

GE_GERICHTE JTAPI/332/2024 vom 9. April 2024

GE Cour de justice, 2024-04-09, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_JTAPI_332_2024

FR: GE_GERICHTE JTAPI/332/2024 du 9 avril 2024

IT: GE_GERICHTE JTAPI/332/2024 del 9 aprile 2024

Erwägungen

E. 26

avril 2021. Cependant, pour les mêmes raisons qu'évoquées ci-dessus au sujet de l'OCEN (cf. consid. 6.2.5), il n'y avait aucune raison qu'elle se prononce à nouveau à la suite de modifications ne touchant pas aux aspects essentiels qu'elle avait déjà examinés. 6.2.10 Quant au fait que la commune se serait trompée en exigeant le renforcement d'un AH _____ en réalité inexistant, on ne voit pas en quoi cette erreur mettrait le projet en porte-à-faux avec la loi et les recourants D ne s'en expliquent pas davantage. 6.2.11 Enfin, les recourants D relèvent que le préavis de la commune ne fait pas partie intégrante de l'autorisation de construire, ce en quoi ils ont raison puisque cette dernière n'y renvoie pas et ne reprend pas non plus les conditions posées dans le préavis de la commune. Le tribunal rappellera à ce sujet que selon la jurisprudence, le préavis communal demeure consultatif au sens de l'art. 3 al. 3 LCI et qu'il ne lie donc pas l'autorité compétente pour délivrer les autorisations de construire (ATA/254/2024 du 27 février 2024 consid. 4.2 ; ATA/1301/2019 du

E. 26.2

Dans le cas d'espèce, compte tenu de la SBP totale de 6'976 m², les ratios rappelés ci-dessus impliquent la création, pour cinquante-cinq logements, d'un ratio minimal exigible de deux places de parking habitant par logement, soit cent-dix places de parking. Or, à teneur du « Formulaire de requête stationnement sur fonds privés – N04 », dans sa version du 5 octobre 2021 enregistrée auprès du département le _____ 2021, le projet en compte cent-onze. Concernant les places visiteurs, les recourants D relèvent que le projet exige d'en prévoir sept et il se trouve que le formulaire susmentionné mentionne précisément ce nombre. Les propriétaires intimés relèvent par ailleurs avec raison que les ratios susmentionnés impliquent, pour les deux-roues motorisés, la création de quatorze places et que, conformément à l'art. 4 al. 1 aRPSFP, le projet en prévoit un nombre supérieur, soit vingt. Enfin, s'agissant des places pour vélos, les ratios susmentionnés impliquent la création de cent-cinq places, ce qui est précisément le nombre mentionné dans le formulaire précité.

E. 26.3

Par conséquent, le grief de violation de l'art. 5 aRPFSP ne pourra qu'être écarté.

- 95/100 - A/2494/2022 Accès pour les services d'incendie et de secours 27. Les recourants G mettent en doute, en raison des dimensions des voies de circulation, la capacité des services d'incendie et de secours de pouvoir intervenir en cas de besoin, surtout si cela nécessite de gros moyens. Ils se réfèrent au préavis favorable du Service du feu du 4 mai 2021, qui soumet le projet à la condition de la conformité des voies d'accès à la directive N° 7 du règlement d'application de la loi sur la prévention des sinistres, l'organisation et l'intervention des sapeurs-pompiers, du 25 juillet 1990 (RPSSP – F 4 05.01). 27.1.1 Selon l'art. 6 al. 1 de la loi sur la prévention des sinistres, l'organisation et l'intervention des

sapeurs-pompiers du 30 octobre 2020 (LPSSP – F 4 05), le département chargé des constructions veille à l'application et à la coordination des mesures constructives et techniques de prévention des incendies dans le cadre du patrimoine bâti, à l'échelle du canton. Pris en exécution de la LPSSP, le RPSSP prévoit que le département du territoire définit, à l'intention des propriétaires et utilisateurs, les mesures de protection incendie applicables, conformément aux directives du présent règlement, ainsi qu'à la norme et aux directives de l'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie (AEAI); cas échéant, il dénonce aux départements concernés les carences constatées (art. 5 al. 3 RPSSP) et que le département des institutions et du numérique établit les directives techniques nécessaires à l'application du présent règlement (art. 47 RPSSP). 27.1.2 Annexée au RPSSP, la directive n° 7 prévoit à son point 7.4 les caractéristiques que doivent avoir les voies d'accès pour les engins de sauvetage du service du feu, à savoir que : a) les chaussées et aires d'accès doivent être construites en matériau dur pouvant supporter une charge de 25 tonnes; b) la largeur minimale de la chaussée doit être de 3,50 m en ligne droite ; la hauteur libre de passage doit être de 4,50 m ; un dévers de 5% maximum est possible ; les rayons et largeurs de chaussées minimaux en virage doivent être les suivants : 6. Rayon intérieur (r) égal ou supérieur à : 7. Largeur minimum de la chaussée (e) : 8. 7 m 9. 5 m 10. 9 m 11. 4,50 m

- 96/100 - A/2494/2022 12. 13 m 13. 4 m c) la pente de la voie d'accès doit être de 15% au maximum; d) en cas de changement de pente, il faut préserver un rayon vertical convexe d'au minimum 15 m et un rayon vertical concave d'au minimum 40 m, ces valeurs n'étant valables que dans un seul plan et ne tenant pas compte des dévers; e) le passage d'un trottoir ou d'une bordure jusqu'à 12 cm de hauteur est admis, les angles vifs sont interdits ; la voie d'accès peut être réalisée en deux bandes de roulement de 1,25 m chacune au minimum et d'une bande de verdure centrale de maximum 1 m ; si la voie d'accès est réalisée en pavés perforés ou similaire, ses bordures seront clairement délimitées.

E. 27

août 2013 ; ATA/126/2013 du 26 février 2013 ; ATA/670/2012 du 2 octobre 2012, confirmé par arrêt du Tribunal fédéral 1C_582/2012 du 9 juillet 2013 consid. 5.2). 11.3 Chaque fois que l'autorité administrative suit les préavis des instances consultatives, les juridictions de recours observent une certaine retenue, lorsqu'il s'agit de tenir compte des circonstances locales ou de trancher de pures questions d'appréciation (cf. ATF 136 I 265 consid. 2.3 ; 135 I 302 consid. 1.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_579/2015 du 4 juillet consid. 5.1 ; ATA/537/2017 du 9 mai 2017). Elles 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 (arrêts du Tribunal fédéral 1C_891/2013 du 29 mars 2015 consid. 8.2 ; 1C_582/2012 du 9 juillet 2013 consid. 5.2 ; ATA/537/2017 du 9 mai 2017 ; ATA/284/2016 du 5 avril 2016 ; ATA/246/2016 du 15 mars 2016 et les arrêts cités ; ATA/1005/2015 du 29 septembre 2015 consid. 12b et 12c et les références citées). Enclavement des parcelles 2_____ à 3_____ : 12. Les recourants A relèvent que les parcelles 2_____ à 3_____ sont totalement enclavées. Ils exposent les circonstances historiques desquelles cet enclavement a découlé, selon eux par la faute des personnes dont les propriétaires actuels ont hérité ces parcelles, puis citent l'art. 694 al. 1 du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC - RS 210) et la jurisprudence fédérale issue de cette disposition, qui empêcherait de prétendre à un droit de

passage nécessaire lorsque celui qui en a besoin s'en est privé par des décisions prises en connaissance de cause. Dans leur réplique du 15 décembre 2022, ils décrivent les différentes servitudes de droit de

- 33/100 - A/2494/2022 passage relatives au périmètre litigieux, soit la servitude portant le n° 62_____, celle portant le n° RF 18_____ et enfin celle portant le n° RF 12_____. 12.1 La législation cantonale 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 expressément le droit des tiers. Selon les principes généraux du droit, il n'appartient donc pas à l'administration de s'immiscer dans les conflits de droit privé pouvant s'élever entre le requérant d'une autorisation de construire et un opposant, celle-ci n'ayant pas pour objet de veiller au respect des droits réels et notamment des servitudes (art. 3 al. 6 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 - LCI - L 5 05 ; ATA/169/2020 du 11 février 2020 consid. 7b; ATA/166/2018 du 20 février 2018 consid. 5 ; ATA/1639/2017 précité ; ATA/442/2015 du 12 mai 2015 ; ATA/752/2014 du 23 septembre 2014). 12.2 En l'espèce, il convient d'observer tout d'abord que le grief relatif à l'enclavement des parcelles 2_____ à 3_____ ne concerne pas le projet lui-même, mais la situation actuelle, ce qui sort manifestement de l'objet du litige et rend à cet égard le grief irrecevable. En outre, les recourants n'indiquent pas à quelle disposition de droit public l'enclavement serait contraire, mais se contentent de se référer à une disposition de droit privé dont l'éventuelle violation ne pourrait de toute manière pas être sanctionnée par le tribunal de céans. 12.3 Dans ces conditions, dans la mesure de sa recevabilité, ce grief sera rejeté sans plus ample examen.

Voie d'accès suffisante : 13. Les recourants A, B, C, E, F et G considèrent que la voie d'accès prévue pour le projet serait insuffisante. Selon les écritures des uns ou des autres, cette question est abordée alternativement ou cumulativement sous l'angle des art. 19 et 22 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT - RS 700), des normes VSS et des questions de servitudes privées qui lient les parcelles du projet et les parcelles des recourants. Sur ce dernier point, certains recourants (en particulier les recourants A) développent leur argumentation comme si elle consistait en plusieurs griefs différents, alors que, comme on le verra ci-après, la problématique demeure quoi qu'il en soit celle de savoir si le projet dispose d'une

- 34/100 - A/2494/2022 voie d'accès suffisante, que ce soit matériellement ou juridiquement, c'est-à-dire dans ce dernier cas en prenant en considération les servitudes existantes. 13.1.1 Selon l'art. 22 al. 2 LAT, l'autorisation est délivrée si la construction ou l'installation est conforme à l'affectation de la zone (let. a) et si le terrain est équipé (let. b), le droit fédéral et le droit cantonal pouvant poser d'autres conditions (art. 22 al. 3 LAT). Selon l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est notamment réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès. 13.1.2 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. 3a). Il faut aussi 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 (ATF 121 I 65 consid. 3a; arrêts 1C_368/2021 du 29 août 2022 consid. 3.1; 1C_56/2019 du 14 octobre 2019 consid. 3.1). L'accès est en principe considéré comme suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité,

trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_243/2013 du 27 septembre 2013 consid. 5.1). La réalisation de la voie d'accès est par ailleurs juridiquement garantie lorsque le terrain peut être raccordé à une route du domaine public ou à une route privée que les utilisateurs du bâtiment ont le droit d'emprunter (arrêt du Tribunal fédéral 1C_387/2014 du 20 juin 2016 consid. 7.1 et les références). 13.1.3 Dans un arrêt 1C_341/2020 du 18 février 2022, le Tribunal fédéral a en outre rappelé que 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 CC, 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. Il découle de cet arrêt qu'à l'instar du Tribunal fédéral dans cette affaire, il appartient aux juridictions saisies de la question d'une voie d'accès adaptée, cas échéant, de définir le contenu d'une servitude de droit privé afin de déterminer si elle permet un usage compatible avec le projet de construction. 13.2 La loi n'impose pas des voies d'accès idéales ; celles-ci doivent être suffisantes ou adaptées. Pour les zones à bâtir, il s'agit en règle générale de routes et chemins

