouvrages. Les futurs bâtiments seront implantés de part et d'autre de l'emprise de la gare des Eaux-Vives par laquelle passera la liaison ferroviaire CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse), située en sous-sol. Deux des périmètres précités sont réservés pour la nouvelle Comédie, d'une part et, d'autre part, pour une crèche, des équipements sportifs et créatifs polyvalents. Les quatre périmètres restant permettent la réalisation d'environ 29'000 m² de surfaces brutes de plancher (ci-après : SBP) réservées à l'habitat, soit 250 logements, et 16'000 m² de SBP d'activités et commerces. Des parkings sont prévus en sous-sol. L'espace au-dessus de la dalle de couverture des voies des Chemins de fer fédéraux suisses (ci-après : CFF) est conçu comme une vaste esplanade en continuité de la Voie Verte et comme un lieu d'accès à la gare et de liaison avec les quartiers environnants.
- 4) Le PLQ n° 29'786 - 218 a été établi par le département en application des art. 5A al. 1 de la loi générale sur les zones de développement du 29 juin 1957 (LGZD - L 1 35) et 1 al. 2 de la loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités du 9 mars 1929 (LExt - L 1 40). Il concerne un périmètre étendu qui se situe au-dessus de la future gare CEVA. Le

PLQ précité prévoit, parallèlement à la rue Viollier et l'avenue de la Gare des Eaux-Vives, la construction de sept corps de bâtiments d'un gabarit maximum de sept étages sur rez-de-chaussée. Ce PLQ permet la réalisation de 87'155 m² de SBP dont 34'300 m² sont destinés à du logement, 15'272 m² à des commerces, 7'755 m² à des bureaux et 29'828 m² à un programme d'équipement public, dont 17'622 m² de SBP sont réservés à la réalisation de la nouvelle Comédie. Deux parkings souterrains sont également envisagés côté rue Viollier (avec accès par la route de Frontenex) et côté avenue de la Gare des Eaux-Vives (avec accès par l'avenue du même nom). Le PLQ totalise 711 places de stationnement, dont 291 places pour les activités (35 places pour l'équipement public et 256 pour les commerces, activités et la gare) et 420 places pour les logements. Sur ces 420 places, 181 sont pour les futurs habitants du PLQ, 100 pour les habitants du quartier et 139 en remplacement des places de surface existantes. Septante-quatre places extérieures figurent également sur le plan. Les bâtiments sont séparés par une esplanade, accessible au public et interdite aux véhicules sauf autorisation, sur laquelle débouchent notamment les accès à la gare située en sous-sol. Le PLQ permettra l'interconnexion entre la gare, les haltes des transports collectifs (trams, bus), la Voie Verte d'agglomération qui traversera le site d'est en ouest, ainsi qu'avec les quartiers environnants en amont et en aval de la gare. Le PLQ prévoit deux cessions gratuites au domaine public communal, d'une part afin de prolonger la rue Viollier et, d'autre part, de déplacer l'assiette du chemin Franck-Thomas.

Les grands arbres remarquables existant sur le périmètre en cause seront conservés et 99 arbres, majoritairement d'essences indigènes, correspondant aux compensations liées au CEVA, seront plantés dans le périmètre du PLQ. L'allée paysagère de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives sera reconstituée par la plantation de nombreux arbres et des « jardins hauts » seront aménagés au-dessus de la gare du CEVA.

- 5) Le PLQ a été soumis à enquête publique du 11 mai au 12 juin 2012.
- 6) Le 30 mai 2012, la direction générale de la mobilité (ci-après : DGM), devenue depuis lors la direction générale des transports (ci-après : DGT), a préavisé favorablement le PLQ en précisant « qu'en ce qui concerne le nombre de places de stationnement, les indications portées sur le plan sont conformes aux attentes de la DGM ».
- 7) Le Conseil municipal de la Ville de Genève a préavisé favorablement le PLQ, le 16 janvier 2013.
- 8) Le rapport d'impact sur l'environnement (ci-après : RIE) 1^{ère} étape a été rendu le 20 mars 2013 par le service d'étude de l'impact sur l'environnement (ci-après : SEIE), qui a préavisé favorablement le PLQ le même jour.
- 9) Une procédure d'opposition a été ouverte du 2 avril au 7 mai 2013.

-
- 10) Par différents courriers datés des 5 et 6 mai 2013 adressés au Conseil d'État, treize personnes (ci-après : les opposants 1) ont déclaré faire opposition au PLQ n° 29'786 - 218. Ils invoquaient la violation de l'art. 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR – H 1 05) en raison de la non-compensation des 265 places de stationnement existantes et le non-respect de la motion M 1'873 exigeant la création de 800 places à usage de ce nouveau pôle urbain.
- 11) Le 7 mai 2013, Madame Fabia et Monsieur Jean-Philippe KOCH (ci-après : les opposants 2) ont déclaré faire opposition au PLQ n° 29'786 - 218. Ils développaient les mêmes arguments que les opposants 1, ainsi que différents griefs supplémentaires, qui seront repris ultérieurement en tant que de besoin.
- 12) Par arrêté du 26 juin 2013, publié dans la feuille d'avis officielle de la République et canton de Genève (ci-après : FAO) du 28 juin 2013, le Conseil d'État a adopté le PLQ n° 29'786 - 218. L'arrêté était déclaré exécutoire nonobstant recours, en ce sens que les procédures administratives relatives aux demandes d'autorisation de construire pouvaient suivre leur cours, l'exécution des travaux tendant à la réalisation des ouvrages et bâtiments étant toutefois interdite jusqu'à droit connu.

Par arrêtés séparés du même jour, publiés dans la FAO le 28 juin 2013, le Conseil d'État a rejeté les oppositions formées par les opposants 1 et 2.

- 13) a. Le 29 août 2013, les opposants 1 ont interjeté recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative) contre l'arrêté n° 4'791-2013 rendu le 26 juin 2013 par le Conseil d'État. Les opposants 2 ont agi de même à l'encontre de l'arrêté n° 4'792-2013.
- b. Les opposants 1, (ci-après : recourants 1), ont conclu à l'annulation de l'arrêté litigieux et à ce qu'il soit ordonné au Conseil d'État de faire établir par le département le rapport prévu par l'art. 47 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (OAT - RS 700.1), démontrant notamment la prise en considération adéquate des observations de la population avant d'élaborer le PLQ n° 29'786 - 218, de prévoir la compensation intégrale des 265 à 345 places supprimées en surface et d'offrir au minimum 343 places de stationnement, plus 10 % pour les visiteurs, soit 377 places pour les nouveaux logements prévus dans le PLQ, le tout sous suite de frais et dépens.

