



POUVOIR JUDICIAIRE

A/3238/2018-LCI

ATA/967/2020

**COUR DE JUSTICE**

**Chambre administrative**

**Arrêt du 29 septembre 2020**

**3<sup>ème</sup> section**

dans la cause

**Monsieur Éric MAUGUÉ**

**Monsieur Olivier GÜRTLER**

**Messieurs Gabriel et Pierre-Yves KIELWASSER**

**Madame Emmanuella MOIX et Monsieur Bertrand RESIN**

**Monsieur Melvin SPREIJ**

représentés par Me Maud Volper, avocate

contre

**DÉPARTEMENT DU TERRITOIRE - OAC**

et

**ARCHI SA**

représentée par Me Dominique Burger, avocate

---

**Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du  
17 octobre 2019 (JTAPI/912/2019)**

---

## EN FAIT

- 1) Les parcelles n<sup>os</sup> 1'818 et 1'821, feuille 22 de la commune de Lancy (ci-après : la commune), sont propriété de l'hoirie de feu Jacques FREI.

Les parcelles sont situées en 5<sup>e</sup> zone à bâtir, au 9-11 chemin de Pierre-Longue.

Le chemin de Pierre-Longue est une voie publique communale sans issue, dépourvue de trottoirs, sur laquelle la vitesse maximale est fixée à 30 km/h. En son centre, le chemin forme un embranchement en « T » avec un tronçon lui aussi sans issue.

Le chemin est relié à la route du Grand-Lancy par une contre-route, dont la vitesse maximale est fixée à 50 km/h, et qui ne comporte pas non plus de trottoirs.

- 2) Les parcelles contenaient deux maisons d'habitation et des garages, encore visibles sur l'illustration mais aujourd'hui démolis en vertu d'une autorisation n° M 7'859/1 délivrée le 28 août 2017.

- 3) Le 11 mai 2017, le bureau d'architectes Archi SA (ci-après : Archi), mandaté par l'hoirie, a déposé auprès du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, devenu le 1<sup>er</sup> juin 2018 le département du territoire (ci-après : département ou DT), une demande d'autorisation définitive n° DD 110'364 de construire sur les deux parcelles dix villas mitoyennes répondant à un standard de très haute performance énergétique (ci-après : THPE) avec parking souterrain, pompe à chaleur en toiture et abattages d'arbres. Les villas mitoyennes étaient constituées de trois blocs, séparés par deux petits couloirs extérieurs sous couverts, et un trottoir de 1.40 m de large devait border les parcelles le long du chemin de Pierre-Longue.

- 4) Le 30 mai 2017, la commission d'architecture (ci-après : CA) a demandé la modification du projet. Compte tenu du nombre et de l'implantation des villas, des espaces communautaires entre celles-ci et le domaine public devaient être prévus pour éviter un cloisonnement et privilégier les espaces partagés, davantage de perméabilité visuelle entre les villas devait être offerte, des passages piétons et des jours sur les murs pignons devaient être aménagés, et les parkings aux extrémités de la parcelle devaient être rapprochés de la route pour augmenter la surface végétale.

Le même jour, la direction de la planification directrice cantonale et régionale (ci-après : SPI) a rendu un préavis favorable sans observation.

Le même jour, la direction générale de l'agriculture et de la nature, devenue depuis l'office cantonal de l'agriculture et de la nature (ci-après : OCAN) a demandé la modification du projet et la production d'un plan d'aménagement paysager (ci-après : PAP).

Le 14 juin 2017, la direction générale des transports, devenue depuis l'office cantonal des transports (ci-après : OCT) a réclamé un formulaire et un plan précisant la bordure de la propriété avec les cheminements de mobilité douce respectivement les trottoirs ainsi que la chaussée respectivement la route et la modification d'un plan pour que les places de stationnement pour deux roues soient signalées.

Le 27 juin 2017, la CA a préavisé favorablement, sous conditions que l'implantation soit en deux lots de cinq villas, le couvert de liaison supprimé et une fenêtre ajoutée à l'étage du côté du pignon.

- 5) Le 5 septembre 2017, Archi a fait parvenir au DT un projet modifié comprenant deux blocs de cinq villas mitoyennes séparées par un passage d'environ 2.50 m de large.
- 6) Le 14 septembre 2017, la direction des autorisations de construire (ci-après : DAC-IC) a demandé une modification du projet pour que le niveau du terrain naturel sur une largeur d'un mètre soit maintenu en limite de propriété.

Le 25 septembre 2017, l'OCAN a demandé la modification du projet pour que le cordon de chênes soit préservé.

Le 3 octobre 2017, la CA a préavisé favorablement avec dérogations pour un taux de 48 % THPE et demandé qu'une fenêtre dans la salle de bains et dans l'escalier des façades de tête soit envisagée.

Le 30 octobre 2017, l'OCAN a préavisé favorablement moyennant que soient prises toutes les précautions pour protéger les arbres maintenus à proximité durant les travaux.

Le 6 novembre 2017, la commune a préavisé défavorablement, demandant plus de places de stationnement visiteurs et deux roues, ainsi qu'un trottoir, à cheval sur les domaines privés et publics, d'une largeur de 1.60 m. Le projet ne répondait pas aux conditions pour obtenir une dérogation à l'indice d'utilisation du sol. Les futurs habitants devaient participer à hauteur de CHF 780.- par logement au futur point de récupération des déchets à construire sur la route du Grand-Lancy.

Le 11 novembre 2017, l'OCAN a émis un préavis favorable sous conditions.

- 7) Le 30 novembre 2017, Archi a déposé au DT des plans modifiés en fonction du préavis de la commune.
- 8) Le 15 janvier 2018, l'OCT a préavisé favorablement moyennant la relocalisation de la place visiteur, voire son remplacement par une place deux roues motorisés, pour éviter de bloquer l'accès au parking.
- 9) Le 21 février 2018, Archi a déposé au DT des plans modifiés en fonction du préavis de l'OCT et pris l'engagement, aux côtés des promoteurs, de participer au financement du point de récupération par CHF 7'800.-.
- 10) Le 26 février 2018, la DAC-IC a préavisé favorablement avec dérogations pour un taux d'environ 48 % (47.98 % hors-sol).
- Le 21 mars 2018, l'OCT a préavisé favorablement.
- Le 16 avril 2018, la commune a indiqué ne pas avoir d'objection.
- 11) Le 28 mars 2018, Monsieur Éric MAUGUÉ et Madame Delphine MISTELI MAUGUÉ ont adressé au DT leur opposition à la demande d'autorisation.

