



***Avis défavorable de FNE Haute-Loire à la Participation du Public par
Voie Électronique pour un projet de modification de l'autorisation
environnementale concernant la déviation de la RN 88
sur la section entre Saint-Hostien et Le Pertuis***

Le Puy en Velay,
Le 1^{er} août 2023

Monsieur le Préfet,

Vous sollicitez l'avis du public dans le cadre d'une PPVE visant un nouvel arrêté préfectoral, pour une modification de l'autorisation environnementale concernant la déviation entre Saint-Hostien et Le Pertuis sur la RN88 (43), du 12 juillet au 12 août 2023.

Cette nouvelle autorisation environnementale pourrait être suivie d'une enquête publique sur l'intérêt public majeur du projet pour permettre des acquisitions foncières non obtenues par voie amiable et aboutir à une nouvelle enquête publique ayant pour objet la création d'une nouvelle DUP (Déclaration d'Utilité Publique) modificative, qui serait nécessaire pour exproprier, des terrains non acquis pendant les 10 ans de validité de la DUP initiale et les terrains complémentaires qui ont été rajoutés au périmètre de cette même DUP initiale, de 1997 ! Depuis, il semblerait que le monde et les priorités politiques aient un peu changé...

Nous vous rappelons à cette occasion, que depuis 2020, FNE Haute-Loire conteste le choix d'un mauvais tracé pour un projet qu'elle juge démesuré et archaïque, alors que de nombreuses alternatives crédibles, moins coûteuses pour les finances publiques et plus efficaces en termes de mobilité permettraient de rendre plus de services aux riverains et aux usagers de cette voie : améliorer l'existant, créer une petite déviation de Saint-Hostien à 2 fois une voie et faire baisser la fréquentation en développant les transports collectifs.

Alors que le chantier de cette déviation se poursuit avec de nombreuses irrégularités et 3 recours juridiques sur le fond au tribunal administratif, ce nouvel avis du public est sollicité pour cette déviation de 10,9 km qui consommera désormais **50 ha supplémentaires (+ 11 % pour la voirie, + 25 % pour les zones de mises en dépôts de matériaux excédentaires) qui généreront encore plus d'impacts sur l'agriculture, l'eau, les zones humides et la biodiversité.**

Pour ces 10,9 km de déviation, ce seront donc la destruction de 190 ha de terres agricoles et naturelles, ainsi que la disparition d'une biodiversité exceptionnelle, qui seront engendrées alors que les discours onusiens, européens, nationaux et régionaux et la politique générale visent à :

- lutter contre le réchauffement climatique,
- stopper l'artificialisation des terres,
- améliorer la gestion de l'eau, tant qualitative que quantitative,
- et éviter l'effondrement de la biodiversité !

Nous considérons que cette déviation et son chantier **sont en complète contradiction avec la réglementation en vigueur** car, faute de démonstration étayée, cette nouvelle étude d'impact ne comprend toujours pas :

- la démonstration des raisons impératives d'un intérêt public majeur du projet comme l'a constaté l'Autorité Environnementale,
- la démonstration de l'absence d'une autre solution satisfaisante pour l'environnement (l'analyse des variantes faite dans les années 90 ne prend pas en compte les nouveaux enjeux découverts concernant notamment la biodiversité et les nombreuses propositions alternatives soulevées par nos associations).
- la définition des mesures de compensation des impacts environnementaux, car celles-ci ne sont ni localisées (la maîtrise foncière n'est pas prouvée), ni clairement définies pour atteindre de manière fiable l'objectif de « zéro perte nette de biodiversité ». Nous soulignons d'ailleurs que, près de trois ans après l'autorisation environnementale du 28 octobre 2020, les mesures compensatoires prescrites ne le sont pas non plus.

L'avis délibéré du 12 juin 2023, rendu par l'Autorité environnementale, souligne les nombreuses carences de ce dossier, son irrégularité, voire son illégalité, mais **le maître d'ouvrage n'envisage pas de prendre en compte (à quelques exceptions près) les nombreuses (77!) recommandations** de cette instance indépendante.

Aussi, nous vous demandons donc Monsieur le Préfet, de ne pas engager de modification de l'autorisation environnementale et de ne pas prévoir une nouvelle enquête publique car comme l'indique l'Autorité environnementale dans son 2^{ème} avis du 22 juin 2023 :

- « en l'état, la mise en œuvre de l'autorisation environnementale de 2020 présente donc un défaut majeur et interroge sur la régularité des travaux engagés depuis » ;
 - ce « dossier actualisé et les travaux en cours ne sont conformes ni à la réglementation, ni à l'autorisation environnementale de 2020 » ;
 - que « la question de la sécurité routière, objectif principal du projet, ne paraît pas solidement argumentée » ;
 - « l'AE rappelle qu'en matière de biodiversité, l'article L. 163-1 du code de l'environnement dispose que "si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante celui-ci n'est pas autorisé en l'état » ;
 - « ...après avoir démontré les raisons d'intérêt public majeur, et l'absence de solution alternative, - l'AE recommande - de présenter une nouvelle demande de destruction des individus et des habitats d'espèces protégées, intégrant les incidences actuellement non prises en compte et complétant les mesures de compensation actuellement insuffisantes ».
-

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

**Guillaume Charmasson,
Président de France Nature Environnement Haute-Loire**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Guillaume Charmasson', is written over two parallel diagonal lines that slant downwards from left to right.

