

REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

Cour administrative d'appel de Marseille
N° 22MA02967
Inédit au recueil Lebon
1ère chambre - formation à 3

Lecture du jeudi 18 septembre 2025

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

Les associations Collectif associatif pour des réalisations écologiques des Alpes-Maritimes (CAPRE 06), France nature environnement des Alpes-Maritimes (FNE 06) et France nature environnement de Provence-Alpes-Côte d'Azur (FNE PACA), M. E C et M. A F ont demandé au tribunal administratif de Marseille d'annuler l'arrêté du 13 janvier 2020 par lequel le préfet des Alpes-Maritimes a délivré à la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) un permis de construire une extension du terminal 2 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur sur un terrain situé rue Costes et Bellonte à Nice (06206) et cadastré section OA n° 20. M. D G a formé une intervention en demandant au tribunal de faire droit à cette requête.

Par un jugement n° 2007019 du 3 octobre 2022, le tribunal administratif de Marseille a donné acte des désistements de l'association FNE PACA, de M. C et de M. A et rejeté cette demande après n'avoir pas admis l'intervention de M. G.

Procédure devant la Cour :

Par un arrêt avant dire droit du 14 décembre 2023, la Cour, après avoir écarté les autres moyens soulevés par l'association France nature environnement des Alpes-Maritimes (FNE 06) et estimé la requête irrecevable en tant qu'elle émane de M. D G, a sursis à statuer sur leur requête en application de l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme, jusqu'à l'expiration d'un délai de 12 mois imparti à la société Aéroports de la Côte d'Azur et au ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires pour justifier d'une mesure de régularisation du vice relevé au point 8 de cet arrêt.

Par un mémoire, enregistré le 20 février 2025, le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation a produit l'arrêté du 12 février 2025 délivrant un permis modificatif à la société Aéroports de la Côte d'Azur portant sur la mesure de régularisation prescrite par l'arrêt avant dire droit du 14 décembre 2023.

Par un mémoire, enregistré le 27 février 2025, la société Aéroports de la Côte d'Azur, représentée par Me Boivin et Me de Prémoré, a produit l'étude d'impact complémentaire et ses annexes, le résumé non technique de cette étude, l'avis émis le 17 octobre 2024 par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), l'avis émis le 7 novembre 2024 par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Provence-Alpes-Côte d'Azur, le rapport établi par la commissaire-enquêtrice ainsi que son avis et ses conclusions motivés et le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique.

Par un mémoire, enregistré le 28 mars 2025, l'association France nature environnement des Alpes-Maritimes (FNE 06), représentée par Me Vergnou, persiste dans ses précédentes conclusions à fin d'annulation du jugement du 3 octobre 2022 du tribunal administratif de Marseille et de l'arrêté du 13 janvier 2020 par lequel le préfet des Alpes-Maritimes a délivré à la société Aéroports de la Côte d'Azur un permis de construire. Elle demande en outre à la Cour :