Des aménagements sur le chemin de Pierre-Longue et sur la contre-route devaient être effectués avant l'octroi d'autorisation de construire, des expertises démontrant qu'en l'état les terrains adjacents au chemin n'étaient pas équipés. Un rapport d'inspection de sécurité routière, annexé à l'opposition, réalisé entre décembre 2017 et janvier 2018 par un ingénieur mandaté par l'association transport et environnement (ci-après : rapport ATE) établissait que la situation était globalement dangereuse pour les piétons empruntant la contre-route, en particulier sur son versant ouest et sur le bas du versant est, et moyennement dangereuse à dangereuse pour les piétons du chemin de Pierre-Longue. La largeur du chemin, de 4,3 m, rendait l'utilisation mixte trafic/piétons problématique malgré la limitation de vitesse. La bifurcation en « T » ne présentait pas les distances de visibilité requises pour les véhicules. La situation était également dangereuse pour les cycles et les véhicules motorisés. Le trafic était vraisemblablement faible, et son augmentation provoquée par les logements prévus par la demande d'autorisation de construire n'était pas en elle-même problématique, mais renforçait la nécessité de corriger les déficits constatés. Il était préférable de laisser les piétons évoluer des deux côtés du chemin, de surélever le carrefour et d'étendre la zone trente à la contre-route, laquelle devait être mise en sens unique, et de construire un trottoir le long du versant est de la contre-route.

- 12) Le 14 mai 2018, Archi a remis au DT une étude de trafic du 12 février 2018, commandée au bureau Transitec.

Le projet apportait des améliorations au chemin, comme la création d'un trottoir et d'espaces de rencontre. Le chemin, d'une largeur de 4,4 à 4,5 m, était une route de desserte selon la norme VSS SN 640 040b ou une route d'accès selon la norme VSS SN 640 045, dont l'accès était interdit sauf pour les riverains. Il était pourvu d'une possibilité de rebroussement devant l'entrée du futur parking souterrain. L'ajout de huit logements ne créerait pas d'augmentation de trafic problématique, mais il fallait marquer le chemin sur toute sa longueur d'une bande piétonne pour garantir la sécurité des piétons. La contre-route, qui ne mesurait que 3 m de large, n'était pas conforme aux recommandations de la norme VSS SN 640 045 en tant que route d'accès.

- 13) Le 23 mai 2018, Archi a déposé au DT un plan d'installation de chantier, expliquant que celui-ci serait conduit en deux phases pour faciliter son organisation.
- 14) Le 26 juillet 2018, le DT a délivré l'autorisation de construire n° DD 110'364, dont faisaient partie intégrante et devaient être strictement respectées les conditions assortissant les divers préavis.
- 15) Le 14 septembre 2018, M. MAUGUÉ et Mme MISTELLI MAUGUÉ, Monsieur Gabriel KIELWASSER, Monsieur Pierre-Yves KIELWASSER, Madame Audrey NAVILLE, Madame Emmanuella MOIX et Monsieur Bertrand RESIN, Madame Stéphanie et Monsieur Olivier GÜRTLER, Monsieur Melvin SPREIJ, Madame Gabriella BERTACCHI, Madame Séverine JACOMY VITÉ et Monsieur Sylvain VITÉ ont recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI) contre l'autorisation de construire délivrée le 26 juillet 2018 et conclu à son annulation.

Depuis 2015, les riverains et la commune avaient manifesté auprès des autorités cantonales leur préoccupation au sujet de la dangerosité de la contre-route, dépourvue de trottoir ou d'aménagement pour assurer la sécurité des piétons, sur laquelle la circulation pouvait se faire dans les deux sens à une vitesse autorisée maximale de 50 km/h, sans résultat. L'autorisation ne pouvait être accordée aussi longtemps que la situation n'était pas assainie.

Aucune réflexion n'avait été conduite sur la compatibilité de la construction projetée avec le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier. Le projet présentait une façade de 60 m de long sans coupure et n'était pas en adéquation avec les autres villas traditionnelles du chemin, ni d'ailleurs avec les critères du guide pour une densification de qualité de la zone 5.

Le dossier n'était pas complet. Le plan de l'occupation du domaine public pendant les travaux était lacunaire et dépourvu de timbre.

Étaient annexés au recours des photos ainsi qu'un courrier du maire de la commune du 26 avril 2018 indiquant qu'un mandat avait été donné par le canton à un bureau d'ingénieurs pour étudier des mesures améliorant la sécurité routière, soit l'extension de la zone trente à la contre-route et sa mise en sens unique, ainsi que la réalisation d'un cheminement déterminé par des potelets.

- 16) Le 19 octobre 2018, Archi s'est opposée au recours.

Le 20 novembre 2017, un courriel avait été envoyé aux riverains du chemin pour les inviter à réaliser un trottoir le long de leur parcelle, sans résultat. Les préavis étaient favorables et des espaces partagés avaient été créés ainsi qu'un large trottoir. Le quartier était pourvu de bâtiments hétéroclites de gabarits différents, dont plusieurs villas contiguës, de sorte que le projet était compatible avec le nouveau visage du quartier. L'augmentation du trafic due au projet ne serait pas problématique par rapport à la capacité de la route d'accès, sur laquelle deux voitures de taille moyenne pouvaient se croiser, et l'accès à la voirie et aux véhicules de secours était assuré. L'absence de trottoir ne justifiait pas d'empêcher la construction de dix villas. Étaient annexées des photos du quartier.

- 17) Le 19 novembre 2018, le DT s'est opposé au recours.

Le projet répondait parfaitement aux conditions permettant une densification de la zone 5 et respectait la fiche 04 du plan directeur cantonal 2030 (ci-après : PDCant 2030). Consultées à plusieurs reprises, la CA et la commune avaient examiné le projet de manière minutieuse et l'avaient préavisé favorablement, considérant qu'il était compatible avec le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier. Le guide ne constituait pas un document contraignant, de sorte qu'on ne pouvait reprocher au DT un excès de son pouvoir d'appréciation. Cela dit, le projet prévoyait un trottoir et un espace de rencontre entre les deux lots de villas, ce qui correspondait à un exemple d'aménagement donné par le guide. L'OCT avait minutieusement examiné le dossier et préavisé favorablement à trois reprises, confirmant que la parcelle était correctement équipée en voie d'accès. Il était peu probable que les huit logements projetés aient une influence notable sur la fréquentation des accès, lesquels étaient tout à fait aptes à accueillir le trafic modéré engendré par le projet. Les problèmes de sécurité évoqués par les recourants n'avaient aucun lien avec le projet litigieux, et les immissions provenant du projet n'étaient pas clairement discernables des immissions générales. Le projet améliorait même la sécurité des piétons par la création d'un trottoir en bordure de parcelle. Des mesures de sécurité étaient par ailleurs en cours d'adoption par le canton. Aucun empiètement n'était prévu sur le domaine public par le plan d'installation de chantier remis le 23 mai 2018.