Les conclusions des opposants 2 (ci-après : recourants 2) étaient identiques à celles des recourants 1, avec la précision qu'ils ont fait référence à l'arrêté les concernant et que la compensation intégrale ne mentionnait pas 265 mais 345 places de parking. Les recourants 2 concluaient en sus à ce qu'il soit ordonné au Conseil d'État « d'attribuer les places de stationnement compensées des habitants des immeubles existants du sud du quartier, dans le parking souterrain de l'avenue

de la gare des Eaux-Vives et construire ce parking sur trois-quatre étages », ainsi qu'il soit ordonné à l'exécutif cantonal de prévoir une diminution de la circulation sur la rue de Savoie.

c. Tous les recourants se plaignaient d'une violation de l'art. 47 OAT et 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101). Avant de prendre son arrêté, le Conseil d'État n'avait pas eu en sa possession le rapport détaillé prévu par l'art. 47 OAT qui aurait dû être établi par le département. La fourniture dudit rapport devait avoir lieu avant la décision cantonale d'approbation du plan, et il devait contenir les données obtenues grâce à la participation de la population, permettant à l'autorité cantonale de saisir tous les enjeux de l'aménagement local. Il découlait de cette violation que le PLQ était inopportun sur plusieurs points. Le fait que le Conseil d'État soit l'autorité cantonale chargée, seule, d'adopter le PLQ et de statuer sur les oppositions, était contraire aux principes de l'art. 33 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT - RS 700) dans la mesure où l'art. 35 de la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 4 juin 1987 (LaLAT - L 1 30) ne prévoyait pas, pour la chambre administrative, la possibilité de revoir le PLQ sous l'angle de l'opportunité. En l'absence du rapport selon l'art. 47 OAT, les griefs des recourants en opportunité n'avaient pas pu être entendus dans le cadre de l'opposition. Le droit d'être entendu des recourants avait été violé, ce qui ne pouvait pas être réparé devant la chambre administrative.

L'arrêté violait les art. 7 al. 4 et 7B LaLCR. Il ne prévoyait pas la compensation de l'intégralité des places de stationnement existantes supprimées. Les recourants demandaient la restitution intégrale des 345 places actuelles dont ils avaient un besoin impérieux car les bâtiments où ils logeaient, construits au début du XX^e siècle, ne disposaient pas de garages souterrains pour y garer leurs véhicules. La suppression de 345 places, ajoutée à l'absence de places de stationnement pour la moitié des nouveaux habitants (155) donnait un total de plus de 500 places manquantes, soit 370 si l'on tenait compte des 139 prévues dans le PLQ. Celui-ci n'abordait pas la question des visiteurs. Il convenait de respecter la motion M 1'873 déposée en février 2009, demandant la création de 800 places à usage de ce nouveau pôle urbain et non 472 places (181 pour les habitants du PLQ et 291 pour les activités). Les calculs des recourants seront repris dans la partie en droit en tant que de besoin.

Le Conseil d'État avait abusé de son pouvoir d'appréciation dans l'élaboration du PLQ n° 29'786 - 218 et de son pouvoir règlementaire lors de l'adoption du règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés du 23 juillet 2008 (RPFSP - L 5 05.10). Ne prévoir que 181 places pour les futurs habitants violait la norme VSS 640.281 intitulée « stationnement – offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme » émise par l'Association des professionnels de la route et des transports (Schweizerischer Verband der Strassen

- und Verkehrsfachleute », ci-après : VSS). Celle-ci, valable depuis le 1^{er} février 2006, recommandait d'offrir une case de stationnement par 100 m² de SBP ou une case par logement. Aux cases des résidents devaient encore s'ajouter 10 % de places pour leurs visiteurs. Dans le périmètre du PLQ litigieux, l'État devait ainsi offrir 343 places de stationnement, majoré de 10 %, soit 377 places. L'art. 6 al. 3 RPFSP relatif aux places pour les activités renvoyait aux normes VSS, ce qui n'était pas le cas de l'art. 5 RPFSP, relatif à celles pour le logement. Il était contre toute logique de ne suivre les normes VSS que pour les activités et non pour le logement. L'art. 190 al. 3 de la Constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012 (Cst-GE - A 2 00) traitant de la politique globale de la mobilité était violé. L'État se comportait de façon arbitraire lorsqu'il n'apportait aucune justification statistique et qu'il lésait la diversité de l'habitat. Il introduisait une discrimination fondée sur le mode de vie (contraint ou volontaire) des habitants exclus de la sorte des mesures de lutte contre la pénurie de logements ce que l'art. 8 al. 2 Cst. interdisait.

Les art. 1, 7 et 11 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE - RS 814.01) étaient violés. Le PLQ prévoyait que le seul parking souterrain à disposition des habitants actuels du quartier serait accessible uniquement depuis la rue Viollier, alors que l'autre parking souterrain, à l'avenue de la Gare des Eaux-Vives serait réservé aux employés et clients des commerces. En imposant aux habitants des immeubles déjà existants en bordure du périmètre sud de, par exemple, devoir décharger une personne à mobilité réduite, des enfants ou des objets lourds devant chez eux, de reprendre leur véhicule pour parcourir un kilomètre supplémentaire avant de pouvoir rejoindre le parking souterrain « habitants », puis aller rechercher leur véhicule dans ledit parking et parcourir ce kilomètre en sens inverse pour charger lesdites personnes à mobilité réduite ou enfants et les raccompagner, le département violait la LPE. Cette problématique démontrait l'absence de concertation avec la population, voire un certain mépris à son encontre, si ce n'était même une démonstration de la volonté de l'État d'avantager les futurs locataires de la Ville et de l'État. Le PLQ devait être modifié. De surcroît, l'augmentation massive de la circulation dans la rue de Savoie à l'horizon 2020 était supérieure avec le PLQ (+ 31,2 %) que sans (+ 27%). Le PLQ impliquait la violation des normes tolérables en matière de bruit de trafic routier, soit +3 dB(A) de jour et +7 dB(A) de nuit. Aucune mesure d'assainissement sonore de la rue concernée n'avait été prise. Petite artère de sept mètres de large, entre des immeubles anciens relativement hauts et faisant caisses de résonance, la rue de Savoie n'était pas prévue pour une telle augmentation de nuisances.

