

12/04/2018

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

-

MEMOIRE EN DEFENSE N°2

POUR : **La Commune de MONTGERON,**

Ayant pour avocat :

La SELARL SYMCHOWICZ-WEISSBERG & Associés
Représentée par Maître Marion SAINT-SUPERY
Avocat au barreau de Paris
49, boulevard de Port-Royal
75013 PARIS

Défenderesse

CONTRE : **Monsieur Jacques DEPARDIEU,**

Ayant pour avocat :

Maître Blanche MAGARINOS-REY
Avocat au barreau de Paris
51 avenue Raymond Poincaré – 75 116 Paris

Requérant

Sur l'instance n° 1608828-9

I. – Par le présent mémoire, la Commune de MONTGERON entend répondre aux dernières observations produites par Monsieur DEPARDIEU dans son mémoire en réplique, enregistré au greffe du tribunal de céans le 22 décembre 2017.

SUR L'IRRECEVABILITE DE LA REQUETE

II. – En premier lieu, c'est en vain que Monsieur DEPARDIEU soutient avoir un intérêt à agir à l'encontre de la décision du 3 novembre 2016 aux motifs, d'une part, qu'il serait « *propriétaire d'un pavillon au 5 rue du Clos Galant depuis 1998* » et, d'autre part, qu'il serait un père de famille inquiet au regard des risques d'accident de la route qui pèseraient sur ses enfants du fait de la présente révision du PLU.

II.1. – D'une part, rappelons que l'intérêt à agir d'un requérant s'apprécie à la date où le recours contentieux est exercé (voir par exemple : CE, 6 octobre 1965, *Marcy*, n°61217, Rec. p. 493).

En l'espèce, Monsieur DEPARDIEU tente de démontrer qu'il serait propriétaire du pavillon situé au 5 rue du Clos Galant depuis 1998 en produisant une facture EDF en date du 10 août 2017.

Mais une telle pièce ne peut être prise en considération par le Tribunal. En effet, outre le fait que cette pièce ne démontre aucunement sa qualité de propriétaire mais de simple occupant du bien, cette qualité ne serait en tout état de cause établie qu'à la date du 10 août 2017 ou alors durant les 2 mois précédant cette date (en indiquant que la prochaine facture sera prévue au 10 octobre 2017, la pièce suggère que les factures seraient émises tous les deux mois).

Cette pièce ne permet donc pas d'établir l'intérêt à agir du requérant à la date d'introduction de la requête, autrement dit au 27 décembre 2016.

II.2. – D'autre part, s'agissant des prétendus risques d'accident de la route que la révision du PLU ferait peser sur les enfants et petits-enfants de Monsieur DEPARDIEU, l'article de journal produit par le requérant et portant sur un accident de la route dans la Commune de MONTGERON (cf. Prod. adverse n°17) – qui n'est d'ailleurs pas daté, si bien qu'il pourrait avoir été publié avant même l'adoption de la décision attaquée - **ne permet pas à lui seul de juger, comme le soutient le requérant, que le PLU induirait des risques d'accidents routiers**, d'autant que cet

article indique que c'est la violation du code de la route par un automobiliste qui aurait été la cause de l'accident.

Monsieur DEPARDIEU ne démontre ainsi toujours pas que la décision attaquée l'affecterait dans des conditions suffisamment spéciales, certaines et directes (sur les conditions de l'intérêt à agir, voir § IV.1 du mémoire en défense n°1). Et il l'établit d'autant moins qu'il a déjà mené une procédure en excès de pouvoir à l'encontre du précédent PLU (cf. Prod. n°9). Aussi, loin de faire valoir ses droits « *de manière technique, factuelle et constructive* », force est de constater que Monsieur DEPARDIEU a fait le choix d'adopter une attitude d'opposition à la municipalité en place à travers la contestation en justice des PLU qu'elle est amenée à adopter, sans établir la réalité de son intérêt à agir contre ces documents.

Il résulte donc de ce qui précède que Monsieur DEPARDIEU n'apporte aucun élément sérieux au soutien de l'affirmation selon laquelle il disposerait d'un intérêt à agir dans la présente instance. **Dès lors, son recours ne pourra qu'être rejeté comme irrecevable.**

SUR LA LEGALITE EXTERNE DE LA DECISION ATTAQUEE

III. – En deuxième lieu, c'est en vain que M. DEPARDIEU persiste à soutenir que la décision attaquée serait entachée d'une irrégularité de procédure tirée de ce que la région Ile-de-France n'aurait pas été consultée lors de l'élaboration du PLU.

A cet égard, M. DEPARDIEU allègue, sans d'ailleurs invoquer le moindre fondement textuel ou jurisprudentiel, qu'« *il appartenait au dossier d'enquête publique de faire mention que cet avis avait été émis par le Conseil régional, même tacitement, conformément aux exigences de l'article L. 132-11 du code de l'urbanisme, ce qui n'est pas le cas* ».

Il n'en est pourtant rien.

En effet, contrairement à ce que le requérant affirme, il ne ressort nullement de l'article L. 132-11 du Code de l'urbanisme que l'autorité administrative soit contrainte de faire mention dans le dossier d'enquête publique des avis implicites qui auraient été recueillis, dans la mesure où cet article, en prévoyant que « *[l]es personnes publiques associées: (...) / 3°Émettent un avis, qui est joint au dossier d'enquête publique, sur le projet de schéma ou de plan arrêt* », se borne à imposer à l'autorité administrative de

joindre au dossier d'enquête publique les avis – nécessairement **explicites** – qui auraient été rendus par les personnes publiques associées.

C'est la lecture qu'en fait le juge administratif, puisqu'une enquête publique dont le dossier d'enquête ne comportait pas l'avis d'une des personnes publiques associées est jugée régulière dès lors que les avis explicites ont bien été joints au dossier et qu'il est démontré, s'agissant des avis implicites, que les personnes publiques ont bien été consultées :

- « *Considérant, en cinquième lieu, qu'il ressort des pièces du dossier que la délibération du 23 avril 2009 arrêtant le projet de plan local d'urbanisme a été notifiée à l'ensemble des personnes mentionnées par les dispositions du second alinéa de l'article L. 123-9 du code de l'urbanisme qui n'ont, par suite, pas été méconnues ; qu'en outre, le dossier soumis à l'enquête publique comportait en annexe les avis, **explicites**, émis sur le projet par la direction départementale de l'équipement et de l'agriculture, la chambre départementale d'agriculture des Côtes d'Armor et le conseil général de ce département ; qu'il en résulte que les dispositions du premier alinéa de l'article L. 123-10 n'ont, pas davantage, été méconnues* » (CAA Nantes, 12 décembre 2014, req. n° 12NT03359) ;
- « *Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que la délibération du conseil de la communauté urbaine Nantes Métropole du 21 juin 2002 prescrivant l'élaboration du plan local d'urbanisme de Saint-Herblain a été notifiée le 11 juillet 2002 à la région des Pays de la Loire ; que le projet de plan arrêté par délibération du 23 juin 2006 du conseil communautaire a été transmis pour avis le 10 juillet 2006 au président du conseil régional des Pays de la Loire, lequel à défaut de réponse expresse dans le délai prévu par l'article L. 123-9 du code de l'urbanisme, est réputé avoir émis un avis favorable au projet ; que, par suite, le moyen tiré de ce que la région des Pays de la Loire n'aurait pas été associée à l'élaboration du plan local d'urbanisme de Saint-Herblain en méconnaissance des dispositions précitées des articles L. 121-4 et L. 123-9 du code de l'urbanisme doit être écarté* » (CAA Nantes, 16 décembre 2011, req. n° 10NT01169 ; voir également CAA Marseille, 29 octobre 2015, *Commune de Saint Martin de Crau*, req. n°14MA04062 - 14MA04476).

Et cette solution s'explique sans difficulté, dès lors que l'intérêt d'une telle disposition est précisément de mettre le public en mesure de prendre connaissance de **la teneur** des avis qui auraient été rendus par les personnes publiques associées. Une telle obligation de joindre l'avis perd en revanche son intérêt lorsque la personne publique associée s'abstient d'en délivrer un, son silence – contrairement à ce qu'avance le requérant - n'apportant aucun élément d'information supplémentaire dont le public ne disposait pas déjà, de nature à modifier l'appréciation portée sur le projet.

Or, en l'espèce, comme déjà indiqué dans son mémoire en défense n°1, toutes les obligations susmentionnées ont été respectées par la Commune de MONTGERON lors de l'élaboration du PLU attaqué :

- les délibérations du Conseil municipal du 28 avril 2014 prescrivant la révision du PLU et celle du 10 décembre 2015 arrêtant le projet de PLU ont été notifiées à la région Ile-de-France, qui les a effectivement reçues, comme en témoignent les accusés de réception des courriers de notification (cf. Prod. n°10 et n°11) ;
- la Région a été invitée à deux reprises à participer aux réunions d'association (cf. Prod. n°12 et n°13) ;
- et elle y a bel et bien assisté (cf. Prod. n°14).

Par conséquent, il résulte de ce qui précède que la région Ile-de-France a bien, de manière incontestable, été associée par la Commune de MONTGERON à la procédure d'élaboration du PLU et doit être réputée avoir émis un avis favorable à cette occasion.

Le moyen invoqué par Monsieur DEPARDIEU, tiré du défaut de consultation de la Région et de l'absence de mention de l'avis de cette dernière dans le dossier d'enquête publique, ne pourra donc qu'être écarté par le Tribunal.

SUR LA LEGALITE INTERNE DE LA DECISION ATTAQUEE

IV. – En troisième lieu, c'est à tort que Monsieur DEPARDIEU persiste à soutenir que le PLU serait incompatible avec le PDU et avec le SDRIF .

SUR LA COMPATIBILITE DU PLU AVEC LE PDU

V. – De première part, il sera démontré que la décision attaquée est, contrairement à ce que soutient le requérant, compatible tant avec l'action 2.5 du PDU relative aux échanges multimodaux qu'avec les actions 3.1 et 4.1 de ce même document, relatives à l'instauration de voies de circulation douce.

Sur l'action relative à l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal

VI. – D'abord, le PLU permet sans conteste à la Commune de mettre en œuvre les objectifs fixés par le PDU en matière de pôles d'échanges multimodaux, de sorte qu'il doit être considéré comme étant parfaitement compatible avec ce document.

VI.1. – A titre liminaire, s'agissant de l'appréciation du rapport de compatibilité, si la Commune de MONTGERON entend pour l'essentiel renvoyer aux développements figurant sur ce point dans son précédent mémoire (§ IV.1), elle souhaite toutefois ajouter à cet égard que le Conseil d'Etat a très récemment apporté d'intéressantes précisions sur la manière d'apprécier la compatibilité d'un PLU avec un document supérieur.

En effet, la Haute juridiction administrative a jugé que pour apprécier la compatibilité d'un PLU avec un SCOT – une telle démarche valant à l'évidence pour tout document avec lequel le PLU doit être compatible -, il appartenait au juge administratif de « *rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle de l'ensemble du territoire couvert en prenant en compte l'ensemble des prescriptions du document supérieur, si le plan ne contrarie pas les objectifs qu'impose le schéma, compte tenu des orientations adoptées et de leur degré de précision, sans rechercher l'adéquation du plan à chaque disposition ou objectif particulier* » (CE, 18 décembre 2017, Association Regroupement des organismes de sauvegarde de l'Oise, req. n°395216, à paraître aux Tables).

Or, en l'espèce, le PDU n'impose pas nécessairement la création d'un pôle multimodal, au sens d'une restructuration intégrale du quartier de la gare, comme le prétend le requérant.

En effet, les objectifs de réalisation de l'action 2.5 du PDU (« *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 (...))* », la ponctuation – que le requérant n'a pas transposée fidèlement – ayant ici toute son importance) ne visent pas, contrairement à ce que prétend Monsieur DEPARDIEU, à ce que toutes les communes d'Ile-de-France créent un pôle multimodal en supprimant ce qui est déjà en place – ce qui serait absurde et inapproprié pour des communes qui disposent déjà d'un pôle actif d'échanges – mais uniquement à ce que toutes les gares soient, lorsqu'elles en ont besoin, mises « *aux standards de qualité requis* » en vue de permettre des échanges multimodaux de qualité.

Ces standards sont décrits en p. 111 du PDUIF et se traduisent par la nécessité pour l'utilisateur :

- de disposer d'une information complète et multi-transporteurs ;
- de pouvoir se déplacer dans des espaces de qualité, avec un sentiment de sûreté ;
- de bénéficier de correspondances bus optimisées ;
- de disposer de cheminements piétons sécurisés, confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- de disposer d'aires de stationnement et d'accès vélo sécurisés ;
- de disposer d'aires de dépose automobile dédiées et sécurisées.

Par ailleurs, l'aménagement cible proposé par le PDUIF en vue de satisfaire les objectifs précités - s'agissant des pôles de desserte des secteurs denses dont fait partie la gare de Montgeron – renvoie plus exactement (cf. Prod. n°20, p.112) :

- au parvis piéton devant l'accès principal ou zone 30 ;
- à la zone de rencontre autour de la gare ;
- à l'aménagement des itinéraires d'accès piétons ;
- au stationnement des vélos sécurisé d'une capacité suffisante ;
- à la mise en place d'un plan multi-transporteurs des réseaux et des lignes de bus depuis le pôle ;
- à l'optimisation de l'aménagement des arrêts de bus ;
- ou encore à la rénovation intérieure des salles d'échanges.

IV.2. – Ceci étant précisé, il apparaît que le PLU est parfaitement compatible avec les prescriptions du PDU.

Force est en effet de constater que la Commune de MONTGERON dispose déjà d'un pôle multimodal au sens de **zone de correspondance entre les divers modes de transport** – ainsi que le requérant l'admet lui-même dans son mémoire en réplique, lorsqu'il cite le rapport de présentation du PLU :

*« 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. La ligne 91-09 du réseau de bus Albatrans, la ligne 191-100 du réseau Mobilien, les lignes A, E et Q du réseau de bus STRAV et les lignes IV et 501 du réseau de bus Seine Sénart Bus » (cf. Prod. n°21).*

De sorte qu'il n'y a aucune nécessité de créer un tel pôle, ce dernier existant déjà.

En outre et en tout état de cause, le requérant ne démontre toujours pas en quoi le PLU ferait obstacle à ce que la gare de Montgeron soit mise aux standards de qualité requis par le PDU dès lors que l'inclusion du quartier de la gare en zone Uda, UF ou UEc n'implique aucune impossibilité pour la Commune de le réaménager de façon à respecter les objectifs précités.

IV.2.1. – Premièrement, l'intégration d'une partie du quartier de la gare en zone UDa – zone « *principalement constituée de terrains occupés par des résidences d'habitat collectif* » (cf. Prod. n°16, p.49) **ne fait pas obstacle en elle-même à l'aménagement d'une zone d'échange intermodal :**

- d'abord, la destination à titre principal – et non pas à titre exclusif - d'habitat collectif ne signifie nullement que seuls seraient autorisés dans la zone les aménagements entrepris en vue de la construction d'habitats collectifs ;
- ensuite, contrairement à ce que prétend Monsieur DEPARDIEU, les dispositions régissant la zone UDa ne s'opposent pas à l'aménagement d'une zone multimodale (cf. Prod. n°16) : à cet égard, force est de constater que l'article UD 1 intitulé « *occupations et utilisations du sol interdites* » n'interdit nullement l'aménagement d'un parvis piéton, d'une zone 30, de voies routières, ou encore de places de stationnements pour vélos ; pas plus que ne le restreint l'article UD 2 « *occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières* » ;
- enfin, l'étendue géographique importante de la zone UDa et la superficie minimale qu'occupe le quartier de la gare dans cette zone, permet aisément d'imaginer à la fois la réalisation d'aménagements en faveur d'une multimodalité et la construction d'habitats collectifs.

Il résulte de ce qui précède que l'intégration d'une partie du quartier de la gare au sein de la zone UDa ne fait nullement obstacle à la réalisation des objectifs du PDU en matière d'amélioration des conditions d'intermodalité et d'accessibilité des usagers aux transports collectifs.

IV.2.2. – Deuxièmement, la création d'une zone UEc – de densité intermédiaire - à proximité de la gare n'a aucune incidence sur la faculté dont dispose la Commune de créer des voies de circulation douce, et ce d'autant que le PLU prévoit pour ce secteur que « *des opérations de restructuration pourraient contribuer à l'amélioration des paysages urbains* » (cf. Prod. n°17).

C'est à cet égard de manière totalement péremptoire que Monsieur DEPARDIEU affirme que la Commune de MONTGERON aurait comme dessein d'implanter de « *grands ensembles de logements collectifs, qui ne laissent aucune place à d'autres aménagements* ». Car si l'implantation de logements collectifs dans le quartier de la gare - qui est d'ailleurs l'un des objectifs majeurs du SDRIF (voir les orientations relatives aux secteurs de développement à proximité des gares, cf. Prod. n°22, p.31) n'est pas à exclure, d'une part, il ne s'agira pas de « *grands ensembles* » comme l'avance gratuitement le requérant et, d'autre part, cela ne fera, encore une fois, pas obstacle à la réalisation d'aménagements permettant de favoriser l'intermodalité à cet endroit tels que des zones de rencontre, l'amélioration de la desserte en bus, des pistes cyclables ou des stationnements pour vélos.

Par conséquent, l'instauration d'une zone UEc – dont le caractère potentiellement inondable est au demeurant totalement inopérant au cas présent – n'empêche nullement la Commune de mener les aménagements qu'elle estime nécessaires en vue d'améliorer l'efficacité des échanges multimodaux au niveau de la gare.

Aucune incompatibilité ne peut donc être identifiée sur ce point.

IV.2.3. – Troisièmement, c'est en vain que M. DEPARDIEU invoque la prétendue insuffisance des mécanismes utilisés par la Commune en vue de favoriser l'utilisation des modes actifs de transports.

D'une part, le Tribunal constatera que le requérant n'assortit son allégation d'aucun élément sérieux de nature à apprécier son bien-fondé. En effet, l'idée que la liaison identifiée sous le pont de la voie ferrée ne pourrait être mise en application au regard du « *coût exorbitant compte tenu de l'étroitesse du pont* » n'est absolument pas justifiée, tandis que celle tenant à ce qu'il s'agirait de l'une des 100 coupures majeures identifiées par le PDU est inopérante. Bien au contraire, la taille du pont ne fait aucunement obstacle à l'aménagement d'une voie douce d'accès à la gare, laquelle permettra en réalité de supprimer la coupure engendrée par la voie ferrée, conformément aux objectifs du PDU cités par le requérant.

D'autre part et en tout état de cause, rappelons que le réaménagement du pôle conformément aux objectifs fixés par le PDU n'implique pas nécessairement la mise en œuvre d'emplacements réservés ou de quelque autre outil juridique mis à disposition par le PLU ; **il suffit que le PLU ne fasse pas obstacle à un tel aménagement** – ce qui est manifestement le cas en l'espèce, qu'importe à cet égard l'avis du Commissaire-enquêteur qui, s'il met en avant l'absence de réponse de la

Commune à la question de la réflexion d'évolution du quartier, **n'affirme à aucun moment que le PLU serait incompatible avec certains des objectifs fixés par des documents supérieurs.**

Il résulte donc de ce qui précède que le fait que le quartier de la gare soit intégré en zone UF, UDa ou UEc ne fait aucunement obstacle à ce qu'une zone multimodale y soit instaurée. Et il n'est pas sérieux de prétendre qu'un tel zonage ne laisserait plus aucun espace disponible pour l'aménagement d'une zone multimodale (cf. mémoire en réplique, p.10) alors que l'affectation d'une zone à une destination en particulier ne signifie bien évidemment pas que seuls des projets de constructions conformes à cette destination seront menés sans qu'aucun aménagement de voirie ne puisse être mis en œuvre.

Enfin, relevons que le PLU prévoit clairement l'amélioration du pôle que constitue la gare « *dans le but de disposer à terme d'un pôle d'échanges performant* » (cf. Prod. n°18, p.8) et ce, conformément aux prescriptions du PDU.

Par conséquent, force est de constater que le requérant échoue à démontrer l'incompatibilité qu'il allègue entre le PLU attaqué et le PDU.

Sur les objectifs fixés par les actions 3.1 et 4.1 du PDU

V. – Ensuite, n'en déplaise à Monsieur DEPARDIEU, le PLU est tout à fait compatible avec les actions 3.1 (« *aménager la rue pour le piéton* ») et 4.1 (« *rendre la voirie cyclable* ») du PDU.

En effet, aucun élément du PLU ne fait obstacle à ce que le réseau cyclable et les liaisons douces soient développés dans le cadre juridique qu'il instaure. A cet égard, rappelons que, contrairement à ce que tente de faire croire le requérant, **la mise en place de voies douces et, notamment, de pistes cyclables n'est en aucun cas subordonnée à l'instauration préalable par le PLU d'emplacements réservés ou d'un prétendu périmètre d'attente à proximité de la gare :**

- d'abord, la mise en place d'emplacements réservés n'est utile et même légale que si le projet pour lequel l'emplacement est réservé est suffisamment avancé ; et bien évidemment, aucune disposition n'impose que le PLU ne soit révisé qu'après l'élaboration d'un projet déjà arrêté de réalisation de liaisons et de voies : bien au contraire, il est logique que l'adoption du PLU précède la définition concrète des aménagements à réaliser ;

- ensuite, la réalisation d'itinéraires doux ne nécessite pas systématiquement des élargissements de voiries, d'autant que le partage de voirie par les divers modes de transports peut se révéler dans certains cas plus sécurisant et moins destructeur pour le tissu urbain ;
- enfin et en tout état de cause, si des élargissements de voiries devaient avoir lieu, il pourrait y être procédé sans que des emplacements réservés aient été instaurés au préalable.

D'où la possibilité qu'avait la Commune de prévoir – comme elle l'a fait - la mise en place ultérieure d'un plan de circulations douces.

Notons à cet égard que la question posée par le Commissaire-enquêteur (« *qu'est-il prévu pour mettre en place le schéma prévu au PADD ?* », cf. Prod. n°2, p.154) ne témoigne que d'une interrogation de sa part sur l'action que compte mener la Commune en l'absence d'inscription de nouveaux emplacements réservés - ce à quoi la Commune **a répondu** en annonçant qu'elle comptait mettre à l'étude un plan de circulations douces, ce qu'a acté le Commissaire-enquêteur **qui n'a en réalité pas émis d'objections sur ce point.**

Par ailleurs, à supposer même que le PLU puisse être regardé comme « incomplet » sur la question des circulations douces – ce qui est contestable, le schéma de synthèse du PADD matérialisant clairement, au surplus, les voies de circulation douce à aménager (cf. Prod. n°18, p.18 et 19) -, cela n'aurait en tout état de cause aucune incidence sur la compatibilité du PLU avec le PDU, dès lors que la mise en place de ces voies de circulation pourra tout à fait être menée dans l'ensemble de la Ville, indépendamment des emplacements réservés introduits ou non par le présent PLU.

D'ailleurs, le Tribunal ne manquera pas de constater que **le PLU prend soin de mettre en évidence sa vocation à permettre une amélioration significative des liaisons douces**, ainsi que cela ressort – comme déjà évoqué par la Commune dans son mémoire en défense n°1 :

- du PADD, qui met clairement en évidence l'objectif de la commune de poursuivre le développement des continuités cyclables, de faciliter et de rendre agréable l'usage des modes doux notamment en développant des « zones 30 », des zones de rencontre ainsi que l'offre pour le stationnement vélo sur l'espace public et dans les constructions neuves, d'améliorer les circulations piétonnes à proximité de la gare, d'améliorer l'insertion de la gare dans la ville, dans le but de disposer à terme d'un pôle d'échanges performant, etc. (cf. Prod. n°18, p.8) ; le PADD mettant même en évidence la volonté de la Commune de

relancer la mise en place des circulations douces pour « *établir à terme un véritable maillage* » (cf. Prod. n°18, p.18) ;

- du fait que les emplacements réservés apparus comme justifiés ont bel et bien été introduits dans le PLU : c'est ainsi que le plan de zonage du PLU identifie trois emplacements réservés à proximité de la gare – les emplacements réservés n°3, 4 et 9 –, qui sont notamment destinés à permettre l'élargissement des trottoirs, de façon à encourager la circulation piétonne sur ces voies desservant la gare ;
- de l'instauration de « *liaisons à préserver ou à créer* » - qui ont vocation à être mises en œuvre -, d'une part, sous le pont de la voie ferrée et, d'autre part, entre la sortie de la gare rue du Moulin de Senlis et le parking Foch, en vertu de l'article L. 151-38 du Code de l'urbanisme, afin, là encore, de renforcer l'utilisation des mode doux de circulation dans la zone (cf. Prod. n°19).

En particulier, notons que le règlement du PLU pose des règles favorables à l'émergence systématique d'emplacements vélos afin d'inciter les usagers à utiliser ce mode de transport dans l'ensemble de la ville, en particulier pour aller travailler : « *Normes minimales pour les constructions nouvelles à destination de bureaux : / Pour les vélos : un emplacement couvert, éclairé, situé au rez-de-chaussée du bâtiment (sauf impossibilité technique) et aisément accessible doit être aménagé : sur une superficie au moins égale à 1,5 m² par tranche entamée de 25 m² de surface de plancher, sans être inférieure à 5 m²* » (cf. Prod. n°23, p.28).

Ceci étant dit, notons que le PLU étant un document d'urbanisme qui entérine un cadre dans lequel des aménagements ultérieurs prendront place, il ne saurait être sérieusement reproché à la Commune d'y retenir des projets à l'étude et de ne pas y prévoir de dispositions contraignantes relatives à l'aménagement de voies de circulation douce.

Et si le Tribunal avait encore besoin d'être convaincu, il constatera que la Commune de MONTGERON a bel et bien, conformément à ce qu'elle avait annoncé lors de l'enquête publique, mis à l'étude un plan de circulation. Elle a, en effet, lancé une procédure d'appel à concurrence en vue de l'élaboration d'un schéma directeur des circulations dès le mois de décembre 2016, le Maire autorisant la passation du marché par arrêté du 19 avril 2017 (cf. Prod. n°24) et l'étude devant être remise à la Commune dans le courant de cette année 2018. Il ne saurait donc être reproché au PLU de ne pas permettre le respect des prescriptions du PDU alors que la Commune a précisément concrétisé, dans le cadre du PLU attaqué, les annonces qui ont été faites en ce qui concerne la mise en place de voies de circulation douces.

Par conséquent, force est de constater que le PLU permet et, même, encourage dans son ensemble le développement des transports collectifs et des modes actifs de circulation, conformément aux objectifs fixés par le PDU, comme en témoigne à cet égard la mise à l'étude dès 2017 d'un plan des circulations de la Ville de MONTGERON. Aucune incompatibilité sur ce point n'est ainsi démontrée par le requérant.

SUR LA COMPATIBILITE DU PLU AVEC LE SDRIF

VI. – De seconde part, c'est en vain que Monsieur DEPARDIEU invoque une prétendue incompatibilité du PLU avec le SDRIF.

Il se borne à cet égard, en toute fin de mémoire, à alléguer que le PLU ne permettrait pas « *de mettre en œuvre l'objectif de développement massif des modes actifs fixé par le SDRIF* » au motif qu'il ne fixerait pas de plan définitif des voies de circulation douces amenées à être aménagées et qu'il n'instaurerait pas suffisamment d'outils règlementaires en vue de cet aménagement.

Or, comme déjà indiqué plus haut, le développement des modes actifs de circulation n'est pas subordonné à l'introduction d'outils règlementaires à cette fin dans le PLU. Il n'appartient pas au PLU d'identifier de manière précise les aménagements susceptibles d'être mis en œuvre ultérieurement, il doit simplement permettre que ces aménagements soient mis en œuvre – ce qui est le cas en l'espèce, comme déjà démontré plus haut.

Dès lors, le PLU est, là encore, parfaitement compatible avec le SDRIF.

Aussi, le Tribunal ne manquera pas de constater que les objectifs et orientations portés tant par le SRIF que par le PDU ne sont en aucun cas mis à mal par les dispositions du PLU querellé et notamment par le choix de zonage opéré par la Commune de MONTGERON, qui sont parfaitement compatibles avec ces objectifs et orientations.

Il résulte donc de tout ce qui précède que la délibération du Conseil municipal de MONTGERON en date du 3 novembre 2016 portant approbation du PLU n'est entachée d'aucune illégalité, de sorte que la requête présentée par M. DEPARDIEU doit être rejetée.

PAR CES MOTIFS,

Et tous autres à produire, déduire ou suppléer, la Commune de MONTGERON conclut à ce qu'il plaise au Tribunal administratif de céans de bien vouloir :

- **REJETER** la requête présentée par M. Jacques DEPARDIEU ;

- **CONDAMNER** M. Jacques DEPARDIEU à verser à la Commune de MONTGERON une somme de 4.000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Avec toutes conséquences de droit

Pour la SELARL SYMCHOWICZ-WEISSBERG & Associés,
L'un des associés



Marion SAINT-SUPERY

BORDEREAU DES PIÈCES COMMUNIQUÉES

Pièces déjà produites :

- 1) Délibération du 16 avril 2015 habilitant Madame le Maire à représenter la commune en justice
- 2) Rapport d'enquête publique du commissaire-enquêteur
- 3) Délibération du 28 avril 2014 prescrivant la révision du PLU
- 4) Délibération du 28 avril 2014 prescrivant la révision du RLP
- 5) Délibération du 25 septembre 2014 prenant acte du débat sur le PADD
- 6) Délibération du 10 décembre 2015 arrêtant le projet de PLU
- 7) Arrêté du maire du 13 mai 2016
- 8) Page d'accueil du site d'opposition de M. DEPARDIEU
- 9) Jugement du TA de Versailles du 24 juin 2016
- 10) Notification de la délibération prescrivant l'élaboration du PLU
- 11) Notification de la délibération arrêtant le projet de PLU
- 12) Réunion du 18 septembre 2014
- 13) Réunion du 12 novembre 2014
- 14) Feuille de présence réunion PPA
- 15) PDUIF, p.80
- 16) Règlement du PLU – zone UD
- 17) Règlement du PLU – zone UE
- 18) PADD
- 19) Plan de zonage du PLU

Nouvelles pièces :

- 20) PDUIF, p.112
- 21) Rapport de présentation du PLU
- 22) SDRIF, orientations réglementaires
- 23) Règlement du PLU
- 24) Arrêté du Maire du 19 avril 2017