

TRIBUNAL ADMINISTRATIF  
DE NANTES

 COPIE

N° 074960

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES  
DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE  
ET AUTRES

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Rapporteur

Le Tribunal administratif de Nantes

(2ème chambre)

Rapporteur public

Audience du 4 juin 2010  
Lecture du 2 juillet 2010

34-01-01-02-04

C

Vu la requête conjointe, enregistrée le 7 septembre 2007, présentée pour le SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE, ayant son siège à Saint-Sébastien-sur-Loire, représentée par son syndic dûment habilité à cette fin, M. Michel demeurant 18, boulevard Alexandre Millerand à Nantes, M. Robert président de l'association des riverains de Beaulieu et Saint-Sébastien-sur-Loire, demeurant 22, rue Paul Ramadier à Nantes, Mme Christine demeurant 1, boulevard François Blancho à Nantes, Mme Evelyne demeurant 10, quai Dumont d'Urville à Nantes. M. Jean-Claude demeurant 6, boulevard François Blancho à Nantes, M. Georges demeurant 6, rue Camille Bryen à Nantes, Mme Michèle demeurant 1, boulevard François Blancho à Nantes, M. André demeurant 6, boulevard François Blancho, à Nantes, Mme Françoise demeurant 1, boulevard François Blancho à Nantes, Mme Marie-Christine demeurant 10, quai Dumont d'Urville à Nantes, Mme Marie-Thérèse demeurant 2, boulevard François Blancho à Nantes, M. Pierre demeurant 6, boulevard François Blancho à Nantes, Mme Liliane demeurant 20, boulevard Alexandre Millerand à Nantes, M. René demeurant 6, boulevard François Blancho à Nantes, Mme Fernande demeurant 8, boulevard François Blancho à Nantes et Mme Monique demeurant 20, boulevard Alexandre Millerand à Nantes, par Me Bascoulergue ;

Le SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE ET AUTRES demandent au Tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté en date du 6 juillet 2007 par lequel le préfet de la Loire-Atlantique a déclaré d'utilité publique les travaux d'aménagement de l'ouvrage de franchissement du bras de la Loire dit bras de Pirmil, entre Nantes et Saint-Sébastien-sur-Loire, et autorisé la communauté urbaine Nantes Métropole à procéder à l'acquisition à l'amiable ou par expropriation des immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'opération envisagée ;

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

Ils soutiennent que :

- leur intérêt à agir est incontestable ; leur requête n'est pas tardive ;

- la procédure d'expropriation suppose une seule autorité expropriante ; or, en l'espèce, le projet a été dissocié entre, d'une part, l'atterrage nord du pont considéré comme relevant exclusivement de la Samoa, société d'économie mixte chargée de l'aménagement de l'île Beaulieu, et, d'autre part, le reste de l'ouvrage relevant de la communauté urbaine ; l'estimation sommaire des dépenses inclut pourtant le coût de l'atterrage nord ; en scindant artificiellement le projet et les budgets correspondants en cours de procédure, l'autorité expropriante a présenté une demande irrégulière qui ne recouvre pas la totalité de l'opération, la Samoa n'étant pas demanderesse conjointe ; le rôle de cette dernière n'est pas explicité ;

- la présentation du projet contenue dans la notice explicative comporte des inexactitudes ; si l'ouvrage est présenté comme un pont de liaison inter-quartiers ou de liaison entre Saint-Sébastien-Nord et Nantes-Beaulieu au profit de tous les modes de déplacement, il s'agit en réalité de la création d'une nouvelle voie importante de circulation automobile du sud vers le centre de Nantes, la prévision du trafic étant de 25 000 véhicules par jour ; cet ouvrage induira un accroissement important des déplacements automobiles alors qu'aucun aménagement particulier n'est prévu tant au sud de Saint-Sébastien que sur l'île Beaulieu pour mettre en œuvre un tel flot de circulation ;

- l'ensemble des solutions envisagées n'a pas été étudié de façon complète avant toute prise de décision ; au stade des études préalables, aucune esquisse en plans et coupes n'a été présentée pour expliciter les variantes envisagées ; aucune information n'a été fournie sur les atterrages de chacune des variantes ; aucune simulation des ouvrages et des flux futurs n'a été présentée, prenant en compte la topographie et les contraintes hydrauliques liées à la Loire ; les giratoires et les emprises réelles ont été omis ; des sondages et une évaluation du coût des fondations n'ont été réalisés que pour la solution finalement choisie, ce qui vicie nécessairement la présentation des variantes ;

- la notice explicative se borne à reproduire des données tirées d'études de faisabilité datant de 2003 ; les critères retenus pour justifier le choix du parti retenu ne résultent pas d'une véritable analyse comparative actualisée des impacts ; ces critères ne sont ni à jour, ni complets ; l'impact sur les riverains sera plus important que celui qui avait été indiqué ; l'emprise sur la copropriété de La Parentière, au sud, recouvre une superficie double de celle initialement prévue ; l'atterrage nord se situe aux abords d'habitations, d'un hôtel et de bureaux sans aucune possibilité d'aménagement ;

- contrairement à ce qui est annoncé, la solution P2 ne permet pas une évolution du réseau de transports en commun ; l'impact environnemental de cette solution est plus important

que celui de la solution P3 ; eu égard à l'absence de prise en compte du trafic journalier attendu de 25 000 véhicules, à la modification de la variante P2 et au rejet préalable et sans motif de la variante P3 bis, l'analyse des critères de choix de la variante retenue ne peut être regardée comme probante ;

- s'agissant de l'atterrage sud, il est fait état d'une demande dérogatoire pour positionner la hauteur générale de l'ouvrage à une cote inférieure de 0,50 m aux exigences posées par les plus hautes eaux connues de la Loire ; l'octroi de cette dérogation a été présumé sans aucune étude ni calcul alternatif dans l'hypothèse où l'ouvrage devrait être rehaussé de 0,50 m pour respecter cette limite des plus hautes eaux ;

- compte tenu de ce qui précède, la notice explicative apparaît insuffisante ; elle n'indique pas les raisons pour lesquelles la solution d'implantation a été choisie et les autres possibilités écartées ; le I de l'article R. 11-3 du code de l'expropriation a été méconnu ;

- la présentation du projet dans l'étude d'impact tente de minimiser l'importance du trafic sur le futur ouvrage, l'emprise réelle de l'atterrage sud et les nuisances sonores ; le tableau d'analyse comparative des différentes variantes est peu lisible et ne reprend pas tous les critères précédemment exposés ;

- les réserves émises par le commissaire enquêteur sur les nuisances sonores générées par l'ouvrage prouvent le caractère insuffisant des études préalables qui, sur ce point, ne sont pas conformes à la réglementation, ainsi que le confirme une analyse réalisée par la société Socotec ; les études de niveaux sonores sont absentes de l'étude d'impact ; celle-ci ne prévoit pas les modes de protection des riverains alors que le dépassement des niveaux sonores maximaux admissibles est acquis, en méconnaissance des dispositions du décret du 9 janvier 1995 et de l'arrêté du 5 mai 1995 ; le coût des mesures correctrices ne figure pas dans le dossier ;

- si le futur pont est une pénétrante comme l'atteste le chiffre de 25 000 véhicules par jour, il n'est pas adapté à cet objectif compte tenu de la faible largeur des voies qui y mènent ; l'ouvrage n'est pas connecté à un réseau viaire suffisant et créera nécessairement des encombrements ; si le pont est une liaison inter-quartiers, il est incohérent dès lors qu'il ne prévoit pas de passage pour les transports en commun et s'avère, par référence à une étude réalisée en 2000, mal conçu pour le passage des cyclistes et piétons ;

- l'évaluation financière du projet est manifestement sous-évaluée ; le coût a augmenté de 48,21 % entre 2003 et 2007 ; le coût de l'ouvrage indiqué est celui de 2005 alors que l'indice du coût de la construction a augmenté de 10 % par an depuis cette date ; une somme de plus de 7 millions d'euros a été ajoutée au titre notamment des études et des acquisitions foncières ; le coût des mesures de protection acoustique des riverains n'a pas été pris en compte alors qu'il est élevé ; les indemnités d'expropriation mentionnées apparaissent sous-évaluées ; la réalisation d'une cuve de rétention d'hydrocarbure n'a pas été prise en compte ;

- en ce qui concerne le respect des prescriptions de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, aucune enquête de circulation générale prenant notamment en compte la mise en œuvre récente de nouveaux moyens de transport en commun n'a été effectuée, le dossier reprenant seulement les études de faisabilité réalisées en 2003 ; le surcoût du projet, pris en charge par la Samoa qui a été chargée le 23 juin 2006 de la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de l'atterrage nord du pont, n'est pas précisé ;

