

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE CERGY-PONTOISE**

**N° 1900584**

---

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

ASSOCIATION X ...

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

SDC Y ...

---

Le tribunal administratif de Cergy-Pontoise

M. A ...

Rapporteur

---

M. B...

Rapporteur public

---

Audience du 23 septembre 2022

Décision du 14 octobre 2022

---

PCJA : 68-03-03

Code Lebon : C

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés les 16 janvier 2019, 5 février et 2 mars 2020, l'association X... et le syndicat des copropriétaires (SDC) Y ..., représentés par Me V ..., demandent au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du 18 juillet 2018 par lequel le préfet des Hauts-de-Seine a délivré un permis de construire à la société du Grand Paris, en vue de la construction de la gare du Pont de Sèvres, ensemble la décision du 19 novembre 2018 rejetant leur recours gracieux tendant au retrait de cet arrêté ;

2°) de mettre à la charge de l'État la somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- ils ont qualité pour agir ;
- ils justifient d'un intérêt suffisant pour agir ;
- l'arrêté méconnaît les dispositions de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme, faute pour le dossier de demande de permis de construire de comporter une étude d'impact ainsi qu'une étude de sécurité publique ;
- il méconnaît les dispositions de l'article R. 431-21 du même code, faute pour le dossier de demande de permis de construire d'avoir été accompagné de la justification du dépôt

de la demande de permis de démolir ;

- il méconnaît les dispositions de l'article R. 431-13 du code de l'urbanisme, faute de comporter l'autorisation d'occupation du gestionnaire du domaine public fluvial ;

- il méconnaît les dispositions de l'article R. 435-57 de ce même code, ainsi que les dispositions L. 123-1 et L. 123-19 du code de l'environnement, faute d'avoir été précédé d'une enquête publique ;

- il méconnaît les dispositions de l'article L. 425-3 du code de l'urbanisme ;

- il méconnaît les dispositions de l'article 1.2 applicables à la zone « A » (rouge) du plan de prévention des risques d'inondation de la Seine dans les Hauts-de-Seine ; le projet ne constitue pas l'une des constructions autorisées à titre dérogatoire dans cette zone ;

- il méconnaît l'article NDb 2.2. du plan local d'urbanisme, ainsi que les dispositions de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme ;

- il méconnaît les dispositions de l'article UC 12 du plan local d'urbanisme, dès lors qu'il ne comporte pas un nombre suffisant de stationnements de vélos.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 24 mai et 11 juin 2019 (non communiqué) et 16 mars 2020, le préfet des Hauts-de-Seine conclut au rejet de la requête.

Il soutient qu'aucun des moyens de la requête n'est fondé.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 29 mai 2019, 18 février et 12 mars 2020, la société du Grand Paris, représentée par Me W ... et Me U ..., conclut au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis solidairement à la charge des requérants la somme de 5 000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

À titre principal :

- la requête du SDC Y ... est irrecevable d'une part, faute pour son syndic de justifier d'une qualité pour agir, et d'autre part, faute pour ce même syndicat de justifier d'un intérêt à agir ;

- la requête de l'Association X ... est irrecevable dès lors qu'elle ne justifie pas d'un intérêt pour agir ;

À titre subsidiaire :

- le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions des articles L. 424 et R. 431-16 du code de l'urbanisme est inopérant ; en tout état de cause, l'étude d'impact dont il est fait état n'était pas incomplète ni entachée d'erreurs matérielles ;

- le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 425-3 du code de l'urbanisme est inopérant ;

- le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 423-57 du même code est inopérant ;

- aucun des autres moyens de la requête n'est fondé.

Le tribunal a invité les parties, le 16 septembre 2022, à présenter leurs observations sur une éventuelle mise en œuvre de la procédure de sursis à statuer prévue par l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme.

Des observations ont été enregistrées le 22 septembre 2022 pour la société du Grand Paris.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de la construction et de l'habitation ;
- le code de l'environnement ;
- le code de l'urbanisme ;
- l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 ;
- l'arrêté préfectoral du 9 janvier 2004 approuvant le plan de prévention du risque d'inondation de la Seine dans le département des Hauts-de-Seine ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. A ..., premier conseiller ;
- les conclusions de M. B ..., rapporteur public,
- et les observations de Me I ..., représentant les requérants, de Mme D ..., pour le préfet des Hauts-de-Seine et de Me W ..., représentant la société du Grand Paris.

