

GE_GERICHTE JTAPI/84/2025 vom 24. Januar 2025

GE Cour de justice, 2025-01-24, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_JTAPI_84_2025

FR: GE_GERICHTE JTAPI/84/2025 du 24 janvier 2025

IT: GE_GERICHTE JTAPI/84/2025 del 24 gennaio 2025

Erwägungen

E. 2

let. b LAT et serait contraire aux PDCOM des communes de AN_____ et de AC_____. 58. À teneur de l'art. 22 al. 2 let. b LAT, une autorisation de construire ne peut être délivrée que si le terrain est équipé. Tel est le cas, selon l'art. 19 al. 1 LAT, notamment lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès. 59. Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, 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). La loi n'impose ainsi 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 (ATF 121 I 65 consid. 3a ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_585/2021 du 27 octobre 2022 consid. 3.1.1).

Par ailleurs, la sécurité des usagers doit être garantie sur toute sa longueur, la visibilité et les possibilités de croisement doivent être suffisantes et l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie doit être assuré (ATF 121 I 65 consid. 3a ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_548/2021 et 1C_549/2021 du 24 février 2023 consid. 10.1.1 ; 1C_368/2021 du 29 août 2022 consid. 3.1).

L'art. 22 al. 2 let. b LAT vise un but de police (santé, transport, feu), raison pour laquelle ni l'autorisation ordinaire ni l'autorisation exceptionnelle ne peuvent dispenser de l'obligation d'équiper. Les installations d'équipement doivent en outre être dans chaque cas dimensionnées en fonction de l'usage auquel le bien-fonds est destiné. Très exceptionnellement, le respect du principe de la proportionnalité peut exiger d'autoriser une construction dont l'équipement ne répond pas complètement aux exigences habituelles de l'art. 19 al. 1 LAT. Il s'agit

- 63/79 - A/2199/2022 en fait de déterminer si l'intérêt public à l'inexistence ou à l'impossibilité d'assurer un équipement « normal » justifie véritablement d'empêcher la construction d'une parcelle, ce qui peut constituer une atteinte significative à la garantie de la propriété (arrêts du Tribunal fédéral 1C_322/2021 du 24 août 2022 consid. 3.1 ; 1C_216/2021 du 21 avril 2022 consid. 4.1 et les références citées).

Par ailleurs, l'art. 19 LAT comporte des notions indéterminées devant s'interpréter en tenant compte du principe de la proportionnalité. Ainsi, même si les conditions des art. 19 et 22 LAT n'apparaissent pas réunies, le juge conserve un certain pouvoir d'appréciation et doit procéder à une pesée des intérêts en présence (arrêt du Tribunal fédéral 1C_548/2021 du 24 février 2023 consid. 10.1.2 et les références citées). 60. Les autorités communales et cantonales disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation, que le Tribunal fédéral doit respecter (ATF 121 I 65 consid. 3a ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_368/2021 du

29 août 2022 consid. 3.1). Elles peuvent également se fonder sur les normes édictées en la matière par l'Union des professionnels suisses de la route, étant précisé que ces normes, non contraignantes, doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (arrêts du Tribunal fédéral 1C_322/2021 du 24 août 2022 consid. 3.1 ; 1C_216/2021 du 21 avril 2022 consid. 4.1 ; 1C_56/2019 du 14 octobre 2019 consid. 3.1 ; 1C_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 4.1). 61. L'examen d'un accès suffisant sur le plan juridique implique au moins trois aspects : la conformité au droit de l'environnement, celle aux principes majeurs de l'aménagement du territoire et la question du droit d'usage. Sur ce dernier point, le droit d'accès à un terrain découle du fait qu'une route ou un chemin, public ou privé, est affecté à l'usage commun (Eloi JEANNERAT in Heinz AEMISEGGER/Pierre MOOR/Alexander RUCH/Pierre TSCHANNEN [éd.] Commentaire pratique LAT : planifier l'affectation, 2016, n. 30 et 34 ad art. 19 LAT). 62. S'agissant de l'accès suffisant sur le plan technique, l'aptitude d'une voie d'accès à assurer la desserte d'une parcelle ou d'un quartier dépend de l'ensemble de circonstances qui varient dans chaque cas. Parmi les éléments à prendre en compte à cet effet, on peut citer les particularités du terrain et du tracé de la voie d'accès (largeur, longueur, revêtement, pente) et la fréquentation de celle-ci, étant rappelé que les autorités cantonales et communales compétentes bénéficient d'un grand pouvoir d'appréciation lorsqu'elles apprécient la suffisance technique d'une voie d'accès. La jurisprudence prend en compte le nombre d'unités d'habitation prévu par le projet litigieux, le nombre de places de parc y relatif, le nombre d'unités de logement de la zone concernée, la possibilité de croisement entre les véhicules, les piétons et les cyclistes compte tenu des circonstances particulières, la configuration du chemin d'accès, l'augmentation du trafic générée par celle du