Le Conseil d'État violait son pouvoir d'appréciation en ce qui concernait les arbres. Il ne suivait pas les recommandations du RIE. Le PLQ prévoyait l'abattage de 333 arbres, soit 99 déjà abattus dans le cadre de la réalisation du CEVA et 234 arbres à abattre. Ils étaient décrits dans le RIE comme majoritairement en

bonne santé. Les grands marronniers en face du débouché de la rue de Savoie étagaient la perspective et donnaient au quartier un aspect charmant que toute plantation « en compensation » mettrait au moins un demi-siècle à égaler. Les alignements de marronniers sur trois rangs au début de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives, puis son alignement de platanes, étaient cohérents avec le style « Heimatstil » des immeubles adjacents et donnaient à cette avenue son caractère singulier qui participait de son âge (début du XX^e siècle). Le Conseil d'État avait choisi l'option du parking sur un seul niveau mais très étendu. Cette variante impliquait une dalle à 1,5 m de profondeur qui entravait les racines des arbres et ne leur permettait plus l'accès à la nappe phréatique. La variante d'un parking sur trois niveaux ne causait pas cet inconvénient. Le Conseil d'État avait excédé son pouvoir d'appréciation.

- 14) Par réponse du 4 octobre 2013, le département a conclu au rejet du recours, à la confirmation du PLQ n° 29'786 - 218 et la condamnation des recourants aux frais de procédure.

Il était douteux que les recourants aient un intérêt digne de protection, et par conséquent qualité pour invoquer une prétendue violation des prescriptions en matière de stationnement découlant de la LaLCR ainsi que des normes du RPSFP. Leur action s'apparentait à une action populaire. L'intimé s'en rapportait à justice sur la recevabilité.

Les art. 47 OAT et 29 Cst. n'étaient pas violés. Une jurisprudence du Tribunal fédéral avait discuté la portée de l'art. 47 OAT et notamment de son importance lorsque l'autorité qui établit les plans est communale et prend la décision d'adoption du plan. Dès lors qu'à Genève, le Conseil d'État était en charge tant de l'élaboration que de la décision sur le PLQ, la portée du rapport prévu à l'art. 47 OAT était fortement relativisée.

Le PLQ ne violait pas la LaLCR. Seules 265 places étaient supprimées et devaient être compensées. Le PLQ en prévoyait 239 (100 pour les habitants du quartier et 139 en remplacement) auxquelles s'ajoutaient les 74 places en surface. Il était exact que certaines serviraient pour de la dépose-minute, des taxis ou des cars, mais il en resterait largement plus que les 17 (recte 26) nécessaires pour assurer la compensation. La motion n'avait aucun effet contraignant. En proposant 785 places (sous-sol et surface, activités et logements), le PLQ litigieux ne s'écartait que de façon légère de la motion M 1'873, de surcroît non contraignante.

Les atteintes à l'environnement n'étaient pas démontrées. Appellatoire, le grief devait être déclaré irrecevable. Selon les travaux préparatoires relatifs au projet de loi 10'816-A modifiant la LaLCR, la population pouvait marcher cinq à sept minutes jusqu'à sa voiture. Toutes les places proposées en compensation se trouvaient à cinq cents mètres au maximum des places supprimées. La rue de Savoie ne faisait pas partie du PLQ litigieux. Le RIE prévoyait que

l'aménagement de la place de la gare des Eaux-Vives allait induire une gestion différente du réseau et nécessiterait dès lors « une modification du schéma de circulation sur le périmètre élargi, au travers de modifications de mouvements, de mises à sens unique et de modifications dans la gestion des carrefours, permettant une diminution du trafic de transit ». Les mesures de circulation à même de limiter le trafic ne pourraient être prises qu'au stade ultérieur des autorisations de construire. Elles relevaient d'une autre procédure. L'augmentation du trafic imputable au PLQ n'était que de 6 %. Le RIE indiquait enfin que l'impact sur la qualité de l'air était faible. Le SEIE avait préavisé favorablement. Les valeurs limites d'immission (ci-après : VLI) du degré de sensibilité III (ci-après : DS III), applicables à la rue de Savoie, étaient déjà dépassées. Seule la let. b de l'art. 9 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB ; RS 814.41) trouvait application. Selon le RIE, l'augmentation des nuisances sonores liées au PLQ devait s'élever entre 0,3 et 0,6 dB(A). Inférieure à 1 dB(A), elle était conforme à l'OPB.

Le choix des arbres à abattre avait été fait conformément au PDQ n° 29'520-218 Gare des Eaux-Vives, approuvé par la Ville et par l'État de Genève, ce que le RIE rappelait. L'abattage des 99 arbres prévu dans le cadre du CEVA ne pouvait plus être remis en cause dans le cadre du PLQ litigieux. Les arbres qualifiés de « remarquables » par le RIE étaient conservés. Les autres seraient compensés, conformément à la directive concernant la plantation et l'entretien des arbres de la direction générale de la nature et du paysage (ci-après : DGNP) d'août 2008. Le choix entre les différentes variantes de parkings n'avait pas encore été arrêté. Cela ne serait que dans le cadre des autorisations de construire subséquentes et du RIE 2^e étape que l'une des deux variantes pourrait être retenue. Le RIE 1^{ère} étape le précisait. Le grief était infondé.

- 15) Par décision du 20 décembre 2013, la chambre administrative a ordonné la jonction des deux causes et a ordonné l'appel en cause des CFF, en leur qualité de membre de la société simple constituée pour mettre en valeur tout ou partie des terrains situés dans le PLQ.
- 16) Par décision du 14 janvier 2014, la chambre administrative a ordonné l'appel en cause de la Ville de Genève, en sa qualité de propriétaire de parcelles situées dans le PLQ litigieux.
- 17) Par courriers respectivement des 6 et 7 février 2014, les CFF et la Ville de Genève ont pris les mêmes conclusions que le département.
- 18) Les recourants 1 et 2 ont répliqué le 31 mars 2014.

Les intimés avaient admis que le rapport prévu par l'art. 47 OAT n'existait pas. Ils confondaient l'établissement et l'approbation du PLQ. Le département avait établi le rapport, non le Conseil d'État. Celui-là devait rédiger un rapport

pour l'exécutif, ce qu'il n'avait pas fait. Si, au moment d'analyser le PLQ, le Conseil d'État avait eu en sa possession les observations de la population, il ne l'aurait pas approuvé. Dans l'arrêt cité par le département, la commune avait au moins fourni des documents pouvant valoir rapport.

Les griefs en opportunité des recourants n'avaient pas pu être analysés par le Conseil d'État dans la procédure d'opposition à cause de l'absence du rapport précité. La chambre de céans n'ayant pas le pouvoir d'examiner l'opportunité, le droit d'être entendu des recourants avait été violé. Le Conseil d'État n'avait pas en mains les données obtenues grâce à la participation de la population, lui permettant de saisir la totalité des enjeux de l'aménagement local à l'exemple, notamment, du manque d'unité du PLQ avec le quartier et le paysage existant sur le site et aux alentours, des problèmes de gabarit des constructions ou le non-respect de la motion M 1'873 de février 2009.

Les recourants détaillaient les 345 places supprimées. Selon leurs calculs, qui seront repris en tant que de besoin dans la partie en droit, il existait un déficit de compensation de 106 places, lequel serait aggravé par le fait que seule une place pour deux nouveaux logements était prévue, ce qui aurait pour conséquence que les nouveaux habitants se rabattraient sur les places à disposition des anciens habitants.

Il était erroné de soutenir que « les grands arbres remarquables existants (...) seront conservés (...) ». Seuls 8 seraient sauvés sur 242. Deux cents trente-quatre autres arbres du périmètre seraient abattus.

La circulation dans la rue de Savoie augmenterait de 31 % entre les valeurs actuelles (5'900 véhicules par jour) et celles prévues par le PLQ (8'650 véhicules quotidiens), aggravant de 6 % l'augmentation future du trafic moyen sans le PLQ. Les limites d'émission et de bruit étaient déjà dépassées de jour comme de nuit.

Les problèmes relevés par la population n'avaient pas été pris en compte. Il existait des solutions pour favoriser la construction de logements dans une proportion supérieure aux 39 % prévus sur la totalité de la SBP. Les places de stationnement pour les résidents des bâtiments actuels étaient envisagées dans le parking souterrain de la rue Viollier. Cette situation créait une inégalité de traitement avec les futurs habitants qui auraient la chance de disposer d'une place de stationnement à proximité. Ces inconvénients pouvaient être facilement évités si les places en compensation étaient offertes dans le parking souterrain de l'avenue de la Gare des Eaux-Vives.

- 19) Le département a dupliqué le 12 mai 2014. Au vu des divergences importantes sur le calcul des places de parkings, il a produit un document illustrant et localisant d'une part les places de parc existantes, appelées à être

supprimées et qui devaient être compensées (265 places) et, d'autre part, les places prévues par le PLQ (265 places au minimum).

- 20) Le 12 juin 2014, les recourants ont fait parvenir à la chambre administrative des « observations sur la question du stationnement ». Ils détaillaient leurs calculs attestant d'un déficit total de compensation de 80 voire 106 places.

Tous les recourants reprenaient les conclusions initiales prises par les recourants 2.

- 21) Par courrier du 13 juin 2014, les observations des recourants ont été transmises à toutes les parties en les informant que la cause était gardée à juger.

EN DROIT

- 1) Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable de ces points de vue (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

- 2) L'intimé met en cause la qualité pour recourir des recourants contre le PLQ litigieux tout en s'en rapportant à justice dans ses conclusions.

a. À teneur de l'art. 60 let. a et b LPA, les parties à la procédure qui a abouti à la décision attaquée et 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, sont titulaires de la qualité pour recourir (ATA/350/2014 du 13 mai 2014 ; ATA/186/2014 du 25 mars 2014 ; ATA/199/2013 du 26 mars 2013).

b. Cette notion de l'intérêt digne de protection est identique à celle qui a été développée par le Tribunal fédéral sur la base de l'art. 103 let. a de l'ancienne loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 et qui était, jusqu'à son abrogation le 1^{er} janvier 2007, applicable aux juridictions administratives des cantons, conformément à l'art. 98 let. a de la même loi (ATA/350/2014 précité ; ATA/399/2009 du 25 août 2009 ; ATA/207/2009 du 28 avril 2009 et les arrêts cités). Elle correspond aux critères exposés à l'art. 89 al. 1 let. c de la loi sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2007, que les cantons sont tenus de respecter, en application de la règle d'unité de la procédure qui figure à l'art. 111 al. 1 LTF (arrêts du Tribunal fédéral 1C_152/2012 du 21 mai 2012 consid. 2.1 ; 1C_76/2007 du 20 juin 2007 consid. 3 ; 1C_69/2007 du 11 juin 2007 consid. 2.2 ; Message du Conseil fédéral

concernant la révision totale de l'organisation judiciaire fédérale du 28 février 2001, FF 2001 pp. 4126 ss et 4146 ss).

L'intérêt digne de protection représente tout intérêt pratique ou juridique à demander la modification ou l'annulation de la décision attaquée. Il consiste donc dans l'utilité pratique que l'admission du recours apporterait au recourant, en lui évitant de subir un préjudice de nature économique, idéale, matérielle ou autre que la décision attaquée lui occasionnerait. Cet intérêt doit être direct et concret ; en particulier, le recourant doit se trouver, avec la décision entreprise, dans un rapport suffisamment étroit, spécial et digne d'être pris en considération. Il doit être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que l'ensemble des administrés. Le recours d'un particulier formé dans l'intérêt général ou d'un tiers est exclu (ATF 138 II 162 consid. 2.1.1 et les arrêts cités ; ATA/586/2013 du 3 septembre 2013 ; François BELLANGER, La qualité de partie à la procédure administrative, in : Thierry TANQUEREL/François BELLANGER, Les tiers dans la procédure administrative, 2004, pp. 43 ss). Il incombe au recourant d'alléguer les faits propres à fonder sa qualité pour recourir (ATF 133 II 249 consid. 1.1 p. 251 ; 120 Ia 227 consid. 1 p. 229 ; 115 Ib 505 consid. 2).

La personne doit ainsi se trouver, avec l'objet de la contestation, dans un rapport étroit, spécial et digne d'être pris en considération, ou encore doit être touchée avec une intensité supérieure aux autres personnes, ce qui s'examine en rapport avec les circonstances concrètes de l'espèce (ATF 133 II 468 consid. 1 ; ATF 133 V 188 consid. 4.3.1 ; ATF 124 II 499 consid. 3b ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_2/2010 du 23 mars 2010 consid. 4). Tel n'est pas le cas de celui qui n'est atteint que de manière indirecte ou médiate (ATF 130 V 202 consid. 3 ; 133 V 188 consid. 4.3.1). D'une manière générale, la jurisprudence et la doctrine n'admettent que de manière relativement stricte la présence d'un intérêt propre et direct lorsqu'un tiers désire recourir contre une décision dont il n'est pas le destinataire (ATF 133 V 239 consid. 6.3). Les tiers ne sont en effet pas touchés par une décision de la même manière que son destinataire formel et matériel, dans la mesure où elle ne leur octroie pas directement des droits ni ne leur impose des obligations (François BELLANGER, op. cit., pp. 43 ss).

En ce qui concerne les voisins, la jurisprudence a indiqué que seuls ceux dont les intérêts sont lésés de façon directe et spéciale ont l'intérêt particulier requis (ATF 133 II 249 consid. 1.3.1 p. 252 ; 133 II 409 consid. 1 p. 411 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_158/2008 du 30 juin 2008 consid. 2). Le recourant doit ainsi se trouver dans une relation spéciale, étroite et digne d'être prise en considération avec l'objet de la contestation. La qualité pour recourir est en principe donnée 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 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_152/2012 du 21 mai 2012 consid. 2.1 ; 1C_125/2009 du 24 juillet 2009 consid. 1 ; 1C_7/2009 du 20 août 2009 consid. 1 ;

ATA/321/2009 du 30 juin 2009 ; ATA/331/2007 du 26 juin 2007 ; sur le cas d'une personne qui va devenir voisine de la construction litigieuse : ATA/450/2008 du 2 septembre 2008). Outre les propriétaires voisins, les propriétaires par étage, les superficiaires, les locataires et les preneurs à ferme sont susceptibles de remplir cette condition (arrêt du Tribunal fédéral 1C_572/2011 du 3 avril 2012 consid. 1.2 ; ATA/199/2013 du 26 mars 2013 ; Heinz AEMISEGGER/Stephan HAAG, Commentaire pratique de la protection juridique en matière d'aménagement du territoire, 2010, n. 60 ad art. 33 LAT, p. 53). La qualité pour recourir peut être donnée en l'absence de voisinage direct, quand une distance relativement faible sépare l'immeuble des recourants de l'installation litigieuse (ATF 121 II 171 consid. 2b p. 174 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_297/2012 consid. 2.3 ; ATA/220/2013 du 9 avril 2013 ; ATA/199/2013 précité). La proximité avec l'objet du litige ne suffit cependant pas à elle seule à conférer au voisin la qualité pour recourir contre la délivrance d'une autorisation de construire. Celui-ci doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de l'arrêt contesté qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la commune (ATF 137 II 30 consid. 2 p. 32 ss ; 133 II 249 consid. 1.3.1 p. 252 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_565/2012 du 23 janvier 2013 consid. 2.1 ; 1C_297/2012 du 28 août 2012 consid. 2.2). Le critère de la distance n'est pas le seul déterminant car la question de savoir si le voisin est directement atteint nécessite une appréciation de l'ensemble des circonstances pertinentes (arrêt du Tribunal fédéral du 8 avril 1997 reproduit in RDAF 1997 I p. 242 consid. 3a). Dans un arrêt récent, la chambre de céans a nié la qualité pour recourir de riverains dans le cadre de la suppression de 42 places de parking. Les transformations effectuées sur un chemin, sans changement du régime de circulation, ne les touchaient pas plus spécialement, directement et concrètement, que quiconque, d'autant plus qu'ils avaient à leur disposition des places de parking privées (ATA/484/2014 du 24 juin 2014).

c. En l'espèce, plusieurs des recourants sont propriétaires ou locataires de logements et commerces situés respectivement aux 6, 10 et au 12, avenue de la gare des Eaux-Vives, soit dans le périmètre du PLQ ou immédiatement voisins dudit périmètre. Les recourants domiciliés au 53, route de Frontenex doivent être considérés comme voisins immédiats, se trouvant à une centaine de mètres de la zone litigieuse. Il n'est pas contesté que les recourants ne possèdent pas de places de parking privées. La problématique de la suppression de places les touche donc directement.

Les recourants ont qualité pour agir.

- 3) Selon une jurisprudence récente, si le Conseil d'État adopte un PLQ et rejette les oppositions par des arrêtés distincts, les intéressés peuvent recourir

contre l'un ou l'autre, à condition de conclure à l'annulation dudit PLQ (ATA/664/2014 du 26 août 2014).

Les recourants ont conclu à l'annulation des arrêtés les concernant. Ces conclusions sont recevables.

La recevabilité des conclusions tendant à faire attribuer des places de stationnement aux anciens habitants dans un parking déterminé ou sollicitant qu'il soit ordonné au Conseil d'État de prévoir une diminution de la circulation à la rue de Savoie est douteuse. Il n'est toutefois pas nécessaire d'analyser cette question de façon plus approfondie, le recours devant être rejeté pour d'autres motifs.

4) Dans un premier grief, les recourants font valoir que le PLQ viole l'art. 47 OAT.

a. Aux termes de cette disposition, l'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26 al. 1 LAT), un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4 al. 2 LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement. Elle présente en particulier les réserves subsistant dans les territoires déjà largement bâtis et indique comment elles seront judicieusement utilisées.

b. Selon la doctrine et la jurisprudence, l'art. 47 al. 1^{er} OAT exige de l'autorité de planification l'établissement d'un rapport qui démontre que les plans d'affectation sont conformes aux exigences découlant de la législation fédérale sur la protection de l'environnement ; il s'agit d'un instrument permettant de réaliser la coordination matérielle entre le droit de l'environnement et le droit de l'aménagement du territoire requise par l'art. 25a LAT (arrêts du Tribunal fédéral 1C_390/2010 du 17 mai 2011 ; 1A.281/2005 du 21 juillet 2006 consid. 1.3 ; Pierre TSCHANNEN, *Umsetzung vom Umweltrecht in der Raumplanung*, DEP 2005 p. 423 ; Rudolf MUGGLI, *Umweltprüfung vor der Projektierung*, DEP 2004 p. 451). Le rapport de conformité selon l'art. 47 OAT ne fait pas partie intégrante du plan, mais il constitue une aide à la décision à l'attention de l'autorité d'approbation (Rudolf MUGGLI, *op. cit.*, DEP 2004 p. 453). Il doit se prononcer concrètement sur les questions d'équipement, de bruit et de protection de l'air liées aux modifications proposées. Il doit en outre indiquer si, et dans quelle mesure une réalisation des possibilités de construire conforme au plan augmenteront ou, au contraire, diminueront les charges pour l'environnement, et mentionner les éventuelles mesures prises pour éviter ces désagréments (arrêt du Tribunal fédéral 1A.281/2005 précité ; Martin PESTALOZZI, *Bedeutung und*

Schwerpunkte der umweltrechtlichen Fragestellung in der Nutzungsplanung, DEP 2000 p. 775).

Le droit fédéral ne dit pas à quel moment ce rapport doit parvenir à l'autorité d'approbation du plan. Ce moment dépend de la procédure cantonale. En effet, si l'autorité communale ne statue pas elle-même sur les oppositions, comme à Genève, il n'est pas contraire au droit fédéral qu'elle attende la fin de la procédure cantonale d'opposition pour rendre son rapport et exposer les raisons pour lesquelles elle demeure en faveur du plan litigieux malgré les arguments avancés dans ce cadre. Dans le cas où le droit cantonal prévoit la compétence d'une autorité cantonale pour adopter un PLQ, le rapport prévu par l'art. 47 OAT n'a pas la même fonction que dans les cantons où la commune adopte le plan et fournit ensuite à l'autorité cantonale, qui n'est pas formellement intervenue dans la première phase de la procédure, des explications lui permettant de statuer sur l'approbation prescrite par l'art. 26 LAT. Ainsi, à Genève, l'importance de ce rapport est moindre, dès lors que le Conseil d'État a la possibilité, comme autorité compétente pour adopter le plan, de recueillir directement lui-même toutes les données pertinentes, au fur et à mesure de l'élaboration de cet instrument (art. 3 de la loi sur l'exercice des compétences du Conseil d'État et l'organisation de l'administration du 16 septembre 1993 - LECO - B 1 15 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_17/2008 du 13 août 2008 consid. 2.3.1 ; ATA/692/2014 du 2 septembre 2014).

c. En l'occurrence, le PLQ litigieux n'a pas été présenté par la Ville de Genève, mais a été élaboré par le département. Dès lors qu'une autorité cantonale a entièrement diligenté la première phase en requérant tous les informations utiles, mises à disposition du public, un rapport supplémentaire, n'ayant d'autre fonction que de synthétiser l'ensemble des travaux, n'était pas nécessaire. Le département n'était ainsi pas tenu de fournir un rapport au Conseil d'État.

