



**PRÉFET
DE L'HÉRAULT**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction des relations avec les collectivités locales
Bureau de l'environnement**

**Bilan de la consultation du public par voie
électronique sur l'avis de la Mission régionale
d'autorité environnementale émis le
28 septembre 2021**

**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 et la réponse du
département**

du lundi 31 janvier 2022 au mercredi 2 mars 2022

SOMMAIRE

- I RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION
- II LES MODALITÉS DE LA PROCÉDURE DE PARTICIPATION DU PUBLIC
- III MOBILISATION DU PUBLIC ET DÉROULEMENT DE LA PARTICIPATION
- IV RESTITUTION THEMATIQUE DES AVIS
 - 1. Prise en compte de l'avis de la MRAe et de la réponse du département
 - 2. Démarrage des travaux
 - 3. Objectifs du LIEN
 - 4. Trafic routier
 - 5. Solutions alternatives/ Développement des mobilités durables
 - 6. Urbanisation/ Artificialisation des sols et consommation des espaces
 - 7. Procédures
 - 8. Biodiversité et paysages
 - 9. Pollutions et impacts sur la santé
- V CONCLUSIONS

I Rappel de l'objet de la consultation

La procédure de consultation du public par voie électronique qui s'est déroulée du 31 janvier 2022 au 2 mars 2022, portait sur l'avis que la Mission régionale d'autorité environnementale a émis le 28 septembre 2021 sur l'étude d'impact de 2014 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) portée par le conseil départemental de l'Hérault ainsi que sur la réponse que le Département y a apporté.

En effet, le Conseil d'État a sursis à statuer sur le pourvoi déposé par la commune de Grabels jusqu'à la notification par le préfet de l'Hérault des mesures de régularisation de la consultation de l'autorité environnementale.

Par courrier du 22 juillet 2021, le préfet de l'Hérault a saisi la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) - DREAL Occitanie qui a rendu son avis le 28 septembre 2021 (avis n° 2021-009656).

Aux termes d'une analyse succincte de cet avis, le préfet de l'Hérault a relevé:

1/ qu'au regard des principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale notamment en termes de 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, son caractère complet (appréciation des effets sur l'environnement, évaluation d'incidences Natura 2000, une présentation des variantes particulièrement complète et la présence d'études détaillées) ;

2/ que deux nouveaux points sont présents dans le nouvel avis de la MRAe qui n'avaient pas été relevés en 2014 par l'autorité environnementale. Il s'agit du risque d'extension de la péri urbanisation induite par la réalisation du LIEN et de l'insuffisance des prévisions de trafic.

Ce nouvel avis de la MRAe n'est pas substantiellement différent de l'avis de juin 2014. Certes, il émet des recommandations nouvelles mais qui s'expliquent par l'évolution de la réglementation applicable notamment en matière environnementale depuis l'intervention de l'arrêté portant déclaration d'utilité publique, laquelle n'est pas applicable dans le cadre de la présente procédure de régularisation.,

De plus, comme le rappelle le préambule de tous les avis rendus, l'avis de l'autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité du projet, du plan ou document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est ni favorable, ni défavorable, il vise à améliorer la conception du plan ou document et à permettre la

