

## **BGer 1C\_640/2025 vom 22. April 2026**

Bundesgericht, 2026-04-22, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_640\\_2025](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_640_2025)

FR: TF 1C\_640/2025 du 22 avril 2026

IT: TF 1C\_640/2025 del 22 aprile 2026

### **Volltext**

Bundesgericht

Tribunal fédéral

Tribunale federale

Tribunal federal

1C\_640/2025

Arrêt du 22 avril 2026

Ire Cour de droit public

Composition

MM. les Juges fédéraux

Haag, Président, Merz et Mecca, Juge suppléant.

Greffier : M. Alvarez.

Participants à la procédure

A.A.\_\_\_\_\_ et B.A.\_\_\_\_\_,

tous les deux représentés par Maîtres Romain Jordan et Thomas Barth, avocats,  
recourants,

contre

Office fédéral des transports,

Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen,

intimé,

Département du territoire de la République et canton de Genève, OCEau - Service du  
domaine public lacustre et de la capitainerie,

rue du 31-Décembre 6, 1207 Genève.

Objet

Approbation des plans concernant la rénovation d'un débarcadère,

recours contre l'arrêt de la Cour I du Tribunal administratif fédéral du 23 septembre 2025  
(A-6890/2023).

Faits :

A.

Le débarcadère n

o 13 "Bellevue", situé sur la parcelle n

o 3'521 de la commune de Bellevue, est la propriété de l'État de Genève. Cette parcelle est limitée, à l'ouest, par le rivage; à l'est, elle s'avance dans le lac sous la forme d'un rectangle (zone des eaux et des rives). Le débarcadère a été mis en service en 1874 et a fait l'objet de travaux en 1969. Il se compose d'une passerelle en acier de 43,9 m de long et de 1,6 m de large, ainsi que d'une plateforme de 3,9 m de long et de 5 m de large située à l'extrémité de la passerelle, côté lac. Il fait aujourd'hui partie intégrante des arrêts desservis par la CGN (Compagnie générale de navigation). Le débarcadère débouche sur le port de Saladin-Bellevue et le club nautique de la commune de Bellevue qui se trouvent sur la parcelle n

o 1'769.

A.A.\_\_\_\_\_ et B.A.\_\_\_\_\_ sont copropriétaires à parts égales (copropriété simple sur ½) de la parcelle n

o 2'673 de la commune de Bellevue, située à la route U.\_\_\_\_\_. D'une surface de 1'544 m<sup>2</sup>, cette parcelle supporte un bâtiment d'habitation de 187 m

2 ainsi que deux autres bâtiments de 11 m

2 chacun. Elle borde directement le lac, plus particulièrement la parcelle n

o 3'521. Le bien-fonds de A.A.\_\_\_\_\_ et B.A.\_\_\_\_\_ est en outre voisin du débarcadère, dont la passerelle s'avance dans le lac au niveau de son angle sud est.

B.

La Capitainerie de la République et canton de Genève planifie la rénovation et la transformation du débarcadère n° 13 "Bellevue". Un audit structurel réalisé en 2021 a révélé que le débarcadère ne répondait plus aux normes en vigueur. Les travaux prévus consistent à dépolluer l'ouvrage, à remettre la structure en état, à mettre les garde-corps en conformité, à installer un système d'éclairage et à rendre l'ouvrage conforme aux normes relatives à l'égalité pour les personnes handicapées. Concernant ce dernier point, il a été décidé, sur la base d'une étude du 15 mars 2022, d'élargir la passerelle du débarcadère de 1,6 m à 2,4 m. Ces adaptations permettront également de mutualiser l'utilisation du débarcadère par les compagnies de navigation CGN et SMGN (Société des Mouettes genevoises navigation). Le projet est devisé à 950'000 francs.

Par demande du 17 mars 2022, la Capitainerie a soumis les plans du projet à l'Office fédéral des transports (ci-après: OFT) pour approbation. Le projet a été mis à l'enquête publique dans la commune de Bellevue du 13 juin au 12 juillet 2022. A.A.\_\_\_\_\_ et B.A.\_\_\_\_\_ s'y sont opposés. Par décision du 9 novembre 2023, l'OFT a approuvé le projet de rénovation du débarcadère, l'assortissant de charges; il a également accordé les autres autorisations nécessaires au projet. L'office fédéral a enfin rejeté l'opposition, dans la mesure de sa recevabilité.

