

BALDON AVOCATS

222 boulevard Saint Germain - 75007 Paris

Téléphone : +33 (0)1 42 60 04 31

Courriel : contact@baldon-avocats.com

www.baldon-avocats.com

LOUIS COFFLARD AVOCAT

20 avenue de Daumesnil - 75012 Paris

Téléphone : +33 (0)1 86 95 34 35

Courriel : cofflard.louis@avocat-conseil.fr

www.louis-cofflard-avocat.squarespace.com

Monsieur Christophe Mirmand

Préfet de la région Provence-Alpes Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône et préfet coordonnateur du projet pour le Gard et les Bouches-du-Rhône

Paris, le 5 avril 2024

Par dépôt sur le site de la concertation préalable (<https://www.rte-france.com/projets/nos-projets/creation-ligne-fos-jonquieres#Laconcertation>) et par lettre recommandée avec avis de réception

Objet : Observations du Collectif Riverains Arles Plaine de La Crau 13 (CRAPLC 13) dans le cadre de la concertation préalable portant sur le projet de création d'une ligne électrique 400.000 volts aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent (le « **Projet** »)

Monsieur le Préfet,

Au nom et pour le compte de notre cliente, l'association Collectif Riverains Arles Plaine de La Crau 13 (CRAPLC 13) dont le siège social est situé 390 Chemin des Coussouls à 13200 Arles et qui regroupe de nombreux riverains qui seront directement et durablement affectés par le Projet, nous avons l'honneur de vous saisir des observations suivantes.

Ce Projet suscite d'abord des interrogations quant à la légalité des modalités de la concertation préalable et de la dérogation envisagée à l'évaluation environnementale **(1)**.

Ce défaut de concertation indépendante et d'évaluation environnementale apparaît d'autant plus regrettable que le Projet soulève de nombreuses controverses **(2)**.

1. Le Projet suscite des interrogations quant à la légalité des modalités de la concertation préalable et de l'éventuelle dérogation à l'évaluation environnementale

En application des articles L.121-1 et suivants et R.121-2 et suivants du Code de l'environnement, un projet tel que celui en cause doit faire l'objet d'une concertation préalable sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (« CNDP ») et d'une évaluation environnementale.

Il ressort néanmoins du dossier de la concertation préalable¹ (pp. 94 et 96) que RTE invoque l'article 27 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (« loi APER ») pour (i) mener une concertation préalable sous l'égide du préfet et (ii) envisager une dispense d'évaluation environnementale.

Au regard des caractéristiques du Projet telles qu'elles ressortent du dossier de la concertation préalable, nous émettons des doutes quant au respect des conditions fixées par les paragraphes I de l'article 27 de la loi APER pour qu'un projet puisse bénéficier des dérogations en vertu de cet article (i). En tout état de cause, la concertation préalable ne respecte pas les conditions fixées à l'article 27, paragraphe II (ii) et toute éventuelle dérogation à l'obligation d'évaluation environnementale ne semble pas conforme aux dispositions de la directive 2011/92/UE (iii).

(i) Non-respect des conditions fixées par le paragraphe I de l'article 27 de la loi APER

Pour rappel, l'article 27, paragraphe I dispose que :

« les dérogations procédurales prévues [à cet] article s'appliquent aux projets de création ou de modification d'ouvrages du réseau public de transport d'électricité lorsque ceux-ci ont pour objet le raccordement de projets se rapportant aux installations de production ou de stockage d'hydrogène renouvelable ou bas-carbone, mentionné à l'article L. 811-1 du même code, et aux opérations de modifications d'installations industrielles ayant pour objectif le remplacement de combustibles fossiles pour la production d'énergie, l'amélioration de l'efficacité énergétique ou la diminution significative des émissions de gaz à effet de serre. Ces projets d'installations de production ou de stockage et d'opérations de modifications d'installations industrielles doivent concourir de manière directe à une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre d'installations industrielles soumises aux articles L. 229-6 à L. 229-12 du code de l'environnement. Pour l'application du deuxième alinéa du présent I, les émissions de gaz à effet de serre des installations industrielles concernées doivent avoir été supérieures à 250 000 tonnes au cours d'au moins une des quatre années précédant la promulgation de la présente loi. Le respect de ce seuil peut être apprécié à l'échelle d'une installation ou à l'échelle de plusieurs installations localisées sur un même territoire délimité et cohérent du point de vue industriel. [...] ».

Ainsi, les projets éligibles aux dérogations prévues à l'article 27 doivent porter sur :

- (i) le raccordement d'installations de production ou de stockage d'hydrogène renouvelable ou bas-carbone, ou (ii) des opérations de modifications industrielles ayant pour objectif le

¹ <https://assets.rte-france.com/prod/public/2024-02/2024-02-08-dossier-concertation-fos-jonquieres.pdf>

remplacement de combustibles fossiles pour la production d'énergie, l'amélioration de l'efficacité énergétique ou la diminution significative des émissions de gaz à effet de serre

- qui concourent « *de manière directe à une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre d'installations industrielles* » soumises au marché de quota de gaz à effet de serre (« GES ») et pour lesquels les émissions de GES doivent avoir été supérieures à 250 000 tonnes au cours d'au moins une année entre 2018 et 2022.

Or, au cas présent, les documents produits dans le cadre de la concertation préalable ne démontrent pas que la création d'une nouvelle ligne électrique aérienne à très haute tension (« ligne THT ») permettra de concourir de manière directe à une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre des installations raccordées.

D'une part, la synthèse du dossier de la concertation préalable² n'évoque qu'une « *augmentation de la consommation* » (p. 4) et ne démontre pas que l'augmentation de la consommation future ainsi que « *la vingtaine de demandes de raccordement* » (p. 3) reçues par RTE viseraient à remplacer l'usage de combustibles fossiles.

D'autre part, le dossier de la concertation préalable évoque, au titre des « *raisons d'être du projet* » (pp. 14 et 15), la décarbonation de sites industriels existants, des projets de réindustrialisation localisés dans la zone, une augmentation de la consommation de 700 MW au titre du développement des datacenters, la transition énergétique des particuliers et du secteur tertiaire ainsi qu'une planification de l'augmentation de la production électrique en énergie renouvelable à hauteur de 6400 MW.

Or, ces éléments d'ordre général ne permettent nullement de justifier le bien-fondé du Projet dans ses caractéristiques et son ampleur, notamment au regard d'autres alternatives telles que le renforcement du réseau existant sans entreprendre la création d'une nouvelle ligne THT aérienne.

En outre, l'étude d'impact du projet de loi APER³ insistait sur le fait que les projets de création de lignes THT, au titre de l'infrastructure électrique, sont planifiés longtemps à l'avance :

« Cette inscription de l'infrastructure électrique dans le temps s'accompagne d'investissements et de travaux importants planifiés longtemps à l'avance. C'est particulièrement vrai pour le réseau de transport, dont l'horizon d'investissement est de l'ordre de la décennie. Cette planification est d'autant plus complexe qu'elle s'appuie sur plusieurs documents, établis à la fois au niveau national et régional, à travers par exemple le Schéma décennal de développement du réseau (SDDR) publié par RTE, ainsi que les schémas régionaux de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3REnR). » (p. 64).

² <https://assets.rte-france.com/prod/public/2024-02/2024-02-08-synthese-concertation-fos-jonquieres.pdf>

³ [Étude d'impact du projet de loi relatif à l'accélération de la production des énergies renouvelables](#)

Or, si l'on s'en réfère au schéma décennal de développement du réseau publié en 2019 par RTE⁴, on relève que les projets de création de lignes THT doivent être **évités et ne peuvent être décidés que collégialement**, en visant notamment les avis de la CRE, de l'autorité environnementale :

*« Les problématiques environnementales et d'acceptabilité doivent être prises en compte dans les analyses. **La création de nouvelles liaisons THT en site vierge n'a pas été envisagée dans le cadre du SDDR, en privilégiant par défaut le renforcement d'axes existants.** Toutefois, les études détaillées pourraient montrer un réel intérêt à la création ce type d'ouvrages. Il revient à la collectivité d'arbitrer entre ces objectifs de nature différente (minimiser le coût du réseau ou maximiser son insertion dans les territoires). Les avis de la CRE, de l'Autorité environnementale et du Ministre sur le SDDR doivent permettre de rechercher cet arbitrage. » (p. 91).*

(ii) Non-respect des conditions du paragraphe II de l'article 27 de la loi APER

En tout état de cause, à supposer même que les conditions du paragraphe I de l'article 27 précitées **soient satisfaites**, la définition et la mise en œuvre des modalités de cette concertation n'apparaissent pas conforme aux exigences fixées au paragraphe II du même article, qui exige *a minima* que la concertation porte sur l'opportunité du Projet :

« En lieu et place des procédures de participation du public prévues au chapitre Ier du titre II du livre Ier du code de l'environnement, les projets d'ouvrages de raccordement mentionnés au I du présent article peuvent faire l'objet d'une concertation préalable selon les modalités suivantes.

*La concertation préalable est réalisée sous l'égide du représentant de l'État dans le département dans lequel se situent ces projets. La concertation préalable **permet de débattre de l'opportunité**, des objectifs et des caractéristiques principales de ces projets, des enjeux sociaux, économiques et énergétiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives aux projets proposés par le gestionnaire du réseau de transport d'électricité. Cette concertation associe les élus, les associations, les organisations professionnelles et le public.*

Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par le représentant de l'État dans le département. Le gestionnaire du réseau de transport d'électricité établit un dossier de concertation, qui comprend notamment les objectifs et les caractéristiques principales des projets d'ouvrages de raccordement ainsi que l'identification de leurs impacts significatifs sur l'environnement, qu'il soumet au représentant de l'État dans le département.

Pendant une durée suffisante, qui ne peut être inférieure à trente jours pour la phase de participation du public, et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques de ces ouvrages, les modalités de la concertation permettent au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et des propositions, qui sont enregistrées et conservées par le maître d'ouvrage, lequel les tient à la disposition de l'autorité compétente. Quinze jours avant le début de la phase de participation du public, le public est

⁴ [Schéma décennal de développement de réseau](#) publié en 2019 par RTE

informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur les lieux concernés par la concertation ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale. ».

Or, la concertation préalable ressemble davantage à une enquête publique en ce qu'elle ne permet pas de débattre de l'opportunité du Projet, dès lors que les incidences de celui-ci sur l'environnement ne sont pas suffisamment évaluées et qu'aucune alternative, « scénario 0 » ou encore solution raisonnable de substitution n'apparaît sérieusement étudiée dans le dossier de concertation qui n'en porte que le nom à défaut d'en avoir le contenu.

Le dossier de concertation se borne à affirmer que « *La stratégie « Ne rien faire » conduirait donc à mettre un frein drastique à la décarbonation des usages industriels* » (p. 22) sans apporter la moindre démonstration chiffrée, tandis que l'évaluation des incidences du Projet sur l'environnement apparaît très faible puisqu'elle ne prévoit aucune réelle séquence « éviter – réduire - compenser », de sorte que l'information du public s'en trouve particulièrement incomplète et viciée.

Le dossier de la concertation préalable indique à cet égard que les mesures d'évitement et de réduction seront mises en œuvre « *dans la mesure du possible* »⁵. Quant aux mesures de compensation, elles sont formulées en des termes vagues, le dossier de concertation préalable évoquant simplement « *un ensemble d'actions en faveur de l'environnement* » (p. 48).

De plus, il apparaît clairement que la manière dont est menée la concertation préalable ne permet pas de débattre « *de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales de ces projets, des enjeux sociaux, économiques et énergétiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement* » puisque la concertation se trouve réduite au choix entre plusieurs tracés.

Les ateliers proposés par RTE reflètent parfaitement ce constat dans la mesure où les participants y sont amenés à défendre un tracé, sans pouvoir évoquer l'opportunité du Projet en lui-même. Dans ces conditions, de nombreux élus locaux, agriculteurs et riverains regrettent l'absence de toute discussion sur des scénarii et calendriers alternatifs.

En outre, les modalités de la concertation telles que définies dans l'avis de concertation préalable⁶ réalisé par RTE n'apparaissent pas suffisantes, car de nombreux riverains n'ont été informés ni de l'existence du Projet, ni de la tenue d'une concertation préalable.

En particulier, les citoyens de Moulès, Caphan, Raphèle, Saint Martin de Crau et Arles n'ont reçu ni les « flyers », ni les SMS supposément envoyés par RTE, et aucun affichage n'a été mis en place chez les commerçants d'Arles et de Saint Martin de Crau.

Partant, les modalités de la concertation prescrites par l'article 27 paragraphe II de la loi APER n'ont pas été observées.

⁵ RTE, [dossier de concertation préalable](#), pp. 42, 44, 59, 70, 71 et 72.

⁶ <https://assets.rte-france.com/prod/public/2024-02/2024-02-21-avis-concertation-complete.pdf>

(iii) **Non-conformité de la dérogation à l'évaluation environnementale aux dispositions de la directive 2011/92/UE**

En tout état de cause, il existe des doutes sérieux quant à la compatibilité de la dérogation à l'obligation de réaliser une évaluation environnementale (en vertu du paragraphe III de l'article 27 de la loi APER) avec les exigences de la directive 2011/92/UE selon lesquelles « *les États membres peuvent, **dans des cas exceptionnels**, exempter un projet spécifique des dispositions prévues par la présente directive, **lorsque l'application desdites dispositions entraînerait une atteinte à la finalité du projet, pour autant que les objectifs de la présente directive soient atteints.** »⁷ (article 2, paragraphe 4).*

A ce titre, la Commission a pu préciser dans le cadre d'une communication datant de 2019 que cette exemption doit « être appliquée au cas par cas et **ne saurait porter, par exemple, sur l'ensemble des projets d'une même catégorie.** »⁸.

Or, il ressort du décret n° 2024-281 du 29 mars 2024 pris pour l'application du paragraphe III de l'article 27 de la loi APER⁹, que l'État ouvre la possibilité à des projets situés sur 43 sites industriels – dont la zone industrielle de Fos-sur-Mer - de bénéficier d'une dérogation à la procédure d'évaluation environnementale de droit commun, ce qui ne satisfait incontestablement pas la condition relative au caractère « *exceptionnel* » de la dérogation, qui doit être accordée au cas par cas et non de manière massive.

En outre, il convient de relever que la concertation préalable a été organisée alors même que le décret d'application susmentionné n'était pas encore rendu public, ce qui ne peut qu'interroger quant à la complétude des informations mises à la disposition du public pour formuler ses observations.

2. Nécessité d'une évaluation environnementale et d'une concertation préalable indépendante pour évoquer l'opportunité et les modalités du Projet

Le défaut de réunion des conditions pour une concertation préalable indépendante sont d'autant plus regrettables que le Projet soulève de nombreux sujets de controverses, comme en attestent le nombre et la proportion considérables de contributions s'exprimant en défaveur du Projet¹⁰ en ce compris de la part des communes. Ces contributions soulèvent de très nombreux sujet qui mériteraient de faire l'objet d'une concertation, en particulier, les conséquences du Projet sur des territoires clés de la région en termes de préservation du patrimoine, de biodiversité, d'agriculture, d'économie et d'attractivité touristique **(i)**, les risques sanitaires pour les riverains **(ii)**, le manque d'analyse de solutions alternatives **(iii)** et l'absence d'acceptabilité sociale du Projet **(iv)**.

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0052>

⁸ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019XC1114\(02\)&from=NL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019XC1114(02)&from=NL)

⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049343029>

¹⁰ La liste non exhaustive de ces contributions est disponible à <https://www.rte-france.com/projets/nos-projets/creation-ligne-fos-jonquieres#Laconcertation>

(i) *Les conséquences du Projet sur des territoires clés de la région en termes de préservation du patrimoine, de biodiversité, d'agriculture, d'économie et d'attractivité touristique*

L'aire d'étude actuelle impacterait des territoires primordiaux d'un point de vue de la préservation de la biodiversité (faune et flore) et en raison de leur importance écologique, culturelle, socio-économique et touristique majeure pour la région. La ligne THT envisagée traverserait en effet :

- la Réserve de biosphère de Camargue, deux sites Ramsar (zones humides d'importance internationale : Camargue et Petite Camargue),
- 21 sites classés Natura 2000, deux parcs naturels régionaux (Camargue et aux portes des Alpilles),
- trois réserves nationales (Coussouls de Crau, Marais du Vigueirat et Camargue),
- quatre réserves régionales (Ilon, Poitevine-Regarde-Venir, Pourra-Ranquet, Tour du Valat),
- 75 zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique,
- 9 zones importantes pour la conservation des oiseaux, et
- 10 espaces naturels sensibles.

Le Projet menace également la conservation des sites patrimoniaux de la région, dès lors que 347 monuments historiques, 6 sites patrimoniaux remarquables, 12 sites classés et 17 inscrits se situent dans l'aire d'étude. En particulier, le Projet porte atteinte à de nombreux sites se situant à Arles, alors même que cette ville bénéficie d'une double inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO pour le bien culturel « Arles, monuments romains et romans » et pour le bien culturel en série « Chemins de Saint-Jacques de Compostelle en France ».

De nombreux pylônes seraient enfin implantés dans des zones agricoles, entraînant une dévalorisation et un déclassement de plaines telles que celle du Crau, qui revêtent une importance socio-économique significative, notamment s'agissant du foin AOP.

(ii) *Les risques sanitaires pour les riverains*

Les risques sanitaires engendrés par le Projet inquiètent, à juste titre, les habitants de la région.

Ils relèvent que le Centre international de recherche contre le cancer (CIRC) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a classé les champs électromagnétiques d'extrêmement basses fréquences, tels que ceux émis par les installations électriques et les dispositifs de transport de

l'électricité, comme cancérigènes « possibles » pour l'Homme¹¹. Quant à l'Agence de sécurité sanitaire (Anses), elle a considéré que les champs électromagnétiques basses fréquences, notamment générés par les lignes à haute tension, représentent un risque « possible » de leucémie chez les enfants.

(iii) Le manque d'analyse de solutions alternatives

Les conséquences irrémédiables du Projet sont d'autant plus inacceptables que les solutions alternatives ont été écartées sans avoir été sérieusement étudiées, et notamment l'enfouissement de la ligne sous les infrastructures routières existantes, ce qui permettrait de limiter au maximum l'impact du Projet sur les paysages et la biodiversité.

En effet, d'après le dossier de concertation préalable¹², la création d'une liaison souterraine entre FEUILLANE et JONQUIERES aurait été écartée en raison de (1) l'impact environnemental allégué de cette solution, (2) les tensions sur le marché d'approvisionnement, (3) le coût d'investissement de cette stratégie ainsi que (4) le manque de réalisme industriel et de fiabilité de cette technique.

Ces arguments présentés par RTE interrogent à plusieurs égards.

En premier lieu, la technique de l'enfouissement est une technique au point, et la faisabilité technique de celle-ci n'est plus à prouver. A titre d'illustration :

- pour les Jeux Olympiques de Paris 2024, il est prévu d'enfouir 15 kilomètres de lignes électriques à haute tension ;
- la France, l'Espagne et l'Union européenne prévoient l'enfouissement d'une ligne THT de 400 000 volts dans les Landes ;
- RTE prévoit également l'enfouissement sous-marin de 500 kilomètres de câbles et un enfouissement de 75 kilomètres en souterrain entre l'Irlande et la France.

L'ensemble des projets susmentionnés a réussi à faire face aux « tensions sur le marché de l'approvisionnement ».

En deuxième lieu, le différentiel de coût invoqué par RTE n'est pas sérieux dès lors que les prévisions du coût du Projet sont gravement incomplètes en ce qu'elles n'incluent pas de nombreux coûts (coûts de maintenance, coûts de servitude, coûts d'études, mesures compensatoires, etc.). De plus, la solution de l'enfouissement représente un investissement de longue durée, destiné à répondre aux besoins d'entreprises, qui pourra être rapidement amorti.

¹¹ https://www.iarc.who.int/wp-content/uploads/2018/07/pr208_F.pdf

¹² RTE, [dossier de la concertation préalable](#), pages 24 et 25

En troisième lieu, si l'impact environnemental d'un tel enfouissement est, évidemment, une préoccupation légitime, les conséquences du Projet sur l'écologie et la biodiversité semblent bien plus conséquentes et irrémédiables.

En dehors de l'enfouissement, une autre solution alternative existante serait de remplacer la ligne à double circuit 400 000 volts qui va de TAVEL à FEUILLANE, via les sites de RÉALTOR et PONTEAU, par une ligne à 4 circuits. Cette dernière solution a été écartée par RTE du fait que les impacts du nouvel axe électrique seraient renforcés (pylônes plus hauts, emprise au sol plus large) et qu'en cas de perte simultanée des 4 lignes, par exemple en cas d'incendie, la région PACA pourrait connaître des risques de coupures d'alimentation, avec un risque que cela s'étende au niveau européen¹³. La faiblesse de ces arguments témoigne du peu d'études menées s'agissant de cette solution alternative. En outre, il semble préférable de renforcer les impacts d'un axe électrique existant plutôt que de réaliser des travaux d'ampleur dans une région jusqu'alors préservée. Enfin, écarter une solution du seul fait de la présence de risques de coupures d'alimentation, dans des cas exceptionnels, paraît incohérent.

A tout le moins, il est regrettable que RTE n'ait pas envisagé une solution plus flexible (et donc possiblement moins impactante) consistant à élaborer une ligne THT comprenant des câbles aériens ou souterrains selon les zones transversées afin d'adapter au mieux l'infrastructure aux contraintes locales et d'utiliser les infrastructures existantes, à l'instar du canal d'Arles à Bouc.

Ainsi, il apparaît indispensable que RTE étudie rigoureusement et de manière contradictoire les solutions alternatives à la création d'une ligne THT exclusivement aérienne.

En outre, mener une concertation préalable rigoureuse permettrait de débattre des tracés les plus adaptés pour ce projet, notamment un passage par le Rhône, puis la Méditerranée jusqu'à Fos.

Enfin, il est regrettable que le dossier de la concertation préalable ne s'appuie sur aucune études relatives à des projets réalisés à l'étranger, alors que cela est nécessaire à une véritable prise de recul sur la faisabilité et les impacts potentiels de telles infrastructures.

(iv) L'absence d'acceptabilité sociale du Projet

Le fait que la pétition lancée par l'association CRAPLC 13 ait recueilli plus de 22.000 signatures en quelques semaines¹⁴ et que la majorité des communes des régions affectées se soient prononcées contre le Projet témoigne du rejet manifeste de celui-ci par la collectivité. L'opposition massive des élus locaux, des agriculteurs, des associations et des riverains à ce projet est notamment due au manque d'informations apportées par les porteurs du Projet en ce qui concerne (1) les besoins réels

¹³ RTE, [dossier de la concertation préalable](#), page 23

¹⁴ La pétition est accessible à : <https://www.change.org/p/non-au-passage-de-la-ligne-tht-400-000-volts-dans-les-bouches-du-rhône-ou-le-gard>.

auxquels le Projet répond et son intérêt, (2) le financement (3) la faisabilité du Projet, ainsi que sur (4) ses conséquences environnementales et sanitaires, et (5) son impact sur l'attractivité touristique des territoires concernés.

C'est donc par ces motifs que l'association Collectif Riverains Arles Plaine de La Crau 13 (CRAPLC 13) sollicite le préfet, après avoir observé des doutes sérieux quant à la légalité du contenu du dossier de la concertation préalable, d'une demande de suspension de l'instruction du Projet.

Nous vous remercions enfin d'intégrer cette observation sur le registre de la présente concertation, et vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre considération distinguée.



Clémentine Baldon
Avocate à la Cour



Louis COFFLARD
Avocat à la Cour