

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE NANTES**

**N° 1307843**

---

ASSOCIATION FRANCE NATURE  
ENVIRONNEMENT  
et autres

---

Mme Ody  
Rapporteur

---

M. Rivas  
Rapporteur public

---

Audience du 18 juin 2015  
Lecture du 17 juillet 2015

---

34-02  
34-04  
C

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le Tribunal administratif de Nantes

(6<sup>ème</sup> Chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et un mémoire, enregistrés les 7 octobre 2013 et 6 novembre 2014, l'association France Nature Environnement, l'association Bretagne Vivante – SEPNB, l'association Ligue de Protection des Oiseaux - délégation Loire-Atlantique et l'association SOS Loire Vivante – ERN France demandent au Tribunal, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) d'annuler l'arrêté du 5 août 2013 par lequel le préfet de la Loire-Atlantique a déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement des voiries départementales et communales (RD 326, RD 15, VC1/VC12) sur le territoire des communes de Notre-Dame-des-Landes, Vigneux-de-Bretagne, Fay-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines et Treillières, dénommé « programme viaire », conformément au plan général des travaux ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 1 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

3°) de condamner l'Etat aux entiers dépens.

Elles soutiennent :

- que le programme viaire n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique ;
- que l'arrêté attaqué est entaché d'un vice d'incompétence ;

- l'agence régionale de santé n'a pas été consultée, en méconnaissance de l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement ;
- l'étude d'impact présente des insuffisances ;
- le programme viaire est incompatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne 2010-2015 ;
- l'utilité publique du programme viaire n'est pas démontrée.

Par un mémoire en défense, enregistré le 27 mai 2014, le préfet de la Loire-Atlantique, représenté par Me Rouhaud, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge des requérantes la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il fait valoir qu'aucun des moyens invoqués par les requérantes n'est fondé.

Par un mémoire en défense, enregistré le 13 juin 2014, la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest, représentée par Me Duval, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge de chacune des associations requérantes la somme de 5 000 euros, en application de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir :

- que les conclusions à fin d'annulation présentées par l'association Bretagne Vivante sont irrecevables, à défaut pour ladite association de justifier de son intérêt à agir ;
- aucun des moyens invoqués par les requérantes n'est fondé.

Les parties ont été informées, en application des dispositions de l'article R. 611-11-1 du code de justice administrative, de ce que la clôture d'instruction était susceptible d'intervenir à compter du 7 novembre 2014 avec effet immédiat.

Par une ordonnance du 9 décembre 2014, la clôture d'instruction a été prononcée avec effet immédiat.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code de l'environnement ;
- le décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 ;
- 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 Ody, conseiller,
- les conclusions de M. Rivas, rapporteur public,
- et les observations de M. Ecorchard, représentant les associations requérantes, de Me Rouhaud, représentant le préfet de la Loire-Atlantique et de Me Duval, représentant la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest.

1. Considérant que, par un décret du 9 février 2008, les travaux nécessaires à la réalisation du projet d'aéroport du Grand Ouest – Notre-Dame-des-Landes, de sa desserte routière, de voies nouvelles ou de recalibrage de voies existantes et des ouvrages d'assainissement ont été déclarés d'utilité publique ; qu'en application de la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, un dossier dit « *des engagements de l'Etat – mesures en matière d'insertion du projet d'aéroport et de sa desserte routière* » a été arrêté en avril 2009 ; que ce dossier présente les mesures prises par l'Etat pour améliorer l'insertion du projet dans l'environnement, parmi lesquelles figure la mise en place d'un système viaire cohérent dans le secteur entourant le futur aéroport, concernant la RD 15 entre le bourg de Fay-de-Bretagne et la commune du Temple-de-Bretagne, la VC 1 / VC 12 entre le bourg de Fay-de-Bretagne et la commune de Notre-Dame-des-Landes, le carrefour de la RD 326 avec la voie communale dite de Notre-Dame-des-Landes allant sur Treillières, ainsi que la RD 326 entre le rond-point de Curette et la RN 137 ; que, par une convention du 23 décembre 2010, approuvée par décret du 29 décembre suivant, l'Etat a consenti à la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest une délégation de service public portant, pour l'aérodrome de Notre-Dame-des-Landes, sur la conception, le financement, les acquisitions foncières, la construction, la mise en service ainsi que la mise en œuvre du plan de gestion agro-environnemental, du droit de délaissement et des mesures d'accompagnement territorial (amélioration et rétablissements de voirie) ; que, par un courrier du 2 décembre 2011, la société Aéroports du Grand Ouest a demandé au préfet de la Loire-Atlantique d'organiser, d'une part, une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du programme d'évolution des voiries départementales et communales précédemment évoquées, dénommé « programme viaire » et, d'autre part, une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des immeubles nécessaires à la réalisation de l'opération envisagée ; que les deux enquêtes ont eu lieu conjointement du 21 juin au 23 juillet 2012, puis ont été prorogées jusqu'au 7 août suivant ; que la commission d'enquête a rendu ses rapports et ses conclusions le 9 octobre 2012 ; que par un arrêté du 5 août 2013, le préfet de la Loire-Atlantique a, d'une part, déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement des voiries départementales et communales (RD 326, RD 15, VC1/VC12) sur le territoire des communes de Notre-Dame-des-Landes, Vigneux-de-Bretagne, Fay-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines et Treillières, dénommé « programme viaire », conformément au plan général des travaux et, d'autre part, déclaré cessibles immédiatement au profit de l'Etat, pour le compte duquel intervient la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest, les parcelles nécessaires à la réalisation de ladite opération déclarée d'utilité publique ; que les requérantes demandent l'annulation de cet arrêté en tant qu'il déclare d'utilité publique le programme viaire ;

Sur les conclusions à fin d'annulation :

*Sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir opposées en défense ;*

En ce qui concerne la nécessité d'une évaluation environnementale :

2. Considérant, en premier lieu, que la directive européenne susvisée du 27 juin 2001 a été transposée dans les dispositions des articles L. 122-4 et R. 122-17 et suivants du code de l'environnement s'agissant de la procédure de droit commun et dans les articles L. 121-10 et R. 121-14 et suivants du code de l'urbanisme s'agissant des documents d'urbanisme ; qu'il résulte de ces dispositions que doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale les plans, schémas, programmes et autres documents de planification limitativement énumérés par les dispositions de l'article R. 122-17 du code de l'environnement, susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement ;

3. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier, notamment du document intitulé « *engagements de l'Etat – mesures en matière d'insertion du projet d'aéroport et de sa desserte routière* », que l'Etat a entendu lier fonctionnellement, d'une part, les travaux de réalisation de la desserte routière du futur aéroport devant conduire à créer une nouvelle 2 x 2 voies d'une longueur d'environ 12 km entre les communes de Grandchamp-des-Fontaines et du Temple-de-Bretagne et, d'autre part, les travaux de réalisation de la nouvelle plate-forme aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes comprenant tant la zone de manœuvre des avions (les deux pistes et les bretelles d'accès correspondantes) que la zone des installations aéroportuaires (stationnement des avions, aérogares, services et activités directement liés au fonctionnement de l'aéroport) ; qu'en revanche, si l'Etat s'est engagé à procéder à des travaux d'aménagement qualitatifs et de sécurité des voies locales existantes que sont la RD 15, les VC 1 et 12 et la RD 326, il est toutefois constant que ce programme viaire concerne des axes qui n'ont pas vocation à desservir directement la plate-forme aéroportuaire projetée, contrairement à la nouvelle 2 x 2 voies devant être créée entre les communes de Grandchamp-des-Fontaines et du Temple-de-Bretagne qui constituera la desserte routière du projet aéroportuaire ; qu'il ressort des pièces du dossier, et sans qu'il soit besoin de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'une question préjudicielle, que si les travaux de recalibrage et d'amélioration de la sécurité sur la voirie locale se justifient par le souci d'adapter ce réseau à une augmentation du trafic sur ces voies, le programme viaire peut toutefois être réalisé indépendamment de la création de la plate-forme aéroportuaire et de sa desserte routière et constitue ainsi un programme distinct de ces deux projets, dépourvu de lien fonctionnel avec ces derniers ; que, dès lors, l'arrêté attaqué déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement de voiries départementales et communales ne constitue pas, en dépit de sa dénomination, un plan, schéma, programme ou document de planification devant faire l'objet d'une évaluation environnementale en application des dispositions des articles L. 122-4 et R. 122-17 du code de l'environnement ;

