

GE_GERICHTE ATA/165/2018 vom 20. Februar 2018

GE Cour de justice, 2018-02-20, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_165_2018

FR: GE_GERICHTE ATA/165/2018 du 20 février 2018

IT: GE_GERICHTE ATA/165/2018 del 20 febbraio 2018

Regeste

Résumé: Confirmation d'une autorisation de construire une digue formant un port pouvant abriter cinquante embarcations ainsi que la rénovation de hangars pour le stockage de bateaux. Examen de l'effet des réaménagements sur l'utilisation par les recourants notamment d'une rampe d'accès située sur le domaine public de la commune. Absence d'inconvénients graves liés à une augmentation du trafic sur le chemin menant au port.

Erwägungen

E. 12

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

Les recourants contestent l'absence d'EIE ; le chantier naval disposerait à l'avenir de beaucoup plus de cent places d'amarrage et de stockage ou, alternativement, il s'agirait d'un port industriel.

a. Doivent faire l'objet d'une EIE les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site (art. 10a al. 2 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 - LPE - RS 814.01). Le Conseil fédéral désigne les types d'installations qui doivent faire l'objet d'une étude d'impact (art. 10a al. 3 LPE), ce qu'il a fait en adoptant l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE - RS 814.011).

- 10/15 - A/106/2014

b. L'EIE est prévue, selon l'annexe de l'OEIE, notamment pour les ports de plaisance avec plus de cent places d'amarrage dans les lacs ou plus de cinquante places d'amarrage dans les cours d'eau (ch. 13.3 annexe OEIE).

À teneur du texte même de cette disposition, doivent être prises en compte uniquement les places d'amarrage situées dans le lac, excluant donc les places de stockage prévues dans un hangar ou à terre. C'est donc à juste titre que le département a retenu que le projet n'atteignait pas la valeur seuil de l'OEIE, cinquante places d'amarrage étaient prévues dans le port, ce que les recourants ont d'ailleurs admis lors du transport sur place effectué par le TAPI le 28 septembre 2016. Le seuil ne serait pas non plus atteint s'il fallait ajouter les vingt corps-morts dont le sort ne semble pas encore scellé.

c. Une EIE est également prévue pour la construction de ports industriels avec installations fixes de chargement et de déchargement (ch. 13.2 annexe OEIE).

Toujours, selon l'interprétation littérale du texte, des installations fixes de chargement et de déchargement sont des installations qui permettent de charger et de décharger une cargaison

et non pas, comme le soutiennent les recourants, une grue qui permet de mettre et sortir de l'eau des embarcations.

Dans ce cadre, les recourants allèguent encore que les activités commerciales de l'intimée liées à la construction et la vente d'embarcations lacustres allaient supplanter l'activité de gestion de bateaux de plaisance. Outre que ces allégations ne sont fondées sur aucun élément objectif, on ne voit pas en quoi une activité de construction navale, telle que prévue notamment dans les buts de l'intimée, mais que celle-ci indique ne plus exercer depuis de nombreuses années, serait susceptible de modifier la nature du port dans lequel les bateaux amarrés resteraient des bateaux de plaisance.

À cela s'ajoute que la concession octroyée par l'État de Genève porte sur un port de plaisance qui se définit par les embarcations qu'il abritera, soit des bateaux de plaisance, utilisés pour le sport et le délasserment par opposition à des bateaux à marchandises par exemple, selon les définitions données par l'ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses du 8 novembre 1978 (ONI - RS747.201.1).

Finalemt, le projet a été examiné de façon approfondie par le service des affaires juridiques de l'environnement qui a retenu dans son préavis du 19 mars 2012 qu'il n'y avait pas obligation de procéder à une EIE.

Le grief des recourants sera donc écarté. 3)

Les recourants estiment que le projet litigieux empêchera l'utilisation de la rampe d'accès située à côté du port.

- 11/15 - A/106/2014

La rampe d'accès utilisée par CNBC pour ses activités est située sur le domaine public de la commune de Corsier, à droite de la digue actuelle et à une distance de 3,5 m de la digue prévue.

Il est acquis que l'accès à la rampe ne sera pas condamné par la construction litigieuse. Selon les recourants, la sécurité de la mise à l'eau serait fortement péjorée étant donné les courants qui seraient créés par la présence de la digue.

Un réaménagement des quais et de la rampe de mise à l'eau est prévu dans le cadre des travaux initiés par la commune de Corsier qui ont été autorisés par décision du département du 10 novembre 2015 (DD 108'046). Cette décision a été confirmée par la chambre de céans dans son arrêt du 9 janvier 2018 (ATA/18/2018). Les objections soulevées par les recourants quant à l'absence de réalisation des travaux par la commune relèvent d'un procès d'intention et ne seront pas examinées plus avant.

Cela dit, les usagers d'un bien appartenant au domaine public d'une collectivité ne peuvent, en principe, se prévaloir d'aucun droit au maintien de sa destination (Thierry TANQUEREL, Manuel de droit administratif, 2011, p. 69) Ce n'est que dans certains cas que le Tribunal fédéral a reconnu aux riverains d'une voie publique, le droit de se prévaloir de la garantie de la propriété pour s'opposer à un changement du régime de circulation, dans le cas où celui-ci rendrait impossible ou compliquerait à l'excès, l'usage conforme à sa destination de leur bien fond ou dans les cas où le droit cantonal leur a conféré un droit (ATF 131 I 302 consid. 1.3 ; 105 Ia 220 consid. 2).

