

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE LILLE**

N° 2109835

**ASSOCIATION V.
ET AUTRES**

**Mme Elise Grard
Rapporteure**

**M. Quentin Liénard
Rapporteur public**

**Audience du 4 avril 2024
Décision du 17 mai 2024**

C

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Lille

(5^{ème} chambre)

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 17 décembre 2021 et les 17 octobre 2022 et 29 septembre 2023, l'association V., l'association L., l'association U. et l'association B., représentées par Me S., demandent au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du préfet du Nord en date du 17 août 2021 portant autorisation environnementale du projet de Liaison Intercommunale Nord-Ouest (LINO) – partie « Sud », tranches fonctionnelles 1, 2 et 3, sur les communes de Emmerin, Haubourdin, Loos et Sequedin (Nord) ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elles soutiennent que :

- l'arrêté du préfet du Nord en date du 26 juin 2014 portant déclaration d'utilité publique du projet de LINO, partie sud, dont l'illégalité est invoquée par voie d'exception, a été édicté en méconnaissance des dispositions de l'article R. 112-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en l'absence d'appréciation sommaire des dépenses induites par l'opération et alors que les effets de celle-ci n'ont pas été appréciés dans leur ensemble en l'absence d'éléments quant à la partie nord de la liaison dans l'étude d'impact ;

- l'arrêté du préfet du Nord en date du 27 mars 2019 portant prorogation de l'arrêté du 26 juin 2014 de la même autorité, dont l'illégalité est invoquée par voie d'exception, a été édicté en méconnaissance des dispositions de l'article L. 121-5 du code de l'expropriation

pour cause d'utilité publique en raison de changement dans les circonstances de droit et de fait tenant à la majoration du coût de l'opération et aux évolutions du projet au cours de la période 2014-2019 consistant en de nouveaux aménagements ;

- l'arrêté attaqué a été édicté à l'issue d'une procédure irrégulière, l'étude d'impact réalisée au titre de l'article R. 122-5 du code de l'environnement dans sa version issue de l'ordonnance du 3 août 2016, ne contenant pas une appréciation globale actualisée des incidences sur l'environnement du projet de LINO, la note d'actualisation élaborée en 2019 ne portant que sur la partie sud du projet sans élément sur la partie nord, et en raison des inexactitudes et insuffisances entachant cette étude en ce qui concerne l'impact du projet sur la ressource en eau en l'absence de précision quant à la vulnérabilité du site de la carrière de Loos-Emmerin, l'impact de la circulation induite par le projet sur la qualité de l'air en l'absence d'actualisation des données, de prise en compte de la demande induite par le nouvel équipement et de l'utilisation d'une modélisation erronée des données de circulation, les effets du projet sur le plan climatique, les atteintes portées à la biodiversité sur le site de la carrière de Loos-Emmerin et les aspects socio-économiques du projet ;

- les mesures de compensation programmées en raison de la destruction d'une zone humide attenante à la Deûle sont insuffisantes, eu égard notamment aux orientations du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois Picardie 2016-2021 ;

- le dossier de demande d'autorisation était incomplet ;

- l'arrêté attaqué n'est pas compatible avec le schéma de cohérence territoriale de Lille métropole qui prohibe les projets d'infrastructures impliquant une augmentation du trafic dans les zones de vulnérabilité forte ;

- il méconnaît les dispositions relatives au cycle de l'eau telles que prévues par les dispositions de la section III du chapitre II du titre I du livre I du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la métropole européenne de Lille ;

- l'arrêté contesté méconnaît les dispositions générales du règlement du PLUi en tant que les travaux de la tranche fonctionnelle n°1 impliquent la constitution de barrières hydrauliques.

Par des mémoires enregistrés les 28 avril 2022, 29 septembre 2023 et 24 octobre 2023, la métropole européenne de Lille, représentée par Me E., conclut :

- à titre principal, au rejet de la requête ;

- à titre subsidiaire, à ce que le tribunal fasse usage des dispositions de l'article L. 181-18 du code de l'environnement ;

- à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de l'association V., l'association L., l'association U. et l'association B. au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative .

Elle soutient que les moyens soulevés par les associations requérantes ne sont pas fondés.

Par un mémoire enregistré le 24 octobre 2023, le préfet du Nord conclut au rejet de la requête et, à titre subsidiaire, à ce que le tribunal fasse usage des dispositions de l'article L. 181-18 du code de l'environnement.

Il soutient que les moyens soulevés par les associations requérantes ne sont pas fondés.

En application des dispositions de l'article L.181-18 du code de l'environnement, les parties ont été informées de ce que le tribunal était susceptible de surseoir à statuer

dans l'attente de la régularisation du vice tenant à l'insuffisance de l'étude d'impact (y compris la note complémentaire à l'étude d'impact de 2013, les compléments à ces deux documents ainsi que la notice complémentaire d'octobre 2020 établie en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale) au regard des dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, en raison du caractère incomplet de l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité qui ne comprend pas les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique et des inexactitudes et insuffisances pour ce qui est des incidences du projet sur l'eau au niveau de la carrière de Loos-Emmerin.

