

GE_GERICHTE ATA/758/2016 vom 6. September 2016

GE Cour de justice, 2016-09-06, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_758_2016

FR: GE_GERICHTE ATA/758/2016 du 6 septembre 2016

IT: GE_GERICHTE ATA/758/2016 del 6 settembre 2016

Erwägungen

E. 1

Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).

E. 2

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. La chambre est en revanche 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/284/2016 du 5 avril 2016 et les références citées).

E. 3

a. Selon l'art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT - RS 700), aucune construction ne peut être autorisée si le terrain n'est pas équipé. Un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès notamment (art. 19 al. 1 LAT).

- 6/9 - A/380/2015

b. 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 (André JOMINI, Commentaire de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2010, ad. art. 19, p. 8 n. 19 ; ATA/98/2012 du 21 février 2012).

c. 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 (André JOMINI, op. cit., ad. art. 19, p. 8 n. 20). 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).

d. À Genève, la direction générale de la mobilité se fonde, en général, sur les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (ci-après : 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 n'ont toutefois pas force de loi et leur application doit respecter les principes généraux du droit, dont en particulier celui de la proportionnalité (ATA/98/2012 du 21 février 2012 et les références citées).

La norme VSS 640 050 fixe les caractéristiques techniques des accès riverains, définis comme des raccordements destinés 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 (ch. 1). Les recommandations qu'elle contient se réfèrent à des biens-fonds ne comportant pas plus d'une quarantaine de cases ou de places de stationnement pour voitures.

E. 4

En l'espèce, tant la commune que la direction générale des transports ont émis un préavis favorable au projet. Il ressort des remarques émises par la première qu'elle était consciente de la problématique de circulation sur le chemin de Bessinge, sans que cela ne l'amène à préavis défavorablement le projet. Quant à la seconde, le fait que le préavis ne soit pas motivé sur cette question n'affaiblit pas sa valeur.

De plus, la chambre administrative a procédé à un transport sur place.

- 7/9 - A/380/2015

Selon le dossier et les constatations réalisées, s'il est exact que la largeur du chemin de Bessinge est diminué par la présence d'un arbre imposant sur un petit tronçon, rendant nécessaire une conduite prudente et attentive de la part des utilisateurs, on doit cependant admettre que cette impasse constitue une voie d'accès adaptée pour le bâtiment B projeté. Cette conclusion est confortée par la possibilité, pour les véhicules de secours, d'accéder au bâtiment depuis la route de la Capite.

E. 5

a. 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 (art. 14 al. 1 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/699/2015 du 30 juin 2015 ; ATA/86/2015 du 20 janvier 2015 et les arrêts cités).

b. En l'espèce, les éléments mis en évidence ci-dessus concernant l'équipement du terrain permettent de conclure que si le projet entraînera effectivement une augmentation de la

circulation sur le chemin de Bessinge et contraindra les utilisateurs à une prudence accrue que tout automobiliste devrait au demeurant avoir en tout temps, ces inconvénients ne peuvent être qualifiés de graves et entraîner le rejet du projet. Le fait qu'un accident de circulation ait eu lieu récemment ne modifie pas cette appréciation dès lors qu'il appartient en tout état aux automobilistes de conduire avec la prudence exigée par les lieux.

E. 6

Au vu de ce qui précède, le recours sera rejeté. Un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge conjointe et solidaire des recourants (art. 87 al. 1 LPA). Une indemnité de procédure de CHF 1'500.- sera allouée à la fondation, aussi à la charge conjointe et solidaire des recourants.

* * * * *

- 8/9 - A/380/2015

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