- 35/100 - A/2494/2022 desservant la zone à équiper, compte tenu des circonstances locales ; 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 (arrêts du Tribunal fédéral 1C_471/2020 du 19 mai 2021 consid. 3.1 ; 1C_597/2020 du 9 octobre 2020 consid. 6.1 ; 1C_155/2019 du 11 décembre 2019 consid. 5.1 ; 1C_56/2019 du 14 octobre 2019 consid. 3.1 ; 1C_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 4.1 ; 1C_387/2014 du 20 juin 2016 consid. 7.1 ; 1C_318/2014 du 2 octobre 2014 ; cf. aussi ATA/1102/2020 du 3 novembre 2020 consid. 3a ; ATA/1273/2017 du 12 septembre 2017 consid. 16b). En particulier, l'aptitude d'une voie d'accès à assurer la desserte d'une parcelle n'exige pas que soient garanties des possibilités de croisement sur toute sa longueur ; il suffit que ces possibilités soient suffisantes pour assurer la sécurité des usagers (cf. arrêts du Tribunal fédéral 1C_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 4.2 ; 1C_148/2009 du 29 juillet 2009 consid. 4.2 ; ATA/1102/2020 du 3 novembre 2020 consid. 3c). Même un accès extrêmement malcommode pour les propriétaires peut se révéler suffisant au sens de l'art. 19 al. 1 LAT, dès lors que la sécurité des usagers est garantie sur toute sa longueur (revêtement adéquat, largeur suffisante, pente acceptable, visibilité et possibilité de croisement, etc.), que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie est assuré et qu'il est suffisant d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (Eloi JEANNERAT, op. cit, no 24 ad art. 19 LAT et les références citées). 13.3.1 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 (arrêt 1C_418/2018 du 20 mai 2020 consid. 7.1 et les références citées). 13.3.2 Une situation insatisfaisante préexistante à un projet de construction ne saurait justifier le refus d'un permis de construire lorsque l'augmentation du trafic est modeste (arrêt du Tribunal

fédéral 1C_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 5.3.3) et la jurisprudence admet que si les conflits entre véhicules sont gérables, le cas échéant au moyen d'une manœuvre en marche arrière, la voie d'accès demeure adaptée (arrêt du Tribunal fédéral 1C_481/2018 du 20 mai 2020 consid. 7.2.2). 13.4.1 Les autorités communales et cantonales peuvent également se fonder sur les normes édictées en la matière par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (ci-après : normes VSS). Lorsqu'elles appliquent ces normes, en soi non contraignantes, elles le font en tenant compte des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (arrêts 1C_226/2019 du 24 avril 2020 consid. 5 ;

- 36/100 - A/2494/2022 1C_155/2019 du 11 décembre 2019 consid. 5.1 ; Eloi JEANNERAT, Commentaire pratique LAT: Planifier l'affectation, 2016, no 27 ad art. 19 LAT). 13.4.2 Dans une jurisprudence du 9 octobre 2020, le Tribunal fédéral a confirmé un arrêt du Tribunal cantonal vaudois considérant un chemin d'une largeur de 3 m à 3,5 m, avec des murs de part et d'autre, comme suffisant. Le projet de construction portait sur un immeuble de vingt-trois appartements, comprenant notamment la création d'un parking souterrain de dix-sept places pour voitures auxquelles s'ajoutaient cinq autres places. Sur le trajet jusqu'à l'accès au parking souterrain, soit une distance de 100 m, il existait, grâce aux surlargeurs prévues par le projet, trois possibilités de croisement pour deux voitures de tourisme, soit tous les 30 m environ (arrêt 1C_597/2019 du 9 octobre 2020, consid. 6). 13.4.3 Dans certaines circonstances, un long chemin étroit (moins de 3 m) présentant à certains endroits une largeur de 2,2 m est suffisant, notamment s'il ne sert qu'aux riverains (voie sans issue) et s'il existe, aux endroits présentant peu de visibilité, des possibilités d'évitement, au besoin sur des parcelles de riverains qui y consentent. L'aptitude d'une voie d'accès à assurer la desserte d'une parcelle n'exige cependant pas que soient garanties des possibilités de croisement sur toute sa longueur, notamment lorsque la visibilité permet à un conducteur attentif et respectueux des règles usuelles de circulation de constater la présence d'un autre véhicule suffisamment tôt pour s'arrêter à l'entrée du tronçon et le laisser passer, ce même s'il devait s'avérer finalement nécessaire de procéder à des marches arrière malcommodes compte tenu de la longueur du chemin (Eloi JEANNERAT, op. cit, no 28 ad art. 19 LAT et les références citées). 13.5 À Genève, l'instance compétente en matière de transport 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 ; ATA/259/2020 consid. 7). Leur application doit respecter les principes généraux du droit, dont en particulier celui de la proportionnalité (ATA/1274/2017 précité consid. 7c et les références citées ; Piermarco ZEN-RUFFINEN/Christine GUY-ECABERT, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, p. 326 n. 703). 13.6.1 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

- 37/100 - A/2494/2022 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). 13.6.2 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 types 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 importance de quartier, vise la desserte parcellaire et est fréquentée par les transports publics seulement à titre exceptionnel (tableau 2 norme VSS 640 040b). 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

- 38/100 - A/2494/2022 logement ou un volume de circulation d'origine équivalent (ch. 8 norme VSS 640 045). 13.7.1 En l'espèce, s'agissant de la garantie juridique d'un accès des parcelles N° 2_____ à 3_____ à la Z_____, les recourants retiennent à tort que les parcelles du projet bénéficieraient uniquement de la servitude portant le n° RF 18_____, voire de celle portant le n° 64_____. Ainsi qu'exposé dans la partie en fait ci-dessus, il existe également une servitude de passage portant le n° RF 12_____, dont le SITG indique qu'elle concerne l'entier des parcelles 1_____, 13_____ et 14_____. A cet égard, il convient de rappeler que l'inscription d'une servitude au registre foncier a un effet constitutif (art. 731 al. 1 Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC - RS 210) et que cette dernière ne s'éteint que par la radiation de l'inscription et par la perte totale du fonds servant ou du fonds dominant (art. 734 CC), de sorte qu'en l'espèce, à défaut de réalisation de l'une de ces conditions, la remise en cause par certains recourants de la servitude portant le n° RF