Principales remarques concernant les dossiers mis à disposition de l'enquête publique - PPVE le 12 juillet 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 (Auvergne-Rhône-Alpes et Haute-Loire), SOS Loire Vivante et AUTA (Association des Usagers des Transports d'Auvergne).

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale (Autorité environnementale) est le reflet des positions que nous exprimons depuis 2020.

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

- **La prévision d'augmentation de trafic de 1% par an est contestable** car la RN 88 n'est plus traitée en GLAT (Grande Liaison d'Aménagement Routier) Toulouse – Lyon, contrairement à ce qui est dit dans le dossier Projet. Le trafic sur le projet de déviation sera en conséquence un « trafic à dominante de déplacements locaux » et non de déplacements « longue distance » Toulouse – Lyon. La question déjà posée du nécessaire développement des transports en commun sur cet itinéraire s'impose donc et répondrait plus efficacement aux nouvelles attentes en termes de mobilité et d'aménagement des territoires ruraux, en y proposant des alternatives au « tout voiture ».

L'augmentation du trafic est également contestable compte-tenu du souhait de nombreux consommateurs de consommer local, ce qui devrait aboutir, à terme, à une relocalisation de la production et à une diminution du transport en camions. La crise climatique oriente également les politiques en ce sens.

- **L'argument de continuité** des fonctionnalités n'a donc plus de signification compte tenu de l'hétérogénéité des sections sur les territoires traversés.

Il est important de signaler que sur le tronçon Yssingeaux - St Étienne, deux viaducs restent à deux fois une voie, le viaduc du Lignon et le viaduc du Ramel.

Au-delà du Puy, tous les projets de réhabilitation de nouvelles sections ne sont plus à 2x2 voies...). Il est faux de dire en 2023 que l'aménagement de la RN 88 de Toulouse à Lyon constitue une Grande Liaison d'Aménagement du Territoire. C'était vrai lors de l'enquête publique de 1996, mais depuis lors, les Régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes ont traité cette « Liaison » tant en profils en travers (nombre de voies) qu'en profil en long de manière totalement hétérogène et cette « Liaison » n'est plus une GLAT. Ainsi, la Région Occitanie a traité l'axe de Toulouse à Rodez à 2 ou 3 voies (en 2+1 / 1+2) avec des sections très limitées de contournement de villes en « voie rapide ». En Rhône Alpes, la déviation de Langogne en Ardèche est projetée à 2 voies. En Haute-Loire, la Section Pradelles – Le Puy en Velay n'est pas traitée en voie rapide. **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.**

A noter que d'après le rapport de janvier 2023 « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition » du COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures), à propos de la RN88 dans l'Aveyron : « Malgré la forte mobilisation des autorités locales et l'accord donné récemment par le gouvernement, la pertinence d'un aménagement complet à 2x2 voies ne semble toujours pas établie comme une réponse adaptée aux besoins de développement économique du territoire concerné. Les projections de trafic, qui restent faibles au regard d'un

aménagement à 2x2 voies, méritent elles-mêmes d'être réexaminées en fonction des nouvelles orientations nationales. Les solutions collectives (autocar, covoiturage) sont à privilégier et peuvent conduire à revoir la pertinence de prévoir à terme un aménagement à 2x2 voies et ainsi faciliter la conception et la réalisation des aménagements immédiats », ce qui est tout à fait envisageable en Haute-Loire, pour une fréquentation de 14000 véhicules jours et une option ferrée à améliorer. Aussi, ce même rapport préconise pour la RN88 en Lozère : « déviation de Langogne par le sud hors des zones urbanisées par un tracé neuf bidirectionnel ». Aujourd'hui le COI prône plutôt des aménagements sur place (rectification, mise aux normes des voies bidirectionnelles) plutôt que des mises à 2 fois 2 et des déviations de villages ou de villes sauf si population de + de 5000 habitants). A noter aussi que la Région Occitanie privilégie les transports en commun (trains et bus) et que les conclusions du COI vont aussi dans ce sens. Le COI souligne que nous avons changé d'ère... La Maîtrise d'Ouvrage en Auvergne-Rhône-Alpes se défend en disqualifiant les possibilités de mobilités douces alors que la région Occitanie les met concrètement en œuvre !

- **L'accidentologie de cette section ne saurait être l'objectif premier** de la réalisation d'une telle « déviation », en voie rapide, sur cette section de la RN 88. Le maître d'ouvrage apporte d'ailleurs des données concernant un itinéraire plus large, en y ajoutant notamment les chiffres importants du tronçon d'Yssingeaux, ce qui lui est nécessaire pour la présenter comme l'objectif premier du projet, mais fallacieux pour en démontrer l'utilité. Pour preuve, la cartographie de l'accidentologie présentée (page 10/214) englobe la commune d'Yssingeaux. FNE 43 et FNE AURA ont démontré que cette cartographie ainsi que le nombre de victimes décédées, blessées graves et blessées légers qui en ressortaient, était erroné.