Par un mémoire enregistré le 27 mars 2024 l'association V., l'association L., l'association U. et l'association B. ont présenté des observations en réponse à cet éventuel sursis à statuer.

Elles demandent par ailleurs au tribunal, en cas d'application de l'article L. 181-18 du code de l'environnement, de suspendre l'exécution de l'arrêté du 17 août 2021 et d'enjoindre, d'une part, à la réalisation, d'une nouvelle évaluation environnementale ainsi que d'une contre-expertise de l'analyse socio-économique et, d'autre part, au préfet du Nord de fermer à la circulation routière la voie d'ores et déjà construite.

Par un mémoire enregistré le 29 mars 2024, le préfet du Nord a présenté des observations en réponse à cet éventuel sursis à statuer.

Il demande par ailleurs au tribunal, en cas d'application de l'article L. 181-18 du code de l'environnement, de surseoir à statuer sur la requête jusqu'à l'expiration d'un délai de douze mois.

Par un mémoire enregistré le 29 mars 2024, la métropole européenne de Lille a présenté des observations en réponse à cet éventuel sursis à statuer.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- le code des transports ;
- le code de l'urbanisme ;
- l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 ;
- la loi n° 2017-257 du 28 février 2017 ;
- le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 ;
- le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Gard,
- les conclusions de M. Liénard, rapporteur public,
- les observations de Me S, représentant l'association V., l'association L., l'association U. et l'association B.;

- et les observations de Me E., représentant la métropole européenne de Lille.

Considérant ce qui suit :

1. En vue de la réalisation des travaux des trois premières tranches de la partie « Sud » de la liaison routière intercommunale Nord-Ouest (LINO), la métropole européenne de Lille (MEL) a sollicité auprès du préfet du Nord, le 5 mai 2017, la délivrance d'une autorisation environnementale. Une enquête publique a été menée du 14 avril au 14 mai 2021. Par un arrêté du 17 août 2021, le préfet du Nord a délivré à la MEL une autorisation environnementale, au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, concernant les tranches 1, 2 et 3 de la partie « Sud » de la LINO situées sur le territoire des communes de Emmerin, Haubourdin, Loos et Sequedin et valant autorisation au titre du I de l'article L. 214-3 du code de l'environnement et dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées au titre du 4° de l'article L. 411-2 du même code. Par la requête susvisée, l'association V., l'association L., l'association U. et l'association B. demandent au tribunal d'annuler l'arrêté préfectoral du 17 août 2021.

Sur l'office du juge du plein contentieux :

2. Il appartient au juge du plein contentieux des autorisations environnementales d'apprécier le respect des règles relatives à la forme et la procédure régissant la demande d'autorisation, parmi lesquelles figurent celles relatives au contenu du dossier de demande d'autorisation, au regard des circonstances de fait et de droit en vigueur à la date de délivrance de l'autorisation. En revanche, le respect des règles de fond qui s'imposent à l'autorisation s'apprécie en fonction des considérations de droit et de fait en vigueur à la date du présent jugement.

Sur l'étude d'impact :

En ce qui concerne les dispositions applicables :

3. L'article 6 de l'ordonnance du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, dans sa version issue de l'article 65 de la loi du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain, dispose que cette ordonnance s'applique « *aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation, notamment celle qui conduit à une déclaration d'utilité publique, est déposée à compter du 16 mai 2017* ».

4. Il résulte de l'instruction que, par un arrêté du 26 juin 2014, le préfet du Nord a déclaré d'utilité publique le projet d'aménagement de la partie « Sud » de la LINO, sur le territoire des communes de Lambersart, Lomme, Sequedin, Loos, Haubourdin, Emmerin. Dans ces circonstances, le projet litigieux doit être regardé comme ayant fait l'objet d'une première demande d'autorisation au sens de l'article 6 précité de l'ordonnance du 3 août 2016, avant le 16 mai 2017. Par suite, nonobstant ce qui a été mentionné au point 2 du présent jugement, les dispositions du code de l'environnement relatives à l'autorisation environnementale et, plus particulièrement, à l'étude d'impact, applicables au présent litige sont celles dans leur rédaction antérieure à l'entrée en vigueur des dispositions de l'ordonnance du 3 août 2016 précitée et du décret du 11 août 2016 relatif à la modification des règles

applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes et non pas celles en vigueur à la date de délivrance de l'autorisation. Au demeurant et contrairement à ce qui est soutenu, il ne résulte pas de l'instruction et notamment de la simple mention de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement dans le préambule de la « note complémentaire à l'Etude d'Impact de 2013 », que le maître d'ouvrage et l'autorité décisionnaire auraient fait application des dispositions du code de l'environnement dans leur version issue de l'ordonnance du 3 août 2016 et du décret du 11 août 2016 précités, la circonstance que la commission d'enquête et l'Autorité environnementale aient fait mention de ce même article dans leurs conclusions et avis étant sans incidence sur ce point eu égard à l'indépendance de ces deux instances vis-à-vis de la MEL et du préfet du Nord.

