

GE_GERICHTE A/2165/2018 vom 13. August 2019

GE Cour de justice, 2019-08-13, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_A_2165_2018

FR: GE_GERICHTE A/2165/2018 du 13 août 2019

IT: GE_GERICHTE A/2165/2018 del 13 agosto 2019

Regeste

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DROIT PUBLIC DES CONSTRUCTIONS;CONSTRUCTION ET INSTALLATION;PERMIS DE CONSTRUIRE;ÉQUIPEMENT(CONSTRUCTION);PLAN(REGISTRE FONCIER);CADASTRE | Rejet d'un recours déposé contre une autorisation de construire par des voisins du projet de construction, copropriétaires du chemin d'accès dont ils allèguent qu'il ne constituerait pas une voie d'accès adaptée à l'utilisation prévue permettant de considéré le terrain à construire comme équipé au sens du droit fédéral de l'aménagement du territoire. L'instruction à laquelle a procédé le département, sur renvoi de la chambre de céans (| LAT.19.al1; LAT.22.al2.letb

Erwägungen

E. 3

ème section dans la cause Madame Nicole et Monsieur Luis MESTRE représentés par Me Timo Sulc, avocat contre Messieurs Michel et François CAUDERAY représentés par Me Eric Hess, avocat et Département du territoire - OAC _____ Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 31 janvier 2019 (JTAPI/94/2019) EN FAIT 1) a. Messieurs François et Michel CAUDERAY sont propriétaires des parcelles n os 1'827 et 2'728 de la commune de Vandoeuvres, sises au 152A, route de la Capite, la seconde jouxtant la première à l'est. b. Madame Nicole et Monsieur Luis MESTRE sont propriétaires de la parcelle n o 1'828, se trouvant immédiatement au nord de la parcelle n o 1'827 et située au 152, route de la Capite. c. Le chemin d'accès aux parcelles n os 1'827 et 1'828 ainsi qu'aux parcelles voisines n os 1'829 et 1'830 est constitué par la parcelle n o 1'831, dépendance des quatre parcelles. d. Toutes ces parcelles se trouvent en cinquième zone de construction. 2) Le 5 octobre 2015, MM. CAUDERAY, par l'intermédiaire d'un bureau d'architectes, ont déposé auprès du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, devenu depuis celui du territoire (ci-après : le département) une demande définitive d'autorisation de construire un habitat groupé de huit logements avec garage souterrain sur les parcelles n os 1'827 et 2'728, référencée sous dossier DD 108'342. L'extrait de plan cadastral joint à la demande faisait figurer, hors du périmètre concerné, la parcelle n o 1'831, dont l'extrémité sud menait au garage souterrain de la future construction et dont l'extrémité nord donnait sur la route de la Capite. L'extrait du plan cadastral illustre par ailleurs un passage à pied et à véhicules débouchant sur la future parcelle n o 3'198, résultant d'une division et d'un regroupement des parcelles concernées par le projet. 3) a. Lors de l'instruction de la demande par le département, la direction générale des transports (ci-après : DGT) a demandé une modification du projet, s'agissant des places de stationnement pour les visiteurs et les habitants et les places pour les vélos dans un préavis du 19 octobre 2015. b. Les 4 et 16