L'accidentologie de la RN 88 dans la Section « Saint-Hostien – Le Pertuis » est malheureusement une accidentologie « habituelle » sur une voie bidirectionnelle.

La gravité des accidents (nombre de tués et de blessés) est beaucoup moins importante sur la RN88 que sur bien d'autres routes de France. Qu'il s'agisse des routes à 2 voies (83 blessés graves ou tués pour 100 accidents corporels), à 3 voies (86) ou à 2x2 voies (86). Pour la RN88 actuelle, cette statistique est de 74,1... Les voies rapides du fait des vitesses autorisées, conduisent à une plus grande gravité des accidents.

Aussi, la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière fait de la vitesse un marqueur fort de l'accidentologie routière (Voir le débat sur la mise à 80 km/heure, la politique des « radars », etc...). Le nombre limité d'accidents sur cet itinéraire et cette possible section à 2x2 voies diminuerait peut-être, mais le nombre de tués et de blessés graves augmenterait du fait de la vitesse autorisée.

Le dernier bilan de la sécurité routière est effarant quant au nombre de tués sur les routes altiligériennes. 31 personnes ont succombé en 2022, dont 2, parmi de trop nombreux accidents, sur le chantier de la RN88 à Yssingeaux.

En Haute-Loire, la proportion d'accidents mortels dus à la vitesse est de 53 % : elle est très supérieure à la moyenne nationale (31%).

La vitesse intervient comme facteur déclenchant d'accident, mais aussi comme facteur aggravant. Un accident dû à un défaut d'attention qui aurait été sans gravité à 60 km/h, peut être mortel à 80 km/h.

La vitesse est donc un enjeu important en Haute-Loire, ce qui n'a pas empêché les élus départementaux, de revenir sur la baisse de la vitesse maximale de 90 à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur ; et le Maître d'ouvrage de prôner le passage de 90 à 110 km/h sur ce tronçon de la RN88.

L'argument sécurité routière ne tient pas, surtout si l'on rêve à l'amélioration de l'existant et qu'enfin la région agisse dans ses réelles compétences transports, celles du collectif, pas du routier.

Vouloir faire rouler plus vite sous prétexte de sécurité est une hérésie !

- **Un gain de temps dérisoire**

Les vitesses supérieures sur la déviation projetée, permettent un « **gain de temps et de confort** » **si limité** que le « gain de temps » est peu abordé dans cette nouvelle « étude d'impact ». La question déjà posée du nécessaire développement des transports en commun sur cet itinéraire s'impose donc.

- **Une rentabilité du projet aucunement assurée**

Les évaluations et évidemment la Valeur Actualisée Nette (VAN) montrant l'intérêt financier de réaliser cette déviation de Saint-Hostien – Le Pertuis, **sont fausses puisqu'elles reposent sur les données erronées de l'accidentologie sur cette section et une augmentation du trafic peu réaliste**. Le coût des travaux, annoncés depuis 2019 (!), de 226 Millions d'euros est exorbitant pour gagner environ 2 mn de temps de parcours (1mn pour les poids lourds et 3 mn pour les véhicules légers) et son montant n'a pas fait l'objet d'une nécessaire révision dans le contexte économique actuel inflationniste. Sa « rentabilité », en effet calculée sur la base de ces 226 Millions d'€ va exploser (inflation des prix du BTP 30 à 40 %, contraintes liées à l'arrêté préfectoral de 2020, finalisation des études pédologiques mettant en évidence l'eau et l'argile...) et n'est aucunement assurée. En conséquence, nous penchons plutôt pour un projet d'un coût s'approchant des 400 Millions d'€ ce qui ferait d'autant plus reculer la « rentabilité » du projet.

2 - Cette nouvelle étude d'impact démontre :

- **une nouvelle fois l'intérêt exceptionnel de ces milieux en termes de biodiversité, puisque 4 nouvelles espèces protégées inventoriées viennent s'ajouter à la centaine faisant déjà l'objet de l'autorisation de 2020 pour déroger à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.**
- **l'importance des impacts de cet aménagement lorsque l'on prend réellement en compte l'évaluation environnementale de la localisation d'1,1 million de m³ de Zone de Matériaux Excédentaires (ZME) nécessitant 32 zones de dépôts (les superficies peuvent encore varier en fonction des matériaux et des conditions climatiques) générant de nouveaux impacts agricoles (36 hectares de longue occupation temporaire et une restitution de terres de qualité aléatoire), eau et zones humides, biodiversité supplémentaires (alors que le MO soutenait dans un mémoire en réponse à notre recours juridique qu'il n'était pas tenu de les préciser et d'en évaluer les impacts ...) ¹. Et comment expliquer et justifier auprès des agriculteurs obligés d'accueillir ces**

¹Rappel s'agissant des matériaux excédentaires : la Région se prévalait dans le cadre de son mémoire en défense du 12 septembre 2022 (faisant suite au recours FNE AURA, FNE 43, AUTA et SOS Loire Vivante du 28 janvier 2020 contre l'autorisation du 28 octobre 2020) que « l'arrêt de la cour administrative d'appel de Paris dans le dossier du Charles de Gaulle Express avait pu considérer que ni l'article R.122-5 du code de l'environnement ni aucune autre

déblais, que les 1,1 million de m³ sur 36 ha aboutissent à un rehaussement moyen de leurs parcelles à hauteur de 3 m !