- 1°) d'annuler l'arrêté du 19 septembre 2024 par lequel le préfet des Alpes-Maritimes a délivré à la société Aéroports de la Côte d'Azur un permis de construire modificatif ;
- 2°) d'annuler l'arrêté du préfet des Alpes-Maritimes du 12 février 2025 ;
- 3°) de mettre à la charge de l'Etat et de la société Aéroports de la Côte d'Azur la somme de 10 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- l'étude d'impact complémentaire a été notifiée à la Cour au-delà du délai de 12 mois imparti par son arrêt du 14 décembre 2023 ;
- la procédure est irrégulière dès lors que la même commissaire-enquêtrice a été désignée pour conduire l'enquête publique complémentaire portant sur cette étude d'impact ; celle-ci a émis des conclusions favorables alors que 84 % des observations émises par le public s'opposent au projet ;
- cette étude d'impact n'a pas porté sur les incidences de la politique commerciale de la société Aéroports de la Côte d'Azur et sa promotion active du transport aérien, laquelle est confortée par une multitude d'acteurs locaux du tourisme ;
- contrairement à ce qu'il ressort de cette étude, il y a une corrélation entre l'augmentation du nombre de passagers et celle du trafic aérien ; de même, la hausse de 2 % de la consommation annuelle de kérosène due au trafic aérien entre 2024 et 2034 est erronée, puisqu'elle augmente selon cette même étude de 26,6 % sur cette période ; cela représente une hausse de 23 % des émissions annuelles totales de gaz à effet de serre de l'aéroport alors que le plan climat de la métropole Nice Côte d'Azur fixe un objectif de réduction de 55 % à l'horizon 2030 ; la baisse affichée de 11,3 % de l'émission de gaz à effet de serre alors que le trafic aérien augmentera de 26,6 % est incohérente ; cette hausse des émissions s'oppose aux engagements publics nationaux, régionaux et locaux ; les justifications à l'appui de la baisse annoncée des émissions est approximative et spéculative ;
- le projet induit une hausse du tonnage total des polluants de l'air de 25,4 % en 2034, notamment de 20 % des oxydes d'azote NOx ; contrairement à ce qui est indiqué dans la réponse de la société Aéroports de la Côte d'Azur à la commissaire enquêteuse, le monoxyde de carbone (CO) est un polluant d'intérêt ; les polluants retenus par cette société dans le résumé non technique de l'étude d'impact et dans son mémoire en réponse au procès-verbal d'enquête publique n'incluent pas sur les particules ultrafines, alors que la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Provence-Alpes-Côte d'Azur a recommandé de caractériser la pollution à ces particules sur et autour de l'aéroport de Nice ;
- il ressort du résumé non technique que le projet induira une hausse de la population exposée au bruit entre 2024 et 2034 entre 9,9 % en journée et 14,7 % la nuit ; le ratio d'exposition au bruit du nombre de personnes par mouvement auquel recourt l'étude d'impact complémentaire est trompeur dès lors qu'en dépit d'une hausse de 26,6 % du trafic aérien entre 2024 et 2034, ce ratio est censé diminuer de 13,4 % avec l'extension en 2034 alors que l'impact sonore global, résultant du produit des personnes impactées par le nombre de mouvements aériens, aboutit à une hausse de 39 % des nuisances subies par la population ;
- aucun acteur de la santé publique n'a été consulté ; les déplacements terrestres des personnels et passagers de l'aéroport sont minimisés ; les impacts environnementaux et sanitaires devaient être pris en compte sur 20 ans, comme le recommande la MRAe ; ces lacunes quant aux effets indirects et cumulés et aux mesures éviter, réduire, compenser méconnaissent l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;
- le permis modificatif délivré le 19 septembre 2024 méconnaît l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme ainsi que

les articles 3 et 5 de la Charte de l'environnement, et l'étude d'impact complémentaire est insuffisante, dès lors que l'aéroport de Nice est exposé à des risques d'inondation et de submersion marine relevés par un rapport thématique de la cour des comptes publié le 24 janvier 2025 ; les équipements supplémentaires et futurs de l'aéroport de Nice n'ont pas été étudiés dans le cadre défini par le décret n° 2019-715 du 5 juillet 2019 et méconnaissent les dispositions du code de l'environnement issues de ce décret.

Un mémoire, présenté pour la société Aéroports de la Côte d'Azur, a été enregistré le 3 juillet 2025 et n'a pas été communiqué en application de l'article R. 611-1 du code de justice administrative.

Le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation a présenté un mémoire qui a été enregistré le 4 juillet 2025 qui n'a pas été communiqué en application de l'article R. 611-1 du code de justice administrative. Par ordonnance du 18 juin 2025, la clôture de l'instruction a été fixée au 4 juillet 2025.

Un mémoire présenté par le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation a été enregistré le 28 juillet 2025, après la clôture de l'instruction en application du premier alinéa de l'article R. 613-2 du code de justice administrative, et n'a pas été communiqué en application de l'article R. 613-3 du même code.

Vu :

- la Charte de l'environnement ;
- le code de l'environnement ;
- le code de l'urbanisme ;
- 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 M. Claudé-Mougel,
- les conclusions de M. Quenette, rapporteur public,
- et les observations de M. B, représentant le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, et de Me de Prémoré, représentant la société Aéroports de la Côte d'Azur.

