

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL
DE TOULOUSE**

N° 24TL00427

**ASSOCIATION SAINT JEAN
ENVIRONNEMENT et autres**

**Mme Virginie Dumez-Fauchille
Rapporteuse**

**M. Florian Jazon
Rapporteur public**

**Audience du 23 juin 2026
Décision du 21 juillet 2026**

**34-02-02
C**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

La cour administrative d'appel de Toulouse

(3^{ème} chambre)

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

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 ont demandé au tribunal administratif de Montpellier 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 kilomètres dans le département de l'Hérault entre l'A750 et l'A709, ensemble les décisions, nées du silence de l'administration, de rejet de leurs recours gracieux.

Par un jugement n° 2200964 du 19 décembre 2023, le tribunal administratif de Montpellier a rejeté leurs demandes.

Procédure devant la cour :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 16 février 2024, le 23 avril 2025, le 1^{er} septembre 2025, le 12 novembre 2025 et le 4 février 2026, l'association Saint Jean Environnement, l'association Action Climat Montpellier (Alternatiba), l'association SOS Lez

environnement, l'association Paysages de France et l'association Vélocité Grand Montpellier, représentées par Me Victoria, demandent à la cour :

1°) d'annuler le jugement n°2200964 du tribunal administratif de Montpellier du 19 décembre 2023 ;

2°) 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, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Montpellier, Saint-Jean-de-Védas et Juvignac, ensemble les décisions tacites de rejet opposées à leurs recours gracieux formés contre cet arrêté ;

3°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 3 500 euros à leur verser sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- elles ont la qualité de requérantes, nonobstant la présentation de la requête de première instance sous la dénomination d'un groupement, sans personnalité juridique « AutreCom », utilisée par facilité de langage pour désigner les associations ;
- elles ont intérêt et qualité pour agir contre l'arrêté attaqué ;
- le jugement est entaché d'erreurs d'appréciation ;
- le tribunal n'a pas motivé sa décision sur la question de la prise en compte du trafic induit qu'elles avaient invoquée en première instance ;
- l'arrêté attaqué a été pris par une autorité incompétente ;
- le dossier soumis à enquête publique méconnaît les dispositions de l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, compte tenu du caractère insuffisant de la notice explicative du projet et de l'appréciation sommaire des dépenses ;
- la Commission nationale du débat public n'a pas été saisie, en méconnaissance des articles L. 121-8, R. 121-2 et R. 121-3 du code de l'environnement ;
- aucune contre-expertise n'a été réalisée, en méconnaissance de l'article 3 du décret du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics ;
- l'évaluation environnementale contenue dans le dossier de déclaration d'utilité publique ne satisfait pas aux prescriptions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement ;
- l'évaluation socio-économique prescrite en application de l'article L. 1511-2 du code des transports ne satisfait pas aux prescriptions de l'article R. 122-5 III du code de l'environnement ;
- l'enquête publique est irrégulière dès lors que l'adossement en cours du projet à la concession conclue avec la société Autoroutes du sud de la France n'a pas été porté à la connaissance du public, ce qui a privé les administrés d'une information substantielle ; il résultait de cet adossement une augmentation exponentielle du coût de la construction du projet, constitutive d'une modification substantielle nécessitant l'organisation d'une nouvelle enquête publique ;
- l'arrêté de déclaration d'utilité publique n'est pas motivé au regard de ses incidences sur l'environnement, en méconnaissance de l'article L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et de l'article L. 122-1 I du code de l'environnement ;
- l'arrêté et les décisions en litige méconnaissent l'article L. 122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en l'absence de mention de la participation financière du maître d'ouvrage à la réparation des dommages subis par les exploitations concernées ;
- le projet méconnaît le principe de prévention énoncé à l'article 3 de la charte de l'environnement et à l'article L. 110-1 du code de l'environnement ;

- le projet ne pouvait être légalement déclaré d'utilité publique, dès lors qu'il n'est pas démontré qu'il ne pouvait être réalisé dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, et que ses inconvénients en excèdent les avantages.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 23 décembre 2024, le 17 juin 2025 et le 7 octobre 2025, la ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation conclut au rejet de la requête.

Elle fait valoir que les moyens soulevés par les appelantes ne sont pas fondés.

Par des mémoires enregistrés le 16 octobre 2024, le 17 janvier 2025, le 16 juin 2025, le 6 octobre 2025 et le 16 décembre 2025, la société anonyme Autoroutes du sud de la France, représentée par Me Namiech, conclut :

- à titre principal, à l'infirmer du jugement n°2200964 du tribunal administratif de Montpellier du 19 décembre 2023 en ce qu'il a jugé recevable la requête introduite par le groupement « AutreCOM » composé de cinq associations ;

- subsidiairement, au rejet de la requête d'appel des associations requérantes ;

- en toute hypothèse, à ce que soit solidairement mise à la charge des associations requérantes une somme de 5 000 euros à lui verser sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir que :

- la requête de première instance enregistrée devant le tribunal administratif de Montpellier était irrecevable dès lors qu'elle a été présentée par « le groupement de cinq associations désigné AutreCOM », signée par M. B... P..., se présentant en qualité de mandataire de ce groupement, que ce groupement n'était pas doté de la personnalité morale et qu'il ne pouvait agir judiciairement ;

- le tribunal n'a pas répondu à ce moyen qu'elle avait opposé en défense ;

- le groupement requérant en première instance était forclos à intenter une action contre l'arrêté ministériel du 2 septembre 2021, n'ayant pas exercé de recours gracieux ;

- les cinq associations appelantes ne sont pas recevables à faire appel, dès lors qu'elles n'ont pas saisi préalablement le tribunal administratif ;

- la régularité du mandat de leur représentant au regard de leurs statuts n'est pas établie ; il n'est pas démontré que M. P..., signataire de la requête de première instance, était légitime à agir au nom du groupement « AutreCOM », ni que les statuts des cinq associations auraient identifié M. P... comme leur représentant ;

- il n'est pas établi que les associations agissantes ont été déclarées, publiées et bénéficient de la personnalité morale, que l'action menée entre dans le cadre de leur objet social, que l'action judiciaire a bien été décidée par l'organe désigné dans les statuts et que M. P... a bien été habilité à ester en justice pour le compte de chacune des cinq associations ;

- les moyens soulevés par les associations appelantes ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense enregistrés le 3 mars 2025, le 16 juin 2025 et le 10 novembre 2025, Montpellier Méditerranée Métropole, la commune de Montpellier et la commune de Saint-Jean-de-Védas, représentées par Me Rosier et Me Geoffret, concluent au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge de chacune des associations appelantes une somme de 2 000 euros à verser, respectivement, à Montpellier Méditerranée Métropole, à la commune de Montpellier et

à la commune de Saint-Jean-de-Védas sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles font valoir que les moyens soulevés par les associations appelantes ne sont pas fondés.

Par ordonnance du 9 février 2026, la clôture d'instruction a été fixée en dernier lieu au 9 mars 2026 à 12 heures.

Les parties ont été informées de ce que la cour était susceptible de surseoir à statuer sur la requête dans l'attente de la régularisation des vices tenant :

- à l'absence de réalisation d'une contre-expertise en méconnaissance de l'article 3 du décret du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics ;
- à l'insuffisance de l'étude d'impact au regard du 3°, 4° et 5° de l'article R. 122-5 I du code de l'environnement, concernant les incidences du trafic induit par le projet, et, au regard du 8° du même article, concernant la détermination des mesures compensatoires relatives au risque d'inondation ;
- au caractère faussé de l'analyse socio-économique et de l'analyse des coûts collectifs, des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, prévues à l'article L. 1511-2 du code des transports et au III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, du fait de l'insuffisante prise en compte des incidences du trafic induit résultant du projet.

Les parties ont été informées qu'elles pouvaient présenter des observations jusqu'à la date de l'audience.

