

GE_GERICHTE ATA/1515/2017 vom 21. November 2017

GE Cour de justice, 2017-11-21, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_1515_2017

FR: GE_GERICHTE ATA/1515/2017 du 21 novembre 2017

IT: GE_GERICHTE ATA/1515/2017 del 21 novembre 2017

Regeste

Résumé: Recours contre la délivrance d'une autorisation de construire un habitat groupé. Absence de violation du droit d'être entendu par le TAPI. Pièces à joindre à la demande d'autorisation de construire et but de ces pièces. Chemin privé en copropriété menant à la future construction et sur laquelle des places de stationnement seront déplacées ; personnes devant signer la requête d'autorisation en tant que propriétaire dans ce contexte. Question de l'équipement du terrain au regard du chemin d'accès menant à la future construction. Largeur du chemin non tranchée par le DALE, des procédures d'infraction sur cette question étant pendantes. Préavis de la DGT pas clair quant à savoir sur la base de quelle largeur de chemin il a été rendu. Examen de la DGT insuffisant pour déterminer si le chemin le moins large en tout état de cause suffisant pour considérer le terrain comme équipé. Recours partiellement admis, autorisation annulée et dossier renvoyé au DALE.

Erwägungen

E. 12

septembre 1985 - LPA - E 5 10). 2)

Le litige porte sur la conformité au droit du jugement du TAPI confirmant l'autorisation de construire délivrée par l'autorité intimée à MM. CAUDERAY. 3)

Les recourants demandent à la chambre administrative une expertise pour clarifier les modalités d'applications des normes VSS et reprochent au TAPI d'avoir violé leur droit d'être entendus.

a. Le droit d'être entendu, garanti par les art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101) et 41 LPA, comprend, en particulier, le droit pour la personne concernée de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à son détriment, celui de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, celui d'avoir accès au dossier, celui de participer à l'administration des preuves, d'en prendre

- 11/23 - A/1418/2016 connaissance et de se déterminer à leur propos. En tant que droit de participation, le droit d'être entendu englobe donc tous les droits qui doivent être attribués à une partie pour qu'elle puisse faire valoir efficacement son point de vue dans une procédure (ATF 132 II 485 consid. 3.2 ; 129 II 497 consid. 2.2 et les références citées).

b. Le droit de faire administrer des preuves n'empêche cependant pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, en particulier s'il acquiert la certitude que celles-ci ne l'amèneront pas à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 136 I 229 consid. 5.2 ; 134 I 140 consid. 5.3 ; 131 I 153 consid. 3 ; arrêt du Tribunal

fédéral 1C_119/2015 du

E. 16

novembre 2015.

Au surplus, la voie d'accès à l'habitat groupé par la parcelle no 1'831 a au besoin encore été confirmée par les nouveaux plans versés à la procédure les 25 novembre puis 1er décembre 2015.

En ce qui concerne la largeur du chemin, les plans versés à la procédure – mentionnant des largeurs libres de passage différentes entre le 25 novembre et le 1er décembre 2015, soit 4 puis 6 m – ainsi que les observations des époux MESTRE du 16 novembre 2015 et la réponse du bureau d'architectes du 30 novembre 2015 mettent en lumière la problématique objet de la présente procédure, de sorte que la DGT en avait pleinement connaissance en rendant son second préavis, de même que l'autorité intimée lors du prononcé de la décision litigieuse, et que tout éventuel opposant disposait des éléments suffisants à exercer ses droits et décider de l'opportunité de recourir.

Dans ces circonstances, même à admettre que la parcelle no 1'831 aurait dû être expressément désignée dans l'extrait du plan cadastral comme étant concernée par le projet au même titre que les parcelles nos 1'828 et 2'728, un tel vice aurait été dépourvu de toute conséquence dans le cas d'espèce, que ce soit pour l'instruction de la demande par l'autorité compétente ou pour la compréhension du projet par les personnes disposant d'un intérêt digne de protection à recourir, et n'aurait par conséquent en aucun cas constitué un motif d'annulation de la décision litigieuse, sous peine de formalisme excessif. Le grief sera dès lors écarté.

