HUGLO LEPAGE
AVOCATS

**PARIS**
42, rue de Lisbonne
75008 Paris
+33 (0)1 42 90 98 01

**MONTPELLIER**
2, impasse des romarins
34160 Castries
+33 (0)4 84 89 47 99

**MARSEILLE**
69, rue Saint-Ferréol
13006 Marseille
+33 (0)4 84 89 64 55

**STRASBOURG**
6, quai Kléber
67000 Strasbourg
+33 (0)3 67 10 32 18

Monsieur le Commissaire enquêteur

AFF. : ACEN – Contournement autoroutier d'Arles
REF. : DOSSIER N°7022225 - CL/MB

*Dossier suivi avec : Maître Madeleine BABES*

Monsieur le commissaire enquêteur,

Agissant au nom et pour le compte de ma cliente, l'association Arles Camargue Nature Environnement (ACEN), j'ai l'honneur de vous adresser les différentes observations et interrogations que suscite le dossier soumis à enquête publique dans le cadre du projet de contournement autoroutier d'Arles.

En préambule, il sera fait observer que le dossier soumis à l'enquête n'est pas aisé à consulter, dès lors qu'il est découpé en près de 60 documents, avec un nombre total de pages avoisinant les 6.400. La durée d'enquête d'un mois, avec un tel volume d'éléments interroge fortement, et ce d'autant que ce n'est pas la première fois, pour ce projet, que la consultation du public est biaisée et simulée.

Pour la parfaite information de tous, la précédente phase de concertation sur ce projet a été organisée en pleine période de crise sanitaire. Nul ne pouvait ignorer en France qu'un confinement avait été décidé par décret, du 29 octobre au 15 décembre 2020. Or, la concertation avait été organisée, en partie, pendant ce confinement, du 2 décembre 2020 au 31 janvier 2021. L'ACEN avait alors, en son temps, attiré l'attention des autorités françaises qui sont restées muettes sur le sujet.

Le contexte de cette enquête publique est donc très particulier car elle porte sur un projet daté, qui a déjà un lourd passif de contestations et dont l'utilité n'a jamais été réinterrogée. En outre, ce projet extrêmement dangereux sur le plan de la sécurité (***I***) porte une atteinte tout à fait disproportionnée à l'environnement (***II***).

## I – UN PROJET DANGEREUX SUR LE PLAN DE LA SECURITE

Le projet de contournement autoroutier d'Arles poursuit différents objectifs annoncés, dont l'amélioration des déplacements du quotidien et la sécurité des usagers locaux.

Un objectif qui semble tout à fait contradictoire avec le caractère dangereux du projet.

Le projet traverse des zones humides et des sols gorgés d'eau, sans en tirer aucune conséquence.

Pourtant, le sujet est majeur.

En effet, un raz-de-marée a déjà eu lieu en 1985 (absolument pas cité dans l'étude de vulnérabilité jointe à l'étude d'impact), et de nombreux phénomènes d'inondation se sont produits depuis. A titre d'exemple, la crue du Rhône de 2003 (listée dans l'étude de vulnérabilité) a causé d'importants dégâts, en particulier à Arles dont les quartiers nord notamment ont été submergés.

On peut d'ailleurs lire, sur le site Internet de la commune d'Arles[1] :

> « *La commune d'Arles, située sur le pourtour méditerranéen, est exposée à des épisodes de pluies intenses (également appelés épisodes cévenols) pouvant conduire à des crues soudaines : l'équivalent de plusieurs mois de précipitations tombe alors en seulement quelques heures ou quelques jours* ».

Ou encore :

> « *Sur la commune d'Arles, le risque d'inondation par voie fluviale est le plus fréquent. Il correspond aux crues du Rhône et du canal du Vigueirat, qui surviennent principalement entre octobre et avril, lors des fortes pluies d'automne et à la fonte des neiges.*
>
> *La majeure partie du territoire communal (86 %) est située en zone inondable, protégée par des digues, sauf quelques lieux en bordure du Rhône (Ségonnaux)* ».

