

07 Janvier 2014

## Référentiel Loi Littoral

### Les dérogations sous condition



## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	07/01/2014	Version MEDDE mise en ligne Internet

## Affaire suivie par

<b>Rudy LERAY / DREAL – Mission Zones Cotières et Milieux Marins et Christine Herry DDTM 29</b>
Tél. : 02 90 08 55 42 (Rudy Leray) et 02 98 38 45 44 (Christine Herry).
Courriel : <a href="mailto:rudy.leray@developpement-durable.gouv.fr">rudy.leray@developpement-durable.gouv.fr</a> et <a href="mailto:christine.herry@developpement-durable.gouv.fr">christine.herry@developpement-durable.gouv.fr</a>

## Rédacteur

Olivier Lozachmeur, Consultant en droit du littoral

## Relecteurs

Ce document, avec neuf autres fascicules constitue le «Référentiel loi littoral» en Bretagne qui a été réalisé pour assurer une harmonisation de la lecture des services en charge de veiller à sa prise en compte par les services de l'Etat dans leurs attributions.

Il a été rédigé et illustré par **Olivier Lozachmeur** (Consultant en droit du littoral) sur la base des réflexions et des travaux d'un groupe de travail sur l'application de la loi «littoral» en Bretagne.

Ce groupe a été mis en place par la DREAL dans le cadre de «l'Atelier permanent des Zones Côtières et des milieux marins», réseau métier et d'échanges animé par **Rudy Leray** (DREAL Bretagne, Mission Zones Côtières et Milieux Marins).

Piloté par **Christine HERRY** (DDTM 29), chef de projet, ce groupe a régulièrement réuni en son sein depuis 2009 :

- **Nathalie GAY** - DDTM 22
- **Maryse TROTIN** puis **Lydia PFEIFFER** - DDTM 56
- **Jean PONTHEU** puis **Eric FOURNEL** - DDTM 35
- **Rudy LERAY** - DREAL Bretagne
- **Céline CARDIN** - CETE de l'Ouest

Depuis 2012, il s'est transformé en «groupe d'expertise régional» en charge d'assurer le suivi de la jurisprudence et l'actualisation de ce Référentiel, tout en procédant à la diffusion de celui-ci vers l'ensemble des agents concernés en DDTM et en DREAL notamment à travers plusieurs formations, auxquelles ont participé plus de 100 agents des services de l'Etat.

-----

## Avant-propos

Le présent document traite des dispositions de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme. Cet article énonce que :

"Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative.

*(La Loi n°94-112 du 9 février 1994 article 8, Journal officiel du 10 février 1994 a inséré l'alinéa suivant)*

A titre exceptionnel, les stations d'épuration d'eaux usées, non liées à une opération d'urbanisation nouvelle, peuvent être autorisées conjointement par les ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement, par dérogation aux dispositions du présent chapitre".

L'article L. 146-8 est important, car ses dispositions permettent de déroger, sous certaines conditions, à l'ensemble des dispositions des articles L. 146-1 à L. 146-7 du code de l'urbanisme.

Dans un premier temps, l'article L. 146-8 ne comprenait qu'un seul alinéa (A), mais suite à l'affaire de la station d'épuration du cap Sicié à Toulon, le législateur a ajouté en 1994 un alinéa supplémentaire à cet article, qui prévoit que les stations d'épuration d'eaux usées peuvent, dans certains cas, elles-aussi bénéficier de cette dérogation (B).

En 2009, les dispositions de ce second alinéa a fait l'objet d'une lettre et d'une note du ministre de l'Ecologie qui ne fixe les modalités d'application par les services de l'Etat (C).

Avant d'évoquer ces questions, il convient de préciser que les circulaires ministérielles de septembre 2005, de mars 2006 et de juillet 2006 relatives à l'application de la loi « littoral » n'évoquent ainsi à aucun moment la mise en œuvre de l'article L.146-8.

Quant aux manuels de droit du littoral, ils ignorent généralement la question ou se contentent de la traiter en quelques lignes.

Toutefois, l'alinéa deux de l'article L.146-8 a fait l'objet le 26 janvier 2009 d'une lettre de cinq pages adressée aux préfets par le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable de l'Aménagement du Territoire, qui en précise les modalités d'application et de mise en œuvre.

Au niveau jurisprudentiel, la base de données Légifrance répertorie 15 décisions des cours administratives d'appel et du Conseil d'Etat, contre plusieurs centaines pour les articles L. 146-4 et L. 146-6, où l'article L.146-8 est évoqué.

A- Les dispositions de l'aliéna premier de l'article L. 146-8	p.5
A.1 La problématique des aménagements nécessaires à des services publics portuaires	p.6
A.1.1 La possibilité de réaliser de nouvelles routes desservant des ports par dérogation aux dispositions de l'article L. 146-7	p.6
A.1.2 La possibilité de réaliser des aménagements liés à un service public portuaire dans les espaces «remarquables»	p.8
A.1.3 L'avis du Conseil d'Etat sur l'interprétation de la notion d'ouvrage nécessaire au fonctionnement des services publics portuaires au sens de l'article L. 146-8	p.10
A.2 La problématique des aménagements nécessaires à la sécurité maritime et à la sécurité civile	p.12
B- Les dispositions de l'aliéna second de l'article L. 146-8	p.15
C- Les dispositions de la lettre et de la note du ministre de l'Ecologie du 26 janvier 2009 relative à l'application du second alinéa de l'article L. 146-8	p.20

## **A- Les dispositions de l'aliéna premier de l'article L. 146-8**

L'alinéa premier de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme énonce que "les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance, ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative".

Si ces dispositions permettent de réaliser des installations, des constructions, des nouvelles routes et des ouvrages, elles soumettent cette possibilité à deux conditions :

- ces aménagements doivent être nécessaires soit à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile, au fonctionnement des aérodromes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance,
- leur localisation doit répondre à une nécessité technique impérative.

La jurisprudence dans ce domaine concerne uniquement les installations, constructions, nouvelles routes et ouvrages nécessaires à des services publics portuaires (A.1) et à la sécurité maritime et la sécurité civile (A.2) et n'apporte donc aucune précision sur les questions liées à la sécurité aérienne, à la défense nationale et au fonctionnement des aérodromes.

## A.1 La problématique des aménagements nécessaires à des services publics portuaires

La majorité des -rares- décisions du juge administratif relatives à l'application de l'article L. 146-8 portent sur des projets qui concernent des services publics portuaires. Si certaines permettent de déroger à l'article L.146-7 et d'aménager des nouvelles routes à proximité du rivage (A.1.1), d'autres permettent de déroger aux dispositions des articles L. 146-6 et R. 146-2 relatives aux «espaces remarquables» (A.1.2).

Pour compléter cette analyse, il convient également d'évoquer l'avis rendu par le Conseil d'Etat en 2009 sur l'interprétation de la notion d'ouvrage nécessaire au fonctionnement des services publics portuaires au sens de l'article L. 146-8 (A.1.3).