- 64/79 - A/2199/2022 nombre de résidents dans les logements projetés (arrêts du Tribunal fédéral 1C_471/2020 du 19 mai 2021 consid. 3.1.1 ; 1C_589/2020 du 25 mars 2021 consid. 3.2.1). 63. Les autorités compétentes ne doivent pas se limiter à apprécier la suffisance d'un accès au vu de l'ultime portion de chemin menant à la construction ou l'installation projetée. Il convient d'analyser la situation dans sa globalité afin d'assurer – ou de ne pas mettre en péril – un accès durable pour l'ensemble des zones à bâtir. Ainsi, un accès routier n'est pas suffisant sur le plan juridique, non seulement lorsque sa réalisation a pour effet de supprimer l'accès à plusieurs autres biens-fonds, mais également lorsqu'il ne pourra pas supporter le développement attendu de l'ensemble de la zone qu'il équipe ou qu'il est censé équiper (Eloi JEANNERAT, op. cit., n. 29 ad art. 19 LAT). 64. Ainsi, il ne s'agit pas d'empêcher toute augmentation de trafic ni même toute construction, dès lors qu'il existe des problèmes de circulation mais de remettre en question des projets générateurs de trafic – tels que les centres commerciaux – qui compliquent de manière sensible des problèmes de circulation existants, voire qui en créent de nouveaux (arrêt du Tribunal fédéral 1C_36/2010 du 18 février 2010 ; Eloi JEANNERAT, op. cit., n. 229 ad art. 19 LAT). Dans ce dernier arrêt, le Tribunal fédéral a confirmé le refus d'autoriser la construction d'un centre commercial de 10'000 m² de surface de vente et 550 places de parc sur les parcelles voisines d'un centre commercial existant de 13'000 m² et 1'125 places de stationnement, drainant en moyenne 25'000 véhicules par semaine, au motif que l'accès routier et, notamment la capacité du carrefour de la jonction autoroutière, serait saturée, selon les conclusions d'un rapport d'expertise. 65. Dans un autre cas, le Tribunal fédéral a retenu que du point de vue du droit fédéral, il suffit que la route d'accès soit suffisamment proche des constructions et installations. Il n'est pas nécessaire que la route soit carrossable jusqu'au

terrain à bâtir ou même jusqu'à chaque bâtiment ; il suffit que les usagers ou les visiteurs puissent accéder avec un véhicule à moteur (ou un moyen de transport public) à une proximité suffisante et qu'ils puissent ensuite accéder aux bâtiments ou installations par un chemin (ATF 136 III 130 consid. 3.3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_376/2007 du 31 mars 2008 consid. 4.4). 66. Le Tribunal fédéral a déjà estimé qu'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). 67. Dans un arrêt récent (ATA/1242/2023 du 14 novembre 2023), la chambre administrative, après avoir constaté que l'accès au projet autorisé litigieux n'était juridiquement pas garanti, a partiellement admis le recours interjeté par des voisins contre l'autorisation précitée et a complété cette dernière en la

- 65/79 - A/2199/2022 conditionnant à la preuve que l'accès soit garanti au plus tard au moment de la réalisation du projet. 68. Dans le système de la LCI, les avis ou préavis des communes, des départements et organismes intéressés ne lient pas les autorités et n'ont qu'un caractère consultatif, sauf dispositions contraires et expresses de la loi ; l'autorité reste ainsi libre de s'en écarter pour des motifs pertinents et en raison d'un intérêt public supérieur. Selon une jurisprudence constante, chaque fois que l'autorité administrative suit les préavis des instances consultatives, l'autorité de recours observe une certaine retenue, 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 (ATA/1205/2023 du 7 novembre 2023 consid. 4.3 et les arrêts cités).

La chambre administrative a déjà jugé que face à des préavis favorables des instances spécialisées, elle devait s'imposer une certaine retenue dans l'examen de la problématique de la conformité des accès au regard de l'art. 19 LAT, afin de ne pas substituer sa propre appréciation à celle de l'OCT, autorité composée de spécialistes (ATA/1364/2023 du 19 décembre 2023 consid. 6.7.1). 69. En l'espèce, il convient d'emblée de constater que la conformité aux planifications directrices tant cantonale que communale a été confirmée à l'occasion du traitement des oppositions au projet de modification de la zone par le Grand Conseil (PL 30____-A, p. 12 ss). En outre, le PDCom de la commune de AC____ est actuellement en cours de révision et le projet querellé a reçu un préavis favorable de cette dernière, de sorte que, sur le principe, il ne saurait lui être opposé aujourd'hui une éventuelle contrariété avec une ancienne planification directrice. Au demeurant, il sera rappelé que la jurisprudence constante de la chambre administrative admet que les particuliers, à l'instar des recourants, ne peuvent pas former recours contre une autorisation de construire en se prévalant d'une violation du PDCom et qu'un tel grief est partant irrecevable (ATA/130/2023 du 7 février 2023 consid. 4.2 ; ATA/731/2022 du 12 juillet 2022 consid. 8d ; ATA/1103/2021 du 19 octobre 2021 consid. 13b ; ATA/653/2021 du 22 juin 2021 consid. 8b).

S'agissant de la question des voies d'accès, il est prévu que l'accès au projet depuis le domaine public communal se fasse exclusivement par le biais du chemin AG____, par une voie située à l'arrière de l'ancien orphelinat, dans le but d'éviter une augmentation de trafic sur le chemin AM____. Le chemin AG____ appartient au réseau secondaire, lequel a pour but d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers, affecté prioritairement au trafic motorisé public et privé (art. 3A al. 2 et 3B al. 2 de loi sur les

routes du 28 avril 1967 (LRoutes - L 1 10).