novembre 2015, la commune a préavisé favorablement le projet, sous conditions. c. Le 16 novembre 2015, les époux MESTRE ont formulé des observations. L'extrait du plan cadastral joint à la demande d'autorisation était vicié à la forme. Il n'était pas possible d'utiliser le chemin, d'une largeur de 4 m - insuffisante -, comme accès à l'habitat groupé et il n'y avait pas eu d'autorisation de la copropriété en ce sens. Les autres points soulevés ne sont actuellement plus invoqués. d. Le 25 novembre 2015, le bureau d'architectes a établi des plans complémentaires. L'annexe B, soit le plan de la parcelle n o 1'831, et l'annexe G, soit le plan du rez-de-chaussée et parking, indiquaient que la largeur libre de passage sur le chemin était d'environ 4 m. Le 30 novembre 2015, le bureau d'architectes a répondu aux observations des époux MESTRE point par point, soulignant que la largeur du chemin était de 6 m, mais que des aménagements avaient été réalisés sans autorisation, avec pour conséquence une réduction du passage utile. Le 1^{er} décembre 2015, le bureau d'architectes a établi de nouveaux plans complémentaires. La largeur libre de passage sur la parcelle n o 1'831 était de 6 m (plans DDC 007 et rez-de-chaussée et parking). e. Le 22 décembre 2015, la DGT a rendu un nouveau préavis, cette fois favorable sans observation. 4) L'ensemble des préavis recueillis étant favorables, avec ou sans conditions, le département a, par décision du 30 mars 2016, publiée dans la Feuille d'avis officielle de la République et canton de Genève (ci-après : FAO) du 5 avril 2016, délivré l'autorisation sollicitée, les conditions figurant dans des préavis cités devant être respectées. 5) Le 6 mai 2016, les époux MESTRE ont recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI) contre l'autorisation de construire, concluant préalablement à un transport sur place et principalement à l'annulation de l'autorisation attaquée. Le projet querellé prévoyait la construction de vingt-deux places de stationnement, portant à environ trente le nombre de places de stationnement - avec les six à huit places existantes - que le chemin devait raccorder à la voie publique, soit la route de la Capite, laquelle revêtait les caractéristiques d'une route principale. Ce chemin n'était pas conforme aux exigences des normes de l'union suisse des professionnels de la route (ci-après : VSS). Tout élargissement du chemin supprimerait tout espace de circulation pour les piétons. Compte tenu de sa déclivité, il en résulterait un danger important pour ces derniers. À l'appui de leur recours, les époux MESTRE ont notamment versé à la procédure un relevé et plan établi par un ingénieur géomètre officiel le 4 mai 2016, indiquant que la largeur du chemin était plus petite que celle de la parcelle n o 1'831 sur laquelle il se trouvait, oscillant entre 3,95 et 4,04 m. 6) Le 13 juin 2016, MM. CAUDERAY ont conclu à la jonction du recours déposé par les époux MESTRE avec celui déposé par d'autres voisins ainsi qu'au rejet de ces recours. Le chemin n'exposerait pas ses usagers à des dangers excessifs. D'une largeur officielle de 6 m, il était conforme aux normes VSS. La pente n'était pas susceptible d'entraver ou empêcher le passage d'un véhicule ou piéton, ni propre à créer un danger caractérisé. L'élargissement du chemin reviendrait à rétablir la situation antérieure conforme au droit. 7) Le 28 juin 2016, le département a conclu au rejet des deux recours. Les requérants avaient à juste titre pris en considération la largeur officielle de la dépendance, de 6 m, les aménagements n'ayant à la connaissance du département pas été autorisés et devant donc être supprimés. Le projet de construction, conforme aux normes de la zone villas, ne pouvait occasionner d'inconvénients graves aux voisins. 8) Par jugement du 3 novembre 2016, rendu au terme d'un échange d'écritures supplémentaires suivi d'observations finales des époux MESTRE et notifié le 7 novembre 2016, le TAPI a ordonné la jonction des deux causes sous n o A/1418/2016 et rejeté les deux recours. 9) Le 17 novembre 2016, le département a imparti un délai de dix jours aux époux MESTRE ainsi qu'à la propriétaire de

