

GE_GERICHTE ATA/1075/2020 vom 27. Oktober 2020

GE Cour de justice, 2020-10-27, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_1075_2020

FR: GE_GERICHTE ATA/1075/2020 du 27 octobre 2020

IT: GE_GERICHTE ATA/1075/2020 del 27 ottobre 2020

Erwägungen

E. 28

janvier 2015. Ce document fondateur illustre leur réelle intention de procéder aux aménagements nécessaires. Le projet querellé s'inscrit pleinement dans ce projet puisque pour la parcelle visée, il n'est pas contesté que celle-ci est à destination d'utilisation diversifiée de la zone villas avec l'objectif de planification directrice d'une densification sans modification de zone de la zone villas en favorisant l'habitat individuel groupé (fiche A04 du PDCant).

- 15/19 - A/4304/2019

En conséquence, il appert que le département n'a pas excédé ou abusé du pouvoir d'appréciation conféré par l'art. 59 al. 4 let. a LCI en délivrant l'autorisation querellée.

Enfin, comme les recourants le reconnaissent eux-mêmes, ils ne peuvent se prévaloir du gel des dérogations à la densité en zone 5 décrété par le Conseil d'État le 28 novembre 2019 et valable uniquement à compter du dépôt de nouvelles autorisations de construire, étant relevé que le 30 juin 2020, le département a présenté l'avancée des discussions politiques entre le canton, le Grand Conseil et l'Association des communes genevoises en vue d'une levée du gel des dérogations avant la fin de l'année 2020.

Mal fondé sur ce point, le grief des recourants doit être rejeté. 6)

Selon les recourants, la réalisation d'un immeuble comptant six logements et dont le sous-sol est accessible aux voitures par un ascenseur est de nature à occasionner des inconvénients graves pour les usagers du chemin Saladin.

a. Selon l'art. 22 LAT, une autorisation de construire est délivrée notamment si le terrain est équipé (al. 2 let. b). Le droit fédéral et le droit cantonal peuvent poser d'autres conditions (al. 3).

L'art. 19 al. 1 LAT précise qu'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.

Au sens de ces dispositions, une desserte routière est adaptée lorsque la sécurité des automobilistes et des autres utilisateurs est garantie, lorsque le revêtement est adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter et lorsque la visibilité et les possibilités de croisement sont suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulances, service du feu) et de voirie est assuré. Ces dispositions poursuivent ainsi des buts de police, tandis qu'il appartient au droit cantonal de régler avec plus de précision les caractéristiques des voies d'accès selon leur fonction (arrêt du Tribunal fédéral 1C_430/2015 du 15 avril 2016 consid.

3.1 ; ATA/461/2020 du 7 mai 2020 consid. 11a et les arrêts cités ; André JOMINI, Commentaire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2010, ad. art. 19 LAT n. 19).

Une voie d'accès est 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, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 ; arrêt

- 16/19 - A/4304/2019 du Tribunal fédéral 1C_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1 ; André JOMINI, op. cit., ad. art. 19 LAT n. 20). La loi n'impose toutefois pas de voies d'accès idéales ; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs (arrêt du Tribunal fédéral 1C_318/2014 du 2 octobre 2014 consid. 7.1).

b. Le département peut refuser des autorisations de construire lorsqu'une construction ou une installation peut être la cause d'inconvénients graves pour les usagers, le voisinage ou le public ; ne remplit pas les conditions de sécurité et de salubrité qu'exige son exploitation ou son utilisation ; ne remplit pas des conditions de sécurité et de salubrité suffisantes à l'égard des voisins ou du public ; offre des dangers particuliers (notamment incendie, émanations nocives ou explosions), si la surface de la parcelle sur laquelle elle est établie est insuffisante pour constituer une zone de protection ; peut créer, par sa nature, sa situation ou le trafic que provoque sa destination ou son exploitation, un danger ou une gêne durable pour la circulation (art. 14 al. 1 let. a à e LCI).

Cette disposition appartient aux normes de protection qui sont destinées à sauvegarder les particularités de chaque zone, en prohibant les inconvénients incompatibles avec le caractère d'une zone déterminée. La construction d'un bâtiment conforme aux normes ordinaires applicables au régime de la zone ne peut en principe pas être source d'inconvénients graves, notamment s'il n'y a pas d'abus de la part du constructeur. Le problème doit être examiné par rapport aux caractéristiques du quartier ou des rues en cause (ATA/758/2016 du 6 septembre 2016 ; ATA/284/2016 du 5 avril 2016 ; ATA/86/2015 du 20 janvier 2015).

c. Selon la jurisprudence constante de la chambre administrative, l'accroissement du trafic routier, s'il est raisonnable, ne crée pas une gêne durable au sens de l'art. 14 LCI ; de fait, l'accroissement du trafic engendré par de nouvelles constructions conformes à la destination de la zone, ne constitue pas un inconvénient grave au sens de l'art. 14 LCI (ATA/253/2016 du 22 mars 2016 et les arrêts cités). La chambre administrative a notamment retenu que la construction d'un habitat groupé comprenant cinq logements supplémentaires par rapport à la villa qu'il allait remplacer ne saurait générer d'inconvénients graves pour le voisinage (ATA/724/2020 du 4 août 2020 consid. 6 d).