- 15/23 - A/1418/2016 5)

Les recourants affirment également que le formulaire d'autorisation de construire aurait dû être signé par l'ensemble des copropriétaires de la parcelle no 1'831, vu l'empiètement du projet sur une place de stationnement pour visiteurs située sur cette dernière parcelle.

a. Toutes les demandes d'autorisation doivent être datées et signées par le propriétaire de l'immeuble intéressé, ainsi que par le requérant ou l'éventuel mandataire professionnellement qualifié (art. 11 al. 4 RCI).

b. Selon une jurisprudence constante de la chambre administrative, la législation genevoise en matière de police des constructions a pour seul but d'assurer la conformité des projets présentés aux prescriptions en matière de constructions et d'aménagements, intérieurs et extérieurs, des bâtiments et des installations. Elle réserve les dispositions légales et réglementaires édictées par la Confédération, le canton et les communes ainsi que les droits des tiers, auxquelles aucune autorisation ne peut être opposée (art. 3 al. 6 LCI). Elle n'a pas pour objet de veiller au respect des droits réels, comme les servitudes par exemple (ATA/588/2017 du 23 mai 2017 consid. 3d et les références citées).

c. En l'espèce, les seules personnes ayant signé le formulaire de demande d'autorisation de construire dans la case destinée aux propriétaires sont MM. CAUDERAY, en leur qualité de propriétaires des parcelles nos 1'827 et 2'728. Le formulaire n'a ainsi pas été signé par l'ensemble des copropriétaires de la parcelle no 1'831.

Toutefois, si le projet de construction implique du trafic supplémentaire sur la parcelle no 1'831, aucuns travaux n'y sont projetés, sous réserve du déplacement de deux places de

stationnement pour visiteurs. Sur ce point, il ressort du plan DDC 007 que les quatre places de stationnement pour les visiteurs des parcelles nos 1'827 à 1'830 se trouvent aujourd'hui sur la parcelle no 1'831 et que le projet litigieux implique simplement le déplacement de deux d'entre elles, soit celles pour les visiteurs des parcelles nos 1'827 et 1'828, pour les placer en partie sur la parcelle no 1'827, ayant pour effet de libérer l'espace de la parcelle no 1'831 nécessaire à assurer l'accès au garage souterrain prévu par le projet litigieux. Il ne s'agit donc pas de prévoir des nouvelles places de stationnement pour visiteurs sur la parcelle no 1'831 ou encore de supprimer de telles places de stationnement, mais uniquement de déplacer deux des quatre places existantes sur cette parcelle pour les placer à cheval avec la parcelle no 1'827.

Le projet autorisé ne prévoit en définitive qu'une modification mineure de la situation de la parcelle no 1'831, laquelle n'implique ni constructions ni empiètement, contrairement à ce qu'affirment les recourants, puisqu'il s'agit simplement d'une libération d'espace sur la parcelle no 1'831, compensée par la mise à disposition d'une petite partie de la parcelle no 1'827 pour préserver les deux places pour les visiteurs des parcelles nos 1'827 et 1'828.

- 16/23 - A/1418/2016

Dans ce contexte, et au vu du fait que la législation genevoise en matière de police des constructions n'a pas pour objet de veiller au respect des droits réels, l'art. 11 al. 4 RCI ne peut être interprété comme exigeant, dans le cas d'espèce, la signature de l'ensemble de copropriétaires de la parcelle no 1'831.

L'autorité intimée était ainsi fondée à retenir qu'il n'était pas nécessaire que la demande d'autorisation de construire soit signée également par les propriétaires des parcelles nos 1'828, 1'829 et 1'830 et le grief sera écarté. 6)

Les recourants se plaignent ensuite d'une constatation inexacte des faits.

a. La procédure administrative est régie par la maxime inquisitoire, selon laquelle le juge établit les faits d'office (art. 19 LPA). Ce principe n'est pas absolu, sa portée étant restreinte par le devoir des parties de collaborer à la constatation des faits (art. 22 LPA). Celui-ci comprend en particulier l'obligation des parties d'apporter, dans la mesure où cela peut être raisonnablement exigé d'elles, les preuves commandées par la nature du litige et des faits invoqués, faute de quoi elles risquent de devoir supporter les conséquences de l'absence de preuves (arrêts du Tribunal fédéral 8C_1034/2009 du 28 juillet 2010 consid. 4.2 ; 9C_926/2009 du 27 avril 2010 consid. 3.3.2 ; ATA/991/2016 du 22 novembre 2016 consid. 3a et les arrêts cités).

b. En procédure administrative, tant fédérale que cantonale, la constatation des faits est gouvernée par le principe de la libre appréciation des preuves (art. 20 al. 1 2ème phr. LPA ; ATF 139 II 185 consid. 9.2 ; 130 II 482 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_668/2011 du 12 avril 2011 consid. 3.3 ; ATA/1365/2017 du 9 octobre 2017 consid. 5c). Le juge forme ainsi librement sa conviction en analysant la force probante des preuves administrées et ce n'est ni le genre, ni le nombre des preuves qui est déterminant, mais leur force de persuasion (ATA/1365/2017 précité consid. 5c et les arrêts cités).

c. En l'espèce, le TAPI a retenu que la réduction de la largeur du chemin à environ 4 m était la conséquence d'aménagements illégaux et a dès lors fondé son analyse sur un chemin de 6 m.