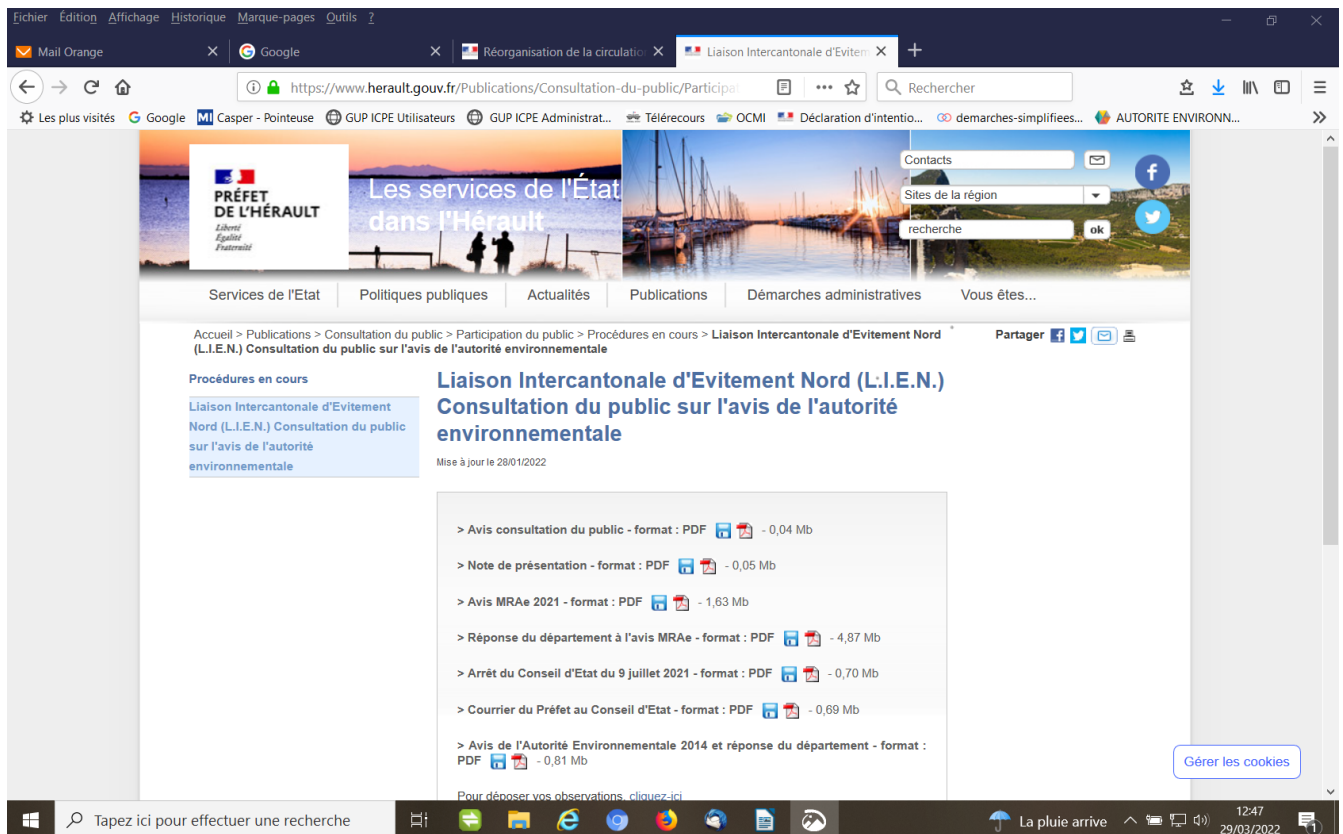
participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent. Compte tenu de ces éléments, et par souci de transparence et d'information du public, le département a produit une réponse à ce nouvel avis de la MRAE.

En application du respect du principe de participation du public posé par l'article 7 de la charte de l'environnement, le préfet de l'Hérault a décidé de porter à la connaissance du public l'avis susvisé et la réponse du conseil départemental à cet avis par l'organisation d'une consultation du public par voie électronique sur le fondement des dispositions de l'article L 123-19-1 du code de l'environnement.

II- Les modalités de la procédure de participation du public

Une consultation du public par voie électronique a été prescrite par arrêté préfectoral n°2022 -I- 001 du 6 janvier 2022.

L'avis informant de la consultation du public par voie électronique a été publié, le 14 janvier 2022 soit 15 jours au moins avant le début de la consultation du public et pendant toute sa durée, sur le site internet des services de l'État dans l'Hérault : <https://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Participation-du-public/Procedures-en-cours>



The screenshot shows a web browser window displaying the website of the Prefecture of Hérault. The page title is "Liaison Intercantonale d'Evitement Nord (L.I.E.N.) Consultation du public sur l'avis de l'autorité environnementale". The page content includes a list of documents available for download in PDF format:

- > Avis consultation du public - format : PDF - 0,04 Mb
- > Note de présentation - format : PDF - 0,05 Mb
- > Avis MRAe 2021 - format : PDF - 1,63 Mb
- > Réponse du département à l'avis MRAe - format : PDF - 4,87 Mb
- > Arrêt du Conseil d'Etat du 9 juillet 2021 - format : PDF - 0,70 Mb
- > Courrier du Préfet au Conseil d'Etat - format : PDF - 0,69 Mb
- > Avis de l'Autorité Environnementale 2014 et réponse du département - format : PDF - 0,81 Mb

Il a été publié, en outre, quinze jours au moins avant l'ouverture de la consultation par voie électronique, par voie d'affiches et éventuellement, par tout autre procédé en usage dans les mairies des communes concernées par l'opération soit les mairies de Combaillaux, Grabels, Les Matelles, Saint-Clément-de-Rivière et Saint-Gély-du-Fesc.