Il est bien évident que dans ce contexte, la construction d'un ouvrage autoroutier de contournement de la commune d'Arles pose question sur le plan de la sécurité des usagers et

[1] https://arles.fr/vivre-a-arles/le-cadre-de-vie/les-risques-majeurs/les-risques-encourus/risque-inondation/

des populations voisines de l'ouvrage. Et le maitre d'ouvrage ne s'est posé aucune question sur le sujet.

Deux illustrations sont particulièrement parlantes.

***<u>En premier lieu</u>***, sur la question de la vulnérabilité de l'infrastructure au changement climatique, une étude est produite en annexe de l'étude d'impact.

Cette étude indique notamment clairement :

> *« La zone d'étude est déjà particulièrement exposée aux risques naturels en situation actuelle, il est donc crucial de prendre en compte l'évolution du climat dans la planification du territoire et des nouveaux projets afin d'assurer la résilience des ouvrages et leur exploitabilité à long terme ».*

Pour autant, les données prises en compte sont bien trop anciennes, ce que l'autorité environnementale n'a pas manqué de relever dans son avis du 25 septembre dernier.

Par ailleurs, l'étude d'impact précise bien que la vulnérabilité augmente au sud de Saint-Martin-de-Crau mais l'autorité environnementale relève, ce qui est particulièrement grave, que les conséquences de ce constat ne sont pas tirées.

En d'autres termes, **<u>il y a là un risque identifié de vulnérabilité de l'ouvrage.</u>**

***<u>En deuxième lieu</u>***, le projet prévoit l'installation de deux piles du Viaduc dans le lit mineur du Grand Rhône (bras du delta du Rhône, sans examiner l'impact potentiel sur la mer et le littoral). Mais force est de constater que l'étude d'impact ne détaille rien de ces travaux, ce qui ne permet pas de s'assurer de leur faisabilité en garantissant la sécurité de chacun.

Cette carence ne peut d'ailleurs pas être ignorée dès lors qu'elle est pointée du doigt par l'autorité environnementale qui indique qu'à « *ce stade du dossier la description des modalités de travaux est succincte* » et recommande donc de « *préciser les caractéristiques des travaux effectués dans le lit mineur du Grand Rhône* ».

C'est tout à fait incroyable de rédiger une étude d'impact sur un tel projet d'infrastructure routière, qui est dans les tuyaux depuis près de 30 ans, et d'omettre de tels éléments.

Comment le public peut-il alors se prononcer sur un projet d'une telle envergure, alors que le niveau d'information sur le plan de la sécurité est largement insuffisant et que les seules données en réalité disponibles dans l'étude d'impact laissent apparaître des carences ?

Il est impossible de considérer en l'état que cet ouvrage n'est pas dangereux : la vulnérabilité au changement climatique et l'implantation en zone à risque sur le plan des inondations permettent *a contrario* d'affirmer le caractère dangereux du projet.

## II – DES ATTEINTES DISPROPORTIONNEES A L'ENVIRONNEMENT

### *II.1 – Sur la ressource en eau*

Le pays d'Arles est d'une extrême sensibilité du point de vue environnemental, car il est situé au sein du parc naturel régional de Camargue, que la ville d'Arles est traversée par le Rhône et qu'elle est bordée par la mer Méditerranée. Cela en fait incontestablement, une des zones de France les plus riches en matière biodiversité.

Compte tenu de sa localisation sur une commune littorale, le projet de contournement autoroutier d'Arles ne permet pas à la France de respecter ses engagements posés par la Convention de Barcelone.

Partant, l'ACEN a saisi la convention de Barcelone des graves atteintes au milieu qu'occasionnera la réalisation dudit contournement.

Cette saisine a été prise au sérieux puisque la commission a demandé à la France des explications sur le projet de contournement et que le dossier est actuellement en cours d'instruction.

Le Préfet en a été informé par l'ACEN par courrier en date du 27 mai 2024.

Ce qui interpelle au plus haut point dans ce contexte, c'est que la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) émette, le 8 octobre 2025, un avis favorable au projet, qui est joint à la présente enquête publique, sans même mentionner cette saisine en cours d'instruction par la commission de la convention de Barcelone.