12_____ est inopérante. 13.7.2 Selon les plans du projet litigieux, la voie d'accès prévue pour les véhicules commence sur la parcelle 1_____, qui fait partie du projet, et débouche immédiatement, à la limite de cette parcelle, sur l'extrémité nord de l'impasse de AB_____, laquelle rejoint elle-même la Z_____ environ 50 m plus loin. Cet itinéraire se situe entièrement dans l'assiette de la servitude de passage portant le n° RF 12_____. 13.7.3 Dans son arrêt ATA/22_____ du _____ 2012, par lequel elle a annulé une autorisation de construire DD 23_____, la chambre administrative s'est penchée sur la question de l'accès suffisant des parcelles 2_____ à 3_____ à la Z_____, cet accès étant alors prévu depuis le sud, c'est-à-dire en empruntant la voie correspondant à la servitude portant le n° RF 18_____. La chambre administrative a constaté que l'assiette de cette servitude était par endroits inférieure à la largeur de AC_____, qui empiétait sur certaines parcelles des recourants opposés au projet. Or, en ne tenant compte que de l'assiette de la servitude (seul accès juridiquement garanti), l'accès apparaissait techniquement insuffisant au regard du trafic qu'engendrerait le projet. En outre, la circulation de et vers les parcelles 2_____ à 3_____ serait compliquée par deux virages à angle droit, lesquelles sont en effet parfaitement visibles sur les plan SITG. 13.7.4 Dans la présente espèce, la différence avec le cas tranché par la chambre administrative réside dans le fait que les propriétaires ont désormais la maîtrise de la parcelle 1_____, par laquelle ils peuvent directement accéder au segment nord de AC_____. Or, comme on l'a vu plus haut, l'assiette de la servitude de passage portant le n° RF 12_____ correspond non seulement à la largeur réelle de la voie carrossable, mais elle l'excède très largement, puisqu'elle correspond en réalité à l'entier des parcelles n° 13_____ et 14_____, sur lesquelles les propriétaires auraient théoriquement la possibilité d'exiger l'exercice de leur droit de passage.

- 39/100 - A/2494/2022 On est donc ici dans la situation inverse à celle tranchée par la chambre administrative, étant précisé que la question de l'accessibilité techniquement garantie, par l'extrémité nord de AC_____, sera examinée ci-après. 13.8.1 Les recourants, se fondant par erreur sur la servitude de passage portant le n° RF 18_____, relèvent encore que l'utilisation de la servitude engendrera pour eux une aggravation notable de la charge des fonds servants en raison des cent-dix-huit places de stationnement pour véhicules motorisés prévues par le projet litigieux et que cette aggravation est incompatible avec une servitude constituée en 1970. 13.8.2 Outre que cet argument ne concerne pas la servitude portant le n° RF 12_____, il faut souligner que la jurisprudence du Tribunal fédéral dont il a été question plus haut (arrêt 1C_341/2020 du 18 février 2022), impose certes aux juridictions saisies de la question d'une voie d'accès adaptée, cas échéant, de définir le contenu d'une servitude de droit privé afin de déterminer si elle permet un usage compatible avec le projet de construction, mais que dans cette affaire, le Tribunal fédéral s'est intéressé à une clause très spécifique de la servitude de passage, pour en tirer la conclusion qu'elle n'autorisait l'accès qu'à un seul logement. On ne saurait en tirer la conclusion qu'au-delà de telles clauses spécifiques, des servitudes de passage à chars constituées avant l'avènement des véhicules motorisés ou dans des zones où le passage de véhicules motorisés n'était pas envisagé, excluraient le trafic routier. En effet, au vu de l'évolution de la mobilité, il a été considéré que de telles servitudes autorisent également le passage par des véhicules motorisés (ATF 93 II 167 consid. 2 p. 168 in JdT 1968 I p. 226). Concernant le nombre de logements pouvant être desservis par de telles servitudes ou de véhicules pouvant y passer, le seul fait qu'il s'agisse à l'origine d'une servitude de passage à chars ne permet pas d'inférer une quelconque limitation, à défaut d'une clause spécifique (cf. par analogie arrêt du Tribunal fédéral 1C_471/2020 du 19 mai 2021 consid. 3.1.4). Par conséquent, dans le cas

d'espèce, force est de constater que la servitude portant le n° RF 12_____ garantit un accès juridique suffisant des parcelles litigieuses à la Z_____. 13.9. S'agissant de l'accessibilité techniquement garantie, le tribunal soulignera tout d'abord que l'OCT, instance spécialisée en la matière, s'est prononcé favorablement au projet dans son préavis du 8 février 2022, après en avoir demandé diverses modifications. Conformément à la jurisprudence rappelée plus haut, dans la mesure où l'autorité de décision ne s'est pas écartée de ce préavis, le tribunal doit observer à l'égard de ce dernier une retenue particulière et ne saurait le remettre en question sur la base de sa propre appréciation de la situation ou en se fondant sur des considérations de nature générale. Hormis cette question de principe, dans le cas concret, le segment nord de AC_____, par lequel devraient passer les véhicules venant ou se rendant sur les parcelles 2_____ à 3_____, apparaît d'emblée, selon les superpositions de limites parcellaires et de photographies aériennes disponibles sur le SITG, comme une voie très différente