Pendant toute la durée de la consultation du public par voie électronique, le dossier comprenant:

- une note de présentation,
- l'arrêt n° 437634 du 9 juillet 2021 du Conseil d'État ,
- l'avis de l'autorité environnementale émis le 11 juin 2014 sur le projet de route départementale n°68 (Liaison intercantonale d'évitement nord) section entre l'A750 à Bel-Air et la RD 986 au nord de Saint Gély du Fesc présenté par le Conseil Général de l'Hérault,
- l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) Occitanie émis le 28 septembre 2021 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,
- la réponse en date du 22 décembre 2021, à l'avis de la MRAE du 28 septembre 2021, produit par le conseil départemental de l'Hérault,
- le courrier du préfet de l'Hérault en date du 11 octobre 2021 transmis au Conseil d'État

était accessible et consultable :

- au format numérique sur le site internet des services de l'État dans l'Hérault à partir du lien suivant :

<https://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Participation-du-public/Procedures-en-cours>

- sous format papier, sur demande présentée au plus tard le quatrième jour ouvré précédant l'expiration du délai de la consultation auprès de la préfecture de l'Hérault – bureau de l'environnement téléphone 04 67 61 61 61.

Pendant toute la durée de la consultation du public par voie électronique le public pouvaient communiquer ses observations :

- par voie postale à la préfecture de l'Hérault- DRCL/Bureau de l'environnement
CPVE/LIEN

Place des Martyrs de la Résistance
34 062 MONTPELLIER Cedex 2

- par voie électronique à l'adresse suivante :

<http://operationrd68-herault.consultationpublique.net/>

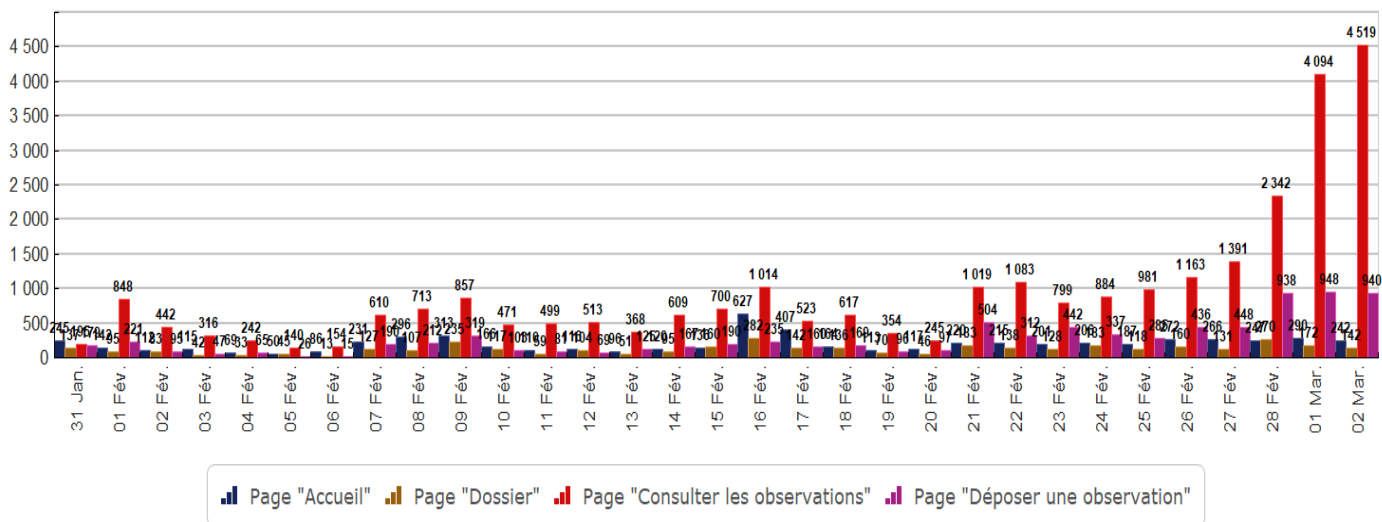
Par ailleurs, il a été mis à disposition du public sur le site du département l'étude d'impact, l'étude socio-économique et le plan du projet.