la parcelle n o 1'830 pour se déterminer. Des aménagements avaient été réalisés sur la parcelle n o 1'831, soit la mise en place d'une clôture avec grillage ainsi qu'une haie, provoquant la diminution de la largeur du chemin, qui pouvait constituer une infraction. 10) Par acte du 7 décembre 2016, les époux MESTRE ont recouru auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative) contre le jugement du TAPI. Préalablement, ils sollicitaient la suspension de la procédure jusqu'au droit connu dans les procédures pour infractions ouvertes le 17 novembre 2016, un transport sur place et l'audition d'un membre de la DGT. Principalement, ils concluaient à l'annulation du jugement attaqué et de la décision litigieuse. 11) Par réponse du 1^{er} février 2017, MM. CAUDERAY ont conclu au rejet du recours. La DGT utilisait toujours la couche « cadastre - foncier - parcelles » du système d'information du territoire genevois (ci-après : SITG) pour mesurer les voies de circulation privées ou publiques. 12) Par réponse du 1^{er} février 2017, le département a conclu au rejet du recours. Un chemin de 6 m de large avait été autorisé le 29 août 1956 par DD 32'952 sur la parcelle n o 1'831. L'instruction des procédures d'infractions avait été suspendue en raison du recours devant la chambre administrative. Les travaux en lien avec l'autorisation de construire ne concernaient pas la parcelle n o 1'831, sous réserve du déplacement d'une place de stationnement à cheval avec la parcelle n o 1'827. Peu importait la largeur effective du chemin, ce dernier n'ayant aucunement à être modifié dans le triangle en bordure de la route de la Capite, tout comme s'agissant de l'accès immédiat au projet de construction, endroits permettant le croisement de deux véhicules. 13) Le 2 juin 2017, le juge délégué de la chambre administrative a procédé à un transport sur place, lors duquel ont été prises des photographies du chemin. a. Les époux MESTRE ont maintenu leur position. b. Selon le représentant du département, le plan figurant dans la DD 32'952 ne mentionnait aucun aménagement, de sorte que la largeur officielle du chemin était à l'époque de 6 m. Il n'y avait pas eu d'autorisation ultérieure portant sur la parcelle n o 1'831. La signature d'un seul copropriétaire suffisait en matière d'autorisation de construire. L'ouverture des procédures d'infractions visait le dépôt d'une requête par un copropriétaire, laquelle serait examinée par la DGT et viserait soit à légaliser la situation actuelle, soit à prévoir un aménagement futur différent. c. Conformément aux déclarations de MM. CAUDERAY, les architectes à l'origine du projet de construction étaient partis du principe d'une largeur du chemin selon le cadastre, soit 6 m. d. La représentante de la DGT ne s'était pas rendue sur place avant l'établissement du préavis, qu'elle avait établi en partant du principe de 6 m de largeur. Cela étant, elle avait mesuré la largeur entre les bordures actuelles du chemin, ce qui avait donné environ 3,4 m de largeur, suffisante par rapport au projet de construction, dans la mesure où elle n'avait aucune influence sur la fluidité du trafic sur la route de la Capite, seul domaine pour lequel la DGT était compétente. Le projet était réalisable en l'état du chemin, les questions se posant étant au niveau du confort pour les usagers. Dans son préavis, elle était partie du principe que le chemin ne serait pas élargi, ayant préavisé sur la base de l'état actuel de la parcelle n o 1'831. La route de la Capite était une route cantonale, du réseau secondaire, selon la hiérarchie du réseau routier. Si elle avait constaté un problème au niveau du débouché sur la route de la Capite, elle aurait demandé une modification du projet, soit une modification du chemin ou une modification ou réduction du projet de construction. Les normes VSS ne s'appliquaient pas strictement dans le cas d'espèce. Elles ne disaient rien pour les chemins d'accès s'agissant de projets contenant plus de quinze places de stationnement, de sorte qu'elle s'était référée aux règles pour une route de desserte de quartier. Le croisement était possible dans la zone de débouché et le chemin mesurait plus de 3 m de large, ce qui respectait le type A. Dans

