

Maître Sophie LUCAS

Avocat à la Cour
20, rue de l'Argenterie
34000 MONTPELLIER
Tél. : 04 67 59 85 56
Fax. : 04 67 92 21 39

Instance n°1101240-5

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTPELLIER

MEMOIRE EN REPONSE

POUR :

L'association Comité de Défense des riverains du L.I.E.N (LIEN)

Association loi du 1^{er} juillet 1901, représentée par son président en exercice régulièrement habilité aux présentes, domicilié 9 Goule de Laval, 34 790.

Monsieur Thierry SALVADOR, demeurant 9 Goule de Laval, 34 790 GRABELS

Madame Sophie SALVADOR, demeurant 9 Goule de Laval, 34 790 GRABELS

Monsieur Romain GUIZARD et Monsieur Laurent GUIZARD, demeurant tous deux Mas de Matour, 34 790 GRABELS,

Monsieur Yann LAVENAN, demeurant 424, chemin des Plans, 34 790 GRABELS,

Monsieur Frédéric GANDRILLE, 227 chemin des plans, 34790 Grabels

Monsieur CRESPIY, chemin du Mas de Matour, 34790 Grabels

Monsieur Jean-Charles CHEKROUN, 13 Goule de Laval, 34790 Grabels

Monsieur Christian GARCIA, 6 rue du Pradas, 34790 Grabels

Monsieur Jean-Michel COMMANDRE, 151 rue Alphonse Daudet, 34790 Grabels

Monsieur Alain SOLARI, 12 rue du Pradas, 34790 Grabels

Monsieur Philippe JEAN, 123 Impasse Paul Eluard, 34790 Grabels

Ayant tous pour avocat, Me Sophie LUCAS, 20, rue de l'Argenterie, 34 000 Montpellier

CONTRE :

L'Etat, pris en la personne de Monsieur le Préfet de la Région Languedoc Roussillon, 34 place des martyrs de la Résistance, 34 062 Montpellier Cedex 2

EN PRESENCE du :

- Département de l'Hérault, pris en la personne de son président en exercice domicilié ès qualité au siège social du département, 1000, rue d'Alco, 34 087 Montpellier Cedex 4

Ayant pour avocat la SCP CGCB et associés, 8, place du Marché aux Fleurs, 34 000 Montpellier

- La commune de GRABELS, représentée par son maire en exercice domicilié ès qualité Hôtel de Ville 1 rue du Presbytère, 34 790 GRABELS

OBJET DU LITIGE :

L'arrêté préfectoral n°2011-I-100 du 11 janvier 2011, publié le 31 janvier 2011 par lequel le préfet a d'une part, déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement du LIEN entre Saint Gely du Fesc et Bel Air et d'autre part, approuvé les nouvelles dispositions des PLU de Combaillaux, Grabels et Saint Gely du Fesc relative à ce projet d'aménagement

PLAISE A MADAME LE PRESIDENT,
MESDAMES ET MESSIEURS LES CONSEILLERS COMPOSANT LE
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTPELLIER

Les requérants entendent par le présent mémoire répondre au Préfet et aux récentes écritures du Département.

DISCUSSION

I. SUR LA RECEVABILITE DE L'ASSOCIATION

Le département demande à ce que l'association prouve que ses statuts ont été régulièrement enregistrés en préfecture.

Elle produit ses statuts (pièce n°5), la facture démontrant le règlement des formalités de publication des statuts de l'association au JO Association n°0032 de 1996 (pièce n°6).

Le siège social et les dirigeants des statuts ont changé en 2010.

L'association joint le récépissé de déclaration de modification (pièce n°7).

Le département demande également à ce que l'association justifie que son Président ait été régulièrement habilité à ester en justice.

L'association produit le procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 9 novembre 2010 autorisant le président à ester en justice et désignant le conseil en charge de la procédure (pièce n°8).

L'association joint également la décision du président autorisant son conseil à représenter l'association (pièce n°9).