- la communauté urbaine n'a pas respecté le plan de déplacements urbains rendu applicable par un arrêté préfectoral du 12 décembre 2000, en prévoyant des hypothèses de franchissement du bras de Pirmil entre le pont Clémenceau et le pont de la Vendée ; ledit plan énonçait simplement que les localisations des nouveaux franchissements étaient envisageables au-delà de la limite Est de l'île de Nantes ; l'objectif de ce plan, conforme au schéma départemental des transports collectifs, est de limiter les effets de la circulation et non de provoquer l'entrée de nouveaux flux vers le centre ; le projet est donc incompatible avec le plan de déplacements urbains, ce qui constitue une violation de l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 ;

- l'importance du projet fait qu'il est incompatible avec les plans locaux d'urbanisme de Nantes et de Saint-Sébastien qui ne comportent aucune indication sur un ouvrage de franchissement de la Loire à cet endroit et dont les révisions ont d'ailleurs été mises à l'enquête récemment ; l'incompatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet important de voirie ou de déplacement constitue une illégalité relevée par la jurisprudence ; d'un point de vue formel, l'enquête publique n'a pas porté sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme ; ni la déclaration d'utilité publique, ni la déclaration de projet n'ont fait l'objet d'un examen conjoint avec l'Etat et les autres personnes publiques ; la violation de l'article L. 123-6 du code de l'urbanisme est ainsi caractérisée ;

- l'utilité publique du projet n'est pas démontrée ; l'impact de l'emprise sur la copropriété de La Parentière, initialement limitée à 300 m<sup>2</sup>, a été doublé ; en outre, la hauteur de l'ouvrage et son raccordement aux voies existantes au sud vont produire un impact visuel et des nuisances diverses à l'encontre de la copropriété ; l'estimation de 25 000 véhicules par jour qui fait du pont une voie à très grande circulation permet d'imaginer les nuisances sonores et de pollution, les problèmes de sécurité et de franchissement que subiront les riverains ; l'ensemble de ces inconvénients risque d'entraîner un surcoût notable, du fait notamment des demandes indemnitaires que formeront les riverains ; sur l'île Beaulieu, l'atterrage nord, décidé sans discussion possible, ne constitue pas un raccordement à un réseau de voies utiles et utilisables dans de bonnes conditions ; les nuisances provoquées par cette situation n'ont pas été étudiées de sorte qu'aucune mesure compensatoire n'est prévue ; ainsi, l'impact sur les mouvements piétonniers dus à la présence d'un centre commercial et d'une école n'a pas été étudié dans l'étude ; l'existence d'une zone 30 km/h n'a pas été prise en compte ; alors que les calculs de bruit font apparaître un dépassement des normes, des mesures d'isolation phonique n'ont été prévues que pour trois immeubles, l'ensemble des autres riverains ne bénéficiant d'aucune mesure compensatoire ; les passages de véhicules vont être multipliés par quatre boulevard Millerand et par dix rue du Cherche-Midi ; ledit boulevard va devenir un exutoire principal difficilement franchissable aux heures de pointe, ce qui est en discordance avec le projet global d'aménagement de l'île de Nantes ;

- il est certain que le projet va aggraver de façon considérable les difficultés de circulation de l'agglomération nantaise, le boulevard des Pas Enchantés étant saturé à partir de 600 véhicules par jour ; au surplus, la mise en service du pont va exercer un effet d'appel et d'aspiration alors même qu'il est présenté comme un pont inter-quartiers ; la non utilisation du pont par les transports en commun va à l'encontre de la politique définie par le plan de déplacements urbains ; l'évocation dans le dossier de modes de déplacement doux piétonniers et cyclistes ne saurait masquer le fait que le pont sera saturé par le passage de 25 000 véhicules par jour ; les inconvénients majeurs du projet résultent du choix de la variante P2 au regard des autres possibilités qui étaient initialement discutées ; la destruction des jardins et des espaces de loisirs de la copropriété La Parentière n'a pas été prise en compte ; ainsi, l'impact résultant de l'ouvrage en ce qui concerne l'aspect visuel, les nuisances sonores, la pollution par les gaz

d'échappement, les difficultés de circulation, de stationnement et de sécurité aura des retentissements importants aggravés par le caractère inadapté des voies secondaires à une circulation de cette importance ; l'utilité publique de l'opération est, dans ces conditions, contestable ;

Vu l'arrêté attaqué ;

Vu le mémoire en intervention volontaire, enregistré le 3 mars 2008, présenté par la communauté urbaine de Nantes Métropole, représentée par son président en exercice dûment habilité à cet effet, qui conclut au rejet de la requête ;

Elle soutient que :

- elle est recevable à intervenir volontairement dans la présente instance dès lors qu'elle est bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique attaquée ;

- elle seule possède la qualité d'autorité expropriante ; elle n'a fait que confier à la Samoa la maîtrise d'ouvrage du raccordement de l'ouvrage à l'île Beaulieu ; le moyen tiré par les requérants de l'exclusion de l'atterrage nord du pont en ce qui concerne les plans et l'enveloppe financière manque en fait ; en effet, des plans et croquis de l'atterrage nord figurent au dossier d'enquête ; l'estimation sommaire des dépenses mentionne bien l'ensemble des coûts relatifs à l'opération ;

- le trafic attendu sur le pont est compris entre 21 000 et 25 000 véhicules par jour ; ce chiffre ne correspond pas à une voie à très grande circulation mais à une forte circulation urbaine ; il est cohérent avec la capacité des voies qui arrivent au pont ; des mesures compensatoires sont prévues visant à aménager les rues adjacentes aux voies d'accès au pont ; dès le stade des études préalables, des études de faisabilité des différentes solutions, une simulation de trafic et une simulation hydraulique ont été réalisées sans minimiser les impacts ;

- les sondages, compte tenu de leur coût et de la nécessaire précision de leur positionnement ne pouvaient être faits qu'une fois le choix entre les différentes variantes effectué ; en tout état de cause, la réglementation impose seulement une présentation des différentes hypothèses étudiées dans le dossier d'enquête ;

- le fait que la présentation des variantes dans le dossier a consisté en une reprise de celle figurant dans les études de faisabilité de 2003 répond au choix de ne pas dénaturer les éléments soumis à la concertation et d'assurer la cohérence et la continuité du projet ;

- la notice explicative décrit avec précision les raisons ayant conduit au choix de l'emplacement finalement retenu ;

- contrairement à ce que soutiennent les requérants, c'est le réseau qui donne sa capacité au pont et non l'inverse ; le choix de conserver le réseau existant adapté à son environnement explique que les accès au pont ne sont pas surdimensionnés ;

- si l'emprise du projet sur les jardins de la copropriété de la Parentière a effectivement augmenté, passant de 300 à 482 m<sup>2</sup>, la superficie destinée à être expropriée ne représente que 16 % de la superficie totale du parc dont bénéficient les habitants de cette propriété ; de plus, elle

se situe à la limite de la propriété ; aussi, malgré l'augmentation de l'emprise, le choix de la variante P2 reste le moins dommageable ;

- la possibilité d'utiliser le pont pour le passage des transports en commun n'est nullement exclue ;

- il ne saurait lui être reproché de ne pas avoir suffisamment comparé les différentes variantes avant de choisir l'emplacement définitif du franchissement ;

- la dérogation pour positionner la hauteur générale de l'ouvrage à une cote inférieure de 0,50 m au niveau des plus hautes eaux connues pour la Loire a été obtenue le 30 mars 2007 du ministre des transports ; elle répond à la volonté de réduire l'impact visuel du raccordement pour les riverains, notamment ceux de la Parentière ;

- les tableaux récapitulatifs des critères de choix sont particulièrement lisibles et clairs ;

- en ce qui concerne les nuisances sonores, le commissaire enquêteur n'a, dans ses réserves, imposé aucune obligation directe mais seulement conditionnelle ; son souhait sur le choix d'un revêtement particulier en vue de réduire les nuisances pendant la durée des travaux a été adoptée par le conseil communautaire ; les réserves du commissaire ne démontrent pas l'insuffisance des études préalables ; l'analyse de ces études faite par la société Socotec ne peut faire douter de leur validité ; même si le dépassement des niveaux sonores réglementaires n'est pas encore acquis, il a été pressenti ; c'est pourquoi des mesures protectrices éventuelles ont été expressément prévues ; la vérification des niveaux sonores sera réalisée après stabilisation des flux, un an après la mise en service du pont ;

- le coût du projet initialement indiqué de 18,3 millions d'euros correspondait à un pont basique ; c'est pour limiter les impacts du projet sur les riverains qu'il a été décidé de choisir une structure plus technique en métal d'un coût de 22,83 millions d'euros ; le coût final a été porté à 24,435 millions d'euros après prise en compte de l'augmentation et de l'actualisation des coûts entre février 2005 et septembre 2007 et du rajout de quelques prestations supplémentaires ; le chiffre réel de l'ensemble de l'opération, soit près de 29 millions d'euros, prend également en compte les divers coûts afférents à sa réalisation ; le coût des études, des mesures environnementales et des acquisitions foncières a toujours été affiché ; celui des mesures compensatoires a été estimé à 307 200 euros HT ;