Des observations présentées pour la société Autoroutes du sud de la France ont été enregistrées le 22 juin 2026.

Des observations présentées par le ministre des transports ont été enregistrées le 22 juin 2026.

Des observations présentées pour les associations appelantes ont été enregistrées le 23 juin 2026.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- la charte de l'environnement ;
- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code rural et de la pêche maritime ;
- le code de la voirie routière ;
- le décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 ;
- le décret n°2022-81 du 28 janvier 2022 ;
- le décret n°2023-1313 du 28 décembre 2023 ;
- 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 Dumez-Fauchille, première conseillère,
- les conclusions de M. Jazon, rapporteur public,
- et les observations de Me Rover, substituant Me Victoria, représentant les associations appelantes, de Me Langlois, substituant Me Rosier et Me Geoffret, représentant Montpellier Méditerranée Métropole, la commune de Montpellier et la commune de Saint-Jean-de-Védas, de Me Namiech, représentant la société Autoroute du sud de la France et de M. E..., sous-directeur des affaires juridiques et M. C..., chef de bureau, représentant le ministère des transports.

Une note en délibéré présentée pour les associations appelantes a été enregistrée le 2 juillet 2026.

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 sur un linéaire d'environ 6 kilomètres dans le département de l'Hérault entre ses raccordements à l'A750 au nord et à l'A709 au sud. 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 ont formé un recours gracieux contre cet arrêté, par courriers notifiés respectivement le 3 novembre 2021, le 29 novembre 2021, le 30 octobre 2021, le 28 octobre 2021 et le 20 octobre 2021. Ces cinq associations, sous l'appellation du « Groupement AutreCOM », ont demandé au tribunal administratif de Montpellier d'annuler l'arrêté ministériel du 2 septembre 2021, ensemble les décisions, nées du silence de l'administration, de rejet de leurs recours gracieux. Par un jugement du 19 décembre 2023, le tribunal administratif de Montpellier a rejeté leurs demandes. L'association Saint Jean Environnement et les autres associations relèvent appel de ce jugement.

Sur la recevabilité de la demande de première instance et de la requête d'appel :

2. En premier lieu, il ressort des pièces du dossier que la demande d'annulation de l'arrêté du 2 septembre 2021 a été introduite devant le tribunal administratif « pour le groupement de cinq associations désigné « AutreCOM » ci-après, comprenant Saint Jean Environnement (...) SOS-Lez Environnement (...) Paysages de France (...) Action Climat Montpellier (Alternatiba) (...) Vélocité Grand Montpellier ». Si, comme le soutient la société Autoroutes du sud de la France, ce groupement n'a pas d'existence juridique, il ressort toutefois de la page de garde de la demande de première instance, ainsi que du contenu de cette demande, qui détaillait les recours gracieux effectués par chaque association et leur intérêt pour agir respectif contre l'acte attaqué au regard de leurs statuts, que la demande devant le tribunal était introduite par chacune de ces associations, et non par le groupement d'appellation « AutreCOM » agissant en tant que tel. Par suite, la société Autoroutes du sud de la France ne peut utilement soutenir que le groupement « AutreCOM » était forclos à introduire une requête devant le tribunal, faute d'avoir lui-même exercé un recours gracieux contre l'arrêté du 2 septembre 2021. Elle n'est pas davantage fondée à soutenir que les cinq associations appelantes ne seraient pas recevables à former appel contre le jugement attaqué à défaut d'avoir chacune saisi préalablement le tribunal administratif.

3. En second lieu, la recevabilité d'une requête collective personnelle est assurée lorsque l'un au moins des requérants est recevable à agir.

4. Tout d'abord, les statuts de l'association Saint Jean Environnement précisent qu'elle a pour objet de protéger la nature et l'environnement, notamment par « la proposition de toute autre action en vue de la défense de la protection de la nature et de l'environnement et de la lutte contre les pollutions et nuisances et que « son rayon d'action bien que védasien et métropolitain peut s'étendre aux questions d'environnement et d'aménagement du territoire à l'échelle régionale ». Alors que la commune de Saint-Jean-de-Védas est concernée par le tracé du projet en litige de contournement routier de l'ouest montpelliérain, l'association Saint-Jean Environnement avait intérêt pour agir contre l'arrêté du 2 septembre 2021 déclarant d'utilité publique ce projet. Par ailleurs, l'association SOS-Lez Environnement a pour but, en vertu de l'article 2 de ses statuts, « de constituer un groupe de défense de l'environnement de l'Hérault », et à ce titre de veiller, notamment, « à prévenir toute forme de pollution et toute nuisance sonore ou visuelle. ». Compte tenu du champ matériel et géographique de son objet, l'intérêt pour agir de cette association est également établi. L'association Paysages de France, qui a, d'après l'article 2 de ses statuts, pour objet de « protéger, réhabiliter et valoriser les paysages urbains et non urbains » et de lutter « contre toutes les atteintes au paysage et au cadre de vie et contre toutes les formes de pollution, notamment visuelle », exerce ses activités sur l'ensemble du territoire français, mais dispose d'un agrément délivré le 20 juin 2019 pour une durée de 5 ans, comme association de protection au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement. Eu égard à son objet et à la teneur du projet, cette association dispose également d'un intérêt pour agir contre l'acte en litige.

5. Ensuite, il est attesté par l'agrément délivré par le préfet de l'Hérault le 20 février 2019 à l'association SOS Lez-Environnement au titre de la protection de l'environnement et par l'agrément susmentionné délivré à l'association Paysages de France que ces deux associations sont régulièrement déclarées. Par ailleurs, l'association Saint Jean Environnement dispose d'un numéro Siret figurant sur les documents qu'elle émet, permettant de vérifier sur le site annuaire-entreprises.data.gouv.fr, accessible tant au juge qu'aux parties, son caractère d'association déclarée.

6. Enfin, la requête devant le tribunal administratif de Montpellier a été introduite, au nom des cinq associations, par M. P..., vice-président de l'association SOS Lez-Environnement. L'association Saint Jean Environnement justifie de la qualité de son président pour ester en justice, par délibération du bureau, et du mandat confié par le président, en date du 29 juillet 2023, à M. P... pour représenter l'association dans le cadre du recours déposé au tribunal administratif de Montpellier. Il ressort par ailleurs de l'article 13 des statuts de l'association SOS Lez-Environnement que le président a qualité pour ester en justice au nom de l'association et qu'il peut déléguer ses pouvoirs au vice-président en cas d'absence ou maladie. N'étant ni allégué ni établi que le président n'était alors pas absent ou malade, M. P... avait qualité pour introduire la requête devant le tribunal. Au demeurant, le président de cette association a signé un mandat le 12 juillet 2023 à Me Victoria, avocat, qui s'est constitué en première instance, pour assister l'association dans son recours auprès du tribunal contre la déclaration d'utilité publique en litige. Enfin, alors que l'article 13 des statuts de l'association Paysages de France donne qualité à son président pour ester en justice au nom de l'association, ce dernier, M. A..., justifie du mandat donné le 16 juillet 2023 à Me Victoria, constitué en première instance, pour assister l'association et son représentant dans le recours auprès du tribunal administratif de Montpellier.

7. Dès lors que trois au moins des cinq associations appelantes justifient de leur qualité pour agir, de leur intérêt pour agir et de leur caractère d'association déclarée, les fins de non-recevoir opposées en ce sens par la société Autoroutes du sud de la France doivent être écartées, s'agissant de ces associations. La société Autoroutes du sud de la France n'est en conséquence pas fondée à soutenir que la demande de première instance, tout comme la requête d'appel, ne seraient pas recevables.