II. SUR LE FOND

A. SUR L'ILLEGALITE EXTERNE DE L'ACTE

1. Sur le non-respect de la procédure conjointe de mise en compatibilité du PLU

1.1. Sur la mise en compatibilité du PLU de Combaillaux

Au regard des dispositions des articles L.123-16 et R.123-23 du code de l'urbanisme, les requérants ont relevé que pour que la commune se prononce valablement sur une mise en compatibilité de son PLU, elle doit disposer du rapport et des conclusions du commissaire du gouvernement.

Le préfet soutient dans son mémoire qu'il n'est pas nécessaire d'avoir connaissance des conclusions du commissaire enquêteur pour que la commune se prononce.

Sa position est toutefois démentie par la lecture de l'article R.123-23 du code de l'urbanisme qui prévoit expressément que :

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable. (...) »

Les requérants ont remarqué que la commune de Combaillaux a donné son avis sur la mise en compatibilité du PLU sans disposer du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur.

Elle a ainsi délibéré sur ce point le 29 juillet 2010, alors que le dossier était encore soumis à l'enquête publique et que le commissaire enquêteur n'avait pas encore rendu son avis qui n'est intervenu que le 20 septembre suivant.

Le tribunal notera que l'arrêté préfectoral vise d'ailleurs la seule délibération du 29 juillet 2010.

Le département qui ne dément pas la nécessité de prendre en compte les conclusions du commissaire enquêteur, précise toutefois, que la commune de Combaillaux a délibéré le 4 novembre 2010 après le dépôt du rapport d'enquête publique, sur la modification de tracé intervenu en cours d'enquête publique.

Elle joint cette délibération (pièce adverse n°3) dont les requérants ignoraient l'existence.

Les requérants notent que le département a délibéré, lui, le 16 décembre 2010 et que cette délibération vaut déclaration de projet, alors même que la commune de Combaillaux n'avait pas encore pu se prononcer pleinement sur la mise en compatibilité de son PLU.

Les requérants maintiennent que si l'avis de la commune n'est qu'un avis simple, l'approbation prématurée de la mise en compatibilité du PLU démontre qu'elle s'est prononcée sans respecter les dispositions de l'article R.123-23 du code de l'urbanisme précité.

Par suite, la procédure d'approbation de la mise en compatibilité du PLU de Combaillaux n'a pas été respectée et la décision approuvant cette mise en compatibilité et l'utilité publique du projet d'aménagement encourt l'annulation.

1.2. Sur la mise en comptabilité du PLU de Grabels

La commune de Grabels a donné un avis favorable à la mise en comptabilité du projet avec son PLU, par délibération du 29 octobre 2010.

Lors de cette délibération, les conseillers municipaux se sont prononcés selon le PLU alors applicable approuvé le 12 octobre 2009.

Toutefois, par un jugement en date du 1^{er} juin 2011 (pièce n°10), la délibération du conseil municipal de Grabels du 12 octobre 2009 a été annulée, de sorte que c'est le précédent document d'urbanisme qui est désormais applicable.

L'annulation du PLU est totale et n'est pas intervenue pour un seul vice de forme.

Or, à ce jour, et malgré cette annulation du PLU dans sa version du 12 octobre 2009, la commune n'a pas délibéré pour se prononcer cette fois sur la comptabilité du projet avec le seul document d'urbanisme applicable sur son territoire à savoir le règlement approuvé le 23 février 2006 (4^{ème} modification du POS).

Cela pourrait être sans conséquence si le tracé du LIEN ne traversait pas en grande partie une zone ND et un espace boisé classé au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme qui est dépourvue, dans la version du POS de 2006, d'emplacement réservé pour le passage de la nouvelle voirie (pièce n°11).

Par suite, en l'absence de délibération pour la mise en compatibilité du projet avec le PLU applicable sur la commune de Grabels et compte tenu de ce que le LIEN passe en partie sur un espace boisé classé par le document d'urbanisme applicable, l'arrêté querellé sera annulé.

2. Sur l'absence de concertation préalable

Les requérants ont fait observer qu'il n'y avait aucune concertation avec le public préalablement à la déclaration utilité publique du projet d'aménagement du LIEN.

Ils ont bien noté que pour la mise en compatibilité du PLU aucune concertation préalable du public n'était imposée, mais maintiennent que cette concertation s'impose pour le projet de création d'une nouvelle voie.

2.1. Sur l'absence de la concertation préalable prévue par l'article L.300-2 du code de l'urbanisme

Les requérants maintiennent que cette concertation préalable s'imposait compte tenu de la nature du projet, de son importance et de son impact sur l'environnement.

Plus précisément, les requérants ont relevé :

- que le projet porte sur « *la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* » (article R.300-1., 2).

- que cette opération est visée à l'article R.300-1, 2) du code de l'urbanisme comme étant une opération d'aménagement soumise aux obligations prévues au c de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

- que l'article L.300-2 du code de l'urbanisme prévoit préalablement à ce type d'opération que :

« Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant : (...)

Ils ont constaté qu'il n'y avait eu aucune concertation préalable malgré cette obligation de fixer les modalités de concertation.

Le Préfet relève que l'article L.300-2 du code de l'urbanisme ne s'applique en matière de mise en compatibilité d'un PLU, ce qui n'a jamais été contesté.

Le département considère lui :

- d'une part, que l'opération d'aménagement ne réunit pas les conditions fixés par l'article R.300-1.,2 du code de l'urbanisme,

- d'autre part, que la jurisprudence entend l'application de l'article R.300-1,2 de l'urbanisme de façon plus restrictive que le texte lui-même.

a/ sur les caractéristiques de l'opération d'aménagement en cause

L'opération d'aménagement visée par l'article R.300-1,2° du code de l'urbanisme suppose :

« La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ».

Tout d'abord, le LIEN conduit bien à la création d'un nouvel ouvrage routier.

Il s'agit d'un investissement routier d'un montant de plus de 1 900 000 €.

L'appréciation des dépenses induites par le projet (pièce E du dossier d'enquête) fixe le montant de l'opération à 31 000 000 €.

Sur le point de savoir si l'investissement routier est réalisé *« dans une partie urbanisée d'une commune »*, il suffit de se reporter à la page 82 de l'étude d'impact qui précise bien que *« dans la bande d'étude, le parc de logement se divise en deux types de zones :*

- L'habitat urbain : la ZAC des Verriès au droit du rond-point d'entrée dans l'agglomération de Saint Gely du Fesc. Cette zone urbaine est composée de bâtis voués aux activités (secondaires, tertiaires) et de résidences. Sur Grabels, deux quartiers urbains à dominante résidentielle sont présents au droit du plan de Maule.

- L'habitat diffus. Les principaux secteurs situés dans la bande d'étude sont : Lotissement du Pradas, Mas Matour et habitations de proximité, Mas Gentil et le Lotissement Goule de Laval ».

Il est donc indéniable que le LIEN est une opération visée par l'article R.300-1,2° du code de l'urbanisme et entrant dès lors dans le champ d'application de l'article L.300-2 du même code qui imposait que le département délibère sur les modalités de la concertation et, par la même, qu'une concertation avec le public soit mise en place *« pendant toute la durée de l'élaboration du projet ».*

b/ Sur l'application de l'article R.300-1.2° du code de l'urbanisme

Le département se fonde sur un arrêt du Conseil d'Etat du 3 mars 2009, (req. n°300570) qui a jugé que :

*« (...), s'agissant des investissements routiers, ceux-ci doivent faire l'objet de la concertation prévue par ces dispositions, dès lors qu'ils conduisent à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants, **qu'ils sont, pour tout ou partie, situés dans une partie urbanisée d'une commune et que la partie du projet située dans la partie urbanisée est d'un montant supérieur à 1 900 000 euros.***

Considérant qu'en estimant que seul le carrefour giratoire prévu à l'intersection formée par le projet de déviation avec la route existante au sud de la commune du Wast pouvait être regardé, compte tenu de son emplacement, comme réalisé dans une partie urbanisée de la commune, et en en déduisant, alors que le coût du carrefour giratoire est inférieur à 1 900 000 euros, que le projet de déviation ne comprenait pas d'ouvrage mentionné à l'article R. 300-1 du code de l'urbanisme et n'avait, par suite, pas à faire l'objet de la concertation prévue par les dispositions précitées de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, la cour administrative d'appel de Douai n'a commis ni erreur de

droit ni dénaturation des pièces du dossier (CE., 3 mars 2009, req. n°300570, Association opale environnement).

Ainsi, seule la partie de l'ouvrage située en zone urbanisée devrait servir de base pour déclencher le seuil financier prescrit par l'article R.300-1.2° du code de l'urbanisme.

Ainsi, non seulement l'ouvrage devrait être situé dans une partie urbanisée de la commune et le montant des ouvrages sur cette seule partie urbanisée doit dépasser 1 900 000 €.

Tout d'abord, cette interprétation est difficilement acceptable.

La haute juridiction a ainsi raisonné en retenant seulement la notion « *d'ouvrage* » alors que l'article R.300-1 vise bien l'« *opération d'aménagement* » dans son ensemble et qui ne peut être fractionnée notamment pour échapper à l'application des seuils de procédure (voir en ce sens : pour UTN, C.E., 6 décembre 1993, SCI le relais des pistes, req. n°106517 ; Pour étude d'impact : C.E., 21 janvier 1983, Bayles et autres, req. n°36856, 36870).

Ainsi, le Conseil d'Etat a aussi affirmé que l'appréciation du seuil au-delà duquel s'applique l'obligation d'enquête publique doit tenir compte de l'ensemble de l'opération en cas de réalisation fractionnée d'une même opération (C.E., 29 décembre 2000, Marleix, req. n°204503).

Les requérants note que le législateur a également précisé dans l'article R.122-8 du code de l'environnement que :

*« Ne sont pas soumis à la procédure de l'étude d'impact, sous réserve des dispositions de l'article R.122-9, les aménagements, ouvrages et travaux dont le coût total est inférieur à 1 900 000 euros. **En cas de réalisation fractionnée, le montant à retenir est celui du programme général de travaux** ».*

Certes l'article R.122-8 du code de l'environnement traite de l'étude d'impact, mais le principe est posé selon lequel le montant à prendre en compte est celui du programme général, sans qu'il soit possible de le fractionner.

La position de la haute juridiction dans son arrêt du 3 mars 2009 devrait donc être réexaminée au regard de ce principe et rien ne justifie qu'un fractionnement soit opérée pour exclure la concertation publique.

Une telle position qui permet de réduire le champ d'application de l'obligation de concertation du public est contraire aux dispositions de l'article 7 de la Charte de l'environnement, adopté le 28 février 2005 qui place désormais les principes de sauvegarde de notre environnement au même niveau que les Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789 et que les droits économiques et sociaux du préambule de 1946.

Pour mémoire, l'article 7 de la Charte de l'environnement dispose que :

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

Selon ce principe seule la loi définit la participation à l'élaboration de la décision ayant une incidence sur l'environnement.

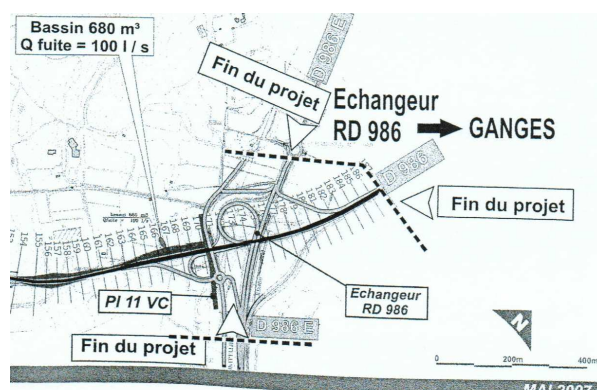
Or, aux termes de l'article R.300-1 du code de l'urbanisme, l'opération en cause est bien soumise à la concertation du public et seule la lecture restrictive du Conseil d'Etat dans son arrêt du 3 mars 2009 remet en cause ce principe général du droit.

En outre, une difficulté matérielle s'oppose à ce que la position du Conseil d'Etat soit reprise.

Le fractionnement permettant de définir si le seuil de 1 900 000 € est atteint dans une partie urbanisée de la commune suppose que le dossier d'enquête publique présente un relevé des dépenses pour chaque portion de l'opération en zone urbanisée.

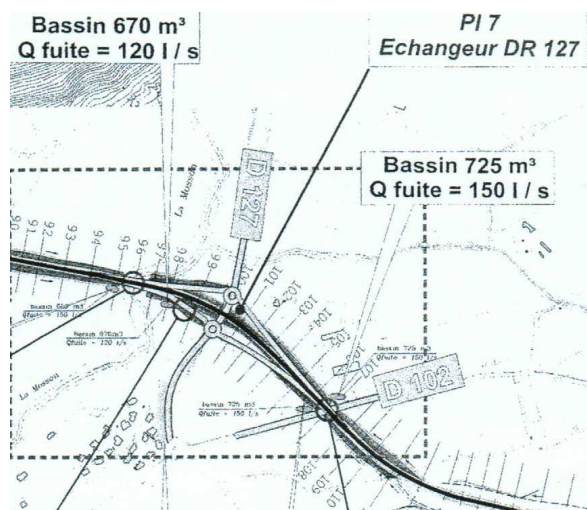
Les requérants notent que plusieurs ouvrages importants du LIEN sont bien situés en partie urbanisée des communes de Saint Gely et de Grabels.

Il s'agit de l'échangeur RD 986 qui se trouve dans la ZAC de Vériès:



(pièce C –plan général des travaux)

Il s'agit encore de l'échangeur DR 127 qui est situé dans une partie urbanisée, le lotissement du Pradas :



(pièce C –plan général des travaux)

Or, le département ne démontre pas qu'un de ses ouvrages ne présentent pas un coût supérieur ou égale à 1 900 000 € et aucun élément du dossier ne permet dans tous les cas de chiffrer distinctement ses ouvrages de l'ensemble de l'opération.

Par suite, les requérants maintiennent qu'une concertation publique devait avoir lieu pendant toute la durée de l'opération et qu'en l'absence de concertation, la procédure n'a pas été respectée de sorte que l'acte querellé pris selon une procédure irrégulière sera annulé.

3. Sur l'insuffisance de l'étude d'impact

Les requérants ont relevé plusieurs éléments établissant l'insuffisance de l'étude d'impact.

3.1. Sur l'insuffisance de prise en compte de l'évolution urbanistique de la commune de Grabels depuis 1997

Les requérants indiquent que le dossier soumis à enquête publique n'a été que partiellement réactualisé depuis 1997 et qu'en ce qui concerne l'évolution urbanistique il y a de graves oublis.

Cette affirmation repose sur un examen approfondi du dossier.

Les requérants relèvent :

- en page 83 de l'étude : que les données démographiques des villes concernées par ce tronçon du LIEN datent de 1999 alors qu'un recensement a été organisé par l'INSEE en 2006.

Cela a une incidence puisque le nombre de personnes impactées par le passage du LIEN à Grabels n'est pas exact.

En outre, le tribunal en conclura que ce n'est pas parce que les documents de l'étude d'impact porte la date de 2007 que les données ont été réactualisées.

Les requérants ont relevé aussi que le hameau de Matour composé d'une cinquantaine d'habitations abritant environ 150 personnes, t installées en 2005, n'a pas été pris en compte.

Contrairement à ce que soutient le département, la version modélisée du tracé du LIEN qui était mis en ligne pendant l'enquête publique omettait notamment ce lotissement.

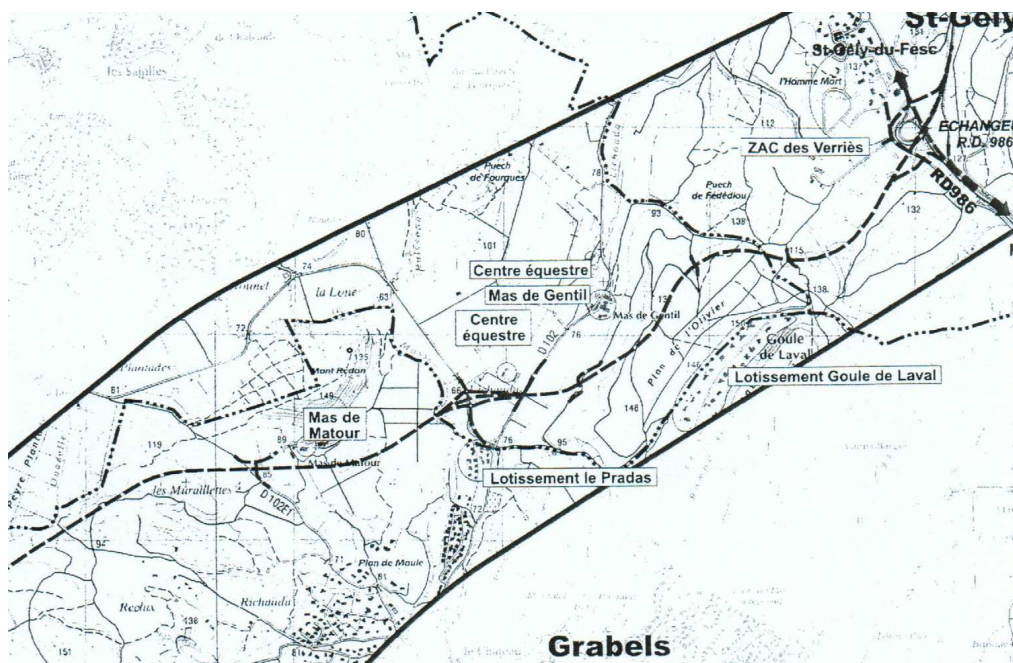
Le département produit en pièce 7 une photo aérienne présentant cette fois le hameau de Matour.

Il s'agit d'une prise de vue de 2006, éditée pour la circonstance, qui ne figure pas dans le dossier d'enquête.

Pour s'en convaincre, le tribunal examinera le plan de situation (pièce B du dossier d'enquête publique) et constatera qu'il est censé représenter les principaux lotissements impactés par le LIEN.

Sur ce plan figure le Mas de Matour, qui est un hameau, regroupant 18 personnes (voir aussi page 82 – mention du Mas de Matour mais pas du Hameau de Matour).

Le hameau de Matour, lotissement regroupant 150 personnes lui n'y figure pas.



En revanche, le Plan de la Maule est indiqué sur ce plan de situation. Or, cette appellation est antérieure à la création du Lotissement de Matour, qui n'a pas été pris en compte dans l'élaboration du tracé soumis à enquête publique en 2010.

Cette absence de prise en compte de l'évolution de l'urbanisation a une incidence certaine sur l'appréciation de l'impact des tracés et explique de nombreuses erreurs et omissions qui seront relevées.

Le département produit une attestation notariée démontrant que les propriétaires du Hameau de Matour étaient informés depuis juin 2004 du passage du LIEN.

Ce document démontre certainement que le promoteur a été prudent alors que le tracé du LIEN n'était pas encore arrêté en 2004 et qu'il n'était donc pas assuré de son passage à proximité du Hameau de Matour.

En revanche, cela ne démontre nullement que le département lui ait été aussi vigilant que ledit promoteur et ait bien pris en compte la présence du Hameau de Matour qui ne figure pas dans les documents de l'enquête publique.

Il apparaît que l'étude a été réalisée sur la base de documents non réactualisés et de documents photographiques qui datent du premier projet (1997).

L'étude d'impact ne peut être regardée comme satisfaisant aux conditions de l'article R.122-3 du code de l'environnement qui impose « *une analyse de l'état initial du site* » et une analyse des effets « *sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique* ».

Il a ainsi été jugé que :

« compte tenu de la nature des activités exercées et de la présence de populations relativement proches, ces lacunes et omissions de l'étude d'impact revêtent un caractère substantiel ; que, dès lors, ladite étude ne peut être regardée comme satisfaisant aux conditions posées par les dispositions réglementaires précitées (C.AA Douai, 23 mai 2002, Royer, n°99DA10488).

3.2. Sur l'absence de prise en compte des critères d'évaluation.

Le projet de tracé portait sur 4 fuseaux comprenant eux-mêmes 4 variantes.

a. Sur l'absence d'études et de présentation des critères ayant déterminé le choix du fuseau

Les requérants ont relevé que le coût de l'opération n'avait pas été intégré pour le choix du fuseau.

Le département prétend que ce critère du coût de l'opération a été pris en compte au stade de la définition et de la comparaison des fuseaux d'aménagement, ce qui aurait fait l'objet d'une phase comparative en page 121 de l'étude d'impact.

Le tribunal pourra lire avec attention cette page 121 mais aussi l'ensemble de l'étude d'impact et constatera d'une part, que le choix du fuseau n'est abordé qu'en pages 120 et 121 et d'autre part, que le critère qui apparaît à la lecture de ses dernières comme déterminant, à savoir le montant approximatif de chacun des fuseaux, n'est nullement explicite.

Ainsi, les coûts ne sont pas chiffrés et ils reposent sur une analyse approximative et péremptoire.

L'étude d'impact est donc insuffisante sur ce point.

Dans le cadre d'un contrôle pragmatique de l'étude d'impact, le juge administratif n'hésite pas à sanctionner les insuffisances qui ont eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou qui sont de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

Or, en l'espèce, l'étude d'impact qui établit le choix du fuseau sans le moindre chiffrage du coût de chacun d'entre eux ne peut satisfaire à l'obligation d'information préalable et nécessaire au choix.

Au surplus, il est étonnant de constater que le choix entre les 4 fuseaux repose sur une présentation de deux pages.

Au dernier paragraphe de la page 121, il est indiqué que « *l'analyse multicritère environnementale a ainsi permis de déterminer les avantages et inconvénients relatifs à chacun des fuseaux analysés* ».

Toutefois, force est de constater que cette analyse « *multicritère* » n'est pas jointe et que les quelques observations figurant en pages 120 et 121 ne sont pas de nature à éclairer le public et l'administration sur les enjeux environnementaux du choix.

L'étude d'impact ne renvoie d'ailleurs à aucune autre pièce susceptible de comprendre et de justifier les choix opérés selon des « multicritères » dont on ignore tout.

Elle est rédigée comme si le choix du fuseau n°3 avait déjà été arrêté et débattu, ce qui n'est nullement le cas.

Le tribunal notera que l'étude d'impact avait pour objet de fixer les éléments permettant de déterminer à la fois le fuseau et la variante retenue pour le tracé du LIEN.

En l'absence de plus de présentation des analyses qui auraient conduit au choix du fuseau 3, les requérants sont fondés à considérer qu'elles n'existent pas et dans tous les cas, que l'étude d'impact est insuffisante.

b. Sur l'absence de prise en compte de l'ensemble des critères d'évaluation pour les variantes

Le fuseau n° 3 a donc été retenu arbitrairement.

L'évaluation des 4 variantes de ce fuseau devait être opérée selon des critères de comparaison au nombre de 25.

Ces 25 critères sont repris et notés un par un pour chacune des quatre variantes (page 128 à 134 de l'étude d'impact).

Les requérants ont fait observer que certains des critères ont été abandonnés dans l'étude d'impact pour le calcul de la variante la moins contraignante.

Cela ressort de la page 137 de l'étude d'impact où seuls 12 critères sont finalement retenus pour le classement des variantes.

Le département l'admet.

Il explique l'abandon de 12 des critères (près de la moitié) par le fait « *que 12 des 25 critères faisaient apparaître une égalité de résultat pour les quatre variantes* ».

Ceci est inexact.

Les requérants notent que 3 des critères qui ont été abandonnés conduisaient à un résultat différent entre les variantes 1 à 4.

Ils reprennent ces critères sous forme de tableau :

Critères	V1	V2	V3	V4
traversée de terrains classés en AOC	2	-1	2	2
traversée de boisements recensés en EBC	2	2	2	-1
traversée de zone de loisirs nature	2	2	2	-1

Rien ne justifiait l'absence de prise en compte de ces trois critères qui ne conduisent pas à un résultat commun aux trois variantes.

Dès lors, ces critères auraient dû être repris en pages 136 et 137 de l'étude d'impact pour l'appréciation des quatre variantes.

Or, en ajoutant ces critères aux 12 critères de sélection restants, le total de chaque variante figurant dans le tableau de la page 37 devrait être modifié comme suit :

	Total étude d'impact	Critères omis et somme				Nouveau total
Variante 1	24	2	2	2	+ 6	30
Variante 2	26	-1	2	2	+ 3	29
Variante 3	28	2	2	2	+ 6	34
Variante 4	29	2	-1	-1	0	29

L'étude d'impact expose que la variante ayant obtenu le plus de points est la plus pénalisante.

Selon la méthodologie retenue, **force est de constater que ce n'est plus la variante 1 qui obtient le moins de point et qui serait donc la moins pénalisante mais les variantes 2 et 4.**

L'élimination de certains des critères n'est pas justifiée et il apparaît clairement que le choix de la variante n'a pas été opéré objectivement en prenant en compte l'ensemble des critères utiles à la sélection.

Dès lors, non seulement le moyen tiré de l'absence de prise en compte des variantes ne manque pas en fait, mais au surplus, l'étude d'impact est insuffisante en ce qu'elle n'a pas été réalisée en tenant compte du caractère « plus pénalisant » de la variante 1 par rapport aux variantes 2 et 4.

Le tribunal notera que sur la base de ce calcul des critères, le département a retenu la variante 1 pour le tracé du LIEN, sans poursuivre les études sur les deux autres variantes moins pénalisantes.

Par suite, les requérants sont fondés à soutenir que l'étude d'impact est insuffisante et inexacte.

Les requérants indiquent qu'ils déposeront un mémoire complétant celui-ci afin de démontrer que l'étude d'impact est insuffisante sur d'autres points.

PAR CES MOTIFS

Et pour tous autres à déduire, à produire ou à suppléer même d'office,

Les exposants concluent qu'il plaise au Tribunal Administratif de Montpellier, de bien vouloir :

- **Annuler** l'arrêté préfectoral n°2011-I-100 du 11 janvier 2011, publié le 31 janvier 2011 par lequel le préfet a d'une part, déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement du LIEN entre Saint Gely du Fesc et Bel Air et d'autre part, approuvé les nouvelles dispositions des PLU de Combaillaux, Grabels et Saint Gely du Fesc relative à ce projet d'aménagement
- **Condamner** l'Etat pris en la personne de Monsieur le Préfet de l'Hérault à verser aux requérants la somme de 2000 (deux mille) euros en application de l'article L. 761-1 du code de Justice administrative.

Fait à Montpellier, le 16 mars 2012

Sophie LUCAS