Le 11 décembre 2023, A.A.\_\_\_\_\_ et B.A.\_\_\_\_\_ ont déposé un recours contre cette décision au Tribunal administratif fédéral, qui l'a rejeté par arrêt du 23 septembre 2025, après avoir procédé à une inspection locale.

C.

Agissant par la voie du recours en matière de droit public, A.A.\_\_\_\_\_ et B.A.\_\_\_\_\_ demandent au Tribunal fédéral d'annuler l'arrêt du Tribunal administratif fédéral, la décision d'approbation de l'OFT ainsi que le "plan objet de la publication intitulée «Débarcadère n o 13 Bellevue»". Ils requièrent également l'octroi de l'effet suspensif, accordé par ordonnance du 18 novembre 2025.

Le Tribunal administratif fédéral n'a pas d'observations à formuler et se réfère intégralement à son arrêt. L'OFT prend acte du dépôt du recours et n'a pas d'autres considérations à présenter; il renvoie à sa décision d'approbation des plans ainsi qu'à ses écritures précédentes. Le Département cantonal du territoire (DT) conclut au rejet du recours. Les recourants répliquent et persistent dans leur argumentation.

Considérant en droit :

1.

Dirigé contre une décision finale ( art. 90 LTF ) émanant du Tribunal administratif fédéral ( art. 86 al. 1 let. a LTF ) et rendue dans une cause de droit public ( art. 82 let. a LTF ), le recours est en principe recevable comme recours en matière de droit public selon les art. 82 ss LTF , aucune exception de l' art. 83 LTF n'étant réalisée.

A.A.\_\_\_\_\_ a participé à l'instance précédente. En tant que copropriétaire au sein d'une copropriété simple, il bénéficie des droits et a les charges du propriétaire en raison de sa part ( art. 646 al. 3 CC [RS 210]). Par ailleurs, en sa qualité de propriétaire voisin du projet litigieux, il est particulièrement touché par l'arrêt attaqué qui confirme l'autorisation de rénover et modifier le débarcadère n

o 13 de Bellevue. Il jouit ainsi de la qualité pour recourir au sens de l' art. 89 al. 1 LTF . Les autres conditions de recevabilité étant au surplus réunies, il convient d'entrer en matière sur son recours. En ce qui concerne en revanche la qualité pour recourir de B.A.\_\_\_\_\_, constatant que la procuration produite par son mandataire mentionnait uniquement A.A.\_\_\_\_\_, le Tribunal administratif fédéral a laissé indécise la question de sa participation à la procédure. Au stade du recours fédéral, sa légitimation - singulièrement sa participation à l'instance précédente (cf. art. 89 al. 1 let. a LTF ) - peut également demeurer indécise, compte tenu de la recevabilité du recours de A.A.\_\_\_\_\_.

2.

Les recourants dénoncent une violation de l'art. 25a de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT; RS 700) et des art. 18 ss de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF; RS 742.101). Le Tribunal administratif fédéral aurait violé le principe de la coordination en niant l'existence d'une interdépendance entre le projet de concession "Voie Bleue" - création d'une nouvelle voie navigable entre Corsier et Bellevue - et la rénovation du débarcadère n

o 13. L'instance précédente se serait en outre fondée sur des faits portés au dossier après que la cause a été gardée à juger en violation de leur droit d'être entendus ( art. 29 al. 2 Cst ).

2.1.

2.1.1. Selon l'art. 8 de la loi fédérale sur la navigation intérieure du 3 octobre 1975 (LNI; RS 747.201), les installations portuaires, les installations de transbordement et les débarcadères

destinés aux bateaux de la Confédération et des entreprises publiques de navigation ne peuvent être construits, transformés ou exploités que si les plans du projet ont été approuvés par l'OFT (al. 1). La procédure d'approbation des plans est régie par la LCdF (al. 2). Aux termes de l'art. 18 LCdF, les constructions et installations servant exclusivement ou principalement à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer (installations ferroviaires) ne peuvent être établies ou modifiées que si les plans du projet ont été approuvés par l'autorité compétente (al. 1). L'autorité chargée de l'approbation des plans est l'OFT (al. 2). L'approbation des plans couvre toutes les autorisations requises par le droit fédéral (al. 3).