- les dispositions de l'article 14 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation sur les transports intérieurs et de l'article 2 du décret du 17 juillet 1984 pris pour l'application de ladite loi sont inapplicables au projet de construction du pont, compte tenu de son coût ; le dossier d'enquête ne devait donc pas comporter le rapport prévu par ces dispositions ; néanmoins, une simulation de trafic a été réalisée prenant notamment en compte la création de la ligne 4 de busway et de la future ligne 5 ; ainsi, aucune violation du I de l'article R. 11-3 du code de l'expropriation n'est établie en l'espèce ;

- il n'existe aucune obligation de conformité ou même de compatibilité entre une déclaration d'utilité publique et un plan de déplacements urbains ; en effet, les prescriptions de ce plan qui s'imposent aux autorités administratives ne concernent que la police de stationnement et la gestion du domaine public routier ; en tout état de cause, le projet litigieux est parfaitement compatible avec le plan de déplacements urbains ; celui-ci autorise la création de franchissements de la Loire sur le territoire de l'île de Nantes mais à sa périphérie ; en outre, si de nouvelles lignes de transport en commun n'ont pas encore été prévues, elles sont parfaitement

envisageables ; le futur ouvrage s'inscrit ainsi dans les objectifs du plan comme dans ceux de la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire ;

- l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme n'est pas applicable au cas d'espèce ; en effet, les ponts n'ont pas vocation à être décrits, prévus ou compatibles avec les plans locaux d'urbanisme qui réglementent l'usage des sols pour les seules constructions soumises au code de l'urbanisme ; les ponts sont visés à l'article R. 421-3 du code de l'urbanisme tel que modifié par le décret du 5 janvier 2007 qui cite les travaux dispensés de toute formalité au regard des dispositions d'urbanisme ; il en résulte que la construction d'un pont est considérée comme n'étant pas directement soumise aux règles d'occupation des sols ; en tout état de cause, les atterrages du pont qui, seuls, occupent le sol sont compatibles avec les plans locaux d'urbanisme de Nantes et de Saint-Sébastien-sur-Loire ; si les requérants soutiennent que ces plans ne comporteraient pas le tracé de ces ouvrages, ils ne donnent aucun élément permettant d'apprécier l'ampleur des projets devant nécessairement figurer dans ces documents ; en tout état de cause, l'ouvrage en cause apparaissait bien dans les documents d'approbation des plans locaux d'urbanisme susmentionnés ; contrairement à ce qui est soutenu, le plan local d'urbanisme de Saint-Sébastien fait apparaître un emplacement réservé à l'endroit de l'emprise à venir sur la copropriété de la Parentière ;

- le projet limite au maximum les effets indésirables pour les copropriétaires de la résidence de la Parentière, tant en matière d'emprise foncière, d'impact visuel que de nuisances sonores ; ces dernières, si elles s'avèrent excessives, seront résolues par la mise en place d'un mur antibruit ; en ce qui concerne les résidents de l'île Beaulieu, les inconvénients allégués ne sont que potentiels ; un volet piéton a été intégré à l'étude d'impact et cette question a été prise en compte pour le choix du projet le plus opportun ; l'étude acoustique du projet a montré qu'à long terme, les niveaux sonores en façade de la quasi-totalité des habitations respecteraient la réglementation en vigueur ; les chiffres invoqués quant à la multiplication du nombre de véhicules ne reposent sur aucun élément probant ; il en va de même s'agissant des difficultés de circulation sur le boulevard Millerand ;

- le pont ayant pour vocation d'augmenter la fluidité de la circulation au niveau de la ville et de l'agglomération nantaise, les véhicules qui circuleront sur ce pont seront ceux qui n'emprunteront pas corrélativement d'autres voies déjà saturées ; le projet s'insère dans le fonctionnement général de l'agglomération ; il répond à la logique du schéma de circulation, participe à la construction du maillage des réseaux de communication du cœur de la métropole, contribue ainsi à la mise en œuvre du plan de déplacements urbains et des schémas directeurs des continuités cyclables et des promenades au fil de l'eau ; le pont est cohérent avec le projet d'aménagement de l'île de Nantes ; il facilitera les déplacements actuels et futurs et le projet de développement de la commune de Saint-Sébastien dès lors que les éléments forts de l'identité locale seront préservés ; les transports en commun pourront emprunter les voies de circulation de l'ouvrage si l'évolution du réseau le nécessite ; le pont favorisera une meilleure intégration des quartiers est de Nantes entre eux et avec le centre ville, notamment par des circulations douces ; en effet, il sera doté d'éléments de confort, de sécurité et d'agrément pour les relations piétonnes et cyclistes ; il participera à la promotion d'une offre alternative à la voiture particulière, plus performante, pour les déplacements pendulaires domicile-travail, ces derniers constituant aujourd'hui le facteur limitant pour une bonne fluidité des déplacements entre les deux rives de la Loire ; l'aménagement induira une réduction importante des distances parcourues ainsi que du temps circulé par l'ensemble des véhicules sur la zone ; les effets de pollution sonore et atmosphérique se trouveront de ce fait diminués ; ainsi, le bilan coûts-avantages permet de conclure à l'utilité publique évidente du projet ;

Vu le mémoire, enregistré le 13 mai 2008, présenté par le préfet de la Loire-Atlantique qui conclut au rejet de la requête ;

Il soutient que :

- le projet déclaré d'utilité publique est conforme aux différents documents de programmation élaborés par la communauté urbaine Nantes Métropole et notamment le plan de déplacements urbains ;

- la réserve émise par le commissaire enquêteur relative à la construction d'un mur anti-bruit est subordonnée à la preuve d'un dépassement des niveaux sonores maximaux admissibles ;

- le dossier soumis à enquête comporte de nombreux plans et croquis précis du futur pont ;

- le dossier comporte une estimation sommaire des dépenses qui retrace bien le coût d'ensemble de l'ouvrage ;

- la communauté urbaine Nantes Métropole constitue sans ambiguïté la seule autorité expropriante ;

- le chiffre de 25 000 véhicules par jour correspond à une forte circulation urbaine ; ce chiffre demeure cohérent avec la capacité des voies qui donnent accès au pont, laquelle capacité n'est pas extensible ; dans le cadre des mesures compensatoires, un programme d'aménagement des rues adjacentes aux voies d'accès au pont est présenté dans le dossier ;

- les études de faisabilité figurant dans le dossier ne minimisent pas l'impact des atterrages ; des simulations et diverses études techniques ont été réalisées portant notamment sur les flux futurs ; le choix de l'emplacement n'exigeait pas la réalisation de sondages coûteux pour chacune des variantes ; la reprise de données contenues dans les études de faisabilité de 2003 est volontaire et a répondu au souci de ne pas dénaturer les éléments soumis à concertation ; le dossier soumis à enquête n'a pas à mesurer les impacts de l'ensemble des variantes envisagées mais seulement ceux de la solution retenue ;

- la communauté urbaine Nantes Métropole a tenu à conserver le réseau existant en l'état pour ne pas surdimensionner les accès au pont ;

- l'emprise sur les jardins de la Parentière n'a pas doublé ; c'est l'inclusion dans l'emprise du chemin bordant la résidence, considéré à tort par la communauté urbaine comme appartenant à la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire alors qu'il s'est avéré qu'il appartenait à la copropriété, qui a augmenté l'importance de ladite emprise de 100 m<sup>2</sup> ;

- rien n'empêche qu'une ligne de transports en commun emprunte le pont à l'avenir dans le cadre d'une restructuration du réseau ;

- l'impact qu'aurait eu la variante 3 sur la zone verte constituée par le Crapa est difficilement comparable avec l'impact de la variante retenue sur la résidence de la Parentière ;

- le chiffre de 25 000 véhicules par jour ne saurait constituer un élément discriminant entre les différents scénarios envisagés ;



- l'allégation des requérants au sujet d'une délibération antérieure pour la variante P1, dépourvue de précision, ne pourra qu'être écartée ; les moyens tirés d'une modification de la variante P2 et d'un rejet préalable et sans motif de la variante P3 bis manquent en fait ; la dérogation relative à la hauteur de l'ouvrage par rapport aux plus hautes eaux, loin d'être présumée, a été délivrée le 30 mars 2007 par le ministre des transports ; au demeurant, l'alternative à cette dérogation, consistant à rehausser l'ouvrage d'environ 1 m, était connue ;