l'hypothèse où les propriétaires voudraient plus de confort, il leur appartiendrait de rétablir le chemin mesurant 6 m de parcelle à parcelle. Au niveau du débouché, il y avait plus de 13 m de large et 8 m de profondeur, ce qui permettait une attente hors du domaine public. Les poubelles se trouvant dans la zone de débouché ne gênaient pas. 14) Le 18 août 2017, les époux MESTRE ont demandé une expertise pour clarifier les modalités d'applications des normes VSS et maintenu leur position. 15) Le 19 septembre 2017, la représentante de la DGT a précisé que la situation actuelle du chemin était conforme aux recommandations des normes VSS. 16) Par réplique du 25 octobre 2017, MM. CAUDERAY ont maintenu leurs conclusions, leur position ayant été confirmée par les enquêtes. 17) Par réplique du 27 octobre 2017, le département a persisté dans ses conclusions. Le projet était conforme au droit en vigueur, que la largeur du chemin soit de 3, 4 ou 6 m. En présence de la signature d'un copropriétaire, le département pouvait partir du principe que les éventuelles démarches de droit civil auprès des autres copropriétaires avaient été effectuées, respectivement qu'elles le seraient avant la mise en oeuvre de l'autorisation de construire délivrée. 18) Par arrêt du 21 novembre 2017 (ATA/1515/2017), la chambre administrative a admis le recours, annulé le jugement du TAPI ainsi que l'autorisation de construire. Le dossier était renvoyé au département pour nouvelle décision au sens des considérants. La DGT avait fait un examen insuffisant pour déterminer si le chemin le moins large serait en tout état de cause suffisant pour considérer le terrain comme équipé. L'équipement des parcelles devait être examiné à nouveau, 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, pour délivrer un nouvelle décision d'autorisation de construire. 19) Les 25 et 29 janvier 2018, un nouvel extrait du plan cadastral et un nouveau plan de situation A06 ont été réalisés par un ingénieur géomètre breveté, sur lesquels figurent en détail les emprises sur le chemin dont la largeur oscille entre 3,94 et 4 m. 20) Le 26 mars 2018, la DGT a émis un préavis favorable avec souhaits, notamment de faire procéder à un marquage médian au niveau du débouché sur la partie principale de la route de la Capite et à la taille régulière des haies bordant la voie d'accès. Le chemin reliant la parcelle concernée par la demande d'autorisation de construire à la partie principale de la route de la Capite était à considérer comme un chemin d'accès, au sens de la norme VSS 640 050. La voie était en impasse, elle n'accueillait aucune circulation de transit, mais uniquement la circulation des habitations riveraines. Le débouché sur la partie principale de la route de la Capite était largement évasé, offrant une largeur de chaussée d'au moins 5 m sur les 5 premiers mètres, ce qui permettait à un véhicule d'attendre le passage d'un autre véhicule venant en sens inverse. Le chemin était également largement évasé à son autre extrémité, éloignée d'une soixantaine de mètres et correspondant à la zone d'accès des véhicules au bâtiment faisant l'objet de la demande d'autorisation. Cela permettait de constituer une seconde zone d'attente. Le projet prévoyait vingt-deux places de stationnement. L'accès de la propriété à la voie devait être considéré de type A selon la norme VSS 640 050. La largeur recommandée était de 3 m avec, le long de murs, haies et clôtures, une largeur libre supplémentaire de 20 cm de part et d'autre, soit 3 m 40. Si le chemin devait être considéré comme une route de desserte de quartier, il était tout à fait possible de la considérer de type A. En effet, dans le cas d'espèce, les deux zones d'attentes existantes garantissaient que la circulation des véhicules entre la partie principale de la route de la Capite et les habitations desservies par la parcelle n o 1'831 se fasse dans de bonnes conditions de sécurité, respectivement ne mette pas en danger les usagers de la parcelle n o 1'831. 21) Les autres préavis recueillis par le département, notamment celui de la police du feu le 9 mars 2018 étaient favorables avec ou sans

