TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE NÎMES

N° 1703534

REPUBLIQUE FRANCAISE

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
LANGUEDOC-ROUSSILLON

AU NOM DU PEOPLE FRANCAIS

Mme Hery
Rapporteur

Le Tribunal administratif de Nîmes

(4eme chambre)

Mme Achour
Rapporteur public

Audience du 12 février 2019
Lecture du 5 mars 2019

44-045
68-04
C

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires enregistres le 16 novembre 2017, le 23 avril 2018, le 29 mai 2018, le 27 juillet 2018, puis un mémoire récapitulatif présente sur le fondement des dispositions de l'article R. 611- 8-1 du code de justice administrative le 15 octobre 2018, l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon demande au tribunal :

1°) d'annuler l'arrêté du préfet du Gard du 13 juillet 2017 portant autorisation unique au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement concernant la gare nouvelle Nîmes-Manduel-Redessan ;

2°) de mettre une somme de 1 500 euros à la charge de l'État au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

L'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon soutient que :

- les conditions permettant de déroger aux interdictions portant sur les espèces protégées ne sont pas satisfaites, en raison de l'absence de raison impérative d'intérêt public majeur et de l'insuffisance d'étude sur l'existence d'autres solutions satisfaisantes ;
- l'étude des incidences du projet sur le site Natura 2000 revêt un caractère incomplet.

Par des mémoires en défense, enregistres le 13 mars 2018 et le 3 juillet 2018, puis un mémoire récapitulatif présente sur le fondement des dispositions de l'article R. 611- 8- 1 du code de justice administrative enregistré le 18 octobre 2018, SNCF Réseau, représenté par le cabinet AdDen avocats, conclut au rejet de la requête et ace qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la

charge de l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

SNCF Réseau soutient que les moyens soulevés par France Nature Environnement Languedoc-Roussillon ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense, enregistré le 25 avril 2018, puis un mémoire récapitulatif présenté sur le fondement des dispositions de l'article R. 611-8-1 du code de justice administrative enregistré le 15 octobre 2018, le préfet du Gard conclut au rejet de la requête.

Le préfet du Gard soutient que les moyens soulevés par l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon ne sont pas fondés.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu:
- le code de I' environnement ;
- l'ordonnance n° 2014- 619 du 12juin 2014;
- l'ordonnance n° 20I7-80 du 16 janvier 2017 ;
- le décret 11° 20 14-751 du 01rjuillet 2014;
- le décret 11° 2017 - 8 1 du 26 janvier 2017 ;
- 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 Hery,
- les conclusions de Mme Achour, rapporteur public,
- et les observations de M. Gourbinot, représentant l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon, les observations de M. Dumas, représentant le préfet du Gard, et les observations de Me Benoit, représentant SNCF Réseau.

Considérant ce qui suit :

1. SNCF Réseau a déposé le 4 juillet 2016 une demande de délivrance d'une autorisation unique en vue de réaliser la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan. Apres réalisation d'une enquête publique du 6 février 2017 au 17 mars 2017, le préfet du Gard a délivré à SNCF Réseau, par arrêté du 13 juillet 2017, une autorisation unique en application de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement. L'association France Nature Environnement Languedoc- Roussillon demande l'annulation de cet arrêté.

<u>Sur les conclusions à fin d'annulation</u> :

<u>En ce qui concerne la dérogation au titre des espèces protégées</u> :

2. Aux termes de l'article L. 411-1 du code de l'environnement : «*1.- Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine nature/ justifient la conservation de sites d'intérêts géologiques, d'habitats*

naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits :/ 1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces e 7Jeces (. ..) ; 2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique (...) ; 3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces (…) *».* En application de l'article L. 411-2 du même code *: « I- Un décret en Conseil d'État détermine les conditions dans lesquelles sont fixées : (…) 4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle : (...) c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement (…) ».*

3. II résulte des dispositions précitées du code de l'environnement qu'un projet d'aménagement ou de construction d'une personne publique ou privée susceptible d'affecter la conservation d'espèces animales ou végétales protégées et de leurs habitats ne peut être autorisé, à titre dérogatoire, que s'il répond, par sa nature et compte tenu notamment du projet urbain dans lequel il s'inscrit, à une raison impérative d'intérêt public majeur. En présence d'un tel intérêt, le projet ne peut cependant être autorise, eu égard aux atteintes portées aux espèces protégées appréciées en tenant compte des mesures de réduction et de compensation prévues, que si, d'une part, ii n'existe pas d'autre solution satisfaisante et, d'autre part, cette dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

S'agissant de !'existence d'une raison impérative d'intérêt public majeur :

4. En premier lieu, si l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon soutient que les éléments présentés au soutien de la demande de dérogation sont entachés d'erreurs matérielles manifestes, ce moyen doit être écarté comme non assorti des précisions utiles permettant d'en apprécier le bien-fondé.