En ce qui concerne le contenu de l'étude d'impact :

5. D'une part, aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction applicable au litige : « I. — *Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact. (...) II. — Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. (...).* / Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. (...) ». Aux termes de l'article R.122-5 du même code, dans sa rédaction applicable au litige : « I. - *Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. / II. L'étude d'impact présente : / (...)* / 2° *Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ; / 3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ; / (...)* / 7° *Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour : / - éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ; / - compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité. / La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° / (...)* / 12° *Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact*

comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme (...) / III. Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : / - une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; / - une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ; / - une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; / (...) / - une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences (...) ».

6. D'autre part, aux termes de l'article L. 1511-2 du code des transports : *« Les grands projets d'infrastructures et les grands choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports sur, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport. »*. Aux termes de l'article R.1511-1 du même code : *« Constituent de grands projets d'infrastructures de transport au sens de l'article L. 1511-2 : / (...) / 3° Les projets d'infrastructures de transport dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 83 084 715 €. (...) »*. L'article R. 1511-3 de ce code prévoit : *« Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues par les articles R. 1511-1 et R. 1511-2 s'apprécient au regard de la totalité de ce projet et non de chacune de ses tranches ; l'évaluation prévue par les articles R. 1511-4 à R. 1511-6 doit être préalable à la réalisation de la première tranche. (...) »*. Aux termes de l'article 4 du décret du 17 juillet 1984 relatif à l'application de l'article 14 de la loi 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, repris aux articles R. 1511-4 et R. 1511-5 du code des transports : *« L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : / 1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ; / 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ; / 3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ; / 4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation, et un exposé sur sa compatibilité avec les schémas directeurs d'infrastructures applicables ; / (...) / L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent aux transports, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural. Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés (...) »*.

7. Les inexactitudes, omissions ou insuffisances d'une étude d'impact ne sont susceptibles de vicier la procédure et donc d'entraîner l'illégalité de la décision prise au vu de cette étude que si elles ont pu avoir pour effet de nuire à l'information complète de la population ou si elles ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

S'agissant de la mention du cadre juridique :

8. La circonstance que, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, il soit fait mention dans le préambule de la « note complémentaire à l'Etude d'Impact de 2013 » de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement ne caractérise pas l'existence d'une inexactitude de nature à avoir nuit à la bonne information du public ou à influencer sur le sens de l'arrêté contesté. Par suite, cette branche du moyen doit être écarté.

S'agissant de l'appréciation globale des impacts du projet :

9. En premier lieu, il résulte de l'instruction que le projet de liaison routière intercommunale dénommé « LINO » poursuivi par la MEL porte sur trois liaisons routières distinctes, baptisées « LINO sud », « LINO centre » et « LINO Nord ». Elles consistent respectivement en la création d'une liaison entre les communes de Lambersart et Loos, celle d'une ligne de transports collectifs de rocade entre les communes de Saint André et Lambersart et en la requalification et l'optimisation d'itinéraires existants entre les communes de La Madeleine et Saint André. Ces trois LINO sont dotées de calendriers de réalisation propres et non coordonnés. Elles ne présentent pas de continuité entre elles en raison de l'existence de ruptures à Saint André et Lambersart. Dans ces conditions, contrairement à ce que soutiennent les associations requérantes, la « LINO Sud » et la « LINO Nord » ne présentent pas d'unité fonctionnelle et constituent des programmes distincts. Par suite, l'étude d'impact ne devait pas porter sur l'ensemble de ces différents projets.

10. En second lieu, il résulte de l'instruction que la réalisation opérationnelle du projet de « LINO Sud » a été découpée en six tronçons, appelés tranches fonctionnelles, pouvant être réalisés indépendamment les uns des autres et mis en service isolément, dans le cadre d'un programme de travaux, constituant une unité fonctionnelle. L'étude d'impact du projet, rédigée en février 2013 préalablement à l'arrêté préfectoral du 26 juin 2014 portant déclaration d'utilité publique du projet, porte sur les six tranches fonctionnelles du projet de « LINO sud », soit 12 kilomètres de voie de Loos à Lambersart, et analyse ainsi les incidences du projet dans son ensemble. Au regard des seules dispositions légales et réglementaires applicables au litige, la MEL n'était pas tenue de procéder à une actualisation de cette étude d'impact dans sa globalité. La circonstance que, dans le cadre du dossier de demande de l'autorisation environnementale contestée, elle a produit une note complémentaire pour compléter et mettre à jour cette étude au regard des diagnostics complémentaires opérés et précisions apportées au projet concernant les seules tranches fonctionnelles 1, 2 et 3, est sans incidence sur l'existence, au sein de l'étude d'impact, d'une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux de la partie « Sud » de la LINO.