Il ressort toutefois du dossier que la question de la largeur du chemin devant être prise en considération pour examiner le projet de construction demeure à ce jour non tranchée. L'autorité intimée a en effet ouvert des procédures portant spécifiquement sur la question de la légalité des aménagements sur le chemin, lesquelles pourraient aboutir à des ordres de mise en conformité visant à rétablir une largeur de 6 m. Ces deux procédures d'infractions ont cependant été suspendues dans l'attente de l'issue du présent litige, de sorte qu'il n'est pas possible de déterminer si le chemin doit être considéré comme un chemin de 6 m de largeur ou comme un chemin de 4 m de largeur.

- 17/23 - A/1418/2016

Au vu de ce qui précède, la largeur du chemin à retenir dépend de deux procédures pendantes et suspendues devant l'autorité intimée, de sorte qu'il n'est en l'état pas possible d'établir ce fait. 7)

Devant l'absence d'établissement de la largeur du chemin, la chambre administrative examinera si le chemin le moins large serait en tout état de cause suffisant, ce qui impliquerait que l'autorisation de construire serait conforme au droit, que la largeur du chemin à prendre en considération soit de 6 ou 4 m.

a. L'art. 19 al. 1 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT - RS 700) précise qu'un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue notamment par des voies d'accès.

Au sens de cette disposition et de l'art. 22 al. 2 let. b LAT, 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/1274/2017 du 12 septembre 2017 consid. 7a ; ATA/588/2017 du 23 mai 2017 consid. 4b ; André JOMINI, Commentaire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2010, n. 19 ad art. 19).

b. 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 incommodantes dans le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1 ; André JOMINI, op. cit., n. 20 ad. art. 19). La loi n'impose toutefois pas des 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). 8) a. À Genève, la DGT se fonde, en général, sur les normes VSS, qui fixent des standards de largeur de routes en fonction de leur utilisation. 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 précité consid. 3.2). Leur application doit respecter les principes généraux du droit, dont en particulier celui de la proportionnalité (ATA/1274/2017 précité

- 18/23 - A/1418/2016 consid. 7c et les références citées ; Piermarco ZEN-RUFFINEN/Christine GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, p. 326 n. 703).

b. La norme VSS 640 050 s'applique aux accès riverains, soit aux raccordements destinés à l'usage de véhicules privés (entrées et sorties privées) entre une route publique prioritaire et un bien-fonds générant un trafic de faible intensité (ch. 1 norme VSS 640 050). Les recommandations contenues dans cette norme se réfèrent à des biens-fonds ne comportant pas plus d'une quarantaine de cases ou de places de stationnement pour voitures (ch. 2 1ère phr. norme VSS 640 050).

Les règles pour l'établissement des accès riverains (accès latéral) sont contenues en principe dans le groupe de normes « Types de routes ». Le tableau 1 fixe les différents types d'accès riverains en fonction du trafic généré par le bien-fonds concerné (ch. 4 norme VSS 640 050).

Lorsque le bien-fonds comporte environ quinze à quarante places de stationnement, il s'agit d'un accès riverain de type A/B si l'accès riverain débouche sur une route de desserte de quartier, de type B s'il débouche sur une route collectrice de quartier ou une route de liaison locale et de type C s'il débouche sur route collectrice principale, une route de liaison régionale ou une route principale (tableau 1 norme VSS 640 050). En cas de circulation dans les deux sens, les accès riverains de type A doivent avoir une largeur de 3 m, ceux de type B une largeur de 5 m et ceux de type C de 5,5 m (tableau 2 norme VSS 640 050).

