

**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 COMPLEMENTAIRE**

POUR :

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

Association loi du 1<sup>er</sup> 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

**- La commune de Combaillaux** représentée par son maire en exercice domicilié ès qualité Hôtel de Ville, 3 rue des Remparts, 34 980 Combaillaux

**- La commune de Saint Gely du Fesc** représentée par son maire en exercice domicilié ès qualité Hôtel de Ville, 25 rue Fontgrande, 34 980 Saint Gély du fesc

**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 complètent leur précédent mémoire et entendent rappeler que l'étude d'impact doit permettre de mettre en place des mesures de suppression, limitation ou compensation des inconvénients relevés.

Le projet d'aménagement du LIEN est soumis à l'étude d'impact telle que définie par l'article R.122-3 du code de l'environnement et à l'enquête publique.

L'enquête publique a pour but d'informer le public mais elle doit aussi permettre à l'autorité administrative de disposer de tous les éléments nécessaires pour apprécier l'utilité publique du projet au regard de son coût environnemental et éventuellement du coût financier des mesures de protection.

### **3.3. Sur l'étude acoustique**

#### **a. Sur la réglementation encadrant le bruit**

Le décret du 9 janvier 1995, décret 95-22, prévoit que la conception et la réalisation d'une infrastructure de transport terrestre nouvelle et la modification ou la transformation significative d'une infrastructure existante doit être accompagnée de mesures destinées à éviter les nuisances sonores excessives.

L'article 2 du décret nous indique qu'est significative une transformation à partir du moment où elle entraîne une gêne nouvelle supérieure à 2 Db(A) sur une période représentative.

L'arrêté du 5 mai 1995 pour les infrastructures routières prévoit que la contribution maximum d'une infrastructure nouvelle ne peut dépasser, pour les logements en zones sonores préexistantes modérées, 60db (a) de 6 à 22 h, et 55db (A) de 22 h à 6h.

Le décret n°95-11 du 9 Janvier 1995 prévoit que les infrastructures doivent être classées dans 5 catégories.

Les règles d'insonorisation des logements voisins de ces infrastructures varient alors en fonction de la catégorie.

L'arrêté du 30 Mai 1996 précise enfin ces règles et détermine les niveaux sonores d'insonorisation.

b. Sur le classement des terrains et de la voie nouvelle

°. *Les terrains sont classés en zone calme au PPBPE*

L'article L 571-10 du code de l'environnement dispose que « *dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures en fonction de leur caractéristiques sonores et du trafic* ».

Sur la base de ce classement, il est déterminé les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction des bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

L'article L.572-6 du code de l'environnement précise que : « *les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit un plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues* ».

En l'espèce, la zone d'implantation du LIEN à Grabels est classée par le plan de prévention du bruit dans l'environnement en zone calme.

Même si à ce jour, le PPBPE n'est pas opposable, le fait qu'il s'agisse d'une zone calme supposait que l'on accorde une attention particulière aux nuisances sonores engendrées par le LIEN et aux mesures de réduction nécessaires.

°. *Sur le niveau sonore futur*

La RD 127 qui traverse Grabels est actuellement classée en niveau 4 du classement sonore des voies terrestres par la Préfecture (voir tableau 17- page 101 de l'étude d'impact).

Le LIEN est classé en niveau 3 sur les communes où il passe déjà (voir page 100 de l'étude d'impact).

Il donc évident que le bruit va globalement augmenter sur la zone alors même qu'elle est classée en zone calme.

Ensuite, si l'on s'en tient aux quelques données figurant dans l'étude d'impact on constate aussi que la simulation de la contribution maximum autorisée de la nouvelle infrastructure ne dépasse 60 db jour et 55 db nuit.

En page 175 de l'étude, il est relevé des niveaux supérieurs pour les repères R13 et R14.

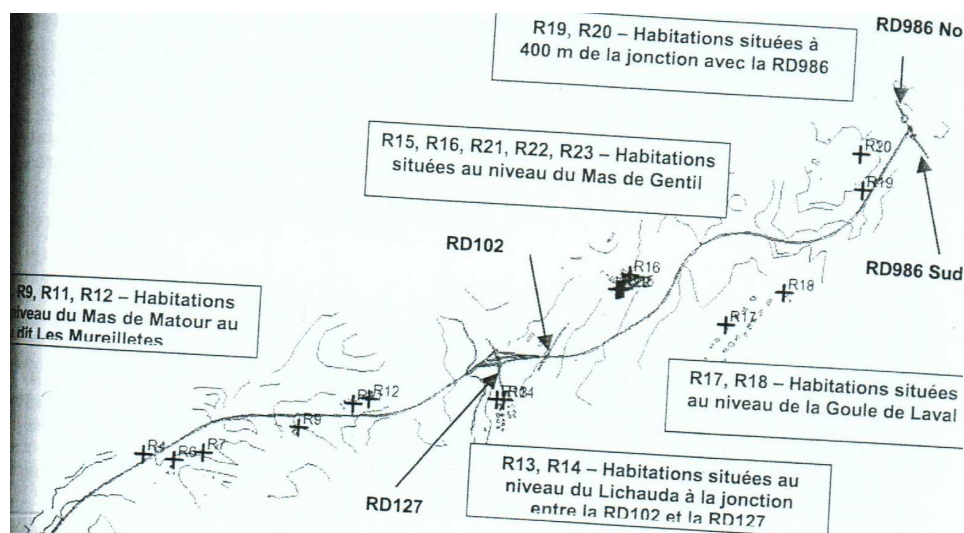
En l'espèce, les requérants ont relevé l'insuffisance de l'étude des nuisances sonores et par conséquent l'absence de remèdes utiles.

### c. Sur les omissions

Les requérants ont relevé que l'étude d'impact avait omis de prendre en compte plusieurs zones habitées et notamment le Hameau de Matour, ce qui explique notamment qu'aucune étude acoustique n'ait été entreprise à proximité de ces habitats.

Malgré les dénégations du préfet et du département, les requérants maintiennent que l'étude d'impact ne contient pas de mesures acoustiques suffisantes.

Les points de prise de mesure figurent en page 174 de l'étude d'impact.



Il ressort clairement de ce plan qu'aucune mesure n'a été effectuée au niveau du Hameau de Matour/Plan de Maule.

Les mesures ont été prises au niveau du Mas de Matour, et non au niveau du Hameau de Matour qui abrite 150 personnes et qui se trouve de l'autre côté du projet de voirie.

En page 9 de son mémoire, le département ne peut donc affirmer que l'évolution des zones urbanisées de la commune a été correctement prise en compte dans l'étude.

D'ailleurs, il reconnaît ensuite n'avoir pris aucune mesure au niveau des habitations du Hameau de Matour pourtant situées à proximité du projet.

Il soutient, qu'en application de l'article 5 de l'arrêté du 5 mai 1995, « **la prise de mesures sur site n'est qu'une faculté** » (page 13 du mémoire – partie 3.3.6 §3) et qu'il peut être pallier à cette carence par d'autres méthodes telles que la modélisation.

Cette position n'est pas celle de la direction départementale des affaires sanitaires et sociales qui a été consulté le 24 novembre 2009 (pièce n° 14).

La personne en charge du dossier relève ainsi, à cette date que : « l'état initial de l'ambiance acoustique est apprécié et n'a toujours pas fait l'objet de mesures de bruit in situ ».

L'étude in situ est donc attendue et nécessaire.

La DDASS explique ensuite cette nécessité en précisant que « *cela signifie également que le modèle prévisionnel n'est toujours pas calé sur des données réelles* ».

Ainsi, en l'absence de données initiales, on doit considérer que la modélisation opérée ensuite ne permet pas une appréciation correcte et juste du bruit.

Le département omet aussi que les dispositions de l'article L.122-3, II du code de l'environnement, dans sa version applicable avant juillet 2010, précise que :

*« 2° Le contenu de l'étude d'impact qui comprend au minimum une analyse de l'état initial du site et de son environnement, l'étude des modifications que le projet y engendrerait, l'étude de ses effets sur la santé et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement et la santé ; en outre, pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;*

Or, passant sous silence l'existence de plusieurs maisons à proximité immédiate de l'ouvrage, l'étude d'impact omet de mesurer d'éventuelles nuisances sonores auxquelles ces habitations pouvaient être exposées.

L'étude d'impact ne peut être considérée comme satisfaisant aux dispositions de l'article L.122-3 précité alors et cette omission revêt un caractère substantiel (C.E.29 juillet 1995, M. DUMONT, req. n°97327).

Ensuite, la modélisation, qui vise à estimer les nuisances futures, est représentative si elle tient compte des habitations existantes pour les estimer. Ce qui n'est pas le cas.

Dans tous les cas, la réalisation d'une modélisation n'exclue pas la prise de relevés de l'état initial.

En l'absence de tels relevés au droit des habitations du Hameau de Matour, il est clair qu'aucune modélisation n'a été faite pour ces habitants.

#### d. Sur l'insuffisance de calcul

Aux termes du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, il est indiqué qu'une modification de plus de 2db est considérée comme significative.

L'article 8-1 du décret prévoit que l'étude d'impact doit comprendre :

- les hypothèses de trafic et les conditions de circulations retenues pour déterminer les nuisances sonores potentielles de l'infrastructure,

- les méthodes de calcul utilisées,
- les principes des mesures de protection qui seront mis en œuvre.

° *Sur l'hypothèse de calcul retenu*

Les requérant relèvent que l'étude d'impact (page 175 - §1) se fonde sur une note d'information du SETRA n°70 en **date de septembre 2002** pour définir le débit horaires.

A partir de la Note d'information du SETRA n°70 en date de septembre 2002 et compte tenu de la fonction du LIEN et des prévisions de trafics, le débit horaire à été défini. Les trafics utilisés à l'horizon 2020 pour les simulations sont les suivants :

Voie considérée	Trafic équivalent moyen horaire en période diurne	Trafic équivalent moyen horaire en période nocturne
LIEN A750-RD102	911 V/h (10% PL)	141 V/h (20% PL)
LIEN RD102-RD986	735 V/h (10% PL)	114 V/h (20% PL)

L'étude a été faite sur la base d'une circulation comprise entre 911 et 735 véhicules jours et 141 et 114 véhicules nuit.