- 40/100 - A/2494/2022 de la partie sud de cette même impasse sur laquelle s'était penchée la chambre administrative dans son arrêt ATA/22_____ du _____ 2012. En effet, cette partie sud comprenait des passages dont la largeur était inférieure à 4 m., voire inférieure à 3 m. De plus, elle aurait obligé les véhicules circulant vers ou depuis les parcelles 2_____ à 3_____ à obliquer à deux reprises à angle droit. S'agissant en l'espèce du segment nord de AC_____, la largeur de cette voie, à mi-chemin entre la limite nord-est de la parcelle 1_____ et l'embranchement sur la Z_____, est légèrement inférieure à 6 m si l'on fait abstraction de la haie située à cheval sur la parcelle 24_____ et sur AC_____, étant précisé que les propriétaires sont en droit d'exiger la modification de cette haie afin qu'elle n'empiète pas sur leur servitude (selon les recourants G – p. 20 du recours –, cette portion de AC_____ aurait même une largeur de 6,5 m). Même en tenant compte de la présence de cette haie, la largeur de la voie est très légèrement supérieure 5 m. à son point le plus étroit (au droit de la surface engazonnée jouxtant la voie de garage de la parcelle n° 14_____). C'est le lieu de préciser qu'il n'y a pas de projet de construction d'un trottoir susceptible de rétrécir la largeur de cette voie, contrairement à l'interprétation erronée que font les recourants A d'une pièce du dossier (réplique des recourants A du 15 décembre 2022, p. 8 in fine). Par ailleurs, la circulation entre le débouché du projet litigieux et la Z_____ se ferait en ligne droite, contrairement au parcours sinueux qui se présentait au sud de AC_____. Ces éléments font apparaître l'accessibilité technique du projet comme parfaitement compatible avec les normes VSS évoquées plus haut. Bien que ces dernières se réfèrent à des biens-fonds ne comportant pas plus d'une quarantaine de cases ou de places de stationnement pour voitures, elles s'appliquent néanmoins aux routes de dessertes, qui sont définies comme des routes desservant des zones habitées jusqu'à trois cents unités de logement ou un volume de circulation d'origine équivalent. Quand bien même les cent-huit places de stationnement prévues par le projet litigieux excèdent largement les quarante places auxquelles s'appliquent les normes VSS, il n'en demeure pas moins que le quartier desservi par AC_____ compterait, après la réalisation du projet querellé, environ septante logements (cinquante-cinq pour les nouveaux logements et environ quinze pour les villas existantes), soit un chiffre très nettement inférieur aux trois-cents unités auxquelles peuvent correspondre les routes de desserte au sens des normes VSS. En d'autres termes, si ces normes prennent en compte, pour les routes de dessertes, le trafic pouvant être généré dans un quartier comptant jusqu'à trois-cents unités de logements, elles demeurent nécessairement valables dans un quartier qui en compterait environ le quart. Pour un accès riverain de type A/B (voie d'accès débouchant comme en l'espèce sur une route de desserte

de quartier), la largeur de la voie doit avoir de 3 à 5 m. En l'espèce, la voie d'accès elle-même sur la parcelle 1 _____ aura une largeur de près de 6 m et débouchera sur le segment nord de AC _____, dont la largeur minimum est de 5 m. en tenant compte de l'emprise d'une haie contraire à la servitude n° RF 12 _____, et d'environ 6 m. en faisant abstraction de cette haie. Par conséquent, les largeurs de voies prévues par la

- 41/100 - A/2494/2022 norme VSS 640 050 sont largement respectées. L'argumentation développée par les recourants G au sujet du fait que AC _____ se réduirait à une largeur de 4 à 5 m entre les parcelles N° n°10 _____/63 _____ et n° 11 _____ n'est pas pertinente, car elle perd de vue que le trafic généré par le projet emprunterait essentiellement, sinon en totalité, le segment nord de AC _____, dans la mesure où même les habitants du projet qui voudraient franchir la frontière française à la Z _____ auraient tout intérêt à le faire en passant sur ce segment nord pour se retrouver tout de suite sur la Z _____, plutôt que d'emprunter sur toute sa longueur le parcours étroit de AC _____. 13.10.1 Les recourants G considèrent en outre que l'OCT s'est contenté d'analyser l'accès public aux futures constructions, c'est-à-dire en examinant si l'accès au niveau de la Z _____ serait suffisant pour absorber le nouveau quartier. En revanche, l'accès par la voie privée de AC _____ n'aurait fait l'objet d'aucune mesure d'instruction particulière. 13.10.2 On ne voit pas sur quels éléments du dossier les recourants G se fondent pour soutenir cette affirmation. Les trois préavis successifs de l'OCT ne laissent en effet entrevoir ni une restriction que cette instance se serait imposée dans l'examen du dossier, ni la trace d'un oubli, étant relevé qu'au stade de l'instruction de la requête, le voisinage n'a pas manqué d'attirer l'attention du département sur la question des accès par AC _____ (p. ex. courrier des recourants A du 20 mars 2020, fourre « observations » du dossier du département). Par conséquent, l'argument tiré de l'insuffisance de l'instruction du dossier par l'OCT sera rejeté. 13.11 Les recourants G soutiennent encore que l'accessibilité technique du projet ne serait pas garantie, car le camion de la voirie, en se rendant jusqu'à l'Ecopoint par une voie d'accès de 4,5 m. de large [après avoir dépassé la rampe du garage souterrain], ne pourrait quitter les lieux qu'en marche arrière. C'est partir de l'idée que le camion de la voirie entrerait sur l'actuelle parcelle 1 _____ en marche avant, alors qu'il est parfaitement envisageable qu'il manœuvre sur AC _____, profitant de l'angle qui se trouve à cet endroit, pour circuler en marche arrière jusqu'à l'Ecopoint puis en repartir en marche avant. Il existerait également assez de place pour permettre au camion, s'il s'engageait jusqu'à l'Ecopoint en marche avant, de manœuvrer à l'embranchement avec la rampe du parking souterrain pour faire demi-tour et retourner en marche avant vers AC _____. 13.12 Il en découle que l'accessibilité technique du projet est également garantie et donc, sous l'angle des voies d'accès, que le terrain est équipé au sens des art. 19 et 22 LAT. Art. 14 LCI – trafic induit par le projet 14. Toujours sous l'angle du trafic que générerait le projet, la plupart des recourants, dont certains invoquent expressément l'art. 14 LCI, prétendent que l'autorisation

