

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MONTPELLIER**

N° 2200964

ASSOCIATION SAINT JEAN ENVIRONNEMENT
et autres

Mme Camille Doumergue
Rapporteure

Mme Daphné Lorriaux
Rapporteure publique

Audience du 5 décembre 2023
Décision du 19 décembre 2023

C

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Montpellier

(5^{ème} Chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire enregistrés le 25 février 2022 et le 1^{er} août 2023, l'association Saint Jean Environnement, l'association SOS-Lez Environnement, l'association Paysages de France, l'association Action climat Montpellier Alternatiba et l'association Vélocité grand Montpellier, représentées en cours d'instance par Me V, demandent au tribunal d'annuler l'arrêté du 2 septembre 2021 par lequel la ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports ont déclaré d'utilité publique, les travaux d'aménagement du contournement ouest de Montpellier sur un linéaire d'environ 6 km dans le département de l'Hérault entre l'A750 et l'A709.

Elles soutiennent que :

- elles disposent d'un intérêt à agir ;
- la requête n'est pas tardive ;
- l'auteur de la décision attaquée est incompétent dès lors qu'en application de l'article R. 121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique l'utilité publique de ce projet aurait dû être déclarée par décret en Conseil d'Etat ;
- le coût du projet est insuffisamment détaillé et argumenté ;
- la commission nationale du débat public aurait dû être saisie ;
- les dossiers soumis à enquête publique ne présentaient aucune solution alternative en méconnaissance du d) de l'article L. 122-3 du code de l'environnement ;
- la partie « objectifs du projet » est incomplète et incohérente dès lors qu'elle ne permet pas de comprendre si l'objectif est la continuité autoroutière ou la fluidification du trafic périurbain qui sont deux objectifs incompatibles ;

- l'évolution des besoins de mobilité sur le long terme n'a pas été prise en compte ;
- le dossier soumis à enquête publique est imprécis sur les gains du projet ;
- le dossier soumis à enquête publique ne prend pas en compte les ouvrages d'intermodalités ;
- le projet n'est pas financé dès lors que le financement du projet par adossement à la concession autoroutière est illégal et qu'il est incertain que le gouvernement puisse financer le projet ;
- le projet méconnaît l'article L. 228-2 du code de l'environnement dès lors qu'il interdit la présence de vélos alors qu'une voie structurante limitée à 70 km/h aurait permis de répondre à l'un des objectifs de la loi LOM ;
- le projet est incompatible avec le plan climat air énergie des territoires ;
- le projet porte atteinte à l'environnement en imperméabilisant des sols, en classant en zone U des zones A et N, en détruisant des habitats d'espèces protégées ou menacées, en créant des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des gaz à effet de serre, en détruisant des paysages remarquables, en augmentant le risque inondation, le risque de pollution des nappes, de l'atmosphère et thermique, en rompant des continuités écologiques, en détruisant des centaines d'hectares de terres agricoles et naturelles et en portant atteinte aux écosystèmes ce qui affaiblit l'utilité publique du projet ;
- le projet méconnaît les articles 36, 40 et 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 et l'article 1^{er} de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 ;
- le projet n'apporte pas de progrès en méconnaissance du principe de non régression mentionné à l'article L. 110-1 du code de l'environnement ;
- les mesures « éviter réduire compenser » sont insuffisantes ;
- l'évaluation socio-économique est douteuse, comme l'a relevé l'autorité environnementale, et remet en cause l'intérêt public du projet et le bilan cout/avantage.

Par un mémoire en défense, enregistré le 31 janvier 2023, la commune de Juvignac, représentée par la SCP G, conclut au rejet de la requête.

Elle soutient que Montpellier Méditerranée Métropole exerce désormais la compétence en matière de plan local d'urbanisme.

Par un mémoire en défense, enregistré le 9 février 2023, le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires conclut au rejet de la requête.

