

10. Considérant, qu'il ressort du règlement graphique que le lieudit « Kergantic » compris au moins partiellement dans la zone 1Aui litigieuse est caractérisé par une urbanisation diffuse qui ne se situe pas en continuité avec une zone urbanisée caractérisée par une densité significative des constructions ; que la circonstance que des autorisations d'urbanisme ont été délivrées dans cette zone est sans influence sur la légalité de la décision critiquée qui ne peut méconnaître les dispositions précitées de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme ; que dans ces conditions en créant une zone 1Aui qui autorise la réalisation des constructions précitées, les auteurs du plan local d'urbanisme ont méconnu les dispositions du I de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme ;

11. Considérant qu'aux termes de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme : « *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. (...)* » ; qu'il résulte de ces dispositions que la règle imposée par le I de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme n'est pas applicable dès lors qu'un document d'urbanisme autorise la création d'une zone urbanisable ou à urbaniser destinés à des installations, des constructions et des aménagements d'ouvrages nécessaires à la récente ouverture et au fonctionnement des aérodromes dont la localisation répond à une nécessité technique impérative ;

12. Considérant en premier lieu, qu'il ressort des pièces du dossier et notamment du règlement graphique qu'une zone 1Aua a été créée au sud-ouest de l'aéroport de Lann-Bihoué ; que le règlement du document d'urbanisme en litige précise que le secteur 1 Aua est affecté « aux activités en lien avec les activités aéroportuaires » ; qu'en prévoyant la création d'une telle zone, le règlement autorise la réalisation d'installations, de constructions et d'aménagements d'ouvrages en lien avec les activités aéroportuaires sans que ceux-ci ne soient nécessaires à la sécurité aérienne et au fonctionnement de l'aéroport et dont la localisation ne répond pas à une nécessité technique impérative ; qu'il suit de là, que cette partie du règlement en litige ne peut être regardée comme répondant aux exigences imposées par la dérogation prévue par les dispositions précitées de l'article L. 146-8 du code de l'urbanisme ; que par suite, les dispositions du I de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme demeurent applicables à la zone en litige ;

13. Considérant en second lieu, qu'il ressort du règlement graphique que la zone 1Aua litigieuse est caractérisée par une urbanisation diffuse qui ne se situe pas en continuité avec une zone urbanisée caractérisée par une densité significative des constructions ; que dans ces conditions, en créant une zone 1Aua qui autorise la réalisation de nouvelles constructions, les auteurs du plan local d'urbanisme ont méconnu les dispositions du I de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme ;

14. Considérant qu'aux termes de l'article L.600-4-1 du code de l'urbanisme : « *Lorsqu'elle annule pour excès de pouvoir un acte intervenu en matière d'urbanisme ou en ordonne la suspension, la juridiction administrative se prononce sur l'ensemble des moyens de la requête qu'elle estime susceptibles de fonder l'annulation ou la suspension, en l'état du dossier* » ; qu'aucun autre moyen de la requête n'est susceptible, en l'état du dossier soumis au Tribunal, de fonder l'annulation de la décision attaquée ;

15. Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ce qui précède que l'association Les Amis des Chemins de Ronde du Morbihan est fondée à demander l'annulation de la