- 42/100 - A/2494/2022 violerait cette disposition, car la circulation de cent-dix-huit véhicules supplémentaires sur une voie étroite augmenterait significativement le risque d'accident pour les usagers du voisinage et pour le public. 14.1.1 L'art. 14 LCI prévoit que le département peut refuser une autorisation 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) 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). 14.1.2 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 (ATA/448/2021 du 27 avril 2021 consid. 8a ; ATA/259/2020 du 3 mars 2020 consid. 7a ; ATA/1273/2017 du 12 septembre 2017 consid. 16c ; ATA/284/2016 du 5 avril 2016 consid. 9b). 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/881/2022 du 30 août 2022 consid. 11a ; ATA/448/2021 du 27 avril 2021 consid. 8a ; ATA/285/2021 du 2 mars 2021 consid. 8b ; ATA/259/2020 du 3 mars 2020 consid. 7a ; ATA/758/2016 du 6 septembre 2016 ; ATA/699/2015 du 30 juin 2015 ; ATA/86/2015 du 20 janvier 2015 ; ATA/801/2014 du 14 octobre 2014). 14.1.3 La notion d'inconvénients graves est une norme juridique indéterminée, qui doit s'examiner en fonction de la nature de l'activité en cause et qui laisse à l'autorité une liberté d'appréciation. Celle-ci n'est limitée que par l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation. Le pouvoir d'examen du tribunal s'exerce dans les limites précitées, sous réserve du respect du principe de proportionnalité en cas de refus malgré un préavis favorable et de l'intérêt public en cas d'octroi d'une autorisation (cf. not. ATA/811/2021 du 10 août 2021 consid. 6 ; ATA/448/2021 du 27 avril 2021 consid. 8a ; ATA/165/2018 du 20 février 2018 consid. 4b). 14.1.4 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 cette disposition (ATA/285/2021 du 2 mars 2021 consid. 8c ;

- 43/100 - A/2494/2022 ATA/259/2020 du 3 mars 2020 consid. 7a ; ATA/253/2016 du 22 mars 2016 consid. 8b ; ATA/692/2015 du 30 juin 2015 consid. 7b). 14.2 En l'espèce, le tribunal soulignera tout d'abord que l'argumentation des recourants au sujet des graves inconvénients que le projet litigieux ferait soi-disant peser sur le quartier en matière de circulation, repose uniquement sur des affirmations générales qui découlent manifestement de leur seule appréciation. Cette manière d'argumenter le grief de violation de l'art. 14 LCI ne saurait être valablement opposée à l'appréciation de l'instance de préavis spécialisé, à savoir en l'occurrence l'OCT. Il en va de même de l'affirmation aucunement étayée selon laquelle le trafic lié au projet pourrait également créer des situations dangereuses au croisement des dépendances des chemins de AI_____ et des AJ_____ (la recourante F laissant entendre qu'il s'agit d'un itinéraire de contournement déjà utilisé actuellement pour éviter le rond-point congestionné de la route de Y_____). Non seulement les affirmations des recourants se trouvent contredites par le préavis de l'OCT, mais de toute façon, l'on voit mal en réalité en quoi la circulation supplémentaire induite par le projet sur le court tronçon rectiligne au nord de AC_____ pourrait se révéler fortement « accidentogène ». 14.3 Insuffisamment étayé, le grief de violation de l'art. 14 LCI en rapport avec le trafic induit par le projet sera rejeté. Canalisations 15.1 Les recourants A exposent qu'il existe actuellement deux canalisations EU et EC sur le chemin de AI_____, dont le diamètre est

respectivement de 300 mm et de 600 mm. Le point de raccordement prévu par le projet se situe à l'altitude de 426.50 m, avec une différence de 38 cm jusqu'à l'arrivée au chemin des AJ_____ à l'altitude de 426.12, ce qui représente une pente de moins d'un pour-cent. Pour le moment, les canalisations arriveraient tant bien que mal à supporter cinquante-neuf villas, alors que le projet prévoirait d'ajouter cinquante-cinq logements supplémentaires. A l'évidence, « sans être un spécialiste en tuyauterie », les canalisations existantes en béton ne pourraient pas supporter un tel nouveau flux, compte tenu notamment du fait qu'elles étaient rugueuses et n'avaient pas un débit facilité comme les canalisations dites « Somo ». Il s'agissait de ne pas de prendre en compte les surfaces de sol des six immeubles projetés, mais l'emprise du parking dont la surface de 4'789 m² serait inévitablement entourée d'un drainage. Il n'était « nul besoin d'être un expert » pour comprendre que le flux des eaux claires serait disproportionné en raison des eaux provenant du terrain entourant le parking et de l'eau de ruissellement des toits. Jamais les canalisations existantes ne pourraient absorber une telle quantité d'eau, ce d'autant que le terrain était toujours en zone inondable. Un bac de rétention de 95 m³ ne pourrait jamais remplir son rôle. Il existait une incohérence liée au fait que le diamètre du tuyau prévu pour

- 44/100 - A/2494/2022 les eaux claires était de 500 mm, alors que la canalisation existante était de 600 mm. Quant aux eaux usées, il fallait compter en moyenne 150 nouveaux utilisateurs, soit le double de la capacité actuelle. Avec une pente de moins de 20 %, il ne faisait aucun doute que les canalisations actuelles ne pourraient pas absorber un tel nouveau flux. En outre, les canalisations comptaient cinq coudes, ce qui accentuerait les problèmes. Enfin (courrier des recourants A du 29 août 2022) les Services industriels de Genève avaient procédé en 2021 à une expertise dont il ressortait qu'à plusieurs endroits, les canalisations EP ou EU enterrées sous le chemin de AI_____ puis sous le chemin des AJ_____ présentaient des dégradations nécessitant des réhabilitations. 15.2 Par ailleurs, les recourants A, B, C et G relèvent que les intimés ne bénéficient d'aucune servitude de passage, de maintien et d'entretien des canalisations enterrées sous AC_____, qui sont des canalisations privées, servitude dont la constitution constitue cependant une condition à l'ouverture du chantier. Or, ils n'entendent nullement accepter la constitution d'une telle servitude le jour où ils seront approchés à ce sujet par les intimés. Par conséquent, les terrains qui font l'objet du projet ne peuvent pas être considérés comme équipés au sens du droit et de la jurisprudence fédérale. Ils contestent au surplus que l'accord qu'auraient d'ores et déjà donné les propriétaires des parcelles n° 36_____, 37_____ et 38_____ soit valable, puisqu'il devrait revêtir la forme authentique. 15.3.1 Selon l'art. 19 LAT, un terrain est réputé équipé (et peut à cette condition faire l'objet d'une autorisation de construire – art. 22 LAT) lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. 15.3.2 Selon la jurisprudence, l'exigence de garantie juridique des voies d'accès (cf. consid. 13.1.3) ne s'étend pas aux conduites. D'une part, cette exigence ne ressort pas du texte de l'art. 19 al. 1 LAT, lequel prévoit que le terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. D'autre part, en matière de conduites, le raccordement n'est pas exigé de façon absolue. Le principe de la proportionnalité permet une certaine flexibilité, notamment lorsqu'un équipement en énergie ou en eau n'est pas obligatoirement nécessaire pour des raisons de police ou environnementales (arrêt du Tribunal fédéral 1C_471/2020 du 19 mai