- 18) Le 23 janvier 2019, les recourants ont indiqué avoir appris au cours d'une séance d'information du 29 octobre 2018 que les autorités cantonales n'entendaient en l'état entreprendre aucune démarche pour améliorer la sécurité

sur la contre-route. La commune avait quant à elle proposé d'aménager des dos-d'âne sur le chemin communal. Le conseil municipal de la commune avait chargé le conseil administratif d'intervenir auprès du canton pour que la sécurité des piétons et de la mobilité douce soient respectées lors de la réalisation des travaux. L'étude de Transitec avait omis de prendre en compte le versant est de la contre-route, qui desservait un garage souterrain de septante deux places de stationnement. Les normes VSS n'étaient pas respectées, aucun trottoir n'étant aménagé sur le chemin. Le point de rebroussement ne présentait pas les distances de visibilité nécessaires. L'accroissement du trafic serait significatif, à environ 15 %. L'inaction des autorités, notamment cantonales, était inexplicable vu le caractère simple et peu coûteux des mesures à prendre. Les mesures préconisées par le manuel sur le guidage des piétons aux abords des chantiers publié par l'association Mobilité piétonne suisse (ci-après : manuel) devaient être appliquées avant l'ouverture du chantier. L'administrateur d'Archi avait envoyé à tous les recourants des commandements de payer relatifs aux frais engendrés par l'opposition. Le quartier ne comprenait pas de construction similaire, en longueur notamment, au projet litigieux. La future « barre » de dix villas mitoyennes n'était compatible ni avec les voies de circulation ni avec le caractère et l'harmonie du quartier.

- 19) Le 13 février 2019, Archi a indiqué avoir été informée par la commune que celle-ci proposerait de limiter la vitesse de la contre-allée à 30 km/h et d'imposer aux véhicules sortant du chemin de tourner à droite, ce pour quoi une autorisation de construire serait requise. Les mesures de sécurité relatives au chantier seraient décidées au moment du démarrage des travaux et les nuisances ne seraient ni graves ni durables.
- 20) Le 13 février 2019, le DT a indiqué que ni l'autorisation de construire ni le préavis de l'OCT ne conditionnaient la construction à la prise de mesures sur la contre-route ou le chemin. La motion communale concernait l'ensemble des travaux réalisés sur la commune et aucunement l'autorisation de construire litigieuse. Seuls 70 m de la contre-route ne permettraient pas avec certitude le croisement de véhicules. Cela étant, la contre route était praticable et le resterait malgré l'augmentation de charges dues à la construction des villas.
- 21) a. Le 17 avril 2019, les recourant ont transmis des photographies récentes montrant des camions de chantier sur le chemin et établissant selon eux la dangerosité de cette utilisation.
- b. Le 1<sup>er</sup> mai 2019, Archi a répondu que les images récentes des recourant ne démontraient pas le caractère dangereux de l'utilisation du chemin. Le chantier de démolition avait été organisé avec l'inspectorat des chantiers, la commune et l'OCT et les directives avaient été respectées.

22) Le 10 juillet 2019, l'OCT a remis au TAPI, à sa demande, les plans établis par le bureau Citec, et indiqué que celui-ci avait déposé une demande d'autorisation de construire n° APA/302'351/1 portant sur des aménagements en vue de modérer le trafic sur le chemin, par l'installation de dos-d'âne et d'un marquage à 80 cm de la bordure sur le chemin, d'une obligation de tourner à droite sur la contre-route, et de la pose de potelets sur celle-ci pour délimiter un chemin piétonnier.

23) Le 29 août 2019, les recourants ont indiqué que si l'aménagement de ralentisseurs sur le chemin avait abouti, rien n'avait été fait sur la contre-route, où l'emplacement prévu pour le cheminement piétonnier faisait quotidiennement l'objet d'un parking sauvage.

24) Par jugement du 17 octobre 2019, le TAPI a rejeté le recours.

Le projet avait été préavisé favorablement par la CA et par la commune, après qu'Archi eût modifié ses projets. Les recommandations du guide n'avaient pas force contraignante, cela dit un espace public était prévu ainsi que des liaisons de mobilité. La 5<sup>ème</sup> zone ne bénéficiait d'aucune protection particulière mise à part la clause d'esthétique de l'art. 15 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 (LCI - L 5 05), et le projet d'habitat groupé s'intégrait dans l'évolution législative de l'art. 59 LCI.

L'OCT avait préavisé favorablement le projet sous l'angle de la sécurité et de l'augmentation du trafic. Les expertises montraient que l'augmentation de trafic induite par les constructions ne serait pas problématique au regard de la capacité pratique de la route d'accès. La largeur du chemin était suffisante pour que des véhicules de tourisme se croisent et la visibilité était bonne. La contre-route était empruntée sans accrocs, le croisement y était possible sur sa partie est, la visibilité était bonne et le canton réfléchissait sur des mesures pour augmenter la sécurité. La sécurité des piétons n'apparaissait pas compromise par le projet, et l'augmentation des va-et-vient resterait insignifiante s'agissant d'un chemin secondaire destiné uniquement à desservir les habitations du quartier.

Un plan d'installation avait été déposé par Archi. Il importait peu qu'il ne soit pas visé ne varietur et ne soit pas à l'échelle 1/100<sup>ème</sup> dès lors que les questions définitives devraient encore être examinées, et le plan complété, au moment de l'annonce de l'ouverture du chantier. Les nuisances que provoquerait le chantier n'entraient pas dans le champ d'application de l'art. 14 LCI.

25) Par acte remis à la poste le 20 novembre 2019, M. MAUGUÉ, Mme MOIX et M. RESIN, M. GÜRTLER, M. SPREIJ et MM. KIELWASSER ont recouru auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : la chambre administrative) contre le jugement du TAPI du 17 octobre 2019, et conclu à son annulation ainsi qu'à l'annulation de l'autorisation de construire. Préalablement,

un transport sur place devait être ordonné. Le conseiller administratif de la commune en charge des travaux publics devait être entendu.

Les faits avaient été appréciés de manière arbitraire, les véhicules pouvant selon le TAPI se croiser à vue sur la partie ouest de la contre-route de 3.0 m de large, et sur la partie est de la contre-route mesurant prétendument 4,7 m de large, les piétons disposant d'un espace sur le côté est pour rejoindre la route du Grand-Lancy et le canton étant en réflexion sur les mesures de sécurité à prendre.

Le jugement violait les art. 19 et 22 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT - RS 700), les dessertes n'étant pas équipées conformément aux normes VSS, alors que les aménagements à prendre étaient des plus simples et économiques, comme l'extension de la zone trente, la mise en sens unique de la contre-route, la séparation entre piétons et trafic par un cheminement délimité par des potelets respectivement un marquage infranchissable, le caractère marginal de l'accroissement du trafic n'étant pas une condition justifiant que les aménagements ne soient pas effectués. Le plan de chantier était par ailleurs dépourvu de plan de circulation.

Le jugement violait également l'art. 14 LCI, toujours sous l'angle de la dangerosité pour les piétons des voies d'accès, la construction d'un trottoir le long des parcelles concernées et la pose de ralentisseurs ne suffisant pas pour supprimer le risque et résoudre l'impossibilité de croisement de véhicules.