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

11. D'une part, si l'étude d'impact réalisée dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique de 2013 revêt un caractère synthétique, il résulte

de l'instruction que, dans sa réponse à l'avis actualisé de l'autorité environnementale du 24 juillet 2019, la MEL a réalisé une étude des impacts de la totalité des tranches fonctionnelles du projet et a produit une réponse argumentée quant aux impacts en matière de pollution de l'air générée par le trafic lié au projet. Dans le cadre de la notice complémentaire à cette étude d'impact rédigée en vue de la demande d'autorisation environnementale attaquée, une mise à jour de la modélisation de 2013 a été réalisée, indiquant le nom des logiciels de simulation utilisés, listant les projets inclus dans cette étude et comportant des planches représentant graphiquement les résultats de cette nouvelle étude de circulation en 2030 incluant les TF1, TF2 et TF3. Elle comporte en outre une étude particulière concernant les effets du projet en termes de circulation dans la zone de vulnérabilité située aux alentours de la M952. Dans sa réponse à l'avis précité, la MEL a en outre précisé les modalités de fonctionnement des logiciels de modélisation de la circulation utilisés, les hypothèses prises en compte dans différents scénarii, a pris en considération les flux de marchandises et a présenté la méthode d'actualisation de l'étude de 2013, palliant ainsi l'insuffisance de la description des hypothèses de trafic, conditions de circulation et méthode de calcul utilisées pour l'élaboration des documents initiaux. Si les associations requérantes critiquent l'absence de prise en compte du projet de tramway à Loos, elles n'établissent pas que celui-ci remplirait les conditions du 4° du II de l'article R.122-5 dans sa rédaction applicable au litige. Elles n'apportent par ailleurs aucun élément circonstancié justifiant que l'étude d'impact doive prendre en compte les trajets longue durée et tenir compte de la « loi de Downs ». Dans ces conditions, quand bien même l'autorité environnementale, dans son avis adopté lors de sa séance du 24 juillet 2019, a recommandé de reprendre l'analyse des déplacements de l'étude d'impact initiale, de l'enrichir d'une description des motifs de déplacement et des trafics de marchandises susceptibles d'être intéressés par l'infrastructure, de reprendre la modélisation des trafics tenant compte de leur évolution constatée depuis 2013, de compléter le projet par des mesures de maîtrise des trafics, de procéder à une évaluation des impacts cumulés avec les autres tronçons de la LINO, de modéliser les impacts pour les trafics et les pollutions et nuisances, à leurs mises en service successives et à l'échéance de 20 ans et de réévaluer les émissions de gaz à effet de serre, le contenu de l'étude d'impact concernant les effets du projet sur la circulation, eu égard à l'ensemble des éléments mis à disposition de la population et de l'autorité décisionnaire et aux apports de la note complémentaire de l'étude d'impact de 2013 et de la notice d'octobre 2020 établie en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, n'a pas eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et n'a pas été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. Cette branche du moyen doit, dès lors, être écartée.

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

12. Il résulte de l'instruction que l'étude d'impact comporte une analyse de l'état initial du milieu physique et des données climatiques dans la zone d'implantation du projet, puis une analyse de ses impacts, notamment en matière de production de gaz à effet de serre, qui conclut à la diminution de la production de ces gaz sous l'effet de la mise en œuvre du projet, compte tenu de son impact positif sur la végétalisation du secteur et à l'absence d'influence du projet sur le climat, à l'échelle locale. La notice complémentaire indique que les données de climatologie sont inchangées. La branche du moyen tirée de l'absence d'analyse des effets du projet sur le climat dans l'étude d'impact manque dès lors en fait et doit être écartée.

S'agissant de l'analyse socio-économique :