conditions. 22) Par décision du 23 mai 2018, publiée dans la FAO du 23 mai 2018, le département a délivré l'autorisation de construire sollicitée. 23) Par acte du 22 juin 2018, les époux MESTRE ont interjeté recours auprès du TAPI contre l'autorisation de construire, concluant à son annulation et préalablement, à un transport sur place et à l'audition de Monsieur Franck ROLLAND, expert sécurité et aménagements routiers de Lausanne. Ils concluaient également à une indemnité à verser par le département correspondant aux frais encourus par la procédure chicanière pour infraction ainsi qu'au paiement d'une indemnité de CHF 2'330.- correspondant aux frais du rapport d'expertise commandé pour les besoins de la cause. Compte tenu du nombre de places de stationnement futures et des caractéristiques de la route de la Capite, le chemin d'accès devait au minimum remplir les exigences géométriques et d'exploitation du type B, soit une largeur minimum de 5 m et d'une pente maximale de 5 % sur les cinq premiers mètres à compter du bord de la chaussée. Il n'était plus contesté que la largeur du chemin était de 4 m et sa pente de 7,7 % sur les cinq premiers mètres, puis de 15,2 %. Le chemin était insuffisant en application de la norme VSS 640 050 pour accueillir le trafic engendré par le projet. En outre, la forte déclivité du chemin couplée avec celle inverse de la rampe du parking souterrain entraînant une visibilité limitée, n'avait pas été prise en compte par la DGT dans son préavis. À cela s'ajoutaient les haies élevées en bordure du chemin d'accès, obstruant la visibilité et augmentant le danger pour les piétons de la route de la Capite. Les copropriétaires du chemin allaient être gênés par l'augmentation du trafic, de sorte que leur consentement était requis pour l'utilisation accrue de celui-ci. Les nouveaux containers pour les nouveaux habitants créeraient des problèmes le long du chemin. Ils joignaient un rapport établi, le 20 juin 2018, par M. ROLLAND portant sur le statut de l'accès riverain. Dans ce rapport, M. ROLLAND retenait que la question était celle de la qualification de la route de la Capite, sur laquelle débouchait la parcelle n° 1'831, et concluait que l'accès riverain était de type B en raison des caractéristiques de la route de la Capite et des conditions locales qui l'apparentaient à une route collectrice de quartier. Tout aménagement visant à augmenter le trafic, sans amélioration de la conception globale de l'ensemble, augmenterait les risques liés aux insuffisances. 24) Le 24 juillet 2018, MM. CAUDEREY ont déposé des observations, concluant au rejet du recours. Le TAPI s'était déjà prononcé de manière définitive, de même que la chambre administrative sur la plupart des griefs avancés par les recourants. 25) Le 29 août 2018, le département a déposé des observations. Il détaillait le préavis de la DGT en y ajoutant des explications complémentaires obtenues suite au dépôt du recours, concernant la mise en place d'un marquage médian au débouché de l'accès sur la route de la Capite, le croisement de véhicule sur ce débouché, la présence de haies et l'effet répulsif sur les conducteurs, la largeur du trottoir, l'effet des haies sur les distances de visibilité, l'effet de la pente sur les distances de visibilité et la pente sur les cinq premiers mètres. Le préavis favorable de la DGT était fondé sur ces divers points. En outre, la procédure d'infraction avait été suspendue dans l'attente de l'issue de la procédure de recours. Soit le chemin d'accès était jugé suffisant et sur demande d'un copropriétaire, la configuration actuelle pourrait être légalisée. Soit l'accès n'était pas jugé suffisant et le département ordonnerait, conjointement et solidairement à l'encontre de l'ensemble des copropriétaires du chemin, de remettre en état la totalité de la parcelle n° 1'831 concernée en y supprimant tout aménagement autre qu'une voie carrossable. L'accord de tous les copropriétaires n'était dès lors pas nécessaire et un seul d'entre eux pourrait faire procéder à la remise en état du chemin. Le maintien du chemin en l'état apparaissait être la situation la plus adéquate, l'utilisation du chemin d'accès apparaissait pouvoir se faire dans de bonnes