Considérant ce qui suit :

1. Par un arrêté du 13 janvier 2020, le préfet des Alpes-Maritimes a délivré à la société Aéroports de la Côte d'Azur un permis de construire pour l'extension du terminal T2.2 de l'aéroport de Nice dans la continuité des niveaux existants comprenant la construction d'un hall d'enregistrement côté ville, d'un tri bagage et d'une jetée constituée de halls d'embarquement et de débarquement comprenant six nouvelles salles, pour une surface de plancher créée de 25 211 m² portant la surface de plancher totale à 97 765 m². L'association France nature environnement des Alpes-Maritimes (FNE 06) et d'autres requérants ont demandé à la Cour d'annuler le jugement du 3 octobre 2022 par lequel le tribunal administratif de Marseille a rejeté leur demande tendant à l'annulation de cet arrêté. Par un arrêt avant-dire droit du 14 décembre 2023, la Cour a sursis à statuer sur cette requête en application de l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme pour permettre la régularisation du vice entachant l'étude d'impact, du fait de l'absence d'évaluation de l'accroissement du trafic aérien induit par le projet et de son incidence sur l'environnement et la santé humaine, par l'organisation d'une enquête publique complémentaire dans la cadre de laquelle serait soumise au public une étude d'impact prenant en compte l'augmentation potentielle du trafic aérien du fait de l'augmentation de la capacité opérationnelle de l'aérogare résultant du projet, et, le cas échéant, son impact sur l'environnement et la santé humaine, en impartissant pour ce faire un délai de 12 mois à compter de la notification de cet arrêt. La société Aéroports de la Côte d'Azur a transmis à la Cour notamment l'étude d'impact complémentaire réalisée et son résumé non technique ainsi que

le rapport établi par la commissaire-enquêtrice à la suite de l'enquête publique complémentaire qui s'est tenue du 30 novembre au 27 décembre 2024, son avis et ses conclusions motivés. Le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation lui a transmis le permis modificatif délivré par un arrêté du préfet des Alpes-Maritimes du 12 février 2025 portant sur la mesure de régularisation prescrite par la Cour. L'association France nature environnement Alpes-Maritimes (FNE 06) demande à la Cour l'annulation de l'arrêté du 13 janvier 2020 et, en application des dispositions des articles L. 600-5-1 et L. 600-5-2 du code de l'urbanisme, celle de l'arrêté du 12 février 2025 ainsi que de l'arrêté du 19 septembre 2024 délivrant un permis modificatif à la société Aéroports de la Côte d'Azur portant sur la réduction de la surface de plancher de l'extension litigieuse de 25 211 m² à de 23 058 m².

2. Aux termes de l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme : " Sans préjudice de la mise en œuvre de l'article L. 600-5, le juge administratif qui, saisi de conclusions dirigées contre un permis de construire, de démolir ou d'aménager ou contre une décision de non-opposition à déclaration préalable estime, après avoir constaté que les autres moyens ne sont pas fondés, qu'un vice entraînant l'illégalité de cet acte est susceptible d'être régularisé, sursoit à statuer, après avoir invité les parties à présenter leurs observations, jusqu'à l'expiration du délai qu'il fixe pour cette régularisation, même après l'achèvement des travaux. Si une mesure de régularisation est notifiée dans ce délai au juge, celui-ci statue après avoir invité les parties à présenter leurs observations. Le refus par le juge de faire droit à une demande de sursis à statuer est motivé. "

Sur la procédure de régularisation :

3. D'une part, il résulte des dispositions citées au point 2 que si, à l'issue du délai qu'il a fixé dans sa décision avant-dire droit pour que lui soient adressées la ou les mesures de régularisation du permis de construire attaqué, le juge peut à tout moment statuer sur la demande d'annulation de ce permis et, le cas échéant, y faire droit si aucune mesure de régularisation ne lui a été notifiée, il ne saurait se fonder sur la circonstance que ces mesures lui ont été adressées alors que le délai qu'il avait fixé dans sa décision avant-dire droit était échu pour ne pas en tenir compte dans son appréciation de la légalité du permis attaqué. L'association appelante ne peut donc utilement soutenir que l'étude d'impact complémentaire réalisée à titre de régularisation a été notifiée à la Cour au-delà du délai imparti par son arrêt du 14 décembre 2023.