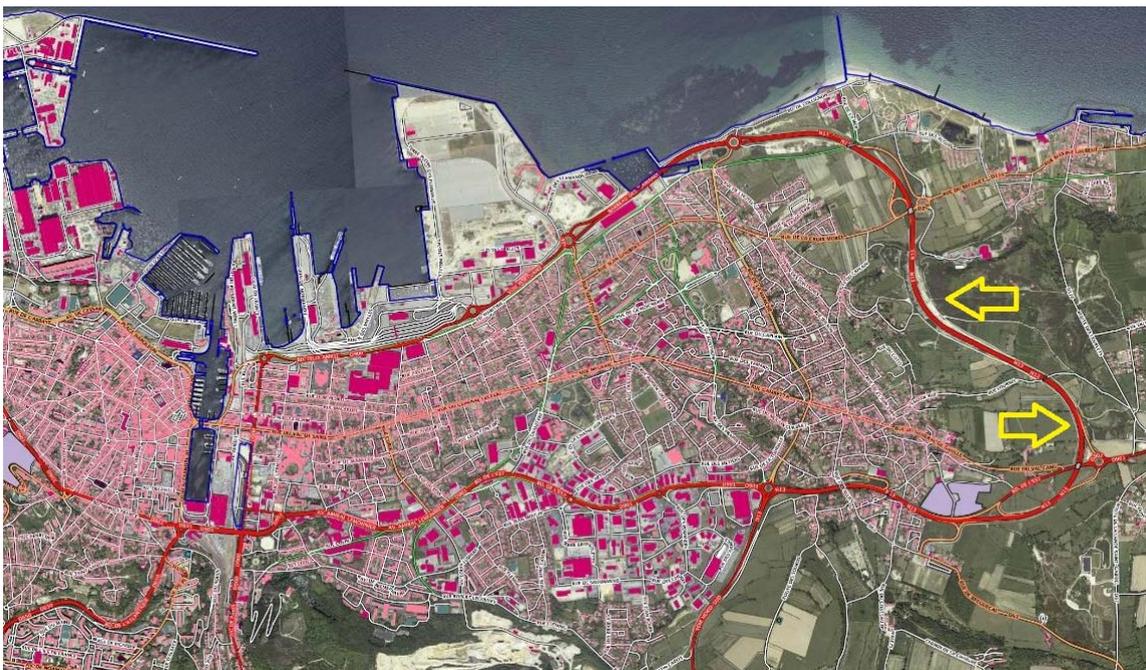
### A.1.1 La possibilité de réaliser de nouvelles routes desservant des ports par dérogation aux dispositions de l'article L. 146-7

Dans sa première décision relative à l'article L. 146-8, le Conseil d'Etat a ainsi autorisé la construction d'une nouvelle route destiné à relier le port de commerce de Cherbourg au réseau routier national.

Le juge a en effet considéré que ce projet "est devenu nécessaire au fonctionnement du service public portuaire, en raison du développement du trafic maritime à travers la Manche, que sa localisation à proximité du littoral, dans sa partie terminale, répond ainsi à la nécessité de desservir le port".

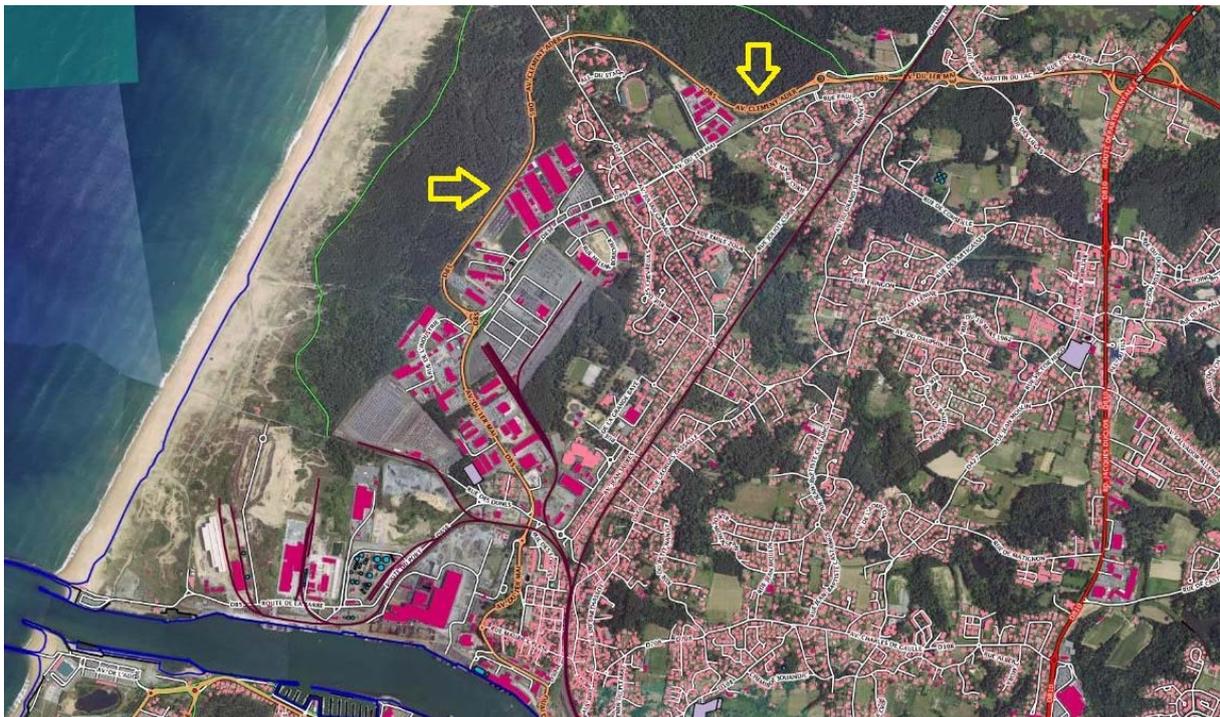
Cette localisation est "en outre tributaire des contraintes résultant de l'urbanisation" et "dans ces conditions, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que le décret attaqué aurait méconnu l'article L. 146-8".

Le juge a de ce fait considéré que "sur le fondement des dispositions de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme et par dérogation aux règles énoncées à l'article L. 146-7 du même code", une nouvelle route de transit située à moins de 2000 mètres du rivage peut donc être "implantée dans une commune mentionnée à l'article L. 146-1 lorsque sa réalisation est nécessaire au fonctionnement d'un service public portuaire autre qu'un port de plaisance et que sa localisation répond à une nécessité technique impérative" (CE 29 décembre 1999, *M. et Mme Mautalent*, n°97720).



De la même manière, la CAA de Bordeaux a décidé en 2006 que l'aménagement de la départementale n°85 sur le territoire de la commune de Tarnos pouvait être autorisé sur la base de l'article L. 146-8.

