



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Légifrance

Le service public de la diffusion du droit



CAA de NANTES, Formation de chambres réunies D, 14/11/2016, 15NT02858, Inédit au recueil Lebon

CAA de NANTES - Formation de chambres réunies Lecture du lundi 14 novembre 2016

D

N° 15NT02858

Inédit au recueil Lebon

Président
M. le Pdt. BACHELIER

Rapporteur public
Mme PILTANT

Rapporteur
Mme Catherine BUFFET

Avocat(s)
LE BRIERO

Texte intégral

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

I- L'association France Nature Environnement, l'association France Nature Environnement Pays-de-la-Loire, l'association Bretagne Vivante - SEPNB, l'association Ligue de Protection des Oiseaux - délégation Loire-Atlantique, l'association SOS Loire Vivante - ERN France et l'association Eau et Rivières de Bretagne ont demandé au tribunal administratif de Nantes d'annuler l'arrêté n° 2013354-0013 du 20 décembre 2013 par lequel le préfet de la Loire-Atlantique a autorisé la société Aéroports du Grand Ouest à aménager et exploiter la plate-forme aéroportuaire du futur aéroport du Grand-Ouest, la voie communale VC 3 et le programme viaire sur le territoire des communes de Notre-Dame-des-Landes, Vigneux-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines, Treillières et Fay-de-Bretagne.

Par un jugement n° 1401296 du 17 juillet 2015, le tribunal administratif de Nantes a modifié l'article 2.1 de cet arrêté et rejeté le surplus des conclusions de leur demande.

II- L'association France Nature Environnement, l'association France Nature Environnement Pays-de-la-Loire, l'association Bretagne Vivante - SEPNB, l'association Ligue de Protection des Oiseaux - délégation Loire-Atlantique, l'association SOS Loire Vivante - ERN France et l'association Eau et Rivières de Bretagne ont demandé au tribunal administratif de Nantes d'annuler l'arrêté n° 2013354-0005 du 20 décembre 2013 par lequel le préfet de la Loire-Atlantique a autorisé l'Etat à aménager la desserte routière du futur aéroport du Grand-Ouest sur le territoire des communes de Malville, Fay-de-Bretagne, Vigneux-de-Bretagne, Notre-Dame-des-Landes, Treillières, Grandchamp-des-Fontaines et Le Temple de-Bretagne.

Par un jugement n° 1401285 du 17 juillet 2015, le tribunal administratif de Nantes a rejeté leur demande.

Procédure devant la cour :

I - Sous le n° 15NT02858 :

Par une requête et des mémoires enregistrés les 17 septembre 2015, 19 octobre 2016 et 27 octobre 2016, l'association France Nature Environnement, l'association France Nature Environnement Pays-de-la-Loire, l'association Bretagne Vivante - SEPNB, l'association Ligue de Protection des Oiseaux - délégation Loire-Atlantique, l'association SOS Loire Vivante - ERN

France et l'association Eau et Rivières de Bretagne, représentées par MeC..., demandent à la cour, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) par un arrêt avant dire droit, de surseoir à statuer et de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'une question préjudicielle sur la portée de l'article 4 de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;

2°) d'annuler le jugement n° 1401296 du 17 juillet 2015 du tribunal administratif de Nantes ;

3°) d'annuler l'arrêté n° 2013354-0013 du 20 décembre 2013 du préfet de la Loire-Atlantique ;

4°) de mettre à la charge de l'Etat et de la société Aéroports du Grand Ouest une somme de 4 000 euros, chacun, au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- le document d'incidences est entaché d'insuffisances substantielles ; les relevés phytosociologiques, sur lesquels se sont fondés les pétitionnaires pour apprécier les impacts du projet et déterminer les mesures compensatoires, sont incomplets et il n'est pas justifié des raisons pour lesquelles, après comparaison de plusieurs sites, celui de Notre-Dame-des-Landes a été retenu et de l'absence, par suite, d'une alternative avérée à la destruction de zones humides ; ces lacunes ont eu pour effet de nuire à la bonne information du public ou d'influencer la décision prise ;

- l'autorisation ne pouvait être délivrée que selon la procédure de dérogation prévue par le paragraphe 7 de l'article 4 de la directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000, transposé par les articles L. 212-1 et R. 212-16 du code de l'environnement. La mise en oeuvre de l'autorisation contestée aura pour effet de détériorer l'état de deux masses d'eau, l'Hocmard et le Gesvres, déclassés en mauvais état de sorte que le projet de création d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes devait faire l'objet de cette procédure dès lors qu'au moment de l'octroi de l'autorisation, le projet d'aéroport du Grand Ouest n'était pas identifié en tant que projet dérogatoire par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne. Le gouvernement a reconnu la transposition incorrecte de la directive lors du projet de décret relatif aux schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux et schémas d'aménagement et de gestion des eaux en ce qui concerne la notion de détérioration de l'état d'une masse d'eau ; il appartient à la cour en cas de doute de poser une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne quant à la portée de l'article 4 de la directive ;

- le projet n'est pas compatible avec l'article 8B-2 du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2010-2015, devenu l'article 8B-1 du SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2016-2021, en raison de l'absence d'analyse comparative des différents sites envisagés pour l'implantation de l'aéroport du point de vue de son impact sur les zones humides, de l'existence d'une alternative avérée à la destruction de ces zones par le réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique, de l'existence d'autres configurations susceptibles de réduire l'impact sur les zones humides tant en ce qui concerne la plate-forme de l'aéroport du Grand Ouest que les places de stationnement attachées à l'aéroport même dans leur configuration résultant de la réformation de l'arrêté par le jugement n° 1401296 du tribunal administratif de Nantes et dès lors que ne sont pas garantis à long terme la gestion et l'entretien des zones humides compensées. Le tribunal n'a pas relevé qu'en imposant des modalités de compensation sans tenir compte du décalage très important qu'elles présentaient par rapport au dossier de demande d'autorisation et de l'opposition massive des exploitants et propriétaires agricoles à la démarche du porteur de projet, le préfet a imposé au pétitionnaire des prescriptions inadaptées au regard notamment de l'article R. 214-15 du code de l'environnement ;

- le projet n'est pas compatible avec l'orientation 1A du SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2016-2021, confortée par l'arrêté du 30 septembre 2014 de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, fixant les prescriptions générales applicables aux projets soumis à la rubrique 3.1.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement et l'article L. 163-1 du code de l'environnement issu de l'article 69 de la loi

n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, compte tenu de l'insuffisance substantielle des mesures de compensation à l'impact causé aux ruisseaux des Pâtures de la Sauze, de la Noue et des Culnoues s'agissant en particulier de leur linéaire et des zones de croissance et d'alimentation de la faune piscicole. L'autorisation délivrée par le préfet n'est pas conforme à cet arrêté ministériel du 30 septembre 2014 du fait de l'absence des mesures de réduction et de compensation d'impact portant spécifiquement sur les zones d'alimentation de la faune piscicole. Enfin les mesures prévues par le porteur de projet et complétées éventuellement par les prescriptions de l'autorité administrative doivent, en vertu de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 permettre de compenser intégralement les impacts résiduels causés par le projet ce qui n'est pas le cas ;

- la réduction et la compensation de l'atteinte portée au cours d'eau sont insuffisantes ; les mesures imposées par l'article 22 de l'arrêté contesté, en réponse aux atteintes aux ruisseaux des Pâtures de la Sauze, de la Noue, des Culnoues et de l'Epine ne sont pas compatibles avec les orientations 12 et 13 du plan de gestion et d'aménagement durable du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin versant de la Vilaine, arrêté le 2 juillet 2015.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 28 septembre et 26 octobre 2016, la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat conclut au rejet de la requête.

Elle soutient que les moyens soulevés par l'association France Nature Environnement et autres ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 29 septembre et 25 octobre 2016, la société Aéroports du Grand Ouest, représentée par MeA..., conclut au rejet de la requête et à la condamnation de chacune des associations requérantes à lui verser la somme de 10 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- le moyen tiré du non-respect de la procédure dérogatoire de la directive cadre sur l'eau n°2000/60/CE est inopérant et non fondé ;
- les dispositions invoquées du SAGE du bassin versant de la Vilaine ne sont pas applicables aux autorisations déjà délivrées. Le moyen tiré de leur méconnaissance n'est ni opérant ni fondé ;
- les autres moyens soulevés par l'association France Nature Environnement et autres ne sont pas fondés.

Par ordonnance du 29 septembre 2016, la clôture d'instruction a été fixée au 20 octobre 2016.

Par ordonnance du 20 octobre 2016, la clôture d'instruction a été reportée au 27 octobre 2016 à 12 heures.