4. D'autre part, si l'association France nature environnement des Alpes-Maritimes soutient que l'enquête publique complémentaire qui s'est déroulée du 30 novembre au 27 décembre 2024 est irrégulière dès lors que la commissaire-enquêtrice désignée pour conduire cette enquête est la même qui a conduit l'enquête publique initiale, elle n'assortit pas ce moyen des précisions permettant d'en apprécier le bien-fondé, alors qu'aucun texte ni aucun principe ne s'oppose à une telle désignation. Il en est de même de la circonstance que l'avis que cette commissaire-enquêtrice a émis est favorable au projet, alors qu'une large majorité des observations émises par le public s'y opposent.

Sur la régularisation des actes attaqués :

5. A compter de la décision par laquelle le juge recourt à l'article L. 600-5-1 du code de l'urbanisme, seuls des moyens dirigés contre la mesure de régularisation notifiée, le cas échéant, au juge peuvent être invoqués devant ce dernier. A ce titre, les parties peuvent, à l'appui de la contestation de l'acte de régularisation, invoquer des vices qui lui sont propres et soutenir qu'il n'a pas pour effet de régulariser le vice que le juge a constaté dans sa décision avant-dire droit. Elles ne peuvent en revanche soulever aucun autre moyen, qu'il s'agisse d'un moyen déjà écarté par la décision avant-dire droit ou de moyens nouveaux, à l'exception de ceux qui seraient fondés sur des éléments révélés par la procédure de régularisation. Par ailleurs, 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.

6. En premier lieu, si l'association appelante soutient que l'étude d'impact complémentaire n'a pas porté sur les incidences de la politique commerciale de la société Aéroports de la Côte d'Azur qui promeut le transport aérien, ce moyen est nouveau au sens du principe rappelé au point 5 et il est sans influence sur la légalité de l'arrêté du 12 février 2025.

7. En deuxième lieu, si l'association critique le résumé non technique de l'étude d'impact en ce qu'il affirmerait sans en justifier l'absence de corrélation entre le nombre de passagers et celui de mouvements d'avions, le point 1.1 de ce résumé auquel elle se réfère se borne à faire état de l'augmentation, entre 2009 et 2019, de 48 % du flux de passagers et de 8 % des mouvements d'aéronefs, ces données statistiques historiques provenant des données recueillies par la société pétitionnaire lors de la collecte des redevances aéroportuaires comme l'indique l'étude d'impact complémentaire (p. 28), en expliquant cette décorrélation par l'augmentation de la capacité (emport) et du taux de remplissage des avions. Elle ne peut donc soutenir qu'il y aurait une contradiction avec les projections figurant dans les annexes 9 et 10 de l'étude d'impact relatives à l'impact du projet sur la qualité de l'air et de la santé pour la période 2024 à 2034, qui ne figurent d'ailleurs pas à la page de cette annexe mentionnée dans son mémoire, alors au demeurant que ce phénomène de décorrélation tend nécessairement à s'atténuer à mesure notamment de l'amélioration du taux de remplissage des avions estimé à 81,5 % à compter de 2024. De même, la hausse alléguée de la consommation de kérosène de 26,6 % entre 2024 et 2034 dont elle fait état résulte en réalité, selon cette même annexe de l'étude d'impact, non de l'augmentation du trafic aérien mais de la livraison, du stockage et de la manutention du carburant sur le site de l'aéroport, cette annexe procédant à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) correspondantes. L'association appelante ne peut donc soutenir, sans davantage de précisions sur leur corrélation, l'existence d'une contradiction avec les données relatives à ce trafic exposées dans le mémoire en réponse de la société Aéroports de la Côte d'Azur au procès-verbal de la commissaire enquêtrice. Enfin, ladite association ne peut davantage soutenir que l'étude d'impact conclut à une baisse de 11 % environ des émissions de GES en dépit d'une hausse du trafic aérien alors que cette estimation ne porte que sur l'activité de l'aéroport strictement entendue, et que l'étude d'impact fait bien état, dans les tableaux 20 et 21 (p. 127) d'émissions plus importantes, activités de l'aéroport et trafic aérien confondus, dans l'hypothèse de réalisation de l'extension litigieuse, estimées à 16 441 kilotonnes sur la période 2024 à 2034, alors qu'elles sont estimées à 14 711 kilotonnes sur cette même période pour le scénario de référence, c'est-à-dire si ce projet n'était pas réalisé.