Le jugement violait enfin les art. 15 et 59 LCI, aucune construction du quartier n'étant aussi longue que les deux blocs de cinq villas projetés, lesquels formeraient une barre de maisons totalement inesthétique, en contraste avec les constructions voisines, même celles plus imposantes construites récemment. La séparation du projet en deux blocs n'évitait pas que celui-ci dénature complètement le quartier, et ouvrait la porte à de futures constructions toujours plus longues et massives.

26) Le 19 décembre 2019, Archi a conclu au rejet du recours.

C'était à bon droit que le jugement attaqué considérait qu'il n'y avait pas à instruire la problématique de la contre-route qui opposait les recourants à la commune depuis 2015, sans lien avec le projet. C'était par surabondance de moyens que le jugement avait relevé que le croisement à vue était possible sur une partie de la contre-route.

Le principe de proportionnalité imposait de considérer que la desserte existante était adaptée au quartier, même enrichie des nouvelles constructions, et ce même si elle n'était pas entièrement conforme aux préconisations des normes VSS, en n'intégrant par exemple pas un trottoir ou une voie latérale ou mixte sur toute la longueur du chemin. Les art. 22 al. 2 let. b et 19 LAT imposaient

uniquement que les usagers ne soient pas exposés à des dangers excessifs, or vu la zone 30 et l'aménagement futur de ralentisseurs, ainsi que l'augmentation très faible de la circulation, les usagers continueraient à circuler avec le même degré de prudence exigible aujourd'hui déjà.

S'agissant de l'esthétique du projet, celui-ci avait été approuvé sans réserve tant par la CA que la commune. Le projet serait entouré de verdure et s'insérerait parfaitement dans un quartier ne bénéficiant pas d'une protection patrimoniale particulière. Le projet ne différerait guère des bâtiments hétéroclites, sans ordonnancement et de gabarit très divers qui avaient émergé dans la zone durant les dernières années, et qui comprenaient d'ailleurs des habitats groupés.

Ce serait avant le démarrage des travaux que les constructeurs, les architectes et le service de l'inspection des chantiers se retrouveraient sur place pour définir les mesures précises relatives à la sécurité. Le plan fourni au DT serait alors complété et précisé.

27) Le 20 décembre 2019, le DT a conclu au rejet du recours.

Les véhicules pouvaient effectivement croiser à vue sur la partie ouest de la contre-route, qui mesurait 3 m de large mais était rectiligne et courte. Ce modus vivendi était d'ailleurs appliqué par l'ensemble des usagers actuels, sans que le moindre accident n'ait été enregistré. La partie est de la contre-route mesurait plus de 4,0 m. La largeur moyenne des véhicules étant de 1,8 m, les croisements étaient possibles, bien qu'ils ne devaient pas être garantis sur toute la longueur. Les mesures à prendre sur la contre-route n'étaient pas pertinentes. Un accroissement raisonnable du trafic ne créait pas un inconvénient grave au sens de l'art. 14 LCI. La sécurité des piétons était garantie malgré l'absence de trottoir. Les normes VSS étaient non contraignantes et devaient être appliquées en fonction des circonstances concrètes en accord avec le principe de proportionnalité, et le TAPI n'avait pas mésusé de son pouvoir d'appréciation en considérant que la parcelle était équipée. Un plan de chantier avait été déposé par Archi, et il pourrait être complété, précisé ou modifié avant le début du chantier. Le projet ne détonnait pas dans le quartier, les différences de volumétrie et de dimension ne permettaient pas de dire d'une construction qu'elle ne s'intégrait pas dans son environnement, et le préavis positif de la CA n'avait pas à être remis en question.

28) Le 10 mars 2020, les recourant ont répliqué.

Le 20 novembre 2019, le DT avait décidé un moratoire et de geler toutes les dérogations pour les projets de densification en zone 5. La contre-route et le chemin de Pierre-Longue avaient accueilli ces dernières années cinquante-deux nouveaux logements et une autorisation pour six logements supplémentaires était en force. Avec le projet querellé, soixante-huit logements supplémentaires seraient

créés sans la moindre réflexion en termes de sécurité de la circulation, alors même que les dessertes étaient considérées par les experts comme dangereuses. La situation s'était détériorée avec l'aménagement sur la contre-route de la sortie d'un garage de septante-deux places. De nombreux véhicules parquaient en outre le long de la contre-route depuis plusieurs années, de manière illégale et sans que la police ne réagisse. La commune avait permis la présence de poubelles le long de la contre-route. Les trois ralentisseurs n'avaient toujours pas été installés. Le département ne tenait pas compte de son propre moratoire, lequel attestait que les autorités avaient fait preuve d'un laxisme extrêmement préoccupant en accordant des dérogations aux normes sur la densité.

Le DT présentait la situation de manière contraire à la vérité et/ou spéculative. Il omettait délibérément de se prononcer sur la circulation piétonne, et un transport sur place était nécessaire. L'obstination du département à ne rien entreprendre sur la contre-route était inexplicable. En ne prenant pas en considération l'accroissement progressif, mais soutenu et constant vu les nombreuses dérogations, du nombre d'habitations dans le quartier, et en n'examinant pas l'impact global de cet accroissement sur les équipements de quartier, notamment les chemins d'accès, le DT avait violé son pouvoir d'appréciation. Il avait fait de même en autorisant des projets toujours plus volumineux et massifs, sans aucune harmonisation avec la majorité des constructions du quartier. L'augmentation du trafic, même modeste, ne pouvait qu'accroître la dangerosité du périmètre.

29) Le 9 juillet 2020 a eu lieu un transport sur place.

Il a été observé que la contre-route côté est était occupée sur son versant gauche dans le sens de la descente par sept véhicules puis un ensemble de containers entre l'embranchement de la route du Grand Lancy et l'entrée du parking souterrain du premier habitat collectif. L'architecte d'Archi a expliqué que la demande de la commune pour l'aménagement de la contre-route n'avait pas encore été autorisée. Le DT a expliqué qu'aucune décision n'avait été prise à ce jour, et qu'il était prévu d'élargir à terme la route du Grand-Lancy, notamment pour faciliter le trafic de transports publics. Pour l'OCT, le tronçon routier ne constituait pas un point noir, aucun accident n'y avait été recensé et il ne représentait pas une priorité en termes de sécurité. Le DT a ajouté que la question de la sécurité du chemin était indépendante de l'autorisation de construire, qu'elle lui préexistait et n'était pas influencée par l'autorisation. M. MAUGUÉ a expliqué qu'un groupe de travail commun des communes de Lancy et d'Onex, incorporant le DT, avait élaboré un projet d'aménagement de la contre-route, qui avait été abandonné. L'architecte a indiqué que la police municipale et la police cantonale, ainsi que le département des infrastructures (ci-après : DI), avaient été appelés pour comprendre la problématique du parcage, et qu'il avait été répondu que celui-ci serait autorisé aussi longtemps qu'il ne gênait pas le trafic sur la