II- Sous le n° 15NT02859 :

Par une requête et un mémoire, enregistrés les 17 septembre 2015 et 19 octobre 2016, l'association France Nature Environnement et autres, représentées par MeC..., demandent à la cour, dans le dernier état de leurs écritures :

1°) par un arrêt avant dire droit, de surseoir à statuer et de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'une question préjudicielle sur la portée de l'article 4 de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;

2°) d'annuler le jugement n° 1401285 du 17 juillet 2015 du tribunal administratif de Nantes ;

3°) d'annuler l'arrêté n° 2013354-0005 du 20 décembre 2013 du préfet de la Loire-Atlantique ;

4°) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 4 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- le document d'incidences est entaché d'insuffisances substantielles. Les relevés phytosociologiques, sur lesquels se sont fondés les pétitionnaires pour apprécier les impacts du projet et déterminer les mesures compensatoires, sont incomplets et il n'est pas justifié des raisons pour lesquelles, après comparaison de plusieurs sites, celui de Notre-Dame-des-Landes a été retenu et de l'absence par suite d'une alternative avérée à la destruction de zones humides. Ces lacunes ont eu pour effet de nuire à la bonne information du public ou d'influencer la décision prise ;
- l'autorisation ne pouvait être délivrée que selon la procédure de dérogation prévue par le paragraphe 7 de l'article 4 de la directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000, transposé par les articles L. 212-1 et R. 212-16 du code de l'environnement. La mise en oeuvre de l'autorisation contestée aura pour effet de détériorer l'état de deux masses d'eau, l'Hocmard et le Gesvres, déclassés en mauvais état de sorte que le projet de création d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes devait faire l'objet de cette procédure dès lors qu'au moment de l'octroi de l'autorisation, le projet d'aéroport du Grand Ouest n'était pas identifié en tant que projet dérogatoire par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne. Le gouvernement a reconnu la transposition incorrecte de la directive lors du projet de décret relatif aux schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux et schémas d'aménagement et de gestion des eaux en ce qui concerne la notion de détérioration de l'état d'une masse d'eau. Il appartient à la cour en cas de doute de poser une question préjudicielle à la Cour de justice de l'Union européenne quant à la portée de l'article 4 de la directive ;
- le projet n'est pas compatible avec l'article 8B-2 du SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2010-2015, devenu l'article 8B-1 du SDAGE du bassin Loire-Bretagne 2016-2021, en raison de l'absence d'analyse comparative des différents sites envisagés pour l'implantation de l'aéroport du point de vue de son impact sur les zones humides, de l'existence d'une alternative avérée à la destruction de ces zones par le réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique, de l'existence d'autres configurations susceptibles de réduire l'impact sur les zones humides tant en ce qui concerne la plate-forme de l'aéroport du Grand Ouest que les places de stationnement attachées à l'aéroport même dans leur configuration résultant de la réformation de l'arrêté par le jugement n° 1401296 du tribunal administratif de Nantes et dès lors que ne sont pas garantis à long terme la gestion et l'entretien des zones humides compensées. En imposant des modalités de compensation sans tenir compte du décalage très important qu'elles présentaient par rapport au dossier de demande d'autorisation et de l'opposition massive des exploitants et propriétaires agricoles à la démarche du porteur de projet, le préfet a imposé au pétitionnaire des prescriptions inadaptées au regard notamment de l'article R. 214-15 du code de l'environnement.

Par un mémoire en défense, enregistré le 28 septembre 2016, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargée des relations internationales sur le climat conclut au rejet de la requête.

Elle soutient que les moyens soulevés par l'association France Nature Environnement et autres ne sont pas fondés.

Par ordonnance du 29 septembre 2016, la clôture d'instruction a été fixée au 20 octobre 2016 à 12 heures.

Vu les autres pièces des dossiers.

Vu :

- la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;
- le code de l'environnement ;
- l'arrêté du 30 septembre 2014 de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie fixant les prescriptions techniques générales applicables aux installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 3.1.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement ;
- 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 Buffet,
- les conclusions de Mme Piltant, rapporteur public,
- et les observations de Me C...représentant l'association France Nature Environnement et autres, de MeA..., représentant la société Aéroports du Grand Ouest, et de MmeB..., chef du bureau des affaires juridiques de l'eau et de la nature, représentant la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat.

Une note en délibéré présentée par l'Etat a été enregistrée le 8 novembre 2016.

Une note en délibéré présentée par la société Aéroports du Grand Ouest a été enregistrée le 9 novembre 2016 dans l'instance n° 15NT02858.

1. Considérant que, par jugement n° 1401296 du 17 juillet 2015, le tribunal administratif de Nantes a modifié l'article 2.1 de l'arrêté n° 2013354-0013 du 20 décembre 2013 du préfet de la Loire-Atlantique autorisant, en application de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, la société Aéroports du Grand Ouest à aménager et exploiter la plate-forme aéroportuaire du futur aéroport du Grand Ouest, la voie communale VC 3 et le programme viaire sur le territoire des communes de Notre-Dame-des-Landes, Vigneux-de-Bretagne, Grandchamp-des-Fontaines, Treillières et Fay-de-Bretagne et a rejeté le surplus des conclusions de la demande présentée par l'association France Nature Environnement, l'association France Nature Environnement Pays-de-la-Loire, l'association Bretagne Vivante - SEPNB, l'association Ligue de Protection des Oiseaux - délégation Loire-Atlantique, l'association SOS Loire Vivante - ERN France et l'association Eau et Rivières de Bretagne tendant à l'annulation de cet arrêté ; que, sous le n° 15NT02858, l'association France Nature Environnement et autres relèvent appel de ce jugement ; qu'elles relèvent également appel, sous le n° 15NT02859, du jugement n° 1401285 du 17 juillet 2015 par lequel ce tribunal a rejeté leur demande tendant à l'annulation de l'arrêté

n° 2013354-0005 du 20 décembre 2013 du préfet de la Loire-Atlantique autorisant, en application de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, l'Etat à aménager et exploiter la desserte routière du futur aéroport du Grand Ouest sur le territoire des communes de Malville, Fay-de-Bretagne, Vigneux-de-Bretagne, Notre-Dame-des-Landes, Treillières, Grandchamp-des-Fontaines et Le Temple de-Bretagne ;

2. Considérant que ces requêtes présentent à juger les mêmes questions et ont fait l'objet d'une instruction commune ; qu'il y a lieu de les joindre pour statuer par un même arrêt ;

Sur l'office du juge du plein contentieux statuant sur les décisions prises dans le domaine de l'eau :

3. Considérant qu'aux termes du premier alinéa de l'article L. 214-1 du code de l'environnement : " Sont soumis aux dispositions des articles L. 214-2 à L. 214-6 les installations ne figurant pas à la nomenclature des installations classées, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants. " ; qu'aux termes du premier alinéa de l'article L. 214-2 du même code : " Les installations, ouvrages, travaux et activités visés à l'article L. 214-1 sont définis dans une nomenclature, établie par décret en Conseil d'Etat après avis du Comité national de l'eau, et soumis à autorisation ou à déclaration suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques compte tenu notamment de l'existence des zones et périmètres institués pour la protection de l'eau et des milieux aquatiques. " ; qu'aux termes de l'article L. 214-3 de ce code: " I.- Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles. / Les prescriptions nécessaires à la protection des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1, les moyens de surveillance, les modalités des contrôles techniques et les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident sont fixés par l'arrêté d'autorisation et, éventuellement, par des actes complémentaires pris postérieurement. (...) " ; qu'en vertu des dispositions combinées des articles L. 214-10 et L. 514-6 du même code, les

décisions prises dans le domaine de l'eau en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 relèvent du contentieux de pleine juridiction ;

4. Considérant, en premier lieu, qu'il appartient au juge du plein contentieux, saisi d'un recours formé contre une décision de l'autorité administrative prise dans le domaine de l'eau en application des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, d'apprécier le respect des règles de procédure régissant la demande dont l'autorité administrative a été saisie au regard des circonstances de fait et de droit en vigueur à la date de la décision prise par cette autorité ; que les obligations relatives à la composition du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau relèvent des règles de procédure ; que les inexactitudes, omissions ou insuffisances affectant ce dossier ne sont susceptibles de vicier la procédure et ainsi d'entacher d'irrégularité l'autorisation que si elles ont eu 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 ; qu'en outre, eu égard à son office, le juge du plein contentieux au titre de la loi sur l'eau peut prendre en compte la circonstance, appréciée à la date à laquelle il statue, que de telles irrégularités ont été régularisées, sous réserve qu'elles n'aient pas eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ;

5. Considérant, en second lieu, que, s'agissant des règles de fond, il appartient au juge du plein contentieux, non d'apprécier la légalité de l'autorisation prise par l'autorité administrative dans le domaine de l'eau au vu des seuls éléments dont pouvait disposer cette autorité lorsqu'elle a statué sur la demande, mais de se prononcer lui-même sur l'étendue des obligations mises par cette autorité à la charge du bénéficiaire de l'autorisation au regard des circonstances de fait et de droit existant à la date à laquelle il statue ; qu'il lui appartient ainsi de faire application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur à la date à laquelle il rend sa décision et non de celles en vigueur à la date à laquelle l'acte administratif a été pris ;

