

**14 novembre 2016**

## **Communiqué de presse**

### **Aéroport de Notre-Dame-des-Landes**

#### **La cour administrative d'appel de Nantes a rejeté les requêtes dirigées contre les arrêtés du préfet de la Loire-Atlantique**

La cour administrative d'appel de Nantes avait été saisie de dix requêtes contestant les jugements du 17 juillet 2015 du tribunal administratif de Nantes ayant rejeté l'ensemble des demandes formées contre trois séries d'actes pris par le préfet de la Loire-Atlantique :

- un arrêté du 5 août 2013 par lequel le préfet a déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement de certaines routes départementales et communales situées sur le territoire des communes concernées par le projet d'aéroport ;
- deux arrêtés du 20 décembre 2013 pris au titre de la loi sur l'eau par lesquels le préfet a autorisé respectivement la société Aéroports du Grand Ouest à aménager et exploiter la plate-forme aéroportuaire du futur aéroport du Grand-Ouest et l'Etat à aménager la desserte routière (2x2 voies) de cet aéroport sur le territoire des communes concernées ;
- deux arrêtés du 20 décembre 2013 pris au titre de la législation sur les espèces protégées par lesquels le préfet a autorisé respectivement la société Aéroports du Grand Ouest et l'Etat à déroger aux interdictions de capture, d'enlèvement, de transport, de perturbation intentionnelle, de destruction de spécimens d'espèces protégées et de destruction d'habitats d'espèces protégées pour la réalisation de l'aéroport et de sa desserte routière.

Par ses arrêts du 14 novembre 2016, la Cour a rejeté les appels formés contre les jugements du tribunal.

**I S'agissant des arrêtés portant déclaration d'utilité publique**, la Cour a notamment relevé que le projet d'aménagement des voiries départementales et communales avait pour but d'améliorer la sécurité de la circulation sur des voies empruntées pour des déplacements locaux. Elle a aussi constaté que ces voies n'étaient pas interrompues par la plate-forme aéroportuaire, ne traversaient pas l'emprise du futur aéroport, n'avaient pas vocation à le desservir directement et pouvaient être réalisées indépendamment de cette infrastructure.

Elle a en conséquence jugé que ces travaux, qui répondent à une finalité propre, constituaient, contrairement à ce qui était soutenu, un programme distinct de celui de la création de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes et de sa desserte routière de sorte que l'étude d'impact relative aux travaux faisant l'objet de cette déclaration d'utilité publique n'était pas entachée d'insuffisances au regard des exigences de la réglementation (article R. 122-3 du code de l'environnement) en ce qu'elle ne prenait pas en compte les impacts de la création de cet aéroport.

La Cour a écarté les autres moyens des trois requêtes qu'elle a en conséquence rejetées.

**II S'agissant des arrêtés pris au titre de la loi sur l'eau**, la Cour a été saisie de nombreux moyens venant à l'appui des 5 requêtes qui lui ont été soumises.

La Cour s'est prononcée notamment sur trois questions.

**En premier lieu**, il lui était demandé de dire si les arrêtés du préfet devaient faire faire l'objet d'une procédure dérogatoire prévue par une directive de l'Union européenne (directive 2000/60 du 23 octobre 2000) laquelle assigne aux Etats membres un objectif de non-détérioration de l'état des masses d'eau et leur impose, sauf dérogation, de s'opposer à la réalisation de tout projet de nature à entraîner une telle détérioration. Cette directive a été transposée en droit interne par les dispositions du VII de l'article L. 212-1 et celles de l'article R. 212-16 du code de l'environnement dont la méconnaissance était invoquée.

La Cour a d'abord relevé que les projets en cause étaient susceptibles d'avoir des incidences sur les masses d'eau des bassins versants de l'Isac, du Gesvres et de l'Hocmard, ainsi que de leurs affluents. Or les surfaces respectives de ces masses d'eau s'établissent à 24 888 hectares, 7 974 hectares et 5 145 hectares et la surface de masse d'eau impactée par la plate-forme aéroportuaire représente 1,83 % de la masse d'eau de l'Isac, 0,98 % de celle du Gesvres et 0,03 % de celle de l'Hocmard.

La Cour a également estimé que les risques pour la qualité de l'eau liés à l'utilisation de produits utilisés respectivement lors des opérations hivernales de dégivrage des avions ou de déverglaçage des pistes n'étaient pas établis compte tenu des mesures prises par les arrêtés préfectoraux.

En effet l'activité de dégivrage des avions doit, selon ces arrêtés, être réalisée sur une aire réservée, isolée et entourée de caniveaux étanches en périphérie permettant de diriger les eaux de ruissellement soit vers des cuves de stockage soit vers un bassin de rétention. Les eaux ruisselant sur cette aire sont drainées vers deux cuves de stockage double paroi puis récupérées et évacuées en dehors du site pour traitement aussi souvent que nécessaire.

Quant à l'activité de déverglaçage des pistes, elle se fait au moyen de moyens de produits ne comprenant pas de chlorure de sodium (sel) utilisé sur les routes. Ces produits sont acheminés par la première pluie aux bassins de confinement et les eaux stockées dans ces bassins transitent ensuite sur un filtre à sable planté de roseaux.

La Cour a donc considéré que ces mesures étaient de nature à prévenir suffisamment le risque de détérioration de l'état des masses d'eau.

La Cour a au final estimé que, compte tenu de la faible surface des masses d'eau impactée par les projets et de l'ensemble des éléments qu'elle a relevés et notamment celui mentionné ci-dessus, le préfet avait pu délivrer les autorisations sollicitées par la société Aéroports du Grand Ouest et par l'Etat sans mettre en œuvre la procédure dérogatoire.

**En deuxième lieu**, la Cour devait se prononcer sur la compatibilité des projets avec un article (8B-1) du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2016-2021.

Cet article a pour objet la préservation des zones humides dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités et prescrit une démarche imposant de rechercher en priorité une autre implantation au projet, afin d'éviter de dégrader la zone humide. A défaut d'une telle possibilité, il appartient au porteur du projet de chercher à réduire ses impacts sur la zone humide à l'endroit où il envisage de l'implanter et de prévoir des mesures compensatoires afin de recréer ou de restaurer des zones humides dans le bassin versant de la masse d'eau et équivalentes sur les plans fonctionnel et de la qualité de la biodiversité.

C'est dans ce cadre que la question a été soumise à la Cour de savoir si le réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique ne constituait pas une « alternative avérée », selon l'expression employée par le SDAGE, au projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

La Cour a examiné l'ensemble des rapports et des études figurant dans ses dossiers et notamment, le rapport de la Commission du dialogue d'avril 2013, celui de la direction générale de l'aviation civile de novembre 2013 ainsi que l'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, réalisée en mars 2016, à la demande de la

ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Elle a estimé au terme de cet examen que, compte tenu des travaux très importants devant être effectués en vue de faire face à l'augmentation du trafic et du nombre de passagers, de la localisation de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique à proximité de zones très densément urbanisées, de l'importance de la question des nuisances sonores et des conséquences en matière d'urbanisme du réaménagement de cet aéroport, celui-ci ne constituait pas, à la date de ses arrêts, une solution alternative présentant un caractère avéré ainsi que l'exige le SDAGE.

La Cour a estimé que les autres conditions tenant à la réduction des impacts du projet d'aéroport sur la zone humide et aux mesures compensatoires prévues par les arrêtés du préfet étaient satisfaites, compte tenu de l'ensemble des prescriptions retenues qu'elle a rappelées en détail, de sorte que ces arrêtés n'ont pas été regardés comme incompatibles avec les dispositions du SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne.

**En troisième lieu**, la Cour était invitée à se prononcer sur la compatibilité des arrêtés préfectoraux avec deux dispositions du plan de gestion et d'aménagement durable du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin de la Vilaine.

Ces dispositions réaffirment le principe de non détérioration de l'existant pour tout cours d'eau, qu'il soit impacté directement ou indirectement, quel que soit le degré de l'altération, et quels que soient son intérêt fonctionnel et sa taille et prévoient que, dès lors que la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée, à dégrader un cours d'eau et ses fonctionnalités, le maître d'ouvrage est tenu de compenser les atteintes ainsi constatées. La compensation s'entend comme la réalisation, sur le même sous-bassin, de tous travaux permettant de restaurer la surface et les fonctionnalités des habitats du cours d'eau équivalentes à celles perdues.

La Cour a relevé que la réalisation de la plate-forme aéroportuaire entraînait la modification de la morphologie de quatre cours d'eau, que, pour trois cours d'eau, dans leur état actuel, l'absence d'apport en eau par les sources empêchait l'établissement d'un peuplement piscicole et a jugé, après analyse des mesures prises par les arrêtés du préfet, que ces arrêtés n'étaient pas incompatibles avec le SAGE du bassin de la Vilaine.

La Cour a écarté l'ensemble des autres moyens des cinq requêtes qu'elle a en conséquence rejetées.

**III S'agissant enfin des arrêtés pris au titre des espèces protégées**, la Cour a été saisie de nombreux moyens venant à l'appui des 2 requêtes qui lui ont été soumises.

Pour qu'il puisse légalement être dérogé au système de protection stricte de ces espèces et aux interdictions en résultant, la réglementation (article L. 411-2-4° du code de l'environnement), reprenant les exigences du droit de l'Union européenne (article 16 de la directive 92/43/CEE du 21 mai 1992), prévoit que trois conditions distinctes et cumulatives doivent être remplies. Il faut une raison impérative d'intérêt public majeur, l'absence de solution alternative satisfaisante, et, enfin, il convient de ne pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

La Cour a jugé que ces conditions étaient satisfaites.

Elle a rappelé que la création de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes visait à favoriser le développement économique du Grand Ouest, à améliorer l'aménagement du territoire et à développer les liaisons aériennes nationales et internationales, tout en réduisant les nuisances sonores subies par la population de l'agglomération nantaise et, après examen des divers arguments qui lui étaient soumis, a estimé qu'il existait en l'espèce, à la date des arrêtés du préfet dérogeant à l'interdiction notamment de destruction d'espèces protégées présentes sur le site, une raison impérative d'intérêt public majeur.

La Cour a aussi estimé que le réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique ne constituait pas une solution alternative satisfaisante.

Enfin, si elle a relevé que les opérations avaient un impact important sur certaines espèces naturelles protégées présentes sur le site, elle a précisé les raisons pour lesquelles, pour chacune des espèces protégées mentionnées par les auteurs des requêtes, les mesures prises n'étaient pas de nature à nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle qui s'apprécie aux échelles locale et supra locales.

La Cour a écarté les autres moyens des deux requêtes qu'elle a en conséquence également rejetées.