Considérant ce qui suit :

1. La société du Grand Paris s'est vue délivrer, le 18 juillet 2018, par le préfet des Hauts-de-Seine, un permis de construire pour la construction de la gare du Pont de Sèvres de la future ligne de métro n°15 sur un terrain situé 68, quai Georges Gorse à Boulogne-Billancourt. Le SDC Y ... et l'Association X ... ont formé conjointement par la voie de leur conseil un recours gracieux en date du 18 septembre 2018 sollicitant le retrait de ce permis de construire, que le préfet des Hauts-de-Seine a rejeté par un courrier du 19 novembre 2018. Par la présente requête, les intéressés demandent l'annulation du permis de construire en litige, ensemble la décision du 19 novembre 2018 rejetant leur recours gracieux.

### **Sur les fins de non-recevoir :**

En ce qui concerne le SDC Y... :

2. En premier lieu, il ressort du procès-verbal de l'assemblée générale des copropriétaires du syndicat requérant en date du 17 avril 2019 que ce même syndicat a donné autorisation à son syndic pour former tout recours ou action judiciaire contre le permis de construire obtenu par la société du Grand Paris. Par suite, le syndicat requérant justifie de sa qualité pour agir. La fin de non-recevoir opposée par la société du Grand Paris doit être écartée.

3. En second lieu, aux termes de l'article L. 600-1-2 du code de l'urbanisme : « *Une personne autre que l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements ou une association n'est recevable à former un recours pour excès de pouvoir contre une décision relative à l'occupation ou à l'utilisation du sol régie par le présent code que si la construction, l'aménagement ou le projet autorisé sont de nature à affecter directement les conditions*

*d'occupation, d'utilisation ou de jouissance du bien qu'elle détient ou occupe régulièrement ou pour lequel elle bénéficie d'une promesse de vente, de bail, ou d'un contrat préliminaire mentionné à l'article L. 261-15 du code de la construction et de l'habitation ».*

4. Il résulte de ces dispositions qu'il appartient, en particulier, à tout requérant qui saisit le juge administratif d'un recours pour excès de pouvoir tendant à l'annulation d'un permis de construire, de démolir ou d'aménager, de préciser l'atteinte qu'il invoque pour justifier d'un intérêt lui donnant qualité pour agir, en faisant état de tous éléments suffisamment précis et étayés de nature à établir que cette atteinte est susceptible d'affecter directement les conditions d'occupation, d'utilisation ou de jouissance de son bien. Il appartient au défendeur, s'il entend contester l'intérêt à agir du requérant, d'apporter tous les éléments de nature à établir que les atteintes alléguées sont dépourvues de réalité. Le juge de l'excès de pouvoir apprécie la recevabilité de la requête au vu des éléments ainsi versés au dossier par les parties, en écartant, le cas échéant, les allégations qu'il jugerait insuffisamment étayées mais sans pour autant exiger de l'auteur du recours qu'il apporte la preuve du caractère certain des atteintes qu'il invoque au soutien de la recevabilité de celui-ci. Eu égard à sa situation particulière, le voisin immédiat justifie, en principe, d'un intérêt à agir lorsqu'il fait état devant le juge, qui statue au vu de l'ensemble des pièces du dossier, d'éléments relatifs à la nature, à l'importance ou à la localisation du projet de construction. Il en va de même lorsque le requérant est un syndicat de copropriétaires.

5. Il ressort des pièces du dossier que certaines baies de l'immeuble du syndicat des copropriétaires sont situées en vis-à-vis direct de la passerelle piétonne reliant l'accès à la future gare du Pont de Sèvres. Compte tenu de cette implantation, le syndicat requérant, qui a la qualité de voisin immédiat, justifie d'éléments relatifs à la nature, à l'importance ou à la localisation du projet de construction lui conférant un intérêt à agir. Par suite, la fin de non-recevoir opposée par la société du Grand Paris, tirée du défaut d'intérêt à agir, doit être écartée.

