

DEPARDIEU / COMMUNE DE MONTGERON
Rôle :

Maître MAGARINOS-REY Blanche
Avocat au Barreau de Paris
51, Av. Raymond Poincaré – 75116 PARIS
Tel 01.56.89.86.00 - Fax.01.56.89.86.09

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

RECOURS EN ANNULATION

POUR : **Monsieur Jacques DEPARDIEU**
5 rue du Clos Galant
91 230 Montgeron

Ayant pour avocat : Maître Blanche Magarinos-Rey
Avocat au barreau de Paris
51 avenue Raymond Poincaré – 75 116 Paris
Tél. : 33 (0)1 56 89 86 00 Fax : 33 (0)1 56 89 86 09
contact@avocat-magarinos-rey.com
Vestiaire Paris : L 0190

Contre : **La délibération du Conseil municipal de Montgeron en date du 3 novembre 2016 portant approbation du Plan Local d'Urbanisme**

En présence de : **La Commune de Montgeron**

PLAN DU PRESENT RECOURS

| | | |
|-----------|---|----------|
| I | EXPOSE DES FAITS | 3 |
| II | DISCUSSION | 4 |
| II.1 | SUR LA LEGALITE EXTERNE – DEFAUT DE CONSULTATION DU CONSEIL REGIONAL D’ILE-DE-FRANCE | 4 |
| II.2 | SUR LA LEGALITE INTERNE – INCOMPATIBILITE DU PLU AVEC LE SDRIF ET LE PDU | 5 |
| II.2.1 | <i>Principe</i> | 5 |
| II.2.2 | <i>Application</i> | 6 |
| a) | Le SDRIF et le PDU prescrivent le développement des transports collectifs et des modes actifs par l’aménagement de pôles multimodaux, de rue pour les piétons et de voirie cyclable | 6 |
| b) | Le PLU ne met pas en œuvre les objectifs et orientations du SDRIF et du PDU | 7 |
| o | Concernant l’action 2.5 du PDU « aménager des pôles d’échanges multimodaux de qualité » | 7 |
| o | Concernant les actions 3.1 du PDU « aménager la rue pour le piéton » et 4.1 du PDU « rendre la voirie cyclable » | 8 |
| II.3 | SUR LES FRAIS IRREPETIBLES ET LES DEPENS | 11 |

OBJET DE LA DEMANDE

Par les motifs de fait (I) et de droit (II) ci-après exposés, il plaira à Mesdames et Messieurs les Président et Conseillers composant le Tribunal administratif de Versailles de faire droit aux demandes de Monsieur Jacques Depardieu (ci-après dénommé « le requérant » ou « Monsieur Depardieu »).

I EXPOSE DES FAITS

Par délibération en date du 28 avril 2014, le Conseil municipal de Montgeron (91) a prescrit la révision de son plan local d'urbanisme (PLU), lequel avait été approuvé le 30 mai 2013.

Ce projet de révision visait notamment à :

- Redéfinir sur l'ensemble de la ville les règles relatives à la réalisation des places de stationnement lors de la réalisation de constructions neuves, d'extension ou de transformations de bâtiments existants ;
- Favoriser un aménagement plus cohérent le long et à proximité des principaux axes de la ville, notamment avenue de la République, avenue Jean-Jaurès, rue du Général Leclerc et route de Corbeil, ou dans d'autres secteurs en mutation, ce qui implique de revoir différentes règles notamment en termes de hauteur, afin de mieux prendre en compte les caractéristiques des lieux et la proximité des secteurs pavillonnaires.

Par délibération du 10 décembre 2015, le Conseil municipal a fait le bilan de la concertation menée et a arrêté le projet de PLU.

Le 15 avril 2016, le Président du Tribunal administratif a désigné Monsieur Alain Rispal en qualité de commissaire enquêteur.

Par arrêté du 13 mai 2016, le maire de Montgeron a ordonné la tenue d'une enquête publique relative à la révision du Plan Local d'Urbanisme du 3 juin au 4 juillet 2016.

Le 19 septembre 2016, Monsieur le commissaire enquêteur a délivré un avis favorable assorti de deux réserves. La première concerne les garanties apportées en termes de logement et le respect des exigences du schéma directeur régional d'Ile-de-France (SDRIF) en matière de densification. La seconde concerne la suppression d'un espace vert pour rendre un terrain constructible.

Pour tenir compte des réserves formulées par le commissaire enquêteur, le projet de PLU a été corrigé avant d'être approuvé par délibération du conseil municipal du 3 novembre 2016.

C'est la décision attaquée (Production n°1).

II DISCUSSION

II.1 Sur la légalité externe – défaut de consultation du Conseil régional d'Ile-de-France

Il résulte de l'article L. 132-7 du code de l'urbanisme que :

« L'Etat, les régions, les départements, les autorités organisatrices prévues à l'[article L. 1231-1 du code des transports](#), les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat et les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux sont associés à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme dans les conditions définies aux titres IV et V. »

L'article L. 132-11 indique ainsi que :

« Les personnes publiques associées :
1° Reçoivent notification de la délibération prescrivant l'élaboration du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;
2° Peuvent, tout au long de cette élaboration, demander à être consultées sur le projet de schéma de cohérence territoriale ou de plan local d'urbanisme ;
3° Emettent un avis, qui est joint au dossier d'enquête publique, sur le projet de schéma ou de plan arrêté. »

La Cour administrative de Marseille a jugé que l'omission des avis émis par les personnes publiques associées qui présentent un caractère substantiel quant à la composition du dossier est de nature à entacher d'illégalité la délibération du conseil municipal approuvant le PLU (CAA Marseille 20 octobre 2011 n°09MA03334).

En l'espèce, il ne résulte pas du rapport d'enquête publique que le Conseil régional d'Ile-de-France ait été associé à l'élaboration du PLU.

Il s'agit pourtant d'une personne publique dont l'avis est particulièrement important dès lors qu'elle est à l'origine de l'élaboration du SDRIF et du plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDU) avec lesquels le PLU doit être compatible, ce qui n'est pas le cas en l'espèce comme cela sera démontré ci-après.

En conséquence, l'absence de consultation du Conseil régional d'Ile-de-France ou, à tout le moins, l'absence d'avis du Conseil régional dans le dossier d'enquête publique, a privé le public et le commissaire enquêteur d'une information substantielle, susceptible d'avoir, au surplus, une influence sur la décision prise.

Il en résulte que la délibération du 2 novembre 2016 approuvant le PLU a été prise au terme d'une procédure irrégulière.

II.2 Sur la légalité interne – Incompatibilité du PLU avec le SDRIF et le PDU

II.2.1 Principe

L'article L. 123-3 du Code de l'urbanisme dispose que :

« Les schémas de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les documents en tenant lieu et les cartes communales sont compatibles avec le schéma directeur de la région d'Ile-de-France. »

L'article L. 131-4 du code de l'urbanisme précise que :

« Les plans locaux d'urbanisme et les documents en tenant lieu ainsi que les cartes communales sont compatibles avec :
(...)
3° Les plans de déplacements urbains prévus à l'[article L. 1214-1 du code des transports](#); »

Pour la région Ile-de-France, l'alinéa 2 de l'article L. 1214-10 du code des transport confirme que :

« Les schémas de cohérence territoriale, les schémas de secteur et les plans locaux d'urbanisme sont compatibles avec le plan de déplacements urbains »

Dans son avis du 5 mars 1991 (n°349324), le Conseil d'Etat a indiqué la façon d'interpréter la notion de compatibilité.

Rendu au sujet de la compatibilité des POS avec le SDRIF, le Conseil d'Etat indique, en premier lieu, que le rapport de compatibilité doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF telle qu'elle est explicitée par le rapprochement de ses documents graphiques et du rapport qui l'accompagne.

Il ajoute, en second lieu, que, pour être compatible avec le SDRIF, le POS doit, d'une part, **« permettre la réalisation de ceux des objectifs et options que le SDRIF a retenu pour**

la période d'application du POS » et, d'autre part, « ne pas compromettre la réalisation des objectifs et options retenus pour une phase ultérieure ». (gras ajouté)

A titre d'exemple, une incompatibilité pourrait résulter du classement par le document d'urbanisme en zone non constructible d'un territoire dont le caractère urbanisable aurait été prévu par le SDRIF et constituerait une condition de la cohérence globale de ses orientations.

Ainsi, les dispositions et les choix de zonage d'un PLU doivent permettre de mettre en œuvre les orientations et objectifs des documents avec lesquels il entretient un rapport de compatibilité.

II.2.2 Application

- a) Le SDRIF et le PDU prescrivent le développement des transports collectifs et des modes actifs par l'aménagement de pôles multimodaux, de rue pour les piétons et de voirie cyclable

L'orientation règlementaire n°1 du SDRIF approuvé le 27 décembre 2013 prévoit :

*« Dans le cadre du développement durable et solidaire de la métropole francilienne et des bassins de vie qui la constituent, ainsi qu'en cohérence avec ses objectifs de « compacité » urbaine et de mixité des fonctions, **le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes fondée sur un développement massif du recours aux transport collectifs et aux modes actifs (marche et vélos)** » (gras et soulignement ajoutés). (Production n°2)*

Déclinant cette orientation, le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDU) approuvé par délibération du conseil régional du 19 juin 2014 précise :

*« Chapitre 2 : Des objectifs ambitieux pour une mobilité durable
Les actions à mettre en œuvre au cours des dix prochaines années ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans une forte proportion. On vise ainsi, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :
- une croissance de 20% des déplacements en transport collectifs ;
- une croissance de 10% des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés. »*

La réalisation de ces objectifs est permise par la mise en œuvre de plusieurs actions du PDU et notamment :

- action 2.5 : aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité (Production n°3) ;

- action 3.1 : aménager la rue pour le piéton (Production n°4) ;
- action 4.1 : rendre la voirie cyclable (Production n°5).

b) Le PLU ne met pas en œuvre les objectifs et orientations du SDRIF et du PDU

- o Concernant l'action 2.5 du PDU « aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité »

L'action 2.5 du PDU précise ses objectifs :

*« D'ici 2020, toutes les gares devront être mises aux standards de qualité requis : les projets de pôle devront être élaborés et réalisés en cinq ans maximum (deux ans d'études préliminaires et trois ans d'études d'exécution et de travaux). Les travaux pourront être réalisés en plusieurs phases selon les périmètres d'aménagement, mais le calendrier global devra être continu et optimisé, de façon à réduire la période de perturbation pour les usagers. La programmation des projets de pôle tiendra compte :
- des démarches de mise à niveau de la qualité réalisées ou déjà engagées ;
- des besoins hiérarchisés au niveau intercommunal dans le cadre des nouveaux PLD »*

Parmi les standards de qualité figure notamment, pour les pôles d'accès depuis les bassins de vie tels que la gare de Montgeron :

« Aménagement des itinéraires d'accès, de zones 30 ou de rencontre devant la gare, stationnement des vélos sécurisé d'une capacité suffisante »

Le Commissaire enquêteur note lui-même dans son rapport que :

« Préalablement à la révision du PLU une étude globale de pôle, sur le secteur, aurait pu faire émerger des pistes d'amélioration à intégrer dans le projet de PLU, afin de répondre aux enjeux à venir » (Production n°6 - page 58)

Or, le PLU ne prévoit pas l'aménagement d'un pôle multimodal compatible avec ces standards.

Le rapport de présentation relève pourtant au sujet de la gare que :

*« Située au pied d'une forte pente, en bordure d'une zone naturelle protégée et inondable et **desservie par des voies qui limitent les déplacements piétons et motorisés**, elle dessert les territoires de Montgeron et Crosnes.
(...)*

*La gare est essentiellement un pôle de passage et de convergence des montgeronnais et des crosnois. Elle est ainsi un des principaux points d'accès à la ville, et mérite attention à ce titre. **C'est un pôle multimodal**, avec plusieurs lignes d'autobus, notamment la ligne 134 du réseau noctilien qui assure la continuité de service nocturne 23 (...)*» (gras et soulignement ajoutés)
(Production n°7)

L'aménagement devant la gare d'itinéraires d'accès, d'une zone 30 ou de rencontre, de stationnements sécurisés pour les vélos, ainsi que cela est prévu par le PDU, est en réalité fortement compromis par les zonages que le PLU retient autour de la gare.

Ainsi, une zone Uda, destinée à l'habitat collectif et devant comporter 40% de sa superficie en espace vert de pleine terre, est implantée en face de la gare (Productions n°8 et 9).

Cette zone intègre la place Joseph Piette qui fait aujourd'hui office de gare routière. Or, les contraintes imposées par la zone Uda empêcheront nécessairement l'aménagement d'une zone multimodale à cet endroit.

En outre, la création d'une zone UEc à proximité de la gare et dans une zone inondable n'est pas non plus compatible avec l'aménagement nécessaire d'un pôle d'échanges multimodaux de qualité (Productions n°8 et 10).

Cette zone UEc, zone à vocation mixte, est qualifiée de secteur de transition amené à évoluer entre les quartiers pavillonnaires, la plaine de Chalandry et le quartier de la gare.

Il s'agit en réalité d'une zone destinée à la création de logements collectifs qui permettra l'implantation de 42 nouveaux logements, ce qui ne fera que densifier cet espace, sans que corrélativement des voies de circulation douces soient prévues.

En outre, à défaut d'avoir constitué un périmètre d'attente à proximité de la gare, à l'instar de celui existant en centre-ville, la ville s'est privée d'un outil qui lui aurait permis l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodaux.

Il en résulte que le PLU n'est pas compatible avec l'action 2.5 du PDU.

- Concernant les actions 3.1 du PDU « aménager la rue pour le piéton » et 4.1 du PDU « rendre la voirie cyclable »

L'action 3.1 du PDU prévoit comme objectif :

*« D'ici 2015 :
Aménager les itinéraires les plus usuels en centre ville »*

L'action 4.1 du PDU prévoit quant à lui :

*« En 2020 :
Achèvement de la totalité du réseau (cyclable régional
structurant) »*

La Commune de Montgeron est traversée par le réseau cyclable structurant régional de 2020 prévu par le PDU (Production n°11 - p 132)

Le PADD fait apparaître le projet d'aménagement et de développement durable où figure le tracé de circulation douce présenté seulement comme « à relancer ». (Production n°12 - pages 18 et 19)

Or, ces tracés ne sont pas « à relancer » mais doivent être effectivement réalisés pour permettre au PLU d'être compatible avec les actions 3.1 et 4.1 du PDU.

Cependant aucun dispositif concret, comme de nouveaux emplacements réservés, ne vient donner une traduction à ce projet.

Dans le cadre des concertations préalables à l'élaboration du PLU, 16 liaisons avaient pourtant été proposées dans le souci de développer les liaisons douces (Production n°13).

Cependant, le PLU ne retient, aux alentours de la gare, que l'étude de deux projets de liaisons, en vue de relier la gare au parking Foch.

Ces dispositions, qui ne sont que des projets mis à l'étude, sont largement insuffisantes.

En réalité, aucune disposition complémentaire à celles d'ores et déjà existantes n'est prise pour améliorer l'accès piéton ou cyclable à la gare.

Si certains emplacements réservés existants, comme l'emplacement réservé n°10 rue Deglaire, sont maintenus, aucun nouvel emplacement réservé n'est créé, ce qui conduit à maintenir en l'état les difficultés de cheminement des piétons et cyclistes vers la gare.

Le Commissaire enquêteur avait d'ailleurs interpellé la Ville sur le sujet en ces termes:

*« La révision du PLU est l'occasion d'inscrire de nouveaux emplacements réservés pour à terme permettre la réalisation et la constitution d'un véritable réseau de liaisons douces.
Qu'est-il prévu pour mettre en place le schéma prévu au PADD ? » (Production n°14 - p. 154)*

La Ville s'est contentée de répondre qu'un « plan de circulations douces sera mis à l'étude ».

Il apparaît ainsi que le développement d'un réseau de voies de circulation douce a, en réalité, été renvoyé à une étude ultérieure, la délibération attaquée ayant prévu que « *la réflexion engagée lors de la révision du PLU sera poursuivie avec la mise à l'étude d'un schéma de circulations douces* ».

Or, le renvoi à une étude ultérieure n'est pas conforme à l'obligation pesant sur les rédacteurs du PLU de « *permettre la réalisation des objectifs du PDU* » - comme l'a indiqué le Conseil d'Etat -, et ce notamment lorsque l'ensemble des éléments d'information permettant de réaliser ces objectifs sont connus, comme c'est le cas en l'espèce.

Le compte rendu des débats du conseil municipal lors d'approbation du PLU est particulièrement significatif sur ce point (**Production n°15**) et retranscrit les propos suivants de Monsieur Durovray :

« Il est vrai que le PLU est incomplet. M. DUROVRAY en est parfaitement conscient. Il pense notamment aux circulations douces (...) »

Il appartenait ainsi au PLU de prévoir, notamment, la création de nouveaux emplacements réservés propres à permettre l'aménagement de ces voies de circulation douce.

Il est patent que la décision d'une mise à l'étude d'un schéma de circulations douces, en lieu et place de la prévision de ces emplacements réservés complémentaires, ne permet pas de mettre en œuvre l'objectif de développement massif des modes actifs fixé par le SDRIF.

En conséquence, le PLU de Montgeron n'est compatible ni avec les actions 3.1 et 4.1 du PDU, ni avec l'orientation réglementaire n°1 du SDRIF.

*

Il résulte de ce qui précède que le PLU ne met pas en œuvre les objectifs du SDRIF et du PDUIF en termes de mobilité dès lors que :

- aucune disposition particulière ne contribue à l'objectif d'une augmentation de 20% des transports collectifs, faute de prévoir une zone permettant l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodaux de qualité ;
- les choix de zonages aux alentours de la gare compromettent la réalisation d'un objectif d'augmentation de 20% des transports collectifs ;
- aucune disposition ne contribue à l'objectif d'une augmentation de 10% des déplacements en modes actifs, à défaut de dispositions contraignantes relatives à l'aménagement de voies de circulation douce.

II.3 Sur les frais irrépétibles et les dépens

Il serait parfaitement inéquitable de laisser à la charge de Monsieur Depardieu les frais exposés par lui pour faire valoir ses droits.

En conséquence, il plaira au Tribunal de condamner la Commune de Montgeron à payer à Monsieur Depardieu la somme de 2 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

* * *
* *
*

PAR CES MOTIFS

Il est demandé au Tribunal Administratif de Versailles de :

- Annuler la délibération du 3 novembre 2016 du Conseil municipal de Montgeron approuvant le Plan Local d'Urbanisme ;
- Condamner la Commune de Montgeron à payer à Monsieur Depardieu la somme de 2000 euros au titre de l'article L. 761-1 du Code de justice administrative.

SOUS TOUTES RESERVES

Bordereau de pièces visées

1. Délibération du 3 novembre 2016 portant approbation du PLU de Montgeron
2. Orientation réglementaire n°1 du SDRIF
3. Extrait du PDU Action 2.5
4. Extrait du PDU Action 3.1
5. Extrait du PDU Action 4.1
6. Rapport d'enquête publique p. 58
7. Extrait du rapport de présentation
8. Extrait du plan de zonage autour de la gare
9. Extrait du règlement de la zone Uda
10. Extrait du règlement de la zone UEc
11. Extrait du PDU p. 132
12. Extrait du PADD p. 18 et 19
13. Plan des 16 liaisons douces proposées
14. Rapport d'enquête publique p.154
15. Compte rendu du conseil municipal du 3 novembre 2016