Sur la régularité du jugement :

8. En premier lieu, dès lors qu'il a rejeté au fond la demande des associations requérantes, le tribunal administratif de Montpellier n'était pas tenu de se prononcer sur la fin de non-recevoir opposée par les parties défenderesses. La société des Autoroutes du sud de la France ne peut donc utilement soutenir que le tribunal administratif de Montpellier n'a pas examiné la fin de non-recevoir qu'elle a opposée, tirée de ce que le groupement « AutreCOM », dépourvu de la personnalité morale, ne pouvait agir judiciairement, ni n'est fondée, en tout état de cause, à demander l'infirmité du jugement en ce qu'il n'a pas rejeté la requête de première instance comme irrecevable.

9. En deuxième lieu, aux termes de l'article L. 9 du code de justice administrative : « *Les jugements sont motivés.* »

10. Le tribunal a, aux points 3 à 13 du jugement, écarté le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact, et a, en particulier répondu, au point 11 du jugement, à l'argumentation des associations requérantes sur la prise en compte de l'évolution des besoins en mobilité, mentionnant la notion de trafic induit évoquée par les associations requérantes. Par suite, le tribunal, qui n'était pas tenu de répondre à l'ensemble des arguments exposés par les parties, a suffisamment motivé son jugement.

11. En dernier lieu, il appartient au juge d'appel, non d'apprécier le bien-fondé des motifs par lesquels les juges de première instance se sont prononcés sur les moyens qui leur étaient soumis, mais de se prononcer directement sur les moyens dont il est saisi dans le cadre de l'effet dévolutif de l'appel. Dès lors, le moyen tiré des erreurs d'appréciation commises par les premiers juges, qui se rapporte au bien-fondé du jugement et non à sa régularité, ne peut être utilement invoqué.

Sur le bien-fondé du jugement :

En ce qui concerne la légalité externe de l'arrêté attaqué :

S'agissant de la compétence des auteurs de l'acte attaqué :

12. Aux termes de l'article R. 121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « *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 ; (...).* ». Aux termes de l'article R. 121-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « *III. – Les travaux de création de routes express sont déclarés d'utilité publique soit par arrêté du ministre chargé de la voirie routière nationale lorsque la voie appartient au domaine public de l'Etat, soit par arrêté du préfet du département concerné dans les autres cas. Lorsque les travaux projetés s'étendent sur le territoire de plusieurs départements, l'utilité publique est déclarée par arrêté conjoint des préfets concernés.* ». Aux termes de l'article R. 122-1 du code de la voirie routière : « *Le classement dans la catégorie des autoroutes : d'une route nouvelle ou d'une route projetée ; d'une route nationale existante, est prononcé par décret, pris après enquête publique. / Le classement dans la catégorie des autoroutes des ouvrages annexes et des raccordements à d'autres voies publiques est prononcé par arrêté du préfet, pris après enquête publique, lorsque ces ouvrages sont créés sur une autoroute en service. L'ouverture de l'enquête publique est autorisée par le ministre chargé de la voirie routière nationale. (...).* ».

13. Il ressort des pièces du dossier que le projet du « Contournement ouest de Montpellier » consiste en la réalisation d'une route expresse, pour l'essentiel de son tracé, ainsi que son raccordement à l'autoroute A 709, impliquant l'aménagement d'un échangeur de raccordement. Si, d'après l'article 5 de l'arrêté de déclaration d'utilité publique en litige, le statut d'autoroute doit être attribué à l'échangeur de raccordement et à la section de la nouvelle infrastructure jusqu'au diffuseur de Rieucoulon, ce raccordement et cette section d'une longueur d'1,6 kilomètre, constituent un ouvrage accessoire de l'autoroute existante, et non une autoroute nouvelle. Les appelantes ne sont en conséquence pas fondées à soutenir que l'utilité publique du projet devait être déclarée d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Compte tenu par ailleurs de la connexité entre cet ouvrage accessoire de l'autoroute existante et le reste du projet, lequel a pour objet la création d'une route expresse relevant du domaine public de l'Etat, et ce indépendamment du statut des voies existantes sur le tracé, le ministre de la transition écologique et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, signataires de l'arrêté attaqué, étaient compétents pour déclarer le projet d'utilité publique. Par suite, le moyen tiré de l'incompétence des auteurs de l'acte attaqué doit être écarté.

S'agissant de la régularité de la procédure :

14. En premier lieu, aux termes de l'article L. 121-8 du code de l'environnement : « *I.- 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. (...) II.- Les projets appartenant aux catégories définies en application du I mais dont le coût prévisionnel est d'un montant inférieur au seuil fixé en application du I, et qui répondent à des critères techniques ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'Etat pour chaque nature de projet, sont rendus publics par leur 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. Il précise également les modalités de concertation qu'il s'engage à mener dans l'hypothèse où la commission ne serait pas saisie. Il en informe la Commission nationale du débat public. (...)* ». Aux termes de l'article R. 121-3 du code de l'environnement, dans sa version applicable au présent litige : « *La liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont les objectifs et les caractéristiques principales doivent, en application du II de l'article L. 121-8, être rendus publics par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet est fixée au tableau de l'article R. 121-2. / Les projets des collectivités territoriales, des groupements de collectivités territoriales ou des établissements publics en dépendant font l'objet d'une délibération qui est mentionnée en caractères apparents dans au moins un journal national et un journal diffusé dans le ou les départements intéressés. / Les projets de l'Etat, de ses établissements publics et des personnes privées font l'objet d'un avis qui est mentionné en caractères apparents dans au moins un journal national et dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés. (...)* ». Aux termes de l'article R. 121-2 du code de l'environnement, dans sa version applicable au présent litige, s'agissant de l'élargissement d'une route existante à deux voies pour en faire une route à deux fois deux voies, si le coût du projet est supérieur à 300 millions d'euros hors taxe ou d'une longueur supérieure à 40 kilomètres, 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 kilomètres, 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. D'une part, le courrier du 5 juillet 2016, par lequel le secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche a fait état de sa décision de ne pas saisir la commission, mentionne un coût estimé des travaux de 230 millions d'euros. Il ressort des pièces du dossier que, compte tenu de l'adossement envisagé à la concession existante avec la société Autoroutes du sud de la France, celle-ci avait fait part à l'Etat, dans le cadre de négociations commerciales en 2021, soit cinq ans plus tard, d'un chiffrage à 300 millions d'euros, outre des coûts d'aléas de 54 millions d'euros. Toutefois, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du ministère de la transition écologique, avait, conjointement avec un cabinet spécialisé consulté aux fins de contre-expertise, estimé que le chiffrage était surévalué, diminuant la prise de risque du concessionnaire, et que le projet s'établissait au total à un montant inférieur à 300 millions d'euros. Par ailleurs, le décret du 28 janvier 2022 par lequel était approuvé l'avenant à la concession de la société Autoroutes du sud de la France prévoit un coût contractualisé de 270 millions d'euros. Il n'est donc pas démontré que l'estimation du coût des travaux sus-évoquée, à la date à laquelle s'est posée la question de la saisine de la Commission nationale du débat public, n'était pas raisonnable. Dès lors que l'estimation du coût du projet était inférieure à 300 millions d'euros, les associations appelantes ne peuvent utilement invoquer la méconnaissance du I de l'article L. 121-8 du code de l'environnement. D'autre part, en application du II de cet article, l'avis d'information du public faisant état du contexte du projet et ses objectifs généraux, les caractéristiques principales du projet, les modalités de la concertation et les modalités de mise à disposition du dossier d'information a été publié le 8 juillet 2016 dans un journal à diffusion nationale et dans un journal diffusé dans le département de l'Hérault. Les dispositions de l'article R. 121-3 du code de l'environnement dans sa version applicable au présent litige, rappelées au point précédent, n'exigeant pas d'autre publication que celle d'un avis dans au moins un journal national et un journal diffusé dans le département intéressé, les appelantes ne peuvent utilement invoquer le défaut de publication de l'avis sur le site internet de la Commission nationale du débat public.

