

42, rue de Lisbonne  
75008 Paris

Tél : +33 1 42 90 98 01

69, rue Saint-Ferréol  
13006 Marseille

Tél : +33 4 84 89 40 05

6, quai Kléber  
67000 Strasbourg

Tél : +33 3 67 10 94 36

## OBSERVATIONS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

La consultation du public sur la demande de déclaration d'utilité publique du projet de Liaison intercantonale d'évitement nord (LIEN) "RD68" - section entre la RD 986 à Saint-Gély-du-Fesc et l'A750 au lieu-dit Bel-Air à Grabels (Hérault), ne peut qu'appeler de nombreuses observations tant sur la forme que sur le fond.

Le cabinet HUGLO LEPAGE AVOCATS, agissant au nom et pour le compte de sa cliente domiciliée en son cabinet, souhaite faire part des observations qui suivent.

### I – UNE PROCEDURE IRREGULIERE SUR LA FORME

La procédure de consultation électronique est peu visible et ne permet évidemment pas d'avoir une information claire et efficace de l'ensemble de la population concernée.

L'absence de mise en ligne de l'étude d'impact ou de la procédure relative aux dérogations espèces protégées, empêche une information transparente du public.

Mais surtout, le public est induit en erreur sur la régularité d'une telle procédure électronique.

En effet, dans sa note de présentation, le Préfet de l'Hérault indique :

« La procédure de participation du public par voie électronique est réalisée conformément aux articles L 123-19-1 et D 123-6-2 du code de l'environnement. Cette procédure, qui s'inscrit dans les mesures de régularisation demandées par le Conseil d'État, a pour objet d'assurer l'information du public sur le nouvel avis de l'autorité environnementale recueilli et la réponse du Département ».

Or, dans sa décision, le Conseil d'Etat n'a jamais évoqué une régularisation par l'organisation d'une consultation simplement électronique.

Le Conseil d'Etat avait indiqué, dans un 19<sup>ème</sup> considérant très clair, que :

*« si l'avis de l'autorité environnementale recueilli (...) diffère substantiellement de celui qui a été porté à la connaissance du public, des consultations complémentaires devront être organisées à titre de régularisation, dans le cadre desquelles seront soumis au public, outre l'avis recueilli à titre de régularisation, tout autre élément de nature à régulariser d'éventuels vices révélés par ce nouvel avis ».*

Déjà, l'emploi du pluriel concernant les « consultations complémentaires » laisse à penser qu'il ne s'agit pas que d'une simple consultation électronique mais bel et bien de consultations qui prendraient par exemple différentes formes comme une consultation papier et une consultation électronique.

Par ailleurs, la haute juridiction indiquait clairement que l'avis de la MRAe devrait être consultable, au même titre que tout autre élément de régularisation éventuel. On comprend aisément que la logique du Conseil d'Etat est ici de forcer à la plus grande transparence ; à défaut, aucune régularisation ne serait possible.

Mais la transparence fait encore une fois défaut.

Aux côtés de l'avis de la MRAe, sont uniquement produits une note de présentation du Préfet largement biaisée, une réponse du Département, la décision du Conseil d'Etat, un courrier du Préfet et l'avis de l'autorité environnementale rendu en 2014.

Aucune étude ou aucun élément venant combler les carences relevées par la MRAe, et pas même l'étude d'impact : rien qui ne permet de vérifier ce que contient concrètement le dossier. L'information du public est donc nécessairement incomplète et orientée.

Par ailleurs, concernant le caractère électronique de la consultation, l'article D 123-6-2 du code de l'environnement cité par le Préfet dans sa note pour fonder son choix n'existe pas, de sorte qu'il est impossible de vérifier sur quelle disposition réglementaire le Préfet entend fonder cette consultation uniquement électronique du public.

Pour ce qui concerne l'article L.123-19-1 du code de l'environnement, également cité par le Préfet pour justifier de la présente consultation électronique, cet article concerne les cas de participation du public, « hors procédure particulière ».

Or, à notre sens, la présente consultation n'entre pas dans ce cadre mais dans celui des articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement, relatif aux enquêtes publiques relatives aux projets, plans et programmes ayant une incidence sur l'environnement.

Aux termes de l'article L.123-2 du code de l'environnement :

*« I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :  
1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 (...) ».*

C'est le cas du présent projet soumis à la réalisation d'une étude d'impact, d'ailleurs analysée par la MRAe. Les dispositions visées par le Préfet concernant les consultations du public réalisées uniquement par voie électronique ne sont donc pas applicables au présent projet de poursuite du LIEN.