conditions de sécurité et le maintien des haies préservait au mieux l'intimité des bénéficiaires. 26) Le 21 septembre 2018, les époux MESTRE ont répliqué. La qualification du chemin faite par le département sur la base de la norme VSS 640 050 était erronée. Le chemin d'accès devait avoir une largeur minimale de 5 m. Les points retenus dans l'expertise ROLLAND n'avaient pas été valablement contredits par le département qui ne s'était pas prononcé, notamment s'agissant des distances de freinage. 27) Le 9 octobre 2018, MM. CAUDERAY ont dupliqué, persistant dans leurs conclusions ainsi que dans leur argumentation. L'expertise privée produite par les recourants équivalait à un allégué de leur part. 28) Le 15 octobre 2018, le département a dupliqué. Il était implicite que le contenu de l'expertise privée produite était contesté. S'agissant des distances de freinage, les chiffres avancés par la DGT étaient parfaitement cohérents avec la formule indiquée dans la norme VSS applicable, selon le calcul exposé. 29) Par jugement du 31 janvier 2019, le TAPI a rejeté le recours. Le préavis de la DGT n'était pas critiquable, le chemin d'accès reliant les parcelles litigieuses à la route principale de la Capite étant une impasse et ne reliant que quelques parcelles à la route de la Capite, la largeur de 3,94 m au minimum et sa pente sur les cinq premiers mètres respectaient les exigences posées par la norme VSS 640 050 pour les chemins d'accès de type A. En outre, la rampe de sortie du garage souterrain, de plus de 5 m de large, débouchait sur une large esplanade, créant une zone d'attente ou de croisement, avant de s'engager dans le chemin. Quant au débouché du chemin sur la route de la Capite, il était conforme aux exigences en la matière. 30) Par acte envoyé le 4 mars 2019, les époux MESTRE ont interjeté recours auprès de la chambre administrative contre le jugement du TAPI, concluant à son annulation ainsi qu'à celle de l'autorisation de construire. Ils concluaient également au versement d'une indemnité de procédure prenant en compte les frais d'expertise privée de CHF 2'330.-. Le jugement querellé confirmait une décision autorisant un projet de construction qui ne garantissait pas des voies d'accès suffisantes à la voie publique. En particulier, le chemin d'accès ne respectait pas la norme VSS applicable. La visibilité réduite et le caractère inadapté du chemin d'accès seraient encore aggravés par le fait qu'un total d'une quinzaine de conteneurs à déchets seraient susceptibles d'obstruer le débouché du chemin sur la voie publique les jours de ramassage, aucun aménagement particulier n'ayant été prévu pour l'entreposage des conteneurs. La route de la Capite devait être qualifiée de route collectrice au sens de la norme VSS 640 050 et non de route de desserte. En considération du nombre des places de stationnement prévues, c'était bel et bien au minimum les exigences géométriques et d'exploitation du type B qui devaient être respectées, soit 5 m de large minimum et une pente maximale de 5 % sur les cinq premiers mètres à compter du bord de la chaussée. Il n'était plus contesté que la largeur du chemin d'accès en l'espèce était de 4 m et que sa pente, variant entre 7,7 % sur les 5 premiers mètres depuis la chaussée et 15,2 % sur le tronçon qui suivait, ce chemin était par conséquent insuffisant pour accueillir le surplus de trafic qui serait engendré par le projet contesté. Finalement, il était impossible juridiquement d'élargir le chemin privé comme chemin d'accès à l'habitat groupé. Cela ne permettait pas de considérer que la parcelle était équipée. 31) Le 7 mars 2019, le TAPI a transmis son dossier, renonçant à formuler des observations. 32) Le 4 avril 2019, le département a déposé des observations, concluant au rejet du recours. Il répondait point par point à l'argumentation des recourants déjà développée devant le TAPI. Le seul argument nouveau de la présence de containers liés aux nouveaux habitants était largement surestimé, les déchets pouvant être regroupés ou même éventuellement traités sur place, s'agissant des déchets verts. 33) Le 3 avril 2019, MM. CAUDERAY ont répondu au recours, concluant à son rejet ainsi qu'au versement

