

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE NANTES**

**N° 1307846**

---

ASSOCIATION CITOYENNE  
INTERCOMMUNALE DES POPULATIONS  
CONCERNEES PAR LE PROJET D'AEROPORT  
DE NOTRE-DAME-DES-LANDES 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 7 novembre 2014, l'association Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA), l'association Collectif des élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (CéDpa) et Mme Françoise V, représentées par Me Coïc, 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 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

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

Elles soutiennent que :

- l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement issu du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 et relatif à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact ne transpose que partiellement l'article 6 de la directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur 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'arrêté attaqué méconnaît le principe de précaution énoncé à l'article 5 de la Charte de l'environnement ;
- l'arrêté attaqué est illégal, faute pour le projet de présenter une utilité publique.

Par un mémoire en défense, enregistré le 27 mai 2014, le préfet de la Loire-Atlantique, représenté par Me Rouhau, 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 que :

- le moyen tiré de l'incompatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne est inopérant ;
- aucun des autres moyens invoqués par les requérantes n'est fondé ;

Par un mémoire en défense, enregistré le 12 juin 2014, la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest, représentée Me Duval, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge de chacune des requérantes la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir que :

- la requête est irrecevable, à défaut pour les requérantes de justifier d'un intérêt à agir ;
- le moyen tiré de l'incompatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Loire-Bretagne 2010-2015 est inopérant ;
- aucun des autres 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 Charte de l'environnement ;
- 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 Me Dubreuil, représentant les 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 Notre-Dame-des-Landes et la commune du Temple-de-Bretagne, 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 l'arrêté 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 2012 ; que la commission d'enquête a rendu ses rapports et ses conclusions le 9 octobre suivant ; que par l'arrêté attaqué du 5 août 2013, 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 ;

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 le moyen tiré par voie d'exception de l'inconventionnalité de l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement :

2. 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'aux termes de l'article R. 122-1-1 du même 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 ces dispositions transposent notamment l'article 6 de la directive susvisée du 27 juin 1985 au terme duquel : « Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les autorités susceptibles d'être concernées par le projet, en raison de leur responsabilité spécifique en matière d'environnement, aient la possibilité de donner leur avis à propos de la demande d'autorisation. » ;*

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 existantes ne constitue pas, en dépit de sa dénomination, un programme de travaux devant faire l'objet d'une étude d'impact globale ;

4. Considérant 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, il ressort des pièces du dossier que le programme viaire est élaboré et poursuivi par la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest et non par le préfet de la région Pays de la Loire, lequel est par ailleurs désigné par l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement comme l'autorité chargée de la consultation en matière environnementale ; que, par suite, le moyen tiré par voie d'exception de l'inconventionnalité de l'article R. 122-1-1 du code de l'environnement doit être écarté ;

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

5. Considérant qu'aux termes de l'article R. 122-8 du même code, dans sa rédaction applicable au litige, que le dossier soumis à l'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 inexacitudes, 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 :

6. Considérant que, pour les motifs énoncés au point 3, 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, ce 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 ; qu'il s'ensuit que les impacts propres à la plate-forme aéroportuaire et à la desserte routière 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 de l'état initial de la biodiversité :

7. 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 qui reprend des éléments du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau présenté pour la plate-forme aéroportuaire, la desserte routière et le programme viaire est insuffisante s'agissant de l'état initial de la biodiversité ; 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 signalisations, 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 de voirie dont 3,13 hectares de zones humides ; qu'il ressort du rapport du 9 avril 2013 que l'expertise du collège scientifique a porté 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 ; qu'il ressort de l'étude d'impact que l'état initial de la biodiversité est étudié aux pages 131 à 190 consacrées au patrimoine naturel qui décrivent les espaces naturels remarquables, les continuités écologiques, les zones humides, les habitats et la flore ainsi que la faune ; que le bilan de l'état initial présente, en pages 181 à 191, une carte des secteurs présentant des enjeux avérés ou potentiels modérés à forts et, pour chacun d'eux, les espèces faunistiques concernées ; que la flore est recensée, en pages 141 à 153, en même temps que sont présentés les différents habitats de l'aire d'étude ; qu'en outre, l'étude d'impact décrit et situe les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique et les secteurs d'intérêt communautaire ; qu'enfin, eu égard au caractère modeste de l'emprise des travaux du programme viaire et à leur impact limité sur les zones humides, les requérantes ne démontrent pas l'insuffisance de l'analyse de l'état initial de la biodiversité dans l'étude d'impact, dont le caractère complet et la bonne qualité ont, au demeurant, été relevés par l'avis de l'autorité environnementale du 11 juin 2012 ;

S'agissant de l'analyse, dans l'étude d'impact, des effets du projet sur la santé :

8. Considérant qu'il ressort du dossier soumis à enquête publique, notamment des pages 323 à 326 de l'étude d'impact, que les conséquences du programme viaire sur la qualité de l'air sont précisément analysées dans la mesure où sont présentés les résultats de l'estimation des émissions futures des polluants réglementés et du gaz à effet de serre générés par le programme viaire - sans et avec aménagement de l'aéroport - mis en perspective avec les émissions actuelles ; qu'il s'ensuit que les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que le public ne disposait d'aucune valeur pour vérifier effectivement les niveaux de pollution atmosphérique induits par le programme viaire litigieux ; qu'en outre, les pages 309 à 322 sont consacrées à une analyse détaillée du bruit généré par le programme viaire et exposent la méthodologie de

l'évaluation de la contribution sonore, les résultats et les mesures compensatoires proposées ; que, dans ces conditions, les requérantes ne sont pas plus fondées à soutenir que le public n'était pas en mesure de déterminer les nuisances sonores effectives générées par le projet ;

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

9. 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 le moyen tiré de la méconnaissance du principe de précaution :

10. Considérant qu'aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de la Charte de l'environnement à laquelle le Préambule de la Constitution fait référence en vertu de la loi constitutionnelle du 1<sup>er</sup> mars 2005 : « *Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* » ; qu'aux termes de son article 5 : « *Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage* » ; qu'aux termes de l'article L. 110-1 du code de l'environnement : « *I. - Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation. / II. - Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion 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 : / 1° Le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ; (...)* » ;

11. Considérant qu'eu égard à ses caractéristiques, le programme viaire déclaré d'utilité publique est de nature à porter atteinte à 3,13 ha de zones humides et à entraîner la destruction de deux mares situées en bordure des voies concernées ; qu'ainsi, l'existence d'un risque de destruction de ces zones ne pouvait être regardée comme affectée d'une incertitude quant à sa réalité et à sa portée, en l'état des connaissances scientifiques à la date de l'arrêté attaqué ; que, par ailleurs, l'étude d'impact a identifié et analysé les risques liés aux travaux et a prévu des mesures compensatoires ; que, par suite, et en tout état de cause, le moyen tiré de la méconnaissance du principe de précaution énoncé par l'article 5 de la Charte de l'environnement et par les dispositions précitées de l'article L. 110-1 du code de l'environnement ne peut être accueilli ;

En ce qui concerne l'utilité publique du programme viaire :

12. 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 ;

13. Considérant que, pour les motifs exposés aux points 5 à 8, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que l'utilité publique du projet serait fondée sur des éléments environnementaux incomplets et inexacts ; qu'en outre, le programme viaire formant un projet distinct de la création de la plate-forme aéroportuaire et de sa desserte routière, les requérantes ne sauraient utilement invoquer « des éléments mis en lumière par les différentes procédures ultérieures, au titre desquelles les procédures « loi sur l'eau » et « espèces protégées » concernant ladite plate-forme » ; qu'enfin, en se bornant à produire le résumé exécutif du rapport du collège d'experts scientifiques sur la méthode de compensation des incidences sur les zones humides du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de sa desserte routière, les requérantes ne démontrent pas le caractère excessif du coût environnemental direct et indirect de la réalisation du programme viaire par rapport aux avantages en découlant ;

14. 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, la requête doit être rejetée ;

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

15. 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 :

16. 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 Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA), l'association Collectif des élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (CéDpa) et Mme Françoise V est rejetée.

Article 2 : Les conclusions présentées par l'Etat et la société 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 Citoyenne Intercommunale des Populations concernées par le projet d'Aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA), à l'association Collectif des élus qui doutent de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (CéDpa), à Mme Françoise V, 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 la 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,