2.1.2. L'art. 25a LAT énonce des principes en matière de coordination lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités. Une autorité chargée de la coordination doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demande d'autorisation soient mises simultanément à l'enquête publique (art. 25a al. 2 let. b LAT) et à ce qu'il y ait une concordance matérielle des décisions ainsi que, en règle générale, une notification commune ou simultanée (art. 25a al. 2 let. d LAT); ces décisions ne doivent pas être contradictoires (art. 25a al. 3 LAT). Au niveau fédéral, c'est avec la loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures de décision du 18 juin 1999 (LCoord; RO 1999 3071) que le législateur a veillé à ce que la coordination - tant formelle que matérielle - entre des projets fédéraux soit respectée. Les décisions à prendre sont coordonnées matériellement, et la loi désigne une seule autorité compétente, chargée de consulter toutes les autorités spécialisées avant de prendre une décision (cf. Message du Conseil fédéral relatif à la LCoord du 25 février 1998, FF 1998 p. 2221 ss [ci-après: message]). C'est dans cette optique que l'art. 18 LCdF, applicable par renvoi de l'art. 8 LNI, désigne, comme exposé ci-dessus, une autorité unique pour l'approbation des plans, approbation qui couvre en outre toutes les autorisations requises par le droit fédéral.

2.1.3. Que ce soit dans le cadre de l'art. 25a LAT ou dans celui des dispositions topiques régissant - à l'instar de l'art. 18 LCdF - les projets fédéraux, la jurisprudence commande que les projets concernés soient de même nature, concernent le même objet et aient la même finalité; l'autorité compétente doit prendre en compte tous les éléments déterminants et pertinents, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, qui sont objectivement en relation les uns avec les autres, notamment ceux qui se trouvent dans une relation si étroite qu'ils ne peuvent être appliqués de manière indépendante (ATF 123 II 88 consid. 2a p. 93; arrêts 1C\_366/2017 du 21 novembre 2018 consid. 3.1; 1C\_582/2014 du 25 février 2016 consid. 3.1 publié in: DEP 2016 p. 594; 1C\_163/2011 du 15 juin 2012 consid. 3).

2.2. Selon les recourants, le projet de rénovation du débarcadère litigieux serait en lien avec le projet de concession "Voie Bleue". Les questions posées par ces deux projets seraient à maints égards identiques, ce qui ressortirait du dossier. Cette dissociation artificielle aurait ainsi non seulement pour conséquence d'empêcher une pesée globale des intérêts, mais également de soustraire à l'enquête publique les aspects relatifs à la future exploitation du réseau de débarcadères. À les suivre, il aurait ainsi convenu de coordonner ces deux procédures.

2.2.1. En premier lieu, il faut, avec le Tribunal administratif fédéral, relever que la procédure d'approbation des plans du projet de rénovation du débarcadère n

o 13 n'est pas de même nature que l'octroi d'une concession dans le cadre du projet "Voie Bleue". La première tend à autoriser la modification d'un ouvrage public existant, alors que la seconde vise à autoriser et à déléguer, par le biais d'une concession, une activité relevant d'une régie fédérale (cf. art. 87 Cst. ), singulièrement le transport de voyageurs conformément à la loi fédérale du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.1), applicable par renvoi de l' art. 7 LNI . La concession a ainsi pour fonction de définir les droits et devoirs du concessionnaire (cf. art. 6 ss LTV ) et diffère en cela de l'approbation des plans, qui porte sur la conformité d'un ouvrage à la loi.