III Mobilisation du public et déroulement de la participation

Cette participation du public est marquée par:

➔ **Une mobilisation massive** dès le début de la consultation :

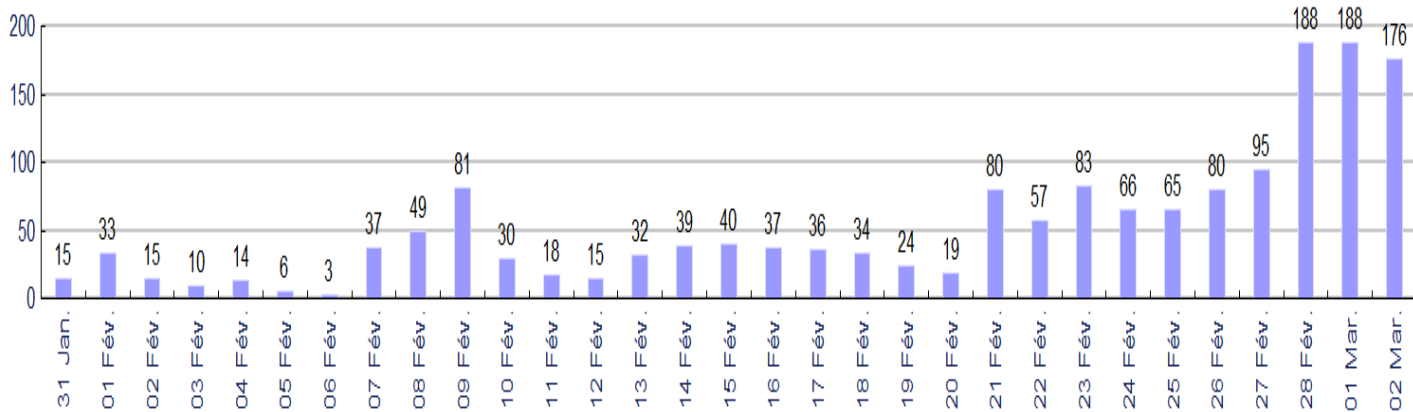
Répartition de la consultation par pages et par dates sur la durée de l'enquête



- 6177 consultations de la page "Accueil"
- 3804 consultations de la page "Dossier"
- 8451 consultations de la page "Déposer une observation"
- 28705 consultations de la page "Consulter les observations"

Les contributions

Nombre d'observations déposées par jour



Les contributions du public ont été exclusivement réalisées par voie électronique, à l'exception d'un courrier postal transmis en préfecture et dont l'auteur a émis un avis favorable au projet.

Les contributions totales

- 1 665 contributions déposées dont 38 % dans le sujet et 62 % hors sujet
- 1 637 contributions après déduction des doublons et des contributions fantaisistes.

dont il ressort les orientations suivantes,

- 36,2 % favorables au projet
- 63,8 % défavorables au projet sachant que parmi ces avis défavorables, des contributeurs ont témoigné non pas une opposition à l'intérêt de l'opération mais essentiellement sur son tracé et sur ses conséquences en terme environnemental au regard des grands enjeux environnementaux actuels: réchauffement climatique, émission de gaz à effet de serre...

Il convient d'observer qu'il était difficile d'apprécier l'orientation générale des contributions notamment lorsqu'elles comportaient à la fois des éléments positifs, négatifs ou neutres.

A noter un pic de contributions notamment les trois derniers jours de la consultation.

Zoom sur les contributions des associations et des élus

le tableau ci après recense les contributions des associations, collectifs et organisation politique locale ainsi que celles des élus.

Institutions	Nombre de contributions	Orientation			
		Favorable		Défavorable	
Associations et collectifs	19	3	15,78 %	16	84,22 %
Élus	23	18	78,26 %	5	21,74 %
Total	42	21	50,00 %	21	50,00 %

A noter que les contributions d'associations comme France Nature Environnement (FNE) , la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO), le groupe local de GreenPeace, The Shifters Languedoc-Roussillon, le collectif SOS Oulala, majoritairement contre la poursuite du projet du LIEN (et pour certaines ayant déjà engagé des actions en justice à l'encontre du projet), comme la contribution de la ville de Grabels (21 pages) sont accompagnées de pièces jointes: études, lettres adressées au préfet qui développent des argumentaires étayés

Les maires et élus des communes directement concernées par le projet, à l'exception de Grabels, voire au-delà ont, quant à eux, renouvelé leur avis favorable.

Le groupe des élus d'opposition au sein du conseil municipal de Grabels "Agissons pour Grabels" ainsi que le président de la Métropole, maire de Montpellier se sont également prononcés favorablement pour la finalisation du LIEN par déposition de courriers sur le registre dématérialisé.

→ **une publicité largement relayée par les opposants au projet**

Dès les premiers jours de la consultation, le collectif SOS Oulala a appelé le public à s'exprimer en produisant un "kit de réponse" dans lequel il était aisé de "piocher" des arguments à l'encontre du projet.

A la suite du tract diffusé par le collectif, il est facile de reconnaître dans les contributions l'influence du collectif, certaines reprenant in extenso l'argumentaire du collectif.

