

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE MONTPELLIER**

N°1501056

M. Michel JULIER

Mme Hardy
Juge des référés

Ordonnance du 19 mars 2015

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le juge des référés

Vu la requête, enregistrée le 26 février 2015 sous le n° 1501056, présentée par M. Michel Julier, demeurant 22 rue Meyrueis à Montpellier (34000) ; M. Julier demande au juge des référés :

- d'ordonner, sur le fondement des dispositions de l'article L. 521-1 du code de justice administrative, la suspension de la décision du 31 décembre 2014 par laquelle le président de Réseau Ferré de France a déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, le projet de gare nouvelle à Montpellier sur le site de la Mogère - Pont Trinquat ;

- d'ordonner le blocage de tous travaux, en cours ou à venir, visant à construire une gare TGV sur le site de la Mogère - Pont Trinquat à Montpellier ;

il soutient que :

- la condition d'urgence est remplie dès lors que les travaux doivent démarrer début 2015 ;
- aucune considération d'intérêt général ne s'oppose à la suspension ;
- il existe un doute sérieux quant à la légalité de la décision attaquée ;
 - cette décision n'a pas fait l'objet d'une concertation conformément aux dispositions de l'article L. 110-1 II 5° du code de l'environnement ;
 - l'absence de concertation n'a pas été mentionnée lors de l'enquête publique comme l'exige l'article L. 123-12 du code de l'environnement ;
 - l'article L. 123-5 du code de l'environnement a été méconnu dès lors que des contre-propositions formulées lors de l'enquête publique ont été soit omises par le commissaire enquêteur soit citées comme une demande subsidiaire ;
 - l'article L. 125-5 alinéa 1 du code de l'environnement a été méconnu dès lors que le commissaire enquêteur était personnellement concerné par le projet ;
 - la participation du public a été gravement compromise par le couplage qui lie la réalisation du projet de contournement ferroviaire Nîmes Montpellier à la réalisation des gares TGV de Montpellier-Odyseum et de Nîmes-Manduel ;
 - la convention de financement est nulle en l'absence de la signature du premier

- ministre et en raison de la référence erronée au décret portant déclaration d'utilité publique du contournement Nîmes Montpellier ;
- l'évaluation socio-économique fournie par le maître d'ouvrage lors de l'enquête publique est gravement déficiente ;
 - le projet est incompatible avec les dispositions de l'article L. 1214-2 du code des transports dès lors qu'il induit une utilisation accrue de la voiture individuelle ;
 - l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage était limitée au seul projet « gare TGV » sans tenir compte des autres projets réalisés simultanément sur le même secteur en méconnaissance de la décision du 19 février 2014 de l'autorité environnementale ;
 - l'étude d'impact fournie est insuffisante en ce qu'elle omet les principaux axes viaires, qu'elle ne contient aucune information sur le projet d'extension du tramway, qu'elle ne justifie pas le dimensionnement du projet au regard des prévisions de fréquentation et que le maître d'ouvrage a refusé de prendre en compte la réévaluation à la hausse de la crue de référence du Lez ;

Vu la décision dont la suspension est demandée ;

Vu le mémoire, enregistré le 13 mars 2015, présenté pour l'établissement public à caractère industriel et commercial de l'Etat SNCF Réseau, par Me Nahmias, qui conclut au rejet de la requête et à ce qu'il soit mis à la charge de M. Julier la somme de 5.000 euros sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

il soutient que la requête est irrecevable en l'absence d'intérêt pour agir du requérant, que la condition d'urgence n'est pas remplie et que les moyens soulevés ne sont pas fondés ;

Vu le mémoire, enregistré le 18 mars 2015, présenté par M. Julier qui maintient ses conclusions par les mêmes moyens qu'il précise ;

il soutient en outre que le projet est incompatible avec l'article L. 1214-2 du code des transports dès lors que le bilan de la nouvelle gare sera négatif en ce qui concerne les nuisances induites par les transports en agglomération ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code des transports ;

Vu le code de justice administrative ;

Vu la requête numéro 1501055 enregistrée le 26 février 2015 par laquelle M. Julier demande l'annulation de la décision du 31 décembre 2014 ;

Vu la décision en date du 22 octobre 2014, par laquelle le président du tribunal a désigné Mme Hardy, vice président, pour statuer sur les demandes de référé ;

Les parties ayant été régulièrement averties du jour de l'audience ;

Vu le procès-verbal de l'audience publique du 18 mars 2015 à 11 heures au cours de laquelle ont été entendus :