16. En second lieu, la méconnaissance des dispositions qui régissent la procédure d'enquête publique n'entraîne l'illégalité de la décision prise que si l'irrégularité commise a pu avoir pour effet de nuire à l'information de l'ensemble des personnes intéressées par l'opération ou si elle a été de nature à exercer une influence sur les résultats de l'enquête.

17. Il ressort des pièces du dossier que l'enquête publique a été ouverte par arrêté du préfet de l'Hérault du 30 janvier 2020. A supposer que soit établi le vice de procédure tiré de ce que le ministre chargé de la voirie routière n'aurait pas donné son autorisation à l'ouverture de l'enquête publique par le préfet, en application des dispositions de l'article R. 122-1 du code de la voirie routière rappelées au point 12, un tel vice n'a pas nui à l'information des personnes intéressées par l'opération, ni n'est susceptible d'avoir exercé une influence sur les résultats de l'enquête ni sur le sens de l'acte attaqué. Par suite, le moyen tiré de l'irrégularité de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique doit être écarté.

S'agissant du dossier d'enquête publique :

18. En premier lieu, 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 ; (...) ». Aux termes de l'article R. 112-6 du même code : « La notice explicative prévue aux articles R. 112-4 et R. 112-5 indique l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement. ».

19. La notice explicative jointe au dossier d'enquête publique, après avoir rappelé l'historique de la concertation concernant le contournement ouest de l'agglomération montpelliéraine, expose plusieurs variantes de tracé respectivement pour le raccordement nord à l'autoroute A750, pour la section courante, et précise, pour le raccordement sud à l'autoroute A709 que les fortes contraintes géométriques ne permettaient pas de variante de tracés. Les variantes sont détaillées et comparées selon plusieurs critères avec le projet retenu et les raisons du choix de ce dernier sont précisées. Les associations appelantes invoquent la circonstance qu'une limitation de vitesse à 70 km/h a été envisagée pour l'intégralité du tracé, alors que le projet ne retient cette limitation que pour une faible portion, sans que soient mentionnées dans la notice explicative l'existence de cette possibilité, discutée en amont, et les raisons de son abandon. Toutefois, une telle limitation se rapporte aux modalités d'exploitation de l'ouvrage. N'étant pas établi que sa mise en œuvre impliquerait des différences significatives d'emprise avec le projet retenu, elle ne constitue pas, en elle-même, un parti distinct, au sens de l'article R. 112-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. En tout état de cause, il ne ressort pas des pièces du dossier qu'une telle limitation aurait été effectivement envisagée avant l'enquête publique. Par suite, les appelantes ne sont pas fondées à soutenir que la notice explicative est insuffisante au regard des exigences résultant des dispositions de l'article R. 112-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

20. En deuxième lieu, l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique impose que le dossier soumis à enquête publique, lorsque le projet concerne la réalisation de travaux ou d'ouvrages, comporte une appréciation sommaire des dépenses. Cette obligation a pour objet de permettre à tous les intéressés de s'assurer que les travaux ou ouvrages, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement estimé à l'époque de l'enquête, ont un caractère d'utilité publique. Toutefois, la seule circonstance que certaines dépenses auraient été omises n'est pas par elle-même de nature à entacher d'irrégularité la procédure si, compte tenu de leur nature, leur montant apparaît limité au regard du coût global de l'opération et ne peut être effectivement apprécié qu'au vu d'études complémentaires postérieures, rendant ainsi incertaine leur estimation au moment de l'enquête.

21. Il ressort des pièces du dossier que la notice explicative jointe au dossier d'enquête publique comportait un tableau présentant une estimation sommaire du coût du projet, pour un montant total estimé à 237,1 millions d'euros prenant en compte notamment les études, qui figurent dans le poste « Direction d'opération, études, Assistance à maître d'ouvrage », et les circulations douces, dans le poste « Aménagements non courants pour circulations douces ». Contrairement à ce que soutiennent les appelantes, ce tableau, qui détaille les montants par poste, et, s'agissant du poste « Travaux », par sous-poste, satisfait aux exigences de l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Par ailleurs, pour les mêmes motifs que ceux exposés au point 15 quant à l'estimation du coût du projet, il n'est pas démontré que l'appréciation sommaire réalisée à l'époque de l'enquête et figurant dans la notice explicative était sous-estimée.

22. En troisième lieu, aux termes de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime : « Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole, ainsi que les projets d'installations agrivoltaïques au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie, font l'objet d'une étude préalable comprenant au minimum

une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire. / L'étude préalable et les mesures de compensation sont prises en charge par le maître d'ouvrage. (...) ».

23. Il ressort des pièces du dossier qu'en application de ces dispositions, une étude préalable agricole a été réalisée en janvier 2020, laquelle évalue le montant de la compensation collective au regard de la production perdue du fait du projet, correspondant à l'investissement nécessaire à la reconstitution du potentiel des filières agricoles impactées, s'élevant à 543 065 euros, soit 27 403 euros par hectare. L'étude précise, en outre, que le maître d'ouvrage a fait le choix de privilégier la participation financière à des projets collectifs, compte tenu des difficultés de mise en œuvre des compensations foncières qui permettraient de reconstituer l'ensemble du potentiel de production perdu, d'abonder un fonds, géré par la Caisse des dépôts et consignation à hauteur du montant sus-évoqué de la compensation financière retenue, et d'identifier les projets dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt à l'échelle du département. Dès lors, et en dépit de ce que les mesures de compensation collective prévues par le maître d'ouvrage ne portent pas sur des projets déjà définis, les appelantes ne sont pas fondées à soutenir que ces mesures seraient insuffisamment précisées dans l'étude préalable agricole.

24. En quatrième lieu, aux termes de l'article 1^{er} du décret du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, dans sa version applicable au présent litige : *« I. — Un projet d'investissement au sens des dispositions du présent décret s'entend de tout projet d'investissement matériel ou immatériel constituant un ensemble cohérent et de nature à être mis en service ou exécuté sans adjonction, à l'exclusion :- des investissements réalisés dans des conditions normales de marché, dans le cadre d'activités concurrentielles exercées à titre principal ; - des travaux et services ayant des fins spécifiquement militaires ou destinés à la sécurité nationale et qui font intervenir, nécessitent ou comportent des supports ou informations protégés ou classifiés. II. -L'Etat, ses établissements publics, les établissements publics de santé et les structures de coopération sanitaire participant seuls ou de concert au financement d'un projet d'investissement au sens du I sont soumis aux dispositions du présent décret, y compris lorsque le projet d'investissement est réalisé en tout ou partie par un tiers. ».* Aux termes de l'article 3 du même décret : *« I.- Sans préjudice des autres obligations réglementaires, la réalisation d'une contre-expertise indépendante est obligatoire si le financement du projet par les personnes morales mentionnées au II de l'article 1er atteint au moins 100 000 000 euros hors taxe et représente au moins 5 % du montant total hors taxe du projet d'investissement. / Toutefois, les projets d'investissement visant principalement une mise en conformité avec les obligations de sécurité requises par la loi et les règlements ne sont pas soumis à contre-expertise. Le cas échéant, le ministre ou le représentant des personnes morales autres que l'Etat mentionnées au II de l'article 1er fournit, dans le dossier d'évaluation socio-économique mentionné au III de l'article 2, les éléments précisant ces obligations. II. - Lorsque le projet d'investissement est soumis à enquête publique au sens des articles L. 11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 123-1 et suivants du code de l'environnement, le rapport de contre-expertise et l'avis du secrétaire général pour l'investissement sont versés au dossier d'enquête publique. (...). ».*