5. En deuxième lieu, en se bornant à faire état, d'une part, de la remarque du directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Gard contenue dans la lettre adressée le 26 septembre 2016 au directeur départemental des territoires et de la mer du Gard et faisant état de ce que les éléments apportés à l'appui de la démonstration de l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur demeurent partiels, d'autre part, de l'avis délibéré de l'autorité environnementale du 21 décembre 2016 recommandant au maitre d'ouvrage d'appuyer la démonstration d'une telle existence par des arguments et des données qui lui sont spécifiques, l'association requérante ne justifie pas que la demande de dérogation déposée par SNCF Réseau présenterait un caractère incomplet.

6. En troisième lieu, il résulte de l'instruction que la réalisation de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan répond à des objectifs propres, distincts de ceux poursuivis lors de la réalisation du contournement Nîmes-Montpellier et de la gare de Montpellier-Odysseum, comme tendant notamment à mettre en place une offre complémentaire à celle de la gare du centre de Nîmes et à offrir un service amélioré en termes d'offres de trains à grande vitesse, d'Intercités et

de transports regionaux du fait de sa localisation permettant, au contraire de la gare de Montpellier-Odysseum, une connexion avec la ligne Tarascon-Nîmes. Des lors, SNCF Réseau n'était pas tenu d'évaluer les impacts globaux d'un programme de travaux qui aurait été constitué par l'ensemble de ces installations.

7. De même, si Nîmes Métropole a engagé une réflexion portant sur une urbanisation dans les environs proches de la nouvelle gare, seul le périmètre d'une zone d'aménagement différé a été définitivement fixé par arrêté du préfet du Gard du 29 mars 2016. La création de ce pôle urbain, dont le contenu n'est au demeurant pas défini, constitue une opération d'aménagement distincte de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan, la réalisation de l'une n'étant pas conditionnée par celle de l'autre. II en résulte que SNCF Réseau n'était pas non plus tenu d'évaluer les impacts globaux de cette opération.

8. En quatrième lieu, il résulte de l'instruction que le projet de gare de Nîmes-Manduel-Redessan, qui se situe à l'interconnexion entre les lignes ferroviaires « contournement Nîmes-Montpellier » et « Tarascon-Sète », est justifié par la volonté de favoriser et de développer les mobilités durables, de répondre à la croissance des besoins de déplacement et de participer à un aménagement durable du territoire. II vise plus particulièrement à positionner le territoire gardois au sein du Réseau européen à grande vitesse, à améliorer le fonctionnement du contournement Nîmes-Montpellier et de la ligne dite « classique » reliant Nîmes à Montpellier, à développer la desserte en transport ferroviaire régional sur l'Est de l'agglomération nîmoise et une partie du département des Bouches-du-Rhône, et à permettre le développement de l'offre ferroviaire de transport entre Nîmes et Montpellier, actuellement saturée, en tirant profit du basculement de certaines liaisons de transport de passagers de la gare du centre de Nîmes vers la nouvelle gare.

9. Si, comme le fait valoir l'association requérante, les usagers résidant dans la commune de Nîmes ne profiteront pas nécessairement de l'amélioration recherchée en termes de gain de temps sur !es lignes à grande vitesse, il résulte cependant de l'instruction que ce projet s'inscrit sur une échelle plus vaste, notamment sur une zone de chalandise comprise entre les commune s de Lunel, Ales et Arles, et que les usagers empruntant les trains à grande vitesse au départ de la nouvelle gare verront leur temps de trajet diminuer. II résulte également de I' instruction que le basculement sur la nouvelle gare des trains à grande vitesse ayant leur terminus au-delà de Montpellier ou Béziers, des trains Intercités n'étant pas « omnibus » et du fret permettra d'alléger le trafic sur la ligne dite « classique » actuellement saturée, et ainsi d'améliorer les liaisons régionales entre Nîmes et Montpellier.