En ce qui concerne l'association X ... :

6. Aux termes de l'article L. 600-1-1 du code de l'urbanisme : « *Une association n'est recevable à agir contre une décision relative à l'occupation ou l'utilisation des sols que si le dépôt des statuts de l'association en préfecture est intervenu au moins un an avant l'affichage en mairie de la demande du pétitionnaire* ».

7. L'article 2 des statuts de l'Association X ..., lesquels ont été déposés en préfecture plus d'un an avant la demande du pétitionnaire, stipule que « *L'association a pour objet d'apporter une réflexion et de réaliser toutes actions ou interventions en vue de défendre et d'améliorer le cadre de vie, de lutter contre le bruit et les pollutions, d'assurer le développement des espaces verts et de loisirs, la réalisation d'un urbanisme de qualité, l'amélioration des déplacements, la participation des intéressés aux décisions administratives les concernant, enfin, tout ce qui contribue à réduire les nuisances et améliorer les conditions d'existence des riverains du ...* ». Eu égard aux caractéristiques du projet en litige, lequel aura un effet local important, quand bien même il participe d'un projet d'envergure régionale, l'objet de cette association, qui vise notamment la préservation d'un environnement et d'un urbanisme de qualité, et son périmètre d'intervention suffisent à conférer à l'intéressée un intérêt à agir contre la décision en litige. Par suite, la fin de non-recevoir opposée par la société du Grand Paris doit être écartée.

### **Sur les conclusions à fin d'annulation :**

#### **En ce qui concerne la complétude du dossier de permis de construire :**

8. En premier lieu, aux termes de l'article 6 de l'ordonnance du 3 août 2016 : « *Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent : - aux projets relevant d'un examen au cas par cas pour lesquels la demande d'examen au cas par cas est déposée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017 ; - aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation, notamment celle qui conduit à une déclaration d'utilité publique, est déposée à compter du 16 mai 2017 ; - aux plans et programmes pour lesquels l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique ou l'avis sur la mise à disposition du public est publié après le premier jour du mois suivant la publication de la présente ordonnance* ».

9. En l'espèce, d'une part, s'agissant de la gare du Pont de Sèvres, le projet d'aménagement de la ligne 15 Sud, qui comprenait la construction de la gare du Pont de Sèvres et qui relevait des cas dans lesquels l'évaluation environnementale systématique prévue par l'article R. 122-2 du code de l'environnement était requise, a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) le 24 décembre 2014, soit antérieurement au 16 mai 2017. D'autre part, s'agissant de la passerelle piétonne, un tel ouvrage, qui constitue un « Ouvrage d'art » au sens de l'article R. 122-2 du code de l'environnement, constitué d'un pont d'une longueur supérieure à cent mètres, était donc également soumis à une évaluation environnementale systématique. S'il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un tel ouvrage figurait dans l'étude d'impact relative à l'aménagement de la ligne 15 Sud, cette infrastructure était en revanche inscrite dans le dossier de réalisation de la ZAC Seguin-Rives de Seine, dont le dossier de réalisation modifié comprend l'étude d'impact, qui prenait en compte, au titre des équipements à réaliser, cet ouvrage de franchissement de la Seine. Ce dossier de réalisation, comprenant l'étude d'impact, a fait l'objet d'une enquête publique du 6 mars au 7 avril 2006, suivie de l'approbation du dossier de réalisation par une délibération de la commune de Boulogne-Billancourt du 12 juillet 2016, soit antérieurement au 3 août 2016. Par suite, faute pour les dispositions de l'ordonnance du 3 août 2016 de trouver à s'appliquer à l'ouvrage « gare » ou à l'ouvrage « passerelle », les dispositions applicables au litige sont les dispositions de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme ainsi que celles de l'article L. 122-1 du code de l'environnement dans leur version antérieure au 11 août 2016, date d'entrée en vigueur de l'ordonnance du 3 août 2016 susvisée.

10. Aux termes de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme, dans sa version applicable au litige : « *Le dossier joint à la demande de permis de construire comprend en outre, selon les cas : a) Lorsqu'elles sont exigées au titre du permis de construire auquel est soumis le projet figurant dans l'énumération du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, l'étude d'impact ou la décision de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement dispensant le demandeur de réaliser une étude d'impact* ».