8. En troisième lieu, si l'association appelante, qui ne conteste pas l'estimation de l'augmentation de l'émission de monoxyde d'azote exposée dans l'étude d'impact complémentaire, conteste en revanche l'affirmation selon laquelle ce gaz n'est pas un polluant d'intérêt, elle n'assortit pas ce moyen des précisions permettant d'en apprécier le bien-fondé. Elle ne conteste pas davantage l'estimation de la hausse du tonnage total des polluants de l'air exposée dans cette étude, ni n'étaye son affirmation selon laquelle les concentrations prévisionnelles de ces polluants dépasseront les recommandations de l'organisation mondiale de la santé (OMS). Contrairement à ce qu'elle soutient, et en tout état de cause, la réponse de la société Aéroports de la Côte d'Azur au procès-verbal d'enquête publique évoque les particules ultrafines dès son introduction au titre de la santé humaine, mentionne notamment qu'elles font l'objet de recommandations de la part de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) et de l'OMS et en expose un

graphique de mesures comparées avec d'autres aéroports. Si aucune mention n'en est faite dans l'étude d'impact ni dans son résumé non technique, l'association ne soutient pas même que cette circonstance aurait eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou aurait été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. Il en est de même s'agissant de l'avis de la MRAe de Provence-Alpes-Côte d'Azur du 7 novembre 2024 qui recommande seulement de caractériser la pollution à ces particules sur et autour de l'aéroport de Nice.

9. En quatrième lieu, l'étude d'impact complémentaire réalisée à titre de régularisation expose clairement dans sa partie 4.3 relative aux nuisances acoustiques l'impact du projet lié notamment au trafic aérien au moyen de cartes de courbes d'intensité du bruit, en relevant un élargissement de leurs contours du fait du projet et, dès lors, l'élargissement de la zone habitée impactée, en concluant dans sa partie 4.3.1.3.2, comme le relève au demeurant l'association appelante dans ses écritures, à l'augmentation de la population exposée au bruit pour les niveaux compris entre 55 et 60 décibels et 60 et 65 décibels, à hauteur, globalement, de 867 personnes supplémentaires exposée à un bruit supérieur à 55 décibels (p. 209/310). La circonstance qu'elle conclut par la suite, pour procéder à une analyse par comparaison à l'activité aéroportuaire, sur la base de ratios de surfaces et du nombre de personnes exposées, à une diminution de ces ratios n'est pas, à elle seule, de nature à conférer un caractère trompeur à ces données mises à disposition du public lors de l'enquête.

10. En cinquième et dernier lieu, si l'association FNE 06 soutient qu'aucun acteur de la santé publique n'a été consulté et que le projet va induire une hausse significative des déplacements terrestres, elle n'assortit pas ces moyens des précisions permettant d'en apprécier le bien-fondé. Par ailleurs, il n'est pas même soutenu que l'absence de projection de l'évolution du trafic aérien sur 20 ans, qui est certes préconisée par la MRAe de Provence-Alpes-Côte d'Azur dans son avis précité, méconnaîtrait les dispositions applicables ou aurait eu pour effet de nuire à l'information complète de la population ou d'exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. Enfin, si l'association appelante soutient, sans davantage de précisions, que l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement aurait été méconnu dès lors que l'étude d'impact complémentaire n'inclurait pas les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts négatifs du projet, il ressort de cette étude que ces mesures sont exposées et examinées au titre de chacun des impacts sur l'environnement et la santé recensés. Ce dernier moyen, qui manque en fait, doit donc être écarté.