13. Il résulte de l'instruction que le projet en litige, dont le coût initial pour ses six tranches fonctionnelles a été évalué à 138,9 millions d'euros, est un grand projet d'infrastructures de transports au sens des dispositions du code des transports mentionnées au point 6 du présent jugement. A ce titre, il a fait l'objet d'une analyse socio-économique telle que prévue par ces mêmes dispositions à l'occasion de la déclaration d'utilité publique ayant fait l'objet de l'arrêté préfectoral du 26 juin 2014. Cette analyse indique notamment, outre le coût de l'opération, sa compatibilité avec les documents de planification et de programmation et l'existence d'un taux de rentabilité interne de 1,4 %, que le projet permettra d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité du territoire à l'ouest de l'agglomération lilloise, améliorera l'accessibilité aux centres commerciaux de Lomme et Englos, constituera un levier pour le développement d'Eurasanté, améliorera l'accessibilité du futur parc de la Haute-Deûle, contribuera à la mutation du port, permettra à Loos de profiter de relations améliorées avec les territoires proches et ouvrira de nouvelles perspectives à l'urbanisation sur les territoires avec des disponibilités foncières. Elle mentionne encore que la LINO sera, à l'ouest de la métropole, le 1er axe structurant orienté Nord-Sud, soulagera plusieurs voies secondaires leur redonnant leur vocation urbaine et résidentielle, constituera un axe structurant pour les déplacements doux et sera donc un encouragement à l'intermodalité et aux cheminements doux. S'il ne résulte d'aucun texte, ni d'aucun principe que cette analyse devait être actualisée dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, ni qu'elle devait être reprise dans son intégralité au sein de l'étude d'impact, cette dernière se doit toutefois de contenir les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique. A cet effet, l'étude et la note complémentaire comportent, quand bien même ils ne sont pas évoqués dans une partie spécifiquement dédiée, des éléments reprenant les principaux points mentionnés ci-dessus de l'analyse socio-économique en ce qui concerne les effets du projet sur les transports, la desserte et le développement urbanistique et socio-économique, y compris agricole, des territoires concernés, tout en apportant des précisions et commentaires au regard de nouveaux projets tels que le centre commercial Lillénium, les prisons de Loos et la création du quartier des Oliveaux. Si cette analyse n'inclut pas la mention du taux de rentabilité précité, cette seule insuffisance ne peut être regardée comme étant de nature à nuire à l'information complète du public ou à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative, eu égard aux réserves émises par les auteurs de l'analyse socio-économique en ce qui concerne la fiabilité de ce taux dès lors que tous les effets induits du projet ne peuvent être évalués financièrement et qu'une telle évaluation socio-économique, si elle est de pratique ancienne sur les projets routiers interurbains, est récente pour les projets en milieu urbain. Enfin, l'étude comporte une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances ainsi que des avantages induits pour la collectivité en termes d'urbanisation, d'aménagement foncier, agricole ou forestier, de consommations énergétiques et de pollutions, l'étude complémentaire mentionnant notamment une baisse attendue de 5% des émissions polluantes. Par suite, cette branche du moyen doit être écartée.

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

14. D'une part, il résulte de l'instruction que l'étude d'impact réalisée dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique comporte une description des types d'habitats répertoriés dans la carrière d'Emmerin – Haubourdin – Loos ainsi qu'une présentation des données recueillies auprès du groupe ornithologique et naturaliste du Nord-Pas-de-Calais et de l'association L. concernant leur inventaire ornithologique partiel de cette zone. Par ailleurs, la note complémentaire à cette étude, sur la base de données acquises en 2013 et actualisées en 2019, a procédé à un état des lieux précis de la présence d'oiseaux dans cette carrière de façon générale et sur le tracé de la LINO, en particulier. Les impacts sonores résiduels du projet ont été évalués, dans le dossier « Espèces protégées », tant en phase projet qu'en phase d'exploitation pour le goéland cendré, l'hirondelle de rivage, les nicheurs en milieux ouverts à semi-boisés et pour les migrateurs et hivernants et relativisés, compte tenu du bruit d'ores et déjà existant, lié à l'exploitation de la carrière. En tout état de cause, la plantation d'une haie épaisse le long de la clôture du projet est prévue, afin de réduire la nuisance sonore liée au passage des véhicules. D'autre part, si les associations requérantes soutiennent que le projet présente des impacts en termes de vibrations, qui auront des conséquences sur la reproduction de la faune aviaire présente dans cette carrière, qui n'ont pas été évalués dans l'étude d'impact, elles ne produisent aucun élément circonstancié permettant d'établir d'une part, l'existence d'un tel risque dans la carrière d'Emmerin – Haubourdin – Loos, qui fait l'objet d'une exploitation de carrière impliquant d'ores et déjà des vibrations et, d'autre part, la sensibilité de la faune aviaire à ce risque allégué.

S'agissant de l'analyse, dans l'étude d'impact, des effets du projet sur la ressource en eau et la qualité des eaux de la nappe de craie :

15. En l'espèce, l'alimentation en eau potable de l'agglomération lilloise constitue, selon l'avis de l'autorité environnementale en date du 9 janvier 2013, un des principaux enjeux environnementaux du projet de la Lino eu égard à son tracé. La partie « Sud » de cette liaison traverse ainsi des champs captants, alimentant la nappe de la craie du Sud de Lille qui fournit 40% de l'eau potable de la métropole. Ces champs font l'objet d'un périmètre de protection, au titre de l'aire d'alimentation des captages du Sud de Lille et le site Est de la carrière d'Emmerin a été, à ce titre, classé par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la MEL en zone AAC2 dite de vulnérabilité forte. L'étude d'impact et ses compléments ont procédé à une analyse de l'état initial de la zone et des effets du projet sur celle-ci en prenant en compte la vulnérabilité de la zone en se fondant notamment sur des données issues d'une cartographie de la géologie du Nord-Pas-de-Calais élaborée par le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) en 1981 et des relevés piézométriques réalisés en 2008 ainsi que des études et expertises hydrogéologiques réalisées entre 2015 et 2019 et sur un rapport géotechnique du 10 juin 2015. Les associations requérantes soutiennent que l'étude a été réalisée en se fondant sur des données erronées quant à l'épaisseur de la couche de terrain située entre la surface et la nappe d'eau en l'absence de prise en compte des excavations réalisées dans le cadre de l'exploitation de la carrière, la vulnérabilité de la zone ayant en outre été sous-estimée par les documents précités. Toutefois, il ne résulte pas des photos produites par les associations, ni des mentions générales des courriers électroniques des 9 et 10 février 2022 d'un professeur en hydrogéologie de l'université de Lille, ainsi que du document intitulé « Étude environnementale, évaluation de la vulnérabilité de la nappe de la craie dans l'Aire d'Alimentation des Captages de la nappe de la craie du Sud de Lille », qui ne comporte pas de précision sur ce point particulier, que l'épaisseur de la couche de terrain précitée a fait l'objet d'une sous-évaluation. Il en est de même en ce qui concerne

