

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/1418/2016-LCI

ATA/1515/2017

**COUR DE JUSTICE**

**Chambre administrative**

**Arrêt du 21 novembre 2017**

**3<sup>ème</sup> section**

dans la cause

**Madame Nicole et Monsieur Luis MESTRE**  
représentés par Me Timo Sulc, avocat

contre

**DÉPARTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT, DU LOGEMENT ET DE  
L'ÉNERGIE**

**Messieurs François et Michel CAUDERAY**  
représentés par Me Eric Hess, avocat

**Madame Anne-Claire LOSDYCK-BABEL et Monsieur Étienne LOSDYCK**  
représentés par Me Marcel Bersier, avocat

---

**Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance  
du 3 novembre 2016 (JTAPI/1129/2016)**

---

## EN FAIT

- 1)
  - a. Messieurs François et Michel CAUDERAY sont propriétaires des parcelles n<sup>os</sup> 1'827 de la commune de Vandoeuvres (ci-après : la commune), sise au 152A, route de la Capite, et 2'728, jouxtant la première à l'est.
  - b. Madame Nicole et Monsieur Luis MESTRE sont propriétaires de la parcelle n<sup>o</sup> 1'828, se trouvant immédiatement au nord de la parcelle n<sup>o</sup> 1'827 et située au 152, route de la Capite.
  - c. Le chemin d'accès aux parcelles n<sup>os</sup> 1'827 et 1'828 ainsi qu'aux parcelles voisines n<sup>os</sup> 1'829 et 1'830 (ci-après : le chemin) est situé sur la parcelle n<sup>o</sup> 1'831, appartenant en copropriété aux propriétaires des quatre premières parcelles, en tant que dépendance de ces dernières.
  - d. Madame Anne-Claire LOSDYCK-BABEL et Monsieur Étienne LOSDYCK sont propriétaires de la parcelle n<sup>o</sup> 2'727, jouxtant au nord les parcelles n<sup>os</sup> 1'827 et 2'728 et sise au 154, route de la Capite.
  - e. Toutes ces parcelles se trouvent en cinquième zone de construction.
- 2) Le 5 octobre 2015, MM. CAUDERAY, par l'intermédiaire d'un bureau d'architectes (ci-après : le bureau d'architectes), ont déposé auprès du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (ci-après : DALE) une demande définitive d'autorisation de construire un habitat groupé de huit logements avec garage souterrain sur les parcelles n<sup>os</sup> 1'827 et 2'728, référencée sous dossier DD 108'342.

Selon le projet de division parcellaire annexé à la demande, le projet impliquait la division de la parcelle n<sup>o</sup> 2'728 en deux. La partie de la parcelle n<sup>o</sup> 2'728 jouxtant directement la parcelle n<sup>o</sup> 1'827 formerait, avec cette dernière, la parcelle n<sup>o</sup> 3'197, sur laquelle se trouverait l'habitat groupé. La partie est de la parcelle n<sup>o</sup> 2'728 deviendrait la parcelle n<sup>o</sup> 3'198.

L'extrait de plan cadastral joint à la demande délimitait le périmètre concerné comme correspondant aux parcelles n<sup>os</sup> 1'827 et 2'728, comportait l'indication du projet de division parcellaire et faisait figurer, hors du périmètre concerné, la parcelle n<sup>o</sup> 1'831, dont l'extrémité sud menait au garage souterrain de la future construction et dont l'extrémité nord donnait sur la route de la Capite. Ces éléments apparaissaient également sur les différents plans versés à la procédure. L'extrait du plan cadastral illustrait par ailleurs un passage à pied et à véhicules débouchant sur la future parcelle n<sup>o</sup> 3'198.

3) Par préavis du 19 octobre 2015, la direction générale des transports (ci-après : DGT) a demandé une modification du projet, s'agissant des places de stationnement pour les visiteurs et les habitants et les places pour les vélos.

4) Les 4 et 16 novembre 2015, la commune a préavisé favorablement le projet, sous conditions. Une levée des déchets en limite de la route de la Capite devrait être organisée, en accord avec les copropriétaires du chemin.

5) Le 16 novembre 2015, les époux MESTRE ont formulé des observations.

L'extrait du plan cadastral joint à la demande d'autorisation était vicié à la forme. Il n'était pas possible d'utiliser le chemin, d'une largeur de 4 m – insuffisante –, comme accès à l'habitat groupé et il n'y avait pas eu d'autorisation de la copropriété en ce sens.

Les autres points soulevés ne sont actuellement plus invoqués.

6) Le 25 novembre 2015, le bureau d'architectes a établi des plans complémentaires. L'annexe B, soit le plan de la parcelle n° 1'831, et l'annexe G, soit le plan du rez-de-chaussée et parking, indiquaient que la largeur libre de passage sur le chemin était d'environ 4 m.

7) Le 30 novembre 2015, le bureau d'architectes a répondu aux observations des époux MESTRE point par point, soulignant que la largeur du chemin était de 6 m, mais que des aménagements avaient été réalisés sans autorisation, avec pour conséquence une réduction du passage utile.

8) Le 1<sup>er</sup> décembre 2015, le bureau d'architectes a établi de nouveaux plans complémentaires.

La largeur libre de passage sur la parcelle n° 1'831 était de 6 m (plans DDC 007 et rez-de-chaussée et parking). Deux places de stationnement existantes en surface pour les visiteurs des parcelles n°s 1'827 et 1'828 étaient déplacées à cheval sur les parcelles n°s 1'827 et 1'831 (plans DDC 002, DDC 007 et rez-de-chaussée et parking). Il existait par ailleurs deux places de stationnement en surface pour les visiteurs des parcelles n°s 1'829 et 1'830, situées sur la parcelle n° 1'831 (plan DDC 007). Le garage souterrain projeté comportait vingt-et-une places de stationnement (plans DDC 002 et rez-de-chaussée et parking).

9) Le 22 décembre 2015, la DGT a rendu un nouveau préavis, cette fois favorable sans observation.

10) L'ensemble des préavis recueillis étant favorables, avec ou sans conditions, le DALE a, par décision du 30 mars 2016, publiée dans la Feuille d'avis officielle de la République et canton de Genève (ci-après : FAO) du 5 avril 2016, délivré

l'autorisation sollicitée, les conditions figurant dans des préavis cités devant être respectées.

- 11) Par acte du 4 mai 2016, référencé sous cause A/1418/2016, Mme LOSDYCK-BABEL et M. LOSDYCK ont recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI) contre cette décision, concluant à son annulation.
- 12) a. Par acte du 6 mai 2016, référencé sous cause A/1487/2016, les époux MESTRE ont également recouru auprès du TAPI contre la même décision, concluant préalablement à un transport sur place et principalement à l'annulation de l'autorisation attaquée.

Ils ont repris les points figurant dans leurs observations du 16 novembre 2015, en les développant.

L'extrait du plan cadastral donnait faussement l'impression que le chemin ne faisait pas partie du périmètre concerné alors qu'il constituait l'unique raccordement à la voie publique du projet. En omettant de faire figurer sur ledit extrait la largeur effective du chemin, les requérants avaient contrevenu aux exigences du droit cantonal.

Le projet querellé prévoyait la construction de vingt-deux places de stationnement, portant à environ trente le nombre de places de stationnement – avec les six à huit places existantes – que le chemin devait raccorder à la voie publique, soit la route de la Capite, laquelle revêtait les caractéristiques d'une route principale. Il s'agissait donc d'un accès riverains de type C, nécessitant une largeur minimale de 5,5 m et une pente maximale de 5 % sur 5 m à compter du bord de la chaussée. Le chemin, dont la configuration remontait au moins à 1959, était d'une largeur de 3,95 à 4,04 m – et non de 6 m, correspondant à la largeur de la parcelle – et comportait une pente entre 7,7 % sur 5 m à compter du bord de la chaussée et 15,2 % sur le tronçon suivant directement ces 5 m. Il n'était dès lors pas conforme aux exigences des normes de l'union suisse des professionnels de la route (ci-après : VSS). Tout élargissement du chemin supprimerait tout espace de circulation pour les piétons. Compte tenu de sa déclivité, il en résulterait un danger important pour ces derniers. L'impossibilité pour les véhicules de se croiser aurait pour effet de créer un goulet susceptible d'entraver la circulation dense sur la route de la Capite. La DGT avait ignoré ou omis d'envisager ces éléments. Le danger serait aggravé par le fait que le projet ne prévoyait pas l'installation d'une signalisation routière suffisante à l'intersection avec la route de la Capite. Une telle augmentation du trafic et l'élargissement du chemin nécessitait le consentement des copropriétaires.

- b. À l'appui de leur recours, les époux MESTRE ont notamment versé à la procédure un relevé et plan établi par un ingénieur géomètre officiel le 4 mai

2016, indiquant que la largeur du chemin était plus petite que celle de la parcelle n° 1'831 sur laquelle il se trouvait, oscillant entre 3,95 et 4,04 m.

- 13) Par réponses du 13 juin 2016, MM. CAUDERAY ont conclu à la jonction des causes et au rejet des recours.

L'extrait du plan cadastral joint à la demande était parfaitement conforme aux exigences légales. Le bureau d'architectes s'était au surplus engagé à remettre au DALE tout document complémentaire.

Les époux MESTRE n'avaient pas d'intérêt personnel à soulever les griefs, irrecevables, relatifs à la circulation sur la route de la Capite, s'agissant d'arguments d'intérêts général ou public. Le chemin n'exposerait pas ses usagers à des dangers excessifs. D'une largeur officielle de 6 m, il était conforme aux normes VSS. La pente n'était pas susceptible d'entraver ou empêcher le passage d'un véhicule ou piéton, ni propre à créer un danger caractérisé. L'élargissement du chemin reviendrait à rétablir la situation antérieure conforme au droit.

- 14) Par réponse du 28 juin 2016, le DALE a requis la jonction des causes et conclu au rejet des deux recours.

La mention de la parcelle n° 1'831 figurait expressément sur l'autorisation de construire, ce qui était suffisant, étant précisé que de nombreux préavis y faisaient référence. Sur l'un des plans étaient dessinées les deux extrémités de ladite parcelle, permettant d'analyser le raccordement du projet de construction au chemin, puis à la route de la Capite, ce qui était amplement suffisant pour appréhender la gestion de la circulation et du secteur d'attente en cas de croisement avant l'engagement sur la voie publique. Le contexte local était en outre facilement visualisable sur le système d'information du territoire genevois (ci-après : SITG).

Les requérants avaient à juste titre pris en considération la largeur officielle de la dépendance, de 6 m, les aménagements n'ayant à la connaissance du DALE pas été autorisés et devant donc être supprimés. Le projet de construction, conforme aux normes de la zone villas, ne pouvait occasionner d'inconvénients graves aux voisins. La jurisprudence avait validé une autorisation de construire délivrée pour un projet similaire, desservi par un chemin d'accès de 5,05 m.

- 15) Par jugement du 3 novembre 2016, rendu au terme d'un échange d'écritures supplémentaires suivi d'observations finales des époux MESTRE et notifié le 7 novembre 2016, le TAPI a ordonné la jonction des deux causes sous n° A/1418/2016 et rejeté les deux recours.

Si l'extrait du plan cadastral n'intégrait pas expressément la parcelle n° 1'831 dans le périmètre du projet soumis à autorisation, la mention de la parcelle figurait sur l'autorisation de construire, de même que sur certains préavis.

Les différents plans visés *ne varietur* faisaient également mention de cette parcelle et permettaient clairement de constater que le chemin faisait partie du périmètre concerné par le projet de construction et qu'il en constituait son unique raccordement à la voie publique. Plusieurs plans indiquaient la largeur de passage des véhicules. Les plans et documents fournis dans le cadre de l'instruction de la demande étaient suffisants et adéquats pour permettre au DALE de rendre une décision en toute connaissance de cause.

En se fondant sur le préavis favorable de la DGT, instance composée de spécialistes ayant étudié le projet s'agissant du trafic et de son impact, le DALE n'avait pas mésusé de son pouvoir d'appréciation. Dans la mesure où le nombre de places de stationnement desservies par le chemin privé était inférieur à quarante, il s'agissait d'un accès riverain de type A, pour lequel il était admis que la largeur soit de 3 m et que les véhicules ne puissent s'y croiser. Au demeurant, même à admettre qu'il s'agirait d'un accès de type B ou C, le chemin serait conforme aux normes VSS, puisque sa largeur était de 6 m. La largeur entre 3,95 et 4,04 m résultait d'aménagements en bordure effectués illégalement par certains copropriétaires, de sorte que les mesures officielles devaient être prises en compte, soit l'intégralité de la largeur de la parcelle n° 1'831. Les bénéficiaires de l'autorisation de construire pouvaient exiger un entretien correct du chemin privé visant à restituer en pratique sa largeur initiale de 6 m. Si la construction de l'habitat groupé aurait incontestablement des effets sur la situation des voisins et leur imposerait notamment de circuler avec une plus grande prudence, la voie d'accès revêtait les caractéristiques suffisantes, d'un point de vue technique, pour assurer la desserte de la nouvelle construction projetée.

- 16) Le 17 novembre 2016, le DALE a imparti un délai de dix jours aux époux MESTRE ainsi qu'à la propriétaire de la parcelle n° 1'830 pour se déterminer. Des aménagements avaient été réalisés sur la parcelle n° 1'831, provoquant la diminution de la largeur du chemin, et pourraient constituer une infraction à la législation en matière de constructions.
- 17) a. Par acte du 7 décembre 2016, les époux MESTRE ont recouru auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative) contre ce jugement. Préalablement, ils ont sollicité la suspension de la procédure jusqu'à droit connu dans les procédures pour infractions ouvertes le 17 novembre 2016, un transport sur place et l'audition d'un membre de la DGT. Principalement, ils ont conclu à l'annulation du jugement attaqué et de la décision litigieuse et à l'octroi d'une indemnité équitable à titre de « dépens ».

Ils ont repris et complété leur argumentation précédente.

En refusant de procéder à un transport sur place et en ne leur transmettant pas le mémoire de recours de Mme LOSDYCK-BABEL et M. LOSDYCK, le TAPI avait violé leur droit d'être entendus.

L'absence de mention, dans l'extrait du plan cadastral, de la parcelle n° 1'831 comme périmètre concerné, combinée à la représentation de la servitude de passage à pied et à véhicules, créait un flou, qui avait permis aux requérants de ne pas indiquer au DALE les implications réelles du projet.

En retenant que le chemin avait fait l'objet d'aménagements illégaux installés par certains copropriétaires seulement, le TAPI avait suivi les faits allégués par les requérants, sans les avoir analysés. Ces allégués étaient contredits par les pièces produites. Rien n'attestait que les copropriétaires initiaux de la parcelle n° 1'831 avaient décidé d'y implanter un chemin de 6 m de large, soit l'intégralité de la parcelle. Le fait que celle-ci soit une dépendance n'impliquait nullement que le chemin doive couvrir l'ensemble de sa surface. Les copropriétaires initiaux avaient décidé d'implanter un chemin d'environ 4 m de large, tout en laissant pousser de la végétation sur les bordures non goudronnées.

Le caractère lacunaire du préavis de la DGT était confirmé par le fait qu'elle n'avait pas non plus identifié de problème en relation avec la rampe de parking, ce que les époux MESTRE avaient souligné dans leurs observations du 16 novembre 2015, ensuite de quoi les plans avaient été modifiés pour être mis en conformité avec les dispositions légales.

b. À l'appui de leur recours, les époux MESTRE ont notamment versé à la procédure un courrier du 2 septembre 2016 de MM. CAUDERAY les mettant en demeure d'éliminer la bordure et les aménagements du chemin d'ici au 30 septembre 2016.

- 18) Le 27 décembre 2016, le TAPI a transmis son dossier à la chambre administrative, sans formuler d'observations.
- 19) Le 31 janvier 2017, Mme LOSDYCK-BABEL et M. LOSDYCK ont indiqué n'avoir pas d'observations à formuler.
- 20) a. Par réponse du 1<sup>er</sup> février 2017, MM. CAUDERAY ont conclu au rejet du recours et à la condamnation des époux MESTRE au paiement d'une indemnité de procédure valant participation à leurs honoraires d'avocat.

Ils ont repris et complété l'argumentation formulée précédemment.

Il n'y avait pas de violation du droit d'être entendu. Les écritures de Mme LOSDYCK-BABEL et M. LOSDYCK n'avaient pas à être transmises aux époux MESTRE, vu qu'ils n'étaient pas une partie adverse. Même à admettre une violation de leur droit d'être entendus sur ce point, la procédure de recours permettrait de réparer une telle informalité.

b. À l'appui de leur réponse, ils ont notamment produit un courriel non daté de la représentante de la DGT, dans lequel elle indiquait avoir vérifié que la

construction projetée disposait bien d'un accès au domaine public, ce qui était le cas par la parcelle n° 1'831, dont la largeur était au moins de 6 m de parcelle à parcelle, ce qui était suffisant pour desservir le projet en instruction. La DGT utilisait toujours la couche « cadastre – foncier – parcelles » du SITG pour mesurer les voies de circulation privées ou publiques.

- 21) a. Par réponse du 1<sup>er</sup> février 2017, le DALE a conclu au rejet du recours, reprenant et précisant ses explications précédentes.

La route sur la parcelle n° 1'831 avait été autorisée le 29 août 1956 par DD 32'952 et c'était bien un chemin de 6 m de large qui avait été autorisé. L'instruction des procédures d'infractions avaient été suspendue en raison du recours devant la chambre administrative.

Il n'y avait pas de violation du droit d'être entendu et la question de la jonction de causes n'avait plus lieu d'être, les époux MESTRE étant les seuls à avoir contesté le jugement du TAPI. Les documents ayant servi à l'instruction du dossier étaient suffisants pour son évaluation concrète et objective.

Les travaux en lien avec l'autorisation de construire ne concernaient pas la parcelle n° 1'831, sous réserve du déplacement d'une place de stationnement à cheval avec la parcelle n° 1'827. Peu importait la largeur effective du chemin, ce dernier n'ayant aucunement à être modifié dans le triangle en bordure de la route de la Capite, tout comme s'agissant de l'accès immédiat au projet de construction, endroits permettant le croisement de deux véhicules.

- b. À l'appui de sa réponse, le DALE a transmis son dossier à la chambre administrative, ainsi que le dossier DD 32'952, dans lequel figurait le plan du chemin autorisé (parcelle n° 1'831).

- 22) Le 2 juin 2017, le juge délégué de la chambre administrative a procédé à un transport sur place, lors duquel ont été prises des photographies du chemin.

- a. Les époux MESTRE ont maintenu leur position.

b. Selon le représentant du DALE, le plan figurant dans la DD 32'952 ne mentionnait aucun aménagement, de sorte que la largeur officielle du chemin était à l'époque de 6 m. Il n'y avait pas eu d'autorisation ultérieure portant sur la parcelle n° 1'831. La signature d'un seul copropriétaire suffisait en matière d'autorisation de construire. L'ouverture des procédures d'infractions visait le dépôt d'une requête par un copropriétaire, laquelle serait examinée par la DGT et viserait soit à légaliser la situation actuelle, soit à prévoir un aménagement futur différent.



c. M. LOSDYCK a indiqué que le plan DD 32'952 de 1956 correspondait à un plan cadastral et non à un plan d'aménagement extérieur, de sorte que des aménagements n'y avaient pas figuré.

d. Conformément aux déclarations de MM. CAUDERAY, les architectes à l'origine du projet de construction étaient partis du principe d'une largeur du chemin selon le cadastre, soit 6 m. L'entreprise chargée de la voirie sur la commune était disposée à déneiger et saler le chemin, moyennant rémunération.

e. La représentante de la DGT ne s'était pas rendue sur place avant l'établissement du préavis, qu'elle avait établi en partant du principe de 6 m de largeur. Cela étant, elle avait mesuré la largeur entre les bordures actuelles du chemin, ce qui avait donné environ 3,4 m de largeur, suffisante par rapport au projet de construction, dans la mesure où elle n'avait aucune influence sur la fluidité du trafic sur la route de la Capite, seul domaine pour lequel la DGT était compétente. Le projet était réalisable en l'état du chemin, les questions se posant étant au niveau du confort pour les usagers. Dans son préavis, elle était partie du principe que le chemin ne serait pas élargi, ayant préavisé sur la base de l'état actuel de la parcelle n° 1'831. La route de la Capite était une route cantonale, du réseau secondaire, selon la hiérarchie du réseau routier. Si elle avait constaté un problème au niveau du débouché sur la route de la Capite, elle aurait demandé une modification du projet, soit une modification du chemin ou une modification ou réduction du projet de construction. Les normes VSS ne s'appliquaient pas strictement dans le cas d'espèce. Elles ne disaient rien pour les chemins d'accès s'agissant de projets contenant plus de quinze places de stationnement, de sorte qu'elle s'était référée aux règles pour une route de desserte de quartier. Le croisement était possible dans la zone de débouché et le chemin mesurait plus de 3 m de large, ce qui respectait le type A. Dans l'hypothèse où les propriétaires voudraient plus de confort, il leur appartiendrait de rétablir le chemin de parcelle à parcelle de 6 m. Au niveau du débouché, il y avait plus de 13 m de large et 8 m de profondeur, ce qui permettait une attente hors du domaine public. Les poubelles se trouvant dans la zone de débouché ne gênaient pas.

- 23) Le 18 août 2017, les époux MESTRE ont demandé une expertise pour clarifier les modalités d'applications des normes VSS et maintenu leur position.

Le DALE avait autorisé le projet litigieux sur la base de données erronées, soit une largeur de 6 m, et aucun préavis de la DGT corrigeant son appréciation initiale ne figurait au dossier, en dépit des déclarations contradictoires de la représentante de la DGT. Selon M. LOSDYCK, architecte, il ne pouvait être déduit du plan DD 32'952 de 1956 que le chemin avait une largeur de 6 m. Ce dernier était bordé sur un côté d'une pente, de sorte qu'il n'était pas possible d'un point de vue topographique qu'il ait pu mesurer 6 m de largeur. La chambre administrative avait interprété de manière erronée les normes VSS dans deux arrêts. La compétence de la DGT ne se limitait pas uniquement au domaine

public. Il lui appartenait également d'examiner l'adéquation des chemins d'accès privé débouchant sur la voie publique, ce qu'elle avait omis de faire. L'aire de débouché du chemin était clairement insuffisante pour contenir deux véhicules à l'arrêt en sus des poubelles. Le projet empiétant sur une place de stationnement pour les visiteurs située sur la parcelle n° 1'831, il était erroné de soutenir que la signature d'un seul copropriétaire suffisait.

- 24) Le 19 septembre 2017, la représentante de la DGT a précisé que la situation actuelle du chemin était conforme aux recommandations des normes VSS.
- 25) Par réplique du 25 octobre 2017, MM. CAUDERAY ont maintenu leurs conclusions, leur position ayant été confirmée par les enquêtes.
- 26) Par réplique du 27 octobre 2017, le DALE a persisté dans ses conclusions.

Le projet était conforme au droit en vigueur, que la largeur du chemin soit de 3, 4 ou 6 m. En présence de la signature d'un copropriétaire, le DALE pouvait partir du principe que les éventuelles démarches de droit civil auprès des autres copropriétaires avaient été effectuées, respectivement qu'elles le seraient avant la mise en œuvre de l'autorisation de construire délivrée.

- 27) Le 31 octobre 2017, en l'absence d'observations finales des époux MESTRE dans le délai au 26 octobre 2017 imparti par le juge délégué, la cause a été gardée à juger.

## **EN DROIT**

- 1) Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).
- 2) Le litige porte sur la conformité au droit du jugement du TAPI confirmant l'autorisation de construire délivrée par l'autorité intimée à MM. CAUDERAY.
- 3) Les recourants demandent à la chambre administrative une expertise pour clarifier les modalités d'applications des normes VSS et reprochent au TAPI d'avoir violé leur droit d'être entendus.
- a. Le droit d'être entendu, garanti par les art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101) et 41 LPA, comprend, en particulier, le droit pour la personne concernée de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à son détriment, celui de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, celui d'avoir accès au dossier, celui de participer à l'administration des preuves, d'en prendre

connaissance et de se déterminer à leur propos. En tant que droit de participation, le droit d'être entendu englobe donc tous les droits qui doivent être attribués à une partie pour qu'elle puisse faire valoir efficacement son point de vue dans une procédure (ATF 132 II 485 consid. 3.2 ; 129 II 497 consid. 2.2 et les références citées).

b. Le droit de faire administrer des preuves n'empêche cependant pas le juge de renoncer à l'administration de certaines preuves offertes et de procéder à une appréciation anticipée de ces dernières, en particulier s'il acquiert la certitude que celles-ci ne l'amèneront pas à modifier son opinion ou si le fait à établir résulte déjà des constatations ressortant du dossier (ATF 136 I 229 consid. 5.2 ; 134 I 140 consid. 5.3 ; 131 I 153 consid. 3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_119/2015 du 16 juin 2015 consid. 2.1).

c. La réparation d'un vice de procédure en instance de recours et, notamment, du droit d'être entendu, n'est possible que lorsque l'autorité dispose du même pouvoir d'examen que l'autorité inférieure (ATF 138 I 97 consid. 4.16.1 ; 137 I 195 consid. 2.3.2 ; 133 I 201 consid. 2.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_533/2012 du 12 septembre 2013 consid. 2.1 ; ATA/262/2017 du 7 mars 2017 consid. 18c). Elle dépend toutefois de la gravité et de l'étendue de l'atteinte portée au droit d'être entendu et doit rester l'exception (ATF 126 I 68 consid. 2 et les références citées). Elle peut cependant se justifier en présence d'un vice grave lorsque le renvoi constituerait une vaine formalité et aboutirait à un allongement inutile de la procédure (ATF 137 I 195 consid. 2.3.2 ; 136 V 117 consid. 4.2.2.2 ; 133 I 201 consid. 2.2 ; ATA/666/2015 du 23 juin 2015 consid. 2b et les arrêts cités). En outre, la possibilité de recourir doit être propre à effacer les conséquences de cette violation. Autrement dit, la partie lésée doit avoir le loisir de faire valoir ses arguments en cours de procédure contentieuse aussi efficacement qu'elle aurait dû pouvoir le faire avant le prononcé de la décision litigieuse (ATA/747/2016 du 6 septembre 2016 consid. 4e et les références citées).

d. En l'espèce, les recourants reprochent premièrement au TAPI d'avoir violé leur droit d'être entendus en ne leur ayant pas transmis le recours de Mme LOSDYCK-BABEL et M. LOSDYCK.

Les procédures dans les causes A/1418/2016 et A/1487/2016 ont été menées séparément pour n'être jointes finalement qu'à l'occasion du jugement du TAPI. Les recourants n'étaient ainsi initialement pas parties à la procédure A/1418/2016. En ce qui concerne la question de la jonction de causes elle-même, les recourants ont eu l'occasion de se prononcer sur son opportunité, cette question ayant été abordée par l'autorité intimée et les requérants dans leurs réponses aux recours devant le TAPI. Quoi qu'il en soit, la chambre administrative constatera que l'instance précédente lui a transmis l'entier du dossier A/1418/2016 – comprenant donc les deux dossiers avant jonction de causes –, dossier qui était ainsi libre à la consultation par les parties pendant toute la durée de la procédure devant la

chambre de céans, qui dispose du même pouvoir de cognition que le TAPI (art. 61 al. 1 et 2 LPA). Ainsi, même à admettre une violation du droit d'être entendu sur ce point, celle-ci aurait été réparée durant la procédure devant la chambre administrative.

Les recourants affirment également que le TAPI aurait violé leur droit d'être entendus en refusant d'ordonner un transport sur place. Cependant, la chambre administrative a procédé à un transport sur place le 2 juin 2017, de sorte qu'une éventuelle violation du droit d'être entendus des recourants à cet égard aurait également été réparée durant la procédure devant la chambre de céans.

S'agissant de l'expertise sollicitée, il sera relevé que la chambre administrative a entendu la représentante de la DGT, auteur du préavis de la DGT, lors du transport sur place. À cela s'ajoute le fait que les recourants ont pu formuler des observations écrites circonstanciées tant devant l'autorité intimée et l'instance précédente, que devant la chambre administrative, ceci avant et après le transport sur place. La chambre administrative dispose ainsi d'un dossier complet lui permettant de trancher les griefs soulevés en toute connaissance de cause.

Au vu de ce qui précède, le grief de violation du droit d'être entendu soulevé par les recourants sera écarté et il ne sera pas donné suite à leur demande d'expertise.

4) Les recourants invoquent une violation de l'art. 9 al. 2 let. b du règlement d'application de la loi sur les constructions et les installations diverses du 27 février 1978 (RCI - L 5 05.01).

a. Les demandes d'autorisation sont adressées au DALE (art. 2 al. 1 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 - LCI - L 5 05). Le règlement d'application détermine les pièces qui doivent être déposées par le demandeur et les indications que celui-ci doit fournir concernant les objets destinés à occuper le sous-sol de façon permanente (art. 2 al. 2 LCI).

b. Les pièces devant être jointes à la demande d'autorisation de construire ainsi que les visas nécessaires sont énumérés à l'art. 9 al. 2 à 7 RCI. Il y a notamment lieu de joindre un extrait du plan cadastral conforme à l'art. 7 al. 2 et 4 de l'ordonnance fédérale sur la mensuration officielle du 18 novembre 1992 (OMO - RS 211.432.2), obtenu soit sur le guichet cartographique de la mensuration officielle, soit auprès d'un ingénieur-géomètre officiel. Sur ce plan, la nouvelle construction doit être figurée et cotée par rapport aux limites de propriété, avec des niveaux aux angles des constructions, des coupes de principe sur la construction projetée, et l'indication des gabarits théoriques, de telle sorte qu'il soit facile de déterminer ses relations avec les voies les plus proches (publiques ou chemins privés) et les propriétés limitrophes sur une profondeur de 15 m au moins, en indiquant les constructions existantes et, le cas échéant, les

distances aux lisières forestières, au lac et aux cours d'eau. Sont également précisés : les emplacements de stationnement, l'aménagement des accès, les raccordements à la voie publique, les sens de circulation prévus, ainsi que les raccords aux canalisations d'évacuation existantes, les bâtiments encore non cadastrés ou qui ne nécessitent pas de cadastration, éventuellement à conserver ou à démolir, et les arbres à abattre (dix exemplaires). La signature du plan cadastral par un ingénieur-géomètre officiel est obligatoire, sauf lorsque l'objet de la demande porte uniquement sur la transformation, la rénovation ou le changement d'affectation d'une construction (art. 9 al. 2 let. b RCI).

c. Les exigences formelles imposées par l'art. 9 al. 2 RCI ne sont pas seulement destinées à permettre au DALE d'instruire les demandes et de contrôler leur conformité à la loi, ou encore de faciliter le travail du juge. Elles permettent également de garantir l'exercice du droit de chacun de consulter – et de comprendre – les projets de construction qui sont déposés, et celui des personnes disposant d'un intérêt digne de protection de recourir, cas échéant, en connaissance de cause (art. 3 al. 2 et 145 LCI, 18 RCI et 60 LPA ; ATA/246/2016 du 15 mars 2016 consid. 7a et les références citées).

La précision des plans a également pour fonction de déterminer avec exactitude les détails de l'ouvrage et d'en fixer les contours une fois pour toutes, rendant un contrôle possible au stade de l'exécution. Cette exigence protège, de ce point de vue, tant le bénéficiaire de l'autorisation qui, une fois celle-ci entrée en force, peut se prévaloir d'un droit clairement défini, que les éventuels opposants ou l'autorité compétente, qui peuvent s'assurer que les travaux, une fois exécutés, sont conformes à l'autorisation délivrée (ATA/246/2016 précité consid. 7b).

d. Le formalisme excessif, prohibé par l'art. 29 al. 1 Cst., est réalisé lorsque la stricte application des règles de procédure ne se justifie par aucun intérêt digne de protection, devient une fin en soi, complique de manière insoutenable la réalisation du droit matériel ou entrave de manière inadmissible l'accès aux tribunaux (ATF 135 I 6 consid. 2.1 ; 134 II 244 consid. 2.4.2 ; 130 V 177 consid. 5.4.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C\_734/2012 du 25 mars 2013 consid. 3.1).

e. En l'espèce, les recourants affirment que l'extrait du plan cadastral produit par les requérants donnerait faussement l'impression que la parcelle n° 1'831 ne ferait pas partie du périmètre concerné et que ceci, combiné à la représentation de la servitude de passage à pied et à véhicules, créerait un flou.

S'il est vrai que la délimitation du périmètre concerné sur l'extrait du plan cadastral annexé à la demande d'autorisation des requérants n'inclut pas la parcelle n° 1'831, il n'en demeure pas moins que ledit extrait illustre l'entier de cette parcelle et qu'il en ressort que la sortie du futur garage souterrain débouche sur celle-ci, laquelle débouche à son tour sur la route de la Capite. Il découlait

clairement de ces éléments – par ailleurs confirmés par différents plans annexés à la demande – que l'accès à l'habitat groupé projeté se ferait par la parcelle n° 1'831. À cela s'ajoute le fait que l'extrait du plan cadastral illustre également la division parcellaire et que le passage à pied et à véhicules y figurant débouche sur la future parcelle n° 3'198 et non sur la nouvelle parcelle n° 3'197, destinée à recevoir la construction projetée. Il ne faisait dès lors aucun doute que ce passage à pied et à véhicules ne pourrait pas servir d'accès à l'habitat groupé, aucune confusion n'étant sur ce point possible.

L'extrait du plan cadastral et les pièces versés à la procédure à l'appui de la demande d'autorisation de construire permettaient dès lors au DALE et aux instances de préavis d'examiner la demande en toute connaissance du fait que l'accès à l'habitat groupé se ferait par le chemin, ce que confirme d'ailleurs la mention expresse de la parcelle n° 1'831 dans l'objet de la décision litigieuse et de certains préavis, comme l'a à juste titre constaté le TAPI. Les mêmes pièces permettaient par ailleurs également à tout un chacun de comprendre ce point et d'exercer ses droits en conséquence. Les recourants l'avaient au demeurant également parfaitement compris, vu la teneur de leurs observations du 16 novembre 2015.

Au surplus, la voie d'accès à l'habitat groupé par la parcelle n° 1'831 a au besoin encore été confirmée par les nouveaux plans versés à la procédure les 25 novembre puis 1<sup>er</sup> décembre 2015.

En ce qui concerne la largeur du chemin, les plans versés à la procédure – mentionnant des largeurs libres de passage différentes entre le 25 novembre et le 1<sup>er</sup> décembre 2015, soit 4 puis 6 m – ainsi que les observations des époux MESTRE du 16 novembre 2015 et la réponse du bureau d'architectes du 30 novembre 2015 mettent en lumière la problématique objet de la présente procédure, de sorte que la DGT en avait pleinement connaissance en rendant son second préavis, de même que l'autorité intimée lors du prononcé de la décision litigieuse, et que tout éventuel opposant disposait des éléments suffisants à exercer ses droits et décider de l'opportunité de recourir.

Dans ces circonstances, même à admettre que la parcelle n° 1'831 aurait dû être expressément désignée dans l'extrait du plan cadastral comme étant concernée par le projet au même titre que les parcelles n<sup>os</sup> 1'828 et 2'728, un tel vice aurait été dépourvu de toute conséquence dans le cas d'espèce, que ce soit pour l'instruction de la demande par l'autorité compétente ou pour la compréhension du projet par les personnes disposant d'un intérêt digne de protection à recourir, et n'aurait par conséquent en aucun cas constitué un motif d'annulation de la décision litigieuse, sous peine de formalisme excessif. Le grief sera dès lors écarté.

- 5) Les recourants affirment également que le formulaire d'autorisation de construire aurait dû être signé par l'ensemble des copropriétaires de la parcelle n° 1'831, vu l'empiètement du projet sur une place de stationnement pour visiteurs située sur cette dernière parcelle.
- a. Toutes les demandes d'autorisation doivent être datées et signées par le propriétaire de l'immeuble intéressé, ainsi que par le requérant ou l'éventuel mandataire professionnellement qualifié (art. 11 al. 4 RCI).
- b. Selon une jurisprudence constante de la chambre administrative, la législation genevoise 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 les dispositions légales et réglementaires édictées par la Confédération, le canton et les communes ainsi que les droits des tiers, auxquelles aucune autorisation ne peut être opposée (art. 3 al. 6 LCI). Elle n'a pas pour objet de veiller au respect des droits réels, comme les servitudes par exemple (ATA/588/2017 du 23 mai 2017 consid. 3d et les références citées).
- c. En l'espèce, les seules personnes ayant signé le formulaire de demande d'autorisation de construire dans la case destinée aux propriétaires sont MM. CAUDERAY, en leur qualité de propriétaires des parcelles n°s 1'827 et 2'728. Le formulaire n'a ainsi pas été signé par l'ensemble des copropriétaires de la parcelle n° 1'831.

Toutefois, si le projet de construction implique du trafic supplémentaire sur la parcelle n° 1'831, aucuns travaux n'y sont projetés, sous réserve du déplacement de deux places de stationnement pour visiteurs. Sur ce point, il ressort du plan DDC 007 que les quatre places de stationnement pour les visiteurs des parcelles n°s 1'827 à 1'830 se trouvent aujourd'hui sur la parcelle n° 1'831 et que le projet litigieux implique simplement le déplacement de deux d'entre elles, soit celles pour les visiteurs des parcelles n°s 1'827 et 1'828, pour les placer en partie sur la parcelle n° 1'827, ayant pour effet de libérer l'espace de la parcelle n° 1'831 nécessaire à assurer l'accès au garage souterrain prévu par le projet litigieux. Il ne s'agit donc pas de prévoir des nouvelles places de stationnement pour visiteurs sur la parcelle n° 1'831 ou encore de supprimer de telles places de stationnement, mais uniquement de déplacer deux des quatre places existantes sur cette parcelle pour les placer à cheval avec la parcelle n° 1'827.

Le projet autorisé ne prévoit en définitive qu'une modification mineure de la situation de la parcelle n° 1'831, laquelle n'implique ni constructions ni empiètement, contrairement à ce qu'affirment les recourants, puisqu'il s'agit simplement d'une libération d'espace sur la parcelle n° 1'831, compensée par la mise à disposition d'une petite partie de la parcelle n° 1'827 pour préserver les deux places pour les visiteurs des parcelles n°s 1'827 et 1'828.

Dans ce contexte, et au vu du fait que la législation genevoise en matière de police des constructions n'a pas pour objet de veiller au respect des droits réels, l'art. 11 al. 4 RCI ne peut être interprété comme exigeant, dans le cas d'espèce, la signature de l'ensemble de copropriétaires de la parcelle n° 1'831.

L'autorité intimée était ainsi fondée à retenir qu'il n'était pas nécessaire que la demande d'autorisation de construire soit signée également par les propriétaires des parcelles n<sup>os</sup> 1'828, 1'829 et 1'830 et le grief sera écarté.

- 6) Les recourants se plaignent ensuite d'une constatation inexacte des faits.
- a. La procédure administrative est régie par la maxime inquisitoire, selon laquelle le juge établit les faits d'office (art. 19 LPA). Ce principe n'est pas absolu, sa portée étant restreinte par le devoir des parties de collaborer à la constatation des faits (art. 22 LPA). Celui-ci comprend en particulier l'obligation des parties d'apporter, dans la mesure où cela peut être raisonnablement exigé d'elles, les preuves commandées par la nature du litige et des faits invoqués, faute de quoi elles risquent de devoir supporter les conséquences de l'absence de preuves (arrêts du Tribunal fédéral 8C\_1034/2009 du 28 juillet 2010 consid. 4.2 ; 9C\_926/2009 du 27 avril 2010 consid. 3.3.2 ; ATA/991/2016 du 22 novembre 2016 consid. 3a et les arrêts cités).
- b. En procédure administrative, tant fédérale que cantonale, la constatation des faits est gouvernée par le principe de la libre appréciation des preuves (art. 20 al. 1 2<sup>ème</sup> phr. LPA ; ATF 139 II 185 consid. 9.2 ; 130 II 482 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C\_668/2011 du 12 avril 2011 consid. 3.3 ; ATA/1365/2017 du 9 octobre 2017 consid. 5c). Le juge forme ainsi librement sa conviction en analysant la force probante des preuves administrées et ce n'est ni le genre, ni le nombre des preuves qui est déterminant, mais leur force de persuasion (ATA/1365/2017 précité consid. 5c et les arrêts cités).
- c. En l'espèce, le TAPI a retenu que la réduction de la largeur du chemin à environ 4 m était la conséquence d'aménagements illégaux et a dès lors fondé son analyse sur un chemin de 6 m.

Il ressort toutefois du dossier que la question de la largeur du chemin devant être prise en considération pour examiner le projet de construction demeure à ce jour non tranchée. L'autorité intimée a en effet ouvert des procédures portant spécifiquement sur la question de la légalité des aménagements sur le chemin, lesquelles pourraient aboutir à des ordres de mise en conformité visant à rétablir une largeur de 6 m. Ces deux procédures d'infractions ont cependant été suspendues dans l'attente de l'issue du présent litige, de sorte qu'il n'est pas possible de déterminer si le chemin doit être considéré comme un chemin de 6 m de largeur ou comme un chemin de 4 m de largeur.



Au vu de ce qui précède, la largeur du chemin à retenir dépend de deux procédures pendantes et suspendues devant l'autorité intimée, de sorte qu'il n'est en l'état pas possible d'établir ce fait.

7) Devant l'absence d'établissement de la largeur du chemin, la chambre administrative examinera si le chemin le moins large serait en tout état de cause suffisant, ce qui impliquerait que l'autorisation de construire serait conforme au droit, que la largeur du chemin à prendre en considération soit de 6 ou 4 m.

a. L'art. 19 al. 1 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT - RS 700) précise qu'un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue notamment par des voies d'accès.

Au sens de cette disposition et de l'art. 22 al. 2 let. b LAT, une desserte routière est adaptée lorsque la sécurité des automobilistes et des autres utilisateurs est garantie, lorsque le revêtement est adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter et lorsque la visibilité et les possibilités de croisement sont suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulances, service du feu) et de voirie est assuré. Ces dispositions poursuivent ainsi des buts de police, tandis qu'il appartient au droit cantonal de régler avec plus de précision les caractéristiques des voies d'accès selon leur fonction (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1 ; ATA/1274/2017 du 12 septembre 2017 consid. 7a ; ATA/588/2017 du 23 mai 2017 consid. 4b ; André JOMINI, Commentaire de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 2010, n. 19 ad art. 19).

b. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas être considéré comme équipé si, une fois construit, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier et s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes dans le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1 ; André JOMINI, op. cit., n. 20 ad. art. 19). La loi n'impose toutefois pas des voies d'accès idéales ; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_318/2014 du 2 octobre 2014 consid. 7.1).

8) a. À Genève, la DGT 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). 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).

b. 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 1<sup>ère</sup> 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 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).

c. 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 type 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).

d. 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 logement ou un volume de circulation d'origine équivalent (ch. 8 norme VSS 640 045).

9) Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin (art. 3 de la loi sur les routes du 28 avril 1967 - LRoutes - L 1 10). Le réseau routier primaire a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure (art. 3A al. 1 LRoutes). Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers (art. 3A al. 2 LRoutes). Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités (art. 3A al. 3 LRoutes). La continuité de la circulation est garantie à chaque intersection du réseau primaire et/ou du réseau secondaire (art. 3B al. 1 LRoutes). Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu dans ce sens (art. 3B al. 2 LRoutes). Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire (art. 3B al. 3 LRoutes).

10) a. Le DALE peut refuser des autorisations de construire lorsqu'une construction ou une installation peut être la cause d'inconvénients graves pour les usagers, le voisinage ou le public (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), 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 ; art. 14 al. 1 LCI).

b. Cette disposition appartient aux normes de protection qui sont destinées à sauvegarder les particularités de chaque zone, en prohibant les inconvénients

incompatibles avec le caractère d'une zone déterminée. La construction d'un bâtiment conforme aux normes ordinaires applicables au régime de la zone ne peut en principe pas être source d'inconvénients graves, notamment s'il n'y a pas d'abus de la part du constructeur. Le problème doit être examiné par rapport aux caractéristiques du quartier ou des rues en cause (ATA/1274/2017 précité consid. 8a et les références citées).

- 11) Selon une jurisprudence bien établie, chaque fois que l'autorité inférieure suit les préavis requis – étant entendu qu'un préavis sans observation équivaut à un préavis favorable – la juridiction de recours doit s'imposer une certaine retenue, qui est fonction de son aptitude à trancher le litige. Les autorités de recours se limitent à examiner si le département ne s'écarte pas sans motif prépondérant et dûment établi du préavis de l'autorité technique consultative, composée de spécialistes capables d'émettre un jugement dépourvu de subjectivisme et de considérations étrangères aux buts de protection fixés par la loi. S'agissant du TAPI, celui-ci se compose de personnes ayant des compétences spéciales en matière de construction, d'urbanisme et d'hygiène publique (art. 143 LCI). Formée pour partie de spécialistes, cette juridiction peut ainsi exercer un contrôle plus technique que la chambre administrative (ATA/537/2017 du 9 mai 2017 consid. 4e et les références citées). La chambre administrative est toutefois libre d'exercer son propre pouvoir d'examen lorsqu'elle procède elle-même à des mesures d'instruction, à l'instar d'un transport sur place (ATA/758/2016 du 6 septembre 2016 consid. 2 et les références citées).
- 12) Dans un cas concernant un projet de construction avec trente-sept places de stationnement, dans lequel le chemin d'accès – desservant déjà seize villas – mesurait 4,96 m de largeur à son endroit le plus étroit, la chambre administrative a constaté que deux véhicules pouvaient parfaitement se croiser sur un chemin d'une largeur de 5 m, que les recourants avaient eux-mêmes indiqué qu'après le double virage, si deux voitures ne pouvaient pas se croiser lorsque les places marquées au sol étaient occupées, cela ne créait pas de problème de sécurité, et que le chemin serait élargi d'1 m sur environ deux tiers de son tronçon jusqu'à l'accès au bâtiment projeté. Compte tenu de ces éléments et du fait que le chemin, sans issue, ne serait emprunté par les nouveaux habitants que sur 50 m, la chambre administrative a retenu qu'il serait disproportionné d'imposer le respect strict de la norme VSS 640 050, étant précisé qu'un passage séparé était prévu pour les piétons et les cyclistes, leur offrant une plus grande sécurité (ATA/1274/2017 précité consid. 7d).

Dans un cas antérieur, dans lequel les deux chemins concernés ont été qualifiés de type A/B, la chambre administrative a constaté que deux voitures de tourisme de dimensions moyennes pouvaient se croiser à vitesse très réduite sur le premier chemin, d'une largeur de 5,05 m. Vu la largeur de 5,1 m du second chemin, les deux chemins respectaient les exigences de la norme VSS 640 050

pour les accès riverains de types A/B avec circulation dans les deux sens (ATA/699/2015 du 30 juin 2015 consid. 5).

Dans une autre affaire, dans laquelle l'accès riverain menait à une route de desserte de quartier et devant donc respecter les exigences géométriques et d'exploitation des types A/B, la chambre de céans a constaté qu'une largeur d'environ 6,5 m sur le premier tronçon, de 4 à 5 m sur le tronçon principal et de 3,5 m sur le dernier tronçon respectait la norme VSS 640 050 préconisant une largeur de 3 à 5 m pour les accès riverains de types A ou B avec circulation dans les deux sens (ATA/98/2012 du 21 janvier 2012 consid. 10). Toutefois, le droit de passage bénéficiant aux parcelles concernées n'atteignait pas les standards préconisés par la norme VSS 640 050 pour le type d'accès riverain dont il était question, puisque sur 59 m de long, il disposait d'une largeur inférieure au minimum de 3 m exigé, et son tracé particulier, qui comportait notamment deux angles à 90°, induisait un manque de visibilité et des possibilités de croisement restreintes en compromettant l'utilisation. La chambre administrative a ainsi admis les recours et annulé l'autorisation de construire (ATA/98/2012 précité consid. 11).

- 13) En l'espèce, l'autorité intimée a suivi le préavis positif de la DGT.

Toutefois, lors du transport sur place du 2 juin 2017, il a dans un premier temps été indiqué que le préavis de la DGT avait été rendu sur la base d'une largeur de chemin de 6 m – ce qui concorde avec le contenu du courriel non daté de la représentante de la DGT versé par les requérants à la procédure –, puis que la situation avait été examinée à l'aune d'une largeur de 3,4 m. Il n'est ainsi pas limpide à teneur du dossier si le préavis favorable de la DGT concerne un chemin de 6 m ou un chemin moins large. En outre, la représentante de la DGT s'est référée aux normes VSS s'agissant d'un accès riverain débouchant sur une route de desserte de quartier, sans justifier que la route de la Capite réponde à cette qualification.

Au vu de ce qui précède, l'examen de l'autorité technique consultative apparaît insuffisant pour déterminer si le chemin le moins large serait en tout état de cause suffisant pour considérer le terrain comme équipé au sens de la jurisprudence susmentionnée.

Le grief et le recours seront par conséquent admis, le jugement du TAPI et la décision litigieuse annulés et la cause renvoyée à l'autorité intimée pour nouvel examen de l'équipement des parcelles n<sup>os</sup> 1'827 et 2'728 pour la construction projetée, notamment en établissant la largeur du chemin à prendre en considération ou, le cas échéant, en déterminant si la largeur d'environ 4 m serait suffisante, puis nouvelle décision sur la requête d'autorisation définitive de construire.

- 14) Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 2'000 sera mis à la charge de MM. CAUDERAY, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 1 LPA). Une indemnité de procédure de CHF 2'000.- sera allouée aux recourants, pris conjointement et solidairement, à la charge de l'État de Genève à hauteur de CHF 1'000.- et de MM. CAUDERAY, pris conjointement et solidairement, également à hauteur de CHF 1'000.- (art. 87 al. 2 LPA).

\* \* \* \* \*

**PAR CES MOTIFS**  
**LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE**

**à la forme :**

déclare recevable le recours interjeté le 7 décembre 2016 par Madame Nicole et Monsieur Luis MESTRE contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 3 novembre 2016 ;

**au fond :**

l'admet ;

annule le jugement du Tribunal administratif de première instance du 3 novembre 2016 ;

annule la décision du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie du 30 mars 2016 ;

renvoie la cause au département de l'aménagement, du logement et de l'énergie pour nouvelle décision au sens des considérants ;

met un émolument de CHF 2'000.- à la charge de Messieurs François et Michel CAUDERAY, pris conjointement et solidairement ;

alloue une indemnité de procédure CHF 2'000.- à Madame Nicole et Monsieur Luis MESTRE, pris conjointement et solidairement, à la charge de l'État de Genève à hauteur de CHF 1'000.- et de Messieurs François et Michel CAUDERAY, pris conjointement et solidairement, à hauteur de CHF 1'000.- ;

dit que, conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF - RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification par-devant le Tribunal fédéral, par la voie du recours en matière de droit public ; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens

de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communiqué le présent arrêt à Me Timo Sulc, avocat des recourants, à Me Eric Hess, avocat de Messieurs François et Michel CAUDERAY, à Me Marcel BERSIER, avocat de Madame Anne-Claire LOSDYCK-BABEL et Monsieur Étienne LOSDYCK, au département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, ainsi qu'au Tribunal administratif de première instance.

Siégeant : Mme Payot Zen-Ruffinen, présidente, MM. Thélin et Pagan, juges.

Au nom de la chambre administrative :

le greffier-juriste :

F. Scheffre

la présidente siégeant :

F. Payot Zen-Ruffinen

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :