Communiqué de presse – Jeudi 20 juillet - Le Pertuis
PPVE sur la prise d'une nouvelle autorisation environnementale par le préfet
sur la section Le Pertuis/Saint-Hostien de la RN88 (12 juillet au 12 août 2023)

Le contenu des dossiers présentés par le Conseil Régional à l'enquête publique de juillet / août 2023 démontre la pertinence des analyses, avis et mémoires portés depuis 2020 par France Nature Environnement, SOS Loire Vivante et AUTA (Association des Usagers des Transports d'Auvergne) : il s'agit d'un mauvais tracé, pour un projet démesuré et d'un autre âge. Les alternatives n'ont jamais été étudiées !

Alors que le chantier se poursuit et que les 3 recours contre celui-ci ne sont pas jugés, l'avis du public est de nouveau sollicité via une nouvelle procédure : PPVE (Participation du Public par Voie Électronique) pour permettre au Préfet de prendre une nouvelle autorisation environnementale.

Grâce à cette nouvelle consultation, à l'évolution de l'étude d'impact, mais surtout grâce à l'avis de l'Autorité environnementale, nous apprenons qu'il y aura encore plus d'impacts. Cette déviation de 10,9 km de la RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis, consommera désormais 50 ha supplémentaires soit 190 ha de gâchis de terres agricoles et de massacre d'une biodiversité exceptionnelle.

Et cela en complète contradiction avec le discours général qui prône :

- la lutte contre le changement climatique
- la fin de l'artificialisation des terres
- l'amélioration de la gestion de l'eau
- la lutte contre l'effondrement de la biodiversité

Aux impacts de cette déviation et de son chantier déjà très contestables, s'ajoutent désormais un surplus d'emprise de 11 % de voirie et de 25 % d'occupation destinées aux Zones de stockage des Matériaux Excédentaires soit 36ha (ZME). Ce qui, inévitablement, générera des impacts supplémentaires sur l'agriculture, l'eau, les zones humides (5ha supplémentaires ! > 25 ha impactées) et la biodiversité.

Ce projet modifié ne comprend toujours pas :
- de démonstration de son intérêt public majeur qui permettrait de justifier la destruction de plus de 100 espèces protégées et des habitats naturels remarquables ;
- la définition de mesures de compensation des impacts, ni localisées, ni clairement définies alors que 3 ans après le premier arrêté, les mesures compensatoires prescrites ne le sont pas non plus !

L'avis particulièrement sévère de l'Autorité environnementale (instance indépendante du Commissariat général au développement durable *) souligne toutes les carences de ce nouveau dossier soumis à l'avis du public avec rien de moins que 77 recommandations !
Or, bien que l'Autorité environnementale évoque l'illégitimité (illégalité !?) potentielle des prises de décisions ultérieures, le maître d'ouvrage n'exprime pas de volonté de compléments et ni d'engagements pourtant jugés indispensables. Il propose seulement une correction de cartes et 130 pages pour expliquer que ces experts se trompent et que rien ne justifie des modifications au dossier.

Concernant le dossier, nous constatons que :

1 - L'intérêt public majeur n'est toujours pas démontré :

- La prévision d'augmentation de trafic de 1% par an est très contestable !
- Les données d'accidentologie sont erronées, elles comprennent toujours les chiffres du tronçon d'Yssingeaux, alors que la gravité des accidents sur le tronçon Le Pertuis/St-Hostien est faible, et les améliorations sur l'existant possible et nécessaire.
- Le gain de temps sera dérisoire pour un projet très impactant et très coûteux (+ ou – 2 min par rapport au tracé actuel)

- Sa « rentabilité », le calcul des économies sur la base d'un côut de 226 Millions d'€, qui va exploser (inflations des prix du BTP, contraintes liées à l'arrêté préfectoral de 2020, finalisation des études pédologiques mettant en évidence l'eau et l'argile…), n'est aucunement assurée
- Contrairement à ce que présente le « Contexte du projet », la GLAT Toulouse – Lyon n'existe plus. Cette liaison a perdu toutes « fonctionnalités et continuité » du fait de son hétérogénéité selon les territoires traversés.

2 – Les affirmations péremptoires, sont d'un autre âge et non démontrées
Désenclavement, développement économique, continuité à 2x2 voies (déjà 2 viaducs à 2x1 voie entre Saint-Etienne et Le Puy)…

3 **– La déviation aggrave encore l'artificialisation des sols et impacte l'agriculture** : le projet passe de 140 ha à190 ha artificialisés.

4 - La nouvelle étude d'impact démontre aussi :

- l'intérêt exceptionnel de ces milieux en termes de biodiversité, puisque 4 nouvelles espèces protégées viennent s'ajouter à la centaine faisant déjà l'objet de l'autorisation de destruction de 2020.
- Que les émissions de gaz à effets de serre sont largement sous estimées car calculées au regard du trafic actuel sur la RN88 et qu'aucune mesures compensatoire n'a été prise pour être en conformité avec le Code de l'environnement.
- que quand on prend réellement en compte les impacts d'un Million de m³ de matériaux excédentaires, nécessitant pas moins de 36ha de zones de dépôts, l'importance des impacts de cette déviation (de « seulement » 11km) est démesurée. Par calcul simple, il est facile d'expliqueraux agriculteurs devant recevoir ces déblais, que 1,1 Millions de m3 sur 36 ha aboutissent à un rehaussement moyen de leurs parcelles à hauteur de 3 m !
- L'étude d'impact n'apporte pas les garanties nécessaires en termes de mesures et d'ouvrages pour assurer la protection acoustique des territoires traversés.

5 **– L'utilisation de termes tels que « valorisation » (paysagère, zones humides…), éco-conception faussent l'appréciation des impacts.** Ils laissent entendre que ces milieux et paysages exceptionnels n'attendaient quela réalisation de cet aménagement… Or la rédaction du dossier ne permet pas de garantir la faisabilité des mesures de réduction et de compensation des impacts.

6 **- Les mesures de réduction et de compensation des impacts sont présomptueuses c**ar elles s'appuient sur des certitudes non démontrées en termes d'ingénierie écologique. Sait-on toujours et dans n'importe quel cadre, recréer la nature et redonner toutes les fonctionnalités écologiques à nos écosystèmes dégradés ?

7 - Les travaux se poursuivent alors que le maître d'ouvrage a montré qu'il était peu fiable vis à vis du respect des « engagements » environnementaux précédents :

- Les trois années séparant l'arrêté de 2020 d'aujourd'hui, montrent que bien que les travaux avancent, la maîtrise foncière des mesures compensatoires n'est toujours pas acquise, et les modalités de gestion et objectifs à atteindre pour obtenir « zéro perte nette de biodiversité » ne sont donc pas définis. Le rapport sur ce sujet, prévu un an après l'arrêté de 2020, n'a pas été remisdans les temps aux services de l'État.
- Suite à sa visite de terrain et sa rencontre avec le maître d'ouvrage, l'AE met en doute la réalisationet l'effectivité des mesures prescrites en 2020.
- Elle indique qu' « en l'état la mise en œuvre de l'autorisation environnementale de 2020 présenteun défaut majeur qui interroge sur la régularité des travaux engagés depuis ».
- Et souligne que l'État ne devra pas autoriser ce projet tant que la garantie de l'efficacité de celles-ci (cad les mesures) ne sera pas démontrée (localisation, plan de gestion, calendrier et définition précise des objectifs de réussite).

8 - L'absence de transparence est très regrettable
Comme en 2020 cette enquête a lieu en plein été. L'accès pour le public à l'information est particulièrement complexe. Aucun effort n'est fait pour favoriser la compréhension des dossiers particulièrement techniques et volumineux : 25 dossiers dont certains de plus de 500 pages sont disponibles.

9 – **Tout comme un « entre-soi » est inquiétant** avec l'absence de comité de suivi, les avis d'experts de niveau national (Conseil national de la protection de la nature, Autorité environnementale) pas reconnus, ni suivis, une communication vis-à-vis du public biaisée (période estivale, pas de concertation avec le MO, pas de possibilités de discussions avec une commission d'enquête…)

10 – Accidentologie
L'accidentologie de la RN 88 dans la Section « Saint-Hostien – Le Pertuis » est malheureusement une accidentologie « habituelle » sur une voie bidirectionnelle.
L'accidentologie de cette section ne saurait être l'objectif premier de la réalisation d'une « déviation » de cette section de la RN 88 par une voie rapide.
Les vitesses supérieures sur la déviation projetée, permettent un « gain de temps et de confort » si limitée que le « gain de temps » est peu abordé dans cette nouvelle « étude d'impact », mais donner la possibilité de rouler à 110 au lieu de 80 km/h est une absurdité en termes de sécurité routière !
Selon l'AE, « la question de la sécurité routière, objectif principal du projet, ne parait pas solidement argumentée ».

En conclusion :
Tout en soulignant les coûts et surcoûts considérables engendrés par la persistance des choix opérés par la Région, nous contestons, avec constance, la légitimité de cette déviation dont l'intérêt publique n'est toujours pas démontré.
Alors que le chantier avance, trois ans après le premier arrêté de 2020, l'absence de localisation et de définition des mesures compensatoires (y compris des objectifs à atteindre afin d'en mesurer l'efficacité) reste en pleine contradiction avec la réglementation en vigueur, ce que ne manque pas de souligner l'AE.

Nous persistons donc dans le refus de ce tracé d'un autre âge, en complète contradiction avec les objectifs nationaux de limitation des pollutions, de limitation de l'artificialisation des terres, de « zéro perte nette de biodiversité », affichés dans le cadre des politiques nationales.

Nous ne cesserons de le répéter ce projet déterré par Monsieur Wauquiez est une insulte au vivant et aux habitants de cette région. Il est encore temps de remettre le projet à plat afin qu'il corresponde à la réalité de notre monde et de restaurer la confiance perdue. Il est encore temps aussi pour l'État de reprendre son rôle dans notre territoire afin de faire respecter la loi ! La Haute Loire n'est pas un territoire en dehors de l'État.

Nous répéterons sans relâche que l'évitement passe par l'étude sérieuse des alternatives crédibles que nous n'avons cessé de promouvoir !

**** Définition Ae :*** *Entité indépendante, chargée de l'évaluation environnementale, établie dans divers pays dont la France et les autres États membres de l'Union européenne (cf Directive européenne sur les Projets), mais également dans d'autres régions du monde. Elle émet des avis sur les projets soumis à évaluation environnementale (ici étude d'impact) et veille à la juste compensation du dommage environnemental. En France la fonction d'Autorité environnementale est exercée dans ce cas par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable du ministère chargé de l'environnement.*