- 66/79 - A/2199/2022

Il ressort des échanges d'écritures que le choix du chemin AG_____ comme chemin d'accès au projet litigieux a été déterminé pour des motifs de visibilité et, partant, de sécurité des usagers. La NIE du 27 septembre 2021 se base sur une version actualisée en décembre 2020 d'une étude de mobilité complète du BA_____, laquelle se fonde certes sur des données relatives à la situation en 2018, prend néanmoins en considération les études de mobilité réalisées antérieurement dans le cadre d'autres grands projets de mobilité, comme le développement du BHNS, afin de parvenir à des prévisions de charges de trafic à l'horizon 2023, avec et sans le projet litigieux. La NIE arrive à la conclusion que la densité attendue avec le projet générera du trafic supplémentaire dans un secteur où des problèmes de fluidité existent déjà. Cela étant, cette augmentation de trafic supplémentaire n'apparaît pas aussi importante que l'entendent les recourants. En effet, l'étude de mobilité du BA_____ indique que les charges de trafic au moment de la réalisation de cette étude étaient composées d'un trafic journalier moyen de 6'000 véhicules par jour sur le chemin AG_____ et de 1'350 véhicules par jour sur le chemin AM_____, sans prendre en compte les jours fériés et les weekends. Sans le projet litigieux, compte tenu des projets parallèles, notamment les AS_____ et le PLQ Sous-le-Crêt, l'évolution de la circulation sur le chemin AM_____ était inchangée et le chemin AG_____ verrait sa fréquentation légèrement augmenter entre 6'150 à 6'500 véhicules par jour. En prenant en compte le projet litigieux, le chemin AG_____ verrait sa fréquentation évoluer à la hausse entre 6'690 et 6'940 véhicules par jour. Ces projections démontraient ainsi que la charge de trafic supplémentaire générée par le projet de construction litigieux n'est pas très importante au point d'admettre que le chemin AG_____ ne serait pas apte à absorber l'augmentation de trafic qu'induirait le projet litigieux, étant précisé que l'impact le plus fort en termes de mobilité se situe aux heures de pointes (+105 unité-véhicule par heure le matin et +175 unité-véhicule/heure le soir), soit pendant de courtes périodes de temps. S'il est certes vrai que les données de la NIE se fondent sur la situation prévalant en 2018, il n'en demeure pas moins que ce document met en évidence une situation à l'horizon 2023, avec et sans la réalisation du projet litigieux, en fonction de l'évolution probable du trafic routier sur la base de données préexistantes recueillies dans le cadre de l'élaboration de grands projets antérieurs, tels que les AS_____ ou le PLQ Sous-le-Crêt. Si cette situation de base ne prend certes pas en compte tous les projets situés aux alentours, les projets dont l'impact apparaît être le plus important, à l'image de celui des AS_____, ont été pris en considération. Ces données ont ensuite été largement étudiées et critiquées par le bureau AV_____, mandaté par les P_____ et, en suite de ces critiques, l'OCT a fourni de nouvelles observations actualisées à l'occasion desquelles cette instance a notamment confirmé la prise en compte de l'évolution de la mobilité, notamment l'abandon des liaisons L1 et L2 (BE_____) et a mis en évidence les mesures parallèles visant à réduire le trafic de transit pour diminuer l'impact du projet litigieux. L'OCT a par ailleurs récemment confirmé la mise en œuvre prochaine du BHNS. Si les recourants critiquent certes ces conclusions, ils ne tentent en réalité que de substituer leur propre appréciation

- 67/79 - A/2199/2022 à celle des instances spécialisées. À cet égard, il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit d'une expertise privée réalisée sur mandat des P_____, laquelle doit être considérée comme un simple allégué de parties et n'a pas la qualité de preuve. De plus, elle s'oppose à l'avis des instances spécialisées, lesquelles ont démontré que leur avis se basait

certes à l'origine sur des données qui pouvaient être dépassées, mais qui ont été actualisées au fil du temps et qui prennent en compte les développements actuels et projetés dans le secteur concerné et ses environs.

Le chemin AG_____ apparaît ainsi être apte à absorber l'augmentation prévisible de fréquentation de ce chemin par les futurs usagers des bâtiments à construire, ce d'autant plus que le projet comporte une grande partie de logements destinés aux étudiants et que les développements urbains autour du projet prévoient une augmentation parallèle des moyens de transport en commun, notamment le réseau du BHNS, ainsi que d'autres mesures incitatives visant à limiter l'utilisation d'un véhicule privé. Les recourants ne se basent en réalité que sur la vision du bureau AV_____, différente de celle des instances de préavis compétentes. Au surplus, il sera rappelé que l'art. 19 LAT ne vise que l'exigence d'un accès suffisant, et non pas un accès idéal, cette question relevant au surplus manifestement de l'opportunité, question que le tribunal de céans ne peut revoir (art. 61 al. 2 LPA). Au demeurant, les critiques des recourants s'agissant du chemin AG_____ et de la phase de réalisation du chantier, durant laquelle les allers et venues des camions serait problématique, il convient de prendre en compte que cette situation transitoire engendrera certes des difficultés supplémentaires en termes de circulation, mais cela n'a pas pour corollaire que le chemin AG_____ ne serait pas adapté pour accueillir l'augmentation de trafic induite par le projet. Compte tenu de ces données actualisées de la situation de la mobilité dans le secteur, notamment la confirmation de l'OCT de la mise en œuvre projet du BNHS et de l'augmentation de l'offre en transport en commun, et à la confirmation des instances compétentes en matière de mobilité, il n'apparaît pas que les données retenues pour l'analyse du projet soient si écartées de la réalité que l'affirment les recourants.