2.2.2. À cette différence de nature et de procédure s'ajoute ensuite le fait que le débarcadère n

o 13 est une installation existante, régulièrement utilisée dans le cadre du transport de voyageurs par la CGN, ce dont attestent notamment les horaires accessibles sur Internet (cf. ATF 143 IV 380 consid. 1.2

in fine ). Les travaux identifiés comme nécessaires à sa remise en état et en conformité doivent ainsi être opérés à plus ou moins brève échéance, indépendamment de l'octroi de la concession pour l'exploitation de la "Voie Bleue" (cf. rapport d'inspection des débarcadères CGN 2020 du 14 décembre 2020). On ne saurait ainsi, sous cet angle et contrairement à ce que soutiennent les recourants, voir d'interdépendance entre ces projets. Rien ne démontre par ailleurs que l'exploitation de la "Voie Bleue" serait en l'état incompatible avec cette installation existante, dont le rapport précité atteste du caractère exploitable malgré la nécessité des travaux litigieux (cf. en particulier mention "conforme pour l'aptitude au service"); l'affirmation des recourants selon laquelle les aménagements et adaptations seraient indispensables pour les nouveaux bateaux de la "Voie Bleue" est d'ailleurs strictement appellatoire et ne trouve pas d'assise dans le dossier ni dans l'étude de faisabilité "Projet 207 - Bateau Zéro Émission sur le Léman" du 19 novembre 2021 mentionnée par les recourants (accessible sur le site Internet de la Confédération, <https://www.aramis.admin.ch>, consulté le 20 mars 2026), celle-ci mentionnant en revanche la nécessité d'une adaptation pour l'accès des personnes à mobilité réduite (cf. étude de faisabilité, p. 27; question examinée au consid. 3 ci-dessous). Partant, la délivrance de la concession n'apparaît pas tributaire du projet litigieux; en d'autres termes, le projet ne représente pas un élément essentiel de la procédure d'octroi de la concession (cf. message, FF 1998 p. 2232). Dès lors - et de ce point de vue non plus - l'existence d'une interdépendance entre ces deux projets impliquant une coordination particulière ne peut être retenue. Dans ces conditions, on ne discerne en outre pas non plus où résiderait le risque de décisions contradictoires que le principe de la coordination tend à éviter; le recours ne contient d'ailleurs aucune argumentation à ce propos. Enfin, faute d'interdépendance, il ne saurait pas non plus être question, s'agissant de la rénovation du débarcadère - et contrairement à ce qu'affirment encore les recourants -, d'un projet d'une ampleur telle qu'il nécessiterait l'établissement d'un plan sectoriel (cf. art. 18 al. 5 LCdF ).

2.3. Les éléments qui précèdent suffisent en eux-mêmes à écarter le grief de violation du principe de la coordination. À la lecture de l'arrêt attaqué, il apparaît toutefois que l'instance précédente s'est, dans son raisonnement, encore référée à la décision du 17 juillet 2025 de l'OFT accordant la concession "Voie Bleue", après avoir pourtant annoncé, par ordonnance du 21 juillet 2025, que la cause était gardée à juger. Les recourants lui reprochent de ne pas les en avoir informés et de ne pas leur avoir offert la possibilité de se déterminer sur ce point. Cela étant, on peut se demander s'il ne s'agit pas d'un fait notoire (

gerichtsnotorische Tatsache ) que le tribunal pouvait retenir sans avoir à interpellé les recourants (cf. arrêt 4A\_37/2014 du 24 juin 2014 consid. 2.4.1 et les références), ces derniers étant également intervenus dans cette seconde procédure, dans laquelle ils ont notamment recouru au Tribunal administratif fédéral contre cette décision de l'OFT du 17 juillet 2025. La question de la délivrance de la concession "Voie Bleue", respectivement de sa prétendue interdépendance avec le projet de rénovation du débarcadère n

o 13 a en outre été au centre des discussions, si bien que les recourants - qui avaient nécessairement connaissance de cette décision - pouvaient s'attendre à ce que le Tribunal administratif fédéral en fasse état; dans leurs dernières observations au Tribunal administratif fédéral, ils ont d'ailleurs souligné que l'octroi de la concession était imminent (cf. arrêt attaqué, En fait, let. L).

