

N° 447123

Association de défense contre les nuisances aériennes (ADVOCNAR)

2^{ème} et 7^{ème} chambres réunies

Séance du 8 octobre 2021

Décision du 28 octobre 2021

CONCLUSIONS

Mme Sophie Roussel, Rapporteure publique

La question de la correcte transposition de la directive relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil 27 juin 2001) n'en finit pas d'alimenter le contentieux. Vingt ans après son adoption, et alors que le Gouvernement français s'y est déjà repris à plusieurs fois, des requérants vous interrogent encore sur l'existence, dans le droit interne, d'angles morts échappant à cette directive transversale.

Les deux cas dont vous êtes saisis aujourd'hui concernent la lutte contre l'exposition au bruit à proximité des aéroports, que l'association de défense contre les nuisances aériennes (dite « ADVOCANAR ») s'est donnée pour but de combattre en région Ile-de-France.

Constatant que le code de l'environnement (art. L. 122-4 à L. 122-11 et R. 122-17 à R. 122-23) ne prévoit pas d'évaluation environnementale préalable à l'adoption, d'une part, des plans de prévention du bruit dans l'environnement des aéroports, d'autre part, des plans d'exposition au bruit des aéroports, l'association a demandé au Premier ministre de modifier les textes afin de remédier à ce qu'elle considère comme une violation de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Elle conteste devant vous le silence gardé par le Premier ministre sur sa demande, et double ses conclusions d'annulation de conclusions à fin d'injonction.

Il faut, pour répondre à cette requête, apprécier dans quelle mesure ces deux plans correspondent, ou ne correspondent pas, à la notion de « plans et programmes », au sens de la directive, soumis à évaluation environnementale.

1/ En dépit de leurs intitulés voisins et des liens organisés entre eux, les plans d'exposition au bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement n'ont ni la même origine, ni la même portée.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Les plans d'exposition au bruit (art. L. 112-6 à L. 112-17 et R. 112-4 à R. 112-17 du code de l'urbanisme¹) sont nés dans le cadre d'une directive d'aménagement nationale relative à la construction dans les zones de bruit des aéroports, approuvée par un décret n° 77-1066 du 22 septembre 1977, avant d'être érigés au rang législatif par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aéroports. Ils prennent la forme d'un rapport de présentation et d'une carte sur laquelle sont identifiées différentes zones, définies en fonction de leur exposition au bruit engendré par l'activité actuelle mais aussi future de l'aéroport : les documents graphiques sont en effet établis à partir des prévisions de développement de l'activité aérienne, de l'extension prévisible des infrastructures et des procédures de circulation aérienne, et l'exposition au bruit engendré par les avions.

Le classement d'une parcelle dans l'une des zones du plan d'exposition au bruit (A, B, C ou, de manière facultative D) emporte l'application des diverses servitudes prévues aux articles L. 112-10 et suivants du code de l'urbanisme, destinées à limiter l'exposition au bruit des populations riveraines de l'aéroport et à empêcher l'exposition de nouvelles populations au bruit, en interdisant ou limitant la construction de logements, imposant des mesures d'isolation acoustique et en prévoyant une information spécifique des futurs résidents, locataires ou propriétaires.

Ce plan est établi par l'autorité administrative compétente de l'Etat (en pratique, le ou les préfets territorialement compétents) après consultation des communes intéressées, de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) pour les aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater du code général des impôts² et, lorsqu'elle existe, de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport. Il est en outre soumis à enquête publique et, une fois adopté, annexé au plan local d'urbanisme. Il doit enfin être compatible avec le schéma de cohérence territoriale (11° de l'article L. 131-1 du code de l'urbanisme) ou, en l'absence d'un tel schéma, avec le plan local d'urbanisme (L. 131-6 du code de l'urbanisme).

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement, dont le contenu est précisé par les articles L. 572-6 et R. 572-8 du code de l'environnement, sont quant à eux issus de la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, dont le champ d'application n'est pas limité aux aéroports et englobe toutes les grandes infrastructures de transports.

Comme les plans d'expositions au bruit, les plans de prévention du bruit dans l'environnement comportent une « cartographie stratégique du bruit », permettant d'évaluer le bruit ambiant et prévoir son évolution. A ce volet analytique s'ajoute un plan d'actions, qui n'est par lui-même pas prescriptif. Ce document, dont le contenu est détaillé à l'article R. 572-8 du code de l'environnement, comprend des objectifs indicatifs de réduction de bruit

¹ anciennement codifiés aux articles L. 147-3 et suivants du code de l'urbanisme.

² aéroports pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'avions de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes.

dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites et recense les actions déjà conduites et celles envisagées dans les années à venir par les différentes autorités compétentes pour traiter les situations identifiées comme critiques, à indiquer, s'ils sont disponibles, les financements et échéances prévues pour la mise en œuvre des mesures recensées et présenter les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues.

Ni les objectifs, ni le plan d'actions, dont la mise en œuvre n'est pas nécessairement à la main du préfet, ne sont prescriptifs. La directive 2002/49/CE est à cet égard sans équivoque : « *Les mesures figurant dans les plans sont laissées à la discrétion des autorités compétentes* » (dernier alinéa du paragraphe 1 de l'article 8). Le plan de prévention des bruits dans l'environnement apparaît ainsi essentiellement comme un instrument de coordination de l'action de différents acteurs sur un territoire, sur la base d'une analyse partagée.

La proximité entre ces deux catégories de plans, réserve faite des servitudes d'urbanisme attachées au plan d'exposition au bruit prévues au code de l'urbanisme, a conduit à ce que la transposition de la directive 2002/49/CE se matérialise par un renvoi, par l'article R. 572-2 du code de l'environnement, à l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme, lequel prévoit que les cartes de bruit et le plan de prévention du bruit pour les aéroports civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements (qui sont ceux qui relèvent du champ d'application de la directive 2002/49/CE) peuvent être élaborés à l'occasion de la révision du plan d'exposition au bruit et sont dans tous les cas annexés au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport.

2/ La portée de ces deux plans précisée, il convient de les confronter à la notion de « plans et programmes » soumis à évaluation environnementale, dont la Cour de justice de l'Union a retenu une interprétation large.

D'un point de vue formel, l'un et l'autre répondent à la définition donnée par le a) de l'article 2 de la directive : tous deux sont élaborés par une autorité nationale (le préfet) et tous deux sont exigés par des dispositions législatives et réglementaires³.

3/ En revanche, l'absence de portée prescriptive propre des plans de prévention du bruit dans l'environnement conduit sans hésitation à les exclure du champ d'application de l'évaluation environnementale tel que défini par l'article 3 de la directive.

Il résulte en effet de cet article que seuls sont concernés par l'obligation d'évaluation environnementale les plans et programmes qui définissent un cadre pour d'autres projets ou activités, et ce que soit en cause l'application du paragraphe 2 de l'article 3 de la directive, qui impose, dans un certain nombre de secteurs dont les transports, l'aménagement du territoire et l'affectations des sols, une évaluation environnementale systématique des plans et programmes, sous réserve des exceptions ménagées par le paragraphe 3⁴, ou qu'il s'agisse du

³ « Exigés » devant être entendu au sens de « encadrés », et non « requis » : voir en dernier lieu CJUE, GC, 25 juin 2020, *A. e. a.*, C-24/19, point 52.

⁴ Plans qui déterminent l'utilisation de petites zones au niveau local et modifications mineures des plans et

paragraphe 4 du même article, qui, concerne l'évaluation environnementale des plans et programmes intervenant dans les autres secteurs, en fonction des incidences qu'ils sont susceptibles d'avoir sur l'environnement.

La jurisprudence de la Cour de justice a précisé le critère selon lequel les « plans et programmes » définissent le cadre de la mise en œuvre de projet, en jugeant que « *la notion de « plans et programmes» se rapporte à tout acte qui établit, en définissant des règles et des procédures de contrôle applicables au secteur concerné, un ensemble significatif de critères et de modalités pour l'autorisation et la mise en œuvre d'un ou de plusieurs projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement* » (arrêts du 27 octobre 2016, *D'Oultremont e.a.*, C-290/15, point 49 ; du 7 juin 2018, *Inter-Environnement Bruxelles e.a.*, C-671/16, point 53, 12 juin 2019, *CFE*, C-43/18, point 61 ; 25 juin 2020, *A e.a.*, C-24/19, point 67).

Cette interprétation vise, selon les mots même de la cour, « *à assurer que des prescriptions susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement fassent l'objet d'une évaluation environnementale* » (voir, en ce sens, arrêts du 28 février 2012, *Inter-Environnement Wallonie et Terre wallonne*, C-41/11, point 42, 7 juin 2018, *Inter-Environnement Bruxelles e.a.*, C-671/16, point 54, 25 juin 2020, *A.e. a.*, C-24/19, point 68).

Un arrêté établissant des conditions relatives à l'implantation et à l'exploitation d'éoliennes en région flamande, relatives notamment aux émissions de bruit a ainsi été regardé par la Cour de justice comme répondant à cette définition, et ce alors même que cet arrêté, complété d'une circulaire, ne constituait pas un ensemble complet de normes relatives à l'implantation et à l'exploitation d'éoliennes (arrêt du 25 juin 2020, *A.e. a.*, C-24/19). En revanche, un arrêté par lequel un organe d'un État membre fixe, à l'échelle régionale pour son réseau Natura 2000, des objectifs de conservation ayant une valeur indicative, alors que les objectifs de conservation à l'échelle des sites ont une valeur réglementaire, n'est pas au nombre des « plans et programmes » pour lesquels une évaluation des incidences environnementales est obligatoire : l'arrêt du 12 juin 2009, *Terre wallonne*, C-321/18, point 44.

Vous-mêmes avez jugé, suivant le même raisonnement, que les chartes de parcs naturels régionaux, dont les orientations et mesures qu'elles contiennent ne sont pas opposables au tiers, ne sont pas au nombre des plans et programmes devant être soumis à évaluation environnementale (CE, 20 novembre 2013, *Association FNE*, n° 363667, aux tables sur un autre point)⁵, pas plus que de nombreux programmes d'actions tels que les programmes d'action de prévention des inondations ou les plans de protection de l'atmosphère (CE, 26 juin 2017, *Association FNE*, n° 369212, aux tables) ou encore que le cahier des charges d'un appel d'offre pour des éoliennes en mer (CE, 7 juin 2019, *Association GRSB et autre*, n° 414426,

programmes obligatoirement soumis à évaluation environnementale.

⁵ Ces chartes ont depuis été soumises à évaluation environnementale : 11° de l'article R. 122-17 du code de l'environnement.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

aux tables sur un autre point) ou l'arrêté ministériel du 30 décembre 2019 définissant les conditions d'utilisation de la bande 3,5 GHz dans le cadre du déploiement de la 5G (CE, 31 décembre 2020, *CFE-CGC Orange*, n° 438240, aux tables), qui ne définissent pas le cadre de mise en œuvre de travaux.

Au vu du champ d'application de la directive ainsi interprété, et compte tenu de ce qu'aucun des éléments constitutifs des plans de prévention du bruit dans l'environnement – données, objectifs, mesures, pour reprendre le triptyque énoncé à l'article R. 122-5 du code de l'urbanisme – ne conditionne la mise en œuvre d'un projet ni ne s'imposent dans un rapport de compatibilité avec d'autres documents de planification⁶, nous arrivons à la conclusion que ces plans ne sont pas au nombre des « plans et programmes » pour lesquels une évaluation des incidences environnementales est obligatoire.

4/ La question est plus délicate s'agissant des plans d'exposition au bruit, qui n'édicte par eux-mêmes aucune prescription – celles-ci sont énoncées aux articles L. 112-10 et suivants du code de l'urbanisme – mais qui ont pour effet de les rendre opposables sur un territoire donné. A travers les plans d'exposition au bruit, c'est donc le champ d'application territorial d'une norme préexistante, définissant le cadre d'autorisation et de mise en œuvre de projets de constructions ou d'autres installations et ouvrages susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement, qui est en cause.

La Cour de justice et vous-mêmes avez déjà été saisis de plans et programmes à certains égards comparables.

Par un l'arrêt du 7 juin 2018 *Thybaut et autres c/ région wallone* (C-160/17, point 67), la Cour de justice a jugé qu'un acte dont le seul objet est de déterminer une zone géographique à l'intérieur duquel il pourra être dérogé à certaines prescriptions urbanistiques pour la réalisation d'un projet de requalification urbaine devait être regardé comme un « plan et programmes », susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, au sens de cette directive, nécessitant une évaluation environnementale.

Suivant cette même logique, vous avez jugé, par votre décision du 26 juin 2019, *France nature environnement*, n° 414931, aux tables, que la création d'unités touristiques nouvelles dans les communes non couvertes par un schéma de cohérence territoriale ou par un plan local d'urbanisme, qui permet de déroger au principe d'urbanisation en continuité prévu par la loi Montagne pour les besoins d'une opération de développement touristique, est soumise à évaluation environnementale en application de la directive plans et programmes.

⁶ A la différence du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie et du schéma régional éolien qui lui est annexé, qui définit des orientations, des objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre, un zonage désignant les parties du territoire favorable au développement de l'éoliennes, qui s'imposent dans un rapport de compatibilité avec les plans de protection de l'atmosphère, pour l'exécution desquels les autorités compétentes en matière de police arrêtent, en application de l'article L. 222-6, les mesures destinées à réduire les émissions des sources de pollution atmosphérique, ainsi qu'aux plans de déplacement urbains, et que vous avez jugé soumis à évaluation environnementale : CE, 18 décembre 2017, *min. de l'environnement*, n° 397923, inédite.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

La seule différence, entre ces deux précédents et le cas des plans d'exposition au bruit est que le régime dérogatoire rendu applicable par le plan d'exposition au bruit n'est pas un régime favorisant les projets de construction, par un allègement des contraintes, mais un régime restrictif, dont la finalité est de protéger les populations contre une exposition excessive au bruit, principalement par des servitudes limitant les droits à construire. Mais la circonstance que des projets devraient entraîner des effets bénéfiques sur l'environnement n'est pas jugée pertinente par la Cour de justice pour apprécier le champ d'application de l'obligation d'évaluation environnementale : arrêt du 12 juin 2019, *CFE*, C-43/18, points 40 et 41), ce qui n'a rien que de très logique : par ses insuffisances, un programme d'actions en principe protecteur peut tout à fait avoir des incidences notables négatives sur l'environnement.

Et de telles insuffisances ne sont pas virtuelles s'agissant des plans d'exposition au bruit. Contrairement à ce que soutient le ministre en défense, ce plan ne résulte pas de l'application mathématique et mécanique à un territoire de critères de mesures de l'exposition au bruit préétablis par le code de l'urbanisme (al. 3 de art. L. 112-7 et al. 2 de l'article R. 112-4), sur laquelle l'autorité administrative n'aurait aucune prise. L'article L. 112-8 du code de l'urbanisme prévoit au contraire que la valeur des indices mesurant la gêne sonore et servant à définir le périmètre des différentes zones pourra être modulée compte tenu de la situation des aéroports au regard de leur utilisation, notamment pour la formation aéronautique, et de leur insertion dans les milieux urbanisés. La création d'une zone D (zone dans laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique) n'est en outre, sauf pour les aéroports les plus importants, qu'une faculté.

L'ensemble de ces éléments conduit à considérer que les plans d'exposition au bruit sont, ainsi que le soutient l'association requérante, au nombre des plans et programmes qui doivent être soumis à évaluation environnementale en application de la directive 2001/42/CE.

Avant de faire droit à la requête sur ce point, nous vous invitons néanmoins à vous interroger sur le point de savoir si la procédure selon laquelle les plans d'exposition au bruit des aéroports sont adoptés n'est pas, en substance, déjà conforme aux exigences de la directive du 27 juin 2001, et ce alors même qu'il n'est pas fait mention des plans d'exposition au bruit dans les dispositions du code de l'environnement régissant l'évaluation environnementale des plans et programmes.

Quoique nous n'ayons pas trouvé, dans la jurisprudence rendue par la Cour de justice de l'Union sur la directive 2001/42/CE, de précédent ouvrant la voie à ce raisonnement, il nous semble que c'est bien là la logique qui sous-tend la transposition d'une directive, qui fixe en principe aux Etats membres des objectifs tout en leur laissant une certaine marge de manœuvre sur les modalités à définir pour les atteindre⁷. Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire de déranger la Cour de justice de l'Union pour l'interroger sur ce point : savoir dans quelle mesure le droit interne satisfait les objectifs d'une directive n'est pas une question

⁷ Le considérant 9 de la directive rappelle d'ailleurs que sa transposition n'appelle pas nécessairement que des procédures soient spécifiquement établies et admet que ses prescriptions puissent intégrées dans les procédures existantes.

d'interprétation du droit de l'Union, mais d'appréciation, qui relève de la compétence du juge national, juge de droit commun du droit de l'Union.

Si vous vous livrez à cette analyse, vous constaterez que, pour une partie des aérodromes pour lesquels un plan d'exposition au bruit doit être établi (énumérés à l'article L. 112-5 du code de l'urbanisme), les garanties procédurales fixées par la directive sont déjà satisfaites.