2021 consid. 3.2 et réf. cit.). 15.4.1 En l'espèce, dans son préavis favorable du 1er juin 2022, l'OCEau, instance compétente pour l'évaluation du projet sous l'angle notamment des canalisations d'eau, a posé une série de conditions numérotées de 1 à 27. Parmi celles-ci, il est prévu l'exécution des canalisations en système séparatif et leur raccordement au système public d'assainissement des eaux du chemin de AI_____, par

- 45/100 - A/2494/2022 l'intermédiaire du collectif privé desservant AC_____ et les réseaux privés à créer. Le collecteur EU devrait avoir un diamètre de 300 mm et le collecteur EP un diamètre de 500 mm (condition n° 1). Le débit de restitution des eaux pluviales en toiture devrait être limité à 3,7 L/s pour un temps de retour de cinq ans (impliquant un volume utile de rétention de 9 m³) (condition n° 4). Les eaux pluviales de toiture devraient être évacuées en les faisant transiter par l'ouvrage de rétention (condition n° 5), lequel devrait avoir un volume utile de 95 m³ avec un débit de restitution limité à 2 L/s pour un temps de retour de cinq ans (condition n° 6). En outre, l'ouverture du chantier est subordonnée à la constitution des servitudes de passage, maintien et entretien de canalisations sur fond d'autrui impliquant l'approbation des parties concernées (condition n° 11). Enfin, préalablement au branchement des eaux usées et pluviales, le requérant, respectivement le mandataire, sera tenu de vérifier l'état, le bon fonctionnement et la capacité hydraulique des équipements collectifs privés, jusqu'aux équipements publics. Les éventuels travaux de réfection, d'adaptation, voire de reconstruction, seront entrepris dans le cadre de la requête, d'entente avec l'OCEau (condition n° 12). Lors de la réalisation du projet, [le requérant, respectivement son mandataire] devra s'assurer que toutes les installations existantes et à construire soient conformes aux dispositions des directives, normes et recommandations techniques établies par les offices fédéraux, les services du département et les organisations professionnelles reconnues (SIA, VSA, VSS) (condition n° 13). 15.4.2 Ainsi que cela ressort de ce préavis, l'OCEau s'est penché de manière détaillée sur le projet litigieux, puisqu'il a notamment déterminé, de manière très précise, le débit de restitution des eaux pluviales, leur passage par l'ouvrage de rétention prévu par le projet, ainsi que le volume de cet ouvrage, ou encore le point de raccordement du système séparatif au système d'assainissement, au niveau du chemin de AI_____. Face à un tel préavis, émanant d'une instance composée de spécialistes, le tribunal doit en principe en reconnaître le bien-fondé et ne saurait s'en écarter sans motifs solidement étayés (ATA/724/2020 du 4 août 2020 consid. 3e ; ATA/639/2020 du 30 juin 2020 consid. 4d ; ATA/1633/2019 du 5 novembre 2019 consid. 6b). 15.4.3 De leur côté, les recourants, qui admettent ne pas être des spécialistes, ne font valoir que de simples affirmations sur les difficultés de nature technique qu'entraînerait supposément le raccordement du nouveau réseau d'eau au réseau privé existant sous AC_____. Que ce soit sous l'angle de la rugosité des canalisations en béton ou de leur diamètre, rien ne permet d'étayer le fait que les caractéristiques décrites par les recourants empêcheraient de considérer que les parcelles litigieuses pourraient s'y raccorder de manière adaptée, au sens de l'art. 19 LAT. Il faut également relever les conditions n° 12 et 13 du préavis de l'OCEau, imposant à la requérante, préalablement au branchement des eaux usées et pluviales, de vérifier l'état et le bon fonctionnement, ainsi que la capacité hydraulique des équipements collectifs privés jusqu'aux équipements publics, et

- 46/100 - A/2494/2022 de procéder aux travaux nécessaires conformément aux directives, normes et recommandations techniques reconnues. S'agissant de la soi-disant impossibilité d'évacuer, à travers les conduites d'eau claire existant actuellement sous AC_____, les eaux

de ruissèlement issues du projet, les recourants non seulement se contentent là aussi de simple affirmations, mais se dispensent également d'opposer des arguments de nature techniques aux précautions que l'OCEau a concrètement imposées à la requérante de prendre à ce sujet, sous la forme d'un débit de restitution limité à 2 L/s et de la réalisation d'un ouvrage de rétention de 95 m³. Enfin, le fait que, selon les SIG, le réseau public situé sous le chemin de AI_____ et se poursuivant sous le chemin des AJ_____ requiert en plusieurs endroits des interventions en vue de sa réhabilitation, n'a aucune incidence sur la conformité du projet avec l'art. 19 LAT, dans la mesure où ces interventions s'avèrent apparemment nécessaires en l'état, indépendamment du projet litigieux. 15.5 Quant au fait que les recourants seraient de toute manière opposés à concéder aux propriétaires une servitude leur permettant de se raccorder au réseau d'eau privé situé sous AC_____, le tribunal renvoie tout d'abord aux développements ci-dessus concernant l'existence d'une servitude ad hoc (cf. consid. 9.3). Par ailleurs, comme cela résulte de la jurisprudence susmentionnée, l'exigence de garantie juridique des voies d'accès ne s'étend pas aux conduites, de sorte que la question de l'existence ou non d'une servitude déjà existante au moment de l'autorisation de construire est irrelevante. Eu égard à ce qui précède, la condition n° 11 posée par l'OCEau dans son préavis du 1er juin 2022 est, quoi qu'il en soit, amplement suffisante, la requérante étant tenue, avant l'ouverture du chantier, de démontrer à l'OCEau, qu'elle dispose des servitudes nécessaires. 15.6 Au vu de ce qui précède, les griefs en lien avec les canalisations d'eaux pluviales et d'eaux usées doivent être rejetés. Diverses servitudes 16. Les recourants A se plaignent que le fait de vouloir créer un accès aux parcelles 2_____ à 3_____ via la parcelle 1_____ aura pour effet de détourner le sens de diverses servitudes inscrites dans le périmètre (qu'ils ne citent pas par leurs références précises), lesquelles concernent par exemple la limitation du nombre de logements par parcelle, l'obligation de prévoir des toitures à deux pans recouverts de tuiles, etc. Il serait « facile de comprendre que ces servitudes ont toutes leurs validités sur la parcelle n° 15_____ », ce qui signifie que les parcelles 2_____ à 3_____, en venant se « greffer via un nouveau droit de passage », devraient automatiquement reprendre toutes ces servitudes. 16.1 La législation cantonale 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 expressément le droit des tiers. Selon les principes