10. II résulte également de l'instruction que le projet se situe à l'interconnexion de la ligne à grande vitesse « contournement Nîmes-Montpellier » et de la ligne de transport régional Tarascon-Nîmes, situation qui permettra d'assurer la liaison entre la nouvelle gare et celle du centre de Nîmes. Par suite, contrairement à ce qui est soutenu par !'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon, les passagers disposeront dès l'ouverture de la gare de la possibilité de rejoindre aisément le centre-ville de Nîmes. Des lors, l'association requérante ne peut utilement se prévaloir de l'absence de certitudes sur le développement de l'offre de transport en commun par voie routière ou sur la réalisation d'une troisième voie à quai dédiée à une navette ferroviaire entre les deux gares, lesquelles, même si la réalisation d'une troisième voie est à l'étude, ne sont pas indispensables à la réalisation du projet.

11. Enfin, l'association requérante soutient que l'analyse socio-économique permet pas de caractériser sérieusement les avantages attendus de la gare de Nîmes-Manduel-Redessan. Toutefois, cette analyse, réalisée en application des articles L. 1511-1 et suivants du code des transports, comprend une analyse stratégique incluant un état des lieux du territoire gardois d'un

point de vue démographique et économique, décrit la situation actuelle des transports, précise l'évolution des besoins de déplacements et les projets structurants du territoire, analyse la cohérence intermodale et ferroviaire du projet, les prévisions de trafic de la nouvelle gare, et dresse le bilan socio-économique du projet et ses perspectives de financement. Il en ressort notamment que le trafic passagers sur les grandes lignes est estimé à 1 000 000 de montées/descentes lors de la mise en service pour atteindre 1,5 millions à l'horizon 2050. Il ressort en outre des éléments contenus dans la demande de dérogation que la création de cette nouvelle gare permettra, du fait du report attendu des usagers en faveur du déplacement ferroviaire, une diminution du trafic routier de l'ordre de 1,28 milliards véhicule-kilomètres sur la période 2020-2070.

12. Il résulte de l'ensemble des motifs qui viennent d'être évoqués qu'eu égard aux améliorations attendues du projet en termes d'amélioration du trafic ferroviaire et ses effets globaux sur l'environnement, ce projet répond à une raison impérative d'intérêt public majeur.

S'agissant de l'existence d'une solution de substitution satisfaisante :

13. En premier lieu, il résulte de l'instruction que la demande de dérogation comporte une analyse des différentes solutions de substitution, parmi lesquelles un scénario sans réalisation d'une nouvelle gare. Dès lors, le moyen tiré de ce qu'un tel scénario n'aurait pas été examiné doit être écarté.

14. En deuxième lieu, l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon soutient, en se fondant sur l'évaluation économique et sociale réalisée dans le cadre du projet de contournement Nîmes-Montpellier et sur l'étude des gares nouvelles présentée dans le cadre du débat public de 2009, que la création d'une nouvelle gare ne présente pas d'utilité, dès lors que la gare du centre de Nîmes serait en mesure d'accueillir jusqu'à 50 % de passagers supplémentaires. Toutefois, outre que l'étude à laquelle elle se réfère pointait notamment l'insuffisance des places de stationnement permettant d'accéder à la gare de Nîmes, l'absence de création d'une nouvelle gare ne permet pas de répondre aux objectifs mentionnés ci-dessus, notamment le décongestionnement de la ligne « classique » Nîmes-Montpellier visant à améliorer le trafic ferroviaire régional reliant les deux villes.

15. En troisième lieu, il résulte de l'instruction que SNCF Réseau a recherché des solutions satisfaisantes autres que l'implantation sur le territoire de la commune de Manduel, respectivement à Campagne et Campagnole, dans les environs de Nîmes. L'analyse réalisée par SNCF Réseau porte, pour chacun de ces sites, sur leur accessibilité routière par les TER et par les transports en commun, sur la faisabilité technique ferroviaire, sur la prise en compte des enjeux et des objectifs du territoire et sur l'insertion des sites dans leur environnement et leur sensibilité écologique. Cette étude, dont le contenu n'est au demeurant pas critiqué par l'association requérante, mentionne tout d'abord que le site de Campagne est situé à proximité de la zone de protection spéciale (ZPS) « Costière Nîmoise » au cœur des plaines agricoles, sur le plateau des Costières, identifié au SCOT comme « élément de relief à préserver », ensuite, que le site de Campagnole, également localisé au cœur des plaines agricoles sur le plateau des Costières et identifié au SCOT comme « élément de relief à préserver » est en secteur inondable et, enfin, que le site de Manduel, en bordure de la ZPS « Costière Nîmoise » relève peu de contraintes en termes d'éléments remarquables du paysage, comme étant marqué par la concentration d'infrastructures déjà existantes.

16. Il ressort de l'ensemble de ces éléments que le préfet du Gard n'a pas commis d'erreur d'appréciation en estimant qu'il n'existait pas de solution satisfaisante autre que l'implantation du projet sur le territoire de la commune de Manduel.

S'agissant des atteintes portées aux espèces protégées :

17. Il résulte de l'instruction que la dérogation porte sur cinquante espèces de faune protégées, dont cinq espèces d'amphibiens, six espèces de reptiles, vingt-neuf espèces d'oiseaux nicheurs, deux espèces de mammifères terrestres et huit espèces de chiroptères. Parmi ces espèces, figure l'outarde canepetière, vertébré menacé d'extinction pour lequel le ministre de l'environnement a émis le 26 décembre 2016 un avis conforme favorable, sous réserve de l'augmentation de la surface de compensation d'au moins 6 hectares, pris en compte dans les prescriptions de l'arrêté attaqué.

18. Le préfet du Gard a fixé dans l'article 20-1 de l'arrêté attaqué les mesures de réduction des impacts en phase travaux et dans l'article 20-2 des mesures compensatoires sur une surface de 15 hectares visant à une restauration et un entretien de milieux naturels favorables à ces espèces, les mesures de gestion devant être appliquées pour une durée de 25 ans. Ces mesures de compensation seront mises en œuvre, d'une part, sur une zone de 4,60 hectares située sur le territoire de la commune de Bezouce et dont SNCF Réseau possède la maîtrise foncière. D'autre part, l'article 20-2 de cet arrêté impose au maître d'ouvrage d'acquérir au plus tard le 31 décembre 2018 les parcelles nécessaires à la mise en œuvre de l'ensemble des mesures de compensation à proximité des parcelles déjà acquises ou, à défaut, sur une zone située sur les territoires des communes de Bezouce, Redessan, Meynes et Manduel, la surface de compensation étant augmentée d'un hectare par année de retard à compter du 1er janvier 2019.

19. Cet arrêté prévoit la mise en œuvre, avec l'appui du conservatoire d'espaces naturels du Languedoc-Roussillon et en association avec la chambre d'agriculture du Gard et du centre ornithologique du Gard, de mesures de gestion destinées aux reptiles, petits mammifères et oiseaux, et consistant en la gestion mécanique de friches herbacées, la création de gîtes à reptiles et la plantation de haies structurantes basses. Il impose également la mise en œuvre de mesures de gestion à destination des outardes, favorables aux autres oiseaux et aux reptiles et portant sur la création et l'entretien d'un couvert herbacé favorable à l'outarde, la création et l'entretien d'un couvert pérenne favorable à l'outarde, la création et l'entretien d'un couvert favorable aux mâles d'outarde, l'amélioration par sur-semis d'un couvert herbacé et son entretien en vue de la reproduction, l'amélioration par sur-semis d'un couvert herbacé et son entretien pour l'hivernage, l'entretien d'un couvert herbacé avec retard de pâturage, l'entretien d'un couvert herbacé avec retard de fauche et la réouverture d'une parcelle embroussaillée.

20. Il résulte de l'ensemble de ces éléments que la dérogation accordée à SNCF Réseau par l'arrêté attaqué ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations citées au point 17 dans leur aire de répartition naturelle.

21. Par suite, dès lors que les conditions posées par les dispositions précitées du code de l'environnement sont toutes satisfaites, le préfet du Gard était fondé par l'arrêté attaqué à accorder une dérogation au titre des espèces protégées.

En ce qui concerne la non-opposition au titre de Natura 2000 :

22. Aux termes de l'article L. 414-4 du code de l'environnement : *« I.-Lorsqu'ils sont susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en*

raison de leurs effets cumulés, doivent faire l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site, dénommée ci-après "Evaluation des incidences Natura 2000" :/ (...) 2° Les programmes ou projets d'activités, de travaux, d'aménagements, d'ouvrages ou d'installations (...)/ III.- Sous réserve du IV bis, les documents de planification, programmes ou projets ainsi que les manifestations ou interventions soumis à un régime administratif d'autorisation, d'approbation ou de déclaration au titre d'une législation ou d'une réglementation distincte de Natura 2000 ne font l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 que s'ils figurent :/ 1° Soit sur une liste nationale établie par décret en Conseil d'Etat ;/ 2° Soit sur une liste locale, complémentaire de la liste nationale, arrêtée par l'autorité administrative compétente./ (...) VI.- L'autorité chargée d'autoriser, d'approuver ou de recevoir la déclaration s'oppose à tout document de planification, programme, projet, manifestation ou intervention si l'évaluation des incidences requise en application des III, IV et IV bis n'a pas été réalisée, si elle se révèle insuffisante ou s'il en résulte que leur réalisation porterait atteinte aux objectifs de conservation d'un site Natura 2000 (...) ». L'article R. 414-23 du même code dispose : *« Le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 est établi (...) par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire (...)/ Cette évaluation est proportionnée à l'importance (...) de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence./ (...) II. Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés, le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que le (...) projet (...) peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres (...) programmes, projets, manifestations ou interventions dont est responsable (...) le maître d'ouvrage, le pétitionnaire ou l'organisateur, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites (...) ».*

23. Il résulte de l'instruction que l'évaluation des incidences Natura 2000 réalisée par SNCF Réseau en application de ces dispositions, qui n'avait pas à inclure le projet d'urbanisation porté par Nîmes Métropole pour les motifs développés au point 7, a porté sur la gare en elle-même et sur la réalisation de ses accès, en prenant en compte l'emprise du contournement Nîmes-Montpellier. Le maître d'ouvrage a également procédé à l'analyse des impacts cumulés avec 11 autres projets d'urbanisation situés dans les environs du projet.

24. Si l'association requérante soutient que toute nouvelle destruction de l'outarde canepetière ou de l'oedicnème criard aurait un effet significatif sur les objectifs de conservation du site, du fait des impacts déjà induits par la construction du contournement Nîmes-Montpellier, elle n'assortit ce moyen d'aucune précision utile permettant d'en apprécier le bien fondé. En tout état de cause, l'évaluation des incidences des projets de réalisation de la gare et de ses voies d'accès sur la conservation de l'outarde canepetière conclut qu'après mise en œuvre des mesures de réduction, ce projet aura un impact très faible sur la perte d'habitats sous emprise des projets, à un impact faible sur la perte d'habitats par éloignement et sur la perte par éloignement lié à la fragmentation, à un impact faible à modéré sur le dérangement d'individus, à un impact très faible à nul sur la destruction d'individus pendant la phase travaux et faible pendant la phase exploitation. S'agissant de l'oedicnème criard, cette étude mentionne qu'après mise en œuvre des mesures de réduction, l'impact sera très faible sur la perte d'habitats sous emprise des projets, faible sur la perte d'habitats par éloignement et sur la perte par éloignement lié à la fragmentation, faible à modéré s'agissant du dérangement des individus, très faible sur la destruction d'individus en phase travaux et faible à modéré en phase exploitation.

25. Pour l'ensemble des motifs qui viennent d'être énoncés, les incidences des projets sur le site Natura 2000 « Costière Nîmoise » ont été correctement évaluées.

26. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions de l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon tendant à l'annulation de l'arrêté du 13 juillet 2017 doivent être rejetées.

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

27. 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 demandée par l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon, au titre des frais exposés par elle et non compris dans les dépens. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de cette association la somme demandée par SNCF Réseau, au même titre.

DECIDE :

Article 1er : La requête de l'association France Nature Environnement Languedoc-Roussillon est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de SNCF Réseau tendant à l'application 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 France Nature Environnement Languedoc-Roussillon, au ministre de la transition écologique et solidaire et à SNCF Réseau.

Copie en sera adressée pour information au préfet du Gard.

Délibéré après l'audience du 12 février 2019, à laquelle siégeaient :

M. Brossier, président,
Mme Héry, premier conseiller,
Mme Dubost, premier conseiller.

Lu en audience publique le 5 mars 2019.

Le rapporteur, Le président,

F. HÉRY J.-B. BROSSIER