

**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

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTPELLIER

**REQUETE INTRODUCTIVE D'INSTANCE**

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'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

### **FAITS ET PROCEDURE**

Le département de l'Hérault a mis en place, le plus grand chantier routier qu'elle a jamais mené, avec la liaison inter-cantonale d'évitement Nord (L.I.E.N).

Cette liaison de contournement de près de 32 km doit relier l'autoroute A9 à l'autoroute A 75 en évitant la ville de Montpellier par le Nord.

Le département a réalisé la section Vendargues-Assas et Assas-Saint Gely du Fesc.

Un tronçon de près de 8 km (7,8 km) entre Saint Gély du Fesc et Bel Air reste à réaliser.

Initié dès 1991, le premier tracé de ce tronçon a été repris en 1996, puis en 1997.

Ce tracé a connu l'opposition des riverains et des élus de la commune de Grabels.

Dans un courrier du 2 mai 1997, le maire de la commune de Montpellier, notait que les Grabellois sollicitaient le déplacement du LIEN « *un peu plus au Nord afin que les lotissements de Grabels soient à l'écart du bruit, et que la route ne passe pas dans la zone de protection de la source qui fournit de l'eau au village* ».

Ces demandes lui paraissaient « *raisonnables et de bon sens* ».

Ainsi par une délibération du 7 octobre 1997, le conseil de District de Montpellier, a constaté que « *le tracé proposé et sa variante sont les mêmes que ceux présentés en 1996 et déjà refusés en 1991 et qu'il n'est tenu aucun compte de la proposition alternative soutenue par la Municipalité de Grabels* ».

Le District a donc demandé au département « *d'étudier et de chiffrer cette proposition par les services compétents afin qu'une étude concrète puisse permettre une décision* ».

Le Comité de défense des riverains du LIEN a aussi obtenu le soutien de Mme Pétard, élue de la liste écologiste au Conseil Général (pièce n°).

Depuis 1997, le département de l'Hérault semblait avoir renoncer à ce tracé et dans tous les cas, il a mis en sommeil la réalisation du tronçon Saint Gely du Fesc / Bel Air.

Les habitants de Grabels ont appris, dans le courant du mois d'avril 2010, par l'intermédiaire de leurs élus et par voie de presse que le département relançait le projet avec le même tracé que celui décrit précédemment.

Ayant pu prendre connaissance sur le site internet du département de l'Hérault du projet, les riverains se sont mobilisés.

Avec surprise, et alors qu'aucune concertation préalable, ni aucune réunion d'information n'a été programmée, ils ont appris que le dossier avait été soumis à l'avis de la DREAL le 1<sup>er</sup> juin 2010 (pièce n°2) et qu'il serait soumis à l'enquête publique à compter du 28 juin 2010.

Le tracé du LIEN nécessitant la mise en compatibilité des PLU des communes de Combaillaux, de Grabels et de Saint Gély du Fesc, le préfet a donc pris un arrêté ouvrant une procédure d'enquête publique conjointe pour cette mise en compatibilité des PLU et pour la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement du LIEN entre saint Gély du Fesc et Bel Air.

L'enquête s'est déroulée du 28 juin au 30 juillet 2010.

Les habitants de Grabels ont fait valoir leurs nombreuses observations.

Le comité de défense des riverains du LIEN a présenté un rapport circonstancié de l'analyse de la notice d'impact soumise à enquête, relevant notamment que le tracé était identique au précédent, qu'il ne tenait nullement compte de l'urbanisation qui s'était développée en 19 ans depuis 1991 et que les nuisances, dont il était fait état en 1991, ne pouvaient qu'en être aggravées.

Il listait également l'ensemble des nuisances engendrées par le tracé et relevait que l'étude omettait de prendre en compte tout autre tracé alternatif.

Le commissaire enquêteur a déposé son rapport le 20 septembre 2010 (pièce n°3).