25. Il ressort des pièces du dossier qu'à la date de l'arrêté attaqué était simplement envisagé l'adossement du financement du raccordement du projet à l'autoroute A709 à la concession dont cette autoroute fait l'objet, avec la société Autoroutes du sud de la France, comme indiqué dans l'annexe 2 de l'arrêté attaqué, relative à l'exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet. Le principe du financement par l'utilisateur, dans le

cadre d'un contrat de concession, n'était donc pas encore décidé, de sorte qu'à la date de la déclaration d'utilité publique, le financement du projet devait être regardé comme issu seulement de fonds publics, comme indiqué d'ailleurs dans l'évaluation socio-économique, laquelle a été élaborée sur la base d'un financement « 100% public ». A cet égard, le contrat de plan Etat-région Languedoc-Roussillon portant sur la période 2015-2020 prévoyait, pour une première enveloppe de 25 millions destinée à réaliser les études, les acquisitions foncières et les premiers travaux, une prise en charge à 44% par l'Etat et à 56% par les collectivités territoriales concernées, tandis que l'Etat évoque, dans l'annexe 2 de l'arrêté en litige, que « quand bien même la participation d'un ou plusieurs cofinanceurs pressentis ne serait pas assurée, les ressources dont [il] dispose seul permettraient de garantir le financement de l'opération ». Compte tenu de ce niveau d'engagement de l'Etat, d'une part, du montant estimé des travaux, rappelé au point 21, d'autre part, les appelantes sont fondées à soutenir que le financement du projet par l'Etat excédait le seuil fixé par l'article 3 du décret du 23 décembre 2013 et qu'une contre-expertise indépendante devait en conséquence être réalisée et jointe au dossier d'enquête publique. Le défaut d'accomplissement de cette formalité a pu avoir pour effet de nuire à l'information des personnes intéressées par l'opération, dès lors que les résultats de cette contre-expertise devaient être joints au dossier d'enquête publique. Par suite, l'arrêté attaqué a été pris en méconnaissance de l'article 3 du décret du 23 décembre 2013.

26. En cinquième lieu, aux termes de l'article R. 123-8 du code de l'environnement : « *Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme. / Le dossier comprend au moins : 1° Lorsque le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale : a) L'étude d'impact et son résumé non technique, ou l'étude d'impact actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, ou le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique ; (...) c) L'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1, le cas échéant, au III de l'article L. 122-1-1, à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ; (...).* ». Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « *I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. II. – En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire : (...) 3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée “scénario de référence”, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ; 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ; 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ; b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ; d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel*

ou pour l'environnement ; e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. (...) 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ; 8° Les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : – éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; – compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. / La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ; (...). ». Aux termes de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement : « (...) III.- Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. / Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée. (...) ».

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

28. Tout d'abord, il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact comporte une analyse de l'état initial de la zone d'études au regard de la faune et de la flore, dressée à partir de prospections sur site lors des périodes favorables à l'observation des espèces concernées. Les appelantes ne démontrent pas, par la seule référence à l'avis du commissariat général au développement durable du 24 juin 2019 évoquant un risque d'incomplétude de l'analyse du fait que les prospections n'aient pas été effectuées au cours d'un cycle entier de quatre saisons, que les prospections effectivement menées étaient insuffisantes. De même, alors que l'étude d'impact conclut à l'absence de zone humide dans les territoires étudiés, à l'exception d'une plage temporaire de galets au droit du lit mineur D..., les appelantes n'établissent pas que la densité des relevés pédologiques utilisés était effectivement insuffisante, par la seule référence à l'avis de l'Agence française de la biodiversité recommandant une augmentation de ces relevés. En outre, l'étude d'impact détaille, dans son chapitre méthodologique, les prospections menées concernant les odonates, complétées par la recherche d'exuvies sur les berges de cours d'eau, au cours de la période favorable à la détection des espèces printanières et estivales, en juin et juillet, dont il n'est pas établi qu'elle n'était pas suffisamment étendue. Par ailleurs, l'étude d'impact relevant, concernant les amphibiens, que la zone d'étude ne comporte pas d'habitat aquatique favorable à leur reproduction, et qu'une seule espèce a été constatée au sein de la zone d'étude, il n'est pas démontré que l'inventaire ainsi réalisé était insuffisant et aurait dû couvrir la période février-mars. En outre, la circonstance que l'Agence française de la biodiversité a souligné dans son avis une faible pression d'inventaires pour les insectes, amphibiens, chiroptères et mammifères terrestres

ne traduit pas, par elle-même, une sous-estimation de la richesse écologique susceptible d'être impactée par le projet, ni une insuffisance de l'évaluation environnementale. Enfin, contrairement à ce que soutiennent les appelantes, l'évaluation environnementale n'a pas conclu à l'absence de la Loutre d'Europe dans la zone d'études, le tableau de recensement des espèces de la zone d'études la citant parmi les « espèces fortement potentielles à enjeu fort ». Dès lors, les appelantes ne sont pas fondées à soutenir que l'évaluation environnementale serait insuffisante au regard de l'analyse de l'état initial de la zone d'études au regard de la faune et de la flore.

29. S'agissant des fonctionnalités écologiques de l'aire d'étude, l'étude d'impact aborde les continuités écologiques et fonctionnelles du territoire à l'échelle du schéma régional de cohérence écologique de la région Occitanie, et à l'échelle de la zone d'étude, au sein de laquelle sont identifiés trois corridors « à forte naturalité », formés par la Mosson, le Rieu Coulon et la Fosse et les boisements riverains et zones agricoles qui les bordent, rassemblant l'essentiel de la diversité biologique locale. Ces corridors sont analysés dans leurs caractéristiques et leur fonctionnement, tandis que l'étude précise les impacts du projet sur ces corridors du fait de la pollution lumineuse en phase de travaux, des effets sur les migrations de l'avifaune au niveau de la ripisylve D... et du Rieu Coulon, de l'altération du transit des mammifères en raison de la rupture de continuité de la ripisylve du ruisseau de la Fosse et D.... S'agissant de l'anguille européenne, l'étude fait état d'une altération de l'habitat d'espèce et d'un dérangement voire une destruction d'individus en phase de chantier et d'impacts très faibles en phase d'exploitation, la zone d'emprise des travaux ne concernant pas les berges ou le lit mineur D.... Les appelantes, qui invoquent le caractère succinct de cette analyse des impacts, n'en démontrent pas le caractère insuffisant ou, s'agissant de l'anguille européenne, erroné. S'agissant des impacts des ouvrages de franchissement D..., du Rieu Coulon et du ruisseau de la Fosse sur la trame verte et bleue, dont l'Agence française de la biodiversité indique dans son avis qu'ils ne sont pas suffisamment caractérisés, les incidences sont liées aux modes de conception et d'implantation des ouvrages, qui ne sont pas déterminés au stade du dossier de déclaration d'utilité publique, de sorte que les défenseurs sont fondés à faire valoir que les incidences du projet sur l'environnement ne pouvaient être complètement identifiées ni appréciées avant la déclaration d'utilité publique, au sens du 2^e alinéa de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement. Dès lors, le renvoi sur ce point aux compléments qui seront apportés dans le cadre du dossier de la loi sur l'eau ne traduit pas une insuffisance de l'étude d'impact.

30. Par ailleurs, contrairement à ce que soutiennent les appelantes, la consommation par le projet d'espaces agricoles naturels et forestiers est analysée, ainsi que ses incidences au regard des enjeux écologiques et risques potentiels.