- le tableau comparatif des différents partis envisagés est bien lisible ; les mesures des niveaux sonores ont bien été effectuées hors vacances scolaires ; l'étude d'impact prévoit des mesures de protection ainsi que leur coût ; le dépassement pressenti des niveaux sonores réglementairement admissibles ne sera acquis qu'au vu des résultats des mesures sur site qui seront réalisées un an après la mise en service de l'ouvrage ;

- le coût initial du pont a été réévalué de 5,7 millions d'euros, soit 21,1 % du coût initial ; cette augmentation correspond à l'actualisation des coûts de février 2005 à septembre 2007 et à quelques prestations supplémentaires étudiées dans la phase projet ; le coût des études et des mesures compensatoires a toujours été affiché ; de même, le montant des acquisitions foncières, fondé sur l'avis du service des domaines, a bien été pris en compte ;

- le plan de déplacements urbains n'interdit pas de localiser des franchissements de la Loire sur l'île de Nantes ; la note des riverains remise au maire de Nantes, jointe à une pétition, a fait l'objet d'une réponse individualisée ;

- il n'est pas démontré que les travaux déclarés d'utilité publique seraient soumis à la réglementation d'urbanisme ; en effet, l'article R. 421-3 du code de l'urbanisme dispense les ponts de toute formalité au regard des dispositions d'urbanisme ; en tout état de cause, les atterrages du pont sont compatibles avec les plans locaux d'urbanisme de Nantes et de Saint-Sébastien-sur-Loire ;

- le projet s'insère parfaitement dans le fonctionnement général de l'agglomération ; il contribuera à une meilleure intégration des quartiers est de Nantes entre eux et avec le centre ville ; la conception du pont de biais a pris en compte l'objectif de minimiser les impacts pour les riverains ; le bilan coûts-avantages, au regard des inconvénients de faible ampleur invoqués par les requérants mais nullement démontrés et des avantages manifestes d'intérêts général permet de constater l'utilité publique du projet ;

Vu le mémoire complémentaire, enregistré le 10 novembre 2009, présenté pour le SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE ET AUTRES qui concluent aux mêmes fins que leur requête ;

Ils soutiennent que :

- la dissociation de la maîtrise d'ouvrage du projet aurait dû s'accompagner d'une définition technique et d'une clé de répartition du coût de l'ouvrage entre les deux maîtres d'ouvrage et non d'une simple compensation entre la moins-value de l'atterrage nord et la plus-value liée au passage inférieur piétonnier et cycliste sous l'atterrage sud du pont ; or, cette plus-value apportée au projet n'apparaît pas ; la dissociation de la maîtrise d'ouvrage a été décidée le 23 juin 2006 pour permettre au projet de rester dans l'enveloppe prévisionnelle, compte tenu du surcoût non connu de l'atterrage sud, et ne pas remettre en cause le marché de maîtrise d'œuvre

conclu le 14 octobre 2005 ; la Samoa étant concessionnaire exclusive des opérations d'aménagement effectuées sur l'île de Nantes, la communauté urbaine n'était plus compétente pour décider d'une opération d'aménagement sur cette île ; seule la Samoa pouvait intervenir, y compris pour être demanderesse aux opérations d'expropriation ; c'est donc sans mandat et en violation de l'article L. 300-4 du code de l'urbanisme que la communauté urbaine Nantes Métropole a établi en son seul nom l'ensemble du projet sur le bras de Pirmil ; par ailleurs, la concession d'aménagement de l'île de Nantes ne pouvait être conclue avec la Samoa antérieurement à la décision d'aménagement et de réalisation de l'ouvrage, sauf à violer les obligations de publicité et de mise en concurrence préalables à la conclusion de tels contrats ; l'irrégularité certaine de la procédure entraîne donc celle de la déclaration d'utilité publique ; enfin, l'arrêté attaqué a été pris en méconnaissance de l'article L. 11-6 du code de l'expropriation dès lors qu'il n'a pas pris en compte l'intervention conjointe de la communauté urbaine de Nantes et de la Samoa et n'a fixé ni leurs rôles respectifs, ni la personne chargée de conduire la procédure ;

- la capacité des voies d'accès au pont ne garantit nullement les conditions de passage sur l'ouvrage lui-même ; si celui-ci n'est pas en concordance avec les voies qui le desservent, il peut constituer un goulot d'étranglement ; en l'état, le pont nécessiterait de nombreux aménagements ainsi qu'un surcoût important pour qu'un trafic de 25 000 véhicules par jour soit réellement possible ; dès lors, soit l'indication d'un trafic de cette importance n'est pas sérieuse et les avantages attendus de l'ouvrage sont beaucoup moins importants que ce qui est indiqué, soit cette indication correspond à la réalité et les contraintes générées par un tel trafic nécessitent un passage à deux fois deux voies ou, à coup sûr, la modification des giratoires avec les expropriations y afférentes ; dans les deux hypothèses, le public a reçu une information fautive ;

- eu égard au changement d'aménageur pour la réalisation de l'atterrage nord et la compensation ainsi opérée avec le surcoût du projet, le projet déclaré d'utilité publique présente des différences substantielles avec celui qui a été présenté au public ;

- la tenue d'une nouvelle enquête publique du 15 décembre 2008 au 16 janvier 2009 portant sur l'aménagement des espaces publics aux abords du débouché du futur pont du bras de Pirmil et sur les berges de l'île de Nantes ajoute à la confusion ; les modifications apportées au dossier sont telles que le public intéressé par l'enquête a été induit en erreur ;

- la présentation des variantes faite dans le dossier d'enquête, qui est reprise de l'étude de faisabilité de 2003, n'a pas été actualisée et est contredite par l'étude d'impact qui mentionne les nuisances liées aux expropriations, bruits et emprises ; il était nécessaire de prendre en compte les modifications récemment apportées au projet ainsi qu'à son environnement ; compte tenu du succès du busway, une variante transport en commun aurait dû figurer dans le dossier avec une analyse des conditions de transfert du trafic de voyageurs selon ce procédé aux lieux et place d'un pont de transit exclusivement réservé aux véhicules individuels ;

- certains véhicules de transport en commun, tels les bus accordéons, ne pourront pas utiliser le futur pont car leur passage nécessiterait beaucoup plus qu'une voie de circulation et une modification des ronds-points ;

- il ressort des explications fournies par le préfet et la communauté urbaine Nantes Métropole que leurs allégations sur les différences entre le coût présenté dans le dossier d'enquête et le coût réel, d'au moins 20 %, sont fondées ;

- le principe de compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec les plans de déplacements urbains a été clairement affirmé par le Conseil d'Etat ; la loi du 13 décembre 2008 a en effet renforcé la portée obligatoire desdits plans, traduite dans les articles L. 123-1 et L. 124-2 du code de l'urbanisme ; or, le projet litigieux est en totale contradiction avec le plan de déplacements urbains ; celui-ci énonce en effet que les localisations du franchissement de la Loire sont envisageables au-delà de la limite est de l'île de Nantes ; la communauté urbaine n'a donc pas respecté le plan en prévoyant des franchissements entre le pont Clémenceau et les ponts de la Vendée ;

- le plan de déplacements urbains a été intégré dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire, laquelle peut, en vertu de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme, fixer des orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagements et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ; or, les objectifs fixés par la directive territoriale, à savoir l'amélioration du réseau de transport en commun et la diminution du trafic urbain sur le périphérique, ne sont pas atteints en l'espèce ;

- le pont crée une superposition d'ouvrages en volume aérien par rapport au sol ; la réglementation d'urbanisme s'applique tant aux parties terrestres des collectivités concernées qu'aux parties maritimes ou fluviales, ou encore aux parties aériennes ; si le préfet indique que les atterrages du pont sont compatibles avec les zonages applicables à ces secteurs, il n'établit pas que l'emprise du pont au-dessus de la Loire était prévue alors même que l'ouvrage nécessitera l'implantation de piles, de supports et d'ouvrages de défense sur le sol ferme du lit de Loire ; or, comme il a déjà été dit, le plan local d'urbanisme révisé de la commune de Nantes ne mentionnait pas le franchissement du bras de Pirmil dans les plans proposés à l'enquête publique ; la déclaration d'utilité publique n'a pas prévu de mise en compatibilité de ce plan pour y inscrire l'ouvrage alors que ce dernier influera sur les documents d'urbanisme ;

- le projet litigieux pouvait être réalisé autrement, sans expropriation ou avec une offre alternative de transport en commun ; les motifs donnés pour justifier le positionnement diagonal et désaxé du pont n'ont jamais été clairement identifiés ;

Vu le mémoire complémentaire, enregistré le 3 mars 2010, présenté pour la communauté urbaine Nantes Métropole qui conclut aux mêmes fins que son précédent mémoire ;

Elle soutient que :