La Cour a en effet considéré "qu'en égard au caractère fortement urbanisé de la zone bordant la zone humide dite du Métro, et aux contraintes d'ordre topographique en résultant, aux inconvenients majeurs pour le fonctionnement du système hydraulique local que présenterait la mise en tranchée couverte de la route actuelle, la réalisation de la voie routière de contournement litigieuse empiétant sur la bordure de cette zone humide et permettant de relier le port de Bayonne et la zone industrielle portuaire à l'autoroute A10 et à la route Nationale 10, en évitant la traversée des zones urbaines par de nombreux poids lourds, était nécessaire au fonctionnement de ce port et entrainé dans le champ des prévisions de l'article L.146-8 du code de l'urbanisme" (CAA de Bordeaux, 4 avril 2006, *Association IDEAL*, n° 03BX00825).



### **A.1.2 La possibilité de réaliser des aménagements liés à un service public portuaire dans les espaces «remarquables»**

Si la construction de routes desservant des ports a été autorisée sur la base de l'alinéa premier de l'article L.146-8 du code de l'urbanisme, ces dispositions ont également permis de réaliser différents aménagements dans des espaces «remarquables».

Le juge administratif a ainsi notamment reconnu la nécessité technique impérative d'étendre le port de Nantes-Saint-Nazaire sur le site de Donges, de construire une maison de la pêche, ou encore un bassin de décantation pour des matériaux de dragage.

En application de l'article L.146-8, le Tribunal Administratif de Nantes a ainsi considéré à propos de l'extension du port de Nantes-Saint-Nazaire que "la localisation du projet résulte d'une nécessité technique impérative liée à la localisation existante du port de Donges et aux aménagements, routiers et ferroviaires, indissociables du projet, que, par suite, le moyen tenant à la méconnaissance des dispositions de l'article L.146-6 doit être écarté" (TA de Nantes, 19 septembre 2006, *Association Bretagne Vivante-SEBNP*, n°033611).

En 2006, la Cour Administrative d'Appel de Nantes a pour sa part reconnu que "le POS étant un document d'urbanisme de nature prévisionnelle, l'ADRULF n'est pas fondée à soutenir que la nécessité technique de la localisation du terminal portuaire sur la zone UP recouvrant des dépendances du domaine public maritime n'était pas établie dans toutes ses composantes, s'agissant notamment du parc de stationnement".

La Cour en conclut "que la création de la zone UP sur le littoral se justifiant par les dispositions de l'article L.146-8 précité, les moyens tirés de la violation des articles L.146-6 et L.146-4-III du code de l'urbanisme sont inopérants" (CAA de Nantes, 4 mai 2006, *Association de défense des riverains et usagers du littoral de Fromentine-La Barre-de-Monts*, n°00NT02031).

La même juridiction a considéré en 2008 que la réalisation d'une «maison de la pêche» de 287 m<sup>2</sup> comportant un atelier, deux chambres froides et deux bassins alimentés par pompage d'eau de mer pouvait être autorisée sur la base des dispositions de l'article L.146-8.

La Cour a notamment relevé que "l'implantation du projet est prévue, sur le côté est du terrain d'assiette, près du quai de déchargement des bateaux de pêche et, sur le côté ouest de ce terrain, près de la mer dans laquelle l'eau peut être prélevée, puis refoulée au moyen de canalisations d'environ 150 mètres de longueur".

Elle en a déduit que la "construction autorisée est nécessaire au fonctionnement des services publics portuaires et sa localisation, à proximité immédiate du rivage de la mer, répond à une nécessité technique impérative" (CAA de Nantes, 10 juin 2008, *Association patrimoine et environnement*, n°07NT02653).

Le Conseil d'Etat a lui aussi été amené à se prononcer sur la mise en œuvre de l'alinéa premier de l'article L.146-8 dans les espaces «remarquables» lors d'un recours contre le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) du bassin d'Arcachon qui a été adopté par décret en Conseil d'Etat en 2004.

Il a accepté à cette occasion qu'un bassin de décantation destiné à accueillir des matériaux de dragage puisse être réalisé dans un espace «remarquable», car sa localisation relevait d'une nécessité technique impérative et était prévue et justifiée par le SMVM.

Le schéma prévoit ainsi que les terrains susceptibles d'accueillir les bassins de décantation nécessaires au traitement des matériaux de dragage "devront prioritairement être recherchés en dehors des espaces protégés au titre de l'article L.146-6".

A cette fin, il identifie sept sites potentiels d'implantation du bassin, dont le site naturel des Quinconces qui est classé espace «remarquable».

Il prévoit également que s'il devait être fait application des dispositions de l'article L.146-8, "l'implantation de ces bassins pourra être envisagée dans ces espaces protégés à la stricte condition qu'elle réponde à une nécessité impérative stricte après examen de toutes les alternatives et que les travaux d'aménagement ne présentent pas un caractère irréversible" (Préfecture de la Gironde, "Schéma de mise en valeur de la mer du bassin d'Arcachon", 2004, p.82).

Le SMVM, document d'urbanisme élaboré et adopté par l'Etat et qui s'impose aux SCOT (cela est vrai pour les SMVM de Thau, d'Arcachon et du Trégor-Goëlo car leur adoption par décret en Conseil d'Etat, contrairement au SMVM du golfe du Morbihan, leur a conféré les mêmes effets que les DTA) et aux PLU, subordonne ainsi la création d'un bassin de décantation en espaces «remarquables» à des conditions plus strictes que celles qui sont posées par l'article L.146-8.

En effet, s'il exige que la localisation du bassin réponde à une nécessité technique impérative, le SMVM ajoute que les travaux d'aménagement ne doivent pas présenter de caractère irréversible.

Suite au recours formé contre le SMVM par des particuliers et des associations, le Conseil d'Etat a donc considéré "qu'en subordonnant à de telles conditions la création éventuelle d'un bassin de décantation dans le site naturel des Quinconces, bassin qui répond à la nécessité d'assurer le fonctionnement d'un port à vocation ostréicole, le schéma n'a pas méconnu les dispositions de l'article L.146-8 du code de l'urbanisme" (CE 3 mars 2008, *Mme Laporte et autres*, n°278168).



### **A.1.3 L'avis du Conseil d'Etat sur l'interprétation de la notion d'ouvrage nécessaire au fonctionnement des services publics portuaires au sens de l'article L. 146-8**

En avril 2009, la Section des Travaux Publics du Conseil d'Etat a rendu un avis sur l'interprétation de la notion d'ouvrage nécessaire au fonctionnement des services publics portuaires au sens de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme suite à une saisine du ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire,

Le ministre souhaitait savoir si, dans le contexte issu de la loi portant réforme portuaire du 4 juillet 2008, qui facilite le recours à l'initiative privée pour l'aménagement et l'exploitation des ouvrages réalisés dans l'enceinte des grands ports maritimes, les ouvrages comme ceux liés aux terminaux méthaniers, dont la localisation à proximité du rivage répond à une nécessité technique impérative tels que les entrepôts et terre-pleins destinés à accueillir les marchandises déchargées des navires ou les cuves destinées à recueillir les fluides acheminés par la voie maritime, constituent, avec les bâtiments nécessaires à l'exploitation de ces infrastructures, des ouvrages «nécessaires au fonctionnement des services publics portuaires» au sens de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme y compris lorsque ces ouvrages sont construits et exploités par des personnes privées.