4. Considérant, en deuxième lieu, qu'il résulte des dispositions de l'article L. 121-10 du code de l'urbanisme que si l'élaboration d'un plan local d'urbanisme doit, sous certaines conditions, faire l'objet d'une évaluation environnementale, en revanche, la modification d'un tel plan ne doit donner lieu à une évaluation environnementale que si les changements prévus sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE susvisée du 27 juin 2001 ; qu'il ressort des pièces du dossier, notamment des pages 32 et 33 du dossier soumis à enquête publique que la commune de Grandchamps-des-Fontaines est concernée par les seuls travaux concernant la RD 326 qui consistent, d'une part, en l'aménagement du carrefour des Chavagnes par l'élargissement des rayons des voies d'entrée et la mise en place d'un îlot central et d'un tourne-à-gauche et, d'autre part, en l'aménagement de la RD 326 entre le rond-point de la Curette et la RN 137 par la réalisation d'une piste cyclable, le recalibrage et l'élargissement de la chaussée, ainsi que la reprise du tracé des courbes au droit du franchissement du ruisseau de la Chézine ; qu'ainsi, au vu de la nature et de la faible ampleur des travaux projetés, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Grandchamps-des-Fontaines ne prévoit pas de changements susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement au sens de la directive 2001/42/CE susvisée du 27 juin 2001 ; qu'il s'ensuit que les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que l'arrêté attaqué portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Grandchamps-des-Fontaines devait donner lieu à une évaluation environnementale ;

5. Considérant, en troisième lieu, que pour les motifs exposés aux points 3 et 4, l'arrêté attaqué n'avait pas à faire l'objet d'une évaluation environnementale ; qu'il s'ensuit que les requérantes ne sauraient utilement invoquer ni la méconnaissance des articles 5 et 6 de la directive européenne susvisée du 27 juin 2001, ni celle des articles L. 122-6 et R. 122-20 du code

de l'environnement, ni celle des articles L. 121-11 et R. 123-2-1 du code de l'urbanisme, transposant en droit interne cette directive ;

6. Considérant, en quatrième lieu, qu'aux termes de l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au litige : « (...) *III.-Dans les cas ne relevant pas du I ou du II ci-dessus, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 est le préfet de la région sur le territoire de laquelle le projet de travaux, d'ouvrage ou d'aménagement doit être réalisé (...)ou lorsque le projet est situé sur plusieurs régions, le préfet coordonnateur désigné par le Premier ministre. Dans ce dernier cas, le préfet coordonnateur consulte, avant de rendre son avis, les autres préfets de région concernés par le projet. (...)* » ; que, contrairement aux allégations des requérantes, il ne ressort pas de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne que l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement devait désigner une autre autorité chargée de la consultation en matière environnementale dans l'hypothèse où cette autorité serait aussi en charge de l'élaboration d'un plan ou d'un programme susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement imposant une évaluation environnementale ; que la Cour de justice de l'Union européenne impose seulement, dans cette hypothèse, qu'au sein de l'autorité normalement chargée de procéder à la consultation en matière environnementale et désignée comme telle, une séparation fonctionnelle soit organisée de manière à ce qu'une entité administrative, interne à celle-ci, dispose d'une autonomie réelle, impliquant notamment qu'elle soit pourvue de moyens administratifs et humains qui lui sont propres, et soit ainsi en mesure de remplir les missions confiées aux autorités de consultation par ces dispositions ; qu'en toute hypothèse, en désignant le préfet de la région Pays de la Loire, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement comme autorité compétente pour se prononcer sur l'étude d'impact relative au programme viaire déclaré d'utilité publique par le préfet de la Loire-Atlantique, les dispositions précitées de l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement n'ont pas méconnu les directives susvisées des 27 juin 1985 et 27 juin 2001 ; que, dans ces conditions, les requérantes ne sont fondées ni à invoquer l'inconventionnalité de l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement, ni à soutenir que le préfet de la Loire-Atlantique n'était pas compétent pour signer l'arrêté litigieux ;

En ce qui concerne l'avis du directeur de l'agence régionale de santé des Pays de la Loire :