31. Ensuite, s'agissant de l'analyse du trafic, il ressort des pièces du dossier que le projet de contournement de l'ouest montpelliérain, d'une longueur de six kilomètres, doit faire la liaison entre les autoroutes A 750 et A709, assurer une meilleure desserte de la zone urbaine de Montpellier depuis l'ouest, contenir la circulation d'échanges péri-urbains et de transit sur un itinéraire adapté, afin de rendre son usage à la voirie secondaire des quartiers traversés en l'état actuel, et valoriser les accès au réseau multimodal pour limiter le trafic routier vers le centre urbain. L'étude d'impact analyse l'état initial du trafic routier et définit un scénario de référence, correspondant à l'évolution prévisible du trafic en l'absence de mise en œuvre du projet, en tenant compte de l'évolution démographique du secteur, à hauteur d'une augmentation de 22% de la population, des équipements spécifiques existants et projetés, d'une stabilité des pratiques de mobilité quant à leur répartition dans l'espace et le temps et au taux d'occupation des véhicules, et à la réduction de la part modale automobile suivant les objectifs du plan de déplacement urbain de l'agglomération montpelliéraine, comme le précise l'annexe relative à la modélisation du trafic. L'étude établit ensuite une comparaison entre ce scénario de référence et la situation de projet, qui

tient compte de la construction du contournement de l'ouest montpelliérain, et ce à l'horizon 2028, 2033 et 2038. Après avoir relevé, en situation de référence, un volume de temps perdu augmentant de 86% le volume de temps passé sur le parcours, l'étude conclut à un important gain de temps de parcours pour les usagers du mode routier, dont une baisse marquée du temps passé sur le réseau urbain en situation de projet, ce qui est d'ailleurs à l'origine d'une légère baisse des émissions de gaz à effet de serre, quel que soit l'horizon temporel. L'étude évalue la fréquentation de la voie de contournement de l'ouest montpelliérain projetée à environ 71 000 véhicules par jour, dans les deux sens confondus, et conclut à une fluidification du tracé Nord/Sud, actuellement congestionné et voué à une congestion croissante en l'absence de réalisation du projet. Certes, il ressort de l'étude, comme de l'annexe de modélisation du trafic, que ces analyses ont été menées sans tenir compte du « trafic induit », comme le confirme d'ailleurs la note incluse dans l'évaluation socio-économique, qui précise que « Le modèle de trafic développé par Ingérop ne permet pas de calculer l'induction de trafic », et comme l'a souligné l'autorité environnementale dans son avis du 4 décembre 2019. La notion de « trafic induit », documentée par la littérature scientifique citée par les parties, consiste dans le trafic généré par le projet lui-même, du fait de son impact sur les pratiques de mobilité des usagers, dans leur mode de transport, ou dans les distances parcourues. Les appelantes se réfèrent à deux rapports de l'association « Shifters » concluant, à partir de considérations générales sur le trafic induit, à une large sous-estimation du trafic à venir sur le projet et de l'empreinte carbone associée, et à une surestimation du gain de temps estimé pour les usagers. Sont en outre versées aux débats l'étude du Cerema de janvier 2019 dressant le bilan expost de différents projets autoroutiers et concluant à une sous-estimation du trafic dans les études de l'ordre de 20% du fait, entre autres, de la non prise en compte du trafic induit, ainsi que la note de l'autorité environnementale sur les projets d'infrastructures de transport routières de janvier 2019, qui tient l'absence de trafic induit d'un élargissement routier comme une hypothèse « de moins en moins crédible » et préconise « a minima d'intégrer aux dossiers des statistiques de retour d'expérience sur des élargissements présentant des caractéristiques proches et de les comparer aux projections qui figuraient dans leurs études d'impact ». Toutefois, d'une part, comme le soulignent les défenseurs, le projet en cause, est spécifique par sa faible longueur, sa fonction de contournement et de raccordement entre deux autoroutes, en remplacement d'une voie existante, et les mesures favorables au report vers les transports en commun qu'il prévoit, alors que les rapports cités ci-dessus ont une portée générale. D'autre part, l'étude Quinet-Gaudry produite par les intimés, élaborée par trois experts nationaux, portant spécifiquement sur le projet en cause, conclut, selon deux méthodes éprouvées tout en admettant que le trafic induit représenterait de 3 à 10% du trafic prévu, que « l'étude de trafic fournit un ordre de grandeur raisonnable du trafic prévisible sur le COM », de sorte que le défaut de prise en compte du trafic induit dans la modélisation n'invalide pas, selon ces experts, les résultats de l'étude de trafic. Il n'est en conséquence pas démontré que la fréquentation en situation de projet et les temps de parcours estimés d'après l'étude de modélisation du trafic jointe au dossier d'enquête publique seraient sous-évalués. Dans ces conditions, et alors que le défaut de prise en compte du trafic induit était porté à la connaissance du public, en particulier dans l'avis de l'autorité environnementale joint au dossier d'enquête publique, l'absence de prise en compte du trafic induit n'a pas eu pour effet de nuire à l'information du public, ni n'a eu d'incidence sur le sens et le contenu de l'arrêté de déclaration d'utilité publique en litige.

32. Par ailleurs, il ressort de l'étude d'impact qu'a été analysé le cumul des incidences du projet avec les projets existants ou approuvés dans un périmètre de 2 kilomètres autour du tracé du projet. Si le projet existant de « liaison intercommunale d'évitement communal », situé à plus de deux kilomètres, n'a pas été pris en compte dans l'étude de cumul d'incidences, les appelantes ne démontrent pas, par la seule circonstance que cette liaison consiste également en une infrastructure routière de contournement, et franchisse le même cours d'eau que le projet de

contournement ouest, l'existence d'incidences notables résultant des effets cumulés des deux projets, que l'étude d'impact aurait omis d'analyser.

33. En outre, les solutions de substitution envisagées, sous la forme de variantes, sont décrites dans l'étude d'impact, ainsi que la comparaison des différentes solutions selon des critères techniques, socio-économiques, environnementaux, de conditions de réalisation et de coût, et les raisons du choix du projet, l'étude d'impact satisfaisant ainsi au 7° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

34. Enfin, concernant le détail des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les appelantes ne sont pas fondées à soutenir que les mesures concernant les espèces d'oiseaux arboricoles et cavicoles, numérotées E2 et R2, seraient insuffisamment décrites, la première qui consiste dans le respect des emprises du projet, d'après le tableau récapitulatif des mesures figurant en page 352 de l'étude d'impact, étant décrite dans le même paragraphe que la mesure E1, et la seconde, également détaillée dans l'étude, portant sur l'évitement, s'agissant des travaux de déboisement et de terrassement, de la période allant de la recherche de site de nidification jusqu'à l'envol des jeunes sujets, de début mars à fin août. Par ailleurs, l'étude d'impact relève, concernant deux espèces à enjeu modéré, le Grand Capricorne et le Seps Strié, un impact résiduel modéré du projet en phase d'exploitation après la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, sans que ne soit précisée de mesure de compensation, dont le maître d'ouvrage renvoie la définition au dossier de demande de dérogation « espèces protégées » à déposer ultérieurement. Le Grand Capricorne se développant dans des arbres âgés en ripisylve, touchés par les ouvrages de franchissement, le renvoi à l'autorisation ultérieure est justifié par le nécessaire affinement à venir de la conception et de l'implantation de ces ouvrages pour la définition des mesures de compensation appropriées. Concernant le seps strié, il ne résulte pas du tableau récapitulatif des impacts résiduels que le projet comporte des incidences notables sur cette espèce, les impacts résiduels en phase d'exploitation étant identifiés comme faibles. Dès lors l'absence de mesure de compensation prévue pour cette espèce n'entache pas d'insuffisance l'étude d'impact.