contre-route, et qu'il appartenait aux riverains de se plaindre, auquel cas la police interviendrait, mais qu'aucune plainte n'était parvenue aux autorités interpellées. M. MAUGUÉ a objecté avoir appelé d'innombrables fois la police municipale sans résultat, et ajouté que c'était à tort que le département mentionnait un passage piétonnier sur la contre-route, puisque celle-ci était occupée par des containers et des véhicules. Me VOLPER a indiqué que le croisement de deux véhicules larges de 1,8 m en moyenne n'était pas possible. L'architecte s'est demandé comment faisaient alors les habitants du quartier qui accédaient à leur maison, sauf à prendre les précautions permises par l'excellente visibilité des rampes de la contre-route. Me VOLPER a montré l'accès du garage souterrain du nouveau lotissement bordant le haut de la contre-route. Selon l'architecte, la construction était préexistante à l'autorisation et à l'expertise qu'il avait fait établir. Il a ajouté que la commune préférait faire construire les dos-d'âne après l'achèvement du chantier, pour éviter que celui-ci ne les endommage. M. Pierre-Yves KIELWASSER a indiqué que des voitures étaient souvent parquées dans un petit espace non goudronné situé entre deux arbres, ce qui rendait le passage délicat même pour un seul véhicule, ajoutant que lui-même circulait dans une Range Rover assez large et qu'un véhicule de pompiers ne pourrait pas passer. Il a été constaté que sur la partie ouest de la rampe, aucun véhicule n'était parqué en dehors des places de parc. Me VOLPER a fait observer que l'embranchement de la contre-route était dépourvu de miroir et n'avait qu'un seul lampadaire.

Comme les participants remontaient le chemin de Pierre-Longue vers les parcelles, un véhicule blanc de type SUV a remonté le chemin à une vitesse d'environ 20 km/h et s'est frayé sans difficulté ni danger un passage parmi les piétons.

L'architecte d'Archi a montré l'endroit, sur le début de la première parcelle, à l'embranchement du tronçon perpendiculaire, où se trouverait la rampe d'accès au parking. Il a exposé un plan global illustré d'images de synthèse, sur lequel apparaissent le trottoir bordé de haies et l'espace partagé. L'architecte a souligné que la végétation bordant actuellement le côté gauche du chemin le long des parcelles était abondante et qu'elle rétrécissait la largeur du chemin. L'espace partagé serait créé dans les 6 à 8 m séparant le front des habitations de la limite de propriété. Le trottoir serait accessible aux piétons et aux cyclistes. Entre les deux groupes d'habitations serait édifié un espace commun muni de bancs. Un second espace public, plus profond, se trouverait sur le haut de la parcelle, en bordure de la limite. Tous ces espaces seraient ouverts au public, et feraient l'objet d'une servitude d'usage public en faveur de la commune. L'architecte a observé encore que les groupes d'habitation sur le flanc gauche du chemin en descendant, à l'intersection avec l'embranchement perpendiculaire, étaient particulièrement ressemblants aux façades des deux groupes d'habitations projetés. L'architecte a indiqué qu'une fois obtenues les autorisations de construire, il avait distribué dans

toutes les boîtes aux lettres des riverains un courrier d'explications dans lequel il se déclarait disposé à renseigner le voisinage, et qu'il avait reçu individuellement toutes les personnes qui avaient demandé à le rencontrer. Le plan de circulation des travaux avait été modifié suite aux rencontres qu'il avait eues avec les riverains. Les travaux se dérouleraient en deux phases, portant sur la partie supérieure, et successivement sur la partie inférieure. Tous les camions seraient de petit gabarit, et une zone d'attente serait créée sur l'emplacement du trottoir public pour permettre aux camions de se parquer sans entraver le trafic sur le chemin. Un parking provisoire avait été créé tout au sommet de la parcelle pour permettre le parage sans inconvénient des corps de métiers. Répondant à une question de M. MAUGUÉ, l'architecte a indiqué qu'aucun des recourant présent ne lui avait demandé d'entretien, qu'il avait rencontré vingt personnes au total, parmi lesquelles des opposants, qui n'avaient finalement pas fait recours. Pour le chantier de démolition, l'entreprise avait déjà reçu l'ordre de faire circuler ses camions à 10 km/h jusqu'à la route du Grand-Lancy, et cette instruction avait été scrupuleusement appliquée. Elle serait réitérée pour les travaux de construction.

- 30) Interpellé le 10 juillet par le juge délégué, l'OCT a indiqué le 6 août 2020 qu'aucun projet d'aménagement de la contre-route longeant la route du Grand-Lancy n'avait été déposé par la commune auprès du DI.
- 31) Le 28 août 2020, Archi a formulé ses observations finales. Les recourants n'ignoraient pas que le moratoire n'était pas applicable à la présente cause. L'aménagement de la contre-route posait problème aux recourants depuis 2015, et celui-ci n'avait aucun lien avec le projet objet de la procédure. La contre-route n'était pas dangereuse et aucun accident ni incident ne s'y était jamais produit, les voies d'accès étaient adaptées et la gestion du trafic pendant le chantier avait été expliquée aux parties.
- 32) Le 31 août 2020, les recourants ont formulé leurs observations finales. La présence de véhicules et de containers sur la contre-route réduisait la largeur de la chaussée à environ 2,9 m. Aucun espace n'était prévu pour permettre aux piétons de se déplacer de manière sécurisée. Le transport sur place avait donc montré que le croisement était impossible sur le versant ouest de la contre-route et que les piétons n'y avaient pas de place. Le cumul des nombreuses autorisations de construire délivrées dans le quartier pour des projets impliquant presque systématiquement une surdensification entraînait non pas une vingtaine, mais au moins une centaine de voitures supplémentaires, sans oublier les véhicules des visiteurs, des livreurs, les cyclistes et les piétons. Ne prendre en compte que le nombre de véhicules par autorisation, sans analyser de manière globale l'accroissement progressif des usagers, constituait une forme de déni de justice, car la condition de l'augmentation significative du trafic constituant un inconvénient grave ne serait, selon le DT, jamais réalisée. Ce même constat avait

conduit au moratoire en matière de densification, qui insistait sur une planification et la mise en place d'un groupe de travail canton–communes.

- 33) Le 31 août 2020, le DT a formulé ses observations finales. La réglementation du parcage sur la contre-route relevait de la police municipale respectivement cantonale ainsi que du DI. Les dessertes n'étaient pas dangereuses et la situation serait améliorée par le projet et la mise en place de trois ralentisseurs.

Les parties ont, pour le surplus, développé leurs argumentations, sur lesquelles il sera revenu en cas de besoin.

- 34) Le 3 septembre 2020, la cause a été gardée à juger, ce dont les parties ont été informées.

### **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 de la délivrance de l'autorisation de construire n° DD 110'364.
- 3) Les recourants se plaignent d'une violation de leur droit d'être entendus car le TAPI ne leur a pas accordé les mesures d'instruction sollicitées, notamment l'audition du conseiller administratif de la commune en charge des travaux publics.