Le Conseil d'Etat précise tout d'abord que ces équipements peuvent être localisés "en dehors de la zone portuaire" elle-même, ce qui est notamment reconnue par la jurisprudence pour des routes desservant les ports.

En effet, par application des dispositions combinées de l'article L. 101-3 et de l'article L. 103-2 du même code, la réalisation et l'exploitation des outillages utilisés pour les opérations de chargement, de déchargement, de manutention et de stockage liées aux navires sont désormais confiées, sauf exception, à des personnes privées. Il en va ainsi des installations des terminaux pétroliers et gaziers.

Le Conseil d'Etat précise que les "missions correspondantes ne constituent donc plus en principe un service public, alors même que les outillages continuent à relever du régime de la domanialité publique".

La Haute-Assemblée précise toutefois que "ces installations, qui participent du bon fonctionnement global du port, n'en demeurent pas moins affectées à l'objet d'utilité générale qui en a déterminé la création" et que "la circonstance qu'elles relèvent d'une exploitation privative, fût-ce pour le compte propre d'une entreprise, n'a pas pour effet de les soustraire au service public portuaire, dont elles ne sont pas dissociables".

Par conséquent, "des ouvrages tels que les entrepôts et terre-pleins destinés à accueillir les marchandises déchargées des navires ou les cuves destinées à recueillir des hydrocarbures, acheminés par voie maritime et les bâtiments nécessaires à leur exploitation qui sont implantés dans une zone proche du rivage régie par les articles L. 146-1 et suivants du code de l'urbanisme peuvent être regardés comme des équipements nécessaires au fonctionnement du service public portuaire, au sens de l'article L. 146-8 précité, y compris lorsqu'ils sont construits et exploités par des personnes privées"

Il faut évidemment pour cela que leur localisation réponde à une nécessité technique impérative.

Le Conseil d'Etat note que pour apprécier "si cette dernière condition est remplie, il est possible de tenir compte des contraintes particulières qu'imposent le transport, la manutention ou le stockage des marchandises et produits concernés et en particulier des risques qu'ils présentent".

La Section des Travaux Publics conclut en rappelant que "les décisions d'utilisation du domaine public maritime relatives aux équipements dont s'agit, même lorsqu'ils ne sont pas soumis aux dispositions particulières du code de l'urbanisme relatives au littoral en vertu de l'article L. 146-8, doivent, conformément à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques, tenir compte des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral".

En outre, "l'article L. 146-8 s'applique sans préjudice des dispositions portant transposition des textes communautaires concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage".

## A.2 La problématique des aménagements nécessaires à la sécurité maritime et à la sécurité civile

Si le juge administratif a eu à plusieurs reprises l'occasion de se prononcer sur la question des installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à des services publics portuaires autres que les ports de plaisance, seules deux décisions concernent ceux nécessaires à la sécurité maritime et à la sécurité civile.

Il n'existe par contre aucun élément concernant la sécurité aérienne et le fonctionnement des aéroports.

En ce qui concerne la sécurité maritime, le Tribunal Administratif de Bordeaux a accepté en 2001 que des installations qui concourent à permettre aux usagers de différentes installations portuaires de ne pas être tributaires des marées sont de celles qui sont nécessaires à la sécurité maritime et qui, en vertu des dispositions de l'article L.146-8, peuvent être réalisées dans les espaces et milieux visés à l'article L.146-6 (TA de Bordeaux, 8 février 2001, *Association pour la sauvegarde du site naturel des Quinconces c/ Préfet de la Gironde et Commune d'Andernos-les-Bains*, n°972369).

De la même manière, il est possible d'envisager que l'installation d'un sémaphore, d'un radar, d'un amer ou d'un phare puisse être autorisé sur la base des dispositions de l'article L. 146-8 si leur localisation répond à une nécessité technique impérative, par exemple dans un espace non urbanisé de la bande de 100 mètres ou en discontinuité des agglomérations et villages existants.

Le juge a par contre refusé de considérer qu'un hôpital puisse être considéré comme une construction ou un ouvrage nécessaire à la sécurité civile.

La CAA de Nantes a en effet décidé que "le site hospitalier de regroupement devant être implanté à Criqueboeuf, ne constitue pas à titre principal une construction ou un ouvrage nécessaire à la sécurité civile, et ne saurait dès lors déroger aux dispositions précitées de l'article L. 146-4 I du code de l'urbanisme en application de l'article L. 146-8 du même code" (CAA de Nantes, 23 juin 2009, *Ministère de l'Intérieur*, n°08NT01439).

La Cour s'est appuyée à cette occasion sur les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile qui énonce que "la sécurité civile a pour objet la prévention des risques de toute nature, l'information et l'alerte des populations ainsi que la protection des personnes, des biens et de l'environnement contre les accidents, les sinistres et les catastrophes par la préparation et la mise en œuvre de mesures et de moyens appropriés relevant de l'Etat, des collectivités territoriales et des autres personnes publiques ou privées".

Cet article ajoute que la sécurité civile "concoure à la protection générale des populations, en lien avec la sécurité intérieure (...) et avec la défense civile".

La Cour fait également référence à l'article 2 de cette loi qui précise que "les missions de sécurité civile sont assurées principalement par les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires des services d'incendie et de secours ainsi que par les personnels des services de l'Etat et les militaires des unités qui en sont investis à titre permanent".

Cet article énonce par ailleurs que "concourent également à l'accomplissement des missions de la sécurité civile les militaires des armées et de la gendarmerie nationale, les personnels de la police nationale et les agents de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et organismes publics ou privés appelés à exercer des missions se rapportant à la protection des populations ou au maintien de la continuité de la vie nationale, les membres des associations ayant la sécurité civile dans leur objet social ainsi que les réservistes de la sécurité civile (...)".

Les hôpitaux et leurs services ne sont donc pas explicitement cités dans ces deux articles, ce qui a conduit le juge a considéré qu'un site hospitalier ne constitue pas à titre principal une construction ou un ouvrage nécessaire à la sécurité civile.

Cette position est confirmée par l'article L. 6111-1 du code de la santé publique qui énonce notamment que "les établissements de santé publics, privés et privés d'intérêt collectif assurent, dans les conditions prévues par le présent code, le diagnostic, la surveillance et le traitement des malades, des blessés et des femmes enceintes" et " participent à la mise en œuvre de la politique de santé publique et des dispositifs de vigilance destinés à garantir la sécurité sanitaire", mais qui ne fait pas référence à la sécurité civile.

Il convient d'ajouter que lors de l'examen de la loi «littoral» devant l'Assemblée Nationale en 1985, c'est le rapporteur Jean Lacombe qui a ajouté la «sécurité civile» aux dispositions de l'article L. 146-8 afin que l'on puisse notamment construire des réservoirs de défense contre les incendies (J.O n°94 [3] A.N (C.R), 23 novembre 1985, p.4747).

La CAA de Marseille a quant à elle considéré que "l'implantation de nouvelles digues et la construction d'un brise-clapot peuvent être regardés comme «nécessaires à la sécurité maritime» au sens des dispositions de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme" et pouvaient être installés dans un espace «remarquable».