Sur les moyens tirés de l'insuffisance des dossiers soumis à l'enquête publique :

6. Considérant qu'en vertu de l'article L. 214-4 du code de l'environnement, l'autorisation est accordée après enquête publique ; qu'aux termes de l'article R. 214-6 du même code : " I.-Toute personne souhaitant réaliser une installation, un ouvrage, des travaux ou une activité soumise à autorisation adresse une demande au préfet du département ou des départements où ils doivent être réalisés. / II.-Cette demande, remise en sept exemplaires, comprend : (...) / 4° Un document : / a) Indiquant les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en oeuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques ; (...) / c) Justifiant, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (...) et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ; / d) Précisant s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagées ; (...) " ;

7. Considérant, en premier lieu, que les requérantes soutiennent que, compte tenu de la méthode retenue, le besoin compensatoire identifié dans les documents d'incidences repose quasi-exclusivement sur les relevés phytosociologiques réalisés sur le site en 2010 et que ces relevés déterminent la caractérisation des fonctionnalités des zones humides du secteur en matière de biodiversité ; qu'elles font valoir qu'une mauvaise caractérisation de ces fonctionnalités aboutit à un calcul incorrect du besoin compensatoire et, par voie de conséquence, à la mise en oeuvre de mesures compensatoires inadaptées ; qu'elles s'appuient, notamment, sur le rapport du 9 avril 2013 du collège d'experts scientifiques, mis en place le 30 novembre 2012 par le préfet de la région des Pays-de-la-Loire, préfet de la Loire-Atlantique et chargé d'évaluer la méthode de compensation des incidences sur les zones humides du projet de réalisation de la plate-forme aéroportuaire et de la desserte routière de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ayant émis une réserve quant au caractère suffisant de la caractérisation initiale de la biodiversité ainsi que de l'avis du Conseil national de protection de la nature (CNPN) reprenant cette réserve, pour soutenir que les relevés phytosociologiques réalisés sur le site sont incomplets de sorte que les documents relatifs aux incidences du projet seraient entachés d'insuffisances ;

8. Considérant qu'il résulte de l'instruction et n'est pas contesté que la méthodologie d'évaluation des fonctionnalités " hydrologie " et " biodiversité " des zones humides répond aux préconisations de la fiche d'aide à la lecture, rédigée par la commission administrative de bassin, des dispositions de l'article 8B-2 relevant de l'orientation 8 visant à préserver les zones humides et la biodiversité du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne alors en vigueur et qu'elle a été élaborée en association avec un groupe d'experts des zones humides composé notamment de représentants de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), de la division " eau et ressources minérales " de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA), de l'hydrogéologue du conseil général de Loire-Atlantique, du Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de l'Ouest et du Laboratoire régional des Ponts et chaussées d'Angers ; que les documents d'incidences des demandes d'autorisation présentent la méthode retenue pour l'identification des fonctionnalités, des habitats naturels et des espèces caractéristiques des zones humides, précisent que des " mosaïques d'habitats " sont présentes sur le périmètre d'étude, ce qui conduit à " la juxtaposition ou à l'imbrication d'habitats difficilement individualisables au sein d'un même espace ", et décrivent, avec précision, la typologie des zones humides de la zone d'étude, leurs caractéristiques et les niveaux d'enjeu représentés, les habitats naturels identifiés ainsi que les

espèces animales et végétales qui y sont inféodées ; que si le collège d'experts scientifiques a indiqué que les campagnes d'échantillonnage étaient insuffisantes pour apprécier notamment, " la variabilité et la richesse des cortèges floristiques " et caractériser la biodiversité, il a, cependant, reconnu la pertinence des critères utilisés pour évaluer les enjeux relatifs aux fonctions biologiques, a précisé que les relevés réalisés attestaient de l'existence d'habitats patrimoniaux remarquables, et n'a pas mis en évidence d'omissions dans l'inventaire de ces habitats ;

9. Considérant qu'il résulte également de l'instruction que la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Vilaine a souligné la bonne description de l'état initial et des impacts, tout en relevant seulement deux points méritant des compléments d'information ayant fait d'ailleurs l'objet de prescriptions ordonnées par le préfet ; que la commission d'enquête a, à l'issue de l'enquête publique, indiqué dans son rapport que le diagnostic de l'état initial était suffisant tout en soulignant que, si certains points de détail auraient mérité d'être complétés, ils n'étaient pas de nature à remettre en cause la qualité globale du diagnostic ;

10. Considérant que, par ailleurs, si, à la suite des observations du collège des experts scientifiques relatives à la typologie des prairies sur l'emprise du projet, les études complémentaires, réalisées entre juin et septembre 2013, dont les requérantes se prévalent, ont décrit trois types de prairies relevant de classifications différentes de celles mentionnées dans les documents d'incidences, ces études ont, également, précisé qu'elles n'avaient pu décrire d'autres types de prairies qui avaient été répertoriées dans les documents d'incidences ; qu'ainsi, ces études permettent seulement d'établir la diversité et l'imbrication des milieux et des habitats, confirmant ce qui avait déjà été relevé par les documents joints aux demandes d'autorisation ;

11. Considérant qu'au demeurant, il ne résulte pas de l'instruction que ces insuffisances auraient eu pour effet de nuire à l'information complète de la population à l'occasion de l'enquête publique ayant eu lieu, pour les deux arrêtés, du 21 juin 2012 au 7 août 2012 ou auraient été de nature à exercer une influence sur les décisions de l'autorité administrative ;

12. Considérant, en second lieu, que, contrairement à ce que les requérantes soutiennent, les documents d'incidences joints aux dossiers de demandes d'autorisation justifient suffisamment, pièce G page 8, s'agissant de la plate-forme aéroportuaire du futur aéroport du Grand Ouest, et page 235, s'agissant de la desserte routière, de la compatibilité des projets avec le SDAGE (2010-2015) du bassin Loire-Bretagne, alors applicable, au regard de l'exigence de l'absence d'une alternative avérée à la destruction de zones humides en donnant les raisons pour lesquelles, après comparaison de plusieurs sites, celui de Notre-Dame-des-Landes a été retenu ;

13. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que les documents d'incidences seraient entachés d'insuffisances au regard des exigences de l'article R. 214-6 du code de l'environnement ; Sur les moyens tirés du non-respect de la procédure dérogatoire prévue par le paragraphe 7 de l'article 4 de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 et de la méconnaissance des dispositions du VII de l'article L. 212-1 du code de l'environnement :

14. Considérant que les requérantes font valoir pour la première fois en appel que les autorisations faisant l'objet des arrêtés contestés auraient dû respecter la procédure dérogatoire prévue par le paragraphe 7 de l'article 4 de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, 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 ; qu'elles soutiennent que le projet de construction de l'aéroport et d'aménagement de sa desserte routière aura pour effet de dégrader les éléments de qualité prévus à l'annexe V de cette directive, à savoir tout ou partie des cinq paramètres chimiques et physico-chimiques (température de l'eau, oxygène, salinité, état d'acidification et concentration des nutriments) au vu desquels est apprécié l'état de la masse d'eau ;

15. Considérant qu'aux termes de l'article L. 212-1 du code de l'environnement : " (...) IV.- Les objectifs de qualité et de quantité des eaux que fixent les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux correspondent : /1° Pour les eaux de surface, à l'exception des masses d'eau artificielles ou fortement modifiées par les activités humaines, à un bon état écologique et chimique ; / 2° Pour les masses d'eau de surface artificielles ou fortement modifiées par les activités humaines, à un bon potentiel écologique et à un bon état chimique ; (...) /4° A la prévention de la détérioration de la qualité des eaux(...)/ VII.-Des modifications dans les caractéristiques physiques des eaux ou l'exercice de nouvelles activités humaines peuvent justifier, dans des conditions définies par le décret prévu au XIII, des dérogations motivées au respect des objectifs mentionnés aux 1° à 4° du IV et au VI. / L'autorité administrative arrête la liste de ces dérogations après l'avoir mise à disposition du public, notamment par voie électronique, pendant une durée minimale de six mois afin de recueillir ses observations. (...) / XIII.-Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent article." ; qu'aux termes du I bis de l'article R. 212-16 de ce code : (...) Le préfet coordonnateur de bassin arrête la liste des projets répondant ou susceptibles de répondre à ces conditions, prévue au VII de l'article L. 212-1. / Les raisons des modifications ou des altérations des masses d'eau sous ces conditions sont expressément indiquées et motivées dans le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux lors de sa mise à jour. / (...) " ;

16. Considérant, d'une part, que la directive 2000/60/CE a été transposée au livre II du code de l'environnement par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004 ; que les dispositions du VII de l'article L. 212-1 et celles de l'article R. 212-16 du code de

l'environnement ont eu pour objet de transposer les dispositions du paragraphe 7 de l'article 4 de cette directive ; que les requérantes, qui ne prétendent pas que ces dispositions auraient incomplètement transposé cette directive et en méconnaîtraient les objectifs ou des dispositions précises et inconditionnelles, ne peuvent se prévaloir utilement de ce que le gouvernement aurait, pour justifier un projet de décret relatif aux schémas directeurs ou aux schémas d'aménagement et de gestion des eaux, reconnu une transposition incorrecte à raison de dispositions distinctes de celles en litige ;

17. Considérant, d'autre part, que les requérantes font valoir que quatre masses d'eau sont concernées par le projet de construction de l'aéroport et d'aménagement de sa desserte routière et que ce projet entraînera une détérioration de l'état des masses d'eau compte tenu de ses conséquences sur la température de l'eau, sur le bilan d'oxygène de l'eau, sur la salinité de l'eau et sur les fonctionnalités biogéochimiques des zones humides situées en tête de plusieurs bassins versants ;

18. Considérant, en premier lieu, qu'il résulte de l'instruction que les projets en cause sont 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 ; qu'il n'est pas contesté, toutefois, que les surfaces respectives de ces masses d'eau s'établissent à 24 888 hectares, 7 974 hectares et 5 145 hectares et que 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 ;

19. Considérant, en deuxième lieu, qu'il résulte, également, de l'instruction, notamment du document d'incidences, que les bassins de rétention prévus sur la plate-forme aéroportuaire sont des bassins à sec ne retenant les eaux de pluie que durant les périodes de pluviométrie significative et que le débit de fuite des bassins permet une restitution des eaux dans le milieu récepteur dans un délai de quelques heures, de sorte que le risque d'élévation de la température des masses d'eau, qui résulterait du confinement des eaux dans un plan d'eau fermé, n'est pas démontré ; que les risques de réduction des teneurs en oxygène dissous dans l'eau ou d'une augmentation de la salinité de l'eau liés respectivement à l'utilisation de produits utilisés lors des opérations hivernales de dégivrage des avions ou de déverglacement des pistes font l'objet, à l'article 5.2 de l'arrêté portant autorisation de la plate-forme aéroportuaire, de prescriptions spécifiques ; que l'article 5.2.1 prévoit que les produits de déverglacement, dont il n'est pas contesté qu'ils ne comprennent pas de chlorure de sodium (sel) utilisé sur les routes, sont acheminés aux bassins de confinement par la première pluie intervenant après l'opération sur les pistes et que les eaux ruisselées sont dirigées vers ces bassins de confinement pendant toute la période d'utilisation de ces produits et pendant les 10 jours suivants ou jusqu'à la première pluie significative et, enfin, qu'après stockage dans les bassins, ces eaux transitent sur un filtre à sable planté de roseaux ; que l'article 5.2.2 dispose que l'activité de dégivrage des avions est 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 et qu'en conditions de dégivrage, les eaux ruisselant sur cette aire sont drainées vers deux cuves de stockage double paroi de 50 m³ ; que pendant les dix jours suivant l'utilisation de cette aire ou jusqu'à la première pluie significative, les eaux ruisselées sont dirigées vers un bassin de confinement ; que les eaux collectées au sein de ces cuves étanches sont récupérées et évacuées en dehors du site pour traitement aussi souvent que nécessaire ;

20. Considérant, en troisième lieu, que des analyses ont été réalisées en octobre 2013 sur la qualité des eaux superficielles et des eaux souterraines qui confirment, pour l'essentiel, les résultats de celles, suffisamment précises, figurant dans les documents d'incidences joints aux dossiers de demandes d'autorisation, et serviront de point de départ pour évaluer la qualité des cours d'eau ; que les arrêtés litigieux prescrivent, outre les mesures décrites au point 19, la mise en place de plusieurs dispositifs de gestion et de traitement des eaux dont le caractère suffisant n'est pas contesté ; que les requérantes, qui se bornent à faire état des observations émises en avril 2013 par le collège d'experts scientifiques, n'établissent pas que les coefficients de compensation retenus seraient erronés et entraîneraient une détérioration des fonctionnalités biochimiques des zones humides détruites, alors que les arrêtés contestés comportent, également, aux articles 23 à 26, s'agissant de l'autorisation délivrée pour la plate-forme aéroportuaire et, aux articles 24 à 27, s'agissant de l'autorisation délivrée pour la desserte routière, des prescriptions destinées à prévenir ce risque, notamment, grâce à la mise en place de moyens de suivi et de surveillance quantitatifs et qualitatifs des eaux avant les travaux, pendant ceux-ci et en phase d'exploitation faisant l'objet, avec un calendrier précis, de protocoles transmis, après avis du comité scientifique, pour validation au service de police de l'eau chargé d'en assurer le respect, un observatoire environnemental s'assurant de la bonne application de l'ensemble des mesures prévues par les arrêtés grâce à des indicateurs définis dans ce cadre et permettant le suivi et l'évaluation de la mise en oeuvre et de l'efficacité des mesures de réduction des impacts environnementaux et des mesures compensatoires ; qu'il ne résulte pas de l'instruction que ces prescriptions sont insuffisantes pour prévenir les risques de dégradation des masses d'eau ; que s'il est soutenu que le projet d'aéroport engendre une destruction immédiate des zones humides et en conséquence de leurs fonctionnalités alors que le calendrier de mise en oeuvre des mesures de compensation ne permettrait pas la restauration immédiate de ces fonctionnalités, ce décalage n'est, en toute hypothèse, pas de nature à caractériser une violation des dispositions dont les requérantes se prévalent ;

21. Considérant qu'il résulte de ce qui précède et compte tenu de la faible surface des masses d'eau impactée par les projets que, sans qu'il soit besoin de saisir la Cour de justice de l'Union européenne de la question préjudicielle qu'il est demandé au juge d'appel de poser, les moyens tirés par les requérantes de ce que la création d'un aéroport à Notre-Dame-des-Landes

aura pour effet de dégrader la qualité des masses d'eau et devait, en conséquence, faire l'objet de la procédure dérogatoire prévue par le paragraphe 7 de l'article 4 de la directive 2000/60/CE, en application des dispositions du VII de l'article L. 212-1 et de l'article R. 212-16 du code de l'environnement, de ce que cette procédure s'imposait dès lors qu'au moment de l'octroi de l'autorisation, le projet d'aéroport du Grand Ouest n'était pas identifié en tant que projet dérogatoire par le SDAGE du bassin Loire-Bretagne et de ce que, par suite, le préfet ne pouvait, sans méconnaître les dispositions du IV de ce même article L. 212-1, délivrer les autorisations sollicitées, doivent être écartés ;

Sur les moyens tirés de l'absence de compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin de la Vilaine :

22. 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 " ;

En ce qui concerne l'article 8B-1 du SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne :

23. Considérant que le SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne a été approuvé par arrêté interpréfectoral du 18 novembre 2015 ; que ses dispositions sont entrées en vigueur le lendemain de sa parution au Journal officiel de la République française, laquelle est intervenue le 20 décembre 2015 ; que le chapitre 8 du SDAGE vise à préserver les zones humides pour pérenniser leurs fonctionnalités ; qu'aux termes de l'article 8B-1 ayant pour objet la préservation des zones humides dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités, applicable à la date du présent arrêt : " Les maîtres d'ouvrage de projets impactant une zone humide cherchent une autre implantation à leur projet, afin d'éviter de dégrader la zone humide. /À défaut d'alternative avérée et après réduction des impacts du projet, dès lors que sa mise en oeuvre conduit à la dégradation ou à la disparition de zones humides, la compensation vise prioritairement le rétablissement des fonctionnalités. /À cette fin, les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage doivent prévoir la recréation ou la restauration de zones humides, cumulativement : - équivalente sur le plan fonctionnel ; - équivalente sur le plan de la qualité de la biodiversité ; - dans le bassin versant de la masse d'eau. / En dernier recours, et à défaut de la capacité à réunir les trois critères listés précédemment, la compensation porte sur une surface égale à au moins 200 % de la surface, sur le même bassin versant ou sur le bassin versant d'une masse d'eau à proximité. / Conformément à la réglementation en vigueur et à la doctrine nationale "éviter, réduire, compenser", les mesures compensatoires sont définies par le maître d'ouvrage lors de la conception du projet et sont fixées, ainsi que les modalités de leur suivi, dans les actes administratifs liés au projet (autorisation, récépissé de déclaration...). / La gestion, l'entretien de ces zones humides compensées sont de la responsabilité du maître d'ouvrage et doivent être garantis à long terme. " ; que l'existence d'une alternative avérée au sens de ces dispositions s'apprécie au regard de la recherche d'une autre implantation du projet afin d'éviter de dégrader la zone humide ; qu'à défaut d'une telle alternative, il appartient au maître de l'ouvrage de chercher à réduire les impacts sur la zone humide du projet 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 ;

24. Considérant que les requérantes soutiennent que les autorisations délivrées par le préfet ne sont pas compatibles avec l'article 8B-1 du SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne en raison de l'absence d'analyse comparative des différents sites envisagés pour l'implantation de l'aéroport et de sa desserte routière du point de vue de leur impact sur les zones humides, de l'existence d'une alternative avérée à la destruction de ces zones par le réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique, de l'existence d'autres configurations susceptibles de réduire l'impact sur les zones humides tant en ce qui concerne la plate-forme de l'aéroport du Grand Ouest que les places de stationnement attachées à l'aéroport même dans leur configuration résultant de la réformation de l'arrêté n° 2013354-0013 par le jugement n° 1401296 du tribunal administratif de Nantes ; qu'elles font également valoir que ces autorisations ne sont pas compatibles avec cet article du SDAGE en ce qu'il impose que soient garantis à long terme la gestion et l'entretien des zones humides compensées ;

S'agissant de l'existence d'une alternative avérée et d'une réduction des impacts du projet sur les zones humides :

Sur la recherche d'autres sites :

25. Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'étude d'impact de la déclaration d'utilité publique prononcée par le décret du 9 février 2008, annexée aux deux dossiers de demandes et à laquelle ils renvoient, et de la pièce G jointe au dossier de demande d'autorisation d'aménager et exploiter la plate-forme aéroportuaire du futur aéroport du Grand-Ouest, qu'il a été procédé, en vue de déterminer l'implantation du futur aéroport, entre 1992 et 2003, à une analyse comparée, à partir d'études multi-critères dont le critère de l'environnement, de neuf sites dans les dossiers de demandes de dérogation, au terme de laquelle les sites de Guéméné-Penfao et de Notre-Dame-des-Landes ont été identifiés comme les plus favorables à l'accueil de cette infrastructure ; que ces deux sites présentant un niveau d'impact sur l'environnement comparable, le site de Notre-Dame-des-Landes a été retenu en raison de la proximité d'axes routiers structurants pour l'ensemble de la région du Grand Ouest et de ce qu'il contribue au renforcement de la dimension européenne de la métropole de Nantes-Saint-Nazaire ;

26. Considérant que la définition des zones humides, mises à jour par l'arrêté ministériel du 24 juin 2008, a conduit à ce que la quasi-totalité du plateau de Notre-Dame-des-Landes soit classée en zone humide ; que, si les requérantes mentionnent,

parmi les différents sites étudiés, celui situé sur le territoire de la commune de Montfaucon dont seulement 3,2% de la superficie est composée de zones humides, il n'est pas contesté que, ainsi qu'il est indiqué au dossier, ce site était plus défavorable au regard des autres critères et présentait notamment des contraintes importantes en ce qui concerne la possibilité d'acquérir les terrains nécessaires à la construction d'un aéroport ; que l'étude sur les alternatives pour le développement aéroportuaire du Grand Ouest, réalisée en mars 2016, à la demande en date du 13 janvier 2016 de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, par le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), produite par les requérantes, précise d'ailleurs, sur ces points, que le plateau de Guéméné-Penfao se situe dans le même contexte de zones humides que celui de Notre-Dame-des-Landes et que, dans l'hypothèse de la construction d'un aéroport sur un nouvel emplacement (p. 35) " le site de Notre-Dame-des-Landes paraît donc encore aujourd'hui, indépendamment des avantages que constitue la maîtrise foncière partielle et la limitation de la périurbanisation, le meilleur site envisageable, avec des difficultés à ne pas méconnaître " ; que, par suite, le moyen tiré de l'absence d'analyse comparative des différents sites étudiés doit être écarté ;

Sur l'alternative tirée du réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique :

27. Considérant, en premier lieu, qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du 9 avril 2013 de la commission du dialogue, mise en place le 30 novembre 2012 par le préfet de la région des Pays-de-la-Loire, préfet de la Loire-Atlantique, que le réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique dont les requérantes soutiennent qu'il constitue une alternative avérée à la création du futur aéroport à Notre-Dame-des-Landes, nécessitera, en vue de faire face à l'augmentation du trafic et du nombre de passagers, la mise en oeuvre de travaux très importants, que, compte tenu de sa localisation à proximité de zones très densément urbanisées et du nombre de 55 000 mouvements susceptible d'être atteint à moyen terme, la population de l'agglomération nantaise subira des nuisances difficilement supportables et que la nécessaire limitation, pour tenir compte de ces contraintes, des capacités de cet aéroport est de nature à freiner le développement économique de la région ; qu'à la suite d'une recommandation exprimée en ce sens par la commission du dialogue, la direction générale de l'aviation civile (DGAC) a procédé à une étude portant sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique ; que, dans son rapport de novembre 2013, elle précise, d'une part, que le scénario du maintien de l'activité à Nantes-Atlantique sur la piste actuelle, nécessite d'importants travaux destinés notamment à la mise en conformité réglementaire de la piste, des acquisitions foncières estimées à 114 hectares susceptibles d'avoir une incidence sur les zones humides avoisinantes, et que 80 000 personnes seraient impactées à terme par les nuisances sonores de l'aéroport et, d'autre part, que le scénario du réaménagement avec une piste transversale, proposé par les opposants au projet, nécessiterait l'acquisition de 260 hectares, conduirait à impacter 8 500 nouveaux riverains soit plus de trois fois plus qu'à Notre-Dame-des-Landes et que " la mise en oeuvre d'un tel projet qui suppose au préalable un changement majeur de plusieurs plu [plans locaux d'urbanisme] est plus qu'incertaine " ;

28. Considérant, en deuxième lieu et d'une part, que, dans son rapport de mars 2016, dont les requérantes se prévalent, le CGEDD précise que " les prévisions de trafic actualisées (...) dépassent les hypothèses les plus optimistes élaborées à l'époque de la déclaration d'utilité publique, à savoir entre 3,4 et 4,4 millions de passagers à l'échéance 2020 " et que " le trafic devrait dépasser 5 millions de passagers vers 2020 et 6 millions vers 2025 ", confirmant ainsi les conclusions du rapport de la commission du dialogue ; que le rapport du CGEDD indique que le projet d'aéroport comporte " deux enjeux très forts, les nuisances sonores et le renouvellement urbain au coeur d'une ville métropole ", confirmant là aussi sur ces deux points, les conclusions du rapport de cette commission ; qu'il précise que l'espace nécessaire à l'extension du site actuel de Nantes-Atlantique présente les mêmes caractères de zone humide que le site de Notre-Dame-des-Landes ; qu'il indique que ce dernier site " ne présente pas du point de vue de la flore, des caractéristiques d'exception " et que " s'il s'avère d'une réelle richesse pour les batraciens, les reptiles et les chauves-souris (...) ce n'est pas un ensemble d'exception " ; qu'il relève également que le site de Nantes-Atlantique se situe à 3,2 kilomètres de la zone de protection spéciale du lac de Grand-Lieu, espace désigné au titre de la convention de Ramsar, cette zone bénéficiant du régime de protection apporté par une réserve naturelle nationale pour la majorité de sa surface et une réserve naturelle régionale pour le solde ; que le rapport expose les raisons pour lesquelles l'hypothèse de la construction d'une piste quasi-perpendiculaire à celle existante n'est pas très satisfaisante du point de vue environnemental, notamment en ce qu'elle nécessiterait une expropriation de 219 hectares, des travaux significatifs de déplacement de la voie ferrée existante et d'une route départementale, une justification auprès de la Commission européenne de l'absence d'alternative à un tel projet à un coût économiquement acceptable, ce qui semble difficile selon le rapport, et en ce qu'en termes de nuisances sonores, la population concernée, moindre que celle affectée par la piste existante, resterait importante, même si elle est inférieure à celle évaluée par la DGAC, et sensiblement plus élevée que pour le projet de Notre-Dame-des-Landes ;

29. Considérant, d'autre part, que, s'agissant précisément de la question des nuisances sonores des installations de l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), dans son rapport de 2013, dont se prévalent les requérantes, précise que l'étude menée, à la demande d'une association opposée au projet d'aéroport, sur les nuisances sonores de l'aéroport actuel, présente un défaut important dans la mesure où " elle ne tient pas suffisamment compte de l'évolution prévisible du nombre de mouvements et de son incidence sur la pilotabilité des procédures de navigation ", que " ses conclusions conduisent inévitablement à sous-estimer l'impact d'un plus grand nombre de survols de la ville à basse altitude " et qu'une " densification du trafic aérien fera que la population survolée sera plus nombreuse et la gêne accrue si la configuration actuelle est maintenue " ; que le rapport du CGEDD précise que, dans

l'hypothèse d'un maintien durable de l'activité à Nantes-Atlantique, l'agrandissement de l'aérogare et la rénovation de la piste existante sont nécessaires ; que ce rapport indique que l'exploitation de l'aéroport subit de fortes contraintes pour limiter le bruit sur l'agglomération nantaise ; qu'en effet, l'exploitation actuelle de la piste présente des caractéristiques particulières dont il souligne qu'elles apparaissent aujourd'hui " en net décalage par rapport aux autres aéroports commerciaux français et aux aéroports européens de taille équivalente " ; que le rapport relève que des procédures particulières d'approche et d'atterrissage ont ainsi été mises en place de longue date pour limiter les nuisances sonores liées au survol de l'agglomération nantaise, notamment à basse altitude pour les atterrissages et que la question de la mise en conformité de ces procédures avec les recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est posée ; qu'il précise à cet égard que l'application de ces recommandations se traduirait par une trentaine de jours supplémentaires par an pendant lesquels les vols à l'atterrissage passeraient au-dessus de la ville de Nantes ;