- les requérants font une confusion entre, d'une part, la convention publique d'aménagement de l'île de Nantes conclue avec la Samoa et, d'autre part, la procédure de déclaration d'utilité publique ; le fait que l'atterrage nord se situe sur l'île de Nantes et que la Samoa soit délégataire exclusive des opérations d'aménagement de l'île n'implique pas nécessairement que la Samoa soit compétente pour réaliser les opérations d'expropriation ; selon l'article L. 300-4 du code de l'urbanisme, le concédant est libre de charger ou non le concédant d'acquérir des biens nécessaires à la réalisation de l'opération ; sa délibération ne mentionnant pas cette faculté, elle a décidé de conserver la compétence d'expropriation ; l'arrêté attaqué est donc régulier au regard de l'article L. 11-6 du code de l'expropriation ; il n'avait pas à mentionner l'intervention de la Samoa ; en tout état de cause, si elle avait donné mandat à la Samoa sur ce point, cette circonstance ne l'aurait pas privée du droit de recourir elle-même à la procédure d'expropriation ; dans cette hypothèse, l'arrêté attaqué serait donc également régulier ;

- la concession d'aménagement de l'île de Nantes ne portant pas sur la construction du pont, on ne voit pas pourquoi cette concession n'aurait dû être attribuée qu'après la décision d'aménagement et de réalisation du pont, les deux opérations étant distinctes ; en tout état de cause, les requérants ne démontrent pas en quoi la concession attribuée à la Samoa n'aurait pas été attribuée dans le respect des règles de publicité et de mise en concurrence applicables ; au demeurant, le caractère irrégulier de la procédure d'attribution de la concession serait sans incidence sur la régularité de la procédure de déclaration d'utilité publique ; en outre, la Samoa n'étant pas une collectivité, elle n'avait pas à être mentionnée dans l'arrêté attaqué en application de l'article L. 11-6 du code de l'expropriation ;

- la Samoa étant simplement chargée de la maîtrise d'ouvrage du raccordement du pont à l'île, elle n'avait pas à être mentionnée sur l'arrêté ;

- il n'était pas nécessaire de faire figurer, dans l'estimation sommaire des dépenses, la ventilation des dépenses entre la Samoa et elle ;

- il n'y a eu aucune désinformation du public sur l'importance du flux de véhicules attendu et la nature de l'ouvrage ; le flux compris entre 21 000 et 25 000 véhicules correspond, en effet, au flux d'une voie urbaine et non à celui d'une pénétrante ; l'enquête publique portant sur l'aménagement des espaces publics aux abords du débouché du futur pont pour, notamment, rendre accessibles les berges de la Loire à de nouvelles promenades, est distincte de l'opération de déclaration d'utilité publique du pont ; l'affirmation des requérants selon laquelle l'atterrage nord aurait fait l'objet de modifications est erronée ;

- l'ensemble des études préalables au choix du projet ont été versées au dossier ; l'étude de faisabilité des variantes n'a pas été réalisée en 2003 mais en juin 2004 ; trois partis d'aménagement ont été envisagés et présentés ; ils ne se confondent pas avec les trois variantes du parti d'aménagement retenu qui ont fait l'objet d'une analyse comparative reprenant l'ensemble des trois partis d'aménagement ; la mise en circulation du busway a bien été prise en compte ; le dossier comporte bien une présentation objective de l'ensemble des éléments des partis d'aménagement et des variantes ;

- l'étude relative au flux de voitures produite par les requérants a été réalisée par l'un des requérants ; elle ne présente aucun caractère objectif ;

- la circonstance que la loi du 13 décembre 2008 a renforcé la portée obligatoire du plan de déplacements urbains est sans incidence sur la légalité de l'arrêté attaqué, d'autant que cette loi est postérieure à celui-ci ;

- les requérants ne précisent pas en quoi l'implantation des piles du pont sur le sol ferme du lit de la Loire serait incompatible avec le zonage du fleuve ;

- il n'appartient pas au juge administratif d'apprécier l'opportunité du choix du positionnement du pont ;

Vu le mémoire complémentaire, enregistré le 6 mai 2010, présenté pour le SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE ET AUTRES qui concluent aux mêmes fins que leur requête par les mêmes moyens ;

Ils soutiennent en outre que, si la communauté urbaine Nantes Métropole n'était pas privée de sa prérogative d'expropriation, nonobstant la convention d'aménagement conclue avec la Samoa, la procédure de déclaration d'utilité publique devait être mise en œuvre conjointement par la communauté urbaine et la Samoa et non faire l'objet d'une délégation finale destinée à masquer partiellement une augmentation du coût de l'ouvrage ;

Vu le mémoire complémentaire, enregistré le 17 mai 2010, présenté pour la communauté urbaine Nantes Métropole qui conclut aux mêmes fins que la requête par les mêmes moyens ;

Vu la pièce complémentaire, enregistrée le 28 mai 2010, transmise pour la communauté urbaine Nantes Métropole ;

Vu les entiers dossiers des instances de référé n°s 074962 et 08482 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 relative aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code de justice administrative ;

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

Après avoir entendu au cours de l'audience publique du 4 juin 2010 :

- le rapport de M. Martin, rapporteur ;

- les conclusions de M. Livenais, rapporteur public ;

- et les observations de M. Bascoulergue, avocat du SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE ET AUTRES, de Me Placidi substituant Me Nguyen, avocat de la communauté urbaine Nantes Métropole et de M. Angla, représentant la commune de Nantes ;

Considérant que, par arrêté du 6 juillet 2007, le préfet de la Loire-Atlantique a déclaré d'utilité publique, à la demande de la communauté urbaine Nantes Métropole, les travaux de construction d'un ouvrage de franchissement du bras de Pirmil de La Loire, sur le territoire des communes de Saint-Sébastien-sur-Loire et Nantes, et autorisé la communauté urbaine Nantes Métropole à acquérir, au besoin par voie d'expropriation, les immeubles nécessaires à la

réalisation de l'opération envisagée ; que, par une requête conjointe, le SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE ET AUTRES demandent au Tribunal l'annulation dudit arrêté préfectoral ;

Sur la méconnaissance de l'article L. 11-6 du code de l'expropriation :

Considérant qu'aux termes de l'article L. 11-6 du code de l'expropriation : « Lorsque les travaux ou les opérations à réaliser intéressent plusieurs collectivités, l'acte déclarant l'utilité publique précise celle qui est chargée de conduire la procédure. » ;

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que, comme il est indiqué dans les motifs et l'article 2 du dispositif de l'arrêté attaqué, la communauté urbaine Nantes Métropole est la seule collectivité intéressée par la réalisation des travaux déclarés d'utilité publique ; que, par suite, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 11-6 précité du code de l'expropriation doit être écarté comme inopérant, ledit article ne trouvant pas à s'appliquer au cas d'espèce ;

Sur la méconnaissance de l'article L. 300-4 du code de l'urbanisme :

Considérant qu'aux termes de l'article L. 300-4 du code de l'urbanisme : « L'Etat et les collectivités territoriales, ainsi que leurs établissements publics, peuvent concéder la réalisation des opérations d'aménagement prévues par le présent code à toute personne y ayant vocation. / L'attribution des concessions d'aménagement est soumise par le concédant à une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. / Le concessionnaire assure la maîtrise d'ouvrage des travaux et équipements concourant à l'opération prévus dans la concession, ainsi que la réalisation des études et de toutes missions nécessaires à leur exécution. Il peut être chargé par le concédant d'acquérir des biens nécessaires à la réalisation de l'opération, y compris, le cas échéant, par la voie d'expropriation ou de préemption. Il procède à la vente, à la location ou à la concession des biens immobiliers situés à l'intérieur du périmètre de la concession. » ;