d. À Genève, la DGT se fonde, en général, sur les normes VSS. Si les services spécialisés peuvent s'y référer, ces normes ne constituent pas des règles de droit et ne lient en principe pas les autorités (arrêt du Tribunal fédéral 1C_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.2). Leur application doit respecter les principes généraux du droit, dont en particulier celui de la proportionnalité (ATA/588/2017 du 23 mai 2017 ; ATA/758/2016 précité ; ATA/98/2012 du 21 février 2012 et les références

- 17/19 - A/4304/2019 citées ; Piermarco ZEN-RUFFINEN/Christine GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, p. 326 n. 703).

La norme VSS 640 050 s'applique aux accès riverains, soit au raccordement destiné à l'usage de véhicules routiers (entrées et sorties privées) entre une route publique prioritaire et un bien-fonds générant un trafic de faible intensité.

e. En l'espèce, les recourants ne contestent pas, à juste titre, que le projet visé bénéficiera de son accès propre par le chemin Saladin. La DGT a rendu le 28 août 2018 un préavis favorable sans réserve, ni remarque, après modification de l'accès à l'ascenseur afin de permettre à deux véhicules de se croiser.

En raison du caractère technique du préavis de la DGT, la chambre de céans ne peut s'en écarter que si l'autorité administrative a manifestement excédé la limite de sa liberté d'appréciation, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

Pour ce qui découlera de la création de cinq logements supplémentaires par rapport à la villa se trouvant jusque-là sur la parcelle, le trafic en résultant ne saurait être la source d'une trop grande incommodité pour les voisins et qualifié d'augmentation significative du nombre de véhicules sur le chemin Saladin. Selon le département, les courbes de giration avec un véhicule type de « voiture personnelle » des normes VSS permettront de sortir du site sans mordre le trottoir opposé, tout en laissant la place pour un véhicule en attente. Le véhicule en attente sera quant à lui en mesure d'accéder à l'ascenseur à voitures sans manœuvre de marche arrière. Au vu de ces éléments, soit une configuration certes non idéale, mais qui a fait l'objet d'un examen spécifique de la DGT, force est d'admettre que quand bien même la manœuvre ne sera pas d'emblée aisée, ce qui tient déjà au système d'un ascenseur pour accéder au sous-sol, elle sera praticable et n'exposera pas les usagers du bienfonds, ni ceux de la voie publique à laquelle il se raccordera, à des dangers excessifs ou des inconvénients graves au sens de l'art. 14 LCI.

Compte tenu de ces éléments, c'est de manière conforme au droit que le département, puis le TAPI, ont considéré que le terrain était équipé au sens des art. 22 al. 2 let. b et 19 al. 1 LAT par rapport à la problématique des voies d'accès suffisantes. 7)

Les recourants soutiennent enfin que le projet envisagé ne respecterait pas les exigences de sécurité, en particulier d'accès au service du feu. a. Selon l'art. 7.5 let. b de la directive n° 7, la distance entre l'axe de la place de travail du service du feu et la façade doit être de 5 à 12 m pour un bâtiment dont la dernière dalle est < 9 m de hauteur. b. En l'espèce, à teneur des plans, la dernière dalle se trouve à une hauteur de 5,9 m. Le préavis du service du feu, favorable sous conditions détaillées, dont

- 18/19 - A/4304/2019 aucune n'a trait à la distance d'accès, est le résultat d'une analyse attentive et fouillée. L'intimé a dans les observations formulées devant le TAPI expliqué la manière dont devait être interprétée cette directive n° 7, à savoir que la place de travail qu'elle prévoyait ne visait pas à rendre accessible aux pompiers toutes fenêtres de l'immeuble projeté, mais de leur permettre de travailler dans de bonnes conditions à proximité du sinistre, pour leur éviter de devoir transporter du matériel sur de longues distances, ce qui impliquerait une perte d'énergie et de temps. Il ne s'agirait ainsi nullement de rendre nécessaire l'atteinte de l'immeuble par une auto-échelle pour permettre le sauvetage des habitants au moyen de la nacelle.

Rien ne permet de considérer que l'instance spécialisée aurait rendu son préavis en s'abstenant de vérifier la conformité du projet sur ce point, notamment aux exigences de la directive n° 7 du RPSSP, de sorte que la chambre de céans ne s'en éloignera pas.

En tous points mal fondés, le recours sera rejeté. 8)

Les recourants supporteront solidairement un émolument de CHF 1'500.- (art. 87 al. 1 LPA). Une indemnité de procédure de CHF 1'000.- sera alloué à Immo-Passion, à charge des recourants, solidairement (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

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