- 47/100 - A/2494/2022 généraux du droit, il n'appartient donc pas à l'administration de s'immiscer dans les conflits de droit privé pouvant s'élever entre le requérant d'une autorisation de construire et un opposant, celle-ci n'ayant pas pour objet de veiller au respect des droits réels et notamment des servitudes (art. 3 al. 6 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 - LCI - L 5 05 ; ATA/169/2020 du 11 février 2020 consid. 7b; ATA/166/2018 du 20 février 2018 consid. 5 ; ATA/1639/2017 précité ; ATA/442/2015 du 12 mai 2015 ; ATA/752/2014 du 23 septembre 2014). 16.2 En l'espèce, les recourants A soulèvent des questions qui ont trait uniquement à des servitudes privées, de sorte que le tribunal n'est pas compétent pour traiter des éventuels conflits qui naîtraient du projet litigieux vis-à-vis des servitudes existantes, y compris ce qui concerne le fait que ces dernières limiteraient la possibilité de construire un seul logement sur chacune des parcelles 2_____ à 3_____. De telles questions sont de la compétence des juridictions civiles. 16.3 Leur grief sera ainsi déclaré irrecevable. Distance de construction depuis le AA_____ /depuis la forêt – violation du PDCOM 17.1 Les recourants A considèrent que le projet litigieux ne respecte pas la distance de

E. 27.2

Dans le cas d'espèce, les recourants G n'indiquent pas où se situeraient les endroits où les voies de circulation ne seraient pas dimensionnées pour permettre l'accès aux engins de sauvetage des services du feu conformément à la directive n° 7. De manière toute générale (et à nouveau, sans réelle motivation, de manière contraire à l'art. 65 al. 2 LPA), ils ne font que mettre en doute cette conformité. Dans ces conditions, le tribunal qui, à la lecture des plans, n'a pour sa part identifié aucun point de non-conformité, rappellera simplement que la Police du feu a préavisé le projet une première fois le 27 février 2020. Elle a alors demandé des modifications pour garantir en tout temps l'entrée en action des véhicules de sapeurs-pompiers et, relevant que le plan masse joint au dossier n'était pas recevable en l'état en ce qui concernait les accès et emplacements pour les sapeurs-pompiers, a en outre demandé que les requérants lui fournissent un plan indiquant clairement les voies d'accès des engins des services d'incendie et de secours, conformément à la directive n° 7. Elle s'est prononcée une nouvelle fois, cette fois favorablement au projet, par préavis du 4 mai 2021, en posant de nombreuses conditions et en rappelant notamment que les voies d'accès devaient être conformes à la directive n° 7, soulignant en particulier que le toit du parking devait supporter une charge utile d'au moins 25 t. Il découle de ces deux préavis que la Police du feu a procédé à un examen détaillé du projet, requérant dans un premier temps les précisions supplémentaires dont elle avait besoin pour pouvoir se prononcer en connaissance de cause, puis se déclarant favorable au projet après les avoir obtenues.

E. 27.3

Par conséquent, le grief des recourants G, outre qu'il manque singulièrement de substance, s'avère infondé. 28. Au vu de tout ce qui précède, les recours s'avèrent infondés dans leur totalité, ce qui conduira à leur rejet. 29. En application des art. 87 al. 1 LPA et 1 et 2 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 (RFPA -

- 97/100 - A/2494/2022 E 5 10.03), l'émolument de procédure sera fixé à un montant global de 10'000.- en tenant compte en particulier de la complexité du dossier, laquelle se reflète dans le présent jugement. Cet émolument sera réparti entre les différents recourants afin de tenir compte de l'analyse plus ou moins approfondie que leurs écritures ont engendrée pour le tribunal. A cet égard, il sera observé que certains recourants, comme en particulier les recourants A, B et D, qui ne se sont pas fait assister par un mandataire professionnellement qualifié, ont produit des écritures confuses (recourants A) et ont soulevé de nombreux griefs (recourants A, B et D), de sorte qu'il se justifie de mettre à leur charge un émolument plus élevé qu'aux autres recourants. Le montant global susmentionné sera ainsi réparti en le mettant à la charge des recourants A à hauteur de CHF 2'300.- ; à la charge des recourants B à hauteur de CHF 1'800.- ; à la charge du recourant C à hauteur de CHF 1'000.- ; à la charge des recourants D à hauteur de CHF 1'800.- ; à la charge des recourants E à hauteur de CHF 900.- ; à la charge de la recourante F à hauteur de CHF 1'000.- ; à la charge des recourants G à hauteur de CHF 1'200.-. Ces émoluments sont partiellement couverts par les avances de frais CHF 900.- payées par chacun des groupes de recourants A à G.

E. 30

Vu l'issue du litige, une indemnité de procédure de CHF 10'000.-, laquelle correspond au maximum prévu par l'art. 6 RFPA, sera allouée aux intimés (art. 87 al. 2 à 4 LPA). Elle sera répartie entre les recourants selon les mêmes montants que pour l'émolument.

- 98/100 - A/2494/2022

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