Devant la chambre administrative, ils sollicitent un transport sur place et l'audition dudit conseiller administratif.

a. Le droit d'être entendu, tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), comprend le droit pour l'intéressé de prendre connaissance du dossier, de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat. Il n'empêche toutefois pas l'autorité de mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de former sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son

opinion (ATF 145 I 167 consid. 4.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 2D\_42/2019 du 25 mars 2020 consid. 3.1). Le droit d'être entendu ne comprend pas le droit d'obtenir l'audition de témoins (ATF 130 II 425 consid. 2.1 ; ATA/1001/2018 du 25 septembre 2018 consid. 2a) et n'implique pas non plus une audition personnelle de l'intéressé, celui-ci devant simplement disposer d'une occasion de se déterminer sur les éléments propres à influencer sur l'issue de la cause (ATF 140 I 68 consid. 9.6).

b. En l'espèce, le transport sur place a été effectué.

Quant aux projets respectivement l'absence de projets de la commune et du canton en matière de trafic, ils sont connus et documentés à la procédure, dans la mesure nécessaire à la solution du litige, et les parties ont pu s'exprimer de manière complète à leur sujet.

Le TAPI n'a ainsi commis aucune violation du droit d'être entendu des recourants en refusant l'audition du conseiller administratif sur ce point, étant rappelé que la commune a par ailleurs approuvé le projet.

La chambre de céans considère quant à elle qu'elle dispose d'un dossier complet et il ne sera pas donné suite à la demande d'audition de ce témoin.

4) Les recourants reprochent en premier lieu au jugement et à la décision attaquée d'avoir mal établi et apprécié les faits. Les véhicules ne pouvaient se croiser sur la contre-route, les piétons n'y disposaient pas d'un espace suffisant, et ils n'étaient pas en sécurité sur le chemin de Pierre-Longue.

a. En vertu de l'art. 61 al. 1 LPA, le recours peut être formé pour violation du droit y compris l'excès et l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), ou pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b) ; les juridictions administratives n'ont pas compétence pour apprécier l'opportunité de la décision attaquée, sauf exception prévue par la loi (al. 2), non réalisée dans le cas d'espèce.

Selon l'art. 19 LPA, l'autorité établit les faits d'office. Elle n'est pas limitée par les allégués et les offres de preuves des parties. À teneur de l'art. 20 al. 1 LPA, l'autorité réunit les renseignements et procède aux enquêtes nécessaires pour fonder sa décision. Elle apprécie les moyens de preuve des parties. Aux termes de l'art. 67 al. 1 LPA, dès le dépôt du recours, le pouvoir de traiter l'affaire qui en fait l'objet passe à l'autorité de recours.

Selon la maxime inquisitoire, qui prévaut en particulier en droit public, l'autorité définit les faits pertinents et ne tient pour existants que ceux qui sont dûment prouvés. Cette maxime oblige notamment les autorités compétentes à prendre en considération d'office l'ensemble des pièces pertinentes qui ont été versées au dossier (ATA/1411/2017 du 17 octobre 2017 consid. 3a et les arrêts cités). Par ailleurs, en procédure administrative, la constatation des faits est

gouvernée par le principe de la libre appréciation des preuves (ATF 139 II 185 consid. 9.2 ; 130 II 482 consid. 3.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_119/2017 du 19 mai 2017 consid. 2.2.2 ; ATA/659/2017 du 13 juin 2017 consid. 2b et les références citées). 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/659/2017 précité consid. 2b).

b. En l'espèce, le 14 juin 2017, l'OCT, un office public spécialisé en matière de circulation, avait réclamé des informations et des modifications, puis préavisé favorablement le 15 janvier 2018 moyennant une modification, et enfin préavisé favorablement le 21 mars 2018 le projet sans conditions.

Le DT avait quant à lui rappelé dans sa réponse du 19 novembre 2018 au TAPI que l'examen minutieux et les trois préavis favorables de l'OCT confirmaient que la parcelle était correctement équipée en voie d'accès. Le DT n'a pas nié les immissions dues au trafic mais contesté qu'elles soient sensiblement augmentées par le projet. Il n'a pas nié les problèmes de circulation mais contesté que ceux-ci fussent liés au projet de construction.

Dans sa réponse du 20 décembre 2019 à la chambre de céans, le DT a encore précisé que les véhicules pouvaient effectivement croiser à vue sur la partie ouest de la contre-route, qui mesurait 3 m de large mais était rectiligne et courte, que c'était la pratique de l'ensemble des usagers actuels, et qu'aucun accident n'avait été enregistré. Sur la partie est de la contre-route les croisements étaient possibles même s'ils n'étaient pas garantis sur toute la longueur. Le DT a reconnu que des mesures étaient à prendre sur la contre-route, mais elles n'étaient pas pertinentes dans le présent litige. Un accroissement raisonnable du trafic ne créerait pas un inconvénient grave et la sécurité des piétons serait garantie malgré l'absence de trottoir.

Le jugement attaqué a repris les mêmes éléments pour établir les faits.

Mis à part le parking sauvage sur un versant de la contre-route, du ressort des polices communale et cantonale mais sans lien direct avec le projet de construction, le transport sur place n'a pas permis de faire d'autre constat sur le chemin de Pierre-Longue, sinon qu'un véhicule plutôt encombrant avait pu partager l'usage de la chaussée avec les piétons sans que cela ne crée de danger.

Le DT a ainsi correctement établi les faits s'agissant des possibilités de croisement, des dangers objectifs de la desserte routière et de leur degré. Les recourants, qui opposent leur vision à celle de l'autorité, ne démontrent pas en quoi ledit établissement des faits serait erroné. C'est à juste titre que le TAPI a rejeté le grief.

Le grief sera écarté.

- 5) Dans un second grief, les recourants reprochent à la décision et au jugement attaqué de violer les art. 19 et 22 LAT, l'autorisation ne pouvant être délivrée aussi longtemps que les dessertes n'étaient pas équipées conformément aux normes VSS, par l'extension de la zone trente, la mise en sens unique de la contre-route, la séparation entre piétons et trafic par un cheminement délimité par des potelets respectivement un marquage infranchissable.

Les recourants dénoncent également une violation de l'art. 14 LCI, toujours sous l'angle de la dangerosité pour les piétons des voies d'accès.

- a. Conformément à l'art. 22 al. 2 let. b LAT, l'autorisation de construire n'est délivrée que si le terrain est équipé. Tel est le cas selon l'art. 19 al. 1 LAT lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès.

Au sens de ces dispositions, une desserte routière est adaptée lorsque la sécurité des automobilistes et des autres utilisatrices et 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 (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_481/2018 du 20 mai 2020 consid. 7.1 ; 1C\_430/2015 du 15 avril 2016 consid. 3.1).

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 précité consid. 3.1). La loi n'impose toutefois pas de 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 (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_481/2018 précité consid. 7.1 ; 1C\_318/2014 du 2 octobre 2014 consid. 7.1).

L'aptitude d'une voie d'accès à assurer la desserte d'une parcelle n'exige pas que soient garanties des possibilités de croisement sur toute sa longueur ; il suffit que ces possibilités soient suffisantes pour assurer la sécurité des usagers (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_225/2017 du 16 janvier 2018 consid. 4.2 et l'arrêt cité).