Il a rendu un avis favorable à la mise en compatibilité des PLU de Combaillaux, de Grabels et de Saint Gély du Fesc et à la réalisation du LIEN sous réserve « *que le service grands travaux routiers du Conseil Général de l'Hérault conduise l'étude technique et financière de la variante au tracé qu'il a proposé, passant en déblai à l'arrière du Mas de Matour et à flanc de colline du Mont Redon, qui permette un positionnement du tracé le plus loin possible des habitations* » (pièce n°3).

Avant même la fin de l'enquête, la commune de Combaillaux a donné un avis favorable le 29 juillet 2010 pour la mise en compatibilité du PLU.

La commune de Saint Gély du Fesc a également émis un avis favorable le 20 octobre 2010 et la commune de Grabels faisait de même par délibération du 29 octobre suivant.

Le département de l'Hérault a arrêté le projet le 16 décembre 2010.

Par arrêté n°2011-I-100 du 11 janvier 2011, publié au recueil des actes administratifs de la préfecture le 31 janvier suivant, le préfet a déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement du LIEN entre Saint Gely du Fesc et Bel-Air et approuvé mise en compatibilité des PLU de Combaillaux, Grabels et Saint Gely du Fesc avec projet d'aménagement (pièce n°1).

Ceci est l'acte attaqué.

## **DISCUSSION**

### **I. SUR LE VICE DE PROCEDURE**

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

L'article L.123-16 du code de l'urbanisme, applicable au jour de l'ouverture de l'ouverture d'enquêtes publiques conjointes soit avant juillet 2010, dispose que :

*« La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

*a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;*

*b) L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4, et après avis du conseil municipal.*

*La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.*

*La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral ».*

L'article R. 123-23 du code de l'urbanisme précise que :

*« Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.*

*L'examen conjoint prévu au b de l'article L. 123-16 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.*

*L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R. 11-14-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.*

***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. (...)*** »

En l'espèce, il ressort de l'arrêté préfectoral querellé 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.

Si l'avis de la commune n'est qu'un avis simple, cette approbation prématurée de la mise en compatibilité du PLU démontre que la commune de Combaillaux avait déjà obtenu des garanties politiques quant au fait qu'aucun déplacement du tracé vers le nord, ne serait retenu.

Ainsi, la commune s'est prononcée sans prendre connaissance des réserves émises par le commissaire enquêteur et sans respecter les dispositions de l'article R.123-23 du code de l'urbanisme.

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

## **2. Sur l'absence de concertation préalable**

Si l'article L.126-16 du code de l'urbanisme ne prévoit pas de concertation préalable pour la mise en compatibilité du PLU, cette concertation s'imposait pour la réalisation de la liaison routière dans un secteur partiellement urbanisé de la commune de Grabels.

L'article L.300-2 du code de l'urbanisme impose : « *aux communes et établissement public de coopération intercommunal* » de fixer les modalités de la concertation « *associant pendant 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* » « *toute opération d'aménagement réalisés par la commune ou pour son compte lorsque que par son importance et sa nature cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune* ».

L'article R.300-1 du code de l'urbanisme dispose qu'entrent dans le champ d'application de l'article L.300-2 :

*Les opérations d'aménagement réalisées par les communes et les autres personnes publiques ou pour leur compte, qui sont soumises aux obligations prévues au c de l'article L. 300-2 sont les opérations suivantes :*

1.(...)

**2. 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 ;**

3. (...) »

Le coût de l'investissement routier en cause est annoncé pour 32 000 000 euros.

La question est de savoir si le département avait l'obligation de mener une concertation avec le public avant de présenter son projet de tracé du L.I.E.N, alors que le département n'est pas une des personnes visées par l'article L.300-2 du code de l'urbanisme comme ayant l'obligation de mener cette concertation.

Cette obligation s'impose dans deux cas :

- lorsque le département lui même a décidé d'y avoir recours (*C.E., 13 novembre 1998, assoc. de Défense des riverains du projet de l'autoroute A 20, req. n°160260*),
- ou lorsque la réalisation du projet conduit à la création de nouveaux ouvrages concernés par la procédure de concertation, le tout dans une partie urbanisée de la commune (*C.E., 28 juillet 1999 ; Coord. des associations contre le tracé autoroutier urbain au sud d'Avrillé et a., req. n°197689*).

