

**Objet : Contribution à la Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) visant le projet de modification de l'autorisation environnementale concernant la déviation de la RN 88 (section Saint-Hostien et Le Pertuis)**

Monsieur le Préfet de Haute-Loire,

Étant directement concernés par ce projet de déviation de la RN88 dont le maître d'ouvrage est la Région, les 29 élu·es du groupe les Écologistes du conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes souhaitent contribuer à cette Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) ayant lieu entre le 12 juillet et 12 août 2023.

Selon nous, et après avoir lu attentivement les avis très négatifs de l'Autorité environnementale (l'Ae) et du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN), **ce projet gaspillant plus de 226 millions d'euros d'argent public ne respecte pas les exigences légales de protection de l'environnement, et est complètement incompatible avec l'urgence climatique et la nécessité de réduire nos émissions (PARTIE I).**

Puis, **il ne permet en aucun cas de répondre aux arguments sécuritaires, économiques et de désenclavement invoqués avec mauvaise foi de la part du maître d'ouvrage : la Région (PARTIE II).**

## **Partie I : Atteinte disproportionnée à l'environnement et non respect du Droit**

### **A) La violation du Droit de l'environnement**

Comme la démontrée la conseillère régionale Myriam Laidouni dans son recours devant le Tribunal administratif<sup>1</sup> en se basant sur l'avis de l'autorité administrative indépendante dite Autorité environnementale (Ae), ainsi que les experts du CNPN, ce projet (même modifié), est contraire au droit de l'environnement :

- **Le dossier actualisé et les travaux en cours ne sont conformes ni à la réglementation, ni à l'autorisation environnementale de 2020** (affirmé par l'Ae)
- Les **obligations « Eviter, Réduire, Compenser »**, imposées par l'article L.163-1 du code de l'environnement ne sont absolument pas présentes, et entachent donc d'irrégularités l'enquête publique et l'arrêté autorisant le projet.

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"*

- **Le « bilan coûts – avantages » du projet fait l'objet d'une évaluation erronée**
- **4 nouvelles espèces protégées inventoriées viennent s'ajouter à la centaine faisant déjà l'objet de l'autorisation de 2020.** Or, la Région déroge à la protection des individus et habitats d'espèces protégées **sans le justifier en intégrant les incidences et mesures de compensation considérées comme insuffisantes par l'Ae :**

L'Ae recommande donc *"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 l'intérêt public de ce projet n'est pas démontré par son maître d'ouvrage".*

- **Le projet va accroître de 6% les émissions de GES par rapport à la situation de référence, comme l'a calculé l'Ae.** Or, la nouvelle étude d'impact ne prévoit aucune compensation ce qui, comme précisé par l'Ae dans son avis, est là encore contraire au code de l'environnement. D'ailleurs, l'augmentation de la vitesse à 110

---

<sup>1</sup> contre l'arrêté préfectoral BCTE / 2020 141 en date du 28 octobre 2020 portant l'autorisation environnementale

km/h n'est pas prise en compte dans le calcul : les chiffres sont donc largement sous estimés.

- 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 !** Ces études ne prennent toujours pas en compte l'augmentation de la vitesse des usagers de la déviation.
- L'évaluation environnementale de la localisation d'**1,1 Millions de m<sup>3</sup> de Zone de Matériaux excédentaires (ZME) nécessitant 32 zones de dépôts** aboutit à un rehaussement moyen des parcelles des agriculteurs sur place à hauteur de 3 m !
- **Rien n'a été fait dans les bourgs pour limiter les nuisances de la traversée actuelle de la RN88** (radars, réduction de la vitesse, sécurisation des traversées piétonnes, développement du covoiturage ou de réseaux cyclable du quotidien par exemple).
- **De façon générale, l'intérêt public du projet n'est pas démontré (comme l'affirme l'Ae).**
- **Les mesures compensatoires d'émissions ne sont pas suffisantes, et les zones humides sont encore plus impactées comme le souligne l'Ae**
- **Les 226 millions d'euros** (fortement sous estimés d'ailleurs avec les modifications du projet et l'inflation) **pourraient être dépensés autrement. Cela tombe bien car la question du développement des transports en commun (compétence du conseil régional) sur cet itinéraire s'impose** afin de proposer des alternatives au "tout voiture" qui n'est plus possible face à l'urgence climatique à laquelle nous nous confrontons, et face à l'enfermement économique des foyers altiligériens.

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 : *"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 ».*

La voie ferrée Le Puy - Saint-Etienne souffre de performances modestes en dépit de la régénération totale de la voie. Elle est desservie par seulement 10 A/R, avec des temps de parcours excessifs (environ 1h30 contre 1h05 en voiture), compte tenu d'un nombre d'arrêts importants (entre 7 et 11). Il n'y a même plus de trains directs avec Lyon, capitale régionale. Des trains avec 3 arrêts (Retournac, Bas en Basset, Firminy) pourraient effectuer le trajet. Nous soutenons aussi une densification des services d'autocars régionaux.

## Partie 2 : Un projet modifié ne permettant PAS d'assurer la sécurité, le développement économique et le désenclavement du territoire

- **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.

- **Selon l'Ae : *“la question de la sécurité routière, objectif principal du projet, ne paraît pas solidement argumentée”.***

En effet, l'accroissement de la vitesse à 110 km/h impliquée par ce projet n'est pas prête d'aider. La Délégation Interministérielle à la Sécurité routière fait de la vitesse un marqueur fort de l'accidentologie routière. Il est démontré que c'est un facteur déclenchant ET aggravant d'accidents. Dès lors, il est certain que le nombre de blessés graves ou tués augmenterait à la suite du passage de 80 km/h à 110 km/h en vitesse autorisée.

- 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, Blessés Graves et Blessés Légers qui en ressortait étaient erronés.**

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

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. "*

Déjà en Haute-Loire, sur le tronçon Yssingeaux - St-Étienne, deux viaducs restent à deux fois une voie, le viaduc du Lignon et le viaduc du Ramel.

- **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. De plus, de nombreux discours politiques amènent des réflexions et proposent déjà des actions dans le cadre du développement des mobilités douces et collectives. Il s'agit aujourd'hui de sortir de l'autosolisme.
- **Le gain de temps est dérisoire : 3 minutes** seulement. 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 rentabilité du projet aucunement assurée : le désenclavement ne garantit pas le développement.** En Auvergne, les situations de Moulins et d'Aurillac sont à observer de près. 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.
- Alors que le col du Pertuis est le bassin marqueur symbolique fort de l'identité de ce territoire, l'ouverture à concurrence via le contournement des deux villages fragilise cette authenticité. **C'est une fragilisation assurée du moteur économique du territoire.**

Enfin, nous tenions à préciser que, en vertu de l'article L.123-19 du Code de l'environnement, **doit être publié sur la plateforme participative "l'avis de l'autorité environnementale"** mentionné à l'article L. 122-7 ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme ainsi que du ou des lieu (x) où il peut être consulté". Or, le chemin d'accès au fichier est dissocié du lieu de transmission des avis par le public. Aucun effort n'est donc

fait concernant l'accès à l'information par le public. Il aurait été préférable que l'avis soit directement sur le site, et que la PPVE ne soit pas organisée en période de vacances d'été.

Nous vous remercions de votre attention et restons à votre disposition si besoin,

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Préfet, nos respectueuses salutations.

**Le groupe Les Écologistes au conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes**

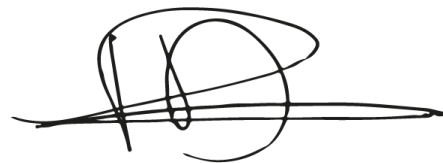
**Fabienne Grébert**  
Conseillère régionale  
Coprésidente du groupe

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal line with a vertical stroke crossing it near the center, and a small loop at the top.

**Maxime Meyer**  
Conseiller régional  
Coprésident du groupe

A handwritten signature in black ink, featuring a long diagonal line from the top right to the bottom left, with several vertical strokes intersecting it.

**Renaud Daumas**  
Conseiller régional (Haute-Loire)

A handwritten signature in black ink, showing a large, stylized circular or oval shape with a vertical stroke through the center, and a long horizontal line extending to the right.