Les autorités communales et cantonales disposent en ce domaine d'un important pouvoir d'appréciation (ATF 121 I 65 consid. 3a ; arrêt du Tribunal

fédéral 1C\_481/2018 précité consid. 7.1). Elles peuvent également se fonder sur les normes VSS. Lorsqu'elles appliquent ces normes, en soi non contraignantes, elles le font en tenant compte des circonstances concrètes et en accord avec les principes fondamentaux du droit public, dont celui de la proportionnalité (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_155/2019 du 11 décembre 2019 consid. 5.1).

b. Selon l'art. 14 al. 1 LCI, le DT 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 et voisines 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).

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 de la constructrice ou du constructeur. Le problème doit être examiné par rapport aux caractéristiques du quartier ou des rues en cause (ATA/461/2020 du 7 mai 2020 consid. 11b).

c. Selon la jurisprudence constante de la chambre administrative, l'accroissement du trafic routier, s'il est raisonnable, ne crée pas une gêne durable au sens de l'art. 14 LCI ; de fait, l'accroissement du trafic engendré par de nouvelles constructions conformes à la destination de la zone, ne constitue pas un inconvénient grave au sens de l'art. 14 LCI. La chambre administrative a notamment retenu que la construction de trois villas nouvelles ne saurait générer d'inconvénients graves pour le voisinage (ATA/461/2020 précité consid. 11c et les références citées), ou encore que la construction d'un habitat groupé de huit logements ne compromettrait pas la desserte par un chemin où un croisement à vue était possible (ATA/638/2020 du 30 juin 2020 consid. 4).

Selon une jurisprudence bien établie, chaque fois que l'autorité inférieure suit les préavis requis, étant précisé 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. L'autorité de recours se limite ainsi 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/724/2020 du 4 août 2020 consid. 3a).

Le TAPI, quant à lui, 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, qui exerce son pouvoir d'examen avec retenue (ATA/781/2020 du 18 août 2020 consid. 4 ; ATA/1276/2018 précité consid. 4d).

d. En l'espèce, le DT s'est appuyé sur trois préavis positifs de l'OCT, instance spécialisée en matière de mobilité et de sécurité routière. Celui-ci n'a finalement émis aucune remarque quant à la sécurité ou à une éventuelle augmentation du trafic, étant rappelé que la loi n'exige pas une telle motivation (ATA/461/2020 précité consid. 11e) et qu'un préavis sans observation est considéré comme un préavis favorable (ATA/1276/2018 précité consid. 4d).

Ainsi, tant le DT que le TAPI, composé de personnes possédant des compétences techniques spécifiques, ont suivi les préavis favorables des instances spécialisées, si bien que la chambre de céans se doit d'observer une certaine retenue selon une jurisprudence bien établie (ATA/1098/2019 du 25 juin 2019 consid. 2e ; ATA/238/2020 du 3 mars 2020 consid. 3b).

Le DT disposait par ailleurs, au moment de délivrer l'autorisation, tant de l'étude remise par les recourants que de celle remise par Archi.

La première pointait des déficits et des dangers pour les piétons, notant que le trafic était vraisemblablement faible et que son augmentation due au projet n'était pas en elle-même problématique mais renforçait la nécessité de corriger les déficits constatés. Selon l'étude, il était préférable de laisser les piétons évoluer des deux côtés du chemin, de surélever le carrefour et d'étendre la zone trente à la contre-route, laquelle devait être mise en sens unique, et de construire un trottoir le long du versant est de la contre-route.

Selon la seconde étude, le projet apportait des améliorations au chemin, comme la création d'un trottoir et d'espaces de rencontre. Le chemin était une route de desserte ou d'accès réservée aux riverains. Il était pourvu d'une possibilité de rebroussement devant l'entrée du futur parking souterrain. Le projet ne créerait pas d'augmentation de trafic problématique, mais il fallait marquer le chemin sur toute sa longueur d'une bande piétonne pour garantir la sécurité des piétons. La contre-route n'était pas conforme aux recommandations de la norme VSS SN 640 045 en tant que route d'accès.

Le DT n'a pas nié les difficultés liées au croisement ni l'opportunité d'étudier des mesures de sécurité. Il a cependant constaté que les accès étaient

tout à fait aptes à accueillir le trafic actuel comme le trafic supplémentaire modéré engendré par le projet, et il a considéré que les problèmes de sécurité évoqués par les recourants n'avaient aucun lien avec le projet litigieux, lequel améliorerait même la sécurité des piétons par la création d'un trottoir en bordure de parcelle. Pour le surplus, la pose par la commune de ralentisseurs accroîtrait également la sécurité du chemin.

Le transport sur place a confirmé que la voie de desserte était praticable pour le trafic lié à l'utilisation des parcelles riveraines, que les véhicules et les piétons pouvaient coexister sur le chemin, et que la situation n'exposait pas les usagers à des dangers excessifs. Les recourants eux-mêmes utilisent d'ailleurs ladite voie d'accès S'agissant d'éventuelles améliorations souhaitables, les deux études divergent, celle des recourants préconisant de laisser les piétons évoluer des deux côtés du chemin et celle de l'intimée Archi suggérant le marquage au sol d'une bande piétonne. Il n'en demeure pas moins que la voie d'accès peut en l'état, et pourra avec le projet, accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert.

Au vu de ce qui précède, le DT puis le TAPI étaient fondés à retenir que la desserte des propriétés bordant le chemin était et demeurerait suffisante au sens des art. 22 al. 2 let. b et 19 al. 1 LAT, et ne créait pas une gêne durable ni des inconvénients graves au sens de l'art. 14 LCI. Aucun excès ni abus de leur pouvoir d'appréciation ne peut leur être reproché.

Le grief sera écarté.

- 6) Dans un troisième grief, les recourants reprochent au jugement de violer les art. 15 et 59 LCI, aucune construction du quartier n'étant aussi longue que les deux blocs de cinq villas projetés, lesquels formeraient une « barre » de maisons totalement inesthétique en contraste avec les constructions voisines, même celles plus imposantes construites récemment. Selon eux, la séparation du projet en deux blocs n'éviterait pas que celui-ci dénature complètement le quartier, et ouvrirait la porte à de futures constructions toujours plus longues et massives.

a. En cinquième zone, la surface de la construction, exprimée en m<sup>2</sup> de plancher, ne doit pas excéder 25 % de la surface de la parcelle. Cette surface peut être portée à 27,5 % lorsque la construction est conforme à un standard de haute performance énergétique (ci-après : HPE), reconnue comme telle par le service compétent (art. 59 al. 1 de la loi sur les constructions et les installations diverses du 14 avril 1988 - LCI - L 5 05). Lorsque les circonstances le justifient et que cette mesure est compatible avec le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier, le DT peut autoriser, après consultation de la commune et de la CA, un projet de construction en ordre contigu ou sous forme d'habitat groupé dont la surface de plancher habitable n'excède pas 40 % de la surface du terrain, 44 % lorsque la construction est conforme à un standard HPE, 48 % lorsque la

construction est conforme à un standard THPE, reconnue comme telle par le service compétent (art. 59 al. 4 let. a LCI).