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que la société d'aménagement de la métropole ouest-atlantique (Samoa) s'est vue confier par la communauté urbaine Nantes Métropole, en application de l'article L. 300-4 précité du code de l'urbanisme, dans le cadre d'une convention publique d'aménagement datée du 31 octobre 2003, « l'étude et la réalisation de l'ensemble des opérations et actions concourant à l'opération globale d'aménagement « île de Nantes » permettant de transformer ce territoire composite de 350 hectares en y développant toutes les fonctions urbaines d'un cœur d'agglomération de manière attractive pour les habitants et les activités économiques : accueil d'activités, commerces, habitat, transports collectifs, équipements sociaux, culturels et de loisirs » ; que l'ouvrage de franchissement du bras de Pirmil de la Loire dont les travaux de construction ont été déclarés d'utilité publique par l'arrêté attaqué atterrit du côté nord sur l'île Beaulieu ; que le conseil communautaire a décidé, par délibération du 23 juin 2006, de confier à la Samoa la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de l'atterrage nord du futur pont ; que la circonstance que l'arrêté attaqué du 6 juillet 2007 ne précise pas cette modalité de réalisation de l'ouvrage est sans incidence sur sa légalité, dès lors que son objet était de déclarer d'utilité publique les travaux de construction du pont ainsi que les

acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de cet ouvrage et non de définir les modalités de sa réalisation ; que les requérants soutiennent cependant que, dès lors que la communauté urbaine Nantes Métropole avait confié à l'aménageur le soin de procéder aux acquisitions foncières ou immobilières, au besoin par voie d'expropriation, nécessaires à la réalisation de ses missions sur l'île de Nantes, seule la Samoa pouvait intervenir à ce titre y compris pour être demanderesse aux opérations d'expropriation ; que, selon eux, c'est en violation de l'article L. 300-4 du code de l'urbanisme que la communauté urbaine a établi à son seul nom l'ensemble du projet de franchissement du bras de Pirmil ; que, toutefois, il ne ressort pas des pièces du dossier et, en particulier, de l'annexe à la convention d'aménagement qui décrit l'ensemble des actions entrant, pour la période 2002-2007 dans le cadre de l'opération globale d'aménagement « île de Nantes » que la réalisation du franchissement du bras de Pirmil entre dans le champ de cette convention ; que, par suite, les requérants ne peuvent utilement se prévaloir des stipulations de cette convention pour soutenir que seule la Samoa aurait été compétente pour acquérir les biens nécessaires à la réalisation de l'atterrage nord du pont ; que le moyen tiré par les requérants de l'irrégularité de la convention d'aménagement, au motif que sa conclusion antérieure à la décision du conseil communautaire de déléguer à la Samoa la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de l'atterrage nord du pont méconnaîtrait les obligations de publicité et d'appel à la concurrence, doit, de même, être écarté comme inopérant ;

#### Sur le dossier soumis à enquête publique :

Considérant qu'aux termes de l'article R.11-3 du code de l'expropriation : « L'expropriant adresse au préfet pour être soumis à l'enquête un dossier qui comprend obligatoirement : / I.- Lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation de travaux ou d'ouvrages : / 1° Une notice explicative ; / 2° Le plan de situation ; / 3° Le plan général des travaux ; / 4° Les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ; / 5° L'appréciation sommaire des dépenses ; / 6° L'étude d'impact définie à l'article R. 122-3 du code de l'environnement, lorsque les ouvrages ou travaux n'en sont pas dispensés ou, s'il y a lieu, la notice exigée en vertu de l'article R. 122-9 du même code ; / 7° L'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tels que défini à l'article 3 du même décret (...) » ; qu'aux termes de l'article R. 122-3 du code de l'environnement : « I. Le contenu de l'étude d'impact doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement. / II. L'étude d'impact présente successivement : / 1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement (...) affectés par les aménagements ou ouvrages ; / 2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement (...) / 3° Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ; / 4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes (...) » ;

Considérant, en premier lieu, qu'il ressort des pièces du dossier que la notice explicative jointe au dossier de l'enquête publique indique que, les flux de nature urbaine représentant la grande majorité des déplacements à l'intérieur de l'agglomération nantaise, le projet de pont litigieux répond à la volonté, exprimée dans le plan de déplacements urbains 2000-2010, de

compléter le maillage des franchissements de la Loire afin d'améliorer les liaisons entre quartiers et communes au bénéfice de tous les modes de déplacements et de faciliter les déplacements nord/sud tout en préservant la qualité des espaces naturels et en conservant les activités économiques liées au fleuve ; que cette notice précise que, si le projet qui comporte deux voies de circulation automobile ne prévoit pas d'espace spécifique pour la circulation des transports publics, les deux grandes opérations de transport public programmées et réalisées dans ce secteur (desserte ferroviaire Nantes-Vertou et ligne n° 4 de busway) traversant la Loire sur d'autres ponts situés l'un à l'est et l'autre à l'ouest du nouveau franchissement, il apparaît essentiel que le futur ouvrage de franchissement soit doté d'éléments de confort, de sécurité et d'agrément pour les relations piétonnes et cyclistes inter rives ; que l'étude d'impact, également jointe au dossier d'enquête publique, comprend un chapitre consacré à l'analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures associées ; que dans la partie relative aux effets sur les composantes humaines, cette étude énonce que les affectations de trafic sont à prendre avec prudence, qu'elles indiquent une tendance mais n'ont pas une valeur absolue, en particulier à l'horizon 2030, ces estimations de trafic ne devant servir que pour les études de bruit et de qualité de l'air ; que, selon l'étude, il est attendu, sur le nouveau franchissement, un trafic de l'ordre de 2 100 véhicules en heure de pointe du soir à l'ouverture, soit une moyenne journalière comprise entre 21 000 et 25 000 véhicules par jour ; que, selon les requérants, eu égard à l'importance du trafic ainsi annoncé sur le futur ouvrage, le projet a été qualifié improprement de liaison inter-quartiers alors qu'il consiste en réalité à créer une nouvelle voie pénétrante permettant aux automobilistes venant du sud d'accéder au centre de Nantes ; que, toutefois, l'étude d'impact fait état, dans le chapitre consacré à l'analyse de l'état initial du site, de ce que le sud de l'agglomération nantaise souffre actuellement d'un manque de connexions à la ville-centre, l'essentiel des flux routiers convergeant vers les ponts de Pirmil et Clémenceau et générant des engorgements en heure de pointe le matin dans le sens sud-nord et le soir dans le sens contraire ; que l'étude et la notice explicative insistent sur la volonté de la maîtrise d'ouvrage de ne pas élargir les avenues actuellement à deux voies de circulation qui permettront aux automobilistes d'accéder au futur pont et de ne pas contribuer à travers le projet à la création d'un nouveau boulevard sud-nord au tracé rectiligne ; qu'ainsi, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la présentation au public du futur pont comme une voie de liaison inter-quartiers aurait été, nonobstant le chiffre de 25 000 véhicules par jour pris en compte par la communauté urbaine pour évaluer l'importance des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques susceptibles d'être générées par l'ouvrage, de nature à induire le public en erreur sur la fonction réellement affectée audit ouvrage par l'autorité expropriante ; que la communauté urbaine Nantes Métropole s'est fondée, pour calculer ses estimations de trafic, sur une simulation par modélisation réalisée spécifiquement pour l'opération et tenant compte de l'ouverture programmée de la ligne de busway n° 4 ; qu'ainsi, le moyen tiré par les requérants de l'absence d'étude de trafic récente prenant en compte les principales modifications intervenues ou prévues en ce qui concerne les flux de transports de part et d'autre de la Loire dans cette zone de l'agglomération doit être écarté ;

Considérant, en deuxième lieu, que l'étude d'impact énonce que les travaux de raccordement de l'ouvrage au boulevard des Pas Enchantés, à Saint-Sébastien-sur-Loire, nécessitera l'acquisition de terrains dans deux parcelles privatives appartenant à la copropriété de la résidence de la Parentière, pour une superficie totale de 582 m<sup>2</sup> ; que la circonstance, à la supposer établie, que cette emprise avait été présentée par la communauté urbaine Nantes Métropole, au cours de la phase de concertation ayant précédé le lancement de la procédure d'expropriation, comme ne représentant qu'une surface de 300 m<sup>2</sup>, l'établissement public ayant omis d'inclure dans cette surface un chemin longeant le parc de la copropriété, qu'elle



considérerait à tort comme un élément du domaine public, est sans incidence sur la régularité de ladite procédure ;

Considérant, en troisième lieu, qu'il ressort des pièces du dossier que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, la mesure des niveaux sonores réalisée en vue de l'établissement de l'étude d'impact n'a pas été effectuée en période de vacances scolaires dans le but de minimiser les nuisances du projet et n'a pas été limitée au secteur situé en aval de l'ouvrage ; que l'étude d'impact indique que la contribution sonore du projet dépasse les seuils réglementaires en façade de plusieurs bâtiments de la zone d'étude ; que, pour les bâtiments situés sur l'île de Nantes, au nord du pont, l'étude préconise un dispositif de protection acoustique de type « traitement sur le bâti » et, pour les bâtiments situés sur la rive de Saint-Sébastien-sur-Loire, au sud, « la réalisation de mesures in situ afin de vérifier si l'isolement acoustique actuel permet de respecter l'objectif réglementaire, auquel cas cet isolement complémentaire sera proposé, ou une limitation des impacts par un travail sur un muret existant » ; que l'étude conclut qu'après l'ouverture du pont à la circulation, « des mesures de niveaux sonores seront réalisées pour vérifier le respect des niveaux réglementairement admissibles, le maître d'ouvrage étant tenu de prendre des mesures adéquates en cas de dépassement des seuils réglementaires » ; que ces mesures destinées à corriger les nuisances sonores du projet ont fait l'objet d'une estimation financière indiquée dans le dossier d'enquête, pour un montant total de 307 200 euros ; que, par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir, en s'appuyant sur une étude réalisée par la société Socotec à leur demande, que les informations contenues dans le dossier, relatives à l'analyse des nuisances sonores résultant de l'ouvrage et aux mesures visant à atténuer ces nuisances, seraient insuffisantes, alors même que les résultats détaillés des études de niveaux sonores réalisées n'ont pas été reproduits ;