Il soutient que les moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense, enregistré le 27 juin 2023, Montpellier Méditerranée Métropole, la commune de Montpellier et la commune de Saint-Jean-de-Védas, représentées par la SCP G et associés, concluent au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge des associations requérantes trois sommes de 2 000 euros à leur verser à chacune en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- les moyens tirés de l'incompatibilité entre le projet et le PCAET de la métropole, ainsi que de la violation du principe de non régression sont inopérants ;
- les autres moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense, enregistré le 27 juin 2023, la société Autoroutes du sud de la France, représentée par Me N, conclut au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge du groupement Autrecom la somme de 5 000 euros à lui verser en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la requête introduite par le groupement Autrecom est irrecevable dès lors que ce groupement n'a pas la personnalité juridique ;
- la requête est irrecevable dès lors que les conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté ministériel du 2 septembre 2021 sont tardives ;
- la requête est irrecevable dès lors qu'il est incertain que les associations aient la personnalité morale, que l'action entre dans leur objet social, que l'action a été décidée par l'organe désigné dans les statuts et que le représentant a bien été habilité à ester en justice pour le compte de chacune des cinq associations ;
- les moyens soulevés par les requérantes ne sont pas fondés.

Par une ordonnance du 6 octobre 2023 prise en application des dispositions de l'article R. 611-10 du code de justice administrative, la clôture immédiate de l'instruction a été prononcée.

Par une intervention, enregistrée le 13 octobre 2023, postérieurement à la clôture d'instruction, la SCI R et la SARL M, représentées par Me B, demandent que le tribunal fasse droit aux conclusions de la requête.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Doumergue,
- les conclusions de Mme Lorriaux, rapporteure publique,
- les observations de Me V, représentant les associations requérantes,
- les observations de Me B, représentant la commune de Juvignac,
- les observations de Me G, représentant Montpellier Méditerranée Métropole, la commune de Montpellier et la commune de Saint-Jean-de-Védas,
- et les observations de Me B, représentant la société Autoroutes du Sud de la France.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté du 2 septembre 2021, la ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports ont déclaré d'utilité publique les travaux d'aménagement du contournement ouest de Montpellier. Par la présente requête, l'association Saint Jean Environnement, l'association SOS-Lez Environnement, l'association Paysages de France, l'association Action climat Montpellier Alternatiba et l'association Vélocité grand Montpellier demandent au tribunal d'annuler cet arrêté du 2 septembre 2021.

Sur l'intervention de la SCI R et la SARL M :

2. Aux termes de l'article R. 632-1 du code de justice administrative : « (...) *le jugement de l'affaire principale qui est instruite ne peut être retardé par une intervention* ». Il résulte de ces dispositions que l'intervention de la SCI R et la SARL M, formée après la clôture de l'instruction, n'est pas recevable et ne peut, par suite, être admise.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne la légalité externe :

S'agissant du caractère suffisant et complet de l'étude d'impact :

3. Aux termes de l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « *Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages, l'expropriant adresse au préfet du département où l'opération doit être réalisée, pour qu'il soit soumis à l'enquête, un dossier comprenant au moins : 1° Une notice explicative ; 2° Le plan de situation ; 3° Le plan général des travaux ; 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ; 5° L'appréciation sommaire des dépenses ; 6° Pour les travaux et ouvrages mentionnés à l'article R. 122-8, les études mentionnées à l'article R. 122-9 et, le cas échéant, à l'article R. 122-10 ; (...)* ».

4. L'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique impose au dossier soumis à enquête publique, lorsque le projet concerne la réalisation de travaux ou d'ouvrages, de comporter une appréciation sommaire des dépenses. Cette obligation a pour objet de permettre à tous les intéressés d'évaluer les charges pouvant en résulter pour la collectivité ou les usagers et de s'assurer que les travaux ou ouvrages envisagés ont, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à la date de l'enquête, un caractère d'utilité publique.

5. Il ressort des pièces des dossiers que l'étude d'impact comporte une appréciation sommaire des dépenses, conformément aux exigences précitées, comprenant treize postes de dépenses différents mais également, dans sa partie consacrée au coût des mesures et modalités de suivi, une décomposition plus précise du coût des mesures environnementales pour un total hors taxe en euros 2018 de 237,1 millions. Contrairement à ce que soutiennent les requérantes, le coût des travaux n'avait pas à être détaillé par type d'ouvrage ou de tronçon de voirie. La circonstance que les dépenses soient mentionnées en euros 2018 et que le coût des matériaux rendrait cette estimation trop faible n'est pas assortie de précision suffisante permettant de démontrer que ce coût serait manifestement sous-estimé. Enfin, si les requérantes soutiennent que certains postes sont surévalués tandis que d'autres sont sous évalués et que l'autorité de régulation des transports ainsi que la société ASF auraient fait une

estimation plus importante, ils n'établissent pas que l'estimation sommaire serait manifestement sous-estimée ni qu'elle serait irrégulière alors que par décret n° 2022-81 du 28 janvier 2022, le montant contractualisé du projet a été arrêté à 255,8 millions d'euros hors taxe en valeur de septembre 2018.