3 – L'étude d'impact comporte plusieurs carences :

Outre les défauts de mise en évidence des raisons impératives d'intérêt public, et d'un choix de variante la moins néfaste pour l'environnement, l'étude d'impact présente des **carences thématiques** dont les principales sont les suivantes :

3.1 - Les effets sur l'émission de gaz à effet de serre sont très largement sous-estimés

Alors que des prévisions de trafics en forte hausse sont prises en compte pour le projet et ses justifications technique et socio-économique, les émissions de gaz à effet de serre ne sont calculées qu'au regard des trafics actuels sur la RN 88 et en prenant en compte une augmentation très mesurée de ses trafics ... L'augmentation de la vitesse n'est pas non plus prise en compte...

Les émissions de gaz à effets de serre sont en conséquence très largement sous estimées.

3.2 - Les études effectuées sur le « bilan carbone du projet » de déviation démontrent que le retour à la situation actuelle (2022) en termes de « carbone » serait au mieux pour 2070 !

Nous notons que ce « bilan carbone » ne prend pas en compte l'augmentation vraisemblable des vitesses des usagers sur la déviation aménagée en voie rapide (vitesse de 110 km/h) par rapport à l'actuelle route nationale (vitesses de 50, 80 et 90 km/h) ? Sans oublier que le tracé proposé à l'étude fait 2 km de plus que l'existant...

3.3 - Les actions pour diminuer les impacts sur la biodiversité présentent des insuffisances en termes de localisation et de garanties d'efficacité.

Exemples :

- affirmation d'un « renforcement des mesures en faveur de la transparence écologique de l'infrastructure vis-à-vis de la grande et petite faune, des chiroptères et des amphibiens » alors que leur localisation par rapport aux déplacements existants n'est pas justifié et que le nombre est jugé insuffisant par l'Autorité environnementale demande un aménagement tous les 300m. On notera de plus qu'après trois ans, que les études sont encore indiquées comme en cours...

disposition n'impose que l'étude d'impact ne précise les exutoires retenus pour les déchets d'un chantier ». Nous avons soutenu que « si l'article R.122-5 du code de l'environnement n'exige pas directement la localisation des exutoires, il prévoit malgré tout que « e) La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet » et donc que l'étude d'impact initiale devait malgré tout étudier les effets indirects secondaires parmi lesquels les incidences des déchets de chantier qui après optimisation maximale des volumes, étaient estimés à 800 000m³. Les différents guides et recommandations du Ministère en charge des infrastructures routières rappelant cette obligation concernant notamment les mises en dépôts de matériaux excédentaires. Il s'avère aujourd'hui que 32 zones de dépôts étaient nécessaires pour plus d'un million de m³, et qu'elles viendront bien sûr augmenter les impacts environnementaux.

- impacts sur le Truisson ne garantissant pas la préservation de l’habitat et de l’espèce Écrevisse à pieds blancs particulièrement sensible aux colmatages de son biotope,
- intérêt écologique affiché pour des zones humides qui seront enclavées entre les voiries,
- absence de garanties nécessaires en termes de mesures et d’ouvrages pour assurer la protection acoustique des territoires traversés...

3.4 - Le dossier ne prévoit pas les mesures compensatoires nécessaires à l’atteinte de « zéro perte nette de biodiversité », suite aux impacts environnementaux de cette déviation ne pouvant être ni évitées ni réduits.

Le maître d’ouvrage **se limite à faire référence à un récent appel d’offre**. Or, comme ce dossier intervient près de trois ans après la première autorisation environnementale, le maître d’ouvrage devrait démontrer sa maîtrise foncière des lieux de compensation et sa capacité à répondre aux recommandations des nombreux guides méthodologiques et recommandations des services sur le sujet.

- Les parcelles choisies ne seront-elles pas trop dispersées, de taille trop réduite, trop éloignées de la déviation ?
- Concerneront-elles des biotopes (substrat-pente - hygrométrie – altitude etc .) suffisamment proches des caractéristiques écologiques des sites détruits ?
- Les orientations de gestion pour ces terrains seront elles définies pour chacune des parcelles avec un objectif d’efficacité clair permettant d’évaluer la nécessité de mesures correctives complémentaires en cas de non atteinte de cet objectif ?
- Les terrains de compensation des zones humides seront-ils localisés sur le bassin du SAGE Loire Amont ?
- La validation de l’Office Français de la Biodiversité, du service en charge de la police de l’eau de la DDT, de la CLE du SAGE Loire amont (pour les zones humides), et la DREAL sera-t-elle requise en préalable ?
- Quel sera l’état initial des terrains à acquérir pour être sûr qu’il y aura bien reconquête de la biodiversité et amélioration des fonctionnalités écologiques des écosystèmes concernés.

3.5 – D’après l’Autorité environnementale, 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.