Le collectif SOS OULALA a été largement suivi par d'autres associations ou collectifs tels Anv- Cop21 Montpellier, Alternatiba, Greenpeace ou encore Extinction Rébellion qui ont mobilisé leurs membres pour déposer des observations reprenant les arguments proposés par le collectif OULALA.

Ces associations ne s'étaient jamais manifestées jusqu'alors au titre des procédures administratives ayant permis la relance du projet et la délivrance des autorisations nécessaires à la réalisation des travaux. De même, elles étaient absentes des phases de concertation préalable et d'enquête publique, qui ont pourtant connu une grande mobilisation en faveur du projet des habitants des communes riveraines, de leurs élus, des associations locales et des communes extérieures au périmètre du projet.

Il convient également de souligner les articles de presse du maire de Grabels rappelant la consultation en cours et appelant le public à s'exprimer en défaveur du LIEN.

→ **émaillée par des incidents qui se sont intensifiés au fur et à mesure de l'avancement de la consultation**

Au-delà de la participation des opposants au projet à la consultation du public, des actions graves et illicites ont été perpétrées .

Ainsi le 18 février 2022, le mouvement Extinction Rébellion a pénétré sur le chantier pour bloquer la poursuite des travaux en détériorant le concasseur à cette même occasion. France 3 avait été préalablement prévenue par ces opposants assurant le soir même à une heure de grande écoute la diffusion d'un reportage sans que le Département ait été invité à s'exprimer.

Deux plaintes ont été déposées par l'entreprise chargée de l'exécution des travaux à l'encontre de personnes interpellées par la gendarmerie et de France 3, le département a quant à lui déposé une plainte auprès du procureur de la république.

En outre, des actes d'intimidations ont été commis le 25 février à l'encontre d'un agent du département chargé du suivi du chantier qui a été victime d'un comportement agressif de la part de 4 personnes et de nombreuses intrusions régulières sur le chantier perturbent les travaux.

Ces actes de violence et de vandalisme se sont poursuivis au mois de mars avec l'incendie d'un concasseur et le "cailloutage" d'un agent de sécurité.

IV Restitution thématique des avis

En préambule, il paraît utile de préciser que même si l'avis de l'autorité environnementale du 28 septembre 2021 ne diffère pas substantiellement de l'avis de l'autorité environnementale du 11 juin 2014, il a été décidé conformément au principe de participation du public posé par l'article 7 de la charte de l'environnement de soumettre à la consultation du public l'avis de la MRAe du 28 septembre 2021 ainsi que la réponse du département à cet avis.

La note de présentation de la consultation spécifiait que l'avis de l'autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale, qu'il n'est ni favorable, ni défavorable mais qu'il vise à améliorer la conception du plan ou document et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Toutefois, dans la mesure où même s'il ne s'agissait pas de se prononcer sur les objectifs d'intérêt général du projet qui ne sont pas remis en cause, ni sur son opportunité, ni sur son tracé, le public s'est largement exprimé sur ces éléments, il paraît donc nécessaire de restituer de manière thématique les principales orientations des contributions.

Étant précisé qu'aucun sujet nouveau n'a émergé de cette consultation, il a été choisi de regrouper les observations selon les thèmes suivants :

1. Prise en compte de l'avis de la MRAe et de la réponse du département
2. Démarrage des travaux
3. Objectifs du LIEN
4. Trafic routier
5. Solutions alternatives/ Développement des mobilités durables
6. Urbanisation/ Artificialisation des sols et consommation des espaces
7. Procédures
8. Biodiversité et paysages
9. Pollutions et impacts sur la santé

1. Prise en compte de l'avis de la MRAe et de la réponse du département

Cette consultation publique intervient dans le cadre très particulier d'un contentieux lié à l'irrégularité de l'avis de l'autorité environnementale émis en 2014 du fait de l'annulation le 6 décembre 2017 du décret désignant le préfet de région en qualité d'autorité environnementale.

Dans son arrêt du 9 juillet 2021, le Conseil d'État précise bien qu'aucun autre moyen que le vice relevé au point 15 – à savoir l'irrégularité de l'avis de l'autorité environnementale – n'est susceptible de fonder l'annulation de l'arrêté portant déclaration d'utilité publique du 9 mars 2015. Dès lors, il estime que ce vice de procédure peut être réparé par la consultation à titre de régularisation de la MRAe.