6. S'agissant du financement du projet, en se bornant à citer une décision du conseil d'Etat et une réponse de la ministre des transports à une question lors de débats parlementaires, les requérantes ne soutiennent pas que l'évaluation socio-économique serait entachée d'insuffisance, ni ne précisent quelles seraient ces insuffisances en l'espèce et n'assortissent ainsi pas leur moyen de précision suffisante permettant d'en apprécier le bien-fondé. En outre, il ressort de l'appréciation sommaire des dépenses de la notice explicative qu'outre la somme fixée dans le contrat de plan Etat région 2015-2020 qui permet le financement des études, des acquisitions foncières et des premiers travaux, la « suite des financements sera contractualisée dans le cadre des prochains CPER » et en ce qui concerne le raccordement du projet à l'A709, « il pourrait, le cas échéant, être réalisé par adossement au réseau ASF voisin ».

7. S'agissant des solutions alternatives, il ressort de la notice explicative que des variantes ont été étudiées s'agissant du tracé au niveau du raccordement avec l'A750 et sur une portion de la section courante entre le chemin de Bugarel et le raccordement sud. En réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, le porteur de projet a indiqué les raisons qui l'avaient conduit à écarter les variantes 2a et 2b et cette réponse ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale ont été inclus dans le dossier soumis à enquête publique. En soutenant qu'aucun projet alternatif comprenant une limitation de vitesse à 70 km/h n'a été envisagé, les requérantes ne critiquent pas utilement le tracé retenu qui a fait l'objet de plusieurs variantes en 2004 puis en 2016 avec des concertations publiques. Au surplus, le porteur de projet s'est engagé à étudier les conséquences d'une limitation à 70 km/h dans ses observations en réponse.

8. S'agissant des objectifs du projet, il ressort de la notice explicative que le projet poursuit l'objectif de relier l'A709 à l'A750 tout en desservant via trois échangeurs la commune de Montpellier via la route de Lavérune au niveau de laquelle se situera la ligne 5 du tramway, la RD 613 et la RD 132 au niveau de laquelle se situe actuellement la ligne 2 du tramway. Au surplus, le projet inclut la mise en œuvre de voies réservées aux transports en commun sur le COM à la place des bandes d'arrêt d'urgence sur une partie du tracé. Dans ces conditions, ces objectifs poursuivis par le projet, qui ne sont pas incompatibles entre eux, sont clairement exposés par le dossier soumis à enquête publique.

9. S'agissant de la prise en compte de l'évolution des besoins en mobilité, il ressort du dossier soumis à enquête publique que le projet ne se contente pas d'accroître le recours à la voiture mais permet l'accès à quatre lignes de tramway ainsi qu'aux parkings de ces lignes, prévoit une voie de transport en commun ainsi que la création de pistes cyclables et de voies partagées. Si les requérantes s'interrogent sur la fiabilité et l'exactitude des chiffres concernant la modélisation du trafic, elles ne les contestent pas sérieusement.

10. S'agissant de l'évaluation socio-économique, il n'est pas contesté par les requérantes qu'elle répond aux critères réglementaires. Si elles soutiennent qu'une contre-expertise était nécessaire, elles ne se prévalent de la méconnaissance d'aucun texte. Enfin, cette évaluation, principalement axée sur les gains économiques du projet, porte également sur des éléments non monétarisés comme le fait valoir le ministre en défense.