La cour a également considéré que les "autres installations projetées" (augmentation du nombre des anneaux d'amarrage, édification d'une capitainerie, aménagement d'une aire de stationnement), qui "conduisent à une extension et à un réaménagement du port de La Madraque de Giens pour son activité de plaisance", sont "sans lien avec la sécurité maritime" et ne peuvent bénéficier de la dérogation prévue par l'article L. 146-8 (CAA de Marseille, 30 juillet 2013, *Syndicat mixte Ports Toulon Provence*, n°11MA01118).

\* \* \*

### Tableaux récapitulatifs

<b>Critères retenus par le juge pour déterminer si la localisation d'un aménagement répond à une nécessité technique impérative</b>
-le développement du trafic maritime
-des contraintes résultant de l'urbanisation
-des contraintes d'ordre topographique
-le fait que le projet permette d'éviter des inconvénients majeurs pour le fonctionnement du système hydraulique local
-le fait que le projet permette d'éviter la traversée des zones urbaines voisines d'un port par de nombreux poids lourds
-le fait que le projet soit indissociable d'aménagements portuaires, routiers et ferroviaires existants
-la proximité d'un quai de déchargement

<b>Installations, constructions et ouvrages ayant été autorisés par le juge sur la base de l'article L.146-8</b>
-route
-installations portuaires
-maison de la pêche comportant un atelier, deux chambres froides et deux bassins alimentés par pompage d'eau de mer
-bassin de décantation pour des matériaux de dragage
-installations qui permettent aux usagers de différentes installations portuaires de ne pas être tributaires des marées
-digue et brise-clapot
<b>Installations, constructions et ouvrages n'ayant pas été autorisés par le juge sur la base de l'article L.146-8</b>
-hôpital
<b>Installations, constructions et ouvrages cités par le Conseil d'Etat dans son avis sur la notion d'ouvrage nécessaire au fonctionnement des services publics portuaires de au sens de l'article L.146-8</b>
-entrepôts et terre-pleins destinés à accueillir les marchandises
-cuves
-bâtiments nécessaires à l'exploitation de ces infrastructures
<b>Installation citée lors de l'examen du projet de loi devant l'Assemblée Nationale en 1985</b>
-réservoir pour la défense contre l'incendie

## B- Les dispositions de l'alinéa second de l'article L. 146-8

Le second alinéa de l'article L. 146-8 énonce qu'à "titre exceptionnel, les stations d'épuration d'eaux usées, non liées à une opération d'urbanisation nouvelle, peuvent être autorisées conjointement par les ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement, par dérogation aux dispositions du présent chapitre".

Cet alinéa ne figurait pas initialement dans la loi «littoral», il a été ajouté à l'article L. 146-8 lors du vote de la loi n°94-112 du 9 février 1994 portant diverses dispositions en matière d'urbanisme et de construction, dite loi «Bosson».

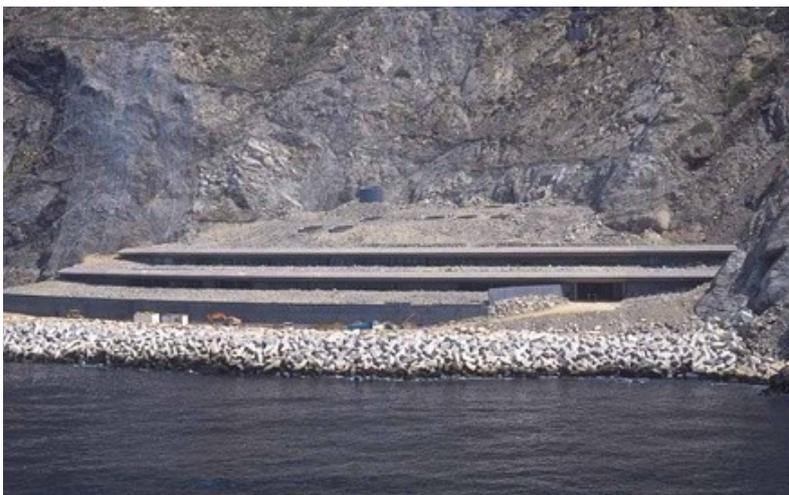
Ces dispositions ont été ajoutées par le Parlement suite à l'annulation par le Conseil d'Etat de l'arrêté du préfet du Var en date du 22 décembre 1989 déclarant d'utilité publique les travaux de construction de la station d'épuration de Toulon-Ouest sur le site du cap Sicié et autorisant le rejet de l'effluent en mer.

Le Conseil d'Etat avait considéré "qu'il ne ressort pas du dossier, et n'est pas allégué par l'administration, que l'installation litigieuse exige la proximité immédiate de l'eau, qu'il suit de là que l'arrêté susvisé du préfet du Var a été pris en violation des dispositions de l'article L. 146-4-III du code de l'urbanisme, en tant qu'il déclare d'utilité publique les travaux de construction de la station d'épuration de Toulon-Ouest".

Le juge avait également considéré que "l'autorisation de rejeter en mer au cap Sicié l'effluent provenant des installations précitées est indissociable du projet litigieux, qu'elle doit, par voie de conséquence, être également annulée" (CE 19 mai 1993, *Les Verts Var*, n°124983).

Depuis le vote de la loi du 9 février 1994, l'alinéa second de l'article L. 146-8 permet d'autoriser la construction de stations d'épuration dans la bande de 100 mètres, en discontinuité des agglomérations et villages existants, dans les espaces remarquables ou les coupures d'urbanisation.

Le 30 août 1994, les ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement ont donc pu autoriser la construction de la station d'épuration au cap Sicié grâce à la dérogation prévue par l'article L. 146-8 (J.O du 8 septembre 1994, p.13005).



*Vues de la station d'épuration du cap Sicié à l'ouest de Toulon sur le territoire de la commune de la Seine-Sur-Mer (30.000 m<sup>2</sup>, 100.000 tonnes de béton utilisées, cinq niveaux, protégée par une digue longue de 200 mètres et haute de 8 mètres pour un coût total en 1998 de 110 millions d'euros)*

Entre 1994 et décembre 2013, 21 arrêtés (dont trois concernent des projets situés en Bretagne : La Ville Es Nonais en 2005, Combrit en 2006 et Riantec en 2009) ont été signés par le ou les ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement pour autoriser, par dérogation aux dispositions des articles L. 146-2 à 6 du code de l'urbanisme, la construction, la reconstruction ou l'extension de stations d'épuration.