d'une indemnité de procédure. Tous les arguments évoqués par les recourants avaient déjà été examinés attentivement par les différentes autorités administratives spécialisées et les autorités judiciaires. Ainsi, les arguments déjà écartés par la chambre administrative ne pouvaient être réexaminés. Le nouveau préavis de la DGT répondait entièrement aux interrogations de la chambre administrative. 34) Le 13 mai 2019, les recourants ont répliqué, persistant dans les conclusions prises dans leur recours. Les quatre logements riverains actuels nécessitaient quatre conteneurs de huit cents litres et quatre conteneurs de deux cent quarante litres. Par extrapolation, il était raisonnable de considérer qu'un total de quinze conteneurs seraient présents sur le chemin. Il était nécessaire, au vu des divergences d'interprétation existant au sujet de la norme VSS 640 050, d'entendre M. ROLLAND ou tout autre expert en sécurité routière. 35) Le 13 mai 2019, les parties ont été informées que la cause était gardée à juger. EN DROIT 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). 2) Les recourants sollicitent l'audition d'un témoin, voire la mise sur pied d'une expertise. Tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), le droit d'être entendu comprend notamment le droit pour l'intéressé d'offrir des preuves pertinentes, de prendre connaissance du dossier, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes (ATF 137 IV 33 consid. 9.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C_265/2016 du 23 mai 2016 consid. 5.1 et les arrêts cités). 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). En l'espèce, la chambre administrative a déjà procédé à un transport sur place avant de rendre son arrêt ATA/1515/2017 précité et le procès-verbal y relatif figure au dossier. Elle dispose également d'un dossier complet contenant notamment des plans et des photographies des lieux. En outre, l'audition de l'expert mandaté par les recourants ne serait pas susceptible d'apporter une contribution nécessaire à la solution du litige, la chambre de céans disposant déjà d'un rapport de l'expert en question, produit par les recourants. 3) Les recourants font grief au TAPI d'avoir confirmé une autorisation de construire huit logements, sous forme d'habitat groupé, en raison du fait que le chemin d'accès ne remplissait pas les exigences géométriques et d'exploitation d'un chemin de type B selon la norme VSS 640 050. Les recourants fondent leur raisonnement sur le rapport d'expertise effectué à leur demande qui retenait que la question à résoudre était celle de la qualification de la route de la Capite en application du tableau 1 du chiffre 5 de la directive VSS 640 050. Le projet litigieux ne serait pas desservi par une desserte routière suffisamment adaptée. 4) 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). b. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (ATF 121 I 65 consid. 3 a et les arrêts cités). Il faut également que la sécurité des usagers soit garantie sur toute sa longueur, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours et de voirie soit assuré (arrêt du Tribunal fédéral 1C_245/2014 du 10 novembre

2014 consid. 4.1 et les références citées). Dans le cadre de l'interprétation et de l'application de la notion d'accès suffisant, les autorités communales et cantonales disposent d'une importante marge d'appréciation (arrêt du Tribunal fédéral 1C_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1 et les arrêts cités). 5) a. Dans l' ATA/1515/2017 précité, qui concernait le même projet de construction et le même chemin d'accès, la chambre de céans a annulé l'autorisation de construire au seul motif que l'examen de l'autorité technique consultative, soit la DGT, apparaissait insuffisant pour déterminer si le chemin le moins large serait suffisant pour considérer le terrain comme équipé (ATA/1515/2017 précité consid. 13). La cause a été renvoyé au département pour nouvelle décision après examen de l'équipement des parcelles concernées, 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. b. Suite à l' ATA/1515/2017 précité, un nouvel extrait du plan cadastral et un nouveau plan de situation ont été réalisés indiquant le détail des emprises sur le chemin et une largeur oscillant entre 3,94 et 4 m. La DGT a rendu un nouveau préavis favorable sur cette base, émettant uniquement des souhaits quant à un marquage médian au niveau du débouché et une taille régulière des haies bordant la voie d'accès. La largeur carrossable est ainsi établie et le préavis donné par la DGT et la police du feu l'ont été sur une base claire. 6) Toutefois, les parties divergent toujours quant à l'application de la directive VSS 640 050 au cas d'espèce. Pour les recourants, le chemin d'accès doit être qualifié de type B et pour le département, les caractéristiques du type A doivent être appliquées. Cette différence impliquerait au niveau des « valeurs indicatives pour l'aménagement des accès riverains » (titre du tableau 2 de la directive VSS 640 050), pour un chemin à circulation à sens unique, une largeur minimale de 3 m, une entrée et sortie seulement en marche avant, un croisement possible dans la zone du débouché, un rayon de raccordement minimum au bord de la voie de 5 m, une pente maximale de 5 % sur les cinq premiers mètres à compter du bord de la chaussée et une rupture de pente maximale de 6 % en bordure de chaussée sans courbe de raccordement vertical. En l'espèce, seul le critère de la pente maximale n'est pas rempli en l'espèce, puisque celle-ci est de 7,7 % sur les cinq premiers mètres. Cela dit, il convient de prendre en compte en l'espèce les circonstances suivantes dont la directive susmentionnée ne tient pas compte : le chemin à considérer est une impasse et n'accueillera aucune circulation de transit, mais uniquement celle des habitations riveraines. Le chemin est une propriété privée ayant un statut de dépendance. En outre, les copropriétaires riverains du chemin ont effectué des constructions et aménagements rétrécissant ce chemin de 6 m à 3,94 m, lesquels pourraient être enlevés suite à une décision de remise en état que le département se dit prêt à rendre. Finalement, il est établi également que les deux extrémités du chemin s'élargissent de façon à permettre l'attente et/ou le croisement de véhicules. S'agissant des conteneurs dont les recourants font grand cas, aucune construction ou aménagement fixe n'est prévu au débouché du chemin sur la route de la Capite dans le projet tel qu'autorisé. En outre, ce débouché possède des dimensions suffisantes pour accueillir temporairement, les jours de levée des ordures, plusieurs containers sans entraver la circulation, selon l'analyse faite par le département que les recourants échouent à mettre en doute. Des considérations qui précèdent, il ressort que les conclusions du département, prises sur la base du préavis favorable de la DGT et des explications détaillées fournies sur tous les points litigieux par celle-ci, dont notamment celles au sujet de la présence de haies en lien avec la visibilité ainsi que le rétrécissement du chemin, peuvent être suivies par la chambre de céans pour considérer que la voie d'accès litigieuse revêt des caractéristiques suffisantes, d'un point de vue technique au sens de la jurisprudence susmentionnée, pour