7. Considérant qu'aux termes de l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au litige : « (...) *III.-Dans les cas ne relevant pas du I ou du II ci-dessus, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionnée à l'article L. 122-1 est le préfet de la région sur le territoire de laquelle le projet de travaux, d'ouvrage ou d'aménagement doit être réalisé (...) / IV.-(...) Pour l'élaboration de leur avis, ces autorités consultent en outre le ministre chargé de la santé dans les cas mentionnés aux I et II ou le directeur général de l'agence régionale de santé dans les cas mentionnés au III.* » ; qu'il ressort des pièces du dossier que, saisi par le préfet de région à l'occasion de l'élaboration de son avis sur le dossier d'étude d'impact, le directeur de l'agence régionale de santé des Pays de la Loire a émis un avis le 4 mai 2012 ; qu'il s'ensuit que le moyen tiré du défaut de cet avis manque en fait ;

En ce qui concerne l'insuffisance de l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique :

8. Considérant qu'aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au litige : « *Les travaux et projets d'aménagement qui sont entrepris par une*

*collectivité publique ou qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation, ainsi que les documents d'urbanisme, doivent respecter les préoccupations d'environnement. / Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. Cette étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages. (...) » ; qu'il résulte de l'article R. 122-8 du même code, dans sa rédaction applicable au litige, que le dossier soumis à enquête publique relatif au programme viaire doit comporter une étude d'impact ; que le contenu de cette étude est fixé par les dispositions de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, dans sa rédaction alors en vigueur, selon lesquelles : « I. - Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement. / II. - L'étude d'impact présente successivement : / 1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ; / 2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ; / 3° Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ; / 4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ; / 5° Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ; / 6° Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter. / III. - Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique. / IV. - Lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. (...) » ; que 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 ;*

S'agissant du périmètre de l'étude d'impact :

9. Considérant que, pour les motifs exposés au point 3, le programme viaire constitue un programme distinct du projet de plate-forme aéroportuaire et de sa desserte routière dont les impacts propres n'avaient, par conséquent, pas à être pris en compte dans l'étude d'impact relative au programme viaire, objet de la déclaration d'utilité publique litigieuse ;



S'agissant du caractère complet de l'analyse de la faune et de la flore :

10. Considérant qu'il ressort des pièces de l'instance que le dossier soumis à enquête publique a été rédigé en avril 2012, avant d'être complété au mois de mai suivant notamment par les résultats de prospections concernant la faune et la flore ; qu'il est constant que l'autorité environnementale a émis son avis sur le dossier d'enquête publique le 11 juin 2012 et que l'enquête publique s'est tenue du 21 juin au 7 août 2012 ; que, dans ces conditions et contrairement aux allégations des requérantes, tant l'autorité environnementale que le public ont eu connaissance d'un dossier complet et sincère ;

S'agissant de la désignation des auteurs de l'étude spécifique pour la faune et la flore :

11. Considérant qu'aux termes de l'article R. 122-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction alors en vigueur : « (...) *Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages prescrites par la présente section sont faites par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage. (...) Dans tous les cas, la dénomination précise et complète du ou des auteurs de l'étude doit figurer sur le document final.* » ; que, contrairement aux allégations des requérantes, les coordonnées précises du bureau d'étude Biotope à Nantes, chargé des inventaires faunistiques et floristiques, étaient mentionnées dans le dossier d'enquête publique, en page 65 ; que si le dossier indique, en page 74, que le bureau d'étude Biotope a réalisé des inventaires en 2011 et 2012 alors que la page 64 énonce que l'étude spécifique pour la faune et la flore a été réalisée en 2011, le public était, toutefois, à même de savoir que le bureau d'études Biotope à Nantes avait procédé aux inventaires de la faune et de la flore en mai 2012 ; qu'en toute hypothèse, une telle omission résultant d'une simple erreur matérielle ne saurait être regardée comme ayant privé les intéressés d'une garantie ou comme ayant exercé une influence sur le sens de la décision attaquée ; qu'en outre, aucune disposition législative ou réglementaire n'impose de citer nommément chaque personne physique ayant effectivement procédé aux inventaires de l'étude d'impact ;

S'agissant des chiroptères :