Les recourants critiquent l'application de la jurisprudence fédérale précitée au cas d'espèce en indiquant que dans ladite cause, un document avait été établi, faisant « en tant que de besoin office de rapport au sens de l'art. 47 OAT ». Toutefois, le cas en question s'inscrivait précisément dans un canton où le plan avait été établi par la commune et non par une autorité cantonale.

Les recourants tiennent grief au département que, du fait de l'absence du rapport prévu à l'art. 47 OAT, ils n'ont pas pu bénéficier de la possibilité de faire valoir leurs arguments en opportunité. Cet argument n'est pas fondé. Les recourants ont dûment fait opposition au PLQ, en application de l'art. 6 LGZD. Leurs arguments en opportunité ont été examinés à cette occasion. De surcroît, le quartier concerné a fait l'objet de nombreuses consultations. Répertoire par le plan directeur cantonal comme périmètre d'aménagement coordonné (PAC), il avait fait l'objet d'un PDQ. Outre la création d'un groupe de concertation, incluant des représentants de l'association de quartier de la gare des Eaux-Vives, un séminaire

avait été organisé, ainsi qu'une séance d'information publique, le 29 janvier 2004. Le projet de PDQ a été soumis à une enquête publique fin 2008. Une modification des limites de zones, selon le plan n° 29'561-218 a été mis à l'enquête publique. Ces deux documents, dûment soumis à la population, ont servis de base au PLQ litigieux. Enfin, le 29 novembre 2009, la population genevoise a accepté à 57,8 % la votation sur le CEVA, concernant notamment la gare des Eaux-Vives et le quartier alentour.

Les griefs de violation de l'art. 47 OAT et de la violation du droit d'être entendu seront donc écartés.

- 5) Dans un deuxième grief, les recourants invoquent une violation des art. 7 al. 4 et 7B LaLCR « et de son règlement d'application ».

À teneur de l'art. 7 al. 4 LaLCR, pour faciliter la mise en œuvre des objectifs du plan directeur du stationnement, notamment la récupération d'espaces publics, le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture veille à l'application du principe de compensation tel que défini à l'article 7B.

Selon l'art. 7B LaLCR, tout en tenant compte de la structure et du contexte géographique du quartier, de l'offre en matière de stationnement privé, ainsi que des possibilités de mutualisation et d'adaptation de la typologie des places de stationnement, le département veille à l'application du principe de compensation, notamment afin de récupérer de l'espace public à d'autres usages urbains que le stationnement, sous ses deux formes : lors de la création d'un parking en ouvrage à usage public, la récupération d'espaces publics s'opère en supprimant un nombre équivalent de places à usage public sur voirie (let. a), lors de projets urbains supprimant des places à usage public sur voirie, celles-ci font l'objet d'une compensation pour un nombre équivalent, le cas échéant dans un parking en ouvrage à usage public. À titre exceptionnel, il est possible de compenser jusqu'à 20 % des places par des stationnements destinés aux véhicules deux-roues motorisés (let. b). Le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les zones denses du canton de Genève. Le Conseil d'État définit le périmètre des zones denses (al. 2). L'offre de référence de stationnement à usage public pour les zones denses est celle de 2011 (al. 3). La compensation s'effectue dans le périmètre d'influence concerné, si possible à moins de 500 m de rayon, mais au maximum à 750 m (al. 4). La compensation intervient dans la mesure du possible de manière simultanée. À défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'art. 7A al. 2 (al. 5).

- 6) Les parties ne contestant pas l'application de l'art. 7B LaLCR, il convient, préalablement, de déterminer combien de places à usage public sur voirie sont supprimées par le PLQ litigieux et combien celui-ci en propose en compensation, les parties s'opposant sur les deux chiffres.

- 7) S'agissant des places existantes, les recourants estiment qu'elles se montent à 345, alors que le département en dénombre 265.

La différence provient des 80 places sises 62 bis, route de Frontenex, sur la parcelle n° 2'400, propriété de l'État de Genève et située derrière l'immeuble Modular (ci-après : parking Modular).

Les recourants indiquent que les places du parking litigieux sont louées aux habitants du quartier, ce que le département ne conteste pas. Selon ceux-là, elles doivent être comptabilisées dans les places supprimées, ledit parking ayant mis des places à disposition des habitants avant les travaux d'aménagement de la Gare des Eaux-Vives.

Le département considère que les places du parking Modular ne doivent pas être comptées car elles ne sont pas destinées à un usage public. Le parking est répertorié sous la rubrique « parkings privés de l'État de Genève » sur le site de la Fondation des parkings (ci-après : la Fondation) ainsi que dans le plan directeur de stationnement, adopté par le Conseil d'État le 25 août 2010 et voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012. La gestion de ce parking a été confiée à la Fondation depuis 2009, agissant comme mandataire de l'État. Un panneau « propriété privée » se trouve à l'entrée du parking.

- 8) Pour trancher cette question, il convient de déterminer si les places du parking Modular sont « à usage public sur voirie » au sens de l'art. 7B al. 1 let. b LaLCR et doivent faire l'objet d'une compensation.

Conformément à l'art. 7 al. 2 LaLCR, le Conseil d'État a adopté, le 25 août 2010, un plan directeur du stationnement que le Grand Conseil a voté le 22 mars 2012. Selon ce plan, un « parking à usage public ou parking public est un parking dont les places de stationnement sont ouvertes à tous, moyennant le paiement d'une taxe horaire et qui se situe le plus souvent sur le domaine public, mais peut aussi être en mains privées, tout en étant ouvert au public. Un parking à usage privé est un parking dont les places de stationnement ne sont pas ouvertes à tous, sans avoir d'autorisation ou de bail spécifique, le plus souvent situé sur fonds privés ».