l'avis émis, au vu d'un dossier incomplet, en septembre 2023 par un ingénieur géologue expert et alors qu'un hydrogéologue expert agréé en matière d'hygiène publique et le comité partenarial de l'aire d'alimentation des captages au Sud de Lille ont, quant à eux, rendu des avis favorables au projet les 11 février 2019 et 20 décembre 2018. Au demeurant, les associations requérantes n'établissent pas que le tracé emprunté par la LINO au sein de l'emprise de la carrière d'Emmerin portent sur les parties du terrain dont elles indiquent qu'ils auraient fait l'objet d'excavation aboutissant à une nappe d'eau affleurante. Eu égard à la teneur de la seule argumentation soumise au tribunal, il n'apparaît pas que l'étude d'impact serait entachée d'insuffisance, d'omission ou d'inexactitude en ce qui concerne les éventuels effets du projet sur la ressource en eau, qui seraient de nature à avoir privé le public d'une information fiable et complète et de ne pas lui avoir permis de formuler utilement des observations sur ce point dans le cadre de l'enquête publique ou qui auraient été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative.

16. Par ailleurs, si les associations requérantes soutiennent que l'étude d'impact est incomplète dès lors qu'elle n'aurait pas suffisamment interrogé la vulnérabilité de la zone Ouest de la carrière d'Emmerin, comprenant un plan d'eau résiduel d'une surface de 0,5 hectare, attendant au projet de renouvellement urbain des Oliveaux, comprenant une voie d'accès à la LINO Sud, celles-ci n'apportent aucun élément circonstancié mettant en évidence la vulnérabilité spécifique de ce plan d'eau. Si elles se prévalent de l'avis du commissaire enquêteur du 31 mai 2022 concernant le projet de renouvellement urbain du quartier Oliveaux dans le cadre d'un dossier de déclaration d'intérêt général, la seule recommandation émise, tendant à faire procéder à une expertise indépendante pour apprécier l'opportunité de réaliser une nouvelle évaluation de la vulnérabilité de la nappe dans le secteur des carrières, en appliquant la méthodologie BRGM – ONEMA publiée en 2014, n'est pas de nature à établir cette vulnérabilité.

17. Il résulte de ce qui précède que le moyen tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact doit être écarté dans toutes ses branches.

Sur la complétude du dossier de demande d'autorisation environnementale :

18. Aux termes de l'article L. 214-1 du code de l'environnement : « *Sont soumis aux dispositions des articles L. 214-2 à L. 214-6 les installations ne figurant pas à la nomenclature des installations classées, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants* ». Aux termes de l'article L. 214-2 du même code : « *Les installations, ouvrages, travaux et activités visés à l'article L. 214-1 sont définis dans une nomenclature, établie par décret en Conseil d'Etat après avis du Comité national de l'eau, et soumis à autorisation ou à déclaration suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques compte tenu notamment de l'existence des zones et périmètres institués pour la protection de l'eau et des milieux aquatiques (...)* ». Aux termes de l'article R. 214-1 de ce code, dans sa rédaction applicable à la date de délivrance de l'autorisation attaquée : « *La nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 figure au tableau annexé au présent article (...)* ». Ce tableau prévoit, dans une rubrique 3.2.3.0 que les plans d'eau, permanents ou non, sont

soumis à autorisation quand leur superficie est supérieure ou égale à 3 hectares et à déclaration quand leur superficie est supérieure à 0,1 hectare mais inférieure à 3 hectares, à l'exception des étendues d'eau réglementées, notamment au titre de la rubrique 2.1.5.0. relative au rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol.

19. Il résulte de l'instruction que, dans son dossier de demande d'autorisation environnementale, la MEL a déclaré au titre de la rubrique 3.2.3.0 les bassins de rétention du projet, pour une surface inférieure à 3 hectares. Contrairement à ce que soutiennent de manière sommaire les associations requérantes, les noues prévues par le projet n'avaient pas à être déclarées au titre de cette même rubrique dès lors que de tels dispositifs relèvent de la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature en tant qu'ils participent à la gestion des eaux pluviales. Par ailleurs, les allégations des associations requérantes, quant à la nécessité de déclarer au titre de la rubrique 3.2.3.0 la zone humide de 1 500m² créée sur le plateau de Fléquières à titre de mesure compensatoire en tant qu'elle constituerait un plan d'eau, ne sont nullement étayées. Dans ces conditions, elles ne sont pas fondées à soutenir que le dossier de demande d'autorisation environnementale est incomplet, faute pour la MEL d'avoir déclaré cette zone au titre de la rubrique 3.2.3.0. Par suite, le moyen tiré de l'incomplétude du dossier de demande d'autorisation doit être écarté dans ses deux branches.

