

09/06/2020 –

SYNTHESE ET PROPOSITIONS CONCERNANT LE PROJET RN88 LE PERTUIS / SAINT HOSTIEN

**CREATION D'UNE 2X2 VOIES, NOUVELLE ROUTE NATIONALE EN MILIEU NATUREL
sur 10,7 KM**

**Sous la maîtrise d'ouvrage de la Région Auvergne Rhône Alpes, agissant au nom et
pour le compte de l'État**

HISTORIQUE

1985 :

La loi du 12 juillet 1985 (n°85-704) crée les GLAT, Grande Liaison d'aménagement du Territoire.

1992 :

Un décret d'avril 1992, inscrit la route nationale RN88 (qui relie Toulouse à Lyon en passant par Albi, Rodez, Mende, le Puy-en-Velay et Saint-Étienne) en grande liaison d'aménagement du territoire.

1997 :

28 Novembre 1997 : Déclaration d'utilité publique de la déviation RN88

Depuis 23 ans l'Etat estime que cette réalisation n'est pas prioritaire : trop peu de trafic (14.000 véhicules jour (80.000 selon w) pour 22.000 sur le Breuil au Puy par ex.), trop cher, trop dévastateur pour l'environnement. En 2020, il accepterait de mettre seulement 14,5 millions d'euros sur 223,5 millions d'euros.

2019 :

Le Conseil régional AURA décide de financer ce projet à 87% soit 198 M€ alors que la création de routes ne fait pas partie de ses compétences, pourquoi ? (contrat de maîtrise d'ouvrage du 21/10/2019).

Le coût des travaux concernant la déviation du Pertuis et de Saint Hostien pour une pour une déviation de 10,5 km est aujourd'hui estimé à 226.5 millions d'euros (160 il y a 2 ans).

Le financement de l'État s'élève à 14.5 M€, celui de la Région Auvergne-Rhône-Alpes à hauteur de 198 M€ et le département à 14 M€

LE PROJET NECESSITERAIT:

- la construction de **13 ouvrages d'art**, dont un **viaduc d'une longueur de 300 mètres** (Viaduc de Roudesse).
- un terrassement de **3 000 000 m³ de déblais et 1 600 000 de remblais**. La bonne gestion de tels chantiers routiers veut que déblais = remblais pour ne pas aller soit puiser dans le milieu naturel soit déposer dans le milieu naturel. dans le projet présenté par le CR, il reste 1,4 millions de m³ non utilisés et le projet ne prévoit pas de lieu de stockage !
- La destruction de **140 ha d'habitats naturels, forestiers ou agricoles (artificialisation des sols) !** Le projet affecterait **29 exploitations agricoles (diminution des terres agricoles de 80ha)**
- Il détruirait **11 ha de prairies humides à enjeux fort, 26 ha de prairies de fauche et 10 ha de hêtraie - sapinière**
- La mise en place de clôtures sur l'ensemble du tracé, empêchant la faune de se déplacer (et les hommes aussi) un passage prévu tous les 720 m qui est notoirement insuffisant. La préconisation pour la continuité écologique est de 300m.
- La destruction de **20,62 de zones humides** dont **11ha, 46 à enjeu fort et 6,36 à enjeu moyen.**
- Un territoire de grande qualité paysagère détruit

Des gains de temps non réels (10 min) ce qui nécessiterait de rouler à 110 km/h sur la nouvelle route et à 42 km/h de moyenne sur le trajet actuel. Il serait plutôt de l'ordre de 5 minutes.

Nous pensons que ce projet conçu dans les années 80, sans doute le plus dévastateur depuis des dizaines d'années, contraire à toutes les orientations actuelles provoquerait des atteintes majeures à l'environnement en Haute-Loire, l'avis de l'Autorité Environnementale le démontre.

L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE (AE)

L'Ae demande au maître d'ouvrage de se questionner sur la poursuite d'une 2x2 voies permettant de rouler à 110km/heure ce qui induit une augmentation des gaz à effets de serre de 5 à 6 %, ce qui était possible il y a 23 ans mais plus du tout aujourd'hui (voir page 18/19). L'émission des GES pendant les travaux n'a même pas été évaluée !

Le projet est contraire à tous les engagements pris par la France : neutralité carbone, artificialisation des sols... voire même par rapport à la Constitution, « les politiques publiques doivent désormais être situées dans le cadre du développement durable ».

Les émissions de gaz à effet de serre sont calculées en € dans l'étude d'impact et non pas en tonnes d'équivalent CO2 ce qui permet de ne pas prévoir les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser.