11. S'agissant de l'évaluation du gain de temps, les requérantes soutiennent que le dossier n'a pas pris en compte le trafic induit, l'étalement urbain comme l'a souligné l'Autorité environnementale à propos de l'urbanisation induite ainsi qu'un certain nombre d'autres paramètres liés au comportement des usagers. Toutefois, l'évaluation socio-économique de 80 pages intégrée dans le dossier soumis à enquête publique étudie de nombreux facteurs, notamment l'évolution démographique, l'emploi et les revenus par habitant, analyse le trafic existant et réalise des modélisations du trafic futur en situation de référence et en situation de projet avec une évaluation des indicateurs monétarisés et des effets non monétarisés. Ce document tient compte des remarques de l'avis du 4 décembre 2019 de l'autorité environnementale avec des ajouts en bleu. Enfin, le porteur de projet a également formalisé une réponse aux remarques de l'Autorité environnementale insérée dans la pièce J du projet soumis à enquête publique intitulée « avis émis sur le projet » dans laquelle il propose une réflexion sur l'urbanisation induite. Enfin, la circonstance que le gain de temps estimé par l'évaluation socio-économique serait faible est sans incidence sur le caractère complet et suffisant de cette étude.

12. S'agissant de la prise en compte de l'intermodalité, il ressort de la notice explicative et de l'appréciation sommaire des dépenses que le projet comprend les dépenses relatives à l'accessibilité aux transports en commun notamment les travaux sur les points d'échanges, les aménagements non courants pour circulations douces et l'élargissement de plateforme en vue d'accueillir des transports en commun.

13. Il ressort de tout ce qui précède que le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact doit être écarté.

S'agissant de la commission nationale du débat public :

14. Aux termes de l'article L. 121-8 du code de l'environnement : « *La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'Etat* ». Aux termes de l'article R. 121-2 du code de l'environnement, dans sa rédaction alors en vigueur, s'agissant de l'élargissement d'une route existante à deux voies pour en faire une route à 2 X 2 voies, si le coût du projet est supérieur à 300 millions d'euros hors taxe ou d'une longueur supérieure à 40 km, le projet est obligatoirement adressé à la commission nationale du débat public en application du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement. Si le coût d'un tel élargissement est supérieur à 150 millions d'euros hors taxe ou que la longueur du projet est supérieure à 20 km, le projet est rendu public par le maître d'ouvrage, qui en publie les objectifs et caractéristiques essentielles et indique sa décision de saisir ou de ne pas saisir la Commission nationale du débat public en application du II de l'article L. 121-8 du code de l'environnement.

15. Il ressort des pièces du dossier que par courrier du 5 juillet 2016, le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche a porté à la connaissance de la commission nationale du débat public les caractéristiques du projet et l'a informée de sa décision de ne pas saisir la commission en application du II de l'article L. 121-8 du code de l'environnement. Si les requérantes soutiennent que le montant du projet estimé par l'autorité de régulation des transports et la société ASF à un montant supérieur à 300 millions d'euros aurait dû conduire à ce que le projet lui soit adressé, il ressort néanmoins des pièces du dossier

que tant l'estimation sommaire des dépenses contenue dans le dossier soumis à enquête publique que le décret 2022-81 du 28 janvier 2022 portant dix-huitième avenant à la convention conclue le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes mentionnent un coût du projet inférieur à 300 millions hors taxe. Dans ces conditions, le vice de procédure tiré de la méconnaissance de l'article L. 121-8 du code de l'environnement doit être écarté.

En ce qui concerne la légalité interne :

16. En premier lieu, aux termes de l'article L. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « *L'utilité publique est déclarée par l'autorité compétente de l'Etat. Un décret en Conseil d'Etat détermine les catégories de travaux ou d'opérations qui ne peuvent, en raison de leur nature ou de leur importance, être déclarés d'utilité publique que par décret en Conseil d'Etat* ». Aux termes de l'article R. 121-2 de ce même code : « *Sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat : 1° Les travaux de création d'autoroutes, à l'exclusion, sur les autoroutes existantes, des travaux de réalisation d'ouvrages annexes, d'élargissement et de raccordement à d'autres voies publiques* ».

17. Il est constant que le projet en litige relie les autoroutes A709 et A 750 sur une distance de 6 km ayant le statut de voie expresse à l'exception de l'échangeur avec l'A709 et de la nouvelle infrastructure jusqu'au diffuseur du Rieu Coulon qui a le statut d'autoroute en application de l'article 5 de l'arrêté attaqué. En application des dispositions précitées, un tel projet qui a vocation à raccorder deux voies publiques, l'A709 et l'A750, n'avait pas à être déclaré d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Le moyen doit être écarté.