Sur les mesures de compensation :

20. Aux termes de l'article L. 212-1 du code de l'environnement : « (...) III. - Chaque bassin ou groupement de bassins hydrographiques est doté d'un ou de plusieurs schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux fixant les objectifs visés au IV du présent article et les orientations permettant de satisfaire aux principes prévus aux articles L. 211-1 et L. 430-1. / (...) / XI. - Les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux. (...) ».

21. Il résulte des dispositions précitées que les décisions administratives prises dans le domaine de l'eau, dont celles prises au titre de la police de l'eau en application des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement, sont soumises à une simple obligation de compatibilité avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). Pour apprécier cette compatibilité, il appartient au juge administratif de rechercher, dans le cadre d'une analyse globale le conduisant à se placer à l'échelle du territoire pertinent pour apprécier les effets du projet sur la gestion des eaux, si l'autorisation ne contrarie pas les objectifs et les orientations fixés par le schéma, en tenant compte de leur degré de précision, sans rechercher l'adéquation de l'autorisation au regard de chaque orientation ou objectif particulier.

22. Il résulte de l'instruction que le SDAGE du bassin Artois-Picardie 2022-2027 a été adopté le 15 mars 2022. Dès lors, il résulte de ce qui a été dit au point 2 du présent jugement que les associations requérantes ne peuvent utilement invoquer les dispositions du SDAGE Artois-Picardie 2016-2021 à l'encontre de l'autorisation environnementale attaquée, ce schéma n'étant plus en vigueur à la date du présent jugement.

23. Par ailleurs, il résulte de l'instruction que dans la notice complémentaire à l'étude d'impact de 2013, la MEL a justifié ne pouvoir éviter la destruction de 419m² de zone humide en partie Nord du projet, le long de la Deûle, dès lors que cette zone est située au pied de l'ouvrage de franchissement existant de la Deûle, dont le projet consiste à réaliser

l'élargissement afin d'y intégrer une voie douce. Par ailleurs les allégations sommaires des associations requérantes quant à l'insuffisance de la mesure de compensation autorisée et citée au point 19 du présent jugement, consistant en la création d'une zone humide de 1 500m², en limite d'un parc urbain, à proximité de zones humides existantes, en tant qu'elle n'offrirait pas de garantie d'équivalence fonctionnelle, la zone humide créée n'étant pas attenante à la Deûle, ne sont étayées par aucun élément. Le moyen doit, par suite, être écarté.

24. Pour les mêmes motifs que ceux évoqués précédemment, et dès lors qu'elles ne procèdent pas à une analyse globale des effets du projet sur la gestion des eaux à l'échelle du territoire concerné, les associations requérantes ne démontrent pas l'incompatibilité globale de l'autorisation en litige avec le SDAGE Artois – Picardie 2022-2027. Le moyen doit, par suite, être écarté.

Sur l'exception d'illégalité des arrêtés du préfet du Nord des 26 juin 2014 et 27 mars 2019 :

25. L'illégalité d'un acte administratif, qu'il soit ou non réglementaire, ne peut être utilement invoquée par voie d'exception à l'appui de conclusions dirigées contre une décision administrative ultérieure que si cette dernière décision a été prise pour l'application du premier acte ou s'il en constitue la base légale. S'agissant d'un acte réglementaire, une telle exception peut être formée à toute époque, même après l'expiration du délai du recours contentieux contre cet acte. S'agissant d'un acte non réglementaire, l'exception n'est, en revanche, recevable que si l'acte n'est pas devenu définitif à la date à laquelle elle est invoquée, sauf dans le cas où l'acte et la décision ultérieure constituant les éléments d'une même opération complexe, l'illégalité dont l'acte serait entaché peut être invoquée en dépit du caractère définitif de cet acte.

26. En l'espèce, l'arrêté du préfet du Nord du 26 juin 2014 portant déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la LINO « Sud » sur le territoire des communes de Lambersart, Lomme (commune associée), Sequedin, Loos, Haubourdin, Emmerin et l'arrêté du 27 mars 2019 portant prorogation de la déclaration d'utilité publique de ce projet, dont l'illégalité est invoquée par voie d'exception, n'ont un caractère réglementaire, que dans la seule mesure où ils emportent la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine « Lille Métropole Communauté Urbaine » aux droits de laquelle vient la MEL. Toutefois, l'arrêté attaqué, portant autorisation environnementale de ce projet, n'a pas été pris pour l'application de ces arrêtés en tant qu'ils emportent une telle mise en compatibilité, ni n'en constituent la base légale. La circonstance que les arrêtés du 26 juin 2014 et du 27 mars 2019 constitueraient le document inclus au dossier de demande environnementale pour l'application du 3° de l'article R. 181-13 du code de l'environnement, attestant que la MEL dispose de la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation du projet, est sans incidence sur ce point. Ces arrêtés, pris pour l'application d'une législation ayant un objet différent de la décision attaquée et se bornant à déclarer un projet d'utilité publique ou prorogeant cette déclaration, ne constituent pas avec celui contesté, une opération complexe, contrairement à ce qui est soutenu par les associations requérantes. Dès lors, les associations requérantes ne sont pas fondées à soutenir que l'arrêté du 17 août 2021 est illégal en raison de l'illégalité des arrêtés préfectoraux du 26 juin 2014 et du 27 mars 2019.