Toutefois, l'auteur de l'étude relève page 34 de l'évaluation économique et sociale (Pièce I – pièce jointe n° 12) que :

« *l'achèvement du LIEN entraînera une hausse des trafics sur les infrastructures suivantes :*

° *LIEN existant : + 1 700 à 3 000 selon les sections par jour et par sens,*

° *RD 102 au Nord-ouest du LIEN : + 400 véhicules par jour et par sens ».*

L'hypothèse de calcul est donc fautive et en de ça du trafic prévisible.

° *Sur les méthodes de calcul utilisées.*

La méthode de calcul utilisée pour définir les nuisances sonores figure en page 225 du l'étude d'impact (pièce adverse n°6).

L'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 dispose que :

*« Les niveaux sonores LAeq visés à l'article 1er du présent arrêté sont évalués pour des conditions de circulation moyennes représentatives de l'ensemble de l'année, pour chacune des périodes diurne et nocturne.*

***Les modèles et hypothèses utilisés pour les évaluations doivent être clairement explicités dans les études. Ils sont conformes aux normes en vigueur ou règles de l'art.***

*Pour les évaluations et prévisions des niveaux sonores à longue distance, c'est-à-dire supérieure à deux cent cinquante mètres, l'influence des conditions météorologiques sur la propagation des sons, comme le vent et la température, est prise en compte.*

*Les calculs sont réalisés :*

- soit dans des conditions météorologiques particulières qui correspondent aux conditions favorables à la propagation des sons, en faisant appel à une convention de calcul s'inspirant des principes décrits dans la norme ISO 9613 Atténuation du son lors de sa propagation à l'air libre, partie 2 : méthode générale de calcul et en prenant en compte la fréquence de cette situation sur le site ;
- soit dans les conditions météorologiques observables sur le site, en utilisant une méthode qui prend en compte ces conditions ».

Le département expose que la méthode utilisée est présentée en page 225 de l'étude d'impact.

En page 225, on apprend qu'un logiciel MITHRA V 5.0 développé sous Window a été utilisé et qu'il intégrerait la norme ISO visée par l'arrêté du 5 mai 1995.

Toutefois, les tableaux produits en page 175 et 176 ne révèlent qu'une estimation globale du niveau sonore sans préciser les modulations selon les heures, et notamment en heures de pointes.

De même, pour les évaluations sonores et prévisions des niveaux sonores à longue distance, c'est-à-dire supérieur à 250 m, l'influence des conditions météorologiques sur la propagation des sons, comme le vent et la température est logiquement prise en compte.

Or, l'étude ne donne aucune précision sur la prise en compte de ses éléments.

Dans son courrier du 24 novembre 2009 (pièce n°14), la DDASS relevait déjà :

*« Il est fait mention (p.225) d'une campagne de mesure de bruit réalisés antérieurement mais l'on ne sait ni quand, ni en quels points ».*



e. Sur l'insuffisance des mesures compensatoires

L'article R.122-3 du code de l'environnement prévoit que :

« II. - L'étude d'impact présente successivement :

2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et (...), le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

(...)

4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ».

Le département soutient que le détail des mesures compensatoires ou réductrices de bruit n'a pas à être exposé dans l'étude d'impact.

Le département vise un arrêt du Conseil d'Etat du 17 mars 2010 (req. n°314114, Association Alsace Nature) qui précise bien que :

« (...) qu'au stade de l'enquête publique, les documents soumis à l'enquête ont pour objet non de décrire en détail les ouvrages envisagés, mais seulement de permettre au public de connaître la nature et la localisation des travaux prévus ainsi que les caractéristiques générales des ouvrages les plus importants.

(...) qu'il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact comporte des estimations précises des nuisances sonores par commune, qui n'ont pas été remises en cause par l'expert commis par le tribunal administratif, et qu'elle prévoit l'aménagement d'une tranchée couverte pour la traversée du secteur le plus exposé ; ».

Dans l'espèce visée, la nature des ouvrages destinés à réduire les nuisances sonores était indiquée bien indiquée. Il s'agit d'une tranchée couverte.

Cette obligation d'estimer avec précision les nuisances sonores et de prévoir les mesures réductrices s'impose dans la mesure où si aucune mesure utile n'est envisageable, le tracé du projet doit être remis en cause.

Dans le cas du LIEN, cette obligation n'a pas été respectée, la nature des ouvrages réducteurs est plus qu'imprécise et la possibilité de réduire nuisances sonores n'est pas démontrée, alors que la nuisance est reconnue.

Il apparaît, en page 178 de l'étude d'impact que « des mesures compensatoires sont nécessaires pour les récepteurs R4, R6, R9, R11 et R12 » et que le maître d'ouvrage prévoit aussi un traitement sur les récepteurs R13 et R14.

Ensuite, les auteurs de l'étude exposent le type de mesure compensatoire en fonction de l'endroit de prise de mesure, rez de chaussée ou étage.

On comprend qu'au rez-de-chaussée l'écran acoustique s'impose et qu'à l'étage, le traitement de façade est préconisé, sans toutefois connaître quelles sont les mesures prises au rez-de-chaussée ou à l'étage.

En R2 et R6, la mesure compensatoire indiquée est le traitement de façade. Par déduction, la mesure aurait été faite à l'étage.

En R13 et R14, la mesure compensatoire consiste en la mise en place d'écrans, donc le relevé aurait été opéré au rez-de-chaussée.

A la lecture des pages 179 et 180, on apprend que pour les récepteurs R4, R9, R11 et R12, la solution d'un écran réfléchissant est retenue.

La nature de « l'écran réfléchissant » n'est pas clairement exprimée.

Au regard des plans qui suivent et des quelques indications écrites page 178, on comprend qu'un bosquet, une butte de terre ou un mur de merlons peuvent constituer un écran réfléchissant.

Les requérants ont consulté le guide d'élaboration des plans de prévention du bruit sur l'environnement qui détaille la composition des écrans acoustiques (pièce n°13).

Il existe plusieurs types d'écran acoustiques dont les caractéristiques influent sur la capacité d'absorption.

En l'espèce, l'étude ne précise pas le choix du matériel suivant la zone protégée, nous savons juste qu'il s'agit d'un « écran réfléchissant ».

L'étude n'explique pas pourquoi, le choix s'est porté sur un écran réfléchissant plutôt qu'un écran absorbant qui évite « *les réflexion des ondes sonores* ».

Cette question se pose pourtant au niveau du récepteur 4 où l'écran réfléchissant est prévu d'un seul côté de la voirie au risque d'augmenter (par réflexion) la perception du bruit pour les habitations situées de l'autre côté de cette dernière (récepteurs R6, R24 et R25) (voir page 179 – étude d'impact).

En revanche, l'étude précise, la hauteur, la longueur, la surface de l'écran.

Les écrans réfléchissant projetés varient pour le plus haut de 2,50 m à 2 m et la longueur varie de 92 m à 320 m.

Ce calcul suppose que les rédacteurs de l'étude connaissent la nature de l'écran choisi et ses caractéristiques, sinon comment auraient-ils pu annoncer les dimensions utiles.

Les requérants peuvent légitimement s'interroger sur cette soudaine précision alors que la composition de l'écran et ses caractéristiques ne sont pas arrêtés.

Ils sont dès lors fondés à considérer que les mesures présentées pour réduire les nuisances sonores sont insuffisantes et totalement abstraites.

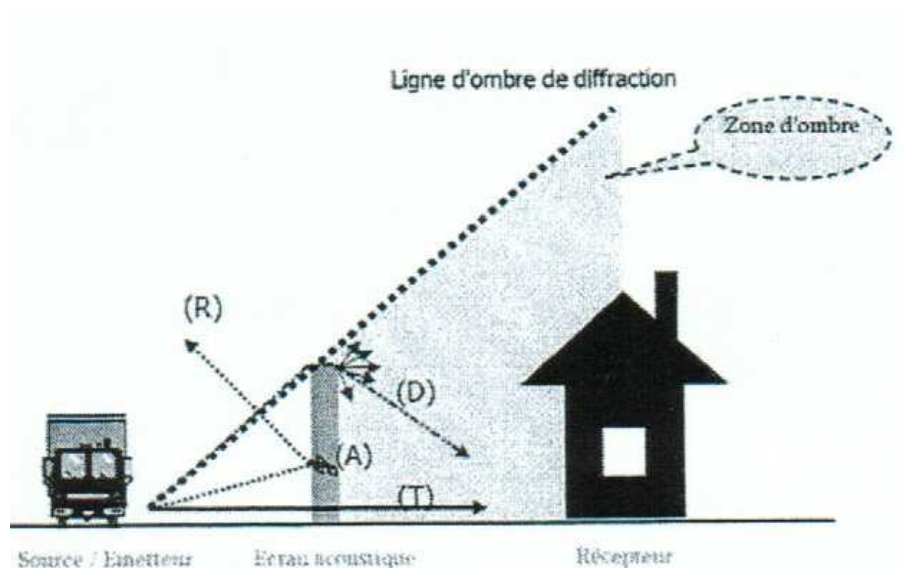
Ensuite, il ressort des plans joints en page 182 et 183 de l'étude d'impact que l'écran acoustique pourrait aussi être composé d'un écran d'arbres.

Le Guide pour l'élaboration des PPBE (pièce n°12) précise que :

« Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'efficacité d'une simple rangée d'arbres est quasi nulle sur le plan acoustique. Il faudrait une forêt d'arbres plantées densément de plus d'une centaine de mètres de largeur pour obtenir, sous certaines conditions, une diminution acoustique de l'ordre de 1 à 3 dbA » (page 77 – pièce n°12).

Il n'est donc pas sérieux de prévoir, comme cela figure dans les plans joints, que la plantation de quelques arbres puisse réduire le bruit.

Enfin, il ressort du schéma de transmission du bruit que ce dernier se répand par le sol et que l'écran acoustique n'est pas de nature à empêcher sa transmission vers la partie haute des bâtiments impactés.