Cela est, non seulement, de nature à biaiser l'information des élus, mais également à biaiser l'information du public, en laissant croire qu'il n'y a aucune difficulté. En agissant ainsi, la DDTM donne son blanc-seing à un projet dont elle sait pourtant qu'il est en cours d'instruction auprès de la convention de Barcelone, compte tenu des atteintes potentielles à la mer Méditerranée.

En outre, il sera fait remarquer sur ce point que rien, dans le dossier soumis à enquête publique, si volumineux et indigeste soit-il, ne vient livrer une étude des incidences sur le littoral, qu'il s'agisse de la faune, de la flore ou même de l'impact sur la mer.

**Cette carence grave du dossier nuit considérablement à l'information du public.**

### *II.2 – Sur la biodiversité*

#### *II.2.1 – Un territoire d'une biodiversité exceptionnelle*

Du point de vue communautaire, la zone d'étude comporte de nombreux sites naturels protégés, dont plusieurs reconnus d'intérêt communautaire par les Directives *Oiseaux* et *Habitats*, s'inscrivant dans le cadre du réseau *Natura 2000*.

A cela s'ajoute, au plan national, l'existence de nombreuses espèces végétales et animales protégées par la réglementation.

Le site retenu est également remarquable en raison de l'existence du Parc Naturel Régional de Camargue, de nombreuses zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique, ainsi que de zones protégées en application des dispositions de la loi Littoral.

De nombreuses actions sont par ailleurs mises en place localement pour préserver cette biodiversité.

Récemment, la fondation du patrimoine a lancé un projet d'envergure :

> *«La Crau abrite une biodiversité exceptionnelle caractérisée par le coussoul, steppe semi-aride d'une grande richesse biologique. La sauvegarde de cet écosystème fragile est essentielle pour maintenir l'équilibre naturel local et garantir la survie des espèces qui y vivent, notamment le Criquet de Crau.*
>
> *Cette espèce d'insecte endémique est au bord de l'extinction. La destruction de son habitat, le changement climatique et la prédation par les oiseaux sont les principales menaces qui pèsent sur cette espèce. Pour tenter de le sauver, un projet européen de grande envergure a été lancé en 2021 et s'étale sur 4 ans. Il vise à restaurer son habitat, à réduire la prédation, à élever des criquets en captivité pour les relâcher dans la nature.*
>
> *La restauration des prairies sèches permettra non seulement d'étendre la surface de coussouls mais aussi d'augmenter la ressource disponible pour le pâturage, réduisant ainsi la pression des troupeaux sur l'habitat du Criquet de Crau ».*

En effet, l'enjeu est certain dès lors que le criquet de Crau est une espèce protégée endémique du coussoul, inscrite sur les listes rouges des espèces menacées de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature.

Le projet de restauration d'une biodiversité favorable au criquet de Crau est d'ailleurs piloté par le Conservatoire d'espaces naturels de la Région PACA.

En l'espèce, l'étude d'impact qui mentionne l'existence de criquet dans l'aire d'étude se contente uniquement d'indiquer :

> *« Dans les ZNIEFF, ZSC, ZPS et PNR situés à moins d'un kilomètre du projet, on trouve les espèces suivantes : (…) le criquet de Crau ».*

Mais naturellement, l'étude est tout à fait muette sur le niveau de protection de cette espèce et surtout sur le projet actuellement en cours de restauration de son habitat piloté par le Conservatoire d'espaces naturels de la Région PACA.

A l'évidence, l'étude d'impact est ici lacunaire sur l'état initial et bien davantage sur les conséquences pour cette espèce qui jouit d'un niveau particulièrement élevé de protection.

Il y a là un enjeu très fort pour cette espèce, passé sous silence dans l'étude d'impact.

Mais ce n'est pas la seule espèce pour laquelle l'étude d'impact est muette ou insuffisante. Des espèces aviaires sont également concernées (cf. paragraphe ci-dessous).

*II.2.2 – Sur les effets cumulés avec d'autres projets*

L'étude d'impact doit préciser les effets du projet sur la biodiversité, mais également ses effets cumulés avec d'autres projets existants ou autorisés, et situés aux alentours.