12. Considérant, en premier lieu, qu'il ressort de l'étude d'impact critiquée par les requérantes que le bureau d'étude Biotope a effectué dix nuits de prospection au printemps, en été et en automne, l'hiver étant une période d'hibernation pour ces mammifères ; que si les requérantes critiquent la méthode acoustique employée par le bureau d'étude, elles ne contestent pas que l'autre méthode d'inventaire qui consiste à capturer les animaux à l'aide de filets japonais non seulement présente des risques pour les espèces capturées, mais encore ne permet ni de donner des niveaux d'abondance fiables, compte tenu du très faible échantillon d'animaux capturés, ni d'apprécier l'usage des milieux du site ; qu'il ressort des pièces du dossier que le bureau d'études a pris en compte les limites de la méthode acoustique, qui ne permet pas plus que la méthode des filets japonais de quantifier exhaustivement et avec certitude les spécimens, en retenant une présence avérée pour chaque espèce repérée ; que l'inventaire fait ainsi état de la présence de quinze espèces de chiroptères sur les vingt-et-une répertoriées en Loire-Atlantique ; qu'en outre, les cartes de présence publiées en pages 178 et 179 montrent que toutes les voiries concernées par le programme viaire ont été prospectées ; que, contrairement aux allégations des requérantes, le Grand Murin a été recensé dans l'aire d'étude ; que si le Grand Rhinolophe n'a pas été repéré lors des prospections effectuées par le bureau d'études Biotope, il n'a pas non plus, contrairement à ce que soutiennent les requérantes, été contacté dans la zone à l'occasion des inventaires réalisés pour l'élaboration du dossier de demande de dérogation au titre de la législation relative aux espèces protégées ; que, dans ces conditions, il ne ressort pas de l'étude d'impact que l'inventaire des chiroptères est insuffisant ; qu'il s'ensuit que les requérantes ne

sont pas fondées à soutenir que le caractère insuffisant de l'inventaire des chiroptères aurait faussé la caractérisation de l'impact du programme viaire sur ces mammifères, ainsi que la définition des mesures compensatoires adéquates et spécifiques à ces espèces ;

13. Considérant, en second lieu, qu'il ressort des pièces du dossier, notamment des pages 132 et 133, ainsi que 292 et 293 du dossier d'enquête publique, que quatre sites d'importance communautaire et cinq zones de protection spéciale ont été recensés à proximité de l'aire d'étude, dont la plus proche, celle de l'Estuaire de la Loire, se situe à 7 km ; que le dossier présente également, en pages 294 et suivantes, les impacts sur ces zones et conclut que le projet n'aura pas d'incidences notables sur les chiroptères d'intérêt communautaire des différents sites Natura 2000 voisins ; que, dans ces conditions et contrairement aux allégations des requérantes, l'étude d'impact n'apparaît pas lacunaire s'agissant des incidences du programme viaire sur les zones Natura 2000 ;

S'agissant des milieux aquatiques :

14. Considérant que les requérantes soutiennent qu'il résulte du rapport du collège d'experts scientifiques relatif à l'évaluation de la méthode de compensation des incidences sur les zones humides, remis au préfet de la Loire-Atlantique le 9 avril 2013, que l'étude d'impact du programme viaire est insuffisante s'agissant des milieux aquatiques ; qu'il ressort, toutefois, des pièces du dossier que le programme viaire porte uniquement, ainsi qu'il a été dit, sur des voies existantes et a pour objet des travaux de reprise de revêtement et de signalisation, d'aménagement de sécurité, d'élargissement de chaussées, de création de tourne-à-gauche et de carrefours giratoires ou encore de redressement de virages dangereux ; que lesdits aménagements sont prévus sur une emprise totale de 6 hectares en bordure immédiate desdites voies dont 3,13 hectares de zones humides ; qu'il ressort du rapport du 9 avril 2013 que l'expertise du collège scientifique n'a porté que sur le projet de plate-forme aéroportuaire d'une superficie de 950 hectares et sa desserte routière et non sur le programme viaire beaucoup plus modeste ; que l'étude d'impact relative à ce dernier comporte une analyse quantitative et qualitative des eaux superficielles et souterraines présentée aux pages 104 à 124 du dossier soumis à enquête publique ; que les zones humides ont également été recensées et apparaissent en page 140 sur des documents cartographiques ; qu'il ressort ainsi des pièces du dossier que la RD 15 est traversée par la zone humide du ruisseau du Thielmay au niveau des lieux-dits « Château de la Joue » et « la Fleuraie », que la VC1-VC12 est longée par la zone humide du ruisseau du Breil à l'ouest et traversée par la zone humide du ruisseau des pâtures de la Sauze, du ruisseau de la Noue, du ruisseau des Ardinières et du ruisseau de l'Epine et que la RD 326 est traversée par deux zones humides de talweg reliées au ruisseau de Curette ; que s'agissant des impacts portés aux milieux aquatiques, l'étude d'impact expose les incidences des travaux sur les eaux souterraines et superficielles et mentionne que le programme viaire d'une emprise totale de 6 ha portera ainsi atteinte à 3,13 ha de zones humides dont deux mares à détruire ; que les mesures compensatoires retenues sont également présentées en pages 299 et suivantes de l'étude d'impact, parmi lesquelles la création de quatre mares, la reconversion de peupleraies en mégaphorbiaies, prairies humides ou boisements alluviaux, la reconversion de terres arables en prairies naturelles et la création de haies ; qu'au vu de l'ensemble de ces éléments, les requérantes ne sont pas fondées à invoquer l'insuffisance de l'étude d'impact sur les milieux aquatiques ;