L'étude prévoit bien un traitement de façades pour les étages d'immeubles impactés mais ce traitement n'est pas précisé et son effet réducteur n'est pas davantage analysé.

Enfin, l'étude ne prévoit absolument rien contre les nuisances provenant du bruit du roulement des pneus sur la surface de la voirie.

Les requérants sont fondés à soutenir que l'étude des nuisances sonores et l'énoncé des moyens mis en place pour y remédier sont insuffisants.

La DDASS rappelle aussi dans son courrier qu'en l'absence de modèle prévisionnelle fiable, « les mesures prévisionnelles compensatoires proposées s'avère toujours sujette à caution » (pièce n°14).

### **3.4. Sur l'insuffisance de l'étude sur l'air**

3.4.1. La circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact d'infrastructures routières précise le contenu et la méthodologie qui encadre l'étude à réaliser (pièce n°15).

Cette circulaire complète la note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières de 2004 (pièce n°16).

Tout d'abord, il est précisé que « *l'étude doit identifier les populations exposées* ». (page 1 de la circulaire).

Les requérants ont listé les pages de l'étude d'impact consacré à cette étude de la pollution de l'air. Il s'agit des pages 40, 102 à 105, 155, 170 et 201.

Comme précédemment exposé, l'étude omet de prendre en compte un quartier, « le Hameau de Matour », qui regroupe environ 150 habitants.

La note méthodologique de 2004 rappelle le but de l'étude et précise que :

*« Les études d'impact environnemental concernant les infrastructures routières doivent être adaptées au projet étudié et à ses enjeux.*

*Le volet « air et santé » vise d'une part à déterminer le tracé routier minimisant l'impact de la pollution de l'air sur la santé des populations.*

*Ses résultats sont destinés à inspirer les choix du décideur.*

*D'autre part, il vise à évaluer les risques sanitaires individuels et collectifs auxquels sont soumis les personnes et populations vivant dans le domaine et les bandes d'étude pour proposer d'éventuelles mesures de lutte contre la pollution atmosphérique et informer les populations concernées.*

*Un projet peut être une partie d'un aménagement plus important (programme) dont la réalisation a été fractionnée dans le temps. Il est alors nécessaire d'étudier les impacts de l'ensemble du programme, avant d'étudier séparément chacun des projets qui le compose ».*

#### a. Sur la bande d'étude :

Il ressort de cet exposé que l'étude doit porter sur une bande précise définie géographiquement en fonction de l'importance du projet et en fonction de l'augmentation du trafic prévisible.

L'article 2.1 de la note méthodologique de 2004 indique 4 bandes d'études : locale, urbaine, régionale, globale et précise que pour les opérations qui ne sont pas « exceptionnellement importante », les bandes d'études sont locales et urbaines

Ainsi la note méthodologique rappelle qu'on « *définit traditionnellement quatre échelles spatiales en matière de pollution atmosphérique* :

- *L'échelle locale (10 m à 1 km) adaptée à l'étude des effets sur la santé de sources de pollution proches et identifiées (routières ou industrielles principalement).*

- *L'échelle urbaine (1 à 50 km), où les effets sur la santé sont étudiés sur l'ensemble d'une zone urbaine, en prenant en compte plusieurs sources de pollution de l'air ainsi que des paramètres climatiques et topographiques ».*

Or, en l'espèce, l'étude d'impact ne contient aucune définition de la bande géographique d'études retenue pour la pollution de l'air.

Au niveau local, l'étude ne comporte aucune donnée propre à la commune de Grabels.

En page 40 de l'étude, on apprend que les résultats proviennent d'une étude réalisée à Saint Gély du Fesc en 1997 qui aurait été réactualisée en 2009.

Le tribunal notera :

- que l'étude de 1997 n'est pas jointe,

- et que ses auteurs restent inconnus alors même que l'article R.122-1 du code de l'environnement impose que la dénomination complète des auteurs de l'étude doit figurer sur le document final.

Ensuite, il relèvera qu'il n'y a pas eu d'études sur Grabels mais juste une projection des études effectuées du Saint Gely.

Ainsi, l'étude à l'échelle locale n'a pas été réalisée, alors même que la note méthodologique prévoit bien qu'indépendamment de l'étude de l'impact de l'ensemble du projet d'aménagement, chacun des projets qui le compose doit faire l'objet d'une étude particulière.

Il est ainsi précisé que *pour un projet « partie d'un aménagement plus important dont la réalisation a été fractionnée dans le temps », « il est (...) nécessaire d'étudier les impacts de l'ensemble du programme, avant d'étudier séparément chacun des projets qui le compose ».*

Le tronçon de LIEN qui passe à Grabels devait donc faire l'objet d'un examen particulier.

A l'échelle régionale, l'étude a porté sur la communauté d'agglomération de Montpellier (pages 104,105 et 106 de l'étude d'impact – pièce adverse n°6).

Toutefois, cette analyse plus large qui consiste en un état des données connues, n'est pas complétée par une prise en compte de la topographie des lieux qui s'imposait, le tracé du LIEN à Grabels étant compris dans une cuvette.

En outre, les requérants relèvent la présence de vents dominants venant du Nord, donnée qui n'est pas remise en cause par le département et par l'étude d'impact, et qui aurait dû être prise en compte dans l'étude de la pollution, ce qui n'a pas été le cas.

Ensuite, la circulaire prévoit que la bande d'études est définie « *autour de chaque voie subissant, du fait de la réalisation du projet, une hausse ou une baisse significative de trafic (variation de 10 % comme pour le domaine d'étude)* » (circulaire pièce n°15).

Le département affirme que la circulation dans Grabels, sur la RD 127, va fortement diminuer grâce à l'ouverture du LIEN.

En admettant que ce soit effectivement le cas, cette voie devait donc faire partie de l'étude sur la pollution de l'air et elle n'a pourtant pas été prise en compte. De même, la route de Bel-Air qui va connaître une modification de son trafic aurait dû être prise en compte.

b. sur le domaine d'études

« **Pour la pollution particulaire** (métaux lourds,...), la largeur de la bande d'étude est prise égale à 100 m, quel que soit le trafic, en attendant les résultats de recherches complémentaires » (article 2.2.2 de la circulaire et de la note méthodologique).

L'étude d'impact ne contient aucune précision sur ce point qui n'a manifestement pas été pris en compte.

**Pour la pollution gazeuse**, la définition de la bande d'études est plus complexe.

Elle dépend du TMJA (trafic moyen journalier annuel) et de la concentration en NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote) à la limite de la bande, à l'horizon en 2020.

Dans l'étude d'impact, le trafic du LIEN est évalué entre 12000 et 15000 véhicules/jour, à son ouverture, selon les tronçons (voir page 170- étude d'impact).

D'après le tableau n°1, page 5 de la circulaire interministérielle, ces chiffres obligeaient le département à faire une étude sur une bande de 150 m de part et d'autre du LIEN, soit 300 mètres.

Ceci a été fait.

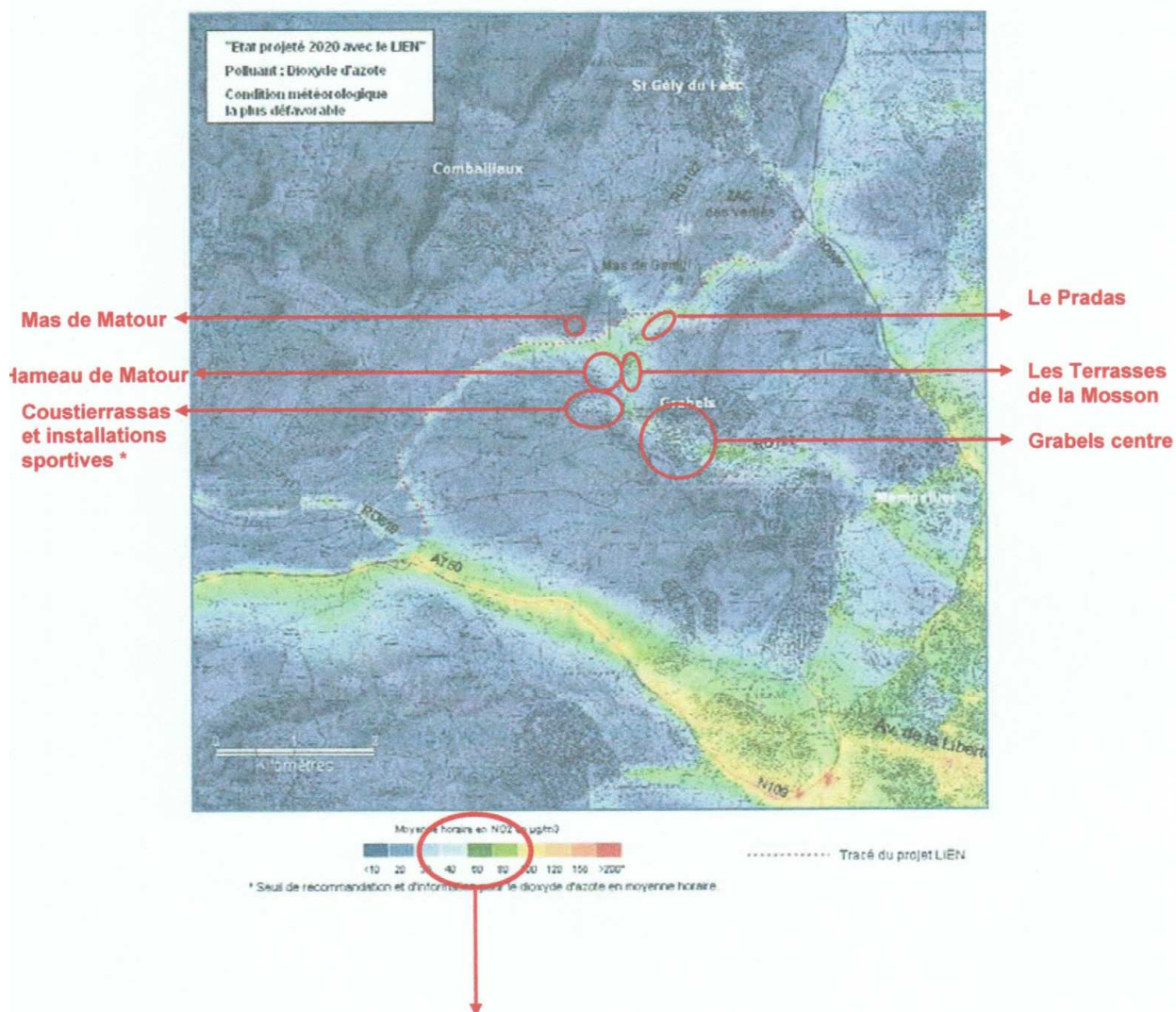
Toutefois, le département a oublié de tenir compte de la seconde condition énoncée dans la circulaire : la concentration en NO<sub>2</sub> en limite de bande.