Or, en l'espèce, les deux cas sont réunis.

Tout d'abord, le département prétend que le tracé proposé a fait l'objet d'une concertation avec le public et notamment avec les Grabellois.

Il admet donc que cette concertation était indispensable et prévue, ce que confirme Mme Pétard, conseillère générale, qui assurait en 1998 : « *l'absolue nécessité pour moi (elle), de tenir compte de l'avis des GRABELLOIS et la concertation comme outil de démocratie participative* » ( *pièce n°*).

Ensuite, le projet comporte des nouveaux ouvrages en zone urbanisée soumis, en vertu de l'article R.300-1 du code de l'urbanisme, à la concertation.

En l'espèce : la concertation préalable à l'enquête publique n'a pas eu lieu.

Le département a fait référence dans son dossier d'enquête à des réunions qui se seraient tenues entre 1997 et 1999.

Sur son site internet, il était également possible d'entendre l'élu en charge du projet avancer une véritable concertation avec l'ensemble des riverains et avec les associations qui les représentent.

Une seule réunion publique a été tenue le 16 juin 1999.

Cette réunion, qui remonte à plus de 11 ans, ne peut être considérée comme entrant dans le cadre de la nouvelle procédure lancée par le département.

**Aucune concertation contemporaine et préalable à l'enquête publique, qui s'est déroulée en juillet 2010, n'a été menée.**

Il était pourtant nécessaire de mener la concertation et ce d'autant qu'en 11 ans, l'urbanisation de la commune de Grabels s'est poursuivie, que nouveaux lotissements ont été réalisés en bordure du projet et de nouveaux riverains sont concernés.

Le Comité insiste sur le fait que cette concertation devait avoir lieu avant d'arrêter le tracé du L.I.EN et qu'elle était indispensable à la régularité de la procédure.

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

Le Comité constate que le département a intégralement repris le tracé du L.I.EN tel qu'il était projeté en 1991 et en 1997.

Il n'a donc pas été tenu compte de l'opposition manifestée à l'époque.

L'opposition initiale n'a pas diminué, elle a même augmentée compte tenu des lotissements récemment autorisés à proximité du projet et qui se trouvent impactés.

Cette augmentation de l'urbanisation aux abords immédiats du tracé ne pouvait pas être ignorée et aurait dû conduire à examiner attentivement les autres variantes, ce qui n'a pas été fait.

#### **3.1. Sur l'absence de prise en compte de l'évolution urbanistique de la commune depuis 1997**

L'étude d'impact présentée ne tient pas compte de l'évolution démographique et urbanistique de la commune.

L'étude, et aussi les supports d'animation vidéo accessibles sur le site du département, omettent l'existence du lotissement du Hameau de Matour, qui se trouve aux abords immédiats du projet de L.I.EN.

Le Mas de Matour, qui abrite environ 150 personnes et qui est implanté à 50 mètres du projet, ne figure pas au dossier.

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) et l'étude d'impact ne

peut être regardée comme satisfaisant aux conditions de l'article R.122-3 du code de l'environnement (C.AA Douai, 23 mai 2002, Royer, n°99DA10488).

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

Le dossier d'étude d'impact fait référence aux différentes variantes.

Il est censé présenter les justifications de la variante qui a été choisie (contre l'avis connu dès 1997 de la population).

Or, la présentation de variantes expose essentiellement l'option relative à un seul tracé plutôt qu'un comparatif des différentes variantes.

Compte tenu des enjeux, et en particulier des enjeux environnementaux locaux, il était indispensable de mener une réflexion complète sur chacune des variantes présentées et pas seulement sur celle unilatéralement choisie par le département.

Pourtant initialement, plusieurs variantes (4) comprenant plusieurs fuseaux devaient être soumises à l'étude.

Vingt six critères étaient définis.

Ils ont tous la même valeur, aucune pondération n'a été retenue.

Une note devait être attribuée à chaque variante de chaque fuseau en fonction, on le suppose, desdits critères.

La variante 1 du fuseau 3, qui est celle retenue et qui est exactement la même que celle présentée en 1997, obtient la note la plus faible, ce qui signifierait qu'elle comporte le moins de nuisances.

On constate que sur les 26 critères annoncés seulement 13 ont été retenus pour le calcul de cette note finale.

A titre d'exemple, le critère de la pollution, pour lequel la variante 1 du fuseau 3 a reçu la note de 2, a disparu du calcul, lors de la synthèse !!!

Aucune explication ou justification de cet abandon n'est exposée.

On constate aussi que le coût de l'opération n'a pas été retenu comme critère pertinent du choix.

En l'état, le coût de chacune des variantes n'a d'ailleurs pas été précisé, de sorte qu'il est impossible d'examiner le choix opéré en termes de coût mais seulement en termes de nuisances et encore la notation des nuisances est aléatoire.



### **3.3. Sur l'étude acoustique**

Les requérants relèvent l'insuffisance de l'étude des nuisances sonores et l'absence de remèdes utiles.

**3.3.1.** En l'état de son tracé, le L.I.EN passera à proximité immédiate :

- du Mas de Matour : 50 m
- du groupe de maisons dénommées « Les Murailletes » : 75 m
- du lotissement du Pradas : 150 m
- du lotissement de la Goule de Laval : 250 m
- du lotissement le « Hameau de Matour » : 300 m

Pour les habitants de ces lotissements, soit 800 personnes, la gêne sonore est certaine et elle est constatée.

Le commissaire enquêteur a d'ailleurs relevé l'omission de l'impact sur le « Mas de Matour » qui a obligé le département à prévoir le contournement du Mas de quelques mètres.

Il a aussi pudiquement évoqué « les habitations » en préconisant un tracé « *le plus loin possible des habitations* ».

Cet oubli résulte de l'absence de prise en compte des changements survenus entre 1999 et 2010.

Le département a passé sous silence l'existence de plusieurs maisons à proximité du projet, et a omis de mesurer d'éventuelles nuisances sonores auxquelles ses habitations peuvent être exposées.

Cette omission revêt un caractère substantiel et l'étude d'impact ne peut être considérée comme satisfaisant aux dispositions de l'article R.122-3, 2° du code de l'environnement (C.E., 29 juillet 1994, n°97327, Dumont).

**3.3.2.** Le tribunal relèvera également l'incompatibilité de l'implantation du L.I.EN en termes de distance au regard des dispositions de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme qui interdit, de part et d'autre de l'axe des routes express, les constructions qui sont à moins de 75 mètres.

On peut donc supposer l'inverse applicable et qu'il est interdit d'implanter les routes express à moins de 75 mètres des constructions existantes, surtout quand d'autres tracés permettent de garantir cette distance.

**3.3.3** En outre, la zone d'études est incomplète et se limite aux abords immédiats du L.I.E.N sans prendre en compte l'ensemble des facteurs de propagation du bruit, tel que le relief et le vent, mais aussi l'augmentation du trafic sur d'autres voies, telle que la RD 127 qui traverse le centre de Grabels et qui dessert le L.I.E.N.

Le département ne s'est donc livré qu'à un examen partiel de l'impact sonore.

**3.3.4.** la présentation des mesures prises n'est pas conforme aux dispositions de l'article L.572-3 et suivants du Code de l'environnement.

Les requérants notent l'absence de courbes isophoniques pour l'ensemble du territoire impacté, alors que cette présentation est nécessaire à la réalisation de la carte de bruit « *destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution* ».

**3.3.5.** A ce titre, l'étude d'impact ignore l'existence de la directive européenne 2002/49/ CE du 25 juin 2002.

Cette dernière impose aux collectivités d'élaborer à compter du 18 juillet 2008, un plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Or, au regard du plan de prévention du bruit de la communauté d'agglomération de Montpellier, les terrains impactés directement par le L.I.E.N sont actuellement classés par ce plan en « *secteur calme* », ce qui est manifestement ignoré par le département.