11. Il résulte de ces dispositions, antérieures à leur modification consécutive à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 3 août 2016 susvisée, que l'obligation de joindre l'étude d'impact au dossier de demande de permis de construire, prévue par l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme, ne concerne que les cas où l'étude d'impact est exigée en vertu des dispositions du code de l'environnement pour des projets soumis à autorisation en application du code de l'urbanisme.

12. En l'espèce, il ne ressort pas des pièces du dossier que le projet de construction faisant l'objet du permis de construire en litige, et comprenant notamment à la fois les ouvrages

assurant le fonctionnement de la gare ainsi qu'une passerelle piétonne, relevait de ceux des cas prévus par le tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement pour lesquels l'étude d'impact est exigée en vertu des dispositions de ce même code pour des projets soumis à autorisation en application du code de l'urbanisme. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme doit être écarté.

13. En deuxième lieu, l'article R. 431-16 du code de l'urbanisme, dans sa version en vigueur à la date de la décision attaquée, prévoit en outre que le dossier joint à la demande de permis de construire comprend, selon les cas : « (...) i) *l'étude de sécurité publique, lorsqu'elle est exigée en application des articles R. 114-1 et R. 114-2* ». L'article R. 114-1 du même code dispose que : « *sont soumis à l'étude de sécurité publique prévue à l'article L. 114-1 : 1° Lorsqu'elle est située dans une agglomération de plus de 100 000 habitants au sens du recensement général de la population : (...) b) la création d'un établissement recevant du public de première ou de deuxième catégorie au sens de de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation* ».

14. Il est constant que la demande de permis de construire comprend la création d'un établissement recevant du public (ERP) de catégorie 1 au sens du code de la construction et de l'habitation, nécessitant une étude de sécurité publique. Il ressort du courrier du 5 mars 2018 du préfet au directeur de l'unité départementale de l'équipement et de l'aménagement que la sous-commission départementale pour la sécurité publique a émis le 1<sup>er</sup> mars 2018 un avis favorable à l'étude de sécurité publique relative au projet de construction de la gare du Pont de Sèvres. En outre, le bordereau de pièces du dossier de demande de permis de construire mentionne la production d'une étude de sécurité. Compte tenu de ces éléments, il ne ressort pas des pièces du dossier qu'une étude de sécurité n'aurait pas été jointe au dossier de demande de permis de construire. Le moyen doit être écarté.

15. En troisième lieu, aux termes de l'article R. 431-21 du code de l'urbanisme : « *Lorsque les travaux projetés nécessitent la démolition de bâtiments soumis au régime du permis de démolir, la demande de permis de construire ou d'aménager doit : a) Soit être accompagnée de la justification du dépôt de la demande de permis de démolir ; b) Soit porter à la fois sur la démolition et sur la construction ou l'aménagement (...)* ».

16. En l'espèce, le pétitionnaire, qui a indiqué dans la notice architecturale que les travaux de démolition ont fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée antérieurement, a produit, à l'appui de sa demande de permis de construire, un récépissé de dépôt d'un permis de démolir en date du 16 novembre 2017. Il ne ressort pas des pièces du dossier que cette demande de permis de démolir ne portait pas sur la démolition de la sortie de station existante. Enfin, contrairement à ce que soutiennent les requérants, la circonstance que ce permis de démolir n'aurait pas été préalablement délivré est sans incidence sur la complétude du dossier de demande de permis de construire. Par suite, le moyen doit être écarté.

17. En quatrième lieu, aux termes de l'article R. 431-13 du code de l'urbanisme : « *Lorsque le projet de construction porte sur une dépendance du domaine public, le dossier joint à la demande de permis de construire comporte une pièce exprimant l'accord du gestionnaire du domaine pour engager la procédure d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public* ».

18. Il ressort de la pièce PC 10 du dossier de demande de permis de construire que ce dossier comprenait, d'une part, une autorisation d'occupation de l'établissement public Ports Autonomes de Paris datée du 19 avril 2018, ainsi que, d'autre part, un courrier de l'établissement

public Voies navigables de France en date du 3 avril 2018 notifiant l'accord de ce gestionnaire pour l'occupation du domaine public fluvial. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que le dossier de demande de permis de construire était incomplet, faute de comporter l'autorisation d'implantation de la passerelle piétonne sur le domaine public fluvial.

En ce qui concerne le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article R. 453-57 du code de l'urbanisme :

19. Aux termes de l'article R. 453-57 du code de l'urbanisme, dans sa version applicable au litige, antérieure à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 3 août 2016 susvisée : *« Sous réserve des dispositions prévues aux quatrième et cinquième alinéas de l'article L. 300-2 et au 1° du I de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, lorsque le projet est soumis à enquête publique en application de l'article R. 123-1 du code de l'environnement, celle-ci est organisée par le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale lorsque le permis est délivré au nom de la commune ou de l'établissement public et par le préfet lorsque le permis est délivré au nom de l'État ».*

20. Pour les motifs indiqués aux points 8 à 12, le projet en litige n'avait pas à être soumis à une enquête publique en application de l'article R. 123-1 du code de l'environnement pour des projets soumis à autorisation au sens du code de l'urbanisme. Par suite, les requérants ne peuvent utilement soutenir que l'arrêté attaqué est entaché de vice de procédure, faute pour le projet d'avoir été soumis à une enquête publique. Au demeurant, ainsi qu'il a déjà été dit au point 9, il ressort des pièces du dossier qu'une enquête publique a été réalisée pour la ligne 15, comprenant la gare du Pont de Sèvres, et qu'une seconde enquête publique a été réalisée pour la passerelle piétonne. Le moyen, qui est inopérant, doit être écarté.

En ce qui concerne le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 425-3 du code de l'urbanisme :

21. Aux termes de l'article L. 425-3 du code de l'urbanisme : *« Lorsque le projet porte sur un établissement recevant du public, le permis de construire tient lieu de l'autorisation prévue par l'article L. 111-8 du code de la construction et de l'habitation dès lors que la décision a fait l'objet d'un accord de l'autorité administrative compétente qui peut imposer des prescriptions relatives à l'exploitation des bâtiments en application de l'article L. 123-2 du code de la construction et de l'habitation. Le permis de construire mentionne ces prescriptions. Toutefois, lorsque l'aménagement intérieur d'un établissement recevant du public ou d'une partie de celui-ci n'est pas connu lors du dépôt d'une demande de permis de construire, le permis de construire indique qu'une autorisation complémentaire au titre de l'article L. 111-8 du code de la construction et de l'habitation devra être demandée et obtenue en ce qui concerne l'aménagement intérieur du bâtiment ou de la partie de bâtiment concernée avant son ouverture au public ».*

22. Il résulte de ces dispositions que lorsque l'aménagement intérieur de locaux constitutifs d'un ERP, qui nécessite une autorisation spécifique au titre de l'article L. 111-8 du code de la construction et de l'habitation, n'est pas connu lors du dépôt de la demande de permis de construire, l'autorité compétente, dont la décision ne saurait tenir lieu sur ce point de l'autorisation prévue par le code de la construction et de l'habitation, ne peut légalement délivrer le permis sans mentionner expressément l'obligation de demander et d'obtenir une autorisation complémentaire avant l'ouverture au public, et ce, alors même que le contenu du dossier de demande de permis de construire témoignerait de la connaissance, par le pétitionnaire, de cette obligation.

23. Il ressort des pièces du dossier que le permis de construire en litige concerne deux ERP : d'une part, l'intégralité de l'ERP à gérer par la société du Grand Paris, et d'autre part, une partie de l'ERP géré par la RATP, qui avait déjà fait l'objet d'un permis de construire, délivré en 2016. Bien qu'adjacents et interconnectés, il s'agit de deux ERP différents, et il ne ressort pas des pièces du dossier que l'aménagement intérieur de chacun des ERP correspondant au permis de construire litigieux ne serait pas connu, notamment l'aménagement de la partie de l'ERP affecté à la RATP, qui comprend une nouvelle billetterie. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'aménagement de tout ou partie d'un ERP n'était pas connu. Dès lors, le permis de construire n'avait pas à indiquer qu'une autorisation complémentaire au titre du code de la construction et de l'habitation devait être sollicitée et obtenue. Le moyen, qui est inopérant, doit être écarté.

En ce qui concerne le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions du plan de prévention des risques d'inondation de la Seine :

24. Les prescriptions d'un plan de prévention des risques naturels (PPRN) prévisibles, destinées notamment à assurer la sécurité des personnes et des biens exposés aux risques en cause et valant servitude d'utilité publique, s'imposent directement aux autorisations de construire, sans que l'autorité administrative soit tenue de reprendre ces prescriptions dans le cadre de la délivrance du permis de construire. Il incombe à l'autorité compétente pour délivrer une autorisation d'urbanisme de vérifier que le projet respecte les prescriptions édictées par le plan de prévention et, le cas échéant, de préciser dans l'autorisation les conditions de leur application.

25. Aux termes de l'article 1.1 du I du règlement (Titre 2) du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Seine dans les Hauts-de-Seine relatif à la zone rouge dite « Zone A » (« zone à forts aléas et zone à préserver au titre de la capacité de stockage de la crue quel que soit le niveau d'aléa ») : « Sont interdits : (...) Les constructions ou occupations du sol sauf celles autorisées à l'article 1.2. ». Aux termes de l'article 1.2 du I du même règlement : « Sont autorisées sous conditions : a) Les constructions nouvelles / - Les constructions et installations liées à l'usage de la voie d'eau et autres modes de transport pour autant qu'il s'agisse d'une plate-forme multimodale, sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte à la sécurité publique et qu'elles ne soient pas susceptibles de polluer le fleuve (étude technique à fournir et mesures compensatoires à prendre) : Équipements portuaires et activités de stockage et de transformation de marchandises (matériaux de construction, résidus urbains, activités logistiques directement liées à la voie d'eau). Le plancher fonctionnel des constructions doit être situé au-dessus de la cote de casier (...); - Les locaux techniques nécessaires à la gestion des fluides (...); - Les constructions et installations à usage de sports et celles à usage de loisirs en plein air (...); - Les constructions et installations à usage de culture, d'animation, et de commerces liés à la voie d'eau (...) ». La cote de casier est définie par ce même règlement comme : « la cote atteinte par la crue de référence centennale calculée par la méthode dite « des casiers » à partir des données des plus hautes eaux connues ». Le plancher fonctionnel est défini comme : « le plancher où s'exerce de façon permanente une activité quelle que soit sa nature (industrie, artisanat, commerce, service, équipement, etc.) à l'exception de l'habitat ». Enfin, une plate-forme multimodale est définie comme : « une plate-forme sur laquelle interviennent plusieurs opérateurs de transport qui développent ensemble, pour les activités implantées, le transport combiné (fer, voie d'eau, route) ».

26. Il résulte des dispositions précitées du chapitre I du règlement du PPRI intitulé « Règles d'urbanisme pour les zones inondables » que, conformément à l'article 1.1, les

constructions nouvelles sont interdites en zone rouge (zone A) à l'exception de celles mentionnées à l'article 1.2. qui, hormis les autres exceptions limitativement énumérées à cet article, n'autorise que les constructions et installations liées à l'usage de la voie d'eau et les autres modes de transports pour autant qu'il s'agisse d'une plate-forme multimodale, sous réserve, d'une part, que ces constructions, installations et plates-formes multimodales soient en lien avec la voie d'eau et, d'autre part, que le plancher fonctionnel de ces constructions, c'est-à-dire le niveau où s'exerce de façon permanente l'activité, soit situé au-dessus de la cote de casier, soit la cote de crue centennale. Les dispositions combinées des articles 1.1 et 1.2 applicables aux constructions nouvelles en zone rouge (zone A) doivent être regardées comme exclusives de toute autre disposition, en particulier celle du chapitre II du même règlement, intitulé « *Règles de construction applicables aux bâtiments et installations neufs dans les quatre zones du plan y compris dans les îlots hors submersion* », lesquelles ne concernent que les modalités de réalisation de ces mêmes constructions et ne sauraient donc mentionner des constructions nouvelles autorisées, différentes de celles limitativement énumérées à l'article 1.2.

27. En l'espèce, d'une part, il ne ressort pas des pièces du dossier que le projet de transports en litige, qui prévoit la réalisation d'une nouvelle gare de métro en interconnexion avec une gare routière, une station de tramway et des liaisons douces, prévoirait une connexion avec un mode de transport lié à l'usage de la voie d'eau. Il ne constitue donc pas en l'état une plate-forme multimodale au sens des dispositions du PPRI. D'autre part, le plancher fonctionnel de la gare de la ligne 15, soit le niveau « S4b », où se situent les quais accessibles au public et où s'exerce de façon permanente son activité, se trouve au niveau 2,48 NGF, soit en dessous du niveau actuel de la Seine, et a fortiori en dessous de la cote de casier. Au demeurant, il en irait de même en supposant que le plancher fonctionnel au sens du PPRI corresponde non au niveau des quais, mais à celui du hall d'accueil de la gare, situé au niveau 19,68 NGF. Par suite, les requérants sont fondés à soutenir que le projet méconnaît les dispositions de l'article 1.2. du règlement du PPRI de la Seine.

En ce qui concerne la méconnaissance des articles R. 111-2 du code de l'urbanisme et NDb 2.2. du plan local d'urbanisme (PLU) :

28. Aux termes de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme : « *Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations* ». Aux termes de l'article NDb2.2. du règlement du PLU : « *En application de l'article R. 111-2, compte tenu des risques liés à la présence de pollution le secteur, la délivrance d'un permis de construire, quelle que soit la destination de la construction, sera autorisée à la condition de la réalisation des mesures de dépollution adéquates rendant les terrains compatibles avec l'affectation des futurs locaux ou aménagements* ».

29. Il ressort des pièces du dossier que les risques de pollution du terrain d'assiette ont été identifiés par le pétitionnaire et que les méthodes de construction de l'ouvrage tiennent compte de ce risque. Ainsi qu'il ressort de l'avis de l'Agence régionale de santé en date du 27 juin 2018 relative à la demande de permis de construire en litige, des mesures de dépollution ont été prévues, à savoir des mesures générales relatives à la présence de terres polluées, la réalisation d'études de pollution avant travaux, une limitation du transfert de poussières sur les chantiers, un suivi des chantiers par un maître d'œuvre spécialisé, une évacuation des terres polluées en filières spécialisées, ainsi que des mesures spécifiques relatives à la présence de terres polluées afin de rendre l'état du site compatible avec son usage dans le cadre de la réalisation des plans de gestion. Ce même avis indique que des prescriptions ont été édictées par

un arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> avril 2016 relatif au dossier d'autorisation dit « loi sur l'eau ». Il ne ressort pas des pièces du dossier que les prescriptions décrites dans l'étude d'impact de la ligne 15 Sud, lesquelles portaient notamment sur le chantier de construction de la gare du Pont de Sèvres, ainsi que celles contenues dans le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau n'auraient pas été intégrées dans le cadre de la conception et de la planification de la réalisation de l'ouvrage. Par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que, compte tenu des risques de pollution des sols et des eaux, les dispositions des articles NDb 2.2. du PLU et R. 111-2 du code de l'urbanisme ont été méconnues.

En ce qui concerne la méconnaissance des dispositions de l'article 12 du PLU relatives aux stationnements pour vélos :

30. Le projet en litige est implanté dans les sous-secteurs UCb, UCd et UCe du règlement du PLU. Pour les zones UCb et UCd, l'article 12 du règlement du PLU dispose que pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : « *Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction* ». Il ressort des pièces du dossier que la note d'accompagnement jointe au dossier de demande de permis de construire comporte l'estimation mentionnée à l'article 12, en décrivant le contexte partenarial du projet qui s'inscrit dans un projet urbain d'ensemble mené par la commune de Boulogne-Billancourt et par le département des Hauts-de-Seine, gestionnaires de la voirie. Il ne ressort pas de ces mêmes pièces que l'absence de places de stationnement au titre de ces deux zones ne correspondrait pas aux besoins de la construction. Pour la zone UCe, l'article 12 du règlement de la zone UCe prévoit que les équipements doivent prévoir 0,1% de leur surface affectée au stationnement de vélos. La surface d'une place de vélo est fixée à 0,75 m<sup>2</sup> et le calcul du nombre de places doit être arrondi au nombre entier inférieur. Le pétitionnaire soutient sans être contredit sur ce point que la surface de plancher créée dans cette zone est de 164 m<sup>2</sup>. Le ratio de stationnement des vélos est donc de 0,164, soit zéro stationnement après arrondi à l'unité inférieure. Par suite, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article 12 du règlement des zones PLU doit être écarté.

31. Il résulte de tout ce qui précède que les requérants sont seulement fondés à soutenir que l'arrêté en litige méconnaît les dispositions de l'article 1.2 du règlement du PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine.

**Sur l'application de l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme :**

32. Aux termes de l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme : « *Sans préjudice de la mise en œuvre de l'article L. 600-5, le juge administratif qui, saisi de conclusions dirigées contre un permis de construire, de démolir ou d'aménager ou contre une décision de non-opposition à déclaration préalable, estime, après avoir constaté que les autres moyens ne sont pas fondés, qu'un vice n'affectant qu'une partie du projet peut être régularisé, sursoit à statuer, après avoir invité les parties à présenter leurs observations, jusqu'à l'expiration du délai qu'il fixe pour cette régularisation, même après l'achèvement des travaux. Si une mesure de régularisation est notifiée dans ce délai au juge, celui-ci statue après avoir invité les parties à présenter leurs observations. Le refus par le juge de faire droit à une demande de sursis à statuer est motivé* ».

33. Ces dispositions permettent au juge, lorsqu'il constate qu'un vice entachant la légalité du permis de construire peut être régularisé, de rendre un jugement avant dire droit par lequel il fixe un délai pour cette régularisation et sursoit à statuer sur le recours dont il est saisi. Le juge peut préciser, par son jugement avant dire droit, les modalités de cette régularisation.

S'agissant des vices entachant le bien-fondé de l'autorisation d'urbanisme, le juge doit se prononcer sur leur caractère régularisable au regard des dispositions en vigueur à la date à laquelle il statue et constater, le cas échéant, qu'au regard de ces dispositions le permis ne présente plus les vices dont il était entaché à la date de son édiction. Un tel vice est susceptible d'être régularisé, même si cette régularisation implique de revoir l'économie générale du projet en cause, dès lors que les règles d'urbanisme en vigueur à la date à laquelle le juge statue permettent une mesure de régularisation qui n'implique pas d'apporter à ce projet un bouleversement tel qu'il en changerait la nature même.

34. En l'espèce, il résulte de tout ce qui précède que le permis de construire contesté n'est illégal qu'en tant qu'il méconnaît les dispositions du PPRI. Cette illégalité peut être purgée par des mesures de régularisation sans entraîner un bouleversement du projet tel qu'il en changerait la nature même. Dans ces conditions, il y a lieu de surseoir à statuer et d'impartir à la société du Grand Paris et au préfet des Hauts-de-Seine un délai de douze mois dans l'attente de la notification au tribunal des mesures régularisant le vice tenant à la méconnaissance de l'article 1.2 du règlement du PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine. L'absence de plate-forme multimodale au sens du PPRI pourra donner lieu à un permis de régularisation. Le non-respect de l'interdiction d'édifier des constructions dont le premier plancher fonctionnel est situé en-dessous de la cote casier est susceptible de faire l'objet d'une régularisation à travers une modification des dispositions du PPRI.

35. Il y a lieu de réserver tous droits et moyens des parties, sur lesquels il n'a pas été expressément statué par ce jugement, jusqu'en fin d'instance.

### **D É C I D E :**

Article 1<sup>er</sup> : Il est sursis à statuer sur la légalité du permis de construire accordé le 18 juillet 2018 par le préfet des Hauts-de-Seine dans l'attente de la notification au tribunal des mesures permettant de régulariser le vice relatif à la méconnaissance des dispositions de l'article 1.2 du règlement du PPRI de la Seine dans les Hauts-de-Seine, mentionné aux points 27 et 34 du jugement.

Article 2 : Le préfet des Hauts-de-Seine et la société du Grand Paris devront justifier dans un délai de douze mois à compter de la notification du présent jugement de la régularisation des illégalités évoquées précédemment.

Article 3 : Tous droits et moyens des parties, sur lesquels il n'est pas expressément statué par le présent jugement, sont réservés jusqu'à la fin de l'instance.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à l'association X..., au SDC Y..., à la société du Grand Paris et au préfet des Hauts-de-Seine.