30. Considérant, enfin, que, s'agissant des conséquences en matière d'urbanisme, le rapport du CGEDD relève que, dans l'hypothèse du maintien de l'aéroport sur le site de Nantes-Atlantique, les modifications à envisager rendront indispensable la révision du plan d'exposition au bruit établi en 2003, compte tenu de la mise en conformité des approches de la piste, laquelle affectera surtout les zones C et D, la population concernée par l'ensemble des quatre zones étant évaluée à 60 000 personnes ; qu'ainsi la nouvelle zone C conduirait à " un gel de toute densification " jusqu'à une partie du centre ville et " poserait la question d'une dérogation pour la construction du futur CHU sur l'île de Nantes, à cheval sur les zones C et D " tandis que la zone D identifierait " une zone bruyante jusqu'au périphérique " ;

31. Considérant que si le CGEDD indique en conclusion que " les différents scénarios étudiés se résument, après analyse critique, en un choix entre une modernisation de Nantes-Atlantique et un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes redimensionné à une seule piste au lieu des deux prévues. L'agrandissement et la rénovation des installations actuelles de Nantes Atlantique permettraient d'accompagner la croissance du trafic ", il précise toutefois que, dans cette dernière hypothèse, " les questions de bruit resteraient très prégnantes " ;

32. Considérant que, compte tenu de l'ensemble des éléments à prendre en compte et notamment de l'importance de la question des nuisances sonores, il ne résulte pas de l'instruction que le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique puisse être regardé, comme le soutiennent les requérantes qui, au demeurant, ne contestent pas les incidences sur l'environnement d'un tel réaménagement, comme une solution alternative présentant un caractère avéré ainsi que l'exige l'article 8B-1 du SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne ;

Sur les mesures de réduction des impacts du projet sur les zones humides :

33. Considérant que les requérantes soutiennent que des mesures de réduction des impacts du projet sur les zones humides devraient être ordonnées tant pour l'implantation de la plate-forme aéroportuaire que pour les parcs de stationnement des véhicules automobiles ;

34. Considérant, en premier lieu, qu'il résulte de l'instruction que l'emprise de la zone aéroportuaire sur le site de Notre-Dame-des-Landes a été établie après études, lors du débat public, de trois familles de scénarios, puis après le débat public, de sept variantes en tenant compte des enjeux et contraintes du site ; qu'il résulte de ces analyses comparées que le scénario finalement retenu, dont il n'est pas contesté qu'il répond, en outre, à certaines autres contraintes, notamment celles relatives aux nuisances sonores, présente un moindre impact sur les zones d'habitats naturels et, en particulier, n'a pas d'incidence sur la flore protégée ; qu'il résulte, également, de l'instruction que le futur aéroport, en phase finale d'extension, s'étend sur 772 ha au lieu des 950 ha prévus initialement dans le cadre de l'étude d'impact jointe au dossier de la déclaration d'utilité publique, réalisée en 2006, soit une réduction de l'emprise de 19 % ;

35. Considérant, en deuxième lieu, que les requérantes se prévalent des conclusions du rapport du CGEDD de mars 2016 en ce qu'il relève que le projet est surdimensionné et préconise de le réduire en substituant, à deux pistes de 3 600 mètres de longueur dont l'une ayant une largeur de 60 mètres, une seule piste de 2 900 mètres et 45 mètres de largeur, ce qui permettrait de réduire la consommation d'espaces d'environ 180 hectares et en conséquence l'importance des mesures compensatoires ; que, d'une part, la DGAC, dans son rapport d'étude de novembre 2013 portant sur le réaménagement de l'aéroport Nantes-Atlantique, a précisé que " les grands aéroports français ont tous au moins deux pistes " et que cet aéroport, du fait de sa piste unique, est " vulnérable en cas d'incident, d'accident ou de travaux " sur la piste, ce qui a un impact sur la régularité du trafic, l'aéroport étant temporairement inutilisable, ce que, sur ce dernier point, le rapport du CGEDD n'a pas nié ; que, si le CGEDD indique que certains aéroports régionaux ayant deux pistes n'en utilisent en pratique qu'une seule, il reste que cette même vulnérabilité serait encourue en cas de redimensionnement du projet à une seule piste et que la continuité du service public de desserte aérienne, requise notamment pour un aéroport de la taille de celui projeté, ne pourrait pas ainsi être en permanence assurée ; qu'au surplus le rapport du CGEDD relève qu'il est prudent de réserver l'espace pour pouvoir faire évoluer l'infrastructure et que le maintien d'une maîtrise foncière publique sur l'ensemble de la concession reste souhaitable pour mieux garantir les mesures compensatoires mais aussi pour faire face à des besoins d'équipement non encore identifiés de sorte que la réduction de la consommation d'espaces résultant de la suppression d'une piste ne se traduirait pas par un retour à l'agriculture des espaces économisés ; que, d'autre part, il

résulte du dossier de demande d'autorisation au titre de la plate-forme aéroportuaire (pièce A p. 8) que les infrastructures prévues à l'ouverture de l'aéroport, envisagé pour l'accueil de 4 millions de passagers à sa mise en service en 2017, ne prévoient pas la réalisation de deux pistes de 3 600 mètres mais sont conçues autour de deux pistes, une piste au nord, d'une longueur de 2 900 mètres, d'une largeur de 60 mètres avec deux accotements de 7,5 mètres de large chacun et une piste au sud, d'une longueur de 2 750 mètres, d'une largeur de 45 mètres, avec deux accotements de 7,5 mètres de large et que ce n'est que lors de l'extension future de l'aéroport au moment de sa troisième et dernière phase de développement, correspondant à un transport de 9 millions de passagers à l'horizon 2050, qu'est envisagé l'allongement à 3 600 mètres de la piste nord, principalement vers l'est ; que cet allongement devra faire l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau ; que si le rapport du CGEDD recommande la réduction de 3 600 à 2 900 mètres de la longueur de la piste unique qu'il préconise, la faible superficie, que l'annexe 17 du rapport permet de visualiser, que cette réduction permettrait d'économiser par rapport à l'ensemble du projet ne conduit pas, en tout état de cause, à une réduction des impacts du projet ayant une réelle incidence sur les zones humides ; que, par suite, et sans qu'il soit besoin d'examiner si, comme le soutient la société Aéroports du Grand Ouest, les préconisations du rapport du CGEDD conduiraient à revoir intégralement la conception de l'aéroport ainsi que ses conditions et modalités d'exploitation et à concevoir ainsi un nouveau projet, les mesures de réduction qu'en s'appuyant sur ce rapport les requérantes préconisent ne peuvent être retenues ;

36. Considérant, enfin, que, s'agissant des emplacements de stationnement des véhicules automobiles, il résulte des conclusions du rapport du 31 mars 2013 de la commission chargée d'analyser les impacts du projet sur l'agriculture, que la variante 1 du projet relative à la densification des parkings P2 et P3, recommandée par cette commission et retenue par le jugement attaqué ayant modifié les dispositions de l'article 2.1 de l'arrêté préfectoral

n° 2013354-0013, permet, en préservant une partie du bois de la Lande de Rohanne qui constitue un boisement humide classé en zone naturelle d'intérêt écologique et floristique (ZNIEFF) de type 1, de réduire l'emprise du projet de 8, 28 hectares ; que les autres variantes notamment celle de la construction de parcs de stationnement en silo conduisent, notamment, à une augmentation des surfaces artificialisées et présentent donc des inconvénients notamment en termes d'imperméabilisation des sols ;

37. Considérant qu'il résulte des éléments qui précèdent que les mesures prévues par les arrêtés contestés ne sont pas incompatibles avec les dispositions de l'article 8B-1 du SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne prescrivant l'édiction de mesures de réduction des impacts du projet sur les zones humides ; que les requérantes ne peuvent, en tout état de cause, soutenir que les mesures de réduction dont elles se prévalent constitueraient une alternative avérée à la destruction des zones humides ;

S'agissant de la garantie à long terme, par les mesures compensatoires prescrites, de la gestion et de l'entretien des zones humides compensées :