Sur la compatibilité avec le schéma de cohérence territoriale Lille métropole :

27. Aux termes de l'article L. 142-1 du code de l'urbanisme, dans sa rédaction applicable au litige : « *Sont compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs du schéma*

de cohérence territoriale : / 1° Les plans locaux d'urbanisme prévus au titre V du présent livre ; / 2° Les plans de sauvegarde et de mise en valeur prévus au chapitre III du titre premier du livre III ; / 3° Les cartes communales prévues au titre VI du présent livre ; / 4° Les programmes locaux de l'habitat prévus par le chapitre II du titre préliminaire du livre III du code de la construction et de l'habitation ; / 5° Les plans de mobilité prévus par le chapitre IV du titre premier du livre II de la première partie du code des transports ; / 6° La délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 113-16 ; / 7° Les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat ; / 8° Les autorisations prévues par l'article L. 752-1 du code de commerce ; / 9° Les autorisations prévues par l'article L. 212-7 du code du cinéma et de l'image animée ; / 10° Les permis de construire tenant lieu d'autorisation d'exploitation commerciale prévus à l'article L. 425-4. ».

28. Les autorisations environnementales délivrées au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ne sont pas au nombre des documents et autorisations limitativement énumérés à l'article L. 142-1 du code de l'urbanisme précité, auxquels peut être opposé le document d'orientation et d'objectifs du schéma de cohérence territoriale. Dès lors, les associations requérantes ne peuvent utilement se prévaloir des dispositions du schéma de cohérence territoriale Lille Métropole à l'appui de leurs conclusions dirigées contre l'arrêté attaqué pris en application de l'article L. 214-3 du code de l'environnement. En conséquence, le moyen tiré de l'incompatibilité de l'arrêté contesté avec le schéma de cohérence territoriale Lille Métropole doit être écarté en tant qu'il est inopérant.

Sur la compatibilité avec le plan local d'urbanisme intercommunal :

29. Aux termes de l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme : « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation* ».

30. En application de ces dispositions, les plans locaux d'urbanisme sont opposables aux travaux et constructions régis par la législation sur l'urbanisme ainsi qu'aux installations classées pour la protection de l'environnement. Il ne résulte toutefois pas de ces mêmes dispositions que les plans locaux d'urbanisme sont opposables aux travaux et constructions autorisés ou déclarés en application des dispositions précitées de l'article L. 214-3 du code de l'environnement lorsque ces derniers, soumis à la législation distincte sur l'eau, n'appartiennent pas à la catégorie des installations classées pour la protection de l'environnement visée à l'article L. 152-1 du code de l'urbanisme.

31. Dès lors, si les associations requérantes se prévalent des dispositions du plan local d'urbanisme intercommunal de la MEL, ce moyen ne peut être utilement invoqué à l'encontre de l'acte litigieux, pris en application de l'article L. 214-3 du code de l'environnement. En conséquence, le moyen tiré de la méconnaissance du plan d'urbanisme intercommunal est inopérant et ne peut être qu'écarté.

32. Il résulte de ce qui précède que les conclusions à fin d'annulation de la requête doivent être rejetées.

Sur les conclusions à fin d'injonction :

33. Le présent jugement, qui rejette les conclusions à fin d'annulation de la requête, n'implique aucune mesure d'exécution. Par suite, les conclusions à fin d'injonction des associations requérantes doivent, en tout état de cause, être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

34. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de l'Etat, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante, la somme que les associations requérantes demandent au titre des frais exposés par elles et non compris dans les dépens. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge des associations requérantes, la somme demandée par la métropole européenne de Lille au même titre.

D E C I D E :

Article 1^{er} : La requête de l'association V., l'association L., l'association U. et l'association B. est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de la métropole européenne de Lille présentées sur le fondement des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association V., l'association L., l'association U. et l'association B., à la métropole européenne de Lille et au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Copie en sera adressée au préfet du Nord.

Délibéré après l'audience du 4 avril 2024, à laquelle siégeaient :

- M. Chevaldonnet, président,
- Mme Grard, première conseillère,
- Mme Leclère, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 17 mai 2024.

La rapporteure,

Le président,

E. GRARD

B. CHEVALDONNET

La greffière,

M. VERCRUYSSÉ

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, en ce qui le concerne, ou à tous commissaires de justice à ce requis, en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,
La greffière.