11. Il résulte de ce qui précède que le vice tiré de l'insuffisance de l'étude d'impact a été régularisé.

Sur le permis modificatif délivré par l'arrêté du 19 septembre 2024

12. Aux termes de l'article L. 600-5-2 du code de l'urbanisme : " Lorsqu'un permis modificatif, une décision modificative ou une mesure de régularisation intervient au cours d'une instance portant sur un recours dirigé contre le permis de construire, de démolir ou d'aménager initialement délivré ou contre la décision de non-opposition à déclaration préalable initialement obtenue et que ce permis modificatif, cette décision modificative ou cette mesure de régularisation ont été communiqués aux parties à cette instance, la légalité de cet acte ne peut être contestée par les parties que dans le cadre de cette même instance. "

13. D'une part, aux termes de l'article 3 de la Charte de l'environnement : " Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences. ". Aux termes de l'article 5 de la Charte de l'environnement : " Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à

l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage ".

14. D'autre part, aux termes de l'article R. 111-2 du même code : " Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. ". Les risques d'atteinte à la sécurité publique visés par ce texte sont aussi bien les risques auxquels peuvent être exposés les occupants de la construction pour laquelle le permis est sollicité que ceux que l'opération projetée peut engendrer pour des tiers. Il appartient à l'autorité d'urbanisme compétente et au juge de l'excès de pouvoir, pour apprécier si les risques d'atteintes à la salubrité ou à la sécurité publique permettent d'octroyer un permis de construire sur le fondement de ces dispositions, de tenir compte tant de la probabilité de réalisation de ces risques que de la gravité de leurs conséquences, s'ils se réalisent.

15. Ainsi qu'il a été dit dans l'arrêt avant-dire droit du 14 décembre 2023, les risques d'inondation et de submersion dont l'association appelante fait état sont liés essentiellement à l'implantation de l'aéroport de Nice elle-même, et non à celle des bâtiments objets du projet en cause, qui doivent être édifiés sur un site déjà largement artificialisé. Alors qu'il n'est pas établi, ni même allégué, que ce permis, qui n'augmente pas l'emprise de l'extension du terminal T2.2 de l'aéroport de Nice mais a pour objet d'en réduire la surface de plancher de plus de 2 200 m², aggraverait ces risques, les moyens tirés de l'insuffisance de l'impact complémentaire sur ce point et de la méconnaissance de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme et des articles 3 et 5 de la Charte de l'environnement doivent, en tout état de cause, être écartés. L'association ne peut enfin utilement soutenir que le permis modificatif litigieux, comme d'une façon générale les équipements futurs et supplémentaires de l'aéroport de Nice, n'ont pas été examinés dans le cadre fixé par les dispositions des articles R. 562-11-1 et suivants du code de l'environnement issues du décret n° 2019-715 relatif aux zones de prévention concernant les aléas débordement des cours d'eau et submersion marine, qui portent sur l'établissement des plans de prévention des risques naturels prévisibles pour les aléas débordement de cours d'eau et submersion marine.

16. Il résulte de ce qui précède, d'une part, que l'association FNE 06 n'est pas fondée à demander l'annulation de l'arrêté du préfet des Alpes-Maritimes du 19 septembre 2024, et, d'autre part, compte tenu de la régularisation du vice retenu dans l'arrêt avant-dire droit du 14 décembre 2023, à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de Marseille a rejeté sa demande tendant à l'annulation de l'arrêté du 13 janvier 2020 par lequel le préfet des Alpes-Maritimes a délivré à la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) un permis de construire une extension du terminal 2 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.

Sur les frais liés au litige :

17. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de laisser à chacune des parties la charge de ses frais d'instance

D É C I D E

Article 1er : La requête de l'association France nature environnement des Alpes-Maritimes (FNE 06) et de M. G est rejetée.

Article 2 : Les conclusions présentées par la société Aéroports de la Côte d'Azur sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : Le présent arrêt sera notifié à l'association France nature environnement Alpes-Maritimes, à M. D G, à la société Aéroports de la Côte d'Azur et au ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation.

Copie en sera adressée au préfet des Alpes-Maritimes.

Délibéré après l'audience du 4 septembre 2025, où siégeaient :

- M. Portail, président,
- Mme Hameline, présidente-assesseure,
- M. Claudé-Mougel, premier conseiller.

Rendu public par mise à disposition au greffe, le 18 septembre 2025.

N°22MA02967