Quoi qu'il en soit, à l'examen des considérants, cet élément apparaît avoir été mentionné par l'instance précédente, à titre superfétatoire, au terme de son raisonnement niant l'existence d'un lien entre les projets (cf. arrêt attaqué, consid. 5.3.2), si bien qu'on ne discerne pas quelle incidence une éventuelle violation du droit d'être entendu pourrait avoir sur la procédure (cf. ATF 143 IV 380 consid. 1.4.1; arrêts 6B\_259/2016 du 21 mars 2017 consid. 5.1.1; 4A\_153/2009 du 1

er mai 2009 consid. 4.1 et les arrêts cités); les recourants ne l'expliquent d'ailleurs pas, n'indiquant en particulier pas les moyens qu'ils auraient fait valoir à cet égard (cf. arrêt 2P.20/2005 du 13 avril 2005 consid. 3.2). Aussi n'y a-t-il pas lieu d'annuler la décision attaquée pour ce motif (cf. ATF 143 IV 380 consid. 1.4.1).

2.4. Sur le vu de ce qui précède, le grief est rejeté.

3.

Les recourants se plaignent enfin d'une violation du principe de la proportionnalité ( art. 5 al. 2 Cst. ) en lien avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (LHand; RS 151.3).

3.1. La LHand a pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées ( art. 1 al. 1 LHand ). Elle s'applique notamment aux constructions et installations accessibles au public pour lesquelles l'autorisation de construire ou de rénover des parties accessibles au public est accordée après son entrée en vigueur ( art. 3 let. a LHand ), ainsi qu'aux équipements des transports publics - (constructions, installations, systèmes de communication et systèmes d'émission de billets) et aux véhicules accessibles au public (let. b), qui sont notamment soumis à la LCdF (ch. 1) ou à la LNI (ch. 5). Selon l'art. 11 al. 1 LHand , le tribunal ou l'autorité administrative n'ordonnent pas l'élimination de l'inégalité lorsqu'il y a disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et notamment la dépense qui en résulterait (let. a), l'atteinte portée à l'environnement, à la nature ou au patrimoine (let. b) ou encore à la sécurité du trafic ou de l'exploitation (let. c). De manière générale, le principe de la proportionnalité commande que la mesure étatique soit nécessaire et apte à atteindre le but prévu et qu'elle soit raisonnable pour la personne concernée ( ATF 149 I 291 consid. 5.8; 140 I 257 consid. 6.3.1). Une mesure est nécessaire lorsque le résultat visé ne peut pas être atteint par des mesures moins contraignantes ( ATF 147 I 346 consid. 5.5 avec les références). L'atteinte ne doit pas être plus importante que nécessaire sur le plan matériel, spatial, temporel et personnel pour atteindre l'objectif poursuivi ( ATF 142 I 49 consid. 9.1). Le caractère raisonnable de

l'atteinte est apprécié sur la base d'une pesée globale des intérêts privés et publics ( ATF 143 I 147 consid. 3.1).

3.2. Selon les recourants, le Tribunal administratif fédéral se serait contenté de confirmer la décision de l'OFT approuvant l'élargissement de la passerelle en vue d'une mise en conformité avec la LHand et l'amélioration de la sécurité, sans procéder à une pesée des intérêts ni un quelconque examen critique et sans que le dossier ne contienne de démonstration technique prouvant la nécessité de cette modification. Selon eux, la largeur actuelle permettrait le passage d'une personne en chaise roulante et le fait que deux chaises ne pourraient se croiser sur une passerelle de 20 m de long ne saurait justifier une telle extension.

3.2.1. Cette argumentation ne saurait être suivie. En effet, contrairement à ce qu'affirment les recourants, le dossier contient une analyse soignée de la nécessité de procéder à un élargissement du débarcadère pour assurer un accès suffisant pour les personnes à mobilité réduite. L'audit du débarcadère n

o 13 de Bellevue établi les 22 juin et 15 juillet 2021 par le bureau d'ingénieurs C. \_\_\_\_\_ (ci-après: rapport d'audit) renferme une démonstration étayée, fondée en particulier sur la norme VSS 640 070 [20] "Trafic piétonnier - Norme de base", de l'impossibilité pour des usagers de "gabarit élargi" (notion englobant notamment les personnes en chaise roulante) de croiser avec un autre utilisateur en cas de maintien des dimensions actuelles (rapport d'audit, ch. 4.3, p. 17 ss). En revanche, un élargissement à 2,4 m - finalement retenu - serait suffisant non seulement pour un croisement ou une marche côte à côte de deux personnes avec un "gabarit standard", mais également de deux personnes de "gabarit élargi" (