Concernant le chemin AM_____, ce dernier dessert actuellement un grand nombre d'habitations et présente, sur la plus grande partie de son tronçon, une largeur de chaussée supérieur à 6 m, permettant aisément la circulation en double sens ainsi que le croisement de véhicules. En outre, dès lors que le projet ne prévoit qu'un accès à la parcelle litigieuse par le chemin AG_____, l'utilisation du chemin AM_____ par les usagers de la route, en particulier par le trafic de transit, résulte avant tout d'une commodité pratique de la part des utilisateurs pour rejoindre le chemin AG_____ en évitant les congestions actuelles du réseau routier. La situation du chemin AM_____ ne saurait ainsi être déterminante sous l'angle de l'art. 19 LAT. En tout état, les chiffres d'augmentation de la fréquentation du chemin AM_____ ne tendent pas à confirmer les craintes des recourants sur une

- 68/79 - A/2199/2022 éventuelle inadéquation de celui-ci à absorber le trafic supplémentaire que pourrait induire le projet sous l'angle de l'art. 19 LAT.

Il convient également de prendre en compte que le AK_____ a émis un préavis favorable au projet en date du 13 avril 2022 – lequel comprend le préavis de l'OCT –, ne relevant aucun problème en terme d'accès à la parcelle, et sans que rien ne permette de retenir que cette instance aurait procédé à une analyse manifestement inexacte des circonstances du cas d'espèce. En outre, en cours de procédure, l'OCT a rappelé la situation actuelle et les mesures visant à compenser l'augmentation de la charge de trafic induite par le projet.

La question de l'impact du projet du point de vue de la mobilité et des inconvénients que cela est susceptible de causer au voisinage sera traitée ci-après en lien avec le grief relatif à l'art. 14 LCI.

En conséquence, il appert que les conditions d'accès et de sécurité doivent être considérées comme suffisantes pour les besoins des constructions projetées tant sur le plan technique que juridique. Rien dans le dossier ne permet de retenir que le projet entraînerait un accroissement du trafic qui ne pourrait pas être absorbé par le réseau routier. De plus, même si la situation préexistante au projet est insatisfaisante, comme le prétendent certains des recourants, elle ne peut, conformément à la jurisprudence précitée, justifier le refus de l'autorisation querellée. 70. Les recourants soutiennent également que la réalisation du projet lauréat du concours d'urbanisme et d'architecture susmentionné induira des nuisances au sens de l'art. 14 LCI, notamment en termes de mobilité et de perte d'ensoleillement. Ils se plaignent de la violation de leur garantie de propriété. 71. Aux termes de l'art. 26 Cst., la propriété est garantie. Dans sa dimension institutionnelle, qui concerne au premier chef le législateur, la garantie de la propriété protège l'existence même de la propriété privée, comprise comme une institution fondamentale de l'ordre juridique suisse, soit la possibilité d'acquérir tous éléments patrimoniaux – les droits réels, dont la propriété mobilière et immobilière au sens étroit du Code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC - RS 210), les droits personnels ou obligationnels, les droits immatériels, les droits acquis –, d'en jouir et de les aliéner. Dans sa fonction individuelle, elle protège les droits patrimoniaux concrets du propriétaire, d'une part leur existence, s'étendant à leur conservation, leur jouissance et leur aliénation, et d'autre part leur valeur, sous la forme, à certaines conditions, d'un droit à une compensation en cas de réduction ou de suppression (ATF 119 Ia 348 consid. 2a ; 113 Ia 126 consid. 6 ; 88 I 248 consid. II.3 ; Jacques DUBEY, in Vincent MARTENET/Jacques DUBEY [éd.], op. cit., n. 23 ss ad art. 26 Cst. ; Giorgio MALINVERNI/Michel HOTTELIER/Maya HERTIG RANDALL/Alexandre FLÜCKIGER, Droit constitutionnel suisse, vol. II, 2021, n. 885 ss et 888 ss ; Klaus A. VALLENDER/

- 69/79 - A/2199/2022 Peter HETTICH, in Bernhard EHRENZELLER et al. [éd.], Die Schweizerische Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 3ème éd., 2014, p. 569 ss et 575 ss ad art. 26 Cst.). 72. Il a été déjà relevé dans les considérants précédents que, dans sa jurisprudence, la chambre administrative a retenu que l'art. 2 al. 2 LGZD est conforme à l'art. 26 Cst. 73. L'affectation en zone de développement n'empêche pas un propriétaire qui le souhaite de continuer à entretenir son bien. Dans l'hypothèse où il entend faire usage des normes relatives aux zones de développement, il doit néanmoins se conformer aux règles applicables à celles-ci. Lorsqu'une densification du tissu bâti est conforme aux principes de la LAT et, en particulier, à l'obligation d'assurer une utilisation mesurée du sol, l'intérêt public à la réalisation de logements dans un périmètre prévu à cet effet dans la planification directrice cantonale, l'emporte sur celui d'un propriétaire à maintenir à long terme sa parcelle dans la zone originaire. La restriction au droit de propriété n'est dans ce cas-là pas disproportionnée. 74. Les dispositions cantonales concernant la limitation quantitative des nuisances n'ont plus de portée propre dans les domaines réglés par le droit fédéral (ATF 117 Ib 157 consid. 1a). Néanmoins, celui-ci laisse subsister les prescriptions cantonales concernant des objectifs particuliers d'urbanisme, notamment ceux relatifs aux problèmes de circulation routière (ATF 117 Ib 157 consid. 1a ; ATA/453/2011 du 26 juillet 2011 consid. 9b ; ATA/127/2009 du 10 février 2009 consid. 6a). 75. Aux termes de l'art. 14 LCI, le département peut refuser les autorisations prévues à l'art. 1 LCI 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), ou ne remplit pas les conditions de sécurité ou de salubrité suffisantes à l'égard des voisins ou du public (let. c).