**3.3.6.** La prise des mesures est également remise en cause.

Les points de mesure sont insuffisants en quantité.

A titre d'exemple, aucune mesure n'a été prise au Hameau de Matour.

En outre, l'époque (saison chaude ou froide), l'heure et le lieu précis (hauteur ...) des mesures ne sont pas indiqués, ce qui ne permet pas de se livrer à une estimation exacte des nuisances sonores et de présenter des moyennes fiables.

Les éléments prises en compte pour « lisser » les moyennes retenues ne sont ni exposés, ni justifiés.

Dans tous les cas, les valeurs à venir sont supérieures à celles existantes à ce jour et dépassent le seuil de 55 db au-delà duquel le bruit est considéré comme nocif pour la santé.

Plus de 800 personnes seront impactés par le projet.

**3.3.7.** Enfin, les mesures de compensation exposées sont illusoires.

Le commissaire enquêteur relève d'ailleurs « *que les dispositifs de lutte contre les nuisances sonores présentés dans le dossier sont encore trop vague et imprécis, alors que le risque est avéré et très important* » (pièce n°).

Le département propose comme écran anti-bruit, un mur de béton de deux mètres de haut ou merlon et des arbustes, des oliviers ou des chênes selon le cas.

S'agissant du mur écran ou du merlon aucune étude technique ne permet de préciser les caractéristiques et l'utilité de cet écran.

Il doit être noté que selon « *le guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement* » rédigé par l'ADEME, les écrans acoustiques permettent d'obtenir des gains moyens de 5 à 7 db (A) et dans le meilleur des cas, des gains de 10 à 12 db (A) ».

Les effets de l'écran dépendent de la hauteur de ce dernier et de son implantation par rapport à la source. Aucune précision ne figure sur ce point.

S'agissant d'un écran végétal, la protection est essentiellement visuelle et l'ADEME précise bien 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 plantés densément de plus d'une centaine de mètres de largeur pour obtenir, sous certaines conditions une diminution acoustique de l'ordre de 1 à 3dbA* » (pièce n°).

**Le seul moyen connu et incontestable pour limiter les nuisances sonores est d'éloigner la voie des zones habitées.**

En l'espèce, c'est possible, il existe d'autres tracés susceptibles de répondre aux impératifs du L.I.EN sans compromettre définitivement la santé et la tranquillité de près de 1 000 habitants.

Les autres tracés ont été écartés sans justification et sans étude complète de la part du département.

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

**3.4.1.** Le département admet qu'il y aura pollution de l'air.

Il estime cette pollution par comparaison à celle constatée pour le L.I.E.N à Saint Gely du Fesc et présente une estimation de la quantité de polluants pour 2020.

Toutefois, la présentation est incomplète puisqu'il n'y a pas eu de relevé de l'état initial de la pollution atmosphérique dans le secteur pris pour référence à Saint Gély du Fesc.

Il n'y a pas non plus de relevé de l'état initial de la pollution atmosphérique sur la partie Grabelloise du L.I.E.N.

L'étude ne prend pas non plus en compte la topologie des lieux et notamment le fait que le projet de tracé place le L.I.E. N dans une combe où les vents ne peuvent dissiper la pollution, de sorte que les habitats impactés (800 personnes) seront durablement exposés au risque de pollution.

Le commissaire enquêteur relève bien que « *Grabels est situé dans un entonnoir où le « risque de Mexico » peut se produire, il conviendrait donc de ne pas s'abriter derrière des dispositions réglementaires en n'étudiant que le fuseau, et d'intégrer dans l'étude acoustique détaillée, le cas particulier de cette zone à risque* ».

**3.4.2.** S'agissant des mesures de compensation de la pollution à l'ozone, il n'y en a pas.

L'écran végétal et le mur anti-bruit ne peuvent avoir pour effet de contenir les émissions de gaz.