38. Considérant que les associations requérantes soutiennent qu'en imposant " des modalités de compensation sans tenir compte du décalage très important qu'elles présentaient par rapport aux dossiers de demande d'autorisation et de l'opposition massive des exploitants et propriétaires agricoles à la démarche des porteurs de projet, le préfet a imposé au pétitionnaire des prescriptions inadaptées " ; qu'elles font valoir que les obligations de compensation mises à la charge des bénéficiaires des autorisations délivrées par le préfet pourront être très difficilement respectées dès lors, d'une part, que les enveloppes de compensation ont été restreintes par le préfet en ce qu'il impose que les mesures compensatoires soient réalisées dans les mêmes bassins versants que ceux concernés par la mise en oeuvre du projet d'aéroport ainsi que de sa desserte routière et, d'autre part, que le recours à la contractualisation avec les exploitants des terres agricoles comprises dans les enveloppes de compensation ne permet pas de garantir à long terme la gestion et l'entretien des zones humides compensatoires compte tenu de l'opposition des exploitants agricoles concernés par ces conventions ;

39. Considérant, en premier lieu, que la société Aéroports du Grand Ouest soutient sans être utilement contredite que la superficie des enveloppes de compensation situées dans les mêmes bassins versants que ceux concernés par la mise en oeuvre du projet d'aéroport et de sa desserte routière est largement supérieure à celle nécessaire pour réaliser les mesures de compensation ;

40. Considérant, en second lieu, qu'aux termes de l'article R. 214-15 du code de l'environnement : " Les conditions de réalisation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages ou installations, d'exécution des travaux ou d'exercice de l'activité doivent satisfaire aux prescriptions fixées par l'arrêté d'autorisation et, le cas échéant, par les arrêtés complémentaires. / Ces prescriptions tiennent compte, d'une part, des éléments énumérés à l'article L. 211-1, explicités par les schémas directeurs et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux mentionnés aux articles L. 212-1 et L. 212-3 et, le cas échéant, des objectifs de qualité définis par les articles D. 211-10 et D. 211-11, enfin, de l'efficacité des techniques disponibles et de leur économie. / (...) " ;

41. Considérant que les articles 19 de l'arrêté n° 2013354-0013 portant autorisation de la plate-forme aéroportuaire et 21 de l'arrêté n° 2013354-0005 portant autorisation de la desserte routière sont relatifs aux modalités générales pour la mise en oeuvre des mesures compensatoires ; que les articles 19-1 et 21-1 de ces arrêtés précisent que le maître d'ouvrage (respectivement la société Aéroports du Grand Ouest et l'Etat) met en place les mesures compensatoires devant être réalisées soit par contractualisation, soit directement sur les terrains qu'il possède ou acquiert ; que les articles 19.2 et 21.2

précisent, d'une part, que les mesures compensatoires sont mises en oeuvre au plus proche du projet à l'intérieur des " zones enveloppes " répertoriées sur une carte jointe en annexe, qui sont situées à proximité du projet et présentent des similitudes de milieux avec les zones humides impactées et, d'autre part, qu'en cas d'épuisement de ces " zones enveloppes " le maître d'ouvrage met en oeuvre les mesures compensatoires dans des enveloppes complémentaires présentant des caractéristiques comparables du point de vue hydraulique, agronomique et au plan de la biodiversité aux " zones enveloppes ", ces nouvelles enveloppes devant être validées par la police de l'eau après avis du comité scientifique ; que les articles 19.4 et 21.4 édictent les règles auxquelles sont assujetties les conventions destinées à la mise en oeuvre, sur les parcelles qui n'auraient pas été acquises par les maîtres d'ouvrage, des mesures de compensation, lesquelles doivent, en outre, s'inscrire dans le cadre de l'accord préalable à la charte départementale pour la prise en compte de l'agriculture dans la mise en oeuvre des compensations environnementales du 25 septembre 2013 et de sa convention d'application du 7 novembre 2013 ; que les articles 19.5 et 21.5 fixent un calendrier de mise en oeuvre des mesures compensatoires, selon lequel toutes les mares de compensation sont réalisées dans un délai de quatre ans à compter de la notification des arrêtés, 20 % des unités de compensation sont engagées avant les travaux de terrassement généraux relatifs à la plate-forme aéroportuaire (année N) qui créeront un dommage irréversible à l'ensemble du site, intégrant 25% de la surface à compenser au titre des habitats remarquables, 30 % au 31 décembre de l'année N+1, 60 % au 31 décembre de l'année N+2 et 100 % à la mise en service de l'aéroport ou de l'infrastructure routière ;

42. Considérant que les articles 20.4 et 22.4 prévoient qu'un panel de mesures compensatoires est mis en place dans un délai de 5 ans, dans le but d'évaluer leur efficacité, au terme duquel des actions correctrices sont engagées dans le cas où ne serait pas atteint le niveau d'efficacité recherché ; que les articles 21 à 27 et 23 à 28 de ces arrêtés déterminent respectivement les modalités de suivi de la mise en oeuvre de ces mesures compensatoires ; qu'ils prévoient l'intervention des services de la police de l'eau ainsi que de l'observatoire environnemental et du comité scientifique mis en place à cette fin, ces services et ces deux organes recevant de chacun des maîtres de l'ouvrage, en vertu des articles 21-4 et 23-4, le bilan annuel de cette mise en oeuvre ; que l'observatoire environnemental, qui s'assure de la bonne application de l'ensemble des mesures prescrites par ces arrêtés, est, ainsi, chargé de contrôler toute évolution susceptible d'avoir une incidence sur l'eau et l'environnement, notamment avant le début des travaux, pendant la réalisation du chantier et durant la phase d'exploitation ; qu'il lui appartient au moyen des indicateurs définis dans ce cadre d'assurer le suivi et l'évaluation de la mise en oeuvre et de l'efficacité des mesures de réduction des impacts environnementaux et des mesures compensatoires ; qu'il lui revient aussi de proposer des solutions techniques environnementales correctrices en fonction des résultats des suivis réalisés par le maître d'ouvrage ; que le comité scientifique est chargé d'expertiser la mise en oeuvre de l'ensemble des mesures environnementales et d'émettre un avis, notamment, sur les mesures correctrices proposées par l'observatoire environnemental ;

43. Considérant, enfin, que les articles 29 et 30 prévoient, respectivement pour chacun des arrêtés, qu'en cas de non-respect des prescriptions qu'ils fixent, notamment du calendrier de mise en oeuvre des mesures compensatoires, le maître d'ouvrage s'expose aux sanctions administratives prévues à l'article L. 171-8 du code de l'environnement, dont la suspension des travaux jusqu'à exécution complète des mesures prescrites ;

44. Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que l'ensemble de ces prescriptions, qui, tenant compte du risque associé au péril aviaire, visent à assurer l'effectivité des mesures compensatoires et le respect des objectifs de compensation, ne pourraient être mises en oeuvre ; que, dans ces conditions, le moyen tiré par les requérantes de ce que les mesures de compensation imposées par les arrêtés litigieux, notamment les mesures réalisées par voie de contractualisation, ne permettraient pas de garantir à long terme la gestion et l'entretien des zones humides compensées doit être écarté ; qu'enfin, si les requérantes soutiennent que la société pétitionnaire Aéroports du Grand Ouest n'aurait pas " la capacité ", notamment financière, de satisfaire à ces prescriptions, ce moyen n'est pas assorti de précisions suffisantes permettant d'en apprécier le bien fondé ;

45. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que les autorisations délivrées ne seraient pas compatibles avec l'article 8B-1 du SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne ;

En ce qui concerne l'orientation 1A du SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne et les dispositions 12 et 13 du plan de gestion et d'aménagement durable du SAGE du bassin de la Vilaine :

46. Considérant, d'une part, que l'orientation 1A du SDAGE (2016-2021) du bassin Loire-Bretagne, ayant pour objectif de prévenir toute dégradation des milieux, indique que la non-détérioration de l'existant, objectif à part entière de la directive cadre sur l'eau, s'impose logiquement comme un préalable ; que, selon les termes mêmes de cette orientation, il ne s'agit pas d'interdire toutes nouvelles installations, ouvrages, travaux ou activités dans les cours d'eau " mais de chercher à éviter leurs effets négatifs et, lorsque ce n'est pas possible, techniquement ou à un coût raisonnable, de chercher à les corriger ou à les réduire. Dans ce dernier cas, des mesures suffisantes doivent être prévues pour compenser les effets résiduels " ;

47. Considérant, d'autre part qu'aux termes de l'article 12 " Préserver les cours d'eau " du plan d'aménagement et de gestion du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin de la Vilaine approuvé par l'arrêté inter préfectoral du 2 juillet 2015 : " L'intégrité des habitats aquatiques est nécessaire pour leur bon fonctionnement. De fait,

le principe de non détérioration de l'existant est réaffirmé 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. " ; . qu'aux termes de l'article 13 de ce plan : " (...) Dès lors que la mise en oeuvre 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, en respectant les principes suivants :- 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 (linéaire équivalent d'un cours d'eau de même largeur, surface équivalente de frayère recréée (...)) " ;