Les normes de protection, tel l'art. 14 LCI, sont destinées à sauvegarder les particularités de chaque zone, en prohibant les inconvénients incompatibles avec le caractère d'une zone déterminée ; elles ne visent pas au premier chef à protéger l'intérêt des voisins. La construction d'un bâtiment conforme aux normes ordinaires applicables au régime de la zone ne peut en principe 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/649/2002 du 5 novembre 2002 consid. 19 et les arrêts cités).

- 70/79 - A/2199/2022

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 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 (ATA/1101/2022 du 1er novembre 2022 consid. 5b et les références citées). 76. Selon une jurisprudence constante, l'accroissement du trafic routier, s'il est raisonnable, ne crée pas une gêne durable pour la circulation au sens de l'art. 14 LCI ; de fait, l'accroissement du trafic engendré par de nouvelles constructions conformes à la destination de la zone ne constitue pas un inconvénient grave au sens de l'art. 14 LCI (ATA/1086/2023 du 3 octobre 2023 consid. 4.5 et l'arrêt cité). 77. Sous l'angle de la perte d'ensoleillement, la chambre administrative a précisé qu'en l'absence de réglementation cantonale en la matière, un inconvénient grave peut exister au sens de l'art. 14 al. 1 let. a LCI lorsque les nouvelles constructions occasionnent sur celles existantes une absence d'ensoleillement supplémentaire de 2h, cette mesure étant prise par rapport à la date des équinoxes. Une perte plus importante est néanmoins admissible en fonction de l'intérêt public lié à la nouvelle construction (ATA/789/2002 du 10 décembre 2002). Il convient de noter que cette jurisprudence ne permet de tenir compte des ombres portées que sur les constructions déjà existantes, et non sur les bien-fonds sur lesquels elles se trouvent (ATA/684/2002 du 12 novembre 2002). Dans leur principe, ces règles jurisprudentielles sont applicables à toutes les zones (ATA/636/2015 du 16 juin 2015 ATA/1103/2021 du 19 octobre 2021). Le Tribunal fédéral a déjà eu l'occasion de préciser qu'en s'inspirant de la réglementation existante, une perte d'ensoleillement pour les bâtiments environnants due à une ombre qui recouvre la totalité de l'habitation ou du bien-fonds voisin, de deux heures au maximum, à l'équinoxe ou un jour moyen d'hiver était, en principe, admissible. Toutefois, la question devait être examinée par l'autorité avec un large pouvoir d'examen, compte tenu des circonstances locales. Le critère de deux heures ne saurait au surplus avoir une portée absolue et constituer à lui seul l'élément décisif (ATF 100 Ia 334 consid. 9b et 9d ; ATA/448/2021 du 27 avril 2021 consid. 8a et les références citées). Il a également indiqué que, dans la mesure où la construction projetée respectait les prescriptions applicables à la zone (indice d'utilisation du sol, gabarit, distances aux limites, etc.), il n'existait pas de droit du voisin à voir sa parcelle ensoleillée (arrêt du Tribunal fédéral 1C_582/2012 du 9 juillet 2013 consid. 4.3). Le Tribunal fédéral a encore précisé que toute projection d'ombre ne saurait constituer une atteinte à la propriété et qu'il appartenait dès lors à l'intéressé d'apporter la preuve du fait qu'il alléguait et en particulier, de quantifier la perte

- 71/79 - A/2199/2022 d'ensevelissement subie, puisqu'il tentait d'en déduire un droit (arrêt du Tribunal fédéral 1C_582/2012 du 9 juillet 2013 consid. 3.2). 78. Dans l'ATA/514/2018 du 29 mai 2018, la chambre administrative a considéré que la perte d'ensevelissement causée par un projet de surélévation, qui s'élevait au maximum, pour l'un des quatre bâtiments concernés, à 2,4 heures par jour en moyenne, n'était pas d'une amplitude permettant de considérer qu'il s'agissait d'un inconvénient grave au sens de l'art. 14 let. a LCI. Dans ce cas, il s'agissait d'immeubles construits du côté nord d'un îlot qui subissaient déjà l'ombre portée des bâtiments sis le long de la rue du Stand. Par ailleurs, la construction respectait les gabarits et distances, hormis celle découlant des limites de parcelles qui étaient uniquement liées au découpage de celles-ci (consid. 5). 79. Dans l'ATA/1103/2021 du 19 octobre 2021, la chambre administrative a confirmé à nouveau qu'une perte d'ensevelissement de l'ordre de 2.4 heures par jour en moyenne n'était pas d'une amplitude permettant de considérer qu'il s'agissait d'un inconvénient grave au sens de l'art. 14 let. a LCI, tout en relevant que l'intérêt public à la construction du projet concerné, lequel allait permettre la mise sur le marché locatif genevois 65 nouveaux appartements à proximité du centre-ville, constituait un intérêt public qui devait l'emporter sur la perte d'ensevelissement à déplorer (consid. 7). Cet arrêt a été par la suite confirmé par le Tribunal fédéral (arrêt du Tribunal fédéral 1C_734/2021 du 26 janvier 2023 consid. 4.4.2). 80. Selon la jurisprudence constante du Tribunal fédéral, les expertises privées n'ont pas la même valeur qu'une expertise demandée par un tribunal. Les résultats d'une expertise privée réalisée sur mandat d'une partie sont soumis au principe de la libre appréciation des preuves, sont considérés comme de simples allégués des parties et n'ont pas la qualité de preuve. Étant donné qu'en règle générale, des expertises privées ne sont présentées que si elles sont favorables à leur mandant, il convient de les interpréter avec prudence. L'expert privé n'est pas objectif et indépendant comme l'est l'expert officiel. Il existe un rapport de mandat entre l'expert privé et la partie privée qui l'a chargé d'établir l'expertise et l'intéressé donne son avis sans en avoir été chargé par les organes judiciaires. Il faut donc supposer une certaine partialité chez l'expert privé qui a été choisi par la partie selon ses propres critères, qui est lié à cette dernière par un contrat de mandat et qui est payé par celle-ci (ATF 141 IV 369 consid. 6.2 = JdT 2016 IV 160 et les références citées ; ATA/731/2022 du 12 juillet 2022 consid. 5). 81. En l'espèce, s'agissant des nuisances liées à l'augmentation du trafic, les recourants font en substance valoir que le projet s'inscrit dans un périmètre déjà largement impacté par une charge de trafic importante, de sorte que le trafic supplémentaire induit par le projet litigieux serait constitutif d'inconvénients graves pour les voisins. D'emblée, il sera constaté que les communes impactées, soit AN_____ et AC_____, ont depuis longtemps identifiés le problème de la mobilité du secteur et ont, en conséquence, débuté plusieurs projets, conjointement avec le canton, afin

- 72/79 - A/2199/2022 d'y remédier, notamment en renforçant l'offre en transport public afin d'inciter à renoncer au trafic individuel motorisé. Concernant en particulier le projet litigieux, comme énoncé auparavant, le dossier comporte de nombreux éléments en lien avec la question de la mobilité, notamment une NIE accompagnant la demande d'autorisation de construire litigieuse, dans sa version actualisée du 27 septembre 2021 et prenant en compte les données du trafic telles qu'établies par l'étude de mobilité du BA_____ en décembre 2020, sur la base de données recueillies en 2018. La NIE relevait les impacts prévisibles du projet tant au moment de l'étude de mobilité qu'à l'horizon 2023. En particulier, elle mentionne, s'agissant du trafic individuel, que le projet générerait du trafic supplémentaire dans un quartier où existaient déjà des problèmes de fluidité, ce qui aurait

pour effet de péjorer la situation existante, mais relevait néanmoins que cet impact serait contrebalancé par le fait que ces volumes supplémentaires se concentreraient principalement aux heures de pointe dans un secteur en développement, dans lequel les possibilités d'utilisation de transport en commun seraient améliorées. L'amélioration de la mobilité douce était également relevée. Comme indiqué précédemment, si les recourants sont d'avis que les données de base ayant servies à l'instruction du projet étaient obsolètes, en raison de l'abandon de plusieurs mesures de compensation de la charge du trafic, notamment les liaisons L1 et L2, en cours de procédure, les instances compétentes, notamment l'OCT, ont confirmé avoir pris en compte les modifications liées aux compensations de charge de trafic et rien ne permet au tribunal de céans d'affirmer le contraire. S'agissant des craintes en lien avec l'accès au parking souterrain, qui causerait, de l'avis des recourants, des files d'attente aux heures de pointe, il faut prendre en compte, comme l'admettent les recourants, que les usagers du parking souterrain ne circuleront à l'évidence pas tous en même temps, de sorte qu'à ce stade, rien ne permet de rendre vraisemblable cet argument. À cela s'ajoute que le projet autorisé est conforme aux normes ordinaires applicables au régime de la zone dans laquelle il s'inscrit, de sorte que le trafic supplémentaire engendré par la présence de nouveaux habitants dans le quartier ne peut en principe être considéré comme un inconvénient grave. Certes, il faut admettre que la construction des logements projetés aura forcément des effets sur la circulation motorisée du secteur, qui subit déjà des problèmes de fluidité du trafic, mais rien n'indique concrètement que les véhicules des nouveaux habitants ou des visiteurs, constitueront une source d'importantes nuisances et induiront un trafic additionnel incompatible avec les caractéristiques du chemin AG_____ ou du chemin AM_____, ce d'autant que le AK_____, instance spécialisée notamment en matière de mobilité et de sécurité routière, qui a examiné le projet à plusieurs reprises, n'a émis aucune observation à ce sujet, ne mettant en exergue aucune problématique d'ordre sécuritaire au sujet desdits

- 73/79 - A/2199/2022 chemins. S'agissant de l'augmentation du bruit routier allégué, outre le fait qu'elle n'est pas démontrée, le préavis du AK_____ ne fait état d'aucun problème quant à un éventuel dépassement des VLI. Dans ces circonstances, force est de constater que si la réalisation du projet, vu le nombre de logements prévus, aura nécessairement pour corollaire une augmentation du trafic routier, notamment aux heures de pointe, compte tenu du développement simultané de l'offre en transport en commun et en mobilité douce au niveau des axes concernés, rien ne permet au tribunal de céans d'admettre que la charge de trafic actuelle sera notablement péjorée par la réalisation du projet litigieux, étant par ailleurs rappelé que le projet est conforme aux normes de la zone 3 de développement, et donc qu'il ne saurait pas en principe être source d'inconvénients graves pour le voisinage. À cela s'ajoute que, l'intérêt public lié à la réalisation d'un peu moins de 500 logements supplémentaires dans le canton constitue un intérêt public prépondérant face aux inconvénients de confort que pourraient subir les autres usagers de la route et le voisinage.

82. Sous l'angle de la perte d'ensoleillement, il convient d'emblée de préciser que le juge apprécie en principe librement une expertise et n'est pas lié par les conclusions de l'expert. Toutefois, il ne peut s'en écarter que lorsque des circonstances ou des indices importants et bien établis en ébranlent sérieusement la crédibilité ; il est alors tenu de motiver sa décision de ne pas suivre le rapport d'expertise. Inversement, si les conclusions d'une expertise judiciaire apparaissent douteuses sur des points essentiels, le juge doit recueillir des preuves complémentaires pour tenter de dissiper ses doutes. À défaut, en se fondant sur une expertise non concluante, il pourrait commettre une appréciation arbitraire des preuves et

violer l'art. 9 Cst. (ATF 142 IV 49 consid. 2.1.3 ; 138 III 193 consid. 4.3.1). En l'occurrence, si la méthode utilisée à l'occasion de l'expertise judiciaire ordonnée d'entente entre les parties est certes novatrice, celle-ci est néanmoins parfaitement convaincante. En effet, la méthodologie choisie par l'expert permet de quantifier la perte de durée d'ensoleillement par rapport aux variations d'énergie solaire, axant ainsi l'indicateur sur la chaleur induite par les rayons lumineux, afin d'examiner l'impact supplémentaire que pourrait causer le projet. L'absence d'énergie solaire, se traduisant par l'absence de rayon lumineux, se caractérise ainsi par la présence d'ombre. La méthode choisie permet ainsi manifestement d'arriver aux mêmes objectifs que la méthode classique de comparaison des ombres portées et ainsi de déterminer la variation de durée d'ensoleillement induite par le projet litigieux. Si les recourants sont d'avis qu'il conviendrait de ne pas prendre en compte la présence d'objets préexistants, tels que les arbres, il ne faut cependant pas perdre de vue que l'objectif de l'examen de la perte de durée d'ensoleillement vise spécialement à déterminer avec le plus de précision possible l'impact du projet litigieux sur la perte de durée

- 74/79 - A/2199/2022 d'ensoleillement de la parcelle dans sa configuration actuelle. Il ne serait ainsi pas cohérent d'attribuer au projet litigieux une perte d'ensoleillement préexistante. C'est dans ce sens que va la jurisprudence de la chambre administrative, lorsqu'elle prend en considération l'ombre portée causée par des bâtiments préexistants (ATA/514/2018 précité, consid. 5). C'est donc à juste titre que l'expert a pris en considération les éléments présents sur la parcelle cause déjà de l'ombre et d'ajouter, dans un second temps, l'ombre supplémentaire engendrée par le projet litigieux. Sur cette base, le tribunal de céans n'a aucune raison de mettre en doute et donc de s'écarter de l'expertise et, de fait, de la méthodologie et des conclusions retenues par l'expert, ces éléments ayant du reste été expliqués en détail lors de l'audience du 11 avril 2024, durant laquelle les recourants ont eu la possibilité de s'exprimer et de poser leurs questions à l'expert. À cela s'ajoute que l'expert a été désigné sur proposition commune de toutes les parties. L'argumentation contraire des recourants ne constitue en définitive qu'une tentative de leur part de substituer leur propre appréciation à celle de l'expert, étant précisé qu'ils ne parviennent pas à démontrer en quoi les postulats, la méthodologie ou les conclusions de l'expert seraient arbitraires. En conséquence, le tribunal de céans fera sienne l'expertise et les conclusions qui en découlent.

Ainsi, s'agissant de la perte d'ensoleillement de la parcelle n° 33_____, l'expertise conclut au fait que cette dernière connaîtra le 20 mars une variation de durée d'ensoleillement moyenne de 0.9 h/j sur l'ensemble de la parcelle, avec une bande en bordure sud-est qui connaîtra une variation à la baisse de 2.4 h/j en moyenne, avec un pic à 3.4 h/j. L'expertise affirme aussi qu'il s'agit de la date d'intérêt où l'ombre est la plus importante et les arbres sans feuille, de sorte que c'est à cette date qu'il existerait la plus grande variation de durée d'ensoleillement. Le 21 juin, cette variation est en moyenne de 0.1 h/j. Aux autres dates d'intérêt, la variation atteint 0.1 à 0.4 h/j en moyenne. S'agissant du bâtiment érigé sur la parcelle, toutes dates d'intérêt confondues, l'expertise arrive à la conclusion que le projet induira une variation de durée d'ensoleillement de 0.2 à 0.7 h/j en moyenne. Le complément d'expertise, dans sa variante « sans arbre » indique que même dans cette situation, soit celle la plus favorable pour les recourants, la perte de durée d'ensoleillement varie entre 0.5 et 1.6 h/j en moyenne, sans jamais dépasser 2 h/j. S'agissant de la situation de la parcelle n° 25_____, c'est le 21 décembre que celle-ci connaît la plus grande variation de perte de

durée d'ensoleillement, soit de 0.9 h/j en moyenne, avec une partie de la parcelle (16%) où cette variation est de 2.3 h/j en moyenne, avec un pic à 2.8 h/j. Le 21 juin, la variation est de 0.1 h/j en moyenne. Aux autres dates d'intérêt, la perte d'ensoleillement varie entre 0.3 à 0.7 h/j en moyenne. Sur les fenêtres du bâtiment, la perte de durée d'ensoleillement est située entre 0.4 à 1.8 h/j en moyenne. Dans le complément d'expertise, toujours dans la variante « sans arbre », la perte de durée d'ensoleillement maximale est quantifiée à 3.1 h/j.

- 75/79 - A/2199/2022

Si les experts mandatés par les recourants arrivent à des chiffres différents, il convient de garder à l'esprit que ces études privées ne sauraient être considérées autrement que comme de simples allégués de parties, lesquels s'opposent à une expertise judiciaire commandée par les recourants eux-mêmes. Dans cette mesure, la portée des conclusions des expertises privées doit être relativisée.

À cela s'ajoute que le projet est conforme aux normes de construction de la zone 3 de développement, de sorte qu'en principe, les recourants doivent souffrir une diminution de l'ensoleillement de leur habitation, sans que cela ne constitue un inconvénient grave au sens de l'art. 14 LCI. Par ailleurs, leur intérêt au maintien de l'ensoleillement actuelle s'oppose manifestement à l'intérêt public à la construction d'un grand projet visant notamment la réalisation de près de 500 logements en vue de répondre à la pénurie de logements sévissant dans le canton.

Compte tenu de ce qui précède, il ne saurait être admis que la perte d'ensoleillement résultant de la réalisation du projet litigieux serait constitutive d'un inconvénient grave pour les recourants, même si parfois la perte de durée d'ensoleillement dépasse 2 h/j, étant précisé quand dans le pire des scénarii, l'expert a identifié une perte maximale de 3.4 h/j.

Partant, rien ne permet d'admettre l'existence d'inconvénients graves au sens de l'art. 14 LCI, de sorte que c'est à juste titre que le département a délivré l'autorisation de construire litigieuse. Le grief sera écarté. 83. Enfin, les recourants font valoir qu'il existerait des discrepancies entre les plans du projet et les préavis rendus.

Cela étant, les recourants perdent de vue que la décision litigieuse, sous sa condition n° 6, réserve expressément les conditions fixées par les différentes instances de préavis et reprises à titre de conditions assorties à l'autorisation de construire litigieuse (condition n° 5). Dans cette mesure, même à admettre l'existence de divergences entre les préavis et les plans visés ne varietur, les réserves fixées par les préavis, et reprises à titre de conditions assorties à l'autorisation de construire litigieuse, priment. Le grief sera écarté. 84.

Entièrement mal fondé, les recours sont rejetés. 85. 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 - E 5 10.03), la C_____ et l'B_____, pris conjointement et solidairement, qui obtiennent très partiellement gain, sont condamnées au paiement d'un émolument réduit s'élevant à CHF 500.- ; il est couvert par l'avance de frais de CHF 900.- versée à la suite du dépôt du recours. Le solde de leur avance de frais, de CHF 400.- leur sera restitué. Vu l'issue du litige, une indemnité de procédure

- 76/79 - A/2199/2022 réduite de CHF 500.- leur sera allouée, à la charge du département, soit pour lui l'Etat de Genève (art. 87 al. 2 LPA). A_____, les P_____ et AA_____, pris conjointement et solidairement, qui succombent entièrement dans leurs conclusions, sont condamnés au paiement d'un émolument s'élevant à CHF 36'990.-, selon la répartition

suivante : - CHF 2'500.- à la charge d'A_____, lequel est partiellement couvert par l'avance de frais de CHF 900.- versée à la suite du dépôt du recours ; - CHF 2'500.- à la charge des Consorts B, lequel est partiellement couvert par l'avance de frais de CHF 900.- versée à la suite du dépôt du recours ; - CHF 31'990.- à la charge des P_____, lequel est partiellement couvert par l'avance de frais de CHF 900.- versée à la suite du dépôt du recours et des avances de frais complémentaires de CHF 17'490.- versées dans le cadre de l'expertise judiciaire, étant précisé que le coût total de cette expertise, sollicitée uniquement par les P_____, s'élève à CHF 29'490.- ; - L'avance de frais de CHF 12'000.- versée par la C_____ et l'B_____ dans le cadre de l'expertise judiciaire leur sera restituée. Une indemnité de procédure de CHF 3'000.- sera allouée à la C_____, l'B_____ et AB_____ SA, à titre de dépens, à la charge d'A_____, des P_____ et des Consorts B, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 2 à 4 LPA et 6 RFPA).

- 77/79 - A/2199/2022

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