Ne faisant pas exception, l'étude d'impact soumise à enquête publique pour le contournement autoroutier d'Arles mentionne les effets cumulés du projet avec des projets existants ou approuvés. Parmi la liste de projets, celui de la ligne très haute tension (ligne THT) entre Jonquières-Saint-Vincent (Gard) et Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône).

Si l'autorité environnementale s'inquiétait dans son avis de savoir comment le maitre d'ouvrage avait pris en compte ces différents projets voisins pour déterminer les mesures de réduction, d'évitement et de compensation annoncées, le maitre d'ouvrage reconnaissait, dans son mémoire en réponse joint au dossier d'enquête publique, que son étude a « *notamment permis de mettre en évidence que le contournement autoroutier d'Arles se situe en périphérie du territoire de la Crau, particulièrement concerné par ces effets cumulés* ».

Mais force est de constater que son étude n'a pas été assez poussée, et que le même grief peut être fait au projet voisin de ligne THT.

En effet, RTE prévoit, à l'horizon 2028, la création d'une ligne électrique de 400 000 volts aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer (13) et Jonquières-saint-Vincent (30).

Sauf que « *Selon une note confidentielle de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) d'Occitanie datée du 6 novembre et dont Marsactu, France Inter et Le Monde ont pu consulter une copie, l'installation de cette ligne à très haute tension de 65 kilomètres, portée par 180 pylônes géants, porterait préjudice à plusieurs espèces d'oiseaux protégées, dont l'une, le ganga cata (Pterocles alchata), serait même poussée vers l'extinction sur le territoire national. L'évaluation de la Dreal pourrait remettre en cause l'ensemble du projet dans sa forme actuelle* » (source : journal le Monde[2]).

[2] https://www.lemonde.fr/planete/article/2025/11/24/la-ligne-a-tres-haute-tension-vers-fos-sur-mer-menace-plusieurs-especes-d-oiseaux-en-voie-de-disparition-selon-une-note-confidentielle_6654592_3244.html

« *Selon la Dreal, le projet de ligne THT traverserait le principal noyau de population au sud-ouest de la Crau, avec des risques de collision qui pourraient entraîner la disparition de plus de 20% de la population française de cette espèce. La Dreal estime que "le tracé du projet, dans sa forme actuelle, ferait peser un risque direct d'extinction du ganga cata en France métropolitaine"* » (source : La Provence[3]).

Dès lors, ce qui vaut pour ce projet vaut tout aussi bien pour le contournement autoroutier d'Arles, situé dans la même zone et impactant également la Crau et ce lieu de haute biodiversité.

D'ailleurs, dans l'état initial du site, l'étude d'impact, pourtant très peu détaillée sur la présence de ganga cata et l'impact sur l'espèce, relève quand même que « *le Ganga cata ne niche nulle part ailleurs en France* ». C'est dire l'enjeu pour cette espèce.

Et la Dreal de considérer : « *En l'état, le projet ne paraît pas réunir les conditions légales (...) compte tenu notamment du risque d'extinction qu'il ferait peser sur l'unique population nicheuse de Ganga cata en France » (source : France 3 Région[4]).*

La même logique doit alors être suivie pour le contournement autoroutier d'Arles, situé au même endroit et impactant les mêmes espèces.

### ***II.3 – Sur l'agriculture***

L'étude d'impact précise bien :

> *« Les activités agricoles couvrent une large partie du vaste territoire d'Arles et Saint-Martin-de-Crau. Elles sont largement dépendantes de l'irrigation. Les tailles des structures foncières et industrielles sont hétérogènes. L'agriculture est une activité essentielle pour le territoire et le département, mais une activité qui a des fragilités. Le secteur agricole pourvoit près de 3 000 emplois (selon l'INSEE) ».*

Ou encore :

> *« 22 exploitations (soit 63% du total) subissent des pertes de surfaces dont le niveau d'impact est jugé faible à très faible, à l'inverse, 5 exploitations (15%) subissent un niveau d'impact jugé fort à très forts et 3 exploitations sont remises en cause (9%) ».*

Ce n'est évidemment pas anodin.

Pourtant, dans cette même étude qui tente faussement de rassurer sur le sujet, il est affirmé :

---

[3] https://www.laprovence.com/article/ecoplanete/21894460098112/ligne-tht-en-camargue-et-crau-la-dreal-pointe-des-risques-pour-les-populations-d-oiseaux-protegees

[4] https://france3-regions.franceinfo.fr/provence-alpes-cote-d-azur/bouches-du-rhone/des-risques-significatifs-un-courrier-de-la-dreal-epingle-le-projet-de-ligne-tht-en-camargue-cinq-especes-d-oiseaux-menacees-3254413.html

> *« 7 agriculteurs impactés sur 31 ont indiqué que le projet aurait un impact positif sur leur exploitation.*
>
> *L'amélioration de la desserte de leur exploitation (circulation externe / logistique), pour les fournisseurs, pour eux-mêmes comme pour les clients, constitue le principal effet positif évoqué. Pour 2 exploitants, si la construction de l'ouvrage s'accompagne d'une remise en état des réseaux hydrauliques, cela constituera un effet positif supplémentaire.*
>
> *Le transport des produits vers les acteurs économiques des filières les plus éloignés du secteur (Mes fruits à Cavaillon, Pomaliance à Mallemort) sera facilité ».*

Naturellement, il est impossible de s'assurer de la véracité de telles allégations, de nature à influencer l'opinion publique. En outre, ce n'est pas un avis partagé par tous, bien au contraire.

En effet, c'est bien sur la question agricole que le projet de contournement autoroutier d'Arles a cumulé les avis défavorables, de l'INAO d'abord, le 9 juillet 2025, et de la chambre d'agriculture des Bouches-du-Rhône ensuite, le 12 septembre dernier.

Dans ce vivier de biodiversité qu'est la Crau, l'agriculture prend une part significative.

L'INAO justifiait alors son avis défavorable par le fait que :

> *« (…) ce projet impacte fortement les productions agricoles des SIQO : AOP « Foin de Crau », « Taureau de Camargue », IGP « Riz de Camargue », « Méditerranée » et « Pays des Bouches-du-Rhône ».*

De leur côté, les municipalités concernées par le projet mettent régulièrement en avant l'importance locale de l'agriculture.

Sur le site de la commune de Saint-Martin-de-Crau, on peut lire :

> *« Saint Martin de Crau est une terre d'agriculture depuis plus de 2000 ans. Sur près de 22 000 hectares de superficie, plus de16 615 sont classés en zone agricole. Cette étendue comprend les terres cultivées, mais aussi certaines zones naturelles protégées.*
> *Le monde rural tient une place essentielle dans la vie locale. la Municipalité œuvre pour soutenir et défendre le monde agricole ».*

Quant au maire d'Arles, il n'a pas hésité à rappeler l'importance de l'activité agricole locale, et ce lors de ses prises de paroles pour un autre projet voisin : la ligne THT évoquée au point précédent, et qui doit s'élancer de Jonquières-Saint-Vincent (Gard) jusqu'à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône).

En effet, lors d'une réunion publique du 2 juin dernier sur le projet de ligne THT, le maire d'Arles indiquait :

> *« Parce que depuis près de 70 ans, l'État nous a demandé de bâtir un modèle économique fait sur le patrimoine, la nature, l'environnement, fait sur la culture, fait sur le tourisme. Nous avons plus de 5 millions de touristes qui se déplacent sur notre territoire. Ce modèle économique, les agriculteurs qui sont ici présents y contribuent. Et ils contribuent avec l'écoagriculture, l'agroagriculture, ils contribuent à décarboner — eux aussi ont un rôle important à jouer dans notre système économique, dans notre régime économique. Et ce trajet met à mal ce modèle économique, et nous pensons qu'il ne faut pas habiller Pierre en déshabillant Paul ».*

Et il complétait son propos sur l'agriculture en ces termes :

> *« Cette agriculture qui est une puissance économique dans les Bouches-du-Rhône. Ce n'est pas une activité locale, c'est une puissance économique. Que ce soit l'agrotourisme dans le Pays d'Arles, en Camargue, ou que ce soit dans la plaine de La Crau, avec des productions agricoles extraordinaires, reposant d'ailleurs sur l'hydraulique agricole ».*

Là encore, ce projet de ligne THT est tout aussi impactant que le projet de contournement autoroutier d'Arles.

Il est incroyable de lire ce soutien du maire d'Arles à l'agriculture quand il s'agit de se défendre contre le projet de ligne THT mais de ne pas en lire une ligne quand il s'agit du contournement autoroutier d'Arles, alors même que l'INAO et la chambre de l'agriculture du département émettent un avis DEFAVORABLE.

Là encore, l'information du public est complètement manipulée et le projet aberrant.

### ***II.4 – Sur la qualité de l'air et l'impact sanitaire du projet***

Il semble déjà important de rappeler que d'après un avis du 28 février 2012, le Conseil économique, social et environnemental (CESE) concluait qu'à lui seul, le contournement routier d'Arles génèrera 2,4 millions de tonnes d'émission de CO2.

Pourtant, l'étude d'impact se veut globalement rassurante sur le sujet.

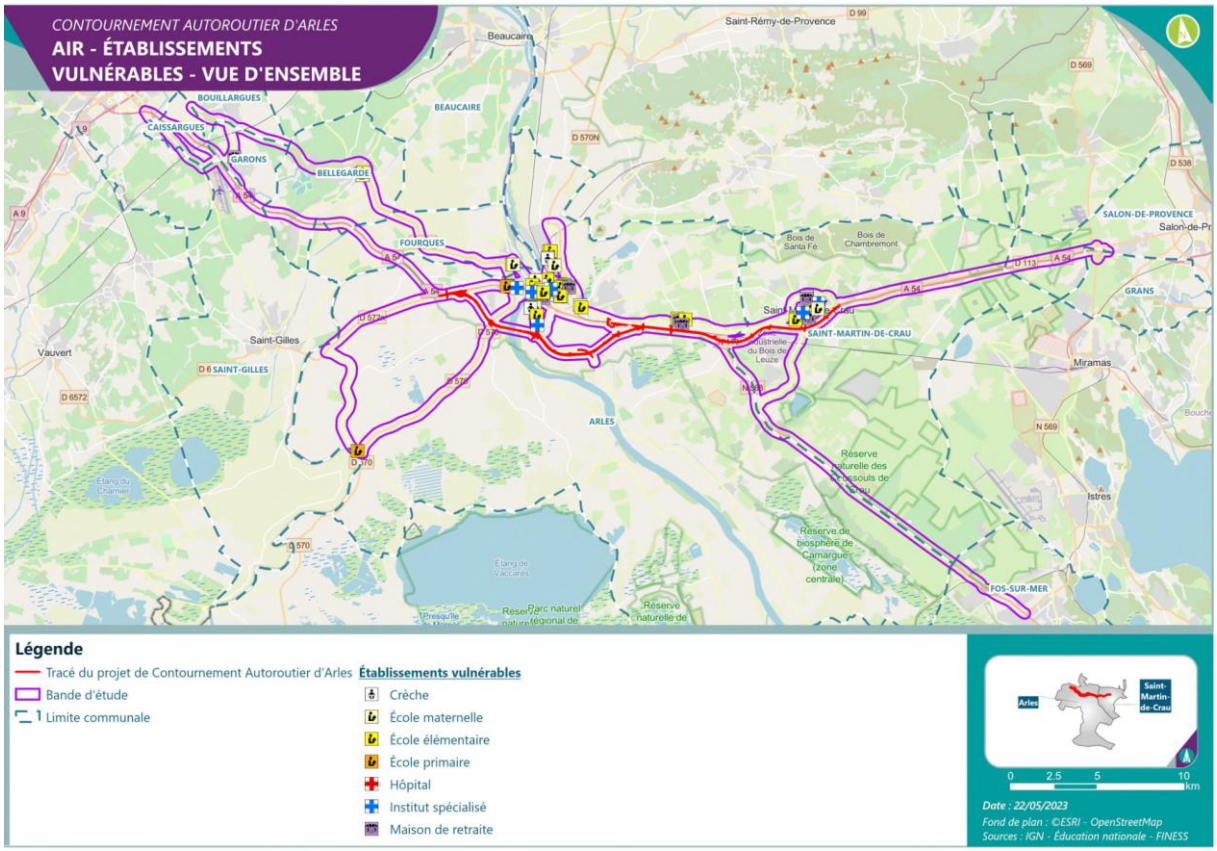
Elle reconnaît néanmoins :

> « *Avec la réalisation du projet de contournement autoroutier d'Arles, un risque sanitaire à seuil, associé au dioxyde d'azote et aux PM10 et PM2,5, ne peut pas être exclu pour les populations riveraines et les populations vulnérables, quel que soit l'état considéré. Ce risque est essentiellement lié aux bruits de fond retenus qui dépassent à eux seuls les seuils de recommandations de l'OMS pour ces trois*

> *polluants, avec et sans projet. A noter que sur les aires d'études rapprochées de la partie en tracé neuf, seule la situation avec projet présente un dépassement pour le dioxyde d'azote* ».

Cela apparait d'autant plus alarmant qu'il n'est pas précisément indiqué quelles pourraient être l'ampleur et la durée de ces dépassements projetés et les conséquences sanitaires qui en découleraient.

C'est une carence particulièrement importante dès lors que l'étude air et santé produite dans le cadre de l'enquête publique détaille que 67 établissements vulnérables ont été identifiés dans la bande d'étude et que l'on voit, plus précisément, que le tracé passe juste aux abords de différents instituts spécialisés, de maisons de retraites, d'écoles maternelles et élémentaires ; en d'autres termes, aux abords des populations particulièrement vulnérables à ce type de pollution.




Sur le sujet du dioxyde d'azote, rappelons que Airparif a publié un dossier sur le sujet de la pollution au dioxyde d'azote particulièrement intéressant et qui ne peut que résonner à l'étude de ce projet [5]:

[5] https://www.airparif.fr/le-dioxyde-dazote#:~:text=Une%20diminution%20de%20la%20fonction,inflammation%20importante%20des%20voies%20respiratoires.

> *« Faire diminuer les concentrations de dioxyde d'azote sous les seuils recommandés par l'OMS permettrait d'éviter de l'ordre de 3 600 décès prématurés chaque année en Île-de-France (en 2019, contre 4 520 décès prématurés en 2010). Les études épidémiologiques montrent que les symptômes bronchitiques chez l'enfant asthmatique augmentent avec une exposition de longue durée au dioxyde d'azote. Une diminution de la fonction pulmonaire est également associée aux concentrations actuellement mesurées dans les villes d'Europe et d'Amérique du Nord. A court terme et à des concentrations très élevées, c'est un gaz toxique entraînant une inflammation importante des voies respiratoires ».*

Et l'étude Airparif d'ajouter :

> *« Le dioxyde d'azote permet aussi la formation de particules secondaires, par réaction chimique avec l'ammoniac, formant des particules de nitrate d'ammonium qui représentent environ un tiers des particules fines mesurées en Île-de-France en moyenne sur une année. Il contribue aussi à la formation d'ozone de basse altitude, un autre polluant de l'air. Le dioxyde d'azote a donc également un impact indirect sur la santé via la formation de quantités supplémentaires de ces deux polluants de l'air. En fonction des circonstances, le dioxyde d'azote peut favoriser ou empêcher la formation d'ozone de basse altitude, qui est un gaz à effet de serre en plus d'être un polluant de l'air, et fait diminuer la durée de vie du méthane, un autre gaz à effet de serre. Le dioxyde d'azote a donc indirectement un impact sur le changement climatique sans être lui-même un gaz à effet de serre ».*

Ces analyses sont bien évidemment transposables à toute autre région.

Une pollution au dioxyde d'azote est particulièrement grave ici compte tenu de la présence de populations vulnérables aux abords du projet, et l'impact sur le changement climatique ne peut qu'alerter dans ce secteur, déjà vulnérable au changement climatique.

Les carences de l'étude d'impact sur ce sujet sanitaire majeur vicient largement l'information du public. Aucune autorisation ne pourrait davantage être accordée dans de telles conditions.

* *
*

Telles sont les observations dont l'ACEN souhaitait faire part dans le cadre de cette enquête publique.

Je vous prie d'être assuré, Monsieur le commissaire enquêteur, de ma considération distinguée.