**STEP de la Ville-Es-Nonais (35)**



**STEP de Combrit (29)**

Il est important d'ajouter que préalablement à la demande et à l'obtention de la dérogation signée par les ministres de l'urbanisme et de l'environnement le 08 septembre 2006, le projet de construction de la nouvelle station d'épuration de Combrit a connu de nombreuses difficultés :

-par une ordonnance du 22 octobre 2004, le juge des référés du Tribunal Administratif de Rennes suspend, à la demande de l'Association pour la sauvegarde et la protection de l'environnement de Combrit-Sainte-Marine-Ile-Tudy, l'exécution de l'arrêté du 31 août 2004 par lequel le maire de la commune de Combrit a délivré un permis de construire au SIVOM Combrit-Sainte-Marine-Ile-Tudy autorisant la construction de la station d'épuration (aucune dérogation au titre de l'article L. 146-8 n'avait été sollicitée à l'époque...),

-dans un arrêt du 29 juin 2005, *SIVOM de Combrit-Sainte-Marine-Ile-Tudy* (n°273969), le Conseil d'Etat précise "qu'en jugeant qu'était, en l'état de l'instruction, propre à créer un doute sérieux quant à la légalité du permis de construire une nouvelle station d'épuration au lieu-dit Le Creac'h, sur le territoire de la commune de Combrit, le moyen tiré de ce qu'il méconnaissait le I de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme, aux termes duquel l'extension de l'urbanisation doit se réaliser soit en continuité avec les agglomérations et villages existants, soit en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement, le juge des référés n'a pas, eu égard à son office, commis d'erreur de droit",

-par un jugement du 3 novembre 2005, le Tribunal Administratif de Rennes annule, à la demande de M. Philippe X et de l'Association pour la sauvegarde et la protection de l'environnement de Combrit-Sainte-Marine-Ile Tudy, l'arrêté, en date du 31 août 2004, du maire de Combrit délivrant le permis de construire autorisant l'édification de la STEP,

-le 8 septembre 2006, l'arrêté ministériel autorisant la STEP sur la base des dispositions de l'article L. 146-8 est publié,

-par une décision du 27 juillet 2007, *SIVOM de Combrit-Sainte-Marine-Ile-Tudy* (n° 06NT00017), la CAA de Nantes confirme la décision du TA de Rennes en date du 3 novembre 2005. La CAA a précisé à cette occasion :

-"qu'il ressort des pièces du dossier que le projet de station d'épuration consiste en l'édification de deux bâtiments comprenant **différents locaux techniques**, ainsi que des locaux d'accueil comportant, notamment, une salle de réunion et un bureau ;

-que ces bâtiments, que complètent plusieurs bassins de traitement et de stockage, forment un ensemble construit d'une surface hors œuvre nette de 360 m<sup>2</sup> et d'une hauteur de 19,50 m mesurée au faîtage ;

-que, si lesdites constructions, à vocation technique, projetées sur des terrains compris dans une zone restée à l'état naturel, en discontinuité avec l'agglomération de Combrit ou un village existant et non susceptibles de constituer, par elles-mêmes, un hameau nouveau, ne pouvaient être autorisées sans que soient méconnues les dispositions précitées du I de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme, il est, toutefois, constant qu'elles constituent un projet de station d'épuration qui, n'étant pas lié à une opération d'urbanisation nouvelle, relevait des dispositions précitées de l'article L. 146-8, lesquelles permettent de déroger, notamment, à celles de l'article L. 146-4, en prévoyant qu'à titre exceptionnel les stations d'épuration d'eaux usées avec rejet en mer peuvent être autorisées par décision conjointe des ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement ;

-qu'il ressort des pièces du dossier que le permis de construire contesté a été délivré sans l'autorisation interministérielle préalable requise par les dispositions précitées de l'article L. 146-8, que, dès lors, ce permis est entaché d'un vice qui affecte la compétence de l'autorité qualifiée pour le prendre".

-en septembre 2008, la station d'épuration entre en service,

-par un jugement du 30 avril 2009, le Tribunal Administratif de Rennes annule, à la demande de M. X et de l'Association pour la sauvegarde et la protection de l'environnement de Combrit-Sainte-Marine-Ile-Tudy, l'arrêté du 10 novembre 2006 du maire de Combrit délivrant au SIVOM de Combrit-Sainte-Marine-Ile-Tudy un nouveau permis de construire autorisant l'édification de la station d'épuration,

-par une décision du 8 octobre 2010, *SIVOM de Combrit-Sainte-Marine-Ile-Tudy* (n°09NT01763), la CAA de Nantes annule le jugement du TA de Rennes du 30 avril 2009 en précisant :

-qu'il ressort tant de l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'autorisation délivrée au titre de la loi sur l'eau que de la demande d'autorisation formée par le SIVOM auprès des ministres chargés de l'urbanisme et de l'environnement au titre de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme, que pour respecter la qualité des eaux de l'Odet, le rejet des effluents traités n'est plus envisageable dans cet estuaire, mais doit être effectué en mer, au large de la pointe de Combrit, laquelle est trop éloignée du site accueillant l'ancienne station d'épuration pour que le SIVOM soit à même d'assurer un rejet à partir de cette localisation dans des conditions de fonctionnement financièrement supportables, que le site du Créac'h est situé à égale distance des trois localités de Combrit, Sainte-Marine et l'Ile-Tudy et suffisamment éloigné des zones urbanisées pour éviter toute nuisance, que les coûts de construction, d'entretien et de fonctionnement de la nouvelle station seront moins élevés sur le site du Créac'h que sur celui de l'ancienne station, que la zone naturelle classée ND, protégée au titre des espaces remarquables proches du littoral, ne sera pas affectée par l'édification de l'équipement projeté, lequel doit faire l'objet d'une intégration paysagère très soignée, et enfin que l'autorisation exceptionnelle d'implantation donnée par l'arrêté interministériel du 8 septembre 2006 porte sur le seul site du Créac'h ;

-que les demandeurs de première instance, pour contester l'arrêté du 10 novembre 2006, invoquaient par voie d'exception l'illégalité de l'arrêté interministériel du 8 septembre 2006 autorisant à titre exceptionnel le SIVOM de Combrit-Sainte-Marine-Ile-Tudy à implanter sur le site du Créac'h une station d'épuration avec rejet en mer ;

-que contrairement à ce que soutiennent les intéressés, la dérogation instaurée par l'article L. 146-8 n'est pas applicable seulement aux dispositions du III de l'article L. 146-4 dudit code, mais à l'ensemble du chapitre VI du code de l'urbanisme ;

-que par ailleurs, il ressort des pièces du dossier, notamment de la demande de dérogation, que la station litigieuse, dont ne peuvent être dissociés ses locaux techniques, n'a pas pour objet de répondre aux besoins nés d'une urbanisation nouvelle, mais de mettre fin à la capacité insuffisante de la station existante, génératrice de pollution, que par suite, le moyen tiré de l'illégalité de l'arrêté interministériel du 8 septembre 2006 ne peut en tout état de cause être accueilli.

-quelques jours plus tard, par un jugement du 15 octobre 2010, le TA de Rennes a rejeté une nouvelle requête de M. X et de l'Association Sauvegarde et protection de l'environnement contre le permis 10 novembre 2006 et a définitivement validé l'autorisation de réaliser la station d'épuration.

Il est important d'ajouter que la CAA de Marseille a considéré "que les plans locaux d'urbanismes, qui sont soumis aux dispositions de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme, sont également soumis à celles de l'article L. 146-8".

La cour en déduit que la "révision simplifiée du plan local d'urbanisme de Leucate, qui avait pour finalité de permettre l'implantation d'une station d'épuration dans une zone naturelle qui n'est pas en continuité avec l'urbanisation existante, ne pouvait être légalement approuvée en l'absence de dérogation interministérielle".

Cette dérogation doit donc "intervenir avant l'approbation de la révision simplifiée qui a pour finalité l'implantation de la nouvelle station d'épuration à un emplacement déterminé par le règlement révisé, et non pas lors de la demande de permis de construire".

C'est donc "à bon droit que les premiers juges ont annulé la délibération du 23 octobre 2008 au motif que l'arrêté interministériel autorisant qu'il soit dérogé à la règle fixée par l'article L. 146-4 II du code de l'urbanisme précité est intervenu le 26 décembre 2008 et a été publié au Journal Officiel le 31 décembre 2008, soit postérieurement à l'approbation par le conseil municipal de la révision simplifiée" (CAA de Marseille, 12 avril 2012, *C. de Leucate*, n° 10MA02277).

## **C- Les dispositions de la lettre et de la note du ministre de l'Ecologie du 26 janvier 2009 relative à l'application du second alinéa de l'article L. 146-8**

Suite au contentieux de la STEP de Combrit, le ministre de l'Ecologie a adressé le 26 janvier 2009 une lettre accompagnée d'une note aux préfets des régions littorales relative à la loi «littoral» et à la construction et l'extension de stations d'épuration sur le territoire des communes littorales.

Cette lettre précise tout d'abord que le "caractère exceptionnel" de la dérogation prévue par le second alinéa de l'article L. 146-8 "visait à l'origine à régler la situation des stations d'épuration situées dans des espaces inconstructibles -espaces remarquables du littoral et bande des 100 mètres- a été élargi par la jurisprudence à toutes les stations d'épuration qui se trouveraient en discontinuité de l'urbanisation dans les communes littorales".

Cette remarque apparaît inutile car l'alinéa second de l'article L. 146-8 énonce explicitement que la possibilité de dérogation concerne l'ensemble des dispositions du chapitre VI du Titre IV du livre I du code de l'urbanisme relatif aux «Dispositions particulières au littoral» (articles L.146-1 à 7).

La dérogation concerne donc par conséquent autant le principe de continuité en cause dans l'affaire de Combrit (L.146-4-I) que les articles L.146-2 (coupures d'urbanisation), L.146-4-III (bande des 100 mètres) ou L. 146-6 (espaces dits remarquables).

Il est par contre certain que l'application de l'article L.146-4-I "peut conduire à une multiplication des demandes de collectivités territoriales tendant à l'obtention de la dérogation : l'urbanisation (extension et densification) et l'artificialisation croissante du littoral ont développé des besoins nouveaux de stations d'épuration dans les communes littorales ; la prévention de la pollution des milieux aquatiques et l'application de la directive 91/271/CEE "Eaux Résiduaires Urbaines" imposent à de nombreuses collectivités une mise en conformité des stations d'épuration existantes (mise en conformité qui passe par des extensions/réhabilitations ou par de nouvelles constructions)".

Le ministre ajoute que "l'instruction de ces dérogations à titre exceptionnel nécessite la conciliation de deux impératifs d'intérêt général, le premier tenant compte des principes de préservation et de protections posés par la loi «littoral» et le second au traitement des eaux résiduaires urbaines"

Toutefois, il est apparu que "certains dossiers, mettant largement en avant la question de la pollution des milieux aquatiques, présentent de nombreuses insuffisances du point de vue de la loi «littoral» tendant à affaiblir sa prise en compte, sa portée et plus globalement, la sécurité juridique de l'autorisation ministérielle susceptible d'être accordée".

Cette fragilité juridique est dangereuse car les "demandes de dérogation à titre exceptionnel peuvent potentiellement générer des contentieux, les projets se situant par nature dans des zones sensibles notamment du point de vue touristique".

Afin de limiter ce risque, "les services de l'Etat doivent exiger des dossiers solides de manière à assurer cette sécurité juridique".

C'est dans cette perspective et "afin d'améliorer la qualité des dossiers et des études d'impact, en particulier du point de vue de la loi «littoral», et afin d'orienter au mieux les maîtres d'ouvrages -l'expertise juridique permettant de définir et d'arbitrer les choix techniques-", qu'un "rappel du cadre réglementaire applicable et du raisonnement des services de l'Etat à l'occasion de l'instruction des demandes de dérogation" est apparu nécessaire au ministre.

Après avoir rappelé que "la richesse écologique exceptionnelle du littoral légitime les protections environnementales fortes dont il bénéficie, en particulier du fait de la loi «littoral», sur les espaces restés naturels", le ministre attire par conséquent l'attention des préfets "sur la nécessité de prendre en compte, à l'occasion des demandes de dérogation présentées sur le fondement de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme, les principes de mise en œuvre détaillés en annexe [de la lettre] et de veiller à ce que les mesures de préservation et de protection applicables sur tout le territoire des communes littorales ne soient affaiblies"

Il demande également aux préfets "d'assurer le plus en amont possible la conciliation des impératifs de protection des espaces littoraux et lacustres et de traitement des eaux résiduaires urbaines ainsi que la prévention de la pollution des milieux aquatiques".

Dans le cadre de la mise en œuvre du second alinéa de l'article L.146-8, le maître d'ouvrage doit donc "s'attacher à respecter la lettre et l'esprit du code de l'urbanisme à travers la grille de lecture suivante, utilisée par les services instructeurs des demandes de dérogation" :

<p>a. Indiquer avec précision <u>la nature des équipements envisagés et les caractéristiques du site d'implantation</u></p>	<p>Au regard de son caractère dérogatoire, la possibilité offerte par l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme <u>implique, en amont, une analyse juridique détaillée</u> en fonction des sites d'implantation envisageables pour les stations d'épuration. Cette analyse permet ensuite de <u>procéder aux choix techniques</u>. Au demeurant, certaines solutions techniques, peu explorées, existent et <u>permettent la réalisation de stations d'épuration en continuité de l'urbanisation</u>, évitant ainsi de porter atteinte à l'intégrité d'espaces littoraux ou lacustres naturels (bande des 100 mètres ou espaces naturels remarquables).</p> <p>Les communes littorales et établissements publics de coopération intercommunale <u>doivent par conséquent être incités en premier lieu à envisager les solutions techniques qui permettent l'installation de station d'épuration dans des zones urbanisées</u>, tout en préservant ces dernières des nuisances et contraintes inhérentes à ce type d'ouvrage.</p> <p>L'implantation des stations d'épuration <u>dans des zones industrielles, artisanales ou comprenant des équipements d'infrastructures compatibles avec la proximité d'une station d'épuration doit être privilégiée</u> dans la mesure du possible. Ce choix présente l'intérêt de limiter l'urbanisation et surtout le mitage sur le littoral. Il encourage en outre les maîtres d'ouvrage à <u>proposer des solutions innovantes</u> pour le traitement des eaux résiduaires urbaines tout en restant compatibles avec la proximité de zones habitées.</p> <p>Cette réflexion <u>suppose une implication en amont de l'ensemble des acteurs concernés et en particulier des services déconcentrés</u>.</p> <p><u>Les caractéristiques du site doivent être précisément décrites</u> dans les dossiers de demande de dérogation (terrain d'assiette du projet, terrains concernés par le réseau aménagé, point de rejet des effluents...) <u>du point de vue de la loi «littoral» et de tout inventaire relatif au patrimoine naturel et culturel</u>. Cette exigence se justifie en raison des protections strictes dont bénéficient d'une part la bande des 100 mètres en dehors des espaces urbanisés et d'autre part, les espaces remarquables du littoral. Leur régime ne permet en effet pas a priori l'implantation de stations d'épuration.</p>
<p>b. Analyser le système d'assainissement à l'échelle communale <u>et intercommunale</u></p>	<p>Cet élément est <u>indispensable dans le cadre de l'instruction des demandes de dérogation</u> et permet d'identifier les <u>besoins réels</u> en stations d'épuration des eaux usées dans les communes littorales, besoins qui s'accroissent en raison notamment de la concentration de populations dans ces zones. Or, les principes de gestion intégrée de la zone côtière qui implique d'utiliser en profondeur le littoral, <u>doivent conduire les collectivités à favoriser l'implantation de stations d'épuration en dehors des communes littorales</u>.</p> <p>Par ailleurs, il convient dans la mesure du possible, de <u>privilégier l'assainissement centralisé</u> qui présente des avantages en termes d'économies d'échelle pour l'investissement et le fonctionnement de la station et permet l'utilisation d'un unique point de rejet dans le milieu naturel.</p>
<p>c. Justifier le <u>caractère</u></p>	<p><u>L'analyse de solutions techniques alternatives</u> -à travers le recours au bilan coût-</p>