Considérant, en quatrième lieu, que l'étude contient une analyse des effets du projet sur la santé humaine et conclut que la mise en service du franchissement aura un impact sanitaire neutre à l'échelle du projet ; que, par suite, le moyen tiré par les requérants de l'absence de prise en compte des conséquences du projet en terme de pollution manque en fait ;

Considérant, en cinquième lieu, qu'il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact comporte une analyse suffisamment détaillée des trois différents partis qui ont été envisagés par la communauté urbaine, à savoir le doublement du pont Clémenceau à l'ouest, celui du pont de la Vendée à l'est ou la création d'un nouveau franchissement entre ces deux ponts, ainsi que la présentation des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le troisième parti envisagé consistant à construire un nouveau pont à 900 m en amont du pont Clémenceau a été choisi ; que si cette partie de l'étude d'impact consacrée au choix du parti retenu reprend les indications contenues dans les études de faisabilité réalisées en 2003 qui avaient servi de support à la concertation publique organisée par la communauté urbaine, les requérants n'établissent pas en quoi cette circonstance aurait eu pour effet de fausser l'information donnée au public au cours de l'enquête ; que l'étude d'impact analyse, en outre, les trois variantes de tracé qui ont été envisagées pour la réalisation du parti retenu, présente dans un tableau multicritères d'une lisibilité suffisante les avantages et les inconvénients de chaque variante et indique les raisons ayant justifié le choix de l'une d'entre elles ; qu'en admettant même qu'en l'espèce, ces variantes eussent dû être regardées comme constituant des partis au sens des dispositions précitées de l'article R. 122-3 du code de l'urbanisme, le maître d'ouvrage n'était pas tenu de présenter pour chacune d'elles des résultats de sondages ainsi qu'une évaluation du coût des fondations, les nombreux critères pris en compte par la communauté

urbaine et exposés dans le dossier suffisant à analyser les mérites respectifs de ces variantes et à informer le public des motifs du choix opéré ;

Considérant, en sixième lieu, que l'appréciation sommaire des dépenses a pour objet de permettre à tous les intéressés de s'assurer que les travaux ou ouvrages, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à l'époque de l'enquête, ont un caractère d'utilité publique ; qu'en l'espèce, l'estimation sommaire énonce que le coût total de l'opération s'élève à près de 28,75 millions d'euros TTC aux conditions économiques de février 2005 et détaille la répartition de cette somme entre les études, les travaux et les acquisitions foncières ; que la circonstance qu'en 2003, au stade des études de faisabilité, le coût du projet avait été évalué à 18,3 millions d'euros et qu'afin de limiter au maximum les impacts sur les riverains, il a été décidé de réduire l'épaisseur du pont et de choisir une structure plus technique en métal, ce qui a renchéri le projet de 4 millions d'euros, ne saurait établir que l'estimation contenue dans le dossier d'enquête serait manifestement sous-évaluée ; que, de même, si l'estimation susmentionnée se réfère aux conditions économiques de février 2005 alors que l'enquête publique s'est déroulée en novembre et décembre 2006, ce décalage dans le temps n'a pu avoir pour effet de tromper le public sur l'appréciation de l'utilité du projet ; que le moyen tiré de l'absence de prise en compte, dans cette estimation sommaire, du coût des mesures compensatoires manque en fait ; que le coût des acquisitions foncières indiqué dans le dossier d'enquête correspond à l'estimation des domaines majorée de 10 % ; que si les requérants font valoir que l'autorité expropriante a formulé ultérieurement des offres nettement supérieures, ils n'assortissent cette affirmation, contredite par le préfet, d'aucune justification probante ; que le coût de réalisation de l'atterrage nord du pont a bien été compris dans le coût total mentionné au dossier, alors même que la communauté urbaine en a confié la maîtrise d'ouvrage à une société d'aménagement ; qu'enfin, si les requérants font valoir, en s'appuyant sur une délibération du conseil communautaire du 22 juin 2007, postérieure à l'enquête publique, que des prestations complémentaires décidées en cours de procédure, consistant en la mise en place de cuves de rétention d'hydrocarbure et la réalisation d'un passage piétonnier inférieur sous la culée de Saint-Sébastien sur Loire et ayant eu pour effet de porter le coût des travaux de 20 431 000 euros HT (valeur février 2005) à 23 100 000 euros HT, n'ont pas été comprises dans le coût total mentionné dans l'estimation sommaire, cette omission d'une somme de 2 669 000 euros représentant moins de 10 % du coût total estimé de l'ouvrage ne constitue pas une irrégularité susceptible de vicier la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;

Considérant, en septième lieu, que le projet de pont déclaré d'utilité publique par l'arrêté attaqué ne constitue pas, dès lors que son coût est inférieur au seuil de 83 084 714,39 euros fixé par l'article 2 du décret susvisé du 17 juillet 1984 pris pour l'application de la loi également susvisée du 30 décembre 1982, un grand projet d'infrastructure de transport devant faire l'objet d'une évaluation socio-économique ; que, par suite, le moyen tiré par les requérants de l'insuffisance de cette évaluation doit être écarté comme inopérant ;

Considérant, en huitième lieu, qu'il ressort des pièces du dossier que la communauté urbaine Nantes Métropole a demandé à l'Etat le bénéfice d'une dérogation à la décision ministérielle du 12 mars 1963 fixant les gabarits à réserver sous les ouvrages de franchissement à construire ou à rétablir sur l'ensemble de la Loire depuis Digoin jusqu'à Nantes ; qu'en effet, afin, notamment, de réduire pour les riverains l'impact visuel du raccordement du pont à la rive sud de la Loire, la communauté urbaine a proposé de retenir pour le point le plus bas de l'intrados au droit des piles une cote inférieure de 1 m à celle fixée par la décision du 12 mars

1963 ; que cette proposition a reçu l'accord du ministre chargé des transports le 30 mars 2007, postérieurement à l'enquête publique mais avant la prise de l'arrêté déclarant l'utilité publique ; que si les requérants font valoir que les conséquences sur le projet qu'aurait pu entraîner un refus de l'Etat d'accorder cette dérogation n'ont pas été présentées dans le dossier d'enquête, laissant croire que l'octroi de la dérogation était présumé acquis, il ressort des pièces du dossier que le dossier mentionne que ces conséquences consisteraient en un surcoût financier d'un million d'euros TTC et en un rehaussement du pont ainsi que des raccordements de celui-ci à la voirie, rehaussement susceptible de rendre plus difficile l'écoulement des crues débordantes ; qu'ainsi, le public a bénéficié d'une information suffisante pour pouvoir apprécier l'utilité publique du projet en toute connaissance de cause ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les moyens tirés de la méconnaissance des dispositions de l'article R. 11-3 du code de l'expropriation et de l'article R. 122-3 du code de l'environnement doivent être écartés ;

#### Sur la nécessité d'une nouvelle enquête :

Considérant que, contrairement à ce que soutiennent les requérants, il ne ressort pas des pièces du dossier que le projet déclaré d'utilité publique aurait été substantiellement modifié après le déroulement de l'enquête publique ; que la décision de la communauté urbaine Nantes Métropole de confier à la Samoa la maîtrise d'ouvrage de l'atterrage nord du pont était, en tout état de cause, mentionnée dans le dossier soumis à enquête ; que l'aménagement des espaces publics de l'île de Nantes aux abords de l'atterrage nord du pont qui a donné lieu à l'organisation d'une enquête publique en 2009 constitue une opération distincte de la construction du pont ;

#### Sur la compatibilité du projet avec le plan de déplacements urbains :

Considérant qu'aux termes de l'article 28 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée : « Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains (...) » ; qu'aux termes de l'article 28-1-1 de la même loi : « Les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier doivent être rendus compatibles avec les dispositions prévues au 4° de l'article 28-1 dans les délais prévus par le plan de déplacements urbains » ;

Considérant que, si les requérants soutiennent que l'arrêté préfectoral attaqué méconnaît le plan de déplacements urbains de l'agglomération nantaise, il résulte des dispositions précitées que les plans de déplacements urbains ne contiennent de prescriptions s'imposant aux autorités administratives qu'en matière de police de stationnement et de gestion du domaine public routier ; que, dès lors et en tout état de cause, le moyen tiré de ce que l'arrêté déclarant d'utilité publique le pont litigieux serait contraire au plan de déplacements urbains doit être écarté comme inopérant ;