**3.4.3.** En ce qui concerne l'analyse des effets sur la santé et le cadre de vie, le dossier n'évalue pas les effets et les risques pour la santé de la pollution résiduelle.

**3.4.4.** S'agissant des effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, le dossier ne contient aucune présentation des dispositions qui seront prises en phase de travaux (mode d'acheminement des matériaux, origine des matières premières, type de gestion des déblais/remblais).

Ces modalités d'acheminement des matériaux mériteraient d'être étudiées plus précisément dans la mesure où le site se situe à proximité immédiate de zone habitée.

Il n'est pas fait mention de la note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air annexée à la circulaire interministérielle DGS/SD7B/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 des infrastructures routières.

Cette note méthodologique précise le type d'étude à réaliser en fonction du trafic et de la population exposée.

Selon les quelques données disponibles (trafic de près de 9 000 véhicules/par jour, bâti avec densité inférieure à 2000 habitations au m<sup>2</sup>), une étude de niveau III aurait dû être menée.

Ce n'est pas le cas.

### **3.5. Impact hydrogéologique**

L'étude d'impact relève que lors du chantier, la pollution des eaux de ruissellement et des nappes souterraines constituent un risque potentiel.

Les prestations « propreté » pour la protection des eaux souterraines, admises comme indispensables par le département, devraient être étudiées et précisées dans la mesure où le tracé du L.I.EN est proche d'une source d'eau potable alimentant GRABELS.

Leur définition est remise à plus tard et aucune mesure de prévention n'est donc exposée.

L'étude d'impact doit cependant à ce stade du projet analyser les effets directs et indirects du projet sur l'eau (et notamment la source approvisionnant en eau potable la commune de Grabels) et sur le sol.

### **3.6. Paysage**

L'étude d'impact admet à plusieurs reprises que le L.I.E.N, dont une partie est surélevée, « *va créer une forte altération du paysage* » et une véritable saignée avec 25 mètres de décaissement au niveau de la Goule de Laval et 27 ha de forêts, dont une partie en espaces boisés classés, qui seront sacrifiés.

Les mesures compensatoires sont insuffisantes pour atténuer l'impact visuel.

Enfin, l'étude met en évidence que le fuseau 3 présente une difficulté majeure d'intégration dans le paysage et que son impact sur le milieu naturel est relativement fort alors que d'autres tracés permettraient de limiter cet impact visuel.

### **3.7. Cohérence avec la loi Grenelle du 3 août 2009**

Le projet qui concerne la réalisation d'une nouvelle voirie routière est implanté au niveau de terres agricoles exploitées intensivement (plaine du Mas de Matour), de vignobles AOC et de forêts, ce qui n'est pas cohérent avec les orientations de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009 qui a pour objet de lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles.

Il est important de noter qu'aucune réflexion ne semble avoir été menée pour trouver un tracé qui préserve et limite l'atteinte portée aux surfaces agricoles exploitées.

### **3.8. Sur la biodiversité**

3.8.1. L'étude d'impact relève l'existence de trois espèces remarquables, le rollier d'Europe, le busard cendré et la pie grièche qui seront impactés par le tracé du L.I.E.N.

Elle note aussi l'atteinte portée à la ripisylve de la Mosson.

L'étude relève que l'impact sur la faune sera fort compte tenu de la coupure dans les milieux naturels.

3.8.2. Les effets de cette coupure ne semblent pas pouvoir faire l'objet de mesures compensatoires adaptées.

Le reboisement prévu ne permettant pas, dans tous les cas de réduire l'effet fractionnant de l'ouvrage dans le fonctionnement écologique global et son impact sur les corridors biologiques.

Dans tous les cas, l'étude d'impact ne contient pas d'état initial (recensement des oiseaux de chaque espèce), ni d'analyse des effets du projet sur la biodiversité.

**3.8.3.** L'étude d'impact a mis en évidence l'existence d'espèces et d'habitats protégés, dont la destruction est interdite en vertu de l'article L.411-1 du code de l'environnement.