Dès lors, soumettre la présente consultation du public à une simple consultation électronique, pour un projet d'une telle envergure, et au surplus compte tenu de l'avis particulièrement critique de la MRAe, viole les dispositions du code de l'environnement, ne respecte pas l'esprit de la décision du Conseil d'Etat du 21 juin dernier et ne permet pas une réelle information du public. C'est encore un leurre qui ne saurait régulariser la procédure viciée qu'il tente de sauver.

Telles sont les premières observations sur la forme.

## **II – SUR LES CARENCES EVIDENTES D'UN PROJET DATE, DEVENUE INUTILE ET A CONTRE-COURANT**

Sur le fond, l'avis de la MRAe est critique sur le projet, du début à la fin.

Il sera noté que le projet a été conçu dans les années 1980, ce que rappelle d'emblée la MRAe. Or il est bien évident qu'un projet conçu, près de 4 décennies en arrière, ne peut qu'être remis en cause. Et ce d'autant quand les études qui l'accompagnent sont incomplètes ou peu sérieuses.

C'est la raison pour laquelle, sur le projet en lui-même, la MRAe indique sans détours :

*« Les justifications de la plus-value spécifique du tronçon ouest apparaissent peu précises, et le dossier ne présente pas de bilan complet des effets des sections du LIEN déjà en service entre 2008 et 2014, ce qui aurait permis d'éclairer ces justifications et d'apporter des éléments de compréhension intéressants ».*

En d'autres termes, l'intérêt du projet est remis en cause.

Analysant l'étude d'impact de manière plus précise, la MRAe va :

- tout d'abord, relever qu'en termes de « lisibilité pour le lecteur, la principale difficulté réside dans le manque de clarté entre ce qui relève du projet global de LIEN et ce qui relève du seul tronçon concerné par le présent avis » ;

- puis mettre en avant de nombreuses carences.

**EN PREMIER LIEU**, sur le trafic et la pollution, la MRAe considère que :

*« (...) les prévisions de trafic exposées ne sont pas suffisamment complètes et étayées pour permettre au public d'appréhender l'ensemble des impacts du projet (hypothèses de trafic insuffisamment définies, méthodologie non explicitée, données chiffrées manquantes ou non justifiées). Cette insuffisance est d'autant plus dommageable qu'elle rejaillit sur la qualité des analyses en termes de pollution de l'air, nuisances sonores et prise en compte du changement climatique ».*

Ces insuffisances vicient à l'évidence l'information du public et bien évidemment des riverains qui sont bien évidemment directement concernés, notamment sur la question de la pollution de l'air qu'ils vont respirer au quotidien.

Afin de s'en expliquer, dans sa réponse du 22 décembre dernier, le Département indique de manière succincte :

*« (...) Pour répondre aux observations de la MRAe, le Département a engagé en novembre 2021 une série de mesures de trafic complémentaires qui a donc nécessité la pose de compteurs durant une semaine sur une période représentative c'est-à-dire en dehors de congés scolaires.  
Les résultats sont présentés sur les cartes suivantes comportant les volumes de trafic sur l'infrastructure du LIEN Castries – St Gély et de ses échangeurs. Ces trafics relevés mettent en évidence l'importance ces trafics d'échange entre le LIEN et les voiries départementales secondaires assurant la desserte locale, en complément des flux directs, illustrant parfaitement sa vocation de desserte locale et de désenclavement de l'arrière-pays ».*

Voici donc la réponse du département : une campagne de relevés réalisée on ne sait pas comment, on ne sait pas quand, et on ne sait pas par qui, et qui se traduit par 3 cartes illisibles.

On ne comprend pas pourquoi l'étude n'est pas produite. Naturellement, cette réponse du Département ne satisfait aucunement à la critique de la MRAe qui relevait justement des données incomplètes et injustifiées (notamment absence d'explication de méthodologie).

Les mêmes critiques peuvent être maintenues et force est de constater que le Département ne parvient pas à justifier de son projet.

**EN DEUXIEME LIEU**, concernant les enjeux environnementaux et plus précisément la biodiversité, l'information du public est totalement biaisée.

Dans sa note de présentation mise en ligne dans le cadre de la présente consultation, le Préfet de l'Hérault affirme que, sur le plan des enjeux environnementaux et notamment de la biodiversité :

*« (...) le nouvel avis de la MRAe ne diffère pas de l'avis du 11 juin 2014 qui soulignait la qualité de l'étude d'impact, une présentation des variantes particulièrement complète et la présence d'études détaillées ».*

C'est complètement faux et surtout de nature à gravement tromper le public.

Outre le fait que l'étude d'impact n'est pas mise en ligne pour le vérifier, la MRAe dans son avis épingle à plusieurs reprises les carences de l'étude d'impact, notamment sur l'aspect environnemental.

En effet, dans son avis, la MRAe met en exergue les insuffisances de l'étude d'impact sur ce point et indique :

*« (...) qu'un certain nombre de précisions doit être apporté sur les mesures de compensation consécutives à la destruction d'espèces protégées, en application de la séquence éviter-réduire-compenser ».*

Par ailleurs, elle poursuit en indiquant, concernant la présence de Cordulie à corps fin, que :

*« (...) les impacts sur cette espèce menacée faisant l'objet d'un PNA sont sous-estimés (...). Il convient donc de préciser l'analyse des impacts du projet et d'adapter le cas échéant les mesures prévues pour limiter et compenser les pertes pour cette espèce ».*

Sur ce point, le Département indique en réponse :

*« Effectivement repérée ultérieurement à l'arrêté de DUP, le cas de la Cordulie à corps fin a été traité dans le cadre du dossier de demande de dérogation additionnel et instruit par le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) une autorité nationale supérieure à la MRAe sur ces sujets.*

*Il est précisé d'ailleurs que concernant cette demande de dérogation additionnelle, le CNPN a rendu un avis favorable le 27 août 2021 validant par là même et pour la seconde fois l'intérêt majeur du LIEN.*

*Une réserve de cet avis portait sur la Cordulie à corps fin auquel le Département a apporté les éléments de réponse qui ont permis aux autorités compétentes de délivrer l'arrêté de dérogation complémentaire le 26 octobre 2021.*

*Cet élément a donc été parfaitement traité, sur le fond, dans le cadre d'une procédure distincte et indépendante, en 2014, de celle qui découle de l'avis de l'autorité*

*environnementale initial. En la matière, sur la forme, le Département a pleinement répondu aux obligations qui étaient les siennes en 2014 ».*

Pour autant, la procédure CNPN n'est pas jointe à la présente consultation, de sorte que rien n'est vérifiable.

Notons que, d'une manière générale, le Département, dans la réponse apportée le 22 décembre dernier (page 7), procède par voie d'affirmation, mettant en lumière toute sa carence :

*« Il est précisé dans cette partie de l'avis que la MRAe a identifié les enjeux environnementaux suivants :*

- La préservation de la biodiversité et des continuités écologiques*
- La limitation de la consommation d'espaces naturels et agricoles*
- Les déplacements et la limitation des pollutions et nuisances concernant la qualité de l'air et l'ambiance sonore*
- La prise en compte du changement climatique*

*Réponse du Département : Certains de ces enjeux ne relèvent pas des éléments réglementairement imposés par le contexte législatif de 2014. C'est le cas du changement climatique, introduit à l'occasion d'une évolution en 2016 du code de l'environnement, et des continuités écologiques pour lesquelles le Schéma Régional de Continuité Ecologique a été approuvé en Languedoc Roussillon par arrêté préfectoral en date du 20 novembre 2015. Sur ces aspects, le Département a donc rempli devant le public ses obligations réglementaires ».*

Il n'empêche que **les normes relatives à la qualité de l'air, visées par le code de l'environnement notamment, doivent être respectées, quelle que soit la date à laquelle le projet a été envisagé** : le département aurait dû produire des données actualisées quant à l'incidence du projet sur la qualité de l'air, en s'appuyant sur des études sérieuses et actualisées. Il n'en a rien fait.

Par ailleurs, rien n'est dit non plus par le Département quant à la séquence ERC qui elle pourtant s'appliquait déjà en 2014.

Le projet souffre d'un évident problème quant à la compensation écologique, qui ne peut pas être passé sous silence, et ce d'autant que l'érosion de la biodiversité est aujourd'hui un fait reconnu.

C'est en outre dans ce contexte que le triptyque **éviter-réduire-compenser (ERC)** a été introduit en droit français par la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 *relative à la protection de la nature*. Son article 2 fixait la règle selon laquelle les études préalables aux projets d'aménagement devaient être complétées d'une étude d'impact contenant notamment « les

*mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement ».*

De cet article même ressortait la hiérarchie entre les composantes du triptyque ERC : tout projet entraînant une dégradation de la qualité environnementale des sites sur lesquels il s'installe doit ainsi intégrer des mesures, par priorité, pour éviter, puis réduire et en dernier lieu compenser ses impacts.

S'agissant des mesures compensatoires, elles doivent être engagées en dernier recours pour apporter une contrepartie positive aux impacts négatifs résiduels.

Or, en l'espèce, le dossier est bien trop lacunaire pour vérifier la mise en œuvre de la séquence ERC et la MRAe n'a pas manqué de le soulever. Là encore, une telle carence ne saurait satisfaire le Conseil d'Etat au titre de la régularisation de la procédure.

Comment le public peut-il se prononcer avec des carences aussi importantes ?

**EN TROISIEME LIEU**, ce qui frappe notamment dans la réponse apportée par le Département, c'est l'absence de justification réelle du projet et d'explication de son utilité publique, face aux pollutions et nuisances qui vont être générées : ce bilan coût/avantage ne ressort aucunement.

Ce qui est revanche visible, c'est que le projet est à contre-courant total et c'était déjà le cas en 2014. Il est tout simplement, en l'état, incompatible avec toute considération en faveur de l'environnement ou toute volonté de protection de la biodiversité.

Le projet, dont les études sont particulièrement anciennes et la conception bien trop datée, méritait davantage de précisions : et le Département n'a pas joué le jeu en réponse aux critiques de la MRAe, comme si le projet était déjà entériné et que la consultation de la MRAe et du public étaient de simples formalités procédurales.

Enfin, la MRAe a pointé bien d'autres carences, demandant une actualisation des données quant au bruit, a fait des recommandations quant à la consommation d'espaces, ou encore a recommandé de reprendre l'étude d'impact sur l'évaluation socio-économique.

Le Département n'a pas cru bon devoir satisfaire à ces observations et n'a rien produit qui permette de venir régulariser les carences de l'étude d'impact.

La MRAe a également indique que,

*« par exemple, le bilan présenté par le dossier sur la qualité de l'air ne s'intéresse qu'aux kilomètres « gagnés » par les véhicules sur le seul nouveau tronçon et ne prend pas en compte les éventuels ralentissements induits sur l'ensemble des trafics modifiés par le projet, et leurs conséquences sur la santé des riverains. Les effets du projet sur la biodiversité, la consommation d'espace et les paysages ne sont pas non*

*plus intégrés dans ce type de calcul et les calculs de l'impact du LIEN sur les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas explicites ».*

La MRAe recommande donc de :

*« (...) nuancer la conclusion du bilan économique et financier de l'infrastructure en précisant les paramètres qui n'ont pas – ou partiellement – été pris en compte. La précision des limites de la méthode contribuera à éclairer le lecteur sur le bilan coûts/bénéfices du projet, en particulier en intégrant les différentes composantes de l'environnement ».*

Le Département a répondu tout à fait à côté en indiquant :

*« Les trafics considérés pour évaluer le gain de temps concernent uniquement ceux estimés sur les sections du projet à réaliser à savoir :*

- Section A750 – RD986 (voie nouvelle) ;*
- Section déviation de St Gély du Fesc (mise à 2x2 voies) ;*

*Cette précision est mentionnée dans le tableau de la page 62 de l'étude socio-économique. A cet égard, le bilan économique du projet n'intègre pas le gain de temps des voiries connexes (RD102, RD127 et RD986E1) sur lesquelles il est précisé en page 308 de l'étude d'impact les baisses significatives des trafics attendues qui de fait procurent un gain temps aussi pour ces usagers. Dès lors la conclusion du bilan économique du projet ne saurait être remise en cause sinon à la rendre plus favorable encore en se plaçant évidemment à conditions économiques égales ».*

Cette réponse sans intérêt ne répond aucunement au fait que de nombreux indicateurs (effets sur la biodiversité, consommation d'espaces et paysages) n'aient pas été pris en compte dans le bilan coût/avantage du projet, témoignant ainsi des limites du Département, encore une fois incapable de démontrer l'intérêt de son projet et son caractère sérieux et complet.

\* \*  
\*

**EN CONCLUSION**, l'ensemble des carences qui sont légion, témoignent aisément du fait que le projet est daté, à contre-courant et n'est plus sérieux du tout.

Le projet est en effet contraire à la politique de réduction des émissions à gaz à effet de serre et de toute volonté de protection de la biodiversité.

Mais pire encore, l'intérêt du projet est remis en cause par la MRAe elle-même qui indique que son utilité n'est pas démontrée. Il est bien évident que cela doit se traduire par une absence de démonstration de l'utilité publique du projet. Dès lors, il doit être mis fin au projet tel qu'il existe aujourd'hui. La procédure ne saurait être régularisée avec un tel avis de la MRAe.



Corinne LEPAGE