En l'espèce, le parking Modular est propriété de l'État de Genève, géré par la Fondation. Les utilisateurs sont au bénéfice de contrats de bail. Il s'agit donc d'un parking à usage privé. De surcroît, le plan directeur du stationnement indique qu'il existe 28 parkings à usage public en ouvrage à Genève dont la moitié est gérée par la Fondation. Le parking litigieux ne figure pas sur la carte produite en page 26 du plan de stationnement qui les recense.

Ne répondant pas à la définition de l'art. 7B al. 1 let. b LaLCR, les 80 places du parking Modular n'ont pas à être compensées.

En conséquence, le PLQ supprime 265 places à usage public sur voirie qui doivent être compensées pour un nombre équivalent de places à un tel usage.

- 9) Concernant le nombre de places à usage public prévues par le PLQ, celui-ci s'élève à 159 selon les recourants et 265 selon le département.

Les 139 places « en remplacement des places de surface existantes » ne sont pas litigieuses. La divergence porte sur les 100 places « pour les habitants du quartier » et les 74 places extérieures.

Les recourants considèrent qu'il faut soustraire les 80 places du parking Modular des 100 places pour les habitants du quartier et ne retenir que 20 places. Selon eux, la légende du PLQ fait la distinction entre les places « pour les habitants du quartier » et les places en « remplacement des places de surface existantes ». Les 80 places du parking Modular doivent être comptabilisées dans les « places pour les habitants du quartier ». Ainsi seules 20 places sont créées. Ils contestent de surcroît la réalité des 74 places en surface. Celles-ci ne faisant l'objet d'aucune précision dans le PLQ autre que « places de stationnement extérieures », elles pourraient être affectées à d'autres fonctions que la compensation des places existantes, notamment des déposes-minute, des places taxis, cars, etc... Les recourants retiennent donc 159 places (139 + 20) et invoquent un déficit de 106 places. Leur calcul se fonde sur la différence entre les 265 places actuelles supprimées et les 159 places prévues.

Le département considère que 265 places sont créées, soit les 139 non contestées, majorées des 100 places « pour les habitants du quartier » et de 26 places à prendre parmi les 74 en surface.

- 10) L'imputation des 80 places du parking Modular n'est pas fondée, comme précédemment tranché. Reste la question des 74 places en surface, non attribuées.
- 11) L'art. 7B LaLCR ne fixe aucune règle précise pour la compensation. L'argument des recourants consiste à considérer qu'aucune place en surface ne sera dévolue à du stationnement à usage public. S'il est exact, et non contesté par le département, qu'une partie des 74 places sera probablement affectée aux taxis, voire aux déposes-minute ou aux cars, l'hypothèse que la totalité de ces places soit soustraite à l'usage public n'a jamais été évoquée. Cette vision semble peu réaliste, en vertu des mêmes principes que ceux qui veulent des taxis ou des places de déposes-minute, à savoir qu'aux alentours d'une gare, il est indispensable de pouvoir proposer des places de stationnement pour les voyageurs qui ne soient pas exclusivement en sous-sol.

Le calcul du département qui consiste à retenir 26 places pour l'usage public sur les 74 semble très raisonnable, 48 restant disponibles pour d'autres éventuelles affectations. Ce dernier chiffre semble largement supérieur aux besoins pour les

taxis, cars, ou déposes-minute, étant précisé que dans leur préavis du 1^{er} février 2012, les CFF faisaient état de 3 à 6 places de déposes-minute.

Le PLQ respecte l'art. 7B LaLCR, ce d'autant plus que l'art. 7B al. 5 LaLCR mentionne que la compensation intervient dans la mesure du possible simultanément. À défaut, il en est tenu compte ultérieurement sur la base du recensement visé à l'art. 7A al. 2 LaLCR. Ainsi, et si par impossible, l'intimée ne devait pas allouer 26 des 74 places à du parking à usage public, il resterait contraint de le faire ultérieurement.

Le grief des recourants en violation de la LaLCR est rejeté.

- 12) Dans un troisième grief, les recourants invoquent une violation, par le Conseil d'État, de son pouvoir règlementaire lors de l'élaboration du RPFSP, celui-ci introduisant une différence dans les ratios de places à créer selon qu'il s'agit de logements ou d'activités (art. 5 et 6 RPFSP). La situation ainsi créée induirait une violation de l'art. 8 al. 2 Cst., selon lequel nul ne doit subir de discrimination du fait notamment de son origine, de sa race, de son sexe, de son âge, de sa langue, de sa situation sociale, de son mode de vie, de ses convictions religieuses, philosophiques ou politiques ni du fait d'une déficience corporelle, mentale ou psychique. L'art. 190 Cst-GE serait aussi violé, qui prévoit que « l'État élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation. Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés. Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport. Il encourage la mobilité douce. »
- 13) a. Selon la LExt, les plans localisés de quartier doivent prévoir les places de parcage et les garages (art. 3 al. 1 let. e LExt).
- b. Le RPFSP vise à préciser les modalités régissant l'obligation d'aménager des places de stationnement sur fonds privés à l'occasion de la construction ou de la modification d'une construction, ou encore du changement d'affectation de bâtiments ou d'installations (art. 1 al. 1 RPFSP). Il régit les ratios de stationnement applicables notamment au nombre de places de stationnement prévues dans les PLQ (art. 1 al. 2 let. a RPFSP). Les ratios de stationnement correspondent au nombre de places de stationnement qu'il convient de prévoir en fonction des caractéristiques des constructions envisagées. En ce qui concerne le logement et les activités, les ratios de stationnement dans le canton sont fixés en fonction des secteurs délimités selon une carte figurant en annexe au règlement (art. 4 al. 2 RPFSP). Cette carte fait partie du plan directeur de stationnement adopté par le Grand Conseil le 22 mars 2012. Les ratios diffèrent selon qu'ils se réfèrent à du logement (art. 5) ou aux activités (art. 6). Les ratios pour celles-ci font référence aux normes émises par l'Association des professionnels de la route et des transports SN 640 281 du 1^{er} février 2006 (Schweizerischer Verband der

Strassen- und Verkehrsfachleute », ci-après : VSS), alors que tel n'est pas le cas pour les ratios logements.

Il ressort de l'exposé des motifs du RPFSP, que les ratios de logements sont fondés sur une étude approfondie des besoins liés au logements, achevée en 1993, laquelle a permis de cerner les paramètres liés à la densité des ensembles construits et à l'évolution socio-économique, alors que les ratios de stationnement pour les activités se basent principalement sur une étude de 1992 effectuée par l'office cantonal de la mobilité.

c. En l'espèce, l'exposé des motifs à l'origine du RPFSP détaille les raisons pour lesquelles l'État a retenu les VSS pour les ratios des activités et non pour ceux du logement.