Cette concentration ne doit pas dépasser 0,9 µg/m<sup>3</sup> (voir commentaire sous tableau n° 1 de la circulaire).

Dans le cas d'un dépassement de concentration, il est prévu d'élargir la bande d'études jusqu'à l'obtention de ce chiffre.

D'après l'étude d'Air Languedoc du 21 juin 2010, sur laquelle s'appuie constamment le département, une carte dispersion du NO<sub>2</sub> après la construction du LIEN a été dressée (pièce n°18).

## ANNEXE : exemple de carte de concentrations simulées AVEC l'ouverture du LIEN



Pollution prévue entre 40 et 60  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  à l'horizon 2020, à comparer au 5 à 7  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  mesurés en 2009.

\* terrain de football, terrains de tennis, parcours de santé

A la lecture de cette carte on constate que la concentration en NO<sub>2</sub> prévue est plus de 100 fois supérieure à cette valeur limite !!!!

La bande d'étude devait donc être élargie et englober d'autres quartiers, et notamment les quartiers Nord de Grabels, ainsi que le centre-ville.

Il ressort encore de la carte d'Air Languedoc que la largeur de la bande d'étude devait passer de 300 à plus de 2 000 m, soit 2 km.

### c. sur le niveau d'études

S'agissant du niveau d'étude, la circulaire précise qu'elle dépend du trafic prévu et du nombre de personnes concernées par le projet, correspondant en fait au nombre de personnes habitant dans la bande d'étude.

Le département s'enorgueillit d'avoir réalisé une étude de niveau III alors qu'une étude de niveau IV était, selon lui, suffisante.

Le tableau n°2 de la circulaire (pièce jointe 15) précise que pour un trafic intérieur à 25 000 véhicules / jour mais supérieur à 10 000 (ce qui est le cas en l'espèce) le niveau d'étude est bien de IV, mais à la condition qu'il n'y ait aucun bâtiment dans la zone d'étude (zone dite G IV).

En admettant que la bande d'étude soit seulement de 150 mètres de part et d'autre de la chaussée, des habitations sont comprises : les Mas de Matour et les maisons isolées des Murailletes.

Comprenant des habitations, le niveau d'étude devait être au minimum de niveau III.

Si l'on tient compte du fait que la bande d'étude doit être étendue à 2 km pour répondre aux règles encadrant la recherche de concentration en NO<sub>2</sub>, l'étude devait être de niveau II minimum.

En outre, compte tenu des installations sportives situées à côté du Coustierrassas, la circulaire prévoit que l'étude de niveau II sera impérativement remontée au niveau I au droit des lieux sensibles, parmi lesquels figurent les stades et les centres sportifs.

### °Sur l'estimation de la population exposée

La circulaire précise que « pour chaque variante, quel que soit le niveau d'étude, on présentera une estimation de la population exposée et le repérage des lieux de vie sensibles » (point 2.3.1. de la circulaire).

Or, l'étude ne contient aucune précision sur ce point, ce qui explique notamment l'absence de définition utile du niveau d'étude applicable.

### °Sur les différentes étapes obligatoires de l'étude

Ces étapes sont différentes selon le niveau d'études requis.

Pour les études de niveaux III et IV, il s'agit d'une simple information des effets de la pollution atmosphériques sur la santé avec la prise en compte d'une liste de polluants plus courtes que pour les études de niveaux I et II.

Pour les études de niveaux I et II, une qualification de l'état initial par des mesures in situ s'imposait.



Il était donc impératif de déterminer avec précision la bande d'études pour fixer le nombre d'habitant et par conséquent le niveau d'études requis.

Or, en l'espèce, les requérants relèvent que la bande d'étude a été sous-estimée et que dès le niveau d'étude requis (niveau II) justifiait la réalisation de mesures in situ qui n'ont pas été faites.

C'est aussi l'avis de la DDAS, qui dans son courrier du 29 novembre 2004 (pièce n°14) se plaint de l'absence de mesure de qualité de l'air in situ, « à l'aide de campagnes de mesures par échantillonneurs passifs », « avec un état initial sur deux saisons contrastées et modélisation des missions ».

La DDASS relève en 2009 que « ces éléments auraient dû figurer dans l'étude d'impact » et ils ne figurent toujours pas dans l'étude soumise à enquête publique.

#### d. Sur les mesures de lutte contre la pollution

La circulaire indique qu'une des premières mesures de lutte contre la pollution est bien entendu l'éloignement de la voirie des zones habitées. (point 3.5. de la circulaire) et elle précise « qu'il n'existe pas de mesures compensatoires quantifiables ».

Les requérants insistent sur ce point.

Dans la mesure où il n'existe pas réellement de mesures réductrices ou compensatoires de la pollution, à l'exception de la déviation du tracé et son éloignement des zones habitées, il était important de disposer d'une étude complète et suffisante pour déterminer le choix de ce tracé.

Or, il ressort clairement des écritures du département et également des conclusions du commissaire du gouvernement, que l'étude d'impact est insuffisante sur ce point.

Le département explique que des études complémentaires seront réalisées par Air LR (page 16 de son mémoire).

Si l'intention est bonne, elle est tardive puisque de tracé est déjà arrêté sur la base de l'étude d'impact soumise à enquête publique.

Le tribunal constatera que si des études complémentaires sont nécessaires, c'est bien qu'en l'état de celles réalisées pour l'étude d'impact il était impossible d'arrêter les mesures utiles et de comparer les variantes.

#### °Sur les mesures de compensation de pollution à l'ozone

Selon la circulaire, « la pollution gazeuse » « ne peut pas être éliminée par un écran physique » (point 3.5. de la circulaire).

La diffusion de la « pollution particulaire » peut, elle, être « piégée par des écrans physiques et végétaux ».

Dans ses écritures, le département prétend que la circulaire préconise la mise en place d'écrans végétaux ou physiques (mur anti bruit) pour arrêter l'ozone.

Toutefois, l'ozone est un gaz et non une particule solide. Il entre donc dans le cadre de la pollution gazeuse contre laquelle les végétaux sont inefficaces.

Au regard des plans de présentation des écrans prévus par l'étude d'impact pour lutter contre le bruit et qui doivent aussi servir pour la lutte contre la pollution, l'arbre choisi est l'olivier.

La circulaire dresse une liste des essences efficaces et l'olivier n'en fait partie.

Cette liste n'est certes pas exhaustive, mais la circulaire précise quand même qu'il convient de privilégier les conifères (Gymnospermes), ce que ne sont pas les oliviers (Angiospermes).

De plus, la circulaire (3.5.B.) précise que l'écran végétal :

- doit être implantée à une distance du bord de la voie de 5 à 15 mètres
- doit présenter une profondeur minimale de 10 mètres et une hauteur minimale de 2 mètres.

Or, ces préconisations ne sont reprises par l'étude d'impact.

S'agissant des écrans physiques (murs anti bruit), la circulaire précise qu'ils doivent :

- être implantés à une distance du bord de voie de 0 à 5 mètres,
- avoir une hauteur minimale de 3,5 à 6 mètres suivant la distance de la voie.

En l'espèce, les écrans anti-bruit proposés par l'étude d'impact (pages 178, 179 et 180) présentent une hauteur de 2 à 2,5 mètres et le département ne peut prétendre qu'ils joueront un rôle réducteur en matière de pollution.

L'insuffisance de l'étude sur les effets de serre et la pollution de l'air présente un caractère substantielle car ces omissions ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative en la conduisant à sous-estimer l'importance des conséquences du projet sur l'environnement et la commodité du voisinage, sans qu'aucune mesure compensatrice ou réductrice ne soit en mesure d'intervenir à posteriori pour pallier l'erreur commise.

### **3.5. Sur l'absence d'étude au titre de la loi sur l'eau**

Le département ne dément pas le fait que l'étude sur l'impact du milieu physique et notamment sur l'eau est incomplète.

Il expose que cela fera l'objet d'une étude ultérieure lors du dépôt d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

En page 224 de l'étude d'impact, il est bien relevé qu'il existe un périmètre de captage AEP du forage du « Pradas » concerné par le tracé.

Il est donc certain que le projet est susceptible d'avoir un impact sur une source d'eau potable alimentant la population de Grabels.

L'étude d'impact confirmant la position du département précise que « *des études ultérieures, notamment au niveau du dossier relatif à la police des eaux seront nécessaires pour préciser la vulnérabilité du système hydrogéologique et localiser finement les mesures à mettre en place* ».

Ainsi, le tribunal constatera que le choix du tracé a été opéré sur la base d'une étude incomplète qui ne permet pas de déterminer si le projet est compatible avec la présence de cette source d'eau potable.

Le département présume que des mesures peuvent être prises pour éviter la pollution de cette source et arrête le tracé, alors qu'il ne dispose pas des éléments lui assurant cette conclusion

Les requérants ne comprennent donc pas comment, alors que l'étude d'impact doit permettre d'arrêter définitivement le tracé, il serait possible de différer l'analyse des impacts du projet sur les eaux souterraines et notamment sur la source en eau potable en renvoyant à une étude ultérieure.

### **3.6. Sur le paysage**

Il ressort de l'étude d'impact (tableau récapitulatif page 64 – pièce adverse n°6) que le tracé choisi a un impact visuel fort pour les riverains, y compris pour les habitants de la commune de Comabaillaux.

C'est le cas pour la zone :

- du domaine de la Fenoullède,
- la forêt du domaine de Montlobre
- la goule de Laval.

Le tracé entaille la colline du Montallet sur 25 mètres de profondeur et, une fois arrivé dans la vallée, le LIEN se trouve surélevé.

Les mesures compensatoires annoncées n'atténueront pas l'impact visuel, et auront même vocation, notamment pour les murs anti-bruit, à l'accentuer.

Or, l'étude ne contient aucune analyse précise de qu'impact visuel de chacun des tracés qui devait être en examen et elle n'analyse pas les mesures compensatoires où les détours de tracé qui pourrait être opéré pour réduire l'impact visuel fort notamment au niveau de la Goule de Laval qui constitue au surplus un secteur composé de bois classé en espaces naturels sensibles.

### **3.7. Sur la prise en compte des terrains agricoles et des espaces boisés classés.**

### a. Sur les terres agricoles

Le département soutient que la prise en compte de l'impact du projet sur les zones agricoles et naturelles a été déterminante dans le choix du fuseau, ce qui ressortirait de la page 121 de l'étude d'impact.

Effectivement en page 121, il est indiqué que le but est la préservation des garrigues de Naussargues.

Les garrigues de Naussargues se trouve principalement sur le territoire de la commune de Juvignac, qui a récemment déclasser ces terrains, initialement en zone ND, pour les inclure dans une zone INA défini par le PLU de JUVIGNAC comme étant une :

*« zone, non équipée est destinée à l'urbanisation future à long terme. Pour permettre, après réalisation des équipements publics, une utilisation optimale des terrains, cette zone doit être protégée, elle est inconstructible dans le cadre du présent POS » (pièce n°19).*

Les terrains de NAUSSARGUES sont également compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé ZAD approuvé par arrêté préfectoral n°2010-01-337 publié le 28 février 2010 (pièce n°20), dont l'objet est défini à l'article 2 comme suit :

#### Article 2

Une nouvelle zone d'aménagement différé est créée sur le territoire de la commune de JUVIGNAC, au lieudit « NAUSSARGUES » afin de constituer une réserve foncière permettant, par la suite, de mettre en œuvre un projet urbain intercommunal et une politique de mixité sociale, d'organiser l'extension ou l'accueil des activités économiques, de réaliser des équipements collectifs et de se prémunir contre le risque d'une évolution non maîtrisée du prix des terrains.

**CE PROJET PERMETTRA EN OUTRE DE RESPECTER LES ENGAGEMENTS SOUSCRITS DANS LE CADRE DU PLH DE L'AGGLOMERATION DE MONTPELLIER**

Cette modification du classement de la garrigue de Naussargues, en zone destinée à l'urbanisation, aura échappé aux rédacteurs de l'étude d'impact, preuve une nouvelle fois que cette dernière a été réalisé sur la base de données obsolètes et dans tous les cas mal réactualisées.

En outre, si le département soutient que la prise en compte des zones agricoles et naturelles a été le critère déterminant notamment pour le choix du fuseau, il est démenti par l'analyse des critères retenus pour le choix de la variante.

Les 24 critères de choix annoncés en pages 128 à 134 de l'étude d'impact comprenaient effectivement des critères permettant de tenir e compte des zones agricoles et naturelles.

Or, en page 137, trois de ces critères, qui concernent directement des zones agricoles et les zones sensibles comme les espaces boisés classés, ont été écartés et il s'agit des critères suivants :

- traversée de terrains classés en AOC
- Traversée de boisements recensés en EBC
- traversés de zone de loisirs nature

Le département indique ensuite que l'avis de la direction départementale de l'agriculture et de la forêt a été requis et qu'il n'a émis aucune observation particulière, ce qui équivaut à un avis favorable.

Toutefois, le tribunal notera avec attention l'échange de mail intervenu le 26 avril 2010 entre la personne en charge de ce dossier à la chambre d'agriculture et la préfecture (pièce n°21).

Il ressort clairement de ce mail que si la Chambre d'agriculture n'a pas donné d'avis c'est que l'étude d'impact était incomplète et dont les données obsolètes ne permettaient pas à l'interlocuteur de prendre position.

La Chambre de l'agriculture observe ainsi que :

*« Je constate avec regret que l'étude d'impact se contente de reprendre les chiffres du RGA de 2000, largement obsolète et ne donnant aucune information agricole sur le secteur d'étude. Nous aurions fortement souhaité qu'une étude agricole actualisée soit réalisée. De ce fait, rien ne nous permet d'évaluer l'impact du projet de LIEN sur l'agriculture (nombre d'exploitations, nature et importance des impacts, surfaces prélevées...) ».*

Il ressort de l'étude d'impact qu'entre le 26 avril 2010 et juillet 2010, date de présentation de l'étude au public dans le cadre de l'enquête, cette dernière n'a pas été complétée.

L'étude ne contient toujours aucune indication sur le nombre d'exploitations, sur la nature et de l'importance de l'impact et sur les surfaces prélevées.

L'étude d'impact reste donc insuffisante et n'apporte pas les éléments permettant d'évaluer l'impact sur les terres agricoles et, par conséquent les remèdes utiles.

#### *b. sur les espaces boisés classés*

En page 63 à 68 de l'étude d'impact, l'étude liste les espaces naturels concernés par le tracé.

Dans le tableau de la page 64, il est possible de constater qu'un espace boisé classé, situé à la Goule de Laval est concerné par le tracé alors que dans les recommandations, il est bien précisé qu'il faut « éviter tout aménagement dans ce secteur ».

En page 200, une illustration n°18 représente la percée qui sera effectuée à la Goule de Laval où « l'infrastructure projetée coupe ce versant en tranchée dans un déblai profond (25 mètres de déblai) ».

En l'état de cette atteinte à un espace boisé classé, l'étude d'impact devait préciser les mesures compensatoires prises.

Les requérants n'en voient aucune susceptible de compenser cette atteinte.

Mieux pour l'ensemble du déboisement opéré, les requérants notent en page 193 que « *le défrichement dû à l'emprise du projet concerne environ 27 ha d'espaces forestiers. Ainsi l'impact du projet forestier existant est fort* ».

En page 64 à 68, il y a bien une précision des secteurs et des essences impactées.

En revanche, les mesures compensatoires sont absentes.

Les auteurs de l'étude se contentant en page 193 de l'étude, en point 21.4.2.2.1, de déclarer que « *les mesures compensatoires concernent plusieurs aspects* » dont le premier est :

« - *le reboisement compensatoire au titre du défrichement de boisements ayant bénéficiés de subvention de l'Etat, l'Europe et la Région, et ce en lieu et place de la dite subvention* ».

Les requérants comprennent donc qu'en l'absence de subvention, il n'y aura pas de reboisement.

L'étude ne précise pas la superficie à reboiser ou la nature du reboisement envisagé, ou encore le lieux de reboisement et dans tous les cas, il reste conditionnel et dépendant de subvention non encore acquise, et non chiffrée.

L'autre mesure compensatoire est énoncée comme étant :

« - *le défrichement d'un terrain acquis au titre de la TDENS (régi par l'article L142-1 du code de l'urbanisme et suivants du code de l'urbanisme), en l'occurrence le Mas de Gentil* ».

L'annonce du défrichement d'un terrain ne peut être regardée comme une mesure compensatoire et l'étude n'indique nullement la contrepartie et :

- quelle superficie sera reboisée,
- les secteurs potentiellement retenus pour ce reboisement,
- les essences retenues, leur taille et âge,
- les délais de réalisation,
- le coût approximatif qui devrait être pris en compte dans le coût global du projet et le choix de la variante.

En l'état, l'étude d'impact est manifestement insuffisante et ne contient aucun élément utile à l'information du public ou à l'autorité préfectorale pour décider de l'utilité publique du projet.

### **3.8. Sur la bio diversité**

Le département relève bien que le LIEN est susceptible d'impacter la ZNIEFF de type II « ripisylve de la Mosson ».

La bande d'études concerne des espaces de caractère naturel ou agricole que le département juge « assez classique ».

Ensuite, le département soutient que l'étude comporte bien un état initial qu'il qualifie d'exhaustif au titre du diagnostic des espaces naturels (pages 63 et 64) et de la description par types d'espèces.

Ce qualificatif est manifestement mal choisi lorsqu'on lit attentivement l'étude.

En page 63 (avant dernier §), il est souligné par les auteurs de l'étude que : « *la zone d'étude a été prospectée que ponctuellement par des naturalistes (secteur Mas Gentil ou tracé du LIEN par exemple), **par conséquent les informations disponibles sont d'une part fragmentaires et d'autre part de précision variable** ».*

L'étude n'a donc rien d'exhaustif et de l'aveu même des rédacteurs, son degré de précision est plus que douteux alors même qu'ils constatent que « *les espaces retenus les plus remarquables à l'échelle de la zone d'étude font partie du patrimoine naturel à prendre en compte pour préserver le maintien, voire le développement d'un patrimoine naturel* ».

Le tribunal notera aussi que l'étude d'impact a été réalisée sur la base de données qui n'ont pas été réactualisée pour certaines depuis 2002 et pour d'autres depuis 2006.

C'est ce qui ressort des écritures du département qui indique (page 22 de son mémoire) que l'investigation scientifique a été menée par les Ecologistes de l'Euzières.

Or, en page 230 de l'étude d'impact, l'étude réalisée par les Ecologistes de l'Euzières est jointe.

Il apparaît bien que l'étude a été réalisé en 2002 et n'a été que partiellement réactualisée en 2006.

Compte tenu du caractère remarquable reconnu aux espaces retenus, l'étude devait au moins présenter un état initial complet et contemporain du projet, ce qui supposait d'inventorier les espèces présentes, de les quantifier et de déterminer si la bande d'étude était une zone de passage ou d'habitat, ce qui n'est pas le cas.

Les requérants ont demandé à la LPO de bien vouloir examiner l'étude réalisée et d'apporter les observations utiles au regard de ce qu'elle-même connaissait du site.

M. Denis REY, chargé de mission conservation pour la LPO Hérault a ainsi relevé plusieurs incohérences et omissions (pièce n°22).

Il indique que la présence de plusieurs couples de busards cendré (*Circus pygargus*) nicheurs a été relevé dans la zone d'études et il note que l'étude d'impact ne mentionne qu'un seul couple nicheur (page 66 de l'étude).

Il s'agit d'une espèce protégée figurant en annexe 1 de la directive oiseaux et bénéficiant d'un plan national de sauvegarde.

Le département retient lui en page 22 de son mémoire (4<sup>ème</sup> point) qu'aucune espèce ou habitat n'a été recensé sur le tracé retenu, démontrant s'il en était besoin que l'étude n'a pas été correctement menée et rédigée.

Ensuite, il est noté par le représentant de la LPO que l'étude comporte des erreurs.

En page 66 de l'étude, les rédacteurs ont cru relevé la présence de pie grièche grise, qui n'est pas présente dans l'Hérault.

Il s'agit de pie-grièche méridionale (*Lanius meridionalis*) espèce qui bénéficie de la mise en place d'un plan national d'action et qui ne compte plus qu'un millier d'individus.

La LPO décompte au moins cinq couples nicheurs dans la bande d'étude.

La LPO relève encore l'oubli :

- de la présence du Pipit Rousseline (*Anthus campestris*) figurant en annexe 1 de la directive oiseaux,
- de la nidification du Circaète jean le Blanc (*Cyrcaetus gallicus*) figurant en annexe 1 de la directive Oiseaux dont deux individus ont été observé en 2011,

L'étude d'impact devait a minima présenter la liste des espèces dont le milieu de vie est détruit (Tr. adm. de Clermont Ferrand, 7 juin 2011, req. n°1001483), ce qui n'est pas le cas.

Ensuite, les impacts environnementaux du projet sur les espèces remarquables et bénéficiant d'une protection ont été négligés.

En page 64 de l'étude d'impact dans le tableau n°9, il est indiqué pour le secteur du Mas Gentil directement impacté par le projet et pour lequel le département prévoit un défrichement que la zone présente un intérêt écologique et faunistique avec :

- « - *petite ripisylve abritant des platanes (...),*
- *pinède et espace de reboisement,*
- *nidification de la chouette effraie, du Rollier d'Europe, espèces peu communes,*
- *protégées et inscrites sur le livre rouge des espèces menacées de France ».*

Il est également indiqué que l'infrastructure aura pour effet de détruire à ripisylve et de faire disparaître l'avifaune associée mais aussi de réduire la surface boisée.



Ainsi, le tribunal constatera les mesures de protection sont inexistantes et dans tous les cas insuffisamment développées pour la protection de ripisylve.

Aucune mesure de protection particulière n'est précisée, ni prévue, l'étude renvoyant à une revégétalisation (page 193 de l'étude d'impact partie 21.4.2.1.)

Au surplus, il est établi que l'impact du projet est fort notamment pour les espaces forestiers mais aussi pour la faune, pour laquelle il est précisé que « *l'emprise du projet induira une coupure dans les territoires naturels utilisés par la faune existante. L'impact dû à l'emprise du projet sera fort du fait du caractère naturel de la zone considérée* » (page 193 de l'étude d'impact).

Pour la faune, malgré ce constat, aucune mesure spécifique de protection n'est prévue.

En page 194, il est juste indiqué (partie 21.4.2.3.) que des sentiers seront rétablis pour les promeneurs afin de traverser la voie.

Il est également indiqué que « *Les rétablissement, par passage inférieur (essentiellement) favoriseront le maintien de couloirs d'échanges pour les espèces animales (échanges intrinsèques)* » (page 194, partie 21.4.2.3).

Toutefois, l'étude ne dit pas quelle partie de la faune est concernée par cette mesure.

Elle n'établit pas non plus que cette seule mesure est suffisante.

Il aurait fallu préalablement dresser un état précis de la faune et surtout déterminer avec précision les lieux de vie, ce qui n'a pas été fait.

S'agissant des oiseaux aucune mesure précise n'est exposée.

Lorsque ni l'étude d'impact ni aucun autre document joint à l'étude ne mentionne les mesures de protection de certaines espèces animales, l'étude est jugée insuffisante et cette insuffisance est de nature à nuire à la conception du projet, à l'expression de ses observations par la population, et donc à l'exercice de son pouvoir d'appréciation par l'administration (C.E., 12 novembre 2007, Société Vicat SA, req. n°295347).

Par suite, l'arrêté déclarant le projet d'utilité public sera annulé.

### **3.9. Sur le trafic et les déplacements**

Les requérants ont invoqué dans leur recours de mettre en évidence les erreurs commises dans l'appréciation de l'augmentation du trafic telle qu'elle a été prise en compte dans l'étude d'impact.

Cette erreur, qui vient s'ajouter aux diverses omissions et carences du dossier, démontre bien que cette étude était insuffisante pour mettre à l'autorité de prendre une décision et

dans tous les cas, qu'elle ne permettait pas une information transparente et suffisante du public.

Le département reprenant les données de l'étude d'impact soutient qu'il n'y a pas eu d'erreur ou de sous-estimation du trafic résultant de la nouvelle voie.

Les requérant font observer que dans l'étude d'impact, les rédacteurs se sont contentés d'avancer des chiffres sans exposer comment il aboutissait au résultat retenu, et sans exposer les données ayant permis leur calcul.

En toute logique, les prévisions reposent sur des mesures et l'étude d'impact reste muette sur les lieux, la date, et la méthode de réalisation des mesures qui ont conduit à énoncer des chiffres et le postulat d'une baisse de trafic sur la RD 127.

Le Schéma de la situation du projet en 2020 (page 169 de l'étude d'impact) fait état d'un trafic moyen journalier au cœur de Grabels (sur la RD 127) de 8500 véhicules dans les deux sens.

Ce chiffre ne correspond pas à ceux relevés par la commune de Grabels lors de son enquête de circulation et de stationnement réalisée en 2010, qui retient 9500 véhicules/jour dans les deux sens.

Si l'on sait comment la commune a obtenu ce résultat (par comptage), l'étude d'impact elle reste muette sur les sources où la méthode de calcul retenue.

En page 16 de son mémoire sur la pollution de l'air et en page 23, le département reprend les conclusions du commissaire du gouvernement qui affirme que « *le LIEN dont la vocation est de dévier le trafic à l'extérieur des agglomérations, y compris Grabels, va de ce fait réduire la circulation en milieu urbain, espace fermé avec de l'habitat très dense où les risques pour la santé des riverains sont accrus* ».

Cette affirmation est elle-même déduite du point 21.1.2.1 de l'étude d'impact (page 168).

Toutefois, l'étude d'impact n'explique à aucun moment comment l'ouverture d'un échangeur du LIEN au Nord de Grabels empêcherait tous les résidents des cantons Nord, travaillant sur les zones Euromédecine, Paillade, Malbosc, CHU, ou encore Montpellier centre (avec accès rue du Père Soulas), d'être tentés de rejoindre ces lieux au plus court en traversant Grabels.

L'affirmation repose donc sur un postulat qui n'est pas démontré.

Ensuite, pour déterminer la vocation du LIEN, les rédacteurs de l'étude indiquent avoir fait une distinction selon l'origine et la destination des automobilistes.

L'étude d'impact conclue que « *Le lien n'a qu'une faible fonction de transit d'agglomération puisque celle-ci ne concerne que 3% des déplacements sur la section étudiée* » (page 168).

Le LIEN aurait donc une fonction de liaison entre les communes de l'aire d'étude qui représenterait 1/3 des déplacements

L'association requérante a réalisé, après avoir prévenu la gendarmerie, le 22 novembre 2011, une enquête de circulation et interrogé les automobilistes sur leurs trajets en précisant leur lieu de départ et leur destination (pièce n°23).

Il ressort de cette enquête que sur 393 trajets du matin 56 % sont des trajets de transit, dont l'origine et la destination sont hors de l'aire d'étude retenue par les rédacteurs de l'étude d'impact.

L'évaluation du trafic de transit par l'étude d'impact (dont les sources utilisées restent inconnues – page 168 de l'étude d'impact point 21.1.2.1.) est manifestement fautive au regard des résultats de l'enquête menée sur le terrain.

Nature du trafic	Valeurs relevées lors de l'enquête circulation réalisée par l'association	Valeurs retenues dans l'étude d'impact
Trafic de transit (dont l'origine et la destination est extérieure à l'aire d'étude)	56 %	3%
Trafic entre l'aire d'étude et l'extérieur	35 %	57 %
Trafic interne à l'aire d'étude	9%	30 %
total	100 %	90 %

Il y a donc une erreur fondamentale dans l'appréciation du trafic du LIEN et quant à ses effets sur la RD 127 qui traverse Grabels.

Le département envisage aussi, après la jonction du LIEN à Bel Air, une baisse du trafic sur la RD 986 (= "Route de Ganges") « de – 700 véhicules par jour et par sens », soit moins 1400 véhicules jour dans les 2 sens.

Mais il ignore la possibilité qu'une partie de cette baisse de trafic sur la RD 986 se reporte sur l'échangeur de Combaillaux et traverse la commune de Grabels.

Comment ne pas supposer pourtant que le "boulevard" ouvert par le LIEN n'amène de nombreux automobilistes, qui jusqu'alors empruntaient la RD 986 pour rejoindre leur travail vers la zone nord-ouest de Montpellier, à passer au plus court en sortant à Combaillaux et en traversant Grabels.

Cette hypothèse est écartée sans la moindre justification, ni la moindre tentative de vérification.

Si le LIEN a pour vocation de capter le trafic de Montpellier Nord et que le trafic diminue sur la RD986, la seule option offerte aux automobilistes est de traverser Grabels pour s'insérer dans le LIEN à l'échangeur du Pradas, ce qui va nécessairement engendrer une augmentation du trafic sur la RD127...

L'enquête réalisée par l'association requérante montre que, sur les 726 personnes empruntant la RD 102 (route de Bel Air) interrogées (le matin et le soir), seuls 11% des

usagers auraient un intérêt évident à emprunter le LIEN et cesseraient de traverser Grabels.

L'association requérante a donc fait des constats réels qui vont à l'encontre des conclusions abstraites tirées par l'étude d'impact sans aucune preuve.

Le département note aussi (page 23 du mémoire, dernier §) que l'étude précise qu'à la suite de la mise en service du LIEN, *"la RD 127 assure désormais uniquement la desserte locale de Grabels et Combaillaux vers Montpellier, mais perd le trafic vers le Nord de Montpellier qui peut maintenant contourner l'agglomération en empruntant le lien dès Grabels »*.

Toutefois, il aurait fallu expliquer plus précisément le trajet pour convaincre.

Avec le trajet envisagé par le département, **il n'est pas possible d'emprunter le LIEN « dès Grabels » sans traverser le centre du village (RD127)** étant donné que le village se situe entre Montpellier et l'échangeur prévu au Pradas.

Il est clair que les effets du trafic exposés dans l'étude d'impact repose sur un postulat de base non prouvé et démenti par l'étude réalisée par l'association requérante.

Cette étude d'impact est donc insuffisante et contient des erreurs qui remettent en cause les effets annoncés comme bénéfique pour le centre de Grabels et servant de justification au projet.

### **3.10. Sur le risque incendie.**

Dans son mémoire en réponse, le département ne voit pas d'antagonisme à imposer la création de bandes débroussaillées le long du tracé alors que pour la réduction du bruit et pour la préservation de la faune, une végétalisation des abords du LIEN est préconisée.

Dans le mémoire adressé en réponse au commissaire-enquêteur (p 59 du rapport du commissaire enquêteur – pièce adverse n°1), le département qui reconnaît que le risque de feu est avéré dans la zone du projet, et il indique que le LIEN constituera un coupe-feu.

Le département soutenait ainsi que : *« Dans le massif forestier de « gentil » très sensible, le risque est réduit dans les zones en déblai, la route et le talus constituant un coupe-feu ; c'est aussi ponctuellement le cas sur la moitié Ouest du tracé. »*

L'aggravation du risque d'incendie en raison du LIEN est pourtant reconnue dans l'étude d'impact (page 60) qui constate *« l'introduction d'un risque nouveau dans des zones naturelles : Risque de mise en feu à partir de la route »*.

Donc, loin de constituer un coupe feu, le LIEN est une source supplémentaire du risque.

L'incendie intervenu le 31 août 2010 à Assas en est la preuve. Le feu s'est propagé au-dessus du LIEN, malgré les talus et les bandes débroussaillées. Dans ce cas, fort heureusement, les habitations étaient éloignées de la route.

Sur le tronçon St Gély-Bel Air, des résidences sont situées entre 50m et 300m de la route. Des risques sur les personnes existent et seront accentués par la création d'une route.

La préfecture dans son PPRIF a recensé 27 incendies sur les trente dernières années à Grabels.

Elle classe Grabels en risque fort à 57% et, dans ce cas, une zone tampon de 150m autour des habitations est préconisée, notamment pour les zones de la Goule de Laval, du Mas de Gentil, du Pradas, des Coustierrassas, du Hameau de Matour et du Mas de Matour.

Or, selon le volet paysager de l'étude d'impact, ces zones doivent être replantées et les écrans végétaux sont préconisés.

Il est donc clair que l'étude d'impact est incomplète et contient des mesures incohérentes ou dans tous les cas, incompatibles entre elles.

Enfin, il convient de noter que les lieux dits de « la Goule de Laval » et du « Plateau du piquet » ne sont desservis que par une seule route en cul de sac, ce qui peut poser des problèmes pour l'accès aux secours et l'évacuation des personnes.

L'étude d'impact est insuffisante en ce qu'elle ne prévoit aucune mesure de protection utile et supprime la piste d'atterrissage réservée au SDIS alors même que le risque d'incendie augmente du fait du projet d'aménagement.

Sur la carte de zonage incendie (pièce n°24), le tracé du LIEN se situe presque exclusivement en zone rouge, alors que d'autres tracés auraient été moins dangereux, ce qui n'a même pas été recherché.

### **3.11. Sur les mouvements de terrain.**

La commune de Grabels est située dans une zone sensible aux inondations et coulées de boue.

La construction d'une voie en fort déblai, puis en remblai important peut entraîner une augmentation de phénomènes liés notamment aux intempéries.

Les requérants rappellent que :

- Le 3 janvier 2012, un arrêté de catastrophes naturelles a été pris par la préfecture suite à des coulées de boue (pièce n°25)
- Un arrêté du 20 décembre 2005 (mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols)

En page 60 de l'étude d'impact le risque de mouvement de terrain est rappelé, mais ensuite, ce risque n'est pas analysé et paraît avoir été écarté sans aucune étude propre alors que les deux arrêtés précédemment visés démontrent sa réalité.

#### **4. Sur l'insuffisance de l'avis de l'autorité environnementale**

L'article L.122-1 du Code de l'environnement impose que l'étude d'impact soit soumise à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

La DREAL a rendu cet avis le 1<sup>er</sup> juin 2010 (pièce déjà jointe n°2).

Les requérants soutiennent qu'en l'espèce l'avis est insuffisant et se cantonne à vérifier que tous les thèmes généralement abordés dans l'étude soient présents sans s'être assuré de la qualité du contenu de l'étude et de la pertinence des informations fournies et de la qualité du traitement des questions environnementales.

Bien évidemment le département soutient le contraire.

Il convient préalablement de rappeler l'objet du contrôle par l'autorité environnementale.

L'autorité environnementale rend son avis sur la base de l'étude d'impact.

Elle doit s'assurer que l'étude est complète quantitativement et qualitativement.

Or, en l'espèce, l'autorité s'est contentée de vérifier que les thèmes qui doivent être abordés dans l'étude d'impact l'ont été, sans s'arrêter sur la qualité du traitement de ces derniers.

L'autorité ne relève pas les insuffisances dans l'état initial qui est réduit à une compilation de données ne comportant aucune investigation complémentaire, ni d'analyse territorialisée, notamment en matière de lutte contre la pollution de l'air.

L'avis ne relève pas non plus que les données sont trop anciennes et non réactualisées, ce qui aurait pourtant dû être un premier constat objectif, au regard des références démographiques retenues (1999) et de l'absence de prise en compte d'une partie de zone urbanisées, comme le Hameau de Matour.

Il ne relève pas non plus l'absence de toutes études sur le choix du fuseau, puis les incohérences sur le choix de la variante.

Les perspectives d'évolution du projet d'aménagement ont été également insuffisamment analysées, s'arrêtant à une analyse du trafic à 2020, alors qu'une analyse sur le long terme, au moins 10 ans, s'imposait (pièce n°14).

Les requérants s'interrogent sur la réalité de l'analyse faite par l'autorité environnementale et ne comprennent pas que cette dernière ait considéré que l'étude

comportait bien que « *une analyse de l'état initial du site et son environnement qui semble complète* ».

De l'aveu même des rédacteurs de l'étude d'impact, les inventaires pour la biodiversité nécessaires sur les zones à enjeux n'ont pas été réalisés et reposent sur des données biographiques incomplètes (voir page 63 de l'étude d'impact).

Ainsi, le 24 novembre 2009 (pièce n°14), les services de santé environnement de la DDASS relevaient déjà les carences de l'étude d'impact et notamment :

- l'absence de l'état initial de l'ambiance acoustique
- l'absence de mesures de bruit in situ,
- la modélisation de la future infrastructure sur 20 ans,
- l'absence d'état initial de la qualité de l'air par mesures in situ,
- le caractère non exhaustif de l'estimation des émissions de polluants générés par l'infrastructures,
- l'absence de précision du seuil d'alerte.

Ils sollicitaient que ces précisions « *qui auraient dû figurer dans l'étude d'impact* », soient transmis aux services.

Or, une lecture attentive de l'étude d'impact démontre que ces carences, à l'exception du seuil d'alerte, sont toujours présentes dans l'étude d'impact soumise à l'enquête publique et décernement, l'autorité ne pouvait rendre un avis attestant que l'étude comprend une « *analyse de l'état initial et de son environnement qui semble complète* » ou encore une analyse qui traite bien des « *principaux enjeux identifiés (...) à savoir : (...) les effets sur les zones urbanisées proches (bruit notamment)* ».

La portée de l'avis rendu par l'autorité administrative de l'État en matière d'environnement est, a priori, faible, dans la mesure où elle n'émet qu'un avis simple.

Cependant, cet avis, vise à éclairer l'autorité décisionnelle et, par son caractère insuffisant, voir erroné, il a nécessairement exercé une influence sur la décision de l'autorité administrative.

En outre, cet avis est rendu public et joint au dossier d'enquête publique

Cette publicité tend à contraindre le maître d'ouvrage à suivre l'avis rendu par l'autorité administrative mais elle permet aussi une appréciation synthétique pour le public qui en l'espèce, n'a pas été tenu informé des éléments supplémentaires que devaient impérativement comprendre l'étude avant la réalisation de tout projet.

Par suite, l'avis rendu ne répond pas aux objectifs de contrôle fixés par l'article L.122-1 du code de l'environnement et par la réglementation européenne, de sorte que la procédure prévue n'a pas été respectée et que l'arrêté querellé encourt l'annulation.

## **II. SUR L'ILLEGALITE INTERNE**

### **A. Sur la méconnaissance du SCOTT**

Dans le cadre du projet de réalisation du LIEN, les communes concernées ont été contraintes de mettre leur PLU en compatibilité avec ce projet.

Toutefois, cette mise en compatibilité ne garantit en rien la compatibilité du projet avec les dispositions du SCOT.

Le département soutient que l'existence d'un PLU exclut qu'il y ait méconnaissance du SCOTT, puisque lui-même doit être compatible avec ce dernier.

La démonstration ne résiste pas à l'analyse de la carte du SCOTT et dans tous les cas, la réflexion ne vaut pas pour la commune de Grabels dont le PLU a été annulé (pièce n°10).

S'il existe une procédure de déclaration d'utilité publique entraînant en même temps la mise en compatibilité du SCOT, prévue par l'article L.122-15 du code de l'urbanisme, cette dernière n'a pas été utilisée dans le cas d'espèce, et l'incompatibilité du projet avec le SCOT entache d'illégalité la déclaration d'utilité publique (C.E., 11 janvier 1974, Vve Barbara, n°80499 ; C.E., 22 février 1974, Sieur Adam et a, n°91848).

Reste donc à savoir si le projet d'aménagement méconnaît le SCOTT applicable.

Les requérants ont adressé une demande de communication du plan (difficilement lisible sur le site internet) du SCOTT pour s'assurer de la compatibilité du tracé avec le SCOTT.

Il ressort du plan transmis par l'agglomération de Montpellier (pièce n°26) que si le LIEN est bien prévu, il n'a pas vocation à impacter les secteurs urbanisés de Grabels.

Le tracé prévu pour le LIEN se situe bien plus au Nord, loin des secteurs urbanisés du Plan de Maule, du Hameau de Matour), loin du lotissement le Pradas, et loin de la Goule de Laval, alors que le projet du département passe dans ce secteur et prévoit un décaissement de 25 mètres.

Les requérants sont donc fondés à soutenir que le projet d'aménagement méconnaît le SCOTT et que la procédure permettant d'y déroger n'a pas été respectée.

Par suite, l'arrêté querellé sera annulé.

### **B. Sur l'erreur d'appréciation quant aux avantages et aux inconvénients du projet**

Les requérants maintiennent leurs précédentes observations malgré les dénégations du département.



Il ajoute que si la prolongation de la voie de contournement présente un intérêt public et une cohérence au regard de ce qui a déjà été initié entre Vendargues et Saint Gely du Fesc, l'intérêt public s'apprécie au regard du tracé choisi.

Or, en l'espèce, les requérants maintiennent que ce tracé présentent des inconvénients notamment en matière de santé publique et d'environnement qui ne peuvent faire l'objet de mesures réductrices ou compensatoires utiles et que l'atteinte à d'autres intérêts publics induite par ce tracé est excessif au regard de l'intérêt de conserver ce tracé.

Ensuite, les requérants relèvent qu'il suffit de reprendre l'ensemble des critères énoncés dans l'étude d'impact pour choisir la meilleure variante, pour constater qu'il y a eu une erreur dans le choix du tracé.

Pour mémoire, sur les 24 critères permettant de déterminer le meilleur tracé, seul 12 ont été retenus.

L'abandon des 12 critères est expliqué, par les auteurs de l'étude d'impact, par le fait qu'ils étaient neutres et que les quatre variantes obtenaient pour le même résultat.

Or, c'est inexact.

Trois des critères retirés ont une incidence.

Il s'agit des critères suivants :

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

Si l'on ajoute donc aux 12 critères de sélection retenus, les trois critères retirés sans justification, le total de chaque variante figurant dans le tableau de la page 37 de l'étude d'impact 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.**

Dès lors, il y a bien eu une erreur manifeste d'appréciation sur l'utilité publique du tracé retenu qui n'est pas le moins pénalisant en matière d'environnement et de santé publique et dans tous les cas, il y a eu au moins une erreur sur le choix de la variante.

**C. Sur la méconnaissance des dispositions de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 et du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 relatifs aux grands projets d'infrastructures**

Aux termes de l'article 2 du décret n°84-617 du 17 juillet 1984 constitue un projet entrant dans le champ d'application de la loi :

*« 5. Projets de routes nouvelles d'une longueur supérieure à 15 kilomètres ».*

En l'espèce, il n'est pas contesté que le LIEN entre Saint Gély et Bel air, s'inscrit dans le cadre de la réalisation d'une Liaison cantonale d'évitement Nord de Montpellier dont la partie déjà réalisée mesure déjà plus de 30 kilomètres (voir page 34 et 35 de l'étude d'impact).

Le tronçon du LIEN entre Saint Gély et Bel Air est de 7 km 8

Sur le point de savoir si l'on doit prendre en compte l'intégralité de l'aménagement ou seulement le tronçon soumis à l'étude, les requérants font observer que l'article 3 du décret règle la question et qu'il est prévu que :

*« Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues à l'article 2 s'apprécient au regard de la totalité dudit projet et non de chacune de ses tranches ».*

Dès lors, dans tous les cas, le projet entre dans le champ d'application du décret.

L'article 4 du décret impose une évaluation précise du coût du projet en ces termes :

*« L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte :*

*1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ;*

*2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;*

*3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ;*

*4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation, et un exposé sur sa compatibilité avec les schémas directeurs d'infrastructures applicables ;*

*5° Le cas échéant, l'avis prévu à l'article 18.*

*L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent aux transports, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural. Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés.*

***Les diverses variantes envisagées par le maître d'ouvrage d'un projet font l'objet d'évaluations particulières selon les mêmes critères. L'évaluation indique les motifs pour lesquels le projet présenté a été retenu ».***

La pièce E intitulée « *appréciation des dépenses induites par le projet* » soumise à l'enquête publique contient le coût de construction du projet (pièce n°27).

La pièce I intitulée « *évaluation économique et sociale* » contient globalement des informations concernant sa rentabilité (pièce n°28).

Les requérants notent que le coût en pièce E, évalué en 2009 est de 28 500 000 € auquel se rajoute 2 384 000 € pour la maîtrise foncière des terrains, soit 30 884 000 €.

En 2007, le coût global de l'opération était plus élevé et estimé, dans le document I (page 43), à 36 000 000 €.

En plus de cet écart sur le coût de la construction, les sommes annoncées dans l'étude d'impact correspondant au coût des mesures prises pour l'environnement, sont de 4 560 000 € (page 221 de l'étude d'impact).

Elles ont été ramenées dans le document E, qui comporte la même date (2009) à 2 600 000 € (aménagement paysager et dispositifs de protection).

Indépendamment de ces incohérences et donc des doutes légitimes sur l'exactitude du chiffrage, les requérants notent :

- l'absence « *d'analyse des conditions de financement* » (point 5 de l'article 4 du décret)
- l'absence pour les autres variantes de toutes « *évaluations particulières selon les mêmes critères* » (dernier § de l'article 4 du décret précité).

**Pour mémoire, il y avait 4 variantes et aucun des documents présentés lors de l'enquête public ne permet de déterminer le coût de chaque tracé selon les critères énoncés par le décret du 17 juillet 1984.**

Le critère du coût de l'opération est un critère utile, voir déterminant dans le choix du tracé, et les requérants sont fondés à considérer que non seulement l'étude était insuffisante et ne permettait pas une juste information du public et une prise de décision

éclairée de l'autorité préfectoral, mais au surplus que la décision du préfet de déclarer le projet d'utilité publique sans disposer de ces éléments est illégale et méconnaît les dispositions du décret du 17 juillet 1984.

Par suite, l'arrêté sera annulé.

#### **D. Sur la méconnaissance du principe constitutionnelle du droit à l'information du public.**

L'arrêt du Conseil d'Etat rendu en Assemblée le 3 octobre 200 (req. n°297 931), « Commune d'Annecy », a mis un terme aux débats pour consacrer la valeur constitutionnelle des dispositions de la charte de l'environnement.

L'article 3 de la Constitution prévoit dans sa rédaction que lui a donnée la loi constitutionnelle du 1er mars 2005 que « *la loi détermine les principes fondamentaux ... de la préservation de l'environnement* ».

L'article 7 de la charte de l'environnement, à laquelle le préambule de la Constitution fait référence en vertu de la même loi constitutionnelle, stipule que « *toute personne a le droit, dans les conditions et limites prévues 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* ».

Aucun texte réglementaire ne peut donc régir un domaine de compétence de la loi, laquelle, conformément à l'article 7 de la charte, est seule habilitée à définir les conditions et limites du droit à l'information et la participation du public en matière d'environnement.

Pour l'opération d'aménagement du LIEN, l'article L.123-1 du code de l'environnement prévoit que le public participe à l'enquête publique et qu'il ait connaissance de l'étude d'impact qui comprend « *les éléments nécessaires à son information* » (article L.123-3 du code de l'environnement).

L'information du public passe donc au minimum par l'enquête publique sur l'étude d'impact.

Le contenu de l'étude d'impact est clairement défini par l'article R.122-3 du code de l'environnement.

En l'espèce, il a été démontré que l'étude d'impact ne contient pas l'ensemble des éléments visés par l'article R.122-3 du code de l'environnement et le commissaire enquêteur et le département s'entendent pour accepter des études complémentaires, notamment en matière de bruit et de pollution de l'air qui viendront compléter les éléments partiellement soumis au public.

Cette pratique revient d'une part, à présumer de l'absence d'impact des études à réaliser, et d'autre part, à ignorer le principe constitutionnelle de l'information du public.

Dès lors, l'enquête publique devrait être réouverte pour permettre l'information du public sur les résultats des études à réaliser, dont on ignore à priori s'ils auront une incidence sur les résultats de l'enquête et si en final, ils ne doivent pas entraîner un repositionnement du projet.

Les parties réglementaires du code de l'environnement ne le prévoient certes pas, mais il vient d'être exposé que s'agissant d'un principe constitutionnel, cette absence ou toute réglementation qui limiterait le droit à l'information est contraire au principe constitutionnellement reconnu du droit à l'information.

S'agissant de la partie législative du code de l'environnement (article L.122-3), elle impose bien que l'information du public passe par une enquête publique lui permettant de prendre connaissance de l'étude d'impact qui doit contenir tous les éléments nécessaires à son information.

Dès lors, admettre que l'étude soit complétée après l'enquête publique sans que le public soit informé du contenu des études réalisées, constitue une méconnaissance des dispositions à valeur constitutionnelle de la participation et de l'information du public.

Par suite, l'arrêté préfectoral qui valide cette pratique et qui ignore donc ce principe d'information du public sera annulé.

\*\*\*\*\*

### **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 2 avril 2012

**Sophie LUCAS**



**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

**BORDEREAU D'ENVOI DE DOCUMENTS**

Comité de Défense LIEN c/Etat

1 : arrêté préfectoral n°2011-I-100 du 11 janvier 2011

2 : avis de la DREAL du 1<sup>er</sup> juin 2010

3. : Conclusions du commissaire enquêteur

4 : demandes de communication des pièces du dossier soumis à enquête publique

Fait à Montpellier, le 10 mars 2010

**Sophie LUCAS**