Même si la MRAe a été saisie sur la base des documents et études produits en 2014, date de l'instruction du dossier, il a été décidé de compléter cette saisine avec des éléments postérieurs au dossier comme notamment :

- le dossier CNPN n°1 et le dossier CNPN complémentaire (20 / 12/2017 et 2021)
- le rapport final de la commission d'enquête sur l'enquête publique unique du 30 octobre 2014.

Suite à l'avis émis par la MRAe du 28 septembre 2021 soit 6 ans après l'arrêté préfectoral contesté, avis qui tient compte de l'évolution des circonstances de droit , le département a produit une réponse.

Malgré le caractère non substantiel des nouveaux éléments contenus dans ce nouvel avis, il a été décidé de porter à la connaissance du public ces deux documents.

Si la participation du public est relativement satisfaisante en nombre, la consultation a pâti d'une difficulté de compréhension, sinon d'un refus de compréhension, du cadre strict de la régularisation de l'AE dans lequel elle s'insérait.

Trop souvent il a été perdu de vue qu'elle ne constituait pas une enquête publique destinée à apprécier les objectifs du projet.

Par ailleurs, l'avis de la MRAe a été considéré, à tort, comme contraignant à l'égard de l'administration y compris sur des aspects nouveaux résultant des nouvelles contraintes réglementaires. Il en résulte une perspective parfois/ trop souvent faussée au regard de la décision du Conseil d'Etat.

Dans le même ordre d'idée, malgré le fait que le département précise dans sa réponse avoir traité de nombreux aspects environnementaux par des procédures postérieures à l'établissement de l'étude d'impact (dérogation espèces protégées par exemple), beaucoup de contributions émanant des opposants au projet font état du fait que le département n'aurait pas pris suffisamment en compte les recommandations de la MRAe.

2. Démarrage des travaux

La poursuite des travaux du LIEN engagés en 2019, et le démarrage du chantier de la portion correspondant au doublement de la RD 986 sur la commune de Saint-Gély-du-Fesc pendant la période où se déroulait la consultation du public a suscité une incompréhension et une confusion de part du public qui y a vu un passage en force du département, une consultation du public insincère et inutile, car les décisions étaient déjà prises.

Dans ce sens, de nombreuses contributions vont observer que la poursuite de ces travaux sur le tracé du LIEN, alors même que le Conseil d'État n'a pas encore tranché sur le fond, apparaît contraire à l'état de droit.

3. Objectifs du LIEN

Dans son avis la MRAe recommande de clarifier les objectifs du LIEN en général, dont certains peuvent lui paraître comme contradictoires dans l'étude d'impact, en indiquant ceux qui sont déjà atteints au moins partiellement par sa réalisation actuelle, et surtout de préciser les objectifs spécifiques du tronçon ouest, objet du présent avis, et notamment d'expliquer en quoi il ne deviendrait pas principalement un ouvrage de transit inter-autoroutes.

Il est rappelé, notamment dans la note de présentation que le LIEN est un projet au service de la desserte locale des territoires et qui vise à désenclaver l'arrière-pays, dynamiser les territoires desservis, faciliter les accès aux équipements, fluidifier, diffuser et sécuriser le trafic routier, apporter une offre supplémentaire aux déplacements alternatifs à la voiture individuelle et l'autosolisme, transports en commun, vélos et à résoudre les problèmes de sécurité routière et de saturation mais ces objectifs sont jugés trop généraux et la réponse du conseil départemental insuffisante aux regards des interrogations de la MRAe.

Toutefois, s'il convient de noter que des contributions vont estimer que ces objectifs sont remplis, les plus nombreuses tendent à admettre que contrairement à ce qui est développé dans la réponse du conseil départemental, à savoir que le LIEN est une liaison à deux voies limitée à 90km/h, sans péage, cette infrastructure routière sera bel et bien une liaison autoroutière .

Or, il n'appartient pas au LIEN d'assurer ce rôle de liaison autoroutière mais bien à l'opération dite " Contournement Ouest de Montpellier" (COM) dont l'exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'Utilité Publique de l'acte déclaratif d'utilité publique du 2 septembre 2021 précise que le projet:

"[...] vise à répondre aux quatre objectifs suivants :

- **relier les autoroutes A709 et A750 ;[...]"**

Les contributeurs vont aussi relever que ce projet est trop ancien et devrait être abandonné dans la mesure où son impact ne répond plus aux enjeux environnementaux actuels.

4. Trafic routier

Les contributions soulignent, en écho aux recommandations de la MRAe sur l'étude de trafic les éléments suivants:

- une insuffisance de l'étude de trafic qui ne permet pas d'évaluer le réel impact du projet à long terme et ne démontre pas les bénéfices;
- l'absence de prise en compte du trafic induit par l'ouverture de ce dernier tronçon et notamment l'amélioration de l'offre routière qui peut entraîner un report modal vers la voiture, un allongement des déplacements (le gain de temps va permettre d'habiter plus loin dans des territoires moins chers), l'apparition de nouveaux déplacements;
- des augmentations de trafic par report sur des axes importants;
- la multiplication du trafic des poids lourds par effet d'aubaine ainsi que ceux provenant de la carrière de Granulats sur Combaillaux;
- le report à d'autres endroits des goulots d'étranglements et des points de congestion.

Toutefois, il convient également de signaler que les avis sont partagés sur les effets du LIEN sur le trafic routier ainsi un nombre important de contributions vont quant à elles relever:

- une stabilisation voire une diminution du trafic compte tenu de la vocation de desserte locale du LIEN;
- la structuration d'un double anneau de contournement avec le COM puis le projet de déviation Est de Montpellier (DEM)
- les poids lourds devraient plutôt privilégier l'A9 via le contournement Ouest de Montpellier (COM) pour rejoindre l'A750;
- une fluidification des trajets entre les communes du Nord de Montpellier et un désengorgement de la route de Bel Air et du centre de Grabels aujourd'hui complètement saturés.

5. Solutions alternatives/ Développement des mobilités durables

Il ressort de nombreuses contributions que plutôt que de poursuivre le LIEN, qui favorise "le tout voiture", le département devrait se mobiliser pour rechercher des solutions alternatives et développer les mobilités durables comme:

- le développement des transports collectifs : bus, tramways en liaison avec la Métropole, ferroviaires corrélés à des aménagements: place de covoiturage, parkings...
- le développement des mobilités douces avec l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements doux;
- le développement du télétravail pour éviter les déplacements;
- favoriser le retour des commerces et des services publics dans le maillage rural;

Sur cette thématique, il convient également de noter des contributions en faveur du LIEN qui doit être terminé, car le besoin actuel est réel et la situation très critique tout en recherchant et développant des solutions complémentaires respectueuses des enjeux environnementaux de demain.

Le LIEN pourrait ainsi être combiné à d'autres modes de déplacements avec la création de pistes cyclables en parallèle, d'aires de co voiturages ou de parking permettant d'accéder ensuite aux transports collectifs.

A ce titre, il paraît utile de noter ici la contribution de la Métropole de Montpellier qui considère que le LIEN, avec ses parkings de covoiturage, son parking relais et ses 4,5 km de voie cyclable, est un élément important dans l'accompagnement de la mise en place de la Zone à Faibles Emissions(ZFE) sur la commune de Montpellier.

6. Urbanisation/ Artificialisation des sols et consommation des espaces

L'une des principales observations de cette thématique est que le LIEN va obligatoirement accroître l'urbanisation et l'artificialisation des sols.

Beaucoup de contributions traitant ce point, reprennent les interrogations de la MRAe sur les conséquences du projet notamment sur les risques d'extension de la péri urbanisation, en dépit de la mise en compatibilité des PLU des communes traversées par le projet et des documents supra-communaux de type SCOT et PDU mentionnés dans l'avis de la MRAe pour reprocher au département, qui ne dispose pas de la compétence, de ne pas s'engager sur ce point en renvoyant au découpage des compétences territoriales .

Pour les contributeurs clairement opposés au projet, le LIEN entraînerait inexorablement un étalement urbain, et le développement dans les villages en couronne de la Métropole d'un "périurbain dortoir" avec un mitage et un recul des terres agricoles.

De plus, un certain nombre de contributions relève la destruction immédiate de la nature (terres agricoles et garrigues) lors de la construction de la route avec une forte urbanisation qui suivra et détruira les rares espaces naturels et agricoles encore présents aux portes de Montpellier.

Cependant des contributions favorables à la poursuite du LIEN, notent concernant l'évolution de l'urbanisation autour du LIEN existant, que celle-ci semble relativement faible par rapport aux craintes exprimées. Cette urbanisation se serait développée au niveau de Castries où il existait une zone d'activité et dans une moindre mesure à St Gély où le LIEN passe à proximité. Pour les zones autour du LIEN, la protection serait suffisamment assurée par les documents d'urbanisme .

Il convient également d'observer que les contributions à l'encontre du LIEN sur cette thématique renvoient le plus souvent à des études générales menées à l'occasion de la construction d'infrastructures routières et pas spécialement sur le tracé du LIEN.

7. Procédures

En premier lieu, il ressort de plusieurs contributions, que l'avis de la MRAE et la réponse du département auraient dû faire l'objet non pas d'une consultation du public par voie électronique mise en œuvre mais d'une nouvelle enquête publique (pour mémoire beaucoup de contributions ont fait la confusion entre les deux modes de participation du public point traité en thématique n°2).

En deuxième lieu, le public souligne tout particulièrement la lourdeur des procédures notamment contentieuses menées, leur longueur et leur inutilité.

Le coût des procédures supporté par le contribuable est aussi un point largement évoqué au sein des contributions avec l'entêtement du maire de Grabels et l'expression d'une opposition menée par une minorité (riverains ou propriétaires) par ailleurs au courant du projet du LIEN.

En dernier lieu, les observations en faveur de la réalisation de ce dernier tronçon font état des procédures régulièrement menées depuis le début de ce projet.

8. Biodiversité et paysages

Même si certaines des contributions citent des exemples sur le site de réalisation du LIEN, la plupart s'inscrivent dans le contexte plus global du réchauffement climatique, de la destruction systématique de la biodiversité à travers la réalisation d'infrastructures routières ou ferroviaires et de la prise de conscience de la nécessité d'œuvrer en faveur du développement durable pour l'avenir de la planète.

Plus concrètement les observations portant sur la biodiversité font état:

- d'une réduction des espaces naturels, agricoles et fonciers préjudiciable à la biodiversité, au climat et à la vie terrestre en général.;
- de modifications et disparitions de l'habitat des espèces animale ou végétale;
- d'une défiguration des paysages cévenols encore préservés jusqu'ici aux alentours de Grabels;
- de la nécessité d'une sanctuarisation des espaces encore préservés;
- de la nécessité de la restauration des continuités écologiques entre les divers réservoirs de biodiversité ;

9. Pollutions et impacts sur la santé

Sur cette thématique, il ressort tout d'abord des contributions favorables au projet qu'il est urgent de faire cesser les pollutions actuelles conséquences des bouchons et des points de blocages de la circulation par la réalisation de ce dernier tronçon du LIEN qui sont bien plus importantes que celles qui pourraient être développées ultérieurement.

Certaines autres contributions évoquent que les habitations désormais les plus proches du projet ont été acquises en toute connaissance de cause (projet et tracé) et contestent que ces mêmes propriétaires s'élèvent aujourd'hui contre le projet.

De plus, un certain nombre d'observations précise que compte tenu du développement de l'électrique, les nuisances sonores redoutées devraient être largement amoindries. Plusieurs avis alertent sur des enjeux de santé publique liés principalement à l'augmentation du trafic, et à la bétonisation :

* les impacts sur l'eau

- Avec des risques de pollution de la nappe phréatique accru par le tracé qui jouxte un forage

* les impacts sur l'air

- Pollution aux particules pour les habitants limitrophes avec une élévation des taux d'asthme à un niveau anormal,
- Augmentation des émissions des gaz à effet de serre

* les nuisances sonores et visuelles

- La route passant près des habitations, les résidents souffriront du bruit et de la pollution visuelle notamment.

* les autres risques

- L'abattage des arbres va démultiplier les risques d'incendie.
- L'imperméabilisation des sols va accroître les risques d'inondations et de ruissellement des eaux

V. Conclusions

Il paraît important de souligner la participation importante du public témoignant de sa bonne information favorisée par la publicité très en amont de l'ouverture de la consultation et par les documents mis à disposition alors même que le cadre juridique original de la consultation (qui vise à régulariser une procédure administrative sur la seule consultation de l'avis de la MRAe) alors que l'opération a démarré de longue date sur le fondement des autorisations obtenues antérieurement et que d'importants travaux sont en cours, a pu désorienter le public.

Dans ce contexte bien particulier, les actions des opposants et leur appel à la mobilisation contre ce projet ont certainement eu une influence sur les observations déposées en invitant le public à se prononcer pour ou contre le projet et non pas sur l'objet initial de cette consultation.

A ce titre, il semble également utile d'observer toute la difficulté de l'analyse des contributions dans la mesure où plusieurs observations inspirées de l'avis de la MRAe ayant déjà fait l'objet de la réponse du département, elles n'appellent pas de nouvelles réponses du porteur de projet, comme il est d'usage de le trouver dans ce type de consultation.

Enfin, de nombreuses propositions reprises dans le cadre de cette consultation ont déjà été analysées au stade de la DUP, tandis que d'autres deviennent inopérantes en l'état d'avancement de l'opération et des autorisations déjà obtenues.