La législation relative à la protection des espèces demande en priorité de rechercher des solutions permettant d'éviter la destruction.

La procédure de dérogation implique le respect de trois conditions :

- qu'il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes permettant l'évitement de la destruction,
- que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable des populations locales des espèces concernées. La procédure prévoit à ce sujet la validation des mesures compensatoires nécessaires au respect de cette condition par des comités d'experts scientifiques nationaux et régionaux appuyés par le conseil supérieur régional du patrimoine naturel,
- que le projet présente une raison impérative d'intérêt public majeur ou pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement.

L'étude d'impact ne permet pas de considérer qu'il est possible de déroger à l'interdiction de destruction alors surtout que d'autres tracés qui préservent les espèces protégées recensées sont envisageables et qu'aucune étude approfondie n'a été faite sur ce point.

### **3.9. Trafic et déplacements**

3.9.1. Le L.I.E.N est présenté comme permettant une nouvelle répartition du trafic routier et logiquement comme engendrant un délestage des voies secondaires.

Cependant, ce projet va générer un phénomène d'appel engendrant une augmentation globale du trafic dans le centre de Grabels.

L'étude note que le L.I.E.N va transférer le flux de la route de Bel-Air vers la RD 127 au sortir de l'échangeur du Pradas et le département prévoit d'ailleurs cette augmentation du trafic puisqu'il préconise la mise en place de protections acoustiques au niveau du lotissement du Pradas, qui est sur la RD 127 et non sur le L.I.E.N.

3.9.2. Enfin, un autre point important doit être noté.

A ce jour, les poids lourds ne traversent plus GRABELS en raison de l'interdiction de circuler sur le pont de l'Avy.

Avec la réalisation du L.I.E.N, ils auront toutes les raisons de traverser Grabels pour le rejoindre, alors que la rue principale du village n'est pas adaptée à leur passage.

Les effets sur le trafic dans Grabels induits par la réalisation de LIEN n'ont pas été analysés et appréciés.

### **3. 10. Sur le risque d'incendie**

Le tracé du L.I.E.N est situé dans une zone de risques élevés et très élevés d'incendie.

L'étude d'impact fait état de la mise en place d'une bande débroussaillée de sécurité de 10 à 20 mètres, pour réduire l'intensité du feu par jour de mistral ou tramontane.

Cette mesure compensatoire à l'augmentation du risque d'incendie paraît insuffisante au regard du caractère boisé du parcours et elle est en contradiction avec la mesure compensatoire annoncée pour limiter le bruit et l'impact visuel qui consiste à planter des arbres en bordure de voirie.

En outre, on note que la piste d'atterrissage réservée au SDIS dans cette zone boisée est coupée par le L.I.E.N sans qu'aucune mesure compensatoire ne permette de rétablir une possibilité d'intervention aérienne des services de secours dans ce secteur à risques.

### **3. 11. Mouvements de terrains**

La zone d'implantation du L.I.E.N est soumise à des risques importants de mouvements de terrains.

Ce risque n'a manifestement pas été pris en compte.

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

L'article L.122-1 du Code de l'environnement impose que les projets susceptibles de porter atteinte au milieu naturel comporte une étude d'impact qui est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

En l'espèce, la DREAL a rendu cet avis le 1<sup>er</sup> juin 2010 (pièce n°2).

Cette procédure de contrôle par une autorité environnementale, qui devrait être indépendante, relève de la mise en application des directives communautaires 1985/337 modifiée et 2001/42.

La CJCE a eu l'occasion de se prononcer sur le contenu des avis rendus en la matière.

Elle considère ainsi, que le processus d'évaluation appropriée que les Etats doivent mettre en place, ne constitue pas un examen de pure forme, mais doit permettre une analyse approfondie qui soit à la hauteur des objectifs de conservation du site en question (arrêt C-441/03 du 14 avril 2005, commission /Pays Bas (Rec. p.I, 03043) – voir conclusions de l'avocat général).