<p><u>impératif de la localisation</u> du projet</p>	<p>avantage et à la prise en compte de solutions de réaménagement et d'extension de stations d'épuration existantes- <u>participe du choix final sur la localisation de la station d'épuration</u>. Différents scénarii doivent être envisagés au regard d'une <u>analyse multicritères</u> (environnementaux, techniques et économiques), <u>démontrant qu'aucun autre site ne permet la réalisation d'une station d'épuration</u> dans un délai et à un coût raisonnable.</p> <p>Il s'agit là d'une <u>condition sine qua non</u>, la possibilité de dérogation à la loi « littoral » offerte par l'article L. 146-8 devant conserver son caractère exceptionnel</p>
<p>d. Démontrer que le projet ne présente pas d'impact significatif sur le site et <u>prévoir le cas échéant des mesures dites compensatoires</u></p>	<p>Le code de l'environnement (article R. 122.5 n°19) prescrit une <u>étude d'impact</u> pour la création ou l'extension des stations d'épuration traitant un flux de matières polluantes supérieur à celui produit par 10.000 habitants (notice d'impact en dessous de ce seuil). Tous les impacts environnementaux doivent être analysés, y compris ceux qui affectent une échelle plus grande : il ne s'agit pas en effet d'aborder seulement quelques impacts majeurs. De même, les mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces incidences doivent correspondre réellement aux impacts décrits et être réalisés idéalement avant la destruction ou pendant les travaux. En outre, il convient de rappeler aux maîtres d'ouvrage que la compensation ne doit intervenir qu'en dernier recours, après étude de mesures d'évitement puis de réduction.</p> <p>Enfin, en application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, la construction de stations d'épuration suppose la réalisation d'une <u>évaluation des incidences</u> au regard des obligations de conservation d'un site, dès lors que ces ouvrages sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000.</p> <p><u>L'ensemble de ces documents doit être impérativement joint aux demandes de dérogation</u> présentées au titre de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme.</p>
<p>e. Respecter la condition tenant à l'absence d'urbanisation nouvelle</p>	<p>Le projet <u>ne doit en aucun cas être dimensionné pour répondre à des urbanisations futures</u> doit faire l'objet d'un engagement du maître d'ouvrage.</p>

Dans la dernière partie du point a. de la note annexée à la lettre ministérielle figure un développement spécifique aux espaces remarquables qu'il n'a pas semblé utile de reprendre dans le tableau ci-dessus car il rappelle simplement l'impossibilité de réaliser une STEP dans un tel espace :

"Concernant les espaces remarquables, peut se poser la question de savoir si les projets de stations d'épuration sont susceptibles d'entrer dans le champ d'application de l'article R. 146-2 c) du code de l'urbanisme qui autorise sur ces espaces la réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques.

En vertu des articles L. 146-6 et R. 146-2 du code de l'urbanisme ainsi que de la jurisprudence, des exceptions au maintien de l'état naturel des espaces remarquables existent mais sous plusieurs réserves :

- les aménagements envisagés doivent être légers,
- ils doivent être nécessaires à la gestion, la mise en valeur notamment économique ou à l'ouverture au public de ces espaces,
- leur localisation et leur aspect ne doivent pas dénaturer la qualité architecturale et paysagère du site et porter atteinte à la préservation des milieux.

Ces conditions cumulatives ne sont pas remplies pour la construction d'une station d'épuration. En effet, le caractère léger des aménagements, qui s'apprécie en fonction de la hauteur, du volume, du rapport hauteur/emprise au sol et de la taille de la construction, notamment au regard des dimensions du site, ne saurait considérer que la réalisation d'une station d'épuration est nécessaire à la mise en valeur économique des espaces remarquables (finalité poursuivie par les textes et la jurisprudence). Les activités ainsi visées sont en général des activités économiques traditionnelles, étroitement liées au caractère des lieux et qui ont contribué à les façonner (cf. circulaire n°2005-57 du 15 septembre 2005 relative aux espaces remarquables). Dès lors, l'application du c) de l'article R. 146-2 du code de l'urbanisme doit être exclue quand bien même il n'y ait pas, dans le texte, de restriction sur la nature de l'activité en question".

**Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement de Bretagne**  
L'Armorique  
10, rue Maurice Fabre CS 96515 35065 RENNES CEDEX  
Tél. 33 (0)2 99 33 45 55  
Fax. 33 (0)2 99 33 44 33

**Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
des Côtes d'Armor**

3 place du Général de Gaulle  
BP 2361  
22022 Saint-Brieuc Cedex 1  
Tél. 02 96 62 47 00  
[ddtm@cotes-darmor.gouv.fr](mailto:ddtm@cotes-darmor.gouv.fr)

**Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
du Finistère**

2 bd du Finistère  
29325 Quimper Cedex  
Tél. 02 98 76 52 00  
[ddtm@finistere.gouv.fr](mailto:ddtm@finistere.gouv.fr)

**Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
d'Ille-et-Vilaine**

12 rue Maurice Fabre  
CS 23167  
35031 Rennes Cedex  
Tél. 02 90 02 32 00  
[ddtm@ille-et-vilaine.gouv.fr](mailto:ddtm@ille-et-vilaine.gouv.fr)

**Direction Départementale  
des Territoires et de la Mer  
du Morbihan**

8 rue du Commerce  
BP 520  
56019 Vannes Cedex  
Tél. 02 97 68 12 00  
[ddtm@morbihan.gouv.fr](mailto:ddtm@morbihan.gouv.fr)