Sur l'incompatibilité du projet avec la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire :

Considérant que les requérants soutiennent que le projet déclaré d'utilité publique ne serait pas compatible avec la directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire dans la mesure où cette directive préconise d'améliorer le réseau de transports en commun et de diminuer le trafic urbain sur le boulevard périphérique ; qu'ils font en effet valoir que le projet ne prévoit pas la création sur le futur pont d'une voie réservée aux transports en commun en site propre et que cet ouvrage, par sa localisation, son débit et l'étranglement de ses voies annexes de desserte, n'apportera pas de solution efficace pour diminuer le trafic sur le périphérique ; que, toutefois, cette même directive territoriale prescrit, ainsi que le rappelle le dossier d'enquête « la réalisation, sous maîtrise d'ouvrage locale, de nouveaux ouvrages de franchissement de la Loire à l'intérieur de l'agglomération nantaise pour des trafics de type urbain, les transports collectifs (lignes ferroviaires, tram, bus) et les modes doux (équipements des ouvrages routiers) » ; que le projet litigieux destiné à accueillir un trafic de type urbain et aménagé pour la circulation des vélos et des piétons répond à cette préconisation ; qu'en se bornant à relever, d'une part, l'absence de voie réservée aux transports en commun sur le nouvel ouvrage, sans rechercher si la création d'une telle voie à cet endroit répondrait à un besoin, compte tenu de l'ouverture en novembre 2006 de la ligne n° 4 de busway, transport collectif en site propre, qui franchit la Loire entre Saint-Sébastien-sur-Loire et Nantes en empruntant le pont Clémenceau situé à 900 m en aval du futur pont et, d'autre part, l'absence d'influence notable du projet sur le trafic automobile du boulevard périphérique aux heures de pointe, lequel trafic a été amélioré par le doublement du pont de Bellevue en amont du futur pont, les requérants n'apportent pas la preuve de ce que le projet déclaré d'utilité publique serait incompatible avec la directive territoriale susmentionnée ;

Sur l'absence de mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

Considérant qu'aux termes de l'article L. 123-16 du code de l'urbanisme : « La déclaration d'utilité publique (...) d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si : / a) l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence (...). / La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan. (...) » ;

Considérant que les requérants soutiennent que le projet de nouveau franchissement du bras de Pirmil de la Loire serait incompatible avec les plans locaux d'urbanisme des communes de Saint-Sébastien-sur-Loire et de Nantes ; qu'ils font valoir, dans le dernier état de leurs écritures, que si les atterrages du pont sont compatibles avec les zonages applicables à ces secteurs en vertu desdits plans, l'emprise du pont au-dessus de la Loire n'a pas été prévue alors même que l'ouvrage nécessitera l'implantation de piles dans le sol ferme du lit du fleuve ; qu'ils ne précisent toutefois pas pour quelles raisons cette emprise et ces implantations seraient incompatibles avec le zonage applicable au fleuve à cet endroit, alors qu'en vertu de l'article R. 421-3 du code de l'urbanisme, les ouvrages d'infrastructure tels que les ponts sont, en raison de leur nature, dispensés de toute formalité au titre de ce même code ; que si les requérants soutiennent que les plans locaux d'urbanisme ne pouvaient pas ne pas mentionner dans leurs documents graphiques le futur pont, eu égard à l'importance de cet équipement, il ressort, en tout état de cause, des pièces du dossier que le tracé de l'ouvrage de franchissement a bien été reporté

sur les cartes des deux plans locaux d'urbanisme ; que, par suite, le moyen tiré par les requérants de l'incompatibilité du projet avec les plans locaux d'urbanisme des deux communes susmentionnées doit être écarté ;

#### Sur l'utilité publique du projet :

Considérant qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ;

Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que le boulevard des Pas Enchantés, axe à deux voies de circulation longeant la rive sud de la Loire sur le territoire de la commune de Saint-Sébastien-sur-Loire, est régulièrement embouteillé le matin et le soir aux heures de pointe car emprunté par des automobilistes domiciliés au sud de la Loire et souhaitant rejoindre leur lieu de travail au nord du bras de Pirmil en empruntant le pont Clémenceau, lequel ne comporte plus que deux voies de circulation, les deux autres voies ayant été supprimées consécutivement à l'ouverture de la ligne n° 4 de busway ; que le projet litigieux qui permettra aux automobilistes de Saint-Sébastien-sur-Loire et des communes environnantes de rejoindre l'est de l'île Beaulieu sans devoir passer par le pont Clémenceau, améliorera ainsi les conditions de circulation et de sécurité sur le boulevard des Pas Enchantés, axe très fréquenté ; qu'il renforcera le maillage des voies de circulation reliant entre elles les communes de l'agglomération et proposera de nouveaux itinéraires sécurisés aux cyclistes et aux piétons ; que l'ouvrage induira une réduction des distances moyennes parcourues ainsi que du temps passé par les automobilistes dans les embouteillages lors de leurs déplacements domicile-travail ; que du côté de Saint-Sébastien-sur-Loire, l'atteinte portée à la propriété privée sera limitée à une emprise de 482 m<sup>2</sup> sur le parc de la résidence de la Parentière, ne représentant que 16 % de la superficie totale du parc appartenant à ladite copropriété, et 100 m<sup>2</sup> de chemin ; que l'ouvrage a été conçu de manière à limiter autant que possible l'impact visuel pour les riverains ; que la continuité des voies piétonnes et cyclistes a été assurée des deux côtés du pont ; que, du côté de Nantes, si la création du pont se traduira par une augmentation de la circulation aux heures de pointe dans les voies situées au débouché de l'ouvrage, un aménagement de ces voies a été prévu pour orienter les flux principaux vers les axes structurants de l'île Beaulieu et préserver la tranquillité et la sécurité des rues secondaires ; qu'en ce qui concerne les nuisances phoniques apportées par le projet, la communauté urbaine s'est engagée à surveiller les niveaux sonores générés par la mise en circulation de l'ouvrage et à procéder à des protections phoniques afin que ces niveaux respectent les valeurs maximales admissibles selon la réglementation en vigueur ; que le coût du projet, estimé au total à 29 millions d'euros, n'est pas excessif pour un trafic attendu d'une vingtaine de milliers de véhicules par jour ; que l'incohérence, alléguée par les riverains, entre le trafic attendu sur le pont et l'étroitesse des voies d'accès n'est pas établie par les pièces du dossier et en particulier par l'étude rédigée par l'un des requérants, qui ne présente pas un caractère impartial ; que s'il est soutenu qu'un autre tracé aurait offert plus d'avantages que le tracé retenu, il n'appartient pas au juge administratif d'apprécier l'opportunité du tracé choisi, notamment par rapport à d'autres tracés envisagés ; qu'ainsi, le moyen tiré du défaut d'utilité publique du projet de création d'un pont sur le bras de Pirmil de la Loire entre les communes de Saint-Sébastien sur-Loire et Nantes doit être écarté ;

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

Considérant que ces dispositions font obstacle à ce que l'Etat, qui n'est pas partie perdante, soit condamné à payer aux requérants la somme que ceux-ci demandent au titre des frais exposés par eux et non compris dans les dépens ;

DECIDE :

Article 1er : La requête du SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE ET AUTRES est rejetée.

Article 2 : Le présent jugement sera notifié au SYNDICAT DES COPROPRIETAIRES DE LA RESIDENCE LA PARENTIERE, à M. Michel BRAU, M. Robert PIERRART, Mme Christine AUBERT, Mme Evelyne BREVET, M. Jean-Claude DANIEL, M. Georges FRUNEAU, Mme Michèle JEGOU, M. André JOUET, Mme Françoise LAMETRIE, Mme Marie-Christine MARTEAU, Mme Marie-Thérèse PANIZZA, M. Pierre ROMEO, Mme Liliane SACHOT, M. René SCHWEITZER, Mme Fernande TESSIER et Mme Monique TESSON au ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, au ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales, à la communauté urbaine Nantes Métropole et aux communes de Nantes et de Saint-Sébastien-sur-Loire.

Une copie en sera, en outre, adressée au préfet de la Loire-Atlantique.

Délibéré après l'audience du 4 juin 2010, à laquelle siégeaient :

M. Gualeni, président,  
M. Martin, premier conseiller,  
Mme Le Bris, conseiller,

Lu en audience publique le 2 juillet 2010.

Le rapporteur,

Le président,

Signé : L. MARTIN

Signé : C. GUALENI

Le greffier,

Signé : C. SIRE

La République mande et ordonne  
au préfet de la Loire-Atlantique,  
en ce qui le concerne ou à tous huissiers à ce  
requis, en ce qui concerne les voies de droit commun  
contre les parties privées de pourvoir  
à l'exécution du présent jugement.

Pour expédition conforme,

Le greffier,



Christine SIRE