35. Toutefois, si les effets du projet sur le fonctionnement hydraulique de la zone concernée, du fait en particulier de la consommation de 80 000 m³ de zone d'expansion de crues, dans un secteur localisé en partie en zone rouge du plan de prévention du risque d'inondation, sont clairement et suffisamment détaillés dans l'étude d'impact, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction prévues en conséquence, tenant en particulier à la surélévation d'un carrefour et d'un ouvrage de franchissement au droit du Rieu Coulon et à la création d'ouvrages de décharge au droit du lit D... et du ruisseau de la Fosse, l'étude d'impact conclut, concernant l'impact résiduel du projet sur le risque d'inondation, à une surélévation de 5 à 8 centimètres des niveaux d'eau en rive droite en crue de référence concernant la Mosson, et de 20 centimètres des niveaux d'eau en crue de référence concernant la rive gauche du ruisseau de la Fosse, et à une surélévation du niveau d'eau d'environ 1 centimètre en crue exceptionnelle dans les premières zones habitées susceptibles d'être touchées. A cet égard, le maître d'ouvrage s'est borné dans l'étude d'impact à évoquer la recherche de zones de compensation « dans le cadre des études ultérieures et retranscrites dans le dossier loi sur l'eau », « localisées au plus près de l'impact ou au plus près des cours d'eau », permettant « si possible une compensation volume pour volume et cote pour cote », des interventions couplées avec le syndicat de bassin, la chambre d'agriculture et la récupération de zones d'expansion de crues par « la destruction de remblais chez des propriétaires privés ». Comme l'a souligné l'autorité environnementale dans son avis du 4 décembre 2019, l'identification des zones de compensation et leur localisation, ont des effets sur l'usage et l'occupation de l'espace, voire sur les milieux naturels, tandis que la destruction de remblais existants sur des propriétés privées est susceptible de porter atteinte à la propriété privée, alors que l'ensemble de ces mesures évoquées sans précision présentent un coût qui n'est ainsi pas évalué.

Alors par ailleurs qu'il n'est pas établi que les mesures de compensation ne pouvaient être définies dès l'élaboration du dossier de déclaration d'utilité publique, l'impact résiduel étant, quant à lui, précisément quantifié, l'étude d'impact, qui renvoie pour la définition de ces mesures à l'autorisation ultérieurement déposée au titre de la loi sur l'eau, est insuffisante sur ce point au regard du 8° de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Compte tenu, notamment, des effets des mesures de compensation nécessaires sur la consommation d'espaces, voire sur de potentielles atteintes à la propriété privée, cette insuffisance est susceptible d'avoir nui à l'information complète de la population et d'avoir exercé une influence sur la décision de l'autorité administrative.

36. En sixième lieu, aux termes de l'article L. 1511-2 du code des transports : « *Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport.* ». Aux termes de l'article R. 1511-4 du code des transports : « *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.* ». Aux termes du III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement : « *III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : ... III. – Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : (...) – une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; (...)* ».

37. Il ressort des pièces du dossier que le dossier d'enquête publique comprend une évaluation socio-économique, dont les résultats ont été reportés dans l'étude d'impact, dans la rubrique « Effets propres aux infrastructures de transport ». Les appelantes ne démontrent pas par la seule référence à une étude sur les coûts externes et le financement des transports que, s'agissant du projet en cause, une place trop conséquente aurait été donnée aux coûts de congestion au détriment des coûts environnementaux. En outre, ainsi qu'il a été dit au point 31, n'étant pas démontré que le défaut de prise en compte du trafic induit par le projet lui-même aurait entraîné une sous-estimation de la fréquentation sur la voie projetée et des temps de parcours, les appelantes ne sont pas fondées à soutenir que les résultats de l'évaluation socio-économique ont été faussés, quant au coût lié à l'émission des gaz à effet de serre et au bénéfice lié au gain de temps.

38. En septième et dernier lieu, le possible recours au financement par un montage avec le concessionnaire des autoroutes existantes a été mentionné dans la notice explicative, et précisé à l'annexe 2 de l'arrêté de déclaration d'utilité publique. Les appelantes n'établissent pas qu'il résulterait de l'adossement ainsi envisagé du financement du projet à la concession existante une augmentation exponentielle du coût du projet qui serait constitutive d'une modification substantielle. Elles ne sont par suite pas fondées à soutenir qu'une nouvelle enquête publique devait être organisée.

S'agissant de la motivation de l'arrêté litigieux :

39. Aux termes de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement : « *I. -L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières. / La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. (...)* ».

40. L'arrêté en litige renvoie en son article 1^{er} à une annexe 2 exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de la création du contournement ouest de Montpellier, ainsi qu'à une annexe 3 mentionnant les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine. Alors par ailleurs que les appelantes ne peuvent utilement invoquer, à l'appui du moyen tiré de l'insuffisance de motivation de l'arrêté, le caractère insuffisant des mesures compensatoires, qui relève du bien-fondé de l'arrêté, ce dernier satisfait à l'exigence de motivation prescrite par les dispositions du I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En ce qui concerne la légalité interne de l'arrêté attaqué :

41. En premier lieu, aux termes de l'article L. 122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « *Lorsqu'une opération déclarée d'utilité publique est susceptible de compromettre la structure d'une exploitation agricole, le maître de l'ouvrage, dans l'acte déclarant l'utilité publique, participe financièrement à la réparation des dommages dans les conditions prévues aux articles L. 123-24 à L. 123-26 et L. 352-1 du code rural et de la pêche maritime.* ».

42. Il ressort des pièces du dossier, en particulier de l'étude agricole préalable réalisée en application de l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime, que le projet a pour effet de prélever 16,22 hectares de surface agricole, outre 8,98 hectares de délaissés inexploitable, portant atteinte à 21 exploitations. Parmi ces dernières, trois sont particulièrement impactées, identifiées sous les numéros 4, 8 et 9, du fait de la part de surface agricole utile prélevée, supérieure à 12%. Si l'arrêté attaqué ne mentionne pas la participation financière de l'Etat à la réparation de ces dommages, la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation a pris un arrêté le 14 octobre 2024 modifiant l'arrêté du 2 septembre 2021 par l'insertion d'un article 3 bis aux termes duquel « le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles » par l'exécution des travaux. Cet arrêté du 14 octobre 2024, intervenu avant les arrêtés de cessibilité relatifs au projet, régularise ainsi l'arrêté attaqué. Par suite, les appelantes ne peuvent utilement invoquer, à l'encontre de ce dernier arrêté, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

43. En deuxième lieu, aux termes de l'article 3 de la charte constitutionnelle de l'environnement : « *Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.* ». Aux termes de l'article L. 110-1 du code de l'environnement : « *I. - Les espaces, ressources et milieux naturels terrestres et marins, les sons et odeurs qui les caractérisent, les sites, les paysages diurnes et nocturnes, la qualité de l'air, les êtres vivants et la biodiversité font partie du patrimoine commun de la nation. Ce patrimoine génère des services*

écosystémiques et des valeurs d'usage. (...) II. - Leur connaissance, leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état, leur gestion, la préservation de leur capacité à évoluer et la sauvegarde des services qu'ils fournissent sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants : (...) 2° Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable. Ce principe implique d'éviter les atteintes à la biodiversité et aux services qu'elle fournit ; à défaut, d'en réduire la portée ; enfin, en dernier lieu, de compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées ni réduites, en tenant compte des espèces, des habitats naturels et des fonctions écologiques affectées ; (...). ». Aux termes de l'article L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : *« Dans les cas où les atteintes à l'environnement ou au patrimoine culturel que risque de provoquer un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements le justifient, la déclaration d'utilité publique comporte, le cas échéant, les mesures prévues au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement. »*. Aux termes de l'article L. 122-1 I du code de l'environnement : *« I. -L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières./ La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. (...) »*.

44. Les dispositions combinées des articles L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 122-1 et R. 122-14 du code de l'environnement, dans leur version applicable en l'espèce, précisent, s'agissant des actes portant déclaration d'utilité publique, la portée du principe dit « de prévention » défini au point précédent. Il en résulte que, si les travaux, ouvrages ou aménagements que ces actes prévoient le justifient, ces derniers doivent, à peine d'illégalité, comporter, au moins dans leurs grandes lignes, compte tenu de l'état d'avancement des projets concernés, les mesures appropriées et suffisantes devant être mises à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi. Ces mesures sont, si nécessaire, précisées ou complétées ultérieurement, notamment à l'occasion de la délivrance des autorisations requises au titre des polices d'environnement.

