

**Conclusions sous M. H...et SNCF Réseaux c/ SCI YLT Invest et commune de Suresnes n°1605904, 1702293 et 1702313.**

Rapporteur : Mathieu Gualandi  
Rapporteur public : Arnaud Bories

M.H..., MmeB..., M.S..., M. N...et Mme Q...ont entendu contester le PCI délivré le 21 avril 2016 à la SCI YLT Invest, représentée par M. W...K...-E..., en vue de l'extension d'une maison individuelle cadastrée section Z55 au 54-56 rue Fernand Forest à Suresnes, maison de 209 m<sup>2</sup> aujourd'hui dont la surface totale après travaux sera de 323 m<sup>2</sup>. Ils ont également contesté le PCM délivré le 13 janvier 2017, par une requête distincte et postérieure.

La SNCF Réseau, propriétaire d'une parcelle située au bout de la parcelle de la SCI, le long des voies de passage du tramway T2, est intervenue volontairement au soutien des requérants pour contester le permis initial puis a déposé une requête en son nom contre le permis modificatif.

Alors que les requérants sont voisins immédiats du projet et que leur intérêt pour agir n'est du reste pas contesté par les défendeurs, la recevabilité, tant de l'intervention que du recours de la SNCF Réseaux nous paraît nettement plus délicate.

## **I : LA RECEVABILITE DE L'INTERVENTION PUIS DU RECOURS DE LA SNCF RESEAUX**

### **A : L'intérêt à intervenir de la SNCF dans le dossier n°1605904 (PCI)**

L'intervention volontaire est régie par l'art. R. 632-1 CJA. Selon cet article :  
*« L'intervention est formée par mémoire distinct. / Le président de la formation de jugement ou, au Conseil d'Etat, le président de la chambre chargée de l'instruction ordonne, s'il y a lieu, que ce mémoire en intervention soit communiqué aux parties et fixe le délai imparti à celles-ci pour y répondre. / Néanmoins, le jugement de l'affaire principale qui est instruite ne peut être retardé par une intervention ».*

Pour qu'une intervention soit recevable, il faut que l'intervenant *« justifie d'un intérêt suffisant en égard à la nature et à l'objet du litige »*, ce que rappelle régulièrement le CE. Voir notamment, pour une réaffirmation récente : CE 25 octobre 2017, **Sté Eqiom et Sté Enka** n°374836, B. L'intervenant, qui n'est pas partie à l'instance, peut toutefois invoquer des moyens nouveaux, à condition qu'ils reposent sur la même cause juridique que ceux soulevés par les requérants : CE Ass 7 janvier 1958 **Syndicat des propriétaires de forêts de chênes lièges d'Algérie**, Lebon p. 74, ou sur Ariane, CE Ass 19 décembre 1986 **Syndicat national des affaires culturelles Force Ouvrière**, n°67022, A.

De façon générale, et comme le rappelle notamment le professeur Chapus dans son ouvrage de contentieux administratif, l'intérêt à intervenir est, pour s'en tenir au contentieux de l'excès de pouvoir qui nous intéresse ici, *« apprécié plus libéralement que l'intérêt à agir à*

titre principal ». A première vue, vous pourriez être tentés de retenir l'intérêt à intervenir de la SNCF Réseaux qui se prévaut d'une part d'un empiètement sur sa propriété, et d'autre part, à titre subsidiaire, de sa qualité de voisin immédiat du projet.

Toutefois, nous ne vous proposerons pas ici de suivre le raisonnement de la SNCF. S'agissant de l'empiètement, la SNCF soutient en effet, suivie en cela par les requérants (personnes physiques), que le projet empièterait sur sa parcelle ferroviaire hors site cadastrée A 281p. Cet empiètement ne nous paraît pas établi, en dépit des plans de l'architecte présents au dossier du permis initial, qui font curieusement apparaître une clôture végétalisée au-delà des bâtiments existants, en fond de parcelle. Bien au contraire, le plan cadastral du dossier, celui fourni par la SNCF et surtout l'étude réalisée par le cabinet de géomètres experts mandaté par la société pétitionnaire, nous paraissent sans ambiguïté sur les limites de chaque parcelle. La parcelle de la SNCF est immédiatement jointive du bâtiment actuel situé en partie nord dont seule la toiture doit être modifiée et sans doute réduite, puis s'éloigne très légèrement du bâtiment d'habitation actuel destiné à être démolé et remplacé par une terrasse, ce qui laisse place à une clôture végétalisée, comme les plans le prévoient. En d'autres termes, les plans du géomètre et le plan cadastral corroborent l'idée selon laquelle la parcelle Z55 est un rectangle imparfait, avec une limite séparative latérale Sud plus longue de 50 cms que la limite latérale nord opposée et une limite séparative de fond de parcelle un peu plus longue (11,50) que l'alignement (11,30). Mais il est vrai qu'il faudra, pour les requérants, s'assurer que la clôture végétalisée qu'ils prévoient d'installer le long de la parcelle Z55, dans l'angle Nord-Est ne déborde pas sur la parcelle de la SNCF et à cet égard, les plans du permis nous paraissent, sur ce point, comme sur d'autres, manquer de précision et de côtes.

Autrement dit, il ne nous semble pas que le projet empiète sur le fond de la SNCF. A cet égard, vous pouvez aussi tenir compte du caractère déclaratif du projet de permis de construire, qui ne porte que sur la parcelle Z55. De toutes façons, si un empiètement venait à être constaté au moment de l'exécution du projet, il pourrait être sanctionné par la juridiction judiciaire, si du moins il s'agit d'une parcelle du domaine privé de la SNCF, étant rappelé à cet égard que le juge administratif n'est pas compétent pour se prononcer sur la propriété privée et que les permis de construire sont délivrés sous réserve du droit des tiers. On ne saurait qu'encourager la SCI de M. K...E...à envisager un bornage contradictoire avec la SNCF pour éviter tout problème.

Cela étant dit, si l'empiètement allégué du projet sur la parcelle de la SNCF ne ressort pas des pièces du dossier, il reste que celle-ci est propriétaire d'une parcelle immédiatement voisine de la parcelle Z55. A cet égard, vous pourriez considérer que cette proximité suffit à lui conférer un intérêt pour intervenir. C'est l'argumentaire subsidiaire développé par la SNCF Réseaux et il pose des questions assez originales, sur la dissociation ou au contraire l'association entre intérêt pour agir et intérêt pour intervenir.

Les requérants directs sont soumis depuis 2013 aux rigueurs de l'article L. 600-1-2 du code de l'urbanisme qui leur fait obligation de justifier de que les travaux prévus sont de nature à affecter directement les conditions d'occupation, d'utilisation ou de jouissance de leurs biens. Ces dispositions s'adressent restrictivement à ceux qui entendent former un recours pour excès de pouvoir contre un permis de construire. Le CE en a déduit, après quelques hésitations que les voisins immédiats bénéficiaient toujours d'une présomption d'intérêt pour agir, mais il s'agit d'une présomption simple, aisément renversable et il

appartient aux voisins immédiats de préciser l'atteinte qu'ils invoquent et d'apporter des éléments permettant d'établir que le projet affecte directement les conditions de jouissance ou d'occupation de leur bien : CE, 13 avril 2016, **M. T...**, n° 389798, A. Une ligne générale qu'il convient d'appliquer, comme on le verra, aux propriétaires de terrains non bâtis.

A priori, le texte même de l'article L. 600-1-2 ne s'applique qu'à ceux qui entendent contester un permis de construire devant le juge de l'excès de pouvoir et ne s'applique donc pas aux intervenants. De même, on l'a vu, l'intérêt à intervenir est plus libéralement apprécié que l'intérêt pour agir. Autrement dit, les rigueurs dont les requérants sont désormais l'objet ne devraient pas, toujours à priori, concerner les intervenants. Pourtant, au risque d'étonner, nous vous proposons de ne pas admettre l'intervention de SNCF Réseaux dans ce dossier qui pose sur cet aspect une question de droit nouvelle. A cet égard, il convient de préciser que la recevabilité d'une intervention émanant d'une personne concernée par les dispositions de l'article L. 600-1-2, qui n'est donc, ni l'Etat, ni une collectivité territoriale ou un de ses groupements, ni surtout, une association, n'a pas été explicitement traitée par la jurisprudence, même par les tribunaux administratifs. Ou alors, la recevabilité de l'intervention est rapidement admise, sans que soit cité l'article L. 600-1-2, pour la simple raison que l'intervenant est un voisin immédiat et que son intérêt pour agir comme pour intervenir ne fait en l'espèce pas de doute (TA Montpellier 3 mai 2018 **Maury** n°1604578, TA Montpellier 5 avril 2018 **Synd des copropriétaires...** n°1604728, TA Lyon 22 juin 2017 **Bondaz** n°1504324 (intéressant).

Mais en l'espèce, contrairement à ces cas d'espèce où les intervenants étaient des voisins immédiats et auraient pu déposer eux-mêmes un recours direct, nous pensons ici que la SNCF ne dispose pas d'un intérêt pour agir et ne pouvait pas contester directement, ni le PCI, ni le PCM. Et comme elle ne justifie d'aucun intérêt pour agir, elle ne dispose pas davantage à notre avis d'un intérêt pour intervenir.

Sur le plan de l'intérêt pour agir, il convient de rappeler que la SNCF est propriétaire d'un terrain non construit et même non constructible, constitué d'un espace vert et d'un talus, dont l'objet est d'assurer la protection de la voie du tramway T2, actuellement exploitée par la RATP. La SNCF est certes voisine immédiate du terrain d'assiette du projet mais comme nous venons de le rappeler, cette circonstance ne suffit pas à octroyer un intérêt pour agir à la SNCF. Il convient qu'elle établisse l'atteinte à ses conditions d'occupation ou de jouissance, autrement dit le préjudice qu'elle subit et qu'en l'espèce, les défendeurs lui contestent. Le CE, qui a fiché un arrêt sur la question, ne dénie pas l'intérêt pour agir du propriétaire d'un terrain non construit, « *quand bien même il ne l'occuperait ni ne l'exploiterait* », à condition toutefois qu'au vu des éléments versés au dossier, il apparaisse que « *la construction projetée soit, eu égard à ses caractéristiques et à la configuration des lieux en cause, de nature à affecter directement les conditions de jouissance de son bien* » : CE 28 avril 2017 **M.O...**, n°393801, B. Or ici, contrairement à ce qu'il en est dans l'arrêt O..., le projet ne consiste pas à ouvrir à l'urbanisation un secteur jusqu'alors vierge de toute construction, mais à réaménager et agrandir une construction existante, dont la partie située sur la limite séparative commune est maintenue, avec juste un changement de toiture, et sans élévation. On ne peut donc parler, ni d'un préjudice de vue, ni d'un préjudice d'ensoleillement, ni d'une atteinte à un secteur naturel, ni d'une atteinte à l'intimité. L'ampleur du projet qui consiste à rénover et étendre une maison individuelle est en outre très limitée. Selon nous, la SNCF n'établit donc pas,

indépendamment de l'empiètement sur lequel elle fonde la majeure partie de son raisonnement, la réalité de son préjudice.

Ne disposant pas d'un intérêt à agir, la SNCF pourrait se voir accorder un intérêt à intervenir, notamment parce que celui-ci est plus libéralement apprécié ou surtout parce que la nécessité d'établir une atteinte directe aux conditions d'occupation ou de jouissance d'un bien découle de l'article L. 600-1-2 du code de l'urbanisme, qui selon les termes mêmes de cette loi, ne s'applique qu'aux auteurs de recours contentieux et non aux intervenants. Toutefois, raisonner ainsi permettrait d'accorder un intérêt à intervenir à des tiers auxquels le législateur a expressément dénié un intérêt pour agir. Autrement dit, faute de pouvoir passer par la grande porte, ces tiers pourraient revenir par la petite porte.

Il nous semble qu'une telle possibilité irait à l'encontre de l'intention du législateur et pour vous en convaincre, nous vous proposons un raisonnement par analogie avec un arrêt récent par lequel le CE a dénié un intérêt à intervenir à des tiers auxquels le législateur avait précisément refusé tout intérêt pour agir (CE 16 mars 2018 *Mme Bories* n°408182, B). L'article L. 514-6 du code de l'environnement interdit en effet tout recours à des tiers qui ont acquis des immeubles ou élevé des constructions dans le voisinage d'une installation classée, postérieurement à l'affichage ou à la publication de l'acte portant autorisation ou enregistrement de cette installation. Autrement dit, les nouveaux arrivants ne peuvent contester une autorisation d'exploiter accordée avant qu'ils n'achètent ou ne construisent. Le rapporteur public dans cette affaire, M.V..., reconnaît qu'à priori, la restriction apportée à l'intérêt pour agir ne s'applique pas à l'intérêt pour intervenir puisque précisément l'intérêt pour intervenir est largement apprécié et qu'il suffit juste que la personne se prévale d'un intérêt suffisant. Mais il estime aussi qu'il faut « tenir compte de l'intervention du législateur », qui « *manifeste clairement la volonté qu'une installation classée déjà présente ne puisse pas être remise en cause par des plaideurs habiles ne se prévalant, pour justifier de leur intérêt, que de leur voisinage, alors qu'ils se sont installés en connaissant l'existence de l'installation (...). Du point de vue de cet objectif, requérant et intervenant sont dans la même situation* ». Le CE a suivi son rapporteur public et a refusé tout intérêt à intervenir à des tiers auxquels le législateur était venu retirer l'intérêt à agir. Bien évidemment, ce raisonnement nous paraît pouvoir être exporté à l'intérêt pour agir à l'encontre des autorisations d'urbanisme et nous vous proposons de juger qu'un tiers qui ne dispose pas d'un intérêt pour agir contre un permis de construire en vertu de la loi, ne saurait se voir octroyer un intérêt à intervenir contre le même permis. Cela évitera ainsi qu'il y ait deux poids deux mesures et que des tiers dépourvus d'intérêt pour agir puissent intervenir au soutien d'une requête qu'ils n'auraient pas pu déposer eux-mêmes.

Si vous ne nous suiviez pas, et comme nous vous proposons une annulation partielle, vous devrez aussi expressément écarter le moyen tiré de l'incompétence de l'auteur du PCI, seul moyen spécifique à la SNCF et non repris par les requérants. Vous devrez aussi rejeter comme irrecevables les conclusions de l'intervenant SNCF tendant à se voir reconnaître des frais irrépétibles, en application de CE 19 janvier 1994 *Portel* n°143421, B, qui estime que de telles conclusions sont irrecevables lorsqu'elles émanent d'un intervenant volontaire accessoire.

**B : L'intérêt pour agir de la SNCF Réseaux contre le PCM (n°1702293)**

Nous venons de vous exposer les raisons pour lesquelles il nous semble que la SNCF Réseaux ne justifie pas d'un intérêt pour agir contre le permis en litige et nous n'y reviendrons évidemment pas.

Mais il faut ajouter que l'intérêt pour agir de la SNCF contre le permis modificatif est encore plus contestable que contre le permis initial : Le CE 17 mars 2017 *Malsoute* n°396362, B considère en effet que « *lorsque le requérant, sans avoir contesté le permis initial, forme un recours contre un permis de construire modificatif, son intérêt pour agir doit être apprécié au regard de la portée des modifications apportées par le permis modificatif au projet de construction initialement autorisé* ». Il faudrait donc que la SNCF réseaux nous démontre en quoi la pose d'un mur de séparation entre la cuisine et les appartements au niveau 1 et 2, la suppression de la référence à l'appartement d'appoint, et l'instauration d'une communicabilité directe entre toutes les pièces de la maison, affectent directement les conditions d'utilisation et de jouissance de son bien...démonstration autant absurde qu'impossible.

## II : SUR LE FOND

(...)

PCMNC :

- s'agissant du PCI, à l'annulation partielle du permis initial en tant qu'il prévoit une emprise au sol trop élevée, et au rejet pour irrecevabilité de l'intervention de la SNCF Réseaux

- S'agissant du PCM, au rejet pour irrecevabilité de la requête déposée par la SNCF Réseaux dans le dossier 1702293, et au rejet au fond de la requête déposée par M. H...et autres dans le dossier 1702313.