Elle sanctionne ainsi, les études environnementales qui soulignent le caractère sommaire et ponctuel de l'examen des répercussions environnementales des travaux concernés et relèvent des éléments qui n'ont pas été pris en compte ( Arrêt C304/05, Commission c/république Italienne du 20 septembre 2007, rec. 2007, pI, 7109).

Or, en l'espèce l'avis de l'autorité environnementale ne porte que sur la forme de l'étude d'impact et elle relève :

- une omission importante, celle l'absence de toute étude dans le domaine de l'eau alors que le projet coupe un captage d'eau potable qui alimente la commune de Grabels,
- ou encore des mesures « floues » sur la destination des matériaux qui seront évacués,
- l'absence d'évaluation sur les passages prévus pour assurer la protection de la petite faune,
- absence d'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité
- l'absence d'évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.

Enfin l'autorité ne s'est livrée à aucune analyse approfondie des nuisances engendrées par le projet et des mesures compensatoires prévues, alors que le commissaire enquêteur relève bien qu'elles sont insuffisantes.

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.

### **Il résulte de ce qui précède que :**

L'état des lieux et l'analyse des effets du projet sur le territoire de la commune de Grabels n'est pas conformes à l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Les mesures proposées ne sont pas en adéquation avec les incidences du projet en particulier sur la santé, sur le bruit, sur les continuités écologiques et la gestion des eaux au niveau des sources d'eau potable.

Par suite, l'étude d'impact est insuffisante et l'arrêté préfectoral du 11 janvier 2011 sera annulé.

## **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, ce faisant, certaines communes ont méconnu les dispositions du SCOT.

Ainsi, la commune de Grabels a approuvé par délibération du Conseil municipal du 29 octobre 2010 la mise en compatibilité de son PLU avec le projet d'aménagement omettant de relever qu'elle le faisait en méconnaissant les périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et des espaces naturels sensibles.

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).

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

Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social et environnemental ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente

Le projet de construction de la section aurait pour objet de favoriser le « contournement » par le Nord de la commune de Montpellier.

Le réseau routier existant ne permet certes pas d'obtenir ce contournement dans des conditions équivalentes de rapidité.

Ce projet s'intègre dans le cadre du LIEN déjà réalisé entre Vendargues et Saint Gely du Fesc.

Toutefois, le département ne justifie pas que le trafic prévu soit suffisant, pour conférer à l'ouvrage un caractère d'utilité publique compte tenu de son coût (C.E., ass., 28 mars 1997, association contre le projet de l'autoroute transchablaisienne et autres).

Ainsi, comme l'ont relevé les requérants lors de l'enquête publique, ce tracé invite plus les automobilistes à traverser la commune de Grabels qu'ils atteindront plus vite pour accéder à Montpellier qu'à poursuivre le LIEN jusqu'à Bel Air.

Ensuite, en admettant même que le contournement présente en soi un intérêt public, le projet retenu ne peut être regardé comme ayant un intérêt public au regard des objectifs de l'opération et des inconvénients qu'il présente.

Ainsi, le département ne justifie pas avoir pris des précautions suffisantes pour parer aux conséquences que cette opération peut avoir sur les captages d'eau potable de la commune de Grabels.

Le département ne justifie pas non plus avoir pris et pouvoir prendre des précautions susceptibles de réduire les nuisances sonores et les émissions gazeuses nuisibles à la santé publique à proximité d'habitation alors qu'il a manifestement omis de prendre en compte ces habitations, tout comme le relief de la commune en forme de cuvette.

Les atteintes à l'environnement relevées et les inconvénients du tracé retenu sont excessives pour les riverains de l'ouvrage par rapport à l'intérêt que l'opération présente (C.E., 11 mars 1996, Ministère de l'Équipement, c/mme Rossi).

Dès lors, ces inconvénients sont de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique alors surtout que l'ensemble des tracés susceptibles d'être retenus n'ont pas été examinés et leur coût n'a pas été chiffré.

### **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'État 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 10 mars 2011

**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**