Pour tous, il nous semble que l'exigence d'un rapport sur les incidences environnementales, au sens de l'article 5 de la directive, est déjà satisfaite. Le projet de cartographie du bruit, éclairé par le rapport de présentation, est en effet déjà, en soi, une analyse, actuelle et future, des incidences de l'activité de l'aéroport sur la santé humaine et l'environnement dans le voisinage de l'aéroport. Sans doute certains des items de l'annexe I de la directive, qui énumère les informations requises dans le rapport d'incidences environnementales, ne sont-ils pas toutes également détaillés, notamment parce que l'autorité administrative auteur du plan n'a pas la main sur la teneur des prescriptions, mais seulement sur le champ d'application territorial. Certains items sont en outre peu pertinent : nous pensons à l'analyse des mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser toute incidence négative notable de la mise en œuvre du plan ou du programme sur l'environnement (item g) de l'annexe I), qui nous paraissent sans objet s'agissant de l'absence de marge de manœuvre de l'autorité administrative sur les prescriptions.

En ce qui concerne les plus grands aéroports, c'est-à-dire mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts (ceux pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes), les articles L. 112-16 et R. 112-14 du code de l'urbanisme prévoient la consultation préalable obligatoire de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. Or, d'une part, cette autorité, qui a le statut d'autorité administrative indépendante et dont la composition, définie à l'article L. 6361-1 du code des transports, garantit l'expertise en matière d'environnement, de santé humaine et de transport aérien, satisfait entièrement aux exigences de compétence et d'indépendance fixées par l'article 6 de la directive, tel qu'interprété par la Cour de justice dans son arrêt *Seaport* en particulier (CJUE, 20 octobre 2011, C-474/10, points 35 à 37). Le projet de plan et le rapport de présentation sont ainsi soumis à l'avis d'une autorité dont les responsabilités spécifiques dans la matière concernée par le plan d'exposition au bruit et l'indépendance garantissent le respect du paragraphe 3 de l'article 6 de la directive. D'autre part, le public est mis à même, à un stade amont, de donner sa décision, via la procédure d'enquête publique prévue par l'article L. 112-16 du code de l'urbanisme. Le paragraphe 2 du même article est également respecté.

Les exigences résultant des articles 8 (prise en compte des avis dans la prise de décision), 9 (consultation du public) et 10 (suivi) nous paraissent enfin également satisfaites. Sur ce dernier point, nous relevons que la commission consultative de l'environnement examine, tous les 5 ans, la pertinence des précisions ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne constatée (art. R. 112-9). Compétence est en outre donnée à l'ACNUSA, par le 5° de l'article L. 6361-7 du code des transports, pour recommander la révision des plans d'exposition au bruit quand elle l'estime nécessaire. Seule l'information de la Commission et

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

la référence à la directive dans les dispositions du code de l'urbanisme régissant ces plans d'exposition au bruit, prévues par l'article 13, n'ont vraisemblablement pas été faites. Les motifs de votre décision pourraient le signaler, étant entendu qu'en ce qui concerne la méconnaissance de l'obligation d'information, elle est en tout état de cause sans incidence sur la légalité des dispositions du code de l'urbanisme transposant la directive, dès lors que cette information n'est pas un préalable à celle-ci (CE, 13 mai 2016, *Association nationale des opérateurs détaillants en énergie*, n° 384215, T. pp. 680-785).

S'agissant en revanche des aéroports pour lesquels la consultation de l'ACNUSA n'est pas prévue, il est impossible de considérer que l'intégralité des objectifs de la directive est respectée. Manque principalement la consultation d'une autorité compétente en matière d'environnement dotée d'une autonomie suffisante par rapport au préfet la mettant en mesure de donner un avis objectif sur le projet qui lui est soumis et ses incidences notables sur l'environnement.

Notre proposition est donc d'annuler la décision implicite du Premier ministre, en tant seulement qu'elle rejette la demande de l'association tendant à l'adoption de toute mesure réglementaire pour soumettre à évaluation environnementale les plans d'exposition au bruit concernant les aéroports qui ne sont pas mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts⁸.

Une telle annulation implique nécessairement d'enjoindre au Premier ministre de prendre, pour ces aéroports, les dispositions réglementaires nécessaires pour soumettre les plans d'expositions au bruit ayant une incidence notable sur l'environnement à une évaluation environnementale conforme à la directive, dans un délai que nous vous proposons de fixer à quatre mois.

Nous vous invitons en revanche à rejeter le surplus des conclusions de l'association.

Nous estimons enfin qu'il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions des parties sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Tel est le sens de nos conclusions.

⁸ Etant rappelé qu'un aéroport est, en tant que tel, un projet ayant une incidence notable sur l'environnement.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.