assurer la desserte des nouvelles constructions projetées. 7) Les recourants font grief à l'autorisation délivrée d'engendrer une augmentation du trafic qui gênerait les copropriétaires du chemin dans l'usage de celui-ci selon sa destination actuelle et « en compromettront le rendement », de sorte que leur consentement était requis pour une utilisation accrue de celui-ci. La chambre de céans n'étant pas compétente pour examiner les litiges pouvant survenir entre copropriétaires d'un chemin privé, il n'y a pas lieu d'examiner ce grief plus avant, les recourants n'alléguant pas, à juste titre, que l'augmentation qui résulte des véhicules liés aux huit logements projetés pourrait constituer un danger ou une gêne durable pour la circulation au sens de l'art. 14 let. 3 LCI. 8) Finalement, les recourants estiment qu'il y a une impossibilité juridique à élargir le chemin privé comme chemin d'accès à l'habitat groupé. Un terrain est équipé au sens du droit fédéral non seulement lorsque l'aménagement d'un accès suffisant aux futures constructions est techniquement possible, mais également lorsqu'il est juridiquement garanti. S'agissant des voies d'accès empruntant un immeuble appartenant à autrui, il faut apporter la preuve que leur réalisation soit juridiquement assurée. Pour qu'un terrain soit considéré comme équipé, celui-ci doit en d'autres termes être raccordé soit à une route du domaine public, soit à une route privée que les utilisateurs des futures constructions ont le droit d'emprunter en raison d'une servitude ou d'une copropriété (ATF 136 III 130 = JdT 2010 I 291, consid. 3.3.2 in fine, et les références citées ; André JOMINI, Commentaire de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2010, ad. art. 19 p. 10 n. 23). Les intimés sont copropriétaires du chemin et, en cela, la situation du chemin d'accès litigieux diffère totalement de celui ayant donné lieu à l'ATA/98/2012 du 21 février 2012 sur lequel les recourants se fondent pour justifier l'impossibilité d'élargir le chemin privé. En outre, la chaussée existante étant suffisante, comme vu ci-dessus, la question d'un élargissement éventuel du chemin n'a pas besoin d'être examinée ici plus avant. 9) En tous points infondé, le recours sera rejeté. 10) Un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge conjointe et solidaire des recourants qui succombent (art. 87 al. 1 LPA) et une indemnité de procédure de CHF 1'500.- sera allouée à MM. CAUDERAY, pris conjointement et solidairement, à la charge conjointe et solidaire des recourants (art. 87 al. 2 LPA). * * * * *

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