18. En deuxième lieu, si les requérantes soutiennent que la création d'une voie structurante limitée à 70 km/h, en lieu et place du projet en litige ayant le statut d'autoroute et de voie expresse, aurait permis l'application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il n'appartient pas au juge de la déclaration d'utilité publique d'apprécier l'opportunité du projet retenu par comparaison avec d'autres projets d'infrastructures de transport ne répondant pas aux mêmes objectifs. Au surplus, alors même que le projet n'est pas soumis aux dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, il ressort de l'étude d'impact qu'il intègre la création de pistes cyclables adaptées sur trois tronçons et la création de voiries partagées sur quatre autres tronçons longeant plus ou moins le tracé du COM et reliant les accès aux tramways. Le moyen doit être écarté.

19. En troisième lieu, les requérantes ne se prévalent d'aucune disposition du plan climat énergie territorial 2013-2018, seul document en vigueur à la date de l'arrêté attaqué, le plan climat air énergie territoire (PCAET) de Montpellier Méditerranée Métropole n'ayant été adopté que par une délibération du 2 février 2023 et n'étant donc pas applicable. Quant à la zone à faible émission (ZFE), elle a été instituée par une délibération du 1^{er} juillet 2022, postérieure à la décision attaquée, et si son périmètre inclut le projet, les autoroutes et les routes métropolitaines RM 132 et RM 612 sur l'emprise desquelles passe le projet en sont explicitement exclues. Enfin, si les requérantes soutiennent que des réductions de vitesse sont envisagées sur les autoroutes A750 et A709 par le PCAET, cette circonstance est inopérante dès lors que le PCAET n'était pas applicable à la date de l'arrêté attaqué et que le projet en litige ne fait que raccorder ces autoroutes mais ne les concerne pas directement. Le moyen, pris en toutes ses branches, est inopérant et doit être écarté.

20. En quatrième lieu, en se bornant à soutenir que le projet en litige méconnaît l'article 1^{er} de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ainsi que les articles 36, 40 et 53 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la croissance énergétique pour la croissance verte, sans apporter de précision supplémentaire, les requérantes n'assortissent pas leur moyen de précision suffisante permettant d'en apprécier le bien-fondé.

21. En cinquième lieu, le principe de non régression prévu au 9° du II de l'article L. 110-1 du code de l'environnement s'applique uniquement aux dispositions législatives ou réglementaires relatives à l'environnement et non directement à un arrêté portant déclaration d'utilité publique d'un projet. Le moyen, inopérant, doit être écarté.

22. En dernier lieu, il appartient au juge, lorsqu'il se prononce sur le caractère d'utilité publique d'une opération nécessitant l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, de contrôler successivement qu'elle répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt qu'elle présente.

23. Le projet d'aménagement du contournement ouest de Montpellier par la création d'une 2 X 2 voies reliant l'autoroute A750 à l'autoroute A 709 consiste en un réaménagement de voiries existantes et emprunte le corridor d'un axe existant constitué par les route métropolitaines n° 132, n° 132-E2 et n° 612 connaissant des difficultés croissantes de circulation. Le projet permet, dans la frange ouest de l'agglomération, de contenir les échanges périurbains et de transit sur un itinéraire adapté rendant son usage à la voirie secondaire dans les quartiers traversés et également de rejoindre efficacement le futur pôle d'échange de la Mosson des lignes 1 et 3 de tramway et les futurs pôles d'échange des lignes 2 et 5 de tramway via des parkings relais. Le projet permettra des gains de temps, des réductions d'émission de gaz à effet de serre et, au vu de ses caractéristiques géométriques, améliorera les conditions de sécurité routière. Le projet prévoit, enfin, une voie réservée aux transports en commun à place de la bande d'arrêt d'urgence et la création de pistes cyclables ou de voies partagées dans les environs du tracé. Dans ces conditions, même si les requérantes estiment que le gain de temps de 3% est faible, il ressort de ce qui précède que le projet répond à un objectif d'intérêt général de transport.