c. La norme VSS 640 040b règle les types de route. Les routes peuvent avoir les fonctions de desservir – assurer l'accès aux parcelles et aux bâtiments –, collecter – collecter la circulation dans les espaces bâtis –, relier – relier les zones habitées, des parties d'agglomération de quartiers et d'autres aménagements générateurs de trafic –, transiter – transiter la part de trafic étranger à une zone habitée en lui offrant des possibilités de contournement (ch. 6 norme VSS 640 040b). Dans un réseau routier, une distinction est faite entre les routes d'importance (1) internationale et nationale, (2) interrégionale, (3) régionale, (4) interlocalité, (5) locale ou (6) de quartier. Les quatre premiers niveaux se rapportent à des routes en dehors des espaces bâtis, là où la fonction « relier » est dominante. Les deux derniers niveaux se rapportent à des routes situées à l'intérieur des espaces bâtis. Par espace bâti, on entend non seulement l'intérieur de l'agglomération, signalé par une limitation de vitesse, mais aussi une zone habitée à faible densité (ch. 7 norme VSS 640 040b). Selon les descriptions des ch. 4 à 7, on distingue cinq type de routes : (1) les routes à grand débit, (2) les routes principales, (3) les routes de liaison, (4) les routes collectrices et (5) les routes de desserte (ch. 8 norme VSS 640 040b). La route de desserte revêt une

- 19/23 - A/1418/2016 importance de quartier, vise la desserte parcellaire et est fréquentée par les transports publics seulement à titre exceptionnel (tableau 2 norme VSS 640 040b).

d. La norme VSS 640 045 est valable pour les routes de desserte (ch. 1 norme VSS 640 045). Les routes de desserte sont des routes à l'intérieur des espaces bâtis qui n'ont dans le réseau routier qu'une importance de quartier. Elles desservent des parcelles ou des bâtiments et conduisent la circulation aux routes collectrices. En ce qui concerne leur affectation, elles sont d'intérêt local. Selon l'étendue et le caractère du périmètre à desservir, on fait une distinction entre les routes de desserte de quartier, les routes d'accès et les chemins d'accès (ch. 4 norme VSS 640 045). Les transports publics en trafic de ligne ne

seront autorisés qu'à titre exceptionnel sur une route de desserte (ch. 5 norme VSS 640 045). Une route de desserte de quartier dessert des zones habitées jusqu'à trois cents unités de logement ou un volume de circulation d'origine équivalent (ch. 8 norme VSS 640 045). 9)

Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin (art. 3 de la loi sur les routes du 28 avril 1967 - LRoutes - L 1 10). Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure (art. 3A al. 1 LRoutes). Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers (art. 3A al. 2 LRoutes). Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités (art. 3A al. 3 LRoutes). La continuité de la circulation est garantie à chaque intersection du réseau primaire et/ou du réseau secondaire (art. 3B al. 1 LRoutes). Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu dans ce sens (art. 3B al. 2 LRoutes). Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire (art. 3B al. 3 LRoutes). 10) a. Le DALE 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 (let. a), ne remplit pas les conditions de sécurité et de salubrité qu'exige son exploitation ou son utilisation (let. b), ne remplit pas des conditions de sécurité et de salubrité suffisantes à l'égard des voisins ou du public (let. c), 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 (let. d), 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 (let. e ; art. 14 al. 1 LCI).

b. Cette disposition appartient aux normes de protection qui sont destinées à sauvegarder les particularités de chaque zone, en prohibant les inconvénients

- 20/23 - A/1418/2016 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/1274/2017 précité consid. 8a et les références citées). 11) Selon une jurisprudence bien établie, chaque fois que l'autorité inférieure suit les préavis requis – étant entendu qu'un préavis sans observation équivaut à un préavis favorable – la juridiction de recours doit s'imposer une certaine retenue, qui est fonction de son aptitude à trancher le litige. Les autorités de recours se limitent à examiner si le département ne s'écarte pas sans motif prépondérant et dûment établi du préavis de l'autorité technique consultative, composée de spécialistes capables d'émettre un jugement dépourvu de subjectivisme et de considérations étrangères aux buts de protection fixés par la loi. S'agissant du TAPI, celui-ci se compose de personnes ayant des compétences spéciales en matière de construction, d'urbanisme et d'hygiène publique (art. 143 LCI). Formée pour partie de spécialistes, cette juridiction peut ainsi exercer un contrôle plus technique que la chambre administrative (ATA/537/2017 du 9 mai 2017 consid. 4e et les références citées). La chambre administrative est toutefois libre d'exercer son propre pouvoir d'examen lorsqu'elle procède elle-même à des mesures d'instruction, à l'instar

