

## **GE\_GERICHTE ATA/461/2020 vom 7. Mai 2020**

GE Cour de justice, 2020-05-07, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_ATA\\_461\\_2020](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_461_2020)

FR: GE\_GERICHTE ATA/461/2020 du 7 mai 2020

IT: GE\_GERICHTE ATA/461/2020 del 7 maggio 2020

### **Regeste**

Résumé: Les informations fournies et les documents produits ayant permis aux recourants de comprendre la portée du projet, de s'y opposer, puis d'interjeter recours, il doit être constaté que les exigences formelles ont été respectées. L'annulation de la décision querellée pour vice de forme constituerait un excès de formalisme. Le respect des règles de sécurité relève de l'examen de la conformité de la construction à l'autorisation de construire, soit à l'exécution de celle-ci, dont la conformité échappe à la chambre de céans et appartient au département qui est chargé de veiller au respect de la loi et des autorisations délivrées. Ainsi, en l'espèce, seule la conformité de l'autorisation à la loi et la réglementation doit être vérifiée. L'autorisation ayant été délivrée aux conditions que la nouvelle construction respecte les exigences posées par la législation et ses règlements d'application en matière de sécurité, elle est conforme à la loi. Il appartiendra au service du feu de s'assurer que le préavis et ses conditions sont respectées. Il appartient aux juridictions administratives saisies de vérifier, lorsque le grief lui est soumis, si l'autorisation de construire a été délivrée en tenant compte de l'accessibilité du projet. Tel est le cas en l'espèce.

### **Erwägungen**

#### **E. 12**

septembre 2017 et les arrêts cités ; André JOMINI, Commentaire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2010, ad. art. 19, p. 8 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 du Tribunal fédéral 1C\_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1 ; André JOMINI, op. cit., ad. art. 19, p. 8 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

- 20/23 - A/4086/2018 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/259/2020 du 3 mars 2020 ; ATA/1829/2019 du 17 décembre 2019 et les arrêts cités).

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/259/2020 du 3 mars 2020 et les arrêts cités). La chambre administrative avait notamment retenu que la construction de trois villas nouvelles ne saurait générer d'inconvénients graves pour le voisinage (ATA/259/2020 précité).

d. Selon la jurisprudence, l'autorité compétente peut autoriser une construction sur un bien-fonds qui, sans être directement accessible depuis la voie publique l'est par le biais d'une servitude foncière au sens des art. 730 ss du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CCS - RS 210), dans la mesure où cet accès est suffisant au regard de l'utilisation prévue. En cas de doute sur la capacité de l'accès prévu à répondre aux besoins de la future construction, l'autorisation de construire doit en principe être refusée, la condition de l'art. 22 al. 2 let. b LAT n'étant alors pas réalisée. S'il apparaît toutefois vraisemblable que la parcelle en cause dispose d'un accès suffisant en vertu du droit privé, il appartient aux recourants s'opposant au projet de démontrer que tel ne serait pas le cas (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_52/2017, 1C\_54/2017 du 24 mai 2017 consid. 5.4 et les références citées).

e. En l'espèce, la parcelle sur laquelle le projet sera bâti est au bénéfice d'une servitude de passage à véhicules et à pied par les parcelles no 3'901 et 3'902. Elle bénéficie ainsi d'un accès juridiquement garanti. Ainsi, et conformément à la jurisprudence rappelée ci-dessus, il appartient aux recourants de démontrer que tel n'est pas le cas.

Ces derniers soutiennent que cette servitude reste valable pour une construction ultérieure, pour autant qu'il s'agisse d'une villa. En effet, inscrite au registre des servitudes, il y est précisé qu'elle « ne profitera qu'à la villa (bâtiment n° 434) actuellement construite sur ladite parcelle, et non à des constructions ultérieures, sauf si celle-ci est destinée à remplacer la villa actuelle. L'intitulé de la servitude ne permet toutefois pas de conclure qu'elle resterait valable uniquement dans le cas de la construction d'une nouvelle villa.

- 21/23 - A/4086/2018

Quoiqu'il en soit, l'interprétation d'une servitude ressort du droit privé, si bien que les recourants devront saisir les juridictions civiles pour trancher cette question. Ainsi, et conformément au jugement du TAPI, ce grief est irrecevable.

Il appartient toutefois aux juridictions administratives saisies de vérifier, lorsque le grief lui est soumis, si l'autorisation de construire a été délivrée en tenant compte de l'accessibilité du projet. Tel est le cas en l'espèce.

En effet, le département s'est fondé sur le préavis favorable de la DGT, instance spécialisée en matière de mobilité et de sécurité routière. Celle-ci n'a émis aucune remarque quant à la sécurité ou à une éventuelle augmentation du trafic, étant rappelé que la loi n'exige pas une telle motivation (ATA/259/2020 du 3 mars 2020) et qu'un préavis sans observation est considéré comme un préavis favorable (ATA/1276/2018 du 27 novembre 2018 ; ATA/162/2014 du 18 mars 2014). De même, la police du feu a émis un préavis positif, confirmant que le projet de construction et notamment son accès, était compatible avec les règles de sécurité incendie.

Ainsi, tant le département que le TAPI ont suivi les préavis favorables des instances spécialisées, si bien que la chambre de céans se doit d'observer une certaine retenue.

Le projet consiste en la construction de deux habitats groupés d'un total de seize logements, si bien qu'il ne saurait être d'emblée considéré que ces nouvelles constructions engendreront une augmentation de trafic conséquente. La voie d'accès est déjà garantie. En effet, le chemin est emprunté tous les jours par des véhicules qui doivent s'y croiser. La sécurité des piétons ne sera pas péjorée, dès lors que les véhicules ne peuvent y rouler à grande vitesse. De plus, le chemin étant rectiligne, il offre une bonne visibilité. Enfin, si l'augmentation du nombre de résidents devait engendrer un accroissement de la circulation, il resterait insignifiant et ne saurait être considéré comme une source de nuisances importantes liée au trafic et resterait ainsi compatible avec les caractéristiques de la zone. La nouvelle construction étant conforme aux normes applicables au régime de celle-ci, les autres nuisances invoquées par les recourants, qu'elles soient visuelles ou sonores, ne sauraient être considérées comme des inconvénients graves.

Enfin, les recourants évoquent le risque d'un parking sauvage. Toutefois, ils ne contestent pas que le nombre de places prévu par le projet respecte le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP - L 5 05.10). Ce grief doit par conséquent être rejeté. De plus, une telle pratique n'étant pas autorisée, les recourants pourront, cas échéant, s'y opposer.

Ces griefs seront également rejetés.

- 22/23 - A/4086/2018 12) Pour ces motifs, c'est conformément au droit que le TAPI a confirmé l'autorisation querellée, le département n'ayant pas abusé de son pouvoir d'appréciation. 13) En conséquence, le recours, en tous points mal fondé, sera rejeté.

Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'000.- sera mis à la charge des recourants, pris conjointement et solidairement, qui succombent. Une indemnité de procédure de CHF 1'000.- sera allouée à J\_\_\_\_\_ et K\_\_\_\_\_ valant participation aux honoraires de leur avocat (art. 87 al. 1 et 2 LPA).

\* \* \* \* \*

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