4 - La compréhension du dossier soumis à l'avis du public n'est pas facilitée :

4.1 - Le manque de neutralité, par une utilisation excessive de termes positifs, nous paraît nuire à une information neutre et réaliste du public

Exemples :

- « **valorisation** » (paysagère, zones humides...) laissant entendre que ces milieux et paysages exceptionnels n'attendaient que la réalisation de cet aménagement.
 - « L'objectif est de « valoriser le paysage rural et offrir aux usagers des nouveaux points de découverte du territoire ». « Sur l'ensemble de l'itinéraire, il s'agit principalement d'inscrire la nouvelle voie dans le paysage et non de l'affirmer comme une entité autonome ». Préserver l'identité des lieux traversés : reprise du « vocabulaire du lieu » dans les aménagements proposés (matériaux, leurs agencements et coloris, typologies végétales...) » ...
- « **études d'éco-conception** », pourtant insuffisantes au regard de l'importance des enjeux environnementaux présents, ou insuffisamment documentées pour garantir leur faisabilité et incomplètes en termes de mesures compensatoires. 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) est en pleine contradiction avec la réglementation en vigueur, ce que ne manque pas de souligner l'Autorité environnementale.

4.2 - La rédaction utilise des affirmations péremptoires, d'un autre âge et non démontrées, ce que souligne d'ailleurs l'avis délibéré de l'Autorité environnementale.

- « Le projet retenu est le **meilleur compromis** au regard des grandes fonctionnalités attendues et de la prise en compte de l'environnement naturel et humain ».
 - **Or, s'appuyer sur les seuls objectifs paysagers, patrimoniaux ne suffit plus à l'aire des bilans carbone, de l'effondrement de la biodiversité et des récentes évolutions sociétales. La comparaison des variantes datait des années 90, elle ne prenait pas suffisamment en compte les enjeux de biodiversité.** L'étude d'impact rappelle en effet que les enjeux environnementaux ayant présidé au choix de la variante retenue sont « la traversée du périmètre de protection rapprochée du captage de Valaugère (AEP), un impact fort sur le plan agricole en raison du passage à travers l'unité agricole sensible de la vallée du Roudesse ; un impact positif du fait de l'éloignement du tracé des secteurs habités de Lachamp, Aupinhac et Lardeyrol ». Elle signale que la commission d'enquête de 1997, « a préféré la variante A1B1 (tracé passant au nord du hameau de Lardeyrol), motivant sa position principalement par des considérations humaines, de patrimoine et paysagères ».
- « L'aménagement de la RN88 sera **positif** et **favorisera le développement économique du territoire** » et « Le projet **impactera positivement les activités économiques** en facilitant le déplacement des usagers. Il en sera de même pour les **flux touristiques** ».
 - **Or ces vieux arguments ne sont pas réellement démontrés** (cf bilans socio-économiques et environnementaux prescrits par la Loi d'orientation des transports intérieurs (30 décembre 1982). De plus, le paysage touristique des Sucs sera durablement affecté par les 32 dépôts

de matériaux excédentaires et les hauteurs de déblais-remblais nécessaires pour franchir la topographie très contrastée du secteur.

- Pour répondre aux craintes des commerçants et autres activités présents au Pertuis, la Région promet la création d'un village services. C'est une illusion. Les villages étapes sont liés à des infrastructures de déplacement de longue distance (La Canourgue et l'A75 par exemple). Or le trafic sur la RN 88 est d'abord un trafic de courte distance, notamment des « navetteurs », entre Le Puy et St Etienne. La demande sera donc insuffisante pour justifier la création d'un village services au Pertuis, à 10 mn du Puy. La création d'un village service efficient n'est-elle pas une illusion ? Par contre ce «village service » videra de son sens le bourg du Pertuis; les commerces actuels devront y déménager dans l'espoir de pouvoir survivre. Que diront les villageois du Pertuis quand il leur faudra prendre leur voiture pour aller faire leurs courses sur une aire de type autoroutier ? En quoi le gain de quelques minutes gagnées permettrait le développement économique de la Haute-Loire ? Encore plus de camions ? Comment le tourisme rural et de nature entre Meygal et Sucs va-t-il s'en remettre ?
 - Le désenclavement ne garantit pas le développement. Le postulat du désenclavement comme condition du développement économique est depuis longtemps contesté par toutes les études et évaluations. En Auvergne, il n'est qu'à observer les situations de Moulins et d'Aurillac. Largement désenclavée et accessible (A77), Moulins est une ville aujourd'hui très fragile, où les départs d'actifs sont supérieurs aux arrivées, tandis qu'Aurillac est en quelque sorte protégée par son enclavement: elle maintient une polyvalence de ses activités. Les acteurs économiques ne veulent pas voir qu'une infrastructure routière fonctionne dans les deux sens: si elle peut irriguer un territoire, elle le draine aussi.
 - La fin du col du Pertuis, une fragilisation du moteur économique du territoire : son authenticité. Pour le bassin du Puy, le principal moteur de son attractivité économique (tant pour le tourisme que pour les activités et l'emploi) est l'authenticité du territoire. Le passage du col du Pertuis est un marqueur symbolique fort de cette identité; il marque l'entrée sur le bassin du Puy. En contournant Saint-Hostien et le Pertuis, on ne fait pas que contourner deux villages, on fragilise cette authenticité en banalisant le territoire, et par là on l'ouvre encore davantage aux risques de la concurrence.
- « La mise en service du projet créera une continuité routière d'un très bon niveau de service qui favorisera le désenclavement du territoire » :
 - Or, cette logique d'itinéraire est **obsolète** puisqu'on ne parle plus de Grande Liaison d'Aménagement Routier Toulouse – Lyon.

4.3 – L'affichage de l'efficacité des techniques d'ingénierie écologique évoquées est présomptueux car leur efficacité n'est pas toujours démontrée, voire non acquise actuellement dans la bibliographie scientifique existante.

Ces certitudes affichées permettent de justifier l'autorisation de détruire au prétexte que l'on saurait refabriquer ces milieux naturels pouvant héberger demain la centaine d'espèces protégées dont certaines sont menacées ou quasi menacées de disparition aux niveaux mondial, européen ou français. Si des compétences existent en matière d'aménagement de zones humides, rien n'est acquis concernant ensuite la présence des espèces végétales et animales justifiant d'une protection nationale, voire européenne. Sait-on toujours et dans n'importe quel cadre, recréer la nature et redonner toutes les fonctionnalités écologiques à nos écosystèmes dégradés ?

4.4 - L'accès à l'information est particulièrement difficile

Cette nouvelle enquête a de nouveau lieu **en plein été** (comme lors de l'enquête de 2020), l'accès pour le public à l'information est très **complexe** :

- toutes les informations n'étaient pas totalement disponibles le 12 juillet à 9h ;
- le chemin d'accès aux fichiers est dissocié du lieu de transmission des avis par le public ;
- aucun effort est fait pour favoriser la compréhension des dossiers particulièrement techniques et volumineux ;
- ces dossiers, très volumineux et peu synthétiques, sont fractionnés en plusieurs fichiers dont les noms ne sont pas clairs : Exemples : pour l'étude d'impact fractionnée en 7 dossiers :
 - *b00_rn88-shp_imp_-b.00_-preambule_vi, 3_b02_rn88_shp_imp_-b.02_-etudeimpact_vi_light, 4_b02_rn88_shp_imp_-b.02_-etudeimpact_vi_light, 5_b02_rn88_shp_imp_-b.02_-etudeimpact_vi_light, 6_b02_rn88_shp_imp_-b.02_-etudeimpact_vi_light, 7_b02_rn88_shp_imp_-b.02_-etudeimpact_vi_light et nombreuses annexes etc.)*

5 - Le manque de fiabilité du maître d'ouvrage :

Les travaux se poursuivent alors que le maître d'ouvrage a montré qu'il était peu fiable vis à vis de ses obligations environnementales

L'arrêté de 2020 pour autoriser la destruction des espèces protégées et des zones humides contenaient beaucoup d'engagements pour réduire et compenser le risque de pollution des eaux, la perte de zones humides et de biodiversité. La nouvelle étude d'impact fait état de nouveaux engagements, certes vertueux mais insuffisants au regard des impacts générés par ces 10,9 km et leurs 190 ha d'emprise...

- Or, les trois années séparant l'arrêté du 28 octobre 2020 d'aujourd'hui montrent que le maître d'ouvrage est peu fiable vis à vis de ses engagements (ce que FNE avait déjà souligné dès le début du chantier en janvier 2021).
- L'Autorité environnementale en fait le constat :
 - Les mesures de réduction et notamment de compensation ne sont toujours pas définies et localisées, en complète contradiction avec les prescriptions de l'arrêté précédent et la réglementation en vigueur.
 - A l'issue de sa visite de terrain et sa rencontre avec la maîtrise d'ouvrage, préalablement à la rédaction de son porter à connaissance du 12 juin 2023, l'Autorité environnementale met elle-même en doute la réalisation et l'effectivité des mesures prescrites. **Ce qui conduit celle-ci à souligner que l'État ne devra pas autoriser ce projet tant que la garantie de l'efficacité de ces mesures ne sera pas démontrée (localisation, plan de gestion, calendrier et définition précise des objectifs de réussite).**

6 - Un « entre-soi » inquiétant compte-tenu de l'importance des impacts générés :

- Les comptes-rendus d'un **comité de suivi**, prévu en 2020, ne sont pas disponibles, le comité de suivi s'est-il vraiment réuni et avec quelle participation sollicitée des associations de protection de la nature ? FNE 43, fédération départementale des associations de préservation de la nature, agréée au titre de la protection de l'environnement, n'a jamais été invitée.
- Le rapport concernant les informations sur les plans de gestion des mesures compensatoires, **prévu un an après l'arrêté du 28 octobre 2020**, n'était pas disponible fin 2021 auprès de la DREAL. La maîtrise d'ouvrage a attendu 2023 pour lancer un appel d'offres sur le sujet. La démonstration de maîtrise des 150 ha accordés et encore moins des 220 ha annoncés **n'est pas prouvée**.

Il faut attendre l'actualisation de cette étude d'impact pour qu'**en se justifiant vis à vis de l'Autorité environnementale**, le maître d'ouvrage signale certaines réalisations de mesures faites pendant le chantier, **ce qui apparemment ne convainc pas totalement l'Autorité environnementale en termes d'efficacité desdites mesures**.

- L'avis des **experts de niveau national** n'est pas suivi.
 - Le Conseil national de la protection de la nature (CNPN, rénové par la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 relative à la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, c'est l'instance d'expertise scientifique et technique, compétente en matière de protection de la biodiversité et plus particulièrement de protection des espèces, des habitats, de la géodiversité et des écosystèmes) avait en 2019 rendu un avis négatif qui n'avait pas été suivi.
 - Nombreuses recommandations de l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale de 2020 n'ont pas été retenues
 - Aujourd'hui, pour cette nouvelle enquête qui révèle une augmentation conséquente des emprises et des impacts, les nombreuses recommandations énoncées dans le PAC de l'Autorité environnementale (avis délibéré du 12 juin 2023) sont de nouveau réfutées par le maître d'ouvrage.
 - L'avis du CNPN n'a pas été, soit sollicité, soit rendu public, alors que celui-ci doit être sollicité lors des enquêtes publiques et a fortiori lorsque le projet crée de nouveaux impacts sur des espèces protégées dont certaines sont dites patrimoniales (le Milan royal et l'amputation de ses territoires de chasse), de plus quatre nouvelles espèces ont été découvertes.
 - **Aucune réunion publique d'information** publique n'a été organisée par le maître d'ouvrage ni pour le PPVE ni d'ailleurs pour l'enquête publique de 2020.
-

8- Faire baisser la fréquentation sur la RN88 en développant l'offre de transports collectifs :

Pour diminuer l'accidentologie, améliorer le cadre de vie des riverains, faire baisser les nuisances et pollutions, apporter une vision de stabilité et de résilience au territoire et au monde économique... nous proposons des alternatives concrètes au tout routier et ainsi faire baisser la fréquentation sur ce tronçon !

Nous souhaitons la densification de la **trame des trains sur l'axe Le Puy - St-Étienne** avec création de liaisons supplémentaires à nombre d'arrêts réduits. Des trains avec 3 arrêts (Retournac, Bas en Basset, Firminy) pourraient effectuer le trajet Le Puy - St-Étienne en 1h10 environ, contre 1h30 actuellement. Pour ce faire il est nécessaire de créer des points de croisement télécommandés (au moins 2 gares de croisement – Lavoûte-sur-Loire et Beauzac a priori) dont le coût unitaire est de l'ordre de 7/8 millions d'euros et le fonctionnement : environ 1.3 M€/an dont on déduit les recettes commerciales, soit un coût net d'environ 1 M€/an. Cet investissement n'a jusqu'ici jamais été jugé prioritaire et l'on s'apprête à dépenser 15 fois plus pour gagner 3 mn sur la route !

Nous pouvons aussi rétablir les liaisons directes avec Lyon car le changement à St-Étienne est très pénalisant. Ces trains directs n'auraient aucun arrêt entre Châteaureux 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 !

Les trajets directs entre Le Puy et Lyon ont été supprimés fin 2019, alors que c'est ce même Maître d'ouvrage qui en avait les compétences...

Quant aux services d'autocars régionaux, ex-départementaux, maintenant de la compétence régionale, ils sont quasiment inexistants, du fait d'une absence totale de volonté politique locale de les promouvoir. Et ceci y compris dans la partie Est de la Haute Loire qui est assez densément peuplée et mobile.

A titre d'exemple, il n'existe que 2 A/R quotidiens entre Le Puy et Yssingeaux la 3ème ville du département, distante de 27 km ! Des villes importantes comme Ste Sigolène (6000 habitants) ne sont même pas reliées au Puy, la préfecture ! Monistrol sur Loire (8700 habitants) ne l'est pas de façon commode (pas de navette pour la gare distante de 3 km).

Il faut donc densifier les dessertes de banlieue St-Étienne - Bas en Basset et créer des navettes bus de rabattement pour toute la zone très peuplée de Bas -Monistrol - Ste Sigolène - St Didier.

La Haute Loire est l'un des départements français les plus mal desservis en transports de proximité. Les services réguliers, quand ils existent, ont des fréquences squelettiques qui n'attirent, de ce fait, qu'une clientèle scolaire, même sur les axes où les flux de déplacements sont importants.

> 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.

En matière de fret, la desserte du département est totalement tributaire de la route, ce qui est très préoccupant pour l'avenir. Même les transports massifiés comme les hydrocarbures qui arrivaient au Puy par trains complets ont été abandonnés à la route. Les installations fret de la gare du Puy en Velay ont été réduites et sont aujourd'hui inutilisées.

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...



Est-ce cela que les politiques publiques souhaitent encourager ? Nous sommes ne sommes plus dans les années 80 où l'on pouvait imaginer un défilé de camions reliant Lyon-Toulouse, Varsovie-Madrid...

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 !

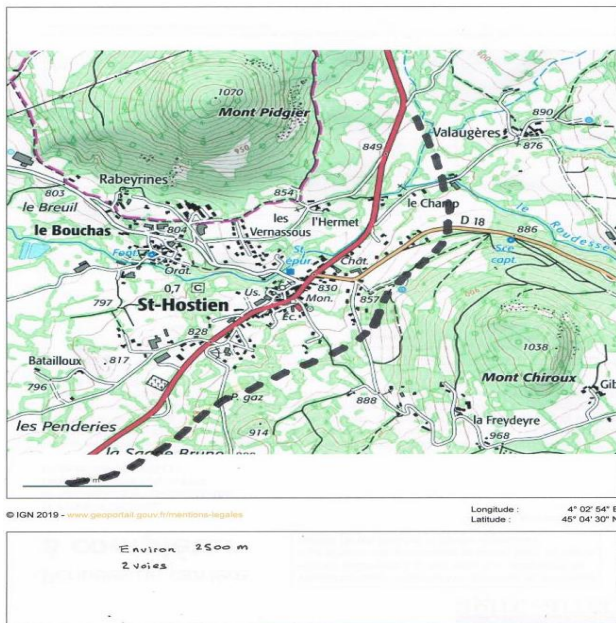
Sinon la voie a été totalement renouvelée entre Le Puy et St Étienne et elle pourrait supporter des trafic fret lourds sans aménagements.

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

> Ce sont les réglementations et la fiscalité qu'il faut changer, mais les politiques régionales, dans le cadre de ses compétences économiques, peuvent aider à la remise en service de ces infrastructures.

9- Travaillons dans le respect des riverains et du secteur économique :

deviation courte de St Hostien



Il est possible de réduire fortement son coût en réaffectant les économies réalisées au développement des alternatives au tout routier.

Nous ne sommes, notamment, pas opposés à la réalisation d'une déviation limitée au bourg de St-Hostien, à 2 fois une voie, limitée à 80 km/h, le bourg du Pertuis étant moins impacté par la traversée de l'actuelle route et tirant, en revanche, une part importante de son activité du passage de la route (effet col).

Si nécessaire, l'étude d'une tranchée couverte pour la traversée du bourg de Le Pertuis est envisageable. Le créneau de dépassement à 2+1 voie dans la montée du col pourrait être conservé.

Depuis 30 ans, étant donné le projet de déviation, rien n'a été fait dans ces bourgs pour limiter les nuisances de la traversée de la RN88.

Nous proposons dès à présent des aménagements non impactant, peu coûteux et efficaces :

- Traversée des villages à 30km/h : réduit le bruit, la pollution, les vibrations, permet un engagement plus aisé sur la chaussée et sécurise les traversées piétonnes
- Radars pour assurer la mise en œuvre du respect de ces 30km/h : ils sont nombreux en Haute-Loire, pourquoi ni en a-t-il pas sur ce secteur soi-disant si accidentogène ?
- Faciliter le franchissement piéton : feux tricolores, passerelles ou tunnels sécuriseraient les familles, les riverains, les clients des commerces locaux tout en n'arrêtant pas la circulation sur la nationale. De même au hameau de Cellier où les enfants doivent traverser la nationale pour prendre leur bus scolaire.
- Développement du covoiturage
- Développement de réseaux cyclables du quotidien

Dans le cadre d'un plan clair, d'une nouvelle stabilité dans des politiques publiques plus sobres en espace, des entreprises pourraient enfin avoir une vision plus sûre pour l'avenir. Il est souvent dit que l'installation des entreprises le long de l'axe de la RN88 s'arrête, comme par hasard, là où elle n'est plus en 2x2voies... C'est normal un projet vieux de 30 ans est un serpent de mer qui ne rassure pas. Où s'installer ? Le long de la route actuelle ou au plus près du potentiel futur tracé...

10- Économisons l'argent public :

Pour des services bien plus importants pour la population, pour une transition des mobilités et pour économiser de l'argent public, nous avons chiffré :

- création d'une desserte cadencée en bus entre Monistrol - Yssingeaux et Le Puy (1 bus par heure, 1/2h en pointe) via la RN 88 : 700 000 €/an, soit 14 M€ sur 20 ans

- création de 3 aller/retour supplémentaires en train accéléré (3 arrêts) entre Le Puy et St-Étienne : environ 3 M€/an, soit 60 M€ sur 20 ans
- création de 2 gares de croisement supplémentaires, avec évitements télécommandés, permettant la création des circulations nouvelles à nombre d'arrêts réduits (en plus des 10 A/R existants desservant entre 7 et 11 arrêts) : environ 14/16 M €.
- création d'une déviation courte du bourg de St-Hostien (2 km environ) à 2 fois 1 voie, limitée à 80 km/h + aménagements de sécurité traversée du Pertuis : environ 50/70 M€

En conclusion :

Le chantier avance, mais près de trois ans après l'autorisation environnementale du 28 octobre 2020, le dossier présenté est certes pléthorique mais l'intérêt public de la déviation et de la solution retenue ne sont toujours pas démontrés et 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'Autorité environnementale.

Pour montrer ses engagements environnementaux, et corriger les errements antérieurs, le maître d'ouvrage aurait pu à minima prendre en compte les avis des experts indépendants réunis dans le cadre de l'Autorité environnementale, ce qui n'est pas le cas.

Nous persistons dans le refus de ce tracé pharaonique et archaïque, 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 contestons, avec constance, la légitimité de cette déviation et nous soulignons les coûts et surcoûts considérables engendrés par la persistance des choix opérés par la Région.

Nous vous demandons donc Monsieur le Préfet de réfuter cette demande de modification d'autorisation environnementale et d'arrêter le chantier.