De surcroît, les ratios du logement sont fondés sur une carte géographique (art. 4 al. 2 RPFSP) laquelle fait partie du plan directeur de stationnement, dûment adopté par le Grand Conseil le 22 mars 2012. Les ratios que les recourants souhaitent voir appliquer au logement iraient à l'encontre de ces documents.

Le grief est infondé, étant relevé que l'art. 190 Cst. – GE n'est pas une disposition constitutionnelle justiciable.

14) Les recourants invoquent une violation des art. 1, 7 et 11 LPE.

a. La LPE a notamment pour but de protéger les hommes contre les atteintes nuisibles ou incommodes (art 1 al. 1 LPE), à savoir les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations, qui sont dus à la construction ou à l'exploitation d'installations (art. 7 al. 1 LPE). Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont dénommés émissions au sortir des installations, immissions au lieu de leur effet (art. 7 al. 2 LPE). Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions) (art. 11. al. 1 LPE). Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes seront réduites à titre préventif et assez tôt (art. 1 al. 2 LPE).

b. Les PLQ sont des outils de planification territoriale qui dessinent une vision d'avenir dont la réalisation concrète se manifeste par la procédure d'autorisation de construire. Pour apprécier si un PLQ respecte les exigences légales telles que celles liées au trafic et au bruit, il convient d'intégrer dans cette vision les projets ou plans connexes dont la réalisation est prévue, qui font partie de cette image d'aménagement.

En l'espèce, le PLQ litigieux est défini comme un enjeu d'aménagement de première importance, un des derniers grands potentiels à bâtir au centre-ville. « L'on assiste aujourd'hui aux prémices d'une transformation en profondeur du quartier et de ses environs. Le PLQ de la gare des Eaux-Vives est la pièce centrale

de ce vaste processus de renouvellement urbain sur la rive droite (sic) du lac, associé à la construction d'une infrastructure ferroviaire majeure à l'échelle régionale » (RIE, p.10). Le PLQ s'inscrit ainsi dans un contexte beaucoup plus vaste et conduira inévitablement à adapter la circulation. Le RIE a réservé différentes propositions de mesures qui figurent dans l'étude de circulation annexée au RIE. Les services compétents, soit en particulier la direction générale des transports et le SEIE, ont émis des préavis favorables, respectivement les 30 mai 2012 et 20 mars 2013. En l'état, les violations invoquées par les recourants de la LPE ne se fondent pas sur des éléments définitifs et ne sont pas prouvées. Les conclusions du RIE 1^{ère} étape mentionnent clairement que la protection contre le bruit devra faire l'objet d'une analyse complémentaire dans le cadre du RIE 2^{ème} étape. Enfin, les recourants conservent le droit d'intervenir dans les procédures relatives à l'octroi des autorisations de construire s'ils s'y estiment fondés.

Le grief sera rejeté.

- 15) Dans un dernier grief les recourants reprochent au Conseil d'Etat d'avoir violé son pouvoir d'appréciation « suite au non-respect du RIE en ce qui concerne les arbres ».

Il ressort du dossier que 99 arbres sont prévus à l'abattage dans le cadre du projet CEVA, soit dans la procédure qui a abouti aux autorisations de construire la liaison ferroviaire entre la gare de Cornavin et la frontière franco-suisse et non dans le cadre du PLQ. L'abattage de ceux-là ne peut plus être remis en cause dans le cadre de la présente procédure. Les conclusions du RIE 1^{ère} étape mentionnent que les deux projets sont étroitement liés et que le PLQ doit aussi servir à compenser les arbres abattus dans le cadre du projet CEVA. Le RIE mentionne que le PLQ doit protéger les essences indigènes et garantir un espace plantable suffisant, que le plan d'aménagement paysager présenté lors du RIE 2^{ème} étape doit garantir la compensation des 234 arbres (hors CEVA) notamment et que le solde des compensations pourra se faire à travers le fonds cantonal de compensation écologique. Forts de ces garanties, les préavis émis par le SEIE et la DGNP ont été favorables, ce que les recourants ne contestent pas. Dans ces conditions le Conseil d'Etat n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation en autorisant le PLQ.

Le grief est infondé.

- 16) Compte tenu de ce qui précède, le recours de Madame Fabia et Monsieur Jean-Philippe KOCH et consorts est rejeté. Pris conjointement et solidairement, les recourants, qui succombent intégralement dans leurs conclusions, seront astreints au paiement d'un émoulement de CHF 2'500.- (art. 87 al. 1 LPA).

Aucune indemnité de procédure ne sera allouée à la commune, qui compte plus de dix mille habitants. Celle-ci est en effet réputée disposer de son propre service juridique et ne pas avoir à recourir aux services d'un mandataire extérieur (art. 87 al. 2 LPA ; ATA/113/2013 du 26 février 2013 ; ATA/825/2012 du 11 décembre 2012 ; ATA/717/2012 du 30 octobre 2012 ; ATA/462/2011 du 26 juillet 2011 ; ATA/163/2011 du 15 mars 2011 ; ATA/362/2010 du 1^{er} juin 2010 et les références citées).

Aucune indemnité de procédure ne sera allouée aux CFF, la taille de cet régime de droit public leur permettant de disposer d'un service juridique apte à assumer leur défense, sans avoir à recourir aux services d'un avocat (ATA/576/2014 du 29 juillet 2014 ; ATA/309/2009 du 23 juin 2009 et les références citées).

* * * * *

PAR CES MOTIFS
LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE

rejette dans la mesure où il est recevable les recours interjetés le 29 août 2013 par Madame Fabia et Monsieur Jean-Philippe KOCH, Madame Claire MORISOD, Monsieur Jean-Paul BENIER, Monsieur Michel BERNHEIM, Monsieur René BODDI, Monsieur Michel CLERC, Monsieur Michel DUCRET, Monsieur Olivier GENECAND, Monsieur Jacques GOETELLEN, Monsieur Errol HAMEL, Monsieur Jean-Luc LEROUX, Monsieur Philippe MARINONI et Monsieur Gérald PASCHOUD contre les arrêtés n° 4'791-2013 et n° 4'792-2013 rendus le 26 juin 2013 par le Conseil d'État ;

met un émolument de CHF 2'500.- à charge des recourants, pris conjointement et solidairement ;

dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité de procédure ;

dit que conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification par-devant le Tribunal fédéral, par la voie du recours en matière de droit public ; 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 au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communique le présent arrêt à Me François Membrez, avocat des recourants, ainsi qu'au Conseil d'État, aux Chemins de fer fédéraux suisses et à la Ville de Genève.

Siégeants : M. Verniory, président, MM. Thélin et Dumartheray, Mme Payot Zen-Ruffinen et M. Pagan, juges.

Au nom de la chambre administrative :

le greffier-juriste :

F. Scheffre

le président siégeant :

J.-M. Verniory

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :