

**COUR ADMINISTRATIVE  
D'APPEL DE PARIS**

**N° 21PA01624**

ASSOCIATION SOS PARIS  
et autres

M. Diémert  
Président

M. Gobeill  
Rapporteur

Mme Guilloteau  
Rapporteuse publique

Audience du 21 octobre 2021  
Décision du 18 novembre 2021

68-03  
C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

La Cour administrative d'appel de Paris

(1<sup>ère</sup> Chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une ordonnance du 17 mars 2021, enregistrée le 26 mars 2021 au greffe de la Cour, le tribunal administratif de Paris a transmis à la Cour administrative d'appel de Paris la requête présentée par les associations « SOS Paris », « France Nature Environnement Paris », « Les InCOPruptibles » et « Les Amis de la Terre Paris ».

Par une requête enregistrée le 15 février 2021 au greffe du tribunal administratif de Paris et des mémoires complémentaires enregistrés au greffe de la Cour administrative d'appel de Paris les 11 mai, 21 juillet, 30 août, 31 août 2021 et 1<sup>er</sup> octobre 2021, les associations « SOS Paris », « France Nature Environnement Paris », « Les InCOPruptibles » et « Les Amis de la Terre Paris », représentées par Me Cofflard, demandent à la Cour :

1°) à titre principal, d'annuler l'arrêté du préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris du 14 décembre 2020 accordant un permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale à la société anonyme SNCF Gares et Connexions, à la société en nom collectif Paris

Austerlitz A7/A8, à la société anonyme Elogie-SIEMP, à la société en nom collectif Alta-Austerlitz et à la société anonyme Indigo Infra France ayant pour objet d'autoriser la modernisation de la gare d'Austerlitz et la création d'un ensemble immobilier, le réaménagement des bâtiments existants avec requalification des liaisons modales, le changement de destination de bureaux en commerces, la création de commerces et des locaux d'exploitation, le réaménagement de la cour Seine et de celle du Muséum, la réalisation d'un ensemble immobilier du rez-de-jardin au R + 11 à usage de bureaux, hôtel, locaux de services SNCF, de locaux associatifs, de logements dont une résidence étudiante, de commerces, de réalisation d'une aire de livraison, d'une aire de dépose-minute et d'un parc de stationnement ;

2°) à titre subsidiaire, d'annuler l'arrêté du préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris du 14 décembre 2020 accordant un permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale en tant qu'il autorise la construction de l'ensemble immobilier A7/A8 et la création d'une voie de liaison au Sud et à l'Est de l'ensemble A7/A8 (A) rejoignant le pont de la Salpêtrière (B) destinés à permettre un franchissement du faisceau de voies ferrées et une liaison avec l'avenue Mendès France ;

3°) de mettre à la charge de l'État la somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- elles ont intérêt à agir et sont régulièrement représentées par leur président respectif ;  
- en application de l'article L. 422-1 du code de l'urbanisme, seul le maire de Paris pouvait signer la décision attaquée qui n'est pas relative à un projet réalisé pour le compte de l'État et ne figure ainsi pas parmi celles dont l'article L. 422-2 du même code prévoit qu'elles sont prises par le préfet ;

- à supposer même que le projet relevât pour partie de la compétence de l'État, seul le maire de Paris, au nom de l'État, pouvait prendre la décision contestée en application des articles R. 422-1 et R. 422-2 du code précité dès lors que l'opération projetée n'est pas réalisée pour le compte de l'État ;

- l'opération projetée, qui concerne en réalité deux programmes, soit la Gare d'Austerlitz et l'îlot A7/A8, qui sont fonctionnellement autonomes et sans lien physique entre eux, ne pouvait dans ces conditions faire l'objet d'une décision unique ;

- l'étude d'impact est entachée d'insuffisances substantielles quant à l'impact du projet sur le climat, dès lors qu'aucune analyse de l'émission des gaz à effet de serre en phase de chantier et d'exploitation n'a été effectuée, qu'il n'est pas justifié en quoi le projet est compatible avec l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris ou avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, que les effets des îlots de chaleur n'ont pas été pris en compte et qu'aucun expert indépendant n'a pu se prononcer sur la véracité et le caractère complet des données communiquées par les pétitionnaires en réponse aux observations de l'Autorité environnementale ;

- la décision méconnaît les dispositions de l'article R. 111-27 du code de l'urbanisme et de l'article UG.11 du règlement du plan local d'urbanisme en ce qu'il porte atteinte aux perspectives paysagères et monumentales du quartier.

Par des mémoires en défense enregistrés les 31 mars, 30 juillet et 14 septembre 2021, la société anonyme SNCF Gares et Connexions, la société en nom collectif Paris Austerlitz A7/A8, la société anonyme Elogie-SIEMP, la société en nom collectif Alta-Austerlitz et la société anonyme Indigo Infra France, représentées par Me Vital-Durand, concluent au rejet des requêtes et à ce qu'il soit mis à la charge solidairement des associations requérantes la somme de 3 000 euros sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- les requêtes sont irrecevables en ce que :
  - les statuts des associations « SOS Paris » et « France Nature Environnement Paris » n'ont pas été déclarés en préfecture dans le délai d'un an avant l'affichage de la décision contestée ainsi qu'il est exigé par l'article L. 600-1-1 du code de l'urbanisme ;
  - les statuts des associations « Les InCOPrupribles » et « Les Amis de la Terre Paris » ne leur donnent pas intérêt à agir ;
  - les présidents des associations « SOS Paris » et « France Nature Environnement Paris » ne les représentent pas valablement ;
- aucun moyen n'est fondé.

Par un mémoire en défense enregistré le 2 avril 2021, le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris relève qu'il doit être regardé comme simple observateur dans la présente instance et que la ministre de la transition écologique doit y être appelée comme défendeur en application des dispositions de l'article R. 431-12 du code de justice administrative.

Par des mémoires en défense enregistrés les 30 août et 1<sup>er</sup> octobre 2021, la ministre de la transition écologique conclut au rejet de la requête.

Elle soutient qu'aucun moyen n'est fondé.

Par ordonnance du 15 septembre 2021, la clôture de l'instruction a été fixée au 1<sup>er</sup> octobre 2021 à 12 heures 00.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de commerce ;
- le code des transports ;
- le code de l'urbanisme ;
- la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public " Réseau ferré de France " en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
- la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

- le décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;
- 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. Gobeill,
- les conclusions de Mme Guilloteau, rapporteure publique,
- les observations de Me Cofflard, avocat des associations « SOS Paris », « France Nature Environnement Paris », « Les InCOPruptibles » et « Les Amis de la Terre Paris »,
- les observations de Me Vital-Durand, avocat de la SA SNCF Gares et Connexions, de la SNC Paris Austerlitz A7/A8, de la SA Elogie-SIEMP, de la SNC Alta-Austerlitz et de la SA Indigo Infra France,
- et les observations de Mme Portal, chef du bureau des affaires juridiques de l'urbanisme et de l'aménagement représentant la ministre de la transition écologique.

Une note en délibéré a été présentée le 3 novembre 2021 pour les associations requérantes.

Une note en délibéré a été présentée le 9 novembre 2021 pour la société anonyme SNCF Gares et Connexions, la société en nom collectif Paris Austerlitz A7/A8, la société anonyme Elogie-SIEMP, la société en nom collectif Alta-Austerlitz et la société anonyme Indigo Infra France.

Une note en délibéré a été présentée le 10 novembre 2021 pour la ministre de la transition écologique.

Considérant ce qui suit :

1. La société anonyme SNCF Gares et Connexions, la société en nom collectif Paris Austerlitz A7/A8, la société anonyme Elogie-SIEMP, la société en nom collectif Alta-Austerlitz et la société anonyme Indigo Infra France ont déposé une demande de permis de construire valant autorisation d'exploitation commerciale, ayant pour objet d'autoriser la modernisation de la gare d'Austerlitz et la création d'un ensemble immobilier, le réaménagement des bâtiments existants avec requalification des liaisons modales, le changement de destination de bureaux en commerces, la création de commerces et des locaux d'exploitation, le réaménagement de la cour Seine et de celle du Muséum, la réalisation d'un ensemble immobilier du rez-de-jardin au R + 11 à usage de bureaux, hôtel, locaux de services SNCF, de locaux associatifs, de logements dont une résidence étudiante, de commerces, de réalisation d'une aire de livraison, d'une aire de dépose-

minute et d'un parc de stationnement du R-1 au R-5. Par un arrêté du 14 décembre 2020 dont les associations requérantes demandent l'annulation, le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris a accordé le permis sollicité.

Sur les conclusions à fin d'annulation, et sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir soulevées en défense :

2. En premier lieu, d'une part, aux termes de l'article L. 422-1 du code de l'urbanisme : « *L'autorité compétente pour délivrer le permis de construire (...) est : / a) Le maire, au nom de la commune, dans les communes qui se sont dotées d'un plan local d'urbanisme (...)* ». Aux termes de l'article L. 422-2 du même code : « *Par exception aux dispositions du a de l'article L. 422-1, l'autorité administrative de l'État est compétente pour se prononcer sur un projet portant sur : / a) Les travaux, constructions et installations réalisés pour le compte (...) de l'État, de ses établissements publics et concessionnaires ; (...)* ». Aux termes de l'article R. 422-1 du même code : « *Lorsque la décision est prise au nom de l'État, elle émane du maire, sauf dans les cas mentionnés à l'article R. 422-2 où elle émane du préfet.* ». Aux termes de l'article R. 422-2 du même code : « *Le préfet est compétent pour délivrer le permis de construire (...) dans les cas prévus par l'article L. 422-2 dans les hypothèses suivantes : (...) a) Pour les projets réalisés pour le compte (...) de l'État, de ses établissements publics et concessionnaires ; / (...)* ». La notion de réalisation pour le compte de l'Etat, au sens de ces dispositions, comprend toute demande d'autorisation d'utilisation du sol qui s'inscrit dans le cadre de l'exercice par celui-ci de ses compétences au titre d'une mission de service public qui lui est impartie et à l'accomplissement de laquelle le législateur a entendu que la commune ne puisse faire obstacle en raison des buts d'intérêt général poursuivis.

3. D'autre part, aux termes de l'article 5 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public " Réseau ferré de France " en vue du renouveau du transport ferroviaire : « *Les biens constitutifs de l'infrastructure et les immeubles non affectés à l'exploitation des services de transport appartenant à l'État et gérés par la Société nationale des chemins de fer français sont, à la date du 1er janvier 1997, apportés en pleine propriété à Réseau ferré de France. Les biens constitutifs de l'infrastructure comprennent les voies, y compris les appareillages fixes associés, les ouvrages d'art et les passages à niveau, les quais à voyageurs et à marchandises, les triages et les chantiers de transport combiné, les installations de signalisation, de sécurité, de traction électrique et de télécommunications liées aux infrastructures, les bâtiments affectés au fonctionnement et à l'entretien des infrastructures. / Sont exclus de l'apport, d'une part, les biens dévolus à l'exploitation des services de transport, qui comprennent les gares (...)* ». Aux termes de l'article 25 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire : « *II. - L'établissement public dénommé « Réseau ferré de France » prend la dénomination : « SNCF Réseau ».* ». Aux termes de l'article L. 2100-2 du code des transports : « *L'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. Il en fixe les priorités stratégiques nationales et internationales. Dans le respect des principes d'équité et de non-discrimination, il assure ou veille à ce que soient assurés : / 1° Sans préjudice de la libre organisation des services mentionnés à l'article L. 2121-12, la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs, la coordination des autorités organisatrices de transport ferroviaire et l'optimisation de la qualité de service fournie aux*

*utilisateurs du système de transport ferroviaire national ; (...) / 5° La programmation des investissements de développement et de renouvellement du réseau ferroviaire défini à l'article L. 2122-1 et des investissements relatifs aux installations de service et aux interfaces intermodales ; (...) ». Aux termes de l'article L. 2101-1 du même code : « La société nationale à capitaux publics SNCF et ses filiales directes et indirectes constituent un groupe public unifié qui remplit des missions de service public dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité et exerce des activités de logistique et de transport ferroviaire de marchandises, dans un objectif de développement durable, de lutte contre le réchauffement climatique, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale. La société nationale SNCF peut également exercer, directement ou à travers ses filiales, d'autres activités prévues par ses statuts. / Le capital de la société nationale SNCF est intégralement détenu par l'État. Ce capital est incessible. / (...) La société nationale SNCF détient l'intégralité du capital de la société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9 et de la société SNCF Voyageurs mentionnée à l'article L. 2141-1. Le capital de ces deux sociétés est incessible. / La société SNCF Réseau mentionnée à l'article L. 2111-9 et sa filiale mentionnée au 5° du même article font partie du périmètre de consolidation par intégration globale de la société nationale SNCF. / Sous réserve des dispositions prévues par la loi, la société nationale SNCF définit l'organisation du groupe public qu'elle constitue avec ses filiales afin d'assurer ses missions. / Au sein du système de transport ferroviaire national mentionné à l'article L. 2100-1, le groupe public est notamment chargé : / 1° D'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, le réseau ferré national conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France ; / 2° D'exploiter et de développer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs et d'autres installations de service reliées au réseau ferré national ; (...) ». Aux termes de l'article L. 2111-9 du même code : « La société SNCF Réseau a pour mission d'assurer, de façon transparente et non discriminatoire, directement ou par l'intermédiaire de filiales, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans un objectif de développement durable, d'aménagement du territoire et d'efficacité économique et sociale : (...) 5° La gestion unifiée des gares de voyageurs, à travers une filiale dotée d'une autonomie organisationnelle, décisionnelle et financière ; (...) ». Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports : « Les statuts initiaux de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports, prévus à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 27 juin 2018 susvisée, sont fixés par l'annexe au présent décret. ». L'annexe audit décret, intitulée « Statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports », dispose, en son article 2, que « La Société a pour dénomination : « SNCF Gares & Connexions ». » et l'article 3 prévoit qu'elle a pour objet « - de réaliser tout projet de modernisation des gares qui lui sont confiées. ».*

4. Il résulte des dispositions combinées du a) de l'article L. 422-2 et du a) de l'article R. 422-2 du code de l'urbanisme que, par dérogation à la compétence de principe du maire prévue par le a) de l'article L. 422-1, le préfet est compétent pour délivrer le permis de construire lorsque celui-ci porte sur un projet réalisé pour le compte de l'État, dans le cadre des attributions qui lui sont reconnues par les dispositions législatives citées au point 3 et des missions de service public dévolues aux sociétés placées sous son contrôle. Ces dispositions ont pour objet de faire obstacle à ce qu'une autorité municipale puisse s'opposer à l'accomplissement d'un tel projet en

raison des buts d'intérêt général poursuivis par l'État. Il s'ensuit que le préfet doit être regardé comme la seule autorité compétente pour délivrer le permis de construire sollicité même lorsque celui-ci porte sur un ensemble immobilier unique dont une partie seulement est réalisée pour le compte de l'État.

5. Il ressort des pièces du dossier, notamment de la déclaration de projet, que ce dernier a notamment pour objectifs d'améliorer l'organisation et le fonctionnement de la gare d'Austerlitz, propriété de l'État, en aménageant des locaux techniques nécessaires à son exploitation tels que des bureaux ou des espaces logistiques propres à l'avitaillement des trains, de faciliter l'intermodalité, d'améliorer sa desserte, d'offrir de nouveaux services aux voyageurs et à ses utilisateurs et de préserver et de mettre en valeur le patrimoine architectural qu'elle constitue. Ce projet, porté notamment par la société SNCF Gares et Connexions, filiale de la société SNCF Réseau dont les missions sont déterminées par les dispositions précitées du code des transports, doit ainsi être regardé comme réalisé pour le compte de l'État au sens des dispositions citées au point 3, sans qu'y fassent obstacle les circonstances que l'opération a également pour objet de créer des surfaces commerciales, qu'elle s'inscrit dans le cadre de la zone d'aménagement concertée Rive Gauche, qu'elle est mentionnée dans une orientation d'aménagement et de programmation du plan local d'urbanisme de la Ville de Paris et qu'une convention conclue en 2011 entre la SNCF, la Ville de Paris et la SEMAPA, fixe les modalités de libération et de cession des terrains.

6. Le moyen tiré de l'incompétence du préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris pour prendre l'arrêté attaqué doit donc être écarté.

7. En deuxième lieu, les associations requérantes soutiennent que l'opération aurait dû faire l'objet de deux permis de construire différents du fait de l'absence d'unité entre ses différents éléments.

8. Aux termes de l'article L. 421-6 du code de l'urbanisme : « *Le permis de construire ou d'aménager ne peut être accordé que si les travaux projetés sont conformes aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'utilisation des sols, à l'implantation, la destination, la nature, l'architecture, les dimensions, l'assainissement des constructions et à l'aménagement de leurs abords et s'ils ne sont pas incompatibles avec une déclaration d'utilité publique. (...)* ». S'il résulte de ces dispositions qu'une construction constituée de plusieurs éléments formant, en raison des liens physiques ou fonctionnels entre eux, un ensemble immobilier unique doit en principe faire l'objet d'un seul permis de construire, elles ne font pas obstacle à ce que, lorsque l'ampleur et la complexité du projet le justifient, les éléments de la construction ayant une vocation fonctionnelle autonome puissent faire l'objet de permis distincts, sous réserve que l'autorité administrative ait vérifié, par une appréciation globale, que le respect des règles et la protection des intérêts généraux que garantirait un permis unique sont assurés par l'ensemble des permis délivrés.

9. La demande de permis de construire porte sur des travaux de modernisation des bâtiments de la gare d'Austerlitz ainsi que sur la construction d'un ensemble immobilier sur la parcelle A7/A8 et des travaux d'aménagement de la cour Muséum située entre ces deux ensembles. Outre que le projet est conçu comme un ensemble unique, il est constant qu'il existe

des liens physiques et fonctionnels entre la gare et l'ensemble immobilier, dès lors que le dépôt-minute de la gare et le parc de stationnement sont situés dans l'îlot A7/A8, qui accueille également des locaux logistiques destinés à l'avitaillement de la gare et des trains, des locaux tertiaires dédiés aux équipes d'exploitation de la gare ainsi qu'une plate-forme logistique en vue d'assurer notamment la gestion des déchets de l'ensemble du projet.

10. En troisième lieu, aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, dans sa rédaction alors applicable : *« I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. / II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : / (...) 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : (...) La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ; (...) ».*

11. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

12. Les associations requérantes font grief à l'étude d'impact d'être entachée d'insuffisances substantielles ayant trait à l'impact du projet sur le climat, en ce qu'aucune analyse de l'émission des gaz à effet de serre en phase de chantier et d'exploitation n'a été effectuée, qu'il n'est pas justifié en quoi le projet est compatible avec l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris ou avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, que les effets des îlots de chaleur n'ont pas été pris en compte et qu'aucun expert indépendant n'a pu se prononcer sur la véracité et le caractère complet des données communiquées par les pétitionnaires en réponse aux observations de l'autorité environnementale.

13. Dans son avis adopté le 4 décembre 2019, l'autorité environnementale demandait notamment de compléter le dossier par une quantification des émissions de gaz à effet de serre en phase chantier et en phase exploitation et de montrer comment ce projet s'inscrivait dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris pour ses grandes opérations d'aménagement.

14. Dans un mémoire en réponse, les promoteurs du projet ont complété l'étude d'impact, en évaluant les émissions de gaz à effet de serre, tant en phase chantier, par période et par opérateur, qu'en phase d'exploitation et ont détaillé les actions mises en œuvre pour inscrire le projet dans l'objectif de neutralité carbone de la Ville de Paris, notamment afin d'assurer le suivi et la maîtrise des consommations d'eau et d'énergie et de limiter le risque d'incendie, générateur de dégagement de gaz à effet de serre. Le résumé non technique de l'étude d'impact, modifié en avril 2020 suite à l'avis de l'autorité environnementale, comporte quant à lui un

chapitre consacré à la lutte contre le réchauffement climatique et rappelle que l'enjeu des ilots de chaleur urbains, qui est identifié et contre lequel sont prises des mesures telles que la conception du revêtement et la végétalisation, doit prendre en compte le schéma régional du climat de l'air et de l'énergie d'Île-de-France et le plan climat air énergie territorial de la Ville de Paris auquel fait référence le plan local d'urbanisme. Si les associations requérantes soutiennent qu'aucun expert indépendant n'a pu se prononcer sur la véracité et la complétude des informations présentées à la suite de l'avis de l'autorité environnementale, aucune disposition ni aucun principe ne prévoit dans ce cas une nouvelle saisine de cette dernière.

15. Les associations n'établissant ainsi ni en quoi l'étude d'impact comporterait des insuffisances ni, en tout état de cause et à les supposer établies, en quoi elles auraient nui à l'information complète du public ou auraient été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité compétente, le moyen ne peut qu'être écarté.

16. En quatrième et dernier lieu, aux termes de l'article R. 111-27 du code de l'urbanisme : « *Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.* ». Au sein de l'article UG 11 du règlement du plan local d'urbanisme, les termes du point UG 11.1, intitulé « *Dispositions générales* », énoncent que : « *Les interventions sur les bâtiments existants comme sur les bâtiments à construire, permettant d'exprimer une création architecturale, peuvent être autorisées. / L'autorisation de travaux peut être refusée ou n'être accordée que sous réserve de prescriptions si la construction, l'installation ou l'ouvrage, par sa situation, son volume, son aspect, son rythme ou sa coloration, est de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales* ». Le point UG 11.1.1. détaille les prescriptions applicables aux constructions existantes. Aux termes du point UG. 11.1.3, intitulé « *Constructions nouvelles* » : « *Les constructions nouvelles doivent s'intégrer au tissu existant, en prenant en compte les particularités morphologiques et typologiques des quartiers (rythmes verticaux, largeurs des parcelles en façade sur voies, reliefs...) ainsi que celles des façades existantes (rythmes, échelles, ornements, matériaux, couleurs...) et des couvertures (toitures, terrasses, retraits...). / L'objectif recherché ci-dessus ne doit pas pour autant aboutir à un mimétisme architectural pouvant être qualifié esthétiquement de pastiche. Ainsi l'architecture contemporaine peut prendre place dans l'histoire de l'architecture parisienne. / Les bâtiments sur rue se présentent en général sous la forme de différents registres (soubassement, façade, couronnement), qui participent à leur composition architecturale, en particulier en bordure des voies et des espaces publics. Les traitements architecturaux contemporains peuvent ne pas traduire le marquage de ces registres, qui peuvent toutefois être imposés dans certaines configurations (...)* ».

17. Les dispositions de l'article UG 11 du règlement du plan local d'urbanisme de Paris ont le même objet que celles de l'article R. 111-27 du code de l'urbanisme, qui sont d'ailleurs expressément reprises au point UG 11.1, et posent des exigences qui ne sont pas moindres que celles résultant de l'article R. 111-27. Dès lors, c'est par rapport aux dispositions du règlement du plan local d'urbanisme que doit être appréciée la légalité d'une autorisation d'urbanisme.

18. Ces dispositions fixent, de façon développée et nuancée, les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions, aux aménagements de leurs abords, à la protection des immeubles et des éléments de paysage, applicables à la zone UG qui comprend l'essentiel du territoire construit de la Ville de Paris. Si les dispositions du début du point UG 11.1.3 sur les constructions nouvelles énoncent que ces constructions doivent s'intégrer au tissu urbain existant, en prenant en compte les particularités des quartiers, celles des façades existantes et des couvertures, ces dispositions ne peuvent être isolées des autres dispositions de l'article UG 11, en particulier de celles du point UG 11.1, qui précisent que peuvent être autorisées des constructions nouvelles permettant d'exprimer une création architecturale et qui n'imposent pas que soit refusée une autorisation de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, et celles du même point UG 11.1.3. qui précisent que l'objectif d'intégration dans le tissu urbain existant ne doit pas conduire à un mimétisme architectural ou faire obstacle à des projets d'architecture contemporaine. Dans cet esprit, les dispositions du point UG 11.1.3 permettent expressément de ne pas reprendre, pour des constructions nouvelles contemporaines, les registres des bâtiments sur rue, entendus comme le soubassement, la façade et le couronnement, tels qu'ils sont habituellement observés pour les bâtiments parisiens.

19. En se bornant à soutenir que la volumétrie et la hauteur de l'immeuble A7/A8 allant jusqu'à R+8 va créer un mur ou un monobloc de nature à obstruer les vues et à porter atteinte aux perspectives monumentales de la gare d'Austerlitz, de la Pitié Salpêtrière et du Jardin des Plantes, et en renvoyant sans plus de précisions aux illustrations de l'étude d'impact, à l'avis de l'autorité environnementale, à la notice architecturale, à l'avis de la commission du Vieux Paris et à diverses photographies, les associations requérantes n'assortissent pas le moyen de précisions suffisantes permettant d'en apprécier la portée.

20. Il résulte de ce qui précède que les conclusions à fin d'annulation présentées par les associations « SOS Paris », « France Nature Environnement Paris », « Les InCOPruptibles » et « Les Amis de la Terre Paris » doivent être rejetées.

#### Sur les frais liés à l'instance :

21. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de la société anonyme SNCF Gares et Connexions, de la société en nom collectif Paris Austerlitz A7/A8, de la société anonyme Elogie-SIEMP, de la société en nom collectif Alta-Austerlitz et la société anonyme Indigo Infra France, qui ne sont pas les parties perdantes dans la présente instance, la somme que demandent sur ce fondement les associations « SOS Paris », « France Nature Environnement Paris », « Les InCOPruptibles » et « Les Amis de la Terre Paris » au titre des frais liés à l'instance. Dans les circonstances de l'espèce, il n'y a pas lieu de mettre à la charge solidaire de ces dernières les sommes réclamées sur le même fondement par ces sociétés.

## D E C I D E :

Article 1<sup>er</sup> : La requête des associations « SOS Paris », « France Nature Environnement Paris », « Les InCOPruptibles » et « Les Amis de la Terre Paris » est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de la société anonyme SNCF Gares et Connexions, de la société en nom collectif Paris Austerlitz A7/A8, de la société anonyme Elogie-SIEMP, de la société en nom collectif Alta-Austerlitz et de la société anonyme Indigo Infra fondées sur l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent arrêt sera notifié aux associations « SOS Paris », « France Nature Environnement Paris », « Les InCOPruptibles » et « Les Amis de la Terre Paris », à la société anonyme SNCF Gares et Connexions, à la société en nom collectif Paris Austerlitz A7/A8, à la société anonyme Elogie-SIEMP, à la société en nom collectif Alta-Austerlitz, à la société anonyme Indigo Infra France, à la ministre de la transition écologique et au préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris.

Délibéré après l'audience du 21 octobre 2021, à laquelle siégeaient :

- M. Diémert, président de la formation de jugement en application des articles L. 234-3 (1<sup>er</sup> alinéa) et R. 222-6 (1<sup>er</sup> alinéa) du code de justice administrative,
- M. Gobeill, premier conseiller,
- M. Doré, premier conseiller.

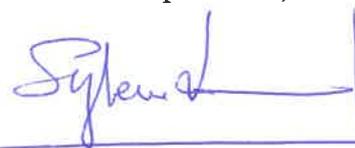
Rendu public par mise à disposition au greffe, le 18 novembre 2021.

Le rapporteur,



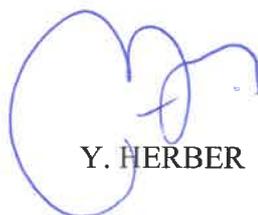
J.-F. GOBEILL

Le président,



S. DIEMERT

La greffière,



Y. HERBER

La République mande et ordonne à la ministre de la transition écologique, en ce qui la concerne ou à tous huissiers de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution du présent jugement.