45. L'annexe 3 de l'arrêté en litige qui mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine ne comporte pas de mesure permettant de prévenir la hausse des émissions de gaz à effet de serre, l'évaluation environnementale prévoyant une baisse de ces émissions du fait de la mise en œuvre du projet. Il résulte de ce qui a été dit au point 31, qu'il n'est pas démontré que le défaut de prise en compte du trafic induit aurait conduit à sous-évaluer les impacts du projet. Les appelantes, qui se bornent à invoquer l'absence de prise en compte du trafic induit et de l'augmentation de la consommation de carburant, n'établissent pas, compte tenu de ce qui a été dit au point 31, que le projet entraînerait une augmentation notable des émissions de gaz à effet de serre. Elles ne sont en conséquence pas fondées à soutenir que l'arrêté en litige méconnaîtrait le principe de prévention sur ce point.

46. 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.

47. Compte tenu des lacunes de l'étude d'impact quant aux mesures de compensation des effets résiduels du projet sur le risque inondation, exposées au point 35, la cour n'est pas en mesure d'apprécier pleinement l'utilité publique du projet. Dès lors, il y a lieu, pour la cour, de réserver la réponse au moyen tiré de la méconnaissance de ce principe, lequel demeure susceptible d'être accueilli ou écarté après la régularisation éventuelle de ces lacunes.

Sur la régularisation des vices de procédure entachant l'arrêté du 2 septembre 2021 :

48. Si le juge administratif, saisi de conclusions dirigées contre un arrêté déclarant d'utilité publique des travaux et approuvant la mise en compatibilité de plans d'occupation des sols et de plans locaux d'urbanisme, estime, après avoir constaté que les autres moyens ne sont pas fondés, qu'une illégalité entachant l'élaboration ou la modification de cet acte est susceptible d'être régularisée, il peut, même pour la première fois en appel, après avoir invité les parties à présenter leurs observations, surseoir à statuer jusqu'à l'expiration du délai qu'il fixe pour cette régularisation. Si la régularisation intervient dans le délai fixé, elle est notifiée au juge, qui statue après avoir invité les parties à présenter leurs observations.

49. Par ailleurs, lorsqu'il sursoit à statuer sur les conclusions tendant à l'annulation d'un acte pour permettre la régularisation d'un ou plusieurs vices affectant la légalité de ce dernier, le juge administratif peut préciser, dans son jugement avant-dire droit, les modalités de régularisation du ou des vices qu'il retient. La régularisation de l'acte illégal implique, en principe, l'intervention d'une décision complémentaire qui corrige le ou les vices dont est entaché l'acte attaqué. Le juge peut toutefois admettre que l'acte a été régularisé en l'absence de nouvelle décision dans le cas où, d'une part, les mesures de régularisation entreprises peuvent être regardées comme n'étant pas susceptibles d'exercer une influence sur le sens et la portée de l'acte initial et où, d'autre part, l'autorité compétente manifeste de manière non équivoque, par des observations produites dans le cadre de l'instruction contradictoire, sa volonté de confirmer l'acte attaqué au terme de la régularisation. Si le juge administratif, saisi de conclusions dirigées contre un arrêté déclarant d'utilité publique des travaux et approuvant la mise en compatibilité de plans d'occupation des sols et de plans locaux d'urbanisme, estime, après avoir constaté que les autres moyens ne sont pas fondés, qu'une illégalité entachant l'élaboration ou la modification de cet acte est susceptible d'être régularisée, il peut, même pour la première fois en appel, après avoir invité les parties à présenter leurs observations, surseoir à statuer jusqu'à l'expiration du délai qu'il fixe pour cette régularisation. Si la régularisation intervient dans le délai fixé, elle est notifiée au juge, qui statue après avoir invité les parties à présenter leurs observations.

50. Aucun autre moyen que les vices relevés ci-dessus et tirés, d'une part, de l'absence de réalisation d'une contre-expertise en application de l'article 3 du décret du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics et, d'autre part, de l'insuffisance de l'étude d'impact concernant la détermination des mesures compensatoires concernant le risque d'inondation n'est, en l'état du dossier, susceptible de fonder l'annulation de l'arrêté attaqué du 2 septembre 2021.

51. D'une part, il résulte de l'instruction que le projet en litige a fait l'objet d'un décret du 28 janvier 2022 par lequel le Premier ministre a approuvé le dix-huitième avenant à la convention passée entre l'Etat et la société Autoroutes du sud de la France pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ayant pour objet d'inclure dans le périmètre de la concession existante l'opération du contournement ouest de Montpellier et d'en prévoir les modalités de financement. A la suite de l'annulation partielle de ce décret par une décision du Conseil d'Etat du 27 janvier 2023, en tant qu'il approuvait une modification du cahier des charges portant sur le financement du projet par une majoration de l'évolution des tarifs des péages pour les exercices 2023 à 2026, le Premier ministre a, par un décret du 28 décembre 2023, devenu définitif, approuvé le vingtième avenant à la convention définissant les modalités de financement par le concessionnaire du projet de contournement ouest de Montpellier. En conséquence, l'arrêté doit être regardé comme régularisé, du fait de ces décisions intervenues postérieurement quant au financement du projet, dont il résulte que le seuil de financement de l'Etat fixé par les dispositions de l'article 3 du décret du 23 décembre 2023 relatives à la réalisation d'une contre-expertise n'est pas atteint. Dès lors que ce mode de financement était déjà envisagé à la date de l'arrêté attaqué, la régularisation ainsi intervenue n'est pas susceptible d'exercer une influence sur le sens et la portée de l'arrêté, tandis que l'Etat a manifesté dans ses écritures, de façon non équivoque, sa volonté de confirmer l'arrêté attaqué en tenant compte de cette régularisation intervenue a posteriori.

52. D'autre part, le second vice de procédure évoqué au point 50 est susceptible d'être régularisé par l'apport d'un complément dans l'étude d'impact sur les mesures compensatoires concernant le risque d'inondation et par un arrêté de régularisation précisant le contenu des mesures de compensation retenues. A cet égard, les défendeurs ne peuvent utilement invoquer la décision intervenue postérieurement au titre de la loi sur l'eau, laquelle relève d'une législation distincte, et dont le caractère définitif n'est ni établi ni même allégué. Sauf à ce que la détermination des mesures de compensation concernant le risque d'inondation entraîne une modification substantielle du projet tel qu'il a été porté à la connaissance du public au cours de l'enquête publique, impliquant des consultations complémentaires, l'information du public sur ces mesures pourra prendre la forme d'une consultation du public par voie électronique, telle que prévue à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

53. Eu égard aux modalités de régularisation ainsi fixées, les mesures de régularisation devront être notifiées à la cour dans un délai de six mois à compter du présent arrêt.

D E C I D E :

Article 1^{er} : Il est sursis à statuer sur la requête présentée par l'association Saint Jean Environnement et autres jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à compter de la notification du présent arrêt, en vue de la notification des mesures de régularisation prises selon les modalités mentionnées aux points 52 et 53.

Article 2 : Pendant la période mentionnée à l'article précédent, la ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation fournira à la cour, au fur et à mesure de leur accomplissement, les actes entrepris en vue de la régularisation prévue à l'article précédent.

Article 3 : Tous droits et moyens des parties sur lesquels il n'est pas expressément statué par le présent arrêt sont réservés jusqu'en fin d'instance.

Article 4 : Le présent arrêt sera notifié à l'association Saint Jean Environnement, représentant unique, à la ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, à la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature et au ministre des transports, 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 anonyme Autoroutes du sud de la France.

Délibéré après l'audience du 23 juin 2026, à laquelle siégeaient :

M. Romnicianu, président,
M. Bentolila, président assesseur,
Mme Dumez-Fauchille, première conseillère,

Rendu public par mise à disposition au greffe le 21 juillet 2026.

La rapporteure,

Le président,

V. Dumez-Fauchille

M. Romnicianu

La greffière,

V. Durel

La République mande et ordonne à la ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, en ce qui la 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 du présent arrêt.