En l'espèce, les recourants ne sont pas privés de l'usage de la rampe par la construction prévue et son réaménagement est autorisé. En outre, ils ne font valoir aucun droit qui leur

aurait été conféré d'utiliser la rampe d'accès avec les avantages de fait qui découlent de la disposition actuelle de la digue du port.

En conséquence, leur grief tombe à faux. 4)

Finalement, les recourants estiment que l'autorisation délivrée viole l'art. 14 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 (LCI - L 5 05), en raison de l'accroissement du trafic induit par les places d'amarrage et de stockage de bateaux supplémentaires prévues par le projet litigieux.

a. L'art. 14 LCI prévoit que le département peut refuser une autorisation 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 les conditions de sécurité ou de salubrité suffisantes à l'égard des voisins ou du public (let. c), offre des dangers particuliers

- 12/15 - A/106/2014 (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), ou 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).

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. Elle n'a toutefois pas pour but d'empêcher toute construction dans une zone à bâtir qui aurait des effets sur la situation ou le bien-être des voisins. 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/926/2016 du 1er novembre 2016 ; ATA/1345/2015 du 15 décembre 2015 et les références citées).

b. La notion d'inconvénients graves est une notion juridique indéterminée qui laisse à l'autorité une liberté d'appréciation et n'est limitée que par l'excès ou l'abus de pouvoir. La chambre de céans peut revoir librement l'interprétation des notions juridiques indéterminées, mais contrôle sous le seul angle des limites précitées, l'exercice de la liberté d'appréciation de l'administration, en mettant l'accent sur le principe de la proportionnalité en cas de refus malgré un préavis favorable, et sur le respect de l'intérêt public en cas d'octroi d'une autorisation. Les autorités de recours se limitent ainsi 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 (ATA/926/2016 précité).

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 exercer un contrôle plus technique que la chambre administrative (ATA/926/2016 précité ; ATA/778/2014 du 30 septembre 2014).

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 (ATA/926/2016 précité et les références citées). 5)

En l'espèce, le projet ne prévoit pas de places de parking supplémentaires, seules des places pour vélos seraient créées, n'augmentant ainsi, en principe, pas directement le trafic motorisé sur les voies d'accès au chantier naval.

- 13/15 - A/106/2014

Le préavis rendu par la direction générale de la mobilité dans le cadre de l'instruction de la requête est favorable et le TAPI a confirmé que l'augmentation du trafic routier sur le chemin du Port ne constituerait pas un inconvénient grave.

L'intimée a produit, à la demande du TAPI, les statistiques relatives au mouvement des bateaux dans le cadre de son service de marina. Celles-ci indiquent qu'en 2015, elle a enregistré en moyenne 6,92 sorties quotidiennes du

E. 15

mai au 30 septembre 2015 et cela pour les quatre-vingt-quatre clients du chantier naval.

Le dossier contient également une étude réalisée dans le cadre de la mise en place d'une zone 30 km/h sur le chemin du Port et indiquant une fréquentation moyenne du chemin du Port de mille trois cent vingt-neuf véhicules par jour.

Il est acquis que le nombre de places d'amarrage dans le port sera de cinquante places, dont deux places mises à disposition pour les visiteurs, soit quarante-huit à disposition du chantier naval pour être mises en location où utilisées dans le cadre de son service de marina. Avant agrandissement, le port contenait vingt-quatre places d'amarrage et l'intimée disposait encore d'une concession pour trente corps-morts au large du port, soit un total de cinquante-quatre places. En conséquence, il n'y aura pas d'augmentation du trafic lié à l'utilisation des nouvelles places du port, le nombre d'amarrage ayant diminué. À noter que, même si l'État maintient les corps-morts qui lui sont rétrocédés, l'augmentation de trafic qui serait liée à leur utilisation ne saurait être imputée à l'activité de l'intimée.

Les parties ne s'accordent pas sur l'augmentation de la capacité d'accueil totale liée à la rénovation et à la construction litigieuse. Pour l'intimée, sa capacité d'accueil augmenterait de quatorze places uniquement et pour les recourants de soixante-deux places. Cette question, liée au nombre de nouveaux clients bénéficiant du service de marina, peut rester incertaine, puisque force est de constater que l'augmentation maximale du trafic qui pourrait être induite par les nouvelles installations de l'intimée, si la fréquentation quotidienne des clients du chantier naval devait doubler (quatre-vingts nouvelles places et clients), chiffres que même les recourants n'allègent pas, représenterait environ douze à treize passages de véhicules supplémentaires par jour, sur la base de 6,92 sorties quotidiennes pour quatre-vingt-quatre clients actuels, soit une augmentation de moins de 1 % du trafic quotidien sur le chemin concerné.

Une telle augmentation n'est à l'évidence pas susceptible de créer un inconvénient grave au sens de l'art. 14 LCI.

Le grief des recourants sera donc écarté. 6)

En tous points infondé, le recours sera rejeté.

- 14/15 - A/106/2014

Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'000.- sera mis à la charge des recourants, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 1 LPA), et une indemnité de procédure de CHF 1'500.- sera allouée à l'intimée, à la charge des recourants (art. 87 al. 2 LPA).

* * * * *

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