En ce qui concerne la compatibilité du programme viaire avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne 2010-2015 :

15. Considérant qu'aux termes du XI de l'article L. 212-1 du code de l'environnement :  
« Les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être



*compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux » ; que la déclaration d'utilité publique relative à un ouvrage routier n'a pas le caractère d'une décision administrative dans le domaine de l'eau au sens des dispositions précitées ; que, par suite, le moyen tiré de ce que les travaux déclarés d'utilité publique par l'arrêté litigieux du 5 août 2013 ne seraient pas compatibles avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne est inopérant ;*

En ce qui concerne l'utilité publique du projet :

16. Considérant qu'il appartient au juge, lorsqu'il doit se prononcer 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, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine 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 eu égard à l'intérêt qu'elle présente ;

17. Considérant que, pour les motifs exposés au point 3, le programme viaire constitue un programme distinct de la plate-forme aéroportuaire et de la desserte routière ; qu'au vu de l'impact limité du programme viaire sur l'environnement et des mesures compensatoires retenues dont il n'est pas démontré qu'elles sont insuffisantes, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que les inconvénients environnementaux du programme viaire l'emporteraient sur les avantages de ce dernier dont le caractère d'intérêt général n'est, au demeurant, pas contesté ;

18. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que les requérantes ne sont pas fondées à demander l'annulation de l'arrêté du 5 août 2013 par lequel le préfet de la Loire-Atlantique a déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement des voiries départementales et communales (RD 326, RD 15, VC1/VC12) sur le territoire des communes de Notre-Dame-des-Landes, Vigneux-de-Bretagne, Fay-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines et Treillières, dénommé « programme viaire », conformément au plan général des travaux ; que, par suite, leur requête doit être rejetée ;

Sur les conclusions tendant à l'application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative :

19. Considérant que les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance, la somme que les requérantes demandent au titre des frais exposés par elles et non compris dans les dépens ; que, par ailleurs, il ne paraît pas inéquitable, dans les circonstances de l'espèce, de laisser à la charge de l'Etat et de la société Aéroports du Grand Ouest les frais exposés par eux et non compris dans les dépens ;

Sur les dépens :

20. Considérant qu'en vertu des dispositions de l'article R. 761-1 du code de justice administrative, le juge ne peut condamner la partie qui n'est pas la partie perdante au paiement des dépens ; que les conclusions présentées à ce titre par les requérantes doivent, dès lors, être rejetées ;

## D E C I D E :

Article 1<sup>er</sup> : La requête présentée par l'association France Nature Environnement, l'association Bretagne Vivante – SEPNB, l'association Ligue de Protection des Oiseaux - délégation Loire-Atlantique et l'association SOS Loire Vivante – ERN France est rejetée.

Article 2 : Les conclusions présentées par l'Etat et la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association France Nature Environnement, à l'association Bretagne Vivante – SEPNB, à l'association Ligue de Protection des Oiseaux - délégation Loire-Atlantique, à l'association SOS Loire Vivante – ERN France, à la société Aéroports du Grand Ouest et au préfet de la Loire-Atlantique.

Délibéré après l'audience du 18 juin 2015, à laquelle siégeaient :

M. Chupin, président,  
Mme Picquet, premier conseiller,  
Mme Ody, conseiller,

Lu en audience publique le 17 juillet 2015.

Le rapporteur,

Le président,

C. ODY

P. CHUPIN

Le greffier,

Y. BOUBEKEUR

La République mande et ordonne au  
préfet de Loire-Atlantique  
en ce qui le concerne ou 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.

Pour expédition conforme,  
Le greffier,