24. Il ressort des pièces des dossiers que le projet de contournement consomme 24 hectares de terres agricoles, imperméabilise une surface de 19,5 hectares, il concerne un certain nombre d'espèces protégées recensées dans l'étude d'impact, crée une pollution sonore et atmosphérique par le triplement du nombre de véhicules, concerne trois cours d'eau et un bois dominé par les frênes qui présente un enjeux moyen, créé un risque de pollution des eaux souterraines et prévoit des aménagements dans des zones inondables classées en zone rouge dans le plan de prévention des risques inondations (PPRI). Toutefois, comme le relève l'Autorité environnementale, le projet s'appuie au mieux sur des voies existantes ce qui constitue une importante mesure de réduction, se situe dans un secteur déjà fortement anthropisé et n'intercepte aucune zone Natura 2000. Le projet comprend une trentaine de mesures d'évitement et de réduction en phase d'exploitation, notamment la construction d'ouvrages visant à prévenir l'aggravation des risques d'inondation et à protéger les aquifères contre les pollutions structurelles ou accidentelles, à limiter les nuisances, notamment visuelles, atmosphérique et acoustiques, causées aux riverains de l'infrastructure ainsi qu'à certaines espèces animales ou végétales. Ces mesures mentionnées dans l'étude d'impact, qui

devront, ainsi que le font ressortir diverses pièces des dossiers, être précisées ou complétées à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre des polices d'environnement et notamment des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement relatives aux dérogations susceptibles d'être accordées aux interdictions d'atteinte à des espèces animales ou végétales protégées, n'apparaissent pas insuffisantes contrairement à ce que soutiennent les requérantes en se bornant à évoquer trois de ces mesures.

25. Les requérantes soutiennent que l'absence de financement du projet constitue un inconvénient excessif qui ôte au projet son caractère d'utilité publique. Toutefois, l'annulation partielle par une décision du 27 janvier 2023 du Conseil d'Etat du décret approuvant le dix-huitième avenant à la convention passée entre l'Etat et la société Autoroutes du Sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes et au cahier des charges annexé, ayant pour objet de permettre le Contournement Ouest de Montpellier, en tant qu'il porte approbation de la disposition tarifaire de l'article 25.2 du cahier des charges annexé à la convention conclue le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) modifié par l'avenant approuvé implique seulement que les modalités de financement soient repensées mais est sans incidence sur l'utilité publique du projet.

26. Il résulte de ce qui précède que compte tenu de l'importance du projet, et eu égard aux mesures de prévention, de compensation ou d'atténuation prévues par le maître d'ouvrage, les inconvénients qu'il présente, pour importants qu'ils soient, notamment en termes de coût, de conséquences ou de risques pour l'environnement et de nuisances pour ses riverains immédiats, ne présentent pas un caractère excessif de nature à le priver de son caractère d'utilité publique.

27. Il résulte de ce qui précède que les associations requérantes ne sont pas fondées à soutenir que le projet serait dépourvu d'utilité publique.

28. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de se prononcer sur les fins de non-recevoir opposées par la société Autoroutes du sud de la France, que les conclusions des associations requérantes tendant à l'annulation de l'arrêté du 2 septembre 2021 doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

29. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions tendant à l'application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative présentées par Montpellier Méditerranée Métropole, la commune de Montpellier, la commune de Saint-Jean-de-Védas et la société Autoroutes du sud de la France.

DECIDE :

Article 1er : L'intervention de la SCIR et de la SARL M n'est pas admise.

Article 2 : La requête de l'association Saint Jean Environnement, l'association SOS-Lez Environnement, l'association Paysages de France, l'association Action climat Montpellier Alternatiba et l'association Vélodivert grand Montpellier est rejetée.

Article 3 : Les conclusions présentées par Montpellier Méditerranée Métropole, la commune de Montpellier, la commune de Saint-Jean-de-Védas et la société Autoroutes du sud de la France en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 4 : Le présent jugement sera notifié à l'association Saint Jean Environnement, représentant unique, au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, à la commune de Juvignac, à Montpellier Méditerranée Métropole, à la commune de Montpellier, à la commune de Saint-Jean-de-Védas et à la société Autoroutes du sud de la France.

Délibéré après l'audience du 5 décembre 2023, à laquelle siégeaient :

M. Jérôme Charvin, président,
M. Hervé Verguet, premier conseiller,
Mme Camille Doumergue, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 19 décembre 2023.

La rapporteure,

Le président,

C. Doumergue

J. Charvin

La greffière,

L. Salsmann

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,
Montpellier le 19 décembre 2023
La greffière,

L. Salsmann