48. Considérant qu'il résulte de l'instruction que la réalisation de la plate-forme aéroportuaire entraîne, selon l'article 6 de l'arrêté n° 2013354-0013, la modification de la morphologie de quatre cours d'eau ; que le document d'incidences de la plate-forme aéroportuaire, qui, contrairement à ce qui est soutenu, décrit avec précision les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, prévoit, s'agissant du ru des Pâtures de la Sauze, d'un linéaire de 2750 mètres, qui prend sa source sous la piste nord et dont l'amont doit être supprimé sur un linéaire de 700 mètres en raison de l'implantation de cette piste, que cette source sera captée et ses eaux seront redirigées pour réalimenter le cours d'eau en aval, lequel recevra également les eaux de ruissellement provenant du bassin versant amont ; que la réduction de son linéaire est également compensée par des mesures de " renaturation " (" reprofilage " des berges, reconstitution d'un lit mineur d'étiage et reconstitution de la ripisylvie) en aval de la plate-forme, au sein du périmètre de la concession ; qu'après travaux, ce ru sera, en vertu de l'article 6 de l'arrêté, regardé comme un cours d'eau à partir des ouvrages hydrauliques situés en limite de l'emprise travaux de la plate-forme aéroportuaire ; que tel sera aussi le cas, en vertu de cet article, du ru des Culnouses ; que s'agissant de ce ru, qui s'étend sur un linéaire de 1 600 mètres, la destruction de l'amont du cours d'eau sur environ 900 mètres est compensée par les mesures de " renaturation " mentionnées ci-dessus, et de " reméandrage " dans le but, notamment de recréer une diversité des habitats aquatiques, sur un linéaire équivalent ; qu'une action spécifique est, en outre mise en place dans le but d'améliorer les capacités de gestion quantitative et qualitative du cours d'eau et de ses abords, en diversifiant les habitats naturels humides, en créant notamment " des zones d'épanchement de l'eau en milieux prairiaux ou sur la roselière ", des seuils et des infrastructures diminuant les vitesses de transit de l'eau (...) pour favoriser des faciès plus humides de prairies humides " et de nouvelles mares permettant d'accueillir des populations impactées par les travaux ; que, s'agissant du ru de la Noue, d'un linéaire de 3 100 mètres, intercepté par cette même piste, il fait l'objet d'un busage sur 450 mètres ou 700 mètres, selon les options retenues pour le taxiway, destiné à préserver le boisement humide des Landes de Rohanne, permettant ainsi d'assurer la continuité hydraulique du cours d'eau dont le linéaire n'est pas impacté, et s'accompagne de la mise en place d'un système de ralentissement des écoulements en sortie de buse, notamment, de micro-seuils permettant la diversification du profil en long du cours d'eau, la diversification des habitats, la ré-oxygénation de l'eau et la stabilisation des sédiments ; qu'enfin, le cours du ru de l'Epine, intercepté par la piste sud, est dérivé en extrémité de piste et s'accompagne de ces mêmes mesures ; que ces deux derniers cours d'eau gardent leur définition de cours d'eau à partir de leur source actuelle ; que ces mesures compensatoires sont prescrites par l'article 22 de l'arrêté d'autorisation de la plateforme aéroportuaire ; qu'il résulte, également, de l'instruction, et qu'il n'est d'ailleurs pas contesté, qu'aucune espèce piscicole n'a été observée dans ces cours d'eau, dont le document d'incidences précise que, pour trois d'entre eux, dans leur état actuel, " l'absence d'apport en eau par les sources empêche l'établissement d'un peuplement piscicole " ; que, dans ces conditions, les requérantes ne sont pas fondées à soutenir que les " mesures de compensation de l'atteinte portée " à ces cours d'eau seraient insuffisantes, que les autorisations délivrées ne seraient compatibles, ni, en admettant même qu'eu égard à sa portée elle soit invocable, avec l'orientation 1A du SDAGE (2016-2021) du bassin de Loire-Bretagne, ni, et sans qu'il soit besoin d'examiner la portée de l'article 3 de l'arrêté interpréfectoral du 2 juillet 2015 dont se prévaut la société Aéroports du Grand Ouest, avec les dispositions 12 et 13 du plan de gestion et d'aménagement durable du SAGE du bassin de la Vilaine, et auraient méconnu les dispositions de l'article R. 214-15 du code de l'environnement ;

Sur les autres moyens :

49. Considérant, d'une part, que l'article L. 163-1 du code de l'environnement, issu de l'article 69 de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages dispose que si " les atteintes liées au projet ne peuvent ni être évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état " ; que les requérantes ne sont pas fondées à se prévaloir de ces dispositions pour soutenir que les mesures prévues par le porteur de projet et complétées éventuellement par les prescriptions de l'autorité administrative doivent permettre de compenser intégralement les impacts du projet ;

50. Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 3 de l'arrêté du 30 septembre 2014 de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie fixant les prescriptions générales applicables aux projets soumis à la rubrique 3.1.5.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement : " Dans la conception et la mise en oeuvre de leurs projets, les maîtres d'ouvrage doivent définir les mesures adaptées pour éviter, réduire et, lorsque c'est nécessaire et possible, compenser leurs impacts négatifs significatifs sur l'environnement(...) " ; qu'aux termes de l'article 7 de cet arrêté : " Sur les zones de frayères à poissons dans le lit mineur d'un cours d'eau, la modification définitive du substrat initial, c'est-à-dire le remplacement par un matériau différent ou l'enlèvement total du substrat, doit être évitée. Il en est de même pour la destruction d'une frayère à brochets dans le lit majeur d'un cours d'eau, concernant le substrat et la flore nécessaires à la ponte. Lorsque l'évitement est impossible, le pétitionnaire le justifie dans le document d'incidences./

La surface de lit mineur envoyée ou dont le substrat est modifié ou la surface de frayère à brochet détruite est alors réduite au minimum. /Afin de compenser les effets négatifs significatifs, l'opération donne lieu à des mesures compensatoires de restauration du milieu aquatique(...). Le milieu ainsi restauré doit être de qualité écologique au moins équivalente à celle du milieu détruit et d'une surface au moins égale. (...) " ;

51. Considérant que l'article 22 de l'autorisation délivrée à la société Aéroports du Grand Ouest prescrit les mesures correctives et destinées à compenser les impacts du projet sur les cours d'eau concernés par l'aménagement de la zone aéroportuaire ; qu'il ne résulte pas de l'instruction et n'est d'ailleurs pas allégué que ces cours d'eau, dont il a été dit au point 48 que les caractéristiques actuelles de trois d'entre eux empêchaient l'établissement d'un peuplement piscicole, constitueraient des zones de frayères à poissons ; que si l'autorisation délivrée entraîne des impacts négatifs ou des effets négatifs sur ces cours d'eau, il ne résulte pas davantage de l'instruction qu'ils présenteraient un caractère significatif au sens des dispositions des articles 3 et 7 de l'arrêté du 30 septembre 2014 ; que, par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de ces dispositions ne peut qu'être écarté ;

52. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que l'association France Nature Environnement et autres ne sont pas fondées à soutenir que c'est à tort que, par les jugements attaqués, lesquels sont suffisamment motivés, le tribunal administratif de Nantes a rejeté leurs demandes ;

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

53. Considérant que ces dispositions font obstacle à ce que soit mis à la charge de l'Etat et de la société Aéroports du Grand Ouest, qui ne sont pas les parties perdantes dans la présente instance, le versement de la somme demandée au titre des frais exposés et non compris dans les dépens ; qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions présentées par la société Aéroports du Grand Ouest au titre de ces mêmes dispositions ;

DÉCIDE :

Article 1er : Les requêtes de l'association France Nature Environnement et autres sont rejetées.

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

Article 3 : Le présent arrêt sera notifié à l'association France Nature Environnement, l'association France Nature Environnement Pays-de-la-Loire, l'association Bretagne Vivante - SEPNB, l'association Ligue de Protection des Oiseaux - délégation Loire-Atlantique, l'association SOS Loire Vivante - ERN France et l'association Eau et Rivières de Bretagne, à la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat et à la société Aéroports du Grand Ouest.

Copie en sera adressée, pour information, au préfet de la Loire-Atlantique.

Délibéré après l'audience du 7 novembre 2016, à laquelle siégeaient :

- M. Bachelier, président de la cour,
- M. Pérez, président de la deuxième chambre,
- M. Lenoir, président de la cinquième chambre,
- M. Millet, président-assesseur de la deuxième chambre,
- M. Francfort, président-assesseur de la cinquième chambre,
- Mme Buffet, premier conseiller,
- M. Mony, premier conseiller.

Lu en audience publique, le 14 novembre 2016 à 14 heures.

Le rapporteur,

C. BUFFET Le président,

G. BACHELIER

Le greffier,

S. BOYERE

La République mande et ordonne à la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat en ce qui la concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