- le rapport de Mme Hardy, juge des référés ;
- les explications de M. Julier ;
- les observations de Me Nahmias et de Me Giudicelli pour l'établissement public SNCF Réseau ;

Après avoir prononcé, à l'issue de l'audience, la clôture de l'instruction ;

1. Considérant qu'aux termes de l'article L. 521-1 du code de justice administrative :
« Quand une décision administrative, même de rejet, fait l'objet d'une requête en annulation ou en réformation, le juge des référés, saisi d'une demande en ce sens, peut ordonner la suspension de l'exécution de cette décision, ou de certains de ses effets, lorsque l'urgence le justifie et qu'il est fait état d'un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de la décision (...) » ;

2. Considérant qu'à l'appui de ses conclusions tendant à la suspension de l'exécution de la décision du 31 décembre 2014, par laquelle le président de Réseau Ferré de France a déclaré d'intérêt général, au sens de l'article L. 126-1 du code de l'environnement, le projet de gare nouvelle à Montpellier sur le site de la Mogère - Pont Trinquat, M. Julier soutient que cette décision n'a pas fait l'objet d'une concertation permettant au public de participer effectivement à la prise de décision en méconnaissance des dispositions de l'article L. 110-1 II 5° du code de l'environnement, que l'absence de concertation n'a pas été mentionnée lors de l'enquête publique comme l'exige l'article L. 123-12 du code de l'environnement, que l'article L. 123-5 du code de l'environnement a été méconnu dès lors que des contre-propositions formulées lors de l'enquête publique, et notamment « l'option 3 » ainsi que la réalisation du « raccordement de Saint Brès », ont été soit omises par le commissaire enquêteur soit citées comme des demandes subsidiaires, que l'article L. 125-5 alinéa 1 du code de l'environnement a été méconnu dès lors que le commissaire enquêteur était personnellement concerné par le projet, que la participation du public a été gravement compromise par le couplage qui lie la réalisation du projet de contournement ferroviaire Nîmes Montpellier à la réalisation des gares TGV de Montpellier-Odysseum et de Nîmes-Manduel, que la convention de financement est nulle en l'absence de la signature du premier ministre et en raison de la référence erronée au décret portant déclaration d'utilité publique du contournement Nîmes Montpellier, que l'évaluation socio-économique fournie par le maître d'ouvrage lors de l'enquête publique est gravement déficiente, que le projet est incompatible avec les dispositions de l'article L. 1214-2 du code des transports dès lors qu'il induit une utilisation accrue de la voiture individuelle, que le projet est incompatible avec l'article L. 1214-2 du code des transports dès lors que le bilan de la nouvelle gare sera négatif en ce qui concerne les nuisances induites par les transports en agglomération, que l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage était limitée au seul projet « gare TGV » sans tenir compte des autres projets réalisés simultanément sur le même secteur en méconnaissance de la décision du 19 février 2014 de l'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable, que l'étude d'impact fournie est insuffisante en ce qu'elle omet les principaux axes viaires, qu'elle ne contient aucune information sur le projet d'extension du tramway, qu'elle ne justifie pas le dimensionnement du projet au regard des prévisions de fréquentation et que

le maître d'ouvrage a refusé de prendre en compte la réévaluation à la hausse de la crue de référence du Lez ;

3. Considérant qu'en l'état de l'instruction aucun des moyens ainsi invoqués n'est de nature à faire naître un doute sérieux quant à la légalité de la décision attaquée ; que, par suite, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les fins de non-recevoir opposées par SNCF Réseau ni d'apprécier si la condition tenant à l'urgence est remplie, les conclusions aux fins de suspension de l'exécution de cette décision, présentées par M. Julier, doivent être rejetées ; que, par voie de conséquence et en tout état de cause, ses conclusions tendant à ce qu'il soit enjoint à SNCF Réseau de bloquer tous travaux, en cours ou à venir, visant à construire une gare TGV sur le site de la Mogère - Pont Trinquat à Montpellier doivent également être rejetées ;

4. Considérant qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions de SNCF Réseau tendant à l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

ORDONNE :

Article 1^{er} : La requête de M. Julier est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de SNCF Réseau tendant à l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : La présente ordonnance sera notifiée à M. Michel Julier et à l'établissement public de l'Etat SNCF Réseau.

Fait à Montpellier, le 19 mars 2015.

Le juge des référés,

Le greffier,

Signé :
M. HARDY

Signé :
N. PAULET

La République mande et ordonne au ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en ce qui le concerne et à tous huissiers 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.