d'un transport sur place (ATA/758/2016 du 6 septembre 2016 consid. 2 et les références citées). 12) Dans un cas concernant un projet de construction avec trente-sept places de stationnement, dans lequel le chemin d'accès – desservant déjà seize villas – mesurait 4,96 m de largeur à son endroit le plus étroit, la chambre administrative a constaté que deux véhicules pouvaient parfaitement se croiser sur un chemin d'une largeur de 5 m, que les recourants avaient eux-mêmes indiqué qu'après le double virage, si deux voitures ne pouvaient pas se croiser lorsque les places marquées au sol étaient occupées, cela ne créait pas de problème de sécurité, et que le chemin serait élargi d'1 m sur environ deux tiers de son tronçon jusqu'à l'accès au bâtiment projeté. Compte tenu de ces éléments et du fait que le chemin, sans issue, ne serait emprunté par les nouveaux habitants que sur 50 m, la chambre administrative a retenu qu'il serait disproportionné d'imposer le respect strict de la norme VSS 640 050, étant précisé qu'un passage séparé était prévu pour les piétons et les cyclistes, leur offrant une plus grande sécurité (ATA/1274/2017 précité consid. 7d).

Dans un cas antérieur, dans lequel les deux chemins concernés ont été qualifiés de type A/B, la chambre administrative a constaté que deux voitures de tourisme de dimensions moyennes pouvaient se croiser à vitesse très réduite sur le premier chemin, d'une largeur de 5,05 m. Vu la largeur de 5,1 m du second chemin, les deux chemins respectaient les exigences de la norme VSS 640 050

- 21/23 - A/1418/2016 pour les accès riverains de types A/B avec circulation dans les deux sens (ATA/699/2015 du 30 juin 2015 consid. 5).

Dans une autre affaire, dans laquelle l'accès riverain menait à une route de desserte de quartier et devant donc respecter les exigences géométriques et d'exploitation des types A/B, la chambre de céans a constaté qu'une largeur d'environ 6,5 m sur le premier tronçon, de 4 à 5 m sur le tronçon principal et de 3,5 m sur le dernier tronçon respectait la norme VSS 640 050 préconisant une largeur de 3 à 5 m pour les accès riverains de types A ou B avec circulation dans les deux sens (ATA/98/2012 du 21 janvier 2012 consid. 10).

Toutefois, le droit de passage bénéficiant aux parcelles concernées n'atteignait pas les standards préconisés par la norme VSS 640 050 pour le type d'accès riverain dont il était question, puisque sur 59 m de long, il disposait d'une largeur inférieure au minimum de 3 m exigé, et son tracé particulier, qui comportait notamment deux angles à 90°, induisait un manque de visibilité et des possibilités de croisement restreintes en compromettant l'utilisation. La chambre administrative a ainsi admis les recours et annulé l'autorisation de construire (ATA/98/2012 précité consid. 11). 13) En l'espèce, l'autorité intimée a suivi le préavis positif de la DGT.

Toutefois, lors du transport sur place du 2 juin 2017, il a dans un premier temps été indiqué que le préavis de la DGT avait été rendu sur la base d'une largeur de chemin de 6 m – ce qui concorde avec le contenu du courriel non daté de la représentante de la DGT versé par les requérants à la procédure –, puis que la situation avait été examinée à l'aune d'une largeur de 3,4 m. Il n'est ainsi pas limpide à teneur du dossier si le préavis favorable de la DGT concerne un chemin de 6 m ou un chemin moins large. En outre, la représentante de la DGT s'est référée aux normes VSS s'agissant d'un accès riverain débouchant sur une route de desserte de quartier, sans justifier que la route de la Capite réponde à cette qualification.

Au vu de ce qui précède, l'examen de l'autorité technique consultative apparaît insuffisant pour déterminer si le chemin le moins large serait en tout état de cause suffisant pour considérer le terrain comme équipé au sens de la jurisprudence susmentionnée.

Le grief et le recours seront par conséquent admis, le jugement du TAPI et la décision litigieuse annulés et la cause renvoyée à l'autorité intimée pour nouvel examen de l'équipement des parcelles nos 1'827 et 2'728 pour la construction projetée, notamment en établissant la largeur du chemin à prendre en considération ou, le cas échéant, en déterminant si la largeur d'environ 4 m serait suffisante, puis nouvelle décision sur la requête d'autorisation définitive de construire.

- 22/23 - A/1418/2016 14) Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 2'000 sera mis à la charge de MM. CAUDERAY, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 1 LPA). Une indemnité de procédure de CHF 2'000.- sera allouée aux recourants, pris conjointement et solidairement, à la charge de l'État de Genève à hauteur de CHF 1'000.- et de MM. CAUDERAY, pris conjointement et solidairement, également à hauteur de CHF 1'000.- (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

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