Pour l'Ae les principaux enjeux environnementaux sont la préservation :

- de la qualité des paysages,
- des milieux naturels, en particulier des zones humides et la bonne prise en compte des corridors écologiques,
- des sols agricoles, le maintien de la qualité de l'eau,
- des riverains vis à vis des nuisances sonores, la maîtrise des émissions polluantes et de gaz à effet de serre,
- concernant la faune et la flore l'AE considère que le niveau des enjeux a très nettement été sous estimé, elle demande à ce que des enjeux très fort soient établis,
- l'emprise des travaux affecte plus de 20 ha de zones humides,
- les eaux souterraines, superficielles ...
- le bruit
- l'air ... le suivi de la qualité de l'air n'est même pas prévu,
- les inondations,
- les glissements de terrains,



Réseau
Ecologie
Nature

- **les choix techniques ne sont pas justifiés par ex viaduc de la Roudesse en 2x1 voie beaucoup moins dévastatrice pour l'environnement,**

Et la sécurité routière ? (zone non accidentogène) – l'Ae explique que contrairement aux affirmations du dossier, la gravité des accidents est inférieure à la moyenne nationale.

Le projet a été conçu et déclaré d'utilité publique il y a plus de 23 ans.

Le dossier ne précise pas en quoi le projet s'inscrit dans l'objectif « zéro artificialisation nette » du territoire ni comment il intègre et contribue à répondre à l'engagement de la France d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 le dossier ne présente pas le bilan carbone de l'opération. Le projet ne prévoit pas de mesures de compensation pour ces deux sujets.

Il ignore également l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, inscrit dans la loi de 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

La méthode employée pour le calcul des surfaces de zones humides détruites, ainsi que la prise en compte des seuls habitats naturels à enjeux qui abritent des espèces protégées conduisent à sous estimer les incidences du projet et les surfaces de compensation à rechercher. Les 20,6 Ha de zones humides devraient être compensées à 200% ce qui n'est pas prévu.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation du coût des dispositifs de suivi et à l'État d'indiquer de quelle façon il en garantira le financement dans la durée.

L'AE demande que le projet prévoit la gestion des 1,4 millions de Déblais inutilisés pour la route, pour l'instant rien n'est prévu.

N'y a-t'il pas mieux à faire d'une telle somme à l'heure du dérèglement climatique, de l'effondrement de la biodiversité et de la nécessité absolue et urgente d'une transition écologique et énergétique ?

La Région du Goudron – un projet du passé ! 28 février 2020

264 millions d'euros dont 236 de la Région : n'y a-t'il pas mieux à faire d'une telle somme à l'heure du dérèglement climatique, de l'effondrement de la biodiversité et de la nécessité absolue et urgente d'une transition écologique et énergétique ?

La Région qui sera, de très loin, le 1er financeur (90 % ce qui doit être un record en France !), alors que les routes nationales ne sont pas dans ses compétences, utilise là bien mal l'argent public.

Les habitants de Haute Loire sont maintenus dans un état de dépendance à l'automobile quasi absolu, faute d'alternatives. Cette situation pénalise les ménages altiligériens obligés de consacrer une part excessive de leur budget à l'acquisition, à l'usage et à l'entretien d'un et souvent de plusieurs voitures.



Réseau
Ecologie
Nature

Quant à ceux qui n'en ont pas, ils sont quasiment exclus de l'emploi et d'une grande partie de la vie sociale et culturelle. Et demain, le renchérissement inévitable de l'énergie va aggraver encore la situation.

Cet état de fait n'a pourtant rien d'inéluctable. Il est simplement le résultat de choix politiques délibérés.

Ni France Nature Environnement Haute Loire (FNE 43 / REN) qui fédère plus de 25 associations du département et plus de 100 adhérents individuels et qui est agréée et habilitée pour le département par la Préfet de la Haute-Loire, ni la délégation Haute-Loire de l'Association des Usagers des Transports d'Auvergne (AUTA-FNAUT) n'ont fait partie du COmité de PILotage (COPIL) et ils n'ont donc pas été informés. Seule la FRANE de Clermont-Ferrand était censée représenter les associations environnementales de Haute-Loire dans le COPIL !

Nous venons d'apprendre que l'Enquête d'Utilité Publique a eu lieu en novembre 2019, tellement discrète qu'il y aurait eu seulement 6 dépositions. Nous n'avons pu trouver aucune trace de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

C'est bien aux Régions que la loi a confié l'organisation des transports publics en dehors des agglomérations urbaines que ce soient les transports collectifs ferrés ou routiers. Même sur les axes lourds comme Le Puy-Yssingaux sur lequel les déplacements sont très nombreux, il n'y a que 2 bus par jour et c'est guère mieux entre Yssingaux et Monistrol !

C'est pourquoi nous ne pouvons pas nous réjouir de cette annonce du lancement des travaux de doublement de la RN 88. Cet investissement colossal se fera fatalement au détriment de dépenses plus utiles à la vie quotidienne de nos concitoyens (il correspond par exemple au prix de 4 lycées neuf ! Compétence de la Région).

Le développement économique de la Haute Loire ne dépend pas de ces travaux pharaoniques dont l'impact environnemental sera très sévère. Que penser de l'artificialisation du village du Pertuis qui devrait devenir un « Village Service ». On ne sait pas vraiment quelle est la consistance d'un tel lieu, mais ce village pourrait avoir d'autres ambitions. Une déviation simple à 2 voies pour le confort et la sécurité des habitants du Pertuis et de St Hostien aurait été bien suffisante. Cet investissement lourd n'amorce pas le virage indispensable vers une nécessaire sobriété.

Ce projet qui date de l'ère industrielle, n'est ni dans l'air du temps ni du côté de la sauvegarde de ce qui reste de terrains agricoles et de nature. Il ne peut non plus rendre résilient nos territoires face aux grands changements de ce siècle ...

Ce projet est à rebours d'une vision d'avenir qui prenne en compte les grands enjeux d'aujourd'hui.

« Actuellement, l'homme mène une guerre contre la nature, s'il gagne, il est perdu » Hubert Reeves

NOS PROPOSITIONS

- Contournement du Pertuis et de Saint Hostien léger à 2x1 voie
- Le basculement du reste des ces montants sur le rail

Quelques exemples de coûts alternatifs :

- création d'une desserte cadencée en bus entre Yssingeaux et Le Puy (1 bus toutes les heures soit 14 A/R entre 7 h et 20h tous les jours) : environ 700 000 €/an dont on déduit les recettes commerciales, soit un coût net d'environ 450 000 €/an.

- création d'un aller retour supplémentaire en train rapide tous les jours entre Le Puy et St Etienne (avec seulement 3 arrêts par exemple) : environ 1.3 M€/an dont on déduit les recettes commerciales, soit un coût net d'environ 1 M€/an.

- en matière d'infrastructure ferroviaire : la création de 2 gares de croisement supplémentaires (avec évitements télécommandés) qui permettraient la création de circulations nouvelles à nombre d'arrêts réduits (en plus des 10 A/R existants qui desservent entre 7 et 11 arrêts intermédiaires).

Un train avec seulement 3 arrêts pourrait faire Le Puy-St Etienne en 1h10 au lieu de 1h25 au mieux actuellement : coût environ 7 M € par point de croisement soit 14 M € pour les 2 (Lavoute et Beauzac a priori).

- en matière de fret, il est difficile de chiffrer quoi que ce soit car il s'agit d'une activité non subventionnée directement .



Réseau
Ecologie
Nature

La plus grande attractivité de la route tient essentiellement à sa sous tarification : usage quasi gratuit des infrastructures routières hors péages autoroutiers, faible taxation du gazole, absence d'imputation des coûts indirects d'accidentologie et de pollution, dérégulation avec concurrence déloyale par des entreprises employant des chauffeurs de l'Est...

Il n'y plus un seul train de fret au départ du Puy depuis la fin des années 90 ! Même les transports lourds de produits pétroliers qui arrivaient par trains complets à Brives-Charensac ont disparu au profit d'une noria de camions et le dépôt embranché au rail à Brives a été démantelé !

Ce sont les réglementations et la fiscalité qu'il faut changer.

Sinon la voie a été totalement renouvelée entre Le Puy et St Etienne et elle pourrait supporter des trafic fret lourds sans aménagements.

Les installations fret du Puy ont été sérieusement grignotées par la gare routière et le parking mais elle sont encore utilisables côté Bertrand de Doue.

Pour le pendulaire, c'est d'autant plus possible que maintenant la voie est neuve et donc solide !

Malheureusement, c'est toujours la défiance totale en France sur cette technique et je pense qu'on est pas près de la voir mise en œuvre chez nous !

Par contre, avec une exploitation rigoureuse à la Suisse et en tendant les marches horaires, on peut assurer les 1h10 en s'arrêtant juste à Retournac, Bas , Firminy .

Et il faudrait rétablir les liaisons directes avec Lyon car le changement à St E est très pénalisant. Ces trains directs n'auraient aucun arrêt entre Châteaucreux et Part Dieu ce qui les accélérerait (40 mn au lieu de 50) et éviterait les surcharges avec la clientèle de la vallée du Gier.

On pourrait créer ainsi 3 directs-rapides Le Puy-Lyon en juste 2h. : matin , milieu et fin de journée , en plus des 10 autres liaisons maintenues. Cela serait vraiment attractif.

Il faut, par ailleurs, densifier les dessertes de banlieue St E- Bas et créer des navettes bus de rabattement pour toute la zone très peuplée de Bas-Monistrol-Ste Sigolene-St Didier. Il est, par exemple, impossible d'aller du Puy à Ste Sigolène (6000 habitants) par transport collectif !

Jean Jacques Orfeuvre - jean-jacques-orfeuvre@orange.fr - FNE 43