ibid. ). Or, comme le souligne l'instance précédente, la largeur de la passerelle du débarcadère doit permettre non seulement à une personne à mobilité réduite de se déplacer, mais aussi de croiser d'autres usagers en toute sécurité, qu'il s'agisse de piétons avec poussettes, de vélos, de trottinettes, ou d'autres personnes à mobilité réduite. Il ressort par ailleurs du rapport d'audit que la largeur de 2,4 m du tablier - préférée à un élargissement à 3,6 m - constitue la largeur maximale permettant une intégration dans le bâti existant sans réaménagement excessif, c'est-à-dire, selon les constatations non contestées de l'instance précédente, sans empiéter sur le gabarit de la passerelle d'amarrage existante (cf. procès-verbal de la séance d'instruction du 24 février 2025). Le Tribunal fédéral relève pour sa part que si une largeur de 2,4 m permet effectivement le croisement de deux personnes en chaises roulante, celui-ci ne peut se faire que de manière restreinte (cf. rapport d'audit, ch. 4.3.2, p. 17), si bien qu'une largeur inférieure à celle retenue ne garantirait pas un accès conforme et sûr.

3.2.2. Les recourants ne démontrent par ailleurs pas que d'autres intérêts publics importants liés, comme le mentionne la LHand, notamment à l'environnement, à la nature ou au patrimoine ou encore à la sécurité du trafic ou de l'exploitation seraient touchés par le projet, ce qui ne ressort du reste pas du dossier. Au contraire, la conformité du projet aux normes protégeant l'environnement, la nature ou le paysage est démontrée par le dossier d'approbation des plans (notamment par les prises de position de l'Office fédéral de l'environnement [OFEV] des 21 et 28 septembre 2022, ainsi que les préavis cantonaux inclus dans le dossier de la cause [cf. not. pièce 5 du dossier de l'OFT]), documents que les recourants ne discutent au demeurant pas et dont rien ne commande ainsi de s'écarter.

3.2.3. Enfin, leurs arguments quant à la sécurité de leur parcelle ne sont pas mieux fondés. On ne voit en particulier pas de motif de s'écarter de l'appréciation de l'instance précédente, qui a nié que le projet puisse entraîner une augmentation des intrusions sur leur parcelle. Lors de l'inspection locale, et sans que cela ne soit réellement contredit céans, le Tribunal administratif fédéral a constaté que l'élargissement de la passerelle viendrait s'aligner sur le mur longeant la propriété des recourants et que l'accès à celle-ci depuis la passerelle était entravé par de nombreux obstacles: un mur de 1,8 m bordant la voie d'accès et surmonté de planches, un grillage vert d'environ 2 m de haut du côté du lac, deux arcs de cercle en métal munis de pics à l'angle de la propriété ainsi qu'un très grand arbre dont les branches surplombent le lac (cf. procès-verbal de la séance d'instruction du 24 février 2025, p. 9 et 10).

3.3. Ainsi, tout bien considéré, on ne discerne pas que les objectifs d'intérêt public liés à un accès conforme à la LHand pourraient être atteints par des mesures moins contraignantes ni aucun intérêt prépondérant s'opposant au projet. Au contraire, il apparaît que celui-ci poursuit un intérêt public important et supérieur à l'intérêt privé des recourants, dont les arguments doivent être rejetés, pour autant qu'ils soient recevables au regard des exigences de motivation du recours fédéral (cf. art. 42 al. 2 LTF, respectivement art. 106 al. 2 LTF). Le grief est écarté.

4.

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours, dans la mesure de sa recevabilité, aux frais des recourants (art. 66 al. 1 et 5 LTF). Il n'est pas alloué de dépens (art. 68 al. 3 LTF).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.

Le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable.

2.

Les frais de justice, arrêtés à 4'000 fr., sont mis à la charge solidaire des recourants.

3.

Le présent arrêt est communiqué aux parties, au Département du territoire de la République et canton de Genève ainsi qu'à la Cour I du Tribunal administratif fédéral.

Lausanne, le 22 avril 2026

Au nom de la Ire Cour de droit public

du Tribunal fédéral suisse

Le Président : Haag

Le Greffier : Alvarez

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