L'art. 15 LCI, qui porte sur l'esthétique des constructions, prévoit que le département peut interdire ou n'autoriser que sous réserve de modification toute construction qui, par ses dimensions, sa situation ou son aspect extérieur nuirait au caractère ou à l'intérêt d'un quartier, d'une rue ou d'un chemin, d'un site naturel ou de points de vue accessibles au public (al. 1). La décision du département se fonde notamment sur le préavis de la commission d'architecture ou, pour les objets qui sont de son ressort, sur celui de la commission des monuments, de la nature et des sites. Elle tient compte également, le cas échéant, de ceux émis par la commune ou les services compétents du département (al. 2).

Dans le système de la LCI, les avis ou préavis des communes, des départements et organismes intéressés ne lient pas les autorités (art. 3 al. 3 LCI). Ils 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. Toutefois, lorsqu'un préavis est obligatoire, il convient de ne pas le minimiser. Dans le système prévu par l'art. 59 al. 4 let. a LCI, tant le préavis de la commune – exprimé sous forme de préavis rendu par l'exécutif municipal (art. 48 let. h et 30 al. 1 let. s a contrario de la loi sur l'administration des communes du 13 avril 1984 - LAC - B 6 05) – que celui de la CA ont cette caractéristique (ATA/498/2020 du 19 mai 2020 consid. 4b). Il n'en demeure pas moins que la délivrance de telles autorisations de construire demeure de la compétence exclusive du DT, à qui il appartient de statuer en tenant compte de tous les intérêts en présence (ATA/259/2020 du 3 mars 2020 consid. 4b).

La compatibilité du projet avec le caractère, l'harmonie et l'aménagement du quartier exigée par l'art. 59 al. 4 LCI est une clause d'esthétique, analogue à celle contenue à l'art. 15 LCI. Une telle clause fait appel à des notions juridiques imprécises ou indéterminées, dont le contenu varie selon les conceptions subjectives de celle ou celui qui les interprète et selon les circonstances de chaque cas d'espèce ; ces notions laissent à l'autorité une certaine latitude de jugement. Lorsqu'elle estime que l'autorité inférieure est mieux en mesure d'attribuer à une notion juridique indéterminée un sens approprié au cas à juger, l'autorité de recours s'impose alors une certaine retenue. Il en va ainsi lorsque l'interprétation de la norme juridique indéterminée fait appel à des connaissances spécialisées ou particulières en matière de comportement, de technique, en matière économique, de subventions et d'utilisation du sol, notamment en ce qui concerne l'esthétique des constructions (ATA/498/2020 précité consid. 4c).

b. En l'espèce, le 3 octobre 2017, la CA a préavisé favorablement le projet avec dérogations et conditions. Le 11 novembre 2017, l'OCAN a préavisé favorablement sous conditions. Le 26 février 2018, la DAC-IC a préavisé

favorablement avec dérogations. Le 21 mars 2018, l'OCT a préavisé favorablement. Le 16 avril 2018, la commune a préavisé favorablement.

À l'appui de sa décision, le DT a précisé que le projet ne détonnait pas avec le quartier, que les différences de volumétrie et de dimension ne permettaient pas de dire d'une construction qu'elle ne s'intégrait pas dans son environnement et que le préavis positif de la CA n'avait pas à être remis en question.

Les recourants opposent leur appréciation et leur argumentation à celle du DT sans exposer les motifs pour lesquels celui-ci aurait dû s'écarter des préavis, tous positifs, de ses services spécialisés et de la commune.

Le transport sur place a quant à lui permis de constater à tout le moins que le quartier n'était pas dépourvu d'habitat moderne groupé et, que pour ce motif déjà, l'environnement bâti ne paraissait pas devoir être dénaturé par le projet.

Il apparaît ainsi que le DT a admis, et le TAPI confirmé, sans excès ni abus de leur pouvoir d'appréciation, tant la dérogation à la densité que l'intégration du projet au quartier.

Le grief sera écarté.

- 7) Les recourants se plaignent encore que les plans de chantier n'ont pas été visés et ne prévoient pas de plan de circulation.

Le 23 mai 2018, Archi a déposé au DT un plan d'installation de chantier, expliquant que celui-ci serait conduit en deux phases pour faciliter son organisation. Le DT a souligné que l'absence de visa ne varietur était en l'espèce sans conséquences, qu'aucun empiètement n'était prévu sur le domaine public par le plan d'installation, lequel pourrait être complété, précisé ou modifié avant le début du chantier. Archi a ajouté que le chantier de démolition avait été organisé avec l'inspectorat des chantiers, la commune et l'OCT et que les directives avaient été respectées. Enfin, les explications ont encore été complétées et détaillées par Archi lors du transport sur place.

Le grief sera écarté, pour autant qu'il soit recevable.

Entièrement mal fondé, le recours sera rejeté.

- 8) Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 1'500.- sera mis à la charge des recourants, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 1 LPA).

Une indemnité de procédure de CHF 1'000.- sera allouée à Archi SA, à la charge des recourants, pris conjointement et solidairement (art. 87 al. 2 LPA).

\* \* \* \* \*

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

**à la forme :**

déclare recevable le recours interjeté le 20 novembre 2019 par Monsieur Éric MAUGUÉ, Monsieur Olivier GÜRTLER, Messieurs Gabriel et Pierre-Yves KIELWASSER, Madame Emmanuella MOIX et Monsieur Bertrand RESIN, et Monsieur Melvin SPREIJ contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 17 octobre 2019 ;

**au fond :**

le rejette ;

met un émolument de CHF 1'500.- à la charge de Monsieur Éric MAUGUÉ, Monsieur Olivier GÜRTLER, Messieurs Gabriel et Pierre-Yves KIELWASSER, Madame Emmanuella MOIX et Monsieur Bertrand RESIN, et Monsieur Melvin SPREIJ, pris solidairement ;

alloue une indemnité de procédure de CHF 1'000.- à Archi SA, à la charge de Monsieur Éric MAUGUÉ, Monsieur Olivier GÜRTLER, Messieurs Gabriel et Pierre-Yves KIELWASSER, Madame Emmanuella MOIX et Monsieur Bertrand RESIN, et Monsieur Melvin SPREIJ, pris solidairement ;

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 ;

communiquera le présent arrêt à Me Maud VOLPER, avocate des recourants, au département du territoire - OAC, à Me Dominique Burger, avocate d'Archi SA, ainsi qu'au Tribunal administratif de première instance.

Siégeant : Mme Payot Zen-Ruffinen, présidente, Mme Lauber et M. Mascotto, juges.

Au nom de la chambre administrative :

la greffière-juriste :

J. Poinso

la présidente siégeant :

F. Payot Zen-Ruffinen

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :