

## Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)

### SYNTHÈSE

Le projet de déviation de la RN 88 au niveau de Le Pertuis – Saint Hostien est de 10,7 km, mais :

- il nécessiterait pas moins de 13 ouvrages d'art, dont un viaduc,
- il générerait des talus de plus de 35 m de hauteur,
- il nécessiterait 140 hectares d'emprises en site vierge,
- il traverserait une zone de captage et une zone de glissement de terrain actif,
- il impacterait une trentaine d'exploitations agricoles,
- et il détruirait plus de 20 hectares de zones humides.

300 pages sont alors nécessaires au maître d'ouvrage dans son étude d'impact pour en décrire les seuls effets et mesures de réduction jugées nécessaires, une centaine de pages supplémentaires sont encore nécessaires pour décrire les mesures compensatoires, décrire des espèces protégées détruites et répondre aux avis de l'Autorité environnementale et des services associés.

**Il s'agirait donc de financer (avec des crédits régionaux) un projet qui impliquerait en 2020 :**

- **la destruction de 140 hectares d'espaces naturels et de forêts dont 20 hectares de zones humides,**
- **la disparition de pas moins de 16 habitats d'intérêt communautaires dont 8 à forts enjeux, de 3 espèces végétales protégées, 51 espèces d'oiseaux protégées dont le Milan royal et une espèce de pie-grièche, 6 espèces de reptiles dont la Coronelle lisse, 5 espèces d'amphibiens dont le Triton crêté et la Salamandre, 13 espèces de mammifères protégées dont la Loutre d'Europe, et 22 espèces de chiroptères. Parmi toutes ces espèces, 3 bénéficient d'un Plan national d'actions pour en assurer la préservation (« PNA Chiroptères », « PNA Milan royal », et « PNA Loutre d'Europe »).**
- **le déplacement de plusieurs cours d'eau, dont un accueille l'Ecrevisse à pattes blanches,**
- **et la traversée d'un périmètre de captage approché,**

Ces impacts majeurs ne relèvent nullement d'une performance environnementale comme l'indique la Région !

Reconnaissant ces impacts, la Région propose un ensemble des mesures d'évitement, de réduction s'appuyant très largement sur les performances d'une ingénierie écologique qui, bien que riche de 40 ans de savoir-faire, présente encore trop de lacunes pour prétendre éviter ou réduire les impacts de cette déviation, voire reconstituer avec une totale efficacité des milieux naturels détruits ou pollués par celle-ci. Le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) le confirme en jugeant qu'il s'agit « de propositions qui survolent les problèmes sans les élucider » et « **procèdent davantage d'intentions, mais n'apportent pas de garanties de succès** ».

S'agit-il vraiment d'un projet exemplaire en matière d'environnement quand, pour 10,7 km de route, le CNPN, dans son avis du 6 mai 2020, estime que compte-tenu de l'importance des impacts sur ces milieux exceptionnels, **près de 150 hectares de mesures compensatoires seraient nécessaires** ?

S'agit-il vraiment d'un projet exemplaire en matière d'environnement lorsque le maître d'ouvrage sous-estime la superficie de ces mesures compensatoires ? Bien qu'hébergeant cette liste impressionnante d'espèces protégées, il juge en effet qu'il s'agit « d'habitats très dégradés et anthropisés, voire artificialisés, et applique, excepté pour les zones humides, des ratios de compensation le plus souvent inférieurs à 2, voire à 1 ?

100 ha ou 150 ha ? L'importance de cette superficie démontre bien **l'incapacité du maître d'ouvrage à éviter et réduire les impacts de son projet sur l'environnement** !

## **Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)**

Même minimisées, ces surfaces de compensation ne sont d'ailleurs pas, au moment de l'enquête publique - 23 ans après la Déclaration, d'Utilité Publique (DUP) – totalement définies et localisées !

**Pas moins de 32 sites de compensation géographiquement éparpillés ont actuellement définis.**

- 40 ha sont situés en forêt domaniale, **dans des plantations d'épicéa commun** ce qui ne correspond nullement aux biotopes détruits. 18 ha au sein de ces forêts serviront de compensation aux zones humides.
- Parmi les 12 parcelles complémentaires décrites, 6 ont une superficie <1 ha, 2 de 2 à 3 ha, 4 d'environ 1 ha, soit 14,35 ha disponibles et 5 ha supplémentaires sont été trouvés « le long de la RN88 » !

Contrairement à ce qui est affirmé, l'efficacité des mesures compensatoires pour préserver ces espèces dont les biotopes seront détruits ne serait pas garantie car ces territoires de compensation sont éparpillés, fractionnés, avec des risques de dégradation des sols (dûs aux épicéas), alors qu'ils sont prétendument destinés à compenser la destruction d'un ensemble cohérent de milieux complémentaires assurant la présence d'espèces végétales et animales protégées, vulnérables ou menacées de disparition en France.

**Si ce projet de déviation de la RN 88 était réalisé en l'état, les objectifs de zéro perte nette, voire de reconquête, de la biodiversité et de zéro artificialisation nette des sols ne seraient pas donc assurés.**

**Le contexte réglementaire et sociétal ayant heureusement évolué depuis 1997, FNE Aura s'oppose fermement à ce projet démesuré et anachronique dont les impacts sur l'environnement et notamment sur la biodiversité seraient considérables à un moment où se succèdent les discours sur la nécessité de mieux préserver la biodiversité !**

Enfin, on ne peut que s'étonner de la faible valeur accordée par le maître d'ouvrage à la phase d'enquête publique :

- lorsqu'il organise celle-ci pendant l'été,
- accorde au public un seul mois pour se prononcer sur un si volumineux dossier.
- Et on note (grâce aux informations fournies par le mémoire en réponse) que les sondages, les études de niveau détaillé Projet (PRO) sont d'ores et déjà réalisées ...

**En conclusion, nous considérons que le gain de temps, dérisoire, au regard du coût du projet et de ses impacts sur l'environnement et notamment la biodiversité, n'est pas un critère aujourd'hui recevable et que la recherche d'une variante répondant aux objectifs de sécurité et de réduction des nuisances dans les traversées des villages du Pertuis et de Saint Hostien est la seule solution possible.**

**Celle-ci devra être réexaminée selon les critères d'intégration environnementale d'aujourd'hui.**

Eric Féraille

Président FNE AURA



## ARGUMENTAIRE ET QUESTIONS À LA COMMISSION D'ENQUÊTE

### 1 - LE RESPECT DE L'OBJECTIF ZÉRO ARTIFICIALISATION DES SOLS ?

1 million d'espèces animales et végétales sont aujourd'hui menacées d'extinction selon [le dernier rapport](#) de la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES).

Le projet concernant la RN 88 a été conçu et déclaré d'utilité publique **il y a plus de 23 ans**.

Depuis divers constats ont été faits concernant le « déclin sans précédent » de la biodiversité auquel participe largement l'artificialisation des terres.

Selon les sources, le taux moyen d'artificialisation pour la France varie de 16 000 à 61 000 hectares par an. Les données convergent pour montrer qu'en France, l'artificialisation est supérieure à la moyenne européenne et qu'elle augmente plus rapidement que la population. Il a donc été jugé urgent de freiner l'artificialisation des terres. C'est l'ambition portée par l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) inscrit au plan biodiversité présenté par le gouvernement à l'été 2018.

Dans ces phénomènes d'artificialisation des terres, les infrastructures de transport sont largement en cause (24 % des zones artificialisées en 2014).

- ➔ **Comment un projet de 10 km, consommateur de 140 ha de terres agricoles et de milieux naturels, pour un gain de temps dérisoire, s'inscrit-il dans l'objectif « zéro artificialisation nette du territoire inscrit au Plan biodiversité présenté par le gouvernement à l'été 2018 ?**

### 2. L'ATTEINTE DE LA NEUTRALITÉ CARBONE ?

Depuis plus de 23 ans, la prise de conscience des effets du changement climatique a conduit à l'élaboration de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050. **Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme territoriale, doivent la prendre en compte.**

Le dossier ne présente pas le bilan carbone de l'opération. Il ne fait pas état des engagements de la France en faveur de la protection de l'environnement tels que celui pris à la suite de la Conférence de Paris d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

- ➔ **Comment le maître d'ouvrage justifie t'il l'intégration de cet objectif dans son projet et comment celui-ci contribue t'il à répondre à l'engagement de la France d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 ?**

### 3. ZÉRO PERTE NETTE DE BIODIVERSITÉ VRAIMENT ?

Depuis 2016, l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de reconquête, est inscrit dans la Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Les inventaires de terrain conduits par le bureau d'études, ont permis la mise en évidence d'une biodiversité d'une richesse exceptionnelle sur la zone d'étude : onze habitats d'intérêt communautaire, huit espèces patrimoniales végétales (espèces protégées sur le plan national ou régional ou lorsqu'elles sont sur la liste rouge des espèces menacées d'Auvergne ou lorsqu'elles sont au moins

## **Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)**

rare en Auvergne), plus d'une centaine d'espèces animales patrimoniales dont certaines présentant un enjeu majeur (Milan royal, Loutre d'Europe, plusieurs espèces de chiroptères, vertigo strié et limace jaune parmi les mollusques et Écrevisse à pieds blancs).

- **Le cas de la Loutre :**

Elle est considérée comme potentiellement présente dans la zone du projet.

La Loutre d'Europe est une espèce protégée, sa survivance en France, a nécessité un Plan d'action national pour la Loutre, il précise que la mortalité routière est aujourd'hui la principale cause de mortalité directe anthropique.

Les loutres d'Europe traversent les routes, pour rejoindre un point d'eau, contourner un barrage ou, le plus souvent, franchir un pont. Leurs courtes pattes palmées ralentissent leur course, les rendant plus vulnérables au trafic routier.

- **Le maître d'ouvrage considère que « le gigantesque chantier sera sur place, source de dérangements et disparition de ses biotopes privilégiés », néanmoins « les surfaces perdues pour ses biotopes ne sont pas chiffrées car les ouvrages prévus assureront une transparence pour ses déplacements ».**

- **Le cas du Milan royal :**

C'est une espèce protégée appartenant à l'Annexe I de la Directive Oiseaux, annexes II des Conventions de Berne et Bonn, annexe A et B de la Convention de Washington. En France, il est vulnérable ainsi qu'en Auvergne, quasi menacé au niveau européen. Il fait l'objet d'un second Plan national d'actions (2018-2027) ayant pour double objectif de consolider les noyaux de population existants et de retrouver une population viable à l'échelle de son aire de répartition.

Les départements auvergnats de moyenne montagne (Cantal, Haute-Loire et Puy-de-Dôme) abritent 40 % des effectifs nationaux.

Le projet impacte « un territoire de reproduction probable et un possible. Deux couples nicheurs pourraient être affectés, un fortement, l'autre modérément. Le biotope de reproduction probable (0,14 ha d'un boisement de Pins sylvestres) sera fortement impacté car il est situé partiellement dans l'emprise travaux et même si le nid est préservé, le dérangement du chantier sera important et entraînera très probablement l'abandon du nid ».

- **Néanmoins, le maître d'ouvrage considère que « les bois résineux (notamment de pins) sont fréquents dans l'aire d'étude élargie et le couple pourra retrouver un biotope favorable à la reproduction et l'habitat ne constitue pas un facteur limitant pour l'espèce. Par ailleurs une compensation des milieux boisés détruits est néanmoins à prévoir ».**

- **Le cas des chiroptères :**

Pas moins de 25 espèces protégées de chauve souris concernées par le projet sont protégées parce que considérées comme en danger, vulnérables ou quasi menacées au niveau national ...

5 d'entre elles font partie des 9 espèces prioritaires du plan national : Petit rhinolophe, Grand rhinolophe, Pipistrelle commune, Murin de Bechstein (potentiel), Petit murin, Rhinolophe euryale, Minioptère de Schreibers, Murin de Capaccini, Murin d'Escalera.

Ce Plan précise que les infrastructures de transport constituent une des causes de mortalité des chauves-souris et modifient les corridors et terrains de chasse. Elles peuvent causer également une perte de gîte par leur implantation.

- **Le maître d'ouvrage considère que les impacts bruts sur les chiroptères concernent 33,32 ha de boisements de feuillus représentant un enjeu fort car abritant des gîtes arboricoles potentiels et constituant un fort enjeu pour la chasse, 61,69 d'habitats à enjeux faibles pour la chasse et 0,38 ha supplémentaires d'abreuvement et de chasse.**

**Il convient donc de noter que les surfaces maximum concernées sont de 95 ha, ou au minimum de 33 ha pour les seuls chiroptères ...**

## Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)

- Comment un tel projet choisissant la variante la plus longue, en site vierge vise t'il l'absence de perte nette de biodiversité, alors qu'il se déploie dans un si grand nombre de milieux naturels remarquables<sup>1</sup> et mise constamment sur la mise en œuvre de mesures compensatoires dont les surfaces utiles sont sous-estimées et , 23 ans après la DUP, pas encore trouvées ?

### 4. S'AFFRANCHIR DE L'AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE ?

Le CNPN juge que la condition réglementaire de ne pas nuire « au maintien dans un état de conservation favorable des populations animales et végétales concernées n'est globalement pas remplie étant donné le nombre d'imprécisions quant au manque d'identification des lieux exacts où les mesures compensatoires devraient s'exercer ». « Toutes les mesures sont conditionnelles du type "leur mise en œuvre débutera autant que possible au plus tard au démarrage des travaux", "le travail actuel est centré sur la recherche et sécurisation fonctionnelle des sites potentiels de compensation..." ».

Cet avis du CNPN **est sans appel**, il juge que la surface totale des mesures compensatoires devrait plutôt être de 150 hectares<sup>2</sup>, aussi **il précise qu'il est impossible d'autoriser une dérogation de destruction d'espèces protégées car la condition réglementaire nécessaire n'est pas correctement respectée.**

- Comment le maître d'ouvrage pense t'il s'affranchir de cet avis ?

### 5. UN CHOIX DE VARIANTES NÉGLIGEANT LA BIODIVERSITÉ !

En 1994-1995, parmi les critères environnementaux, ayant participé au choix de la variante la plus longue, les différents tableaux de comparaison des variantes ne font pas état des enjeux exceptionnels de biodiversité du secteur concerné. Le choix de solutions alternatives et de variantes paraît aujourd'hui anachronique puisque depuis 1994-95 de nouveaux engagements de préservation ont été pris. La variante choisie en 1997, se trouve aujourd'hui contrainte de miser sur une liste

1 - Les inventaires de terrain réalisés par le maître d'ouvrage (maître d'ouvrage) ont permis de confirmer la présence de :

- 16 habitats d'intérêt communautaires dont 8 à forts enjeux,
- 3 espèces de flore protégées (Buxtonia viridis, Digitalis grandiflora et Carex hartmanii)
- 51 espèces d'oiseaux protégés dont le Milan royal et 2 espèces de pies-grièches,
- 6 espèces de reptiles dont la Coronille lisse,
- 5 espèces d'amphibiens dont le Triton crêté et la salamandre,
- 13 espèces de mammifères protégées dont la Loutre d'Europe,
- 22 espèces de chiroptères dont plusieurs espèces bénéficient de plan national d'action.

Par ailleurs, le trajet interfère plusieurs cours d'eau : le Truisson notamment, qui accueille l'Ecrevisse à pattes blanches.

2 - Avis CNPN du 6 mai 2020 (joint au dossier d'enquête) : « Sans entrer dans tous les détails et contrairement aux intentions généreuses ... les ratios sont souvent sous-estimés, comme quand on détruit le site de nidification du Milan royal (ratio de 1/1), ou les gîtes et zones d'alimentation des chiroptères, également espèces à PNA avec des ratios de 2 pour 1 au maximum ou des destructions, perturbations de milieux bocagers et boisés sans compensation. D'une manière générale, les espèces à PNA impactées mériteraient des ratios de 3 à 5 pour 1. Malgré ces règles, le pétitionnaire propose une superficie des mesures compensatoires qui atteindrait dans les intentions 85 hectares pour 137 hectares détruits, sans tenir compte des effets induits sur les territoires périphériques, alors que le calcul grossier **mène plutôt à 150 hectares**. Le calcul de la compensation doit être revu, d'autant que les défrichements conduisent à de la compensation ». Par ailleurs, il est regrettable que toutes les mesures compensatoires soient intentionnelles, certes entourées de garanties avec intervention de partenaires fiables, mais "elles seront définies quand les espaces seront définis en liaison avec la SAFER et l'ONF, ... Leur mise en œuvre débutera autant que possible au plus tard au moment des défrichements et de l'engagement des travaux. Le travail actuel est centré sur la recherche et la sécurisation fonctionnelle des sites potentiels de compensation. La sécurisation foncière est en cours". Dans cette hypothèse, il est impossible que la condition réglementaire qui vise à ce que la dérogation ne nuise pas au maintien dans un état de conservation favorable les populations d'espèces concernées par le projet dans leur aire de répartition naturelle, soit correctement respectée. C'est pourquoi, sans qu'il soit nécessaire de rentrer dans le détail, un avis défavorable est accordé à cette demande de dérogation tant que ne seront pas présentés les mesures ERC réelles, opérationnelles et pérennes (et non des intentions) sur des espaces de compensation précisément localisés pour apprécier les équivalences écologiques, leur pérennité au cas par cas, leur mode de gestion pérenne, et l'assurance du gain en matière de biodiversité de l'ensemble des mesures ERC. Le pétitionnaire devra également préciser s'il envisage un réaménagement foncier périphérique aux travaux sur les communes et en tirer les conséquences sur les impacts et réparations écologiques ».

## **Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)**

*exceptionnellement longue de mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ses impacts sur le milieu naturel.*

*Le Conseil National de Protection de la Nature constate qu'il n'est pas proposé de variantes au projet qui aurait pu éviter les principales stations ou sites de reproduction des espèces qui bénéficient d'un plan national d'action (PNA), comme la loutre pour les milieux aquatiques, les chiroptères et le milan royal pour les milieux boisés, les pies-grièches pour les milieux bocagers. Les mesures réparatrices ne sont pas à la hauteur des enjeux écologiques.*

- **Pourquoi un tel projet datant de 23 ans consistant à créer une voirie nouvelle à 2x2 voies, uniquement en site propre, sur une longueur de 10,7km avec une emprise totale des travaux de près de 140 ha - ce qui est jugé par l'Autorité Environnementale important au regard du linéaire de l'infrastructure - n'a t'il pas intégré cette prise de conscience concernant la nécessité d'enrayer la perte de biodiversité ?**
- **Pourquoi, compte tenu des constats alarmants concernant la perte de biodiversité et des engagements multiples pris à ce sujet, ce projet ancien et anachronique mise t'il encore sur une multiplicité de mesures d'évitement, de réduction et de compensation pour minimiser ses impacts alors que les constats les plus récents montrent que malgré tous les investissements et les savoir faire en ingénierie écologique, les résultats restent hasardeux<sup>3</sup> ?**
- **Comment le maître d'ouvrage peut-il juger ce projet remarquable du point de vue de l'environnement alors que ces 10,7 km de route nécessitent près d'une centaine d'hectares de mesures compensatoires<sup>4</sup> (ratio tout à fait inhabituel !), voire plus ?**

### **6 - DES EXCÉDENTS DE MATÉRIAUX GÉNÉRATEURS DE NUISANCES**

*Tous les impacts sur le milieu naturel ne sont pas envisagés puisque « le chantier va nécessiter un mouvement de matériaux évalué à 3 000 000 m<sup>3</sup> de déblais et 2 100 000 m<sup>3</sup> de remblais. Les matériaux excédentaires et impropres (1 400 000 m<sup>3</sup> à 1 000 000 m<sup>3</sup>) devront être stockés à l'extérieur des emprises du projet ». Bien que le maître d'ouvrage indique qu'ils seront positionnés « en dehors de secteurs d'enjeux environnementaux et dans la mesure du possible à l'écart de secteurs habités», ils contribueront à augmenter le risque d'impact sur le milieu naturel, l'agriculture et le paysage car leur localisation dépend au cas par cas des négociations pour des occupations temporaires ou définitives.*

*L'état initial qui sera fait risque d'augmenter la nécessité de nouvelles mesures de réduction ou de compensation dont la pérennité en cas de rétrocession est loin d'être assurée, créant un risque d'impacts supplémentaire. Par ailleurs « le projet nécessitera du matériau d'apport qui proviendra de carrières environnantes déjà existantes ou éventuellement de stocks disponibles ».*

---

3 - Bilan ex post de l'autoroute A 89 (Rapport n°013162-01 datant d'avril 2020 du CGEDD) indique que malgré les millions d'euros dépensés pour réduire et compenser les impacts sur l'environnement de l'autoroute A89, Lyon Balbigny, le CGEDD et la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) constatent que « **le bilan ex post ne prouve pas que certaines mesures de réduction ou de compensation des impacts sur l'environnement sont réellement efficaces** ». « L'efficacité des passages pour la faune n'est pas clairement démontrée (DGITM), et il en est de même pour les **chiroptères**, les **Sonneurs à ventre jaune**, les **Écrevisses à pattes blanches** ». Des opérations de transplantation de végétaux ont échoué (échec des transplantations et nette diminution des populations sur les autres sites). Il est encore nécessaire que le concessionnaire engage des mesures complémentaires pour **tenter de limiter le déclin de l'espèce végétale que l'on voulait protéger**. « Enfin, les travaux entrepris pour restaurer la fonctionnalité des mares devront eux aussi se poursuivre (la DGITM constate que certaines mares ont nécessité ou vont nécessiter une restauration car elles ne sont pas fonctionnelles). Selon les résultats évoqués, « la survie et les déplacements du Sonneur à ventre jaune, dont les populations sont en déclin, ne sont pas correctement assurés ». Malgré les savoir-faire, on n'a donc pas atteint un objectif de zéro perte nette de biodiversité et encore moins de reconquête !

4 - L'Autorité Environnementale recommande de réévaluer les besoins de compensation, en prenant en compte les habitats naturels à enjeux qui n'abritent pas d'espèces protégées, après avoir réévalué le niveau d'enjeu des différents habitats naturels affectés et en visant l'absence de perte nette de biodiversité, au regard du gain fonctionnel attendu des sites de compensation (avis Autorité Environnementale n°: 2020-11).

## Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)

- Comment le maître d'ouvrage envisage t'il d'assurer une gestion **performante et durable** de ces excédents de matériaux permettant d'intégrer l'objectif de « zéro perte nette de biodiversité », voire de reconquête de celle-ci ?

### 7- DES MESURES COMPENSATOIRES NON CONVAINCANTES

Le dossier indique à juste titre<sup>5</sup> que « les surfaces de compensation doivent prendre en compte les pertes d'habitats naturels, les zones humides, mais aussi les surfaces de compensation hydraulique suite aux effets jugés importants sur le champ d'inondation centennal actuel (à l'aval du Truisson) ».

Le maître d'ouvrage sous-estime la superficie de ses mesures compensatoires car bien qu'hébergeant cette liste impressionnante d'espèces protégées, il juge qu'il s'agit « d'habitats très dégradés et anthropisés, voire artificialisés, et applique excepté pour les zones humides des ratios de compensation le plus souvent inférieurs à 2, voire à 1 !

100 ha ou 150 ha ? L'importance de cette superficie démontre bien l'incapacité du maître d'ouvrage à éviter et réduire les impacts de son projet sur l'environnement. Même minimisées, ces surfaces de compensation ne sont d'ailleurs pas, au moment de l'enquête publique - 23 ans après la Déclaration, d'Utilité Publique (DUP) – toujours pas totalement définies et localisées !

Les surfaces aptes à recevoir les mesures compensatoires sont très fragmentées et n'assurent aucune cohérence d'ensemble. Pas moins de 32 sites de compensation géographiquement éparpillés ont été négociés.

- 40 ha sont situés en forêt domaniale, dans des plantations d'épicéa commun ce qui ne correspond nullement aux biotopes détruits. 18 ha au sein de ces forêts serviront de compensation aux zones humides.
- 12 parcelles complémentaires sont décrites, 6 ont une superficie <1 ha, 2 de 2 à 3 ha, 4 d'environ 1ha, soit 14,35 ha disponibles et 5 ha supplémentaires sont été trouvés « le long de la RN88 ».

Contrairement à ce qui est affirmé, nous contestons l'efficacité des mesures compensatoires pour préserver ces espèces dont les biotopes seront détruits, car ces territoires de compensation sont éparpillés, fractionnés, voire dégradés, alors qu'ils sont prétendument destinés à compenser la destruction d'un ensemble cohérent de milieux complémentaires assurant la présence effective ou potentielle d'espèces végétales et animales protégées, vulnérables ou menacées de disparition en France, et inscrites sur les listes rouges nationales ou régionales, et faisant l'objet de plans d'action nationaux de sauvegarde.

- Les travaux étant envisagés pour 2023, comment dans un délai aussi contraint, le maître d'ouvrage envisage t'il de réévaluer les besoins en compensation (150 ha envisagés par le CNPN), de définir les mesures à mettre en œuvre (maîtrise foncière de tous les sites de compensation, accompagnés des projets de plan de gestion) pour que ces mesures soient **opérationnelles** avant toute dégradation des milieux ayant conduit à leur définition, et ce afin d'obtenir l'autorisation de destruction d'espèces protégées ?

### 8 - ASSURER LE SUIVI CERTES, MAIS C'EST L'EFFICACITÉ DES MESURES QUI EST DEMANDÉE !

---

5 - Selon la Loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages (8 août 2016), les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité doivent viser un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. 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. Lorsque la compensation porte sur un projet ... soumis à évaluation environnementale, la nature des compensations proposées par le maître d'ouvrage est précisée dans l'étude d'impact présentée par le pétitionnaire avec sa demande d'autorisation... Les mesures de compensation sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne.

## **Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)**

Le maître d'ouvrage précise que l'objectif du « suivi de chantier par une équipe d'écologues vise à accompagner le maître d'œuvre dans la réalisation des travaux et la mise en place des mesures d'évitement et de réduction qui ont été définies dans l'étude d'impact ». Il indique que « l'équipe d'écologues aura un rôle de vérification, d'accompagnement et de conseil ». Un suivi des mesures d'évitement et de réduction sur le long terme permettra de « mesurer la réussite des opérations de sauvetage et des opérations de renaturation aux abords de la RN 88 » qui seront aussi mises en œuvre.

« Les indicateurs de suivi des résultats de la mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction des impacts sur la flore et la faune porteront sur les groupes d'espèces ou les espèces ciblées et les méthodes d'inventaires mises en place devront être reproductibles et les suivis devront être normalisés pour permettre des comparaisons dans le temps ».

- Les nombreux suivis envisagés financeront certes de nombreuses expertises en écologie, mais conformément à la Loi pour le maintien de la biodiversité c'est bien l'objectif d'efficacité qui est visé. Le maître d'ouvrage a-t-il prévu d'intégrer cette nécessité de mesures complémentaires en cas d'échec des mesures (et on sait qu'il y en a) afin que soit atteint l'objectif défini par la Loi de 2016 de « zéro perte nette de biodiversité », voire de reconquête de celle-ci ?
- Est ce l'État qui financera les suivis « pendant toute la durée des atteintes » ( au minimum une période de 30 ans) ?
- Est ce l'État qui financera les mesures de correction (réduction, compensation) complémentaires en cas d'échec des mesures actuellement définies dans l'étude d'impact (et l'arrêté d'autorisation) ?
- Qu'en est il de la localisation des mesures compensatoires qui devraient être mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou, en tout état de cause, à proximité de celui-ci afin de garantir ses fonctionnalités de manière pérenne ?
- S'agit il vraiment un projet remarquable du point de vue de l'environnement alors que le maître d'ouvrage se trouve dans l'impossibilité de définir et localiser les mesures compensatoires dans les conditions définies par le code de l'environnement ?
- Le coût de l'aménagement est déjà très important, sa rentabilité peut être mise en doute en période d'économies budgétaires qui se profile. Le maître d'ouvrage sera-t-il en mesure de respecter le suivi sur le long terme, voire très long terme, les mesures de réduction et compensation ainsi que les éventuelles mesures correctives nécessaires ?

### **9 - DES IMPACTS BIEN TROP IMPORTANTS SUR LES MILIEUX HUMIDES ET AQUATIQUES**

Les milieux humides et aquatiques continentaux font partie des écosystèmes les moins bien conservés à l'échelle nationale, ce qui les place au cœur des enjeux de conservation. **Ces milieux abritent en effet près de 45 % des espèces menacées en France métropolitaine.** Outre la pollution des eaux, la fragmentation et la destruction des habitats apparaissent comme les facteurs de changement ayant le plus fort impact sur les milieux humides et aquatiques continentaux et la tendance d'évolution de ces impacts est à la hausse.

Selon le maître d'ouvrage, la réalisation de l'infrastructure génère un effet d'emprise d'une vingtaine d'hectares sur les zones humides **auxquels il faut ajouter les effets indirects liés aux rescindements des cours d'eau.** Pour le Roudesse, « le tracé du cours d'eau ainsi que son profil en long seront complètement retravaillés » mais « certains tronçons seront tout de même conservés en l'état ». « Une partie des zones humides en présence pourrait être susceptible d'être moins alimentée, mais cet impact éventuel sera compensé en surface par la meilleure alimentation hydrique de certains secteurs actuellement non identifiés comme tels ».

- Malgré l'ampleur des travaux concernés, l'étude d'impact veut nous démontrer qu'il y aura des effets bénéfiques pour les zones humides ! Ce qui conduit à réduire la surface des 200 % de compensation nécessaire. L'Autorité Environnementale juge que c'est



## Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)

insuffisant et le CNPN estime que 150 hectares seraient nécessaires. Quelle serait la réelle surface de compensation sur laquelle s'engagerait le maître d'ouvrage ?

- Là aussi, tout repose sur la performance de savoir-faire mais avec d'importants surcoûts induits. Matières en suspension, pollutions liées aux engins de terrassement, délais de recolonisation aléatoires du fait de l'altitude, des substrats présents et d'éventuelles périodes de sécheresse sont pourtant susceptibles de remettre en cause l'efficacité des actions envisagées. Comment malgré ces risques d'aléas, le maître d'ouvrage peut-il affirmer que certains aspects du projet peuvent être bénéfiques pour les zones humides ?

### 10 - DES RISQUES D'IMPACTS SUR L'ALIMENTATION EN EAU

Trois captages publics, situés dans des formations sédimentaires en pied de suc ou en talweg, contribuent à l'alimentation en eau potable des bourgs de Saint-Hostien et du Pertuis. Le projet **traverse le périmètre de protection rapprochée du captage de Valaugères**. D'ordinaire, les recherches de tracé routier évitent soigneusement ce type de situation qui présentent des risques de pollution lors des chantiers et de la phase d'exploitation. **Là aussi, le maître d'ouvrage mise sur le fait qu'un déversement accidentel de matières polluantes consécutives à un accident sera limité du fait de la 2x2 voies projetée qui fournit de bonnes conditions de circulation et de sécurité, et sur les performances de son savoir-faire pour « intervenir le plus rapidement possible » si un accident se produisait...**

- Compte tenu des évolutions climatiques, de la raréfaction possible des ressources en eau, est-il bien judicieux pour le faible gain de temps envisagé de mettre en cause des captages et sources existants ?
- Quelles solutions (et avec quel surcoûts) le maître d'ouvrage envisage t'il si, malgré les dispositifs envisagés, le captage de Valaugères, ou les sources nécessaires aux exploitations agricoles, s'avéraient être pollués ?

### 11 - DES EFFETS NON NÉGLIGEABLES SUR LE PAYSAGE

L'activité volcanique (sucs et monts volcaniques) et la présence de thalwegs conduit à des ouvrages de terrassements de grande hauteur, sur des versants à fortes pentes et à haute altitude. Plusieurs ouvrages auront un caractère **non courant** du fait de leur hauteur ou du contexte d'aménagement<sup>6</sup>. **La traversée d'une zone de glissement de terrain actif est nécessaire à Saint-Hostien.** Les impacts sur le paysage seront donc importants et les conditions de cicatrisation rendues difficiles par l'altitude, les substrats et les risques de glissements de terrain.

- Quels sont les surcoûts environnementaux totaux liés à l'insertion de ce projet dans l'environnement au regard des critères économiques courants pour un projet de déviation ?
- Ces surcoûts ont-ils intégré le suivi et les rattrapages des mesures de réduction et de compensation dont l'efficacité ne serait pas totale, pendant toute la durée de l'aménagement ?
- Quand et comment tous ces surcoûts ont-ils été intégrés à la rentabilité du projet ?
- Quelles seraient les incidences des demandes du CNPN sur ces surcoûts ?
- Compte-tenu de l'ensemble tout à fait inhabituel de mesures de réduction d'impact et de compensation environnementales, le projet reste t'il vraiment rentable ?

6- Butte de Lardeyrol : talus de plus de plus de 30 m, Bois de Lardeyrol : versant avec pente moyenne ≈ 30%, hauteur du talus 35 m, Secteur de Souchon : talus de plus de plus de 20 m, Mont Chiroux : talus de plus de plus de 35 m, Col du Pertuis à plus de 1000 m d'altitude : talus de plus de 15 m.

## Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)

### **12 - UNE MAÎTRISE DES EFFETS INDIRECTS LIÉS À L'URBANISATION MAL ASSURÉE**

Les projets d'infrastructures sont par leur nature, susceptibles d'impacter l'environnement, directement par la fragmentation et la consommation des espaces, mais aussi indirectement par leurs effets induits. Les constats actuels montrent que la diminution des coûts de transport et l'augmentation des vitesses (d'ailleurs évoqués dans le dossier) contribuent à la dispersion corrélative de l'habitat et des activités, entraînant une augmentation des trafics et des distances parcourues<sup>7</sup>.

En 2016, le SCoT constatait déjà une consommation d'espaces plus importante dans les communautés de communes traversées par la RN 88 (plus forte attractivité résidentielle et économique) et seulement 10% du bâti construit entre 2000 et 2013 l'a été au sein de l'enveloppe urbaine des bourgs.

Le projet fait référence aux effets indirects positifs du projet sur le développement économique et touristique, car la mise en service du projet « créera une continuité routière d'un très bon niveau de service qui favorisera le désenclavement du territoire ».

Le maître d'ouvrage reconnaît que ces impacts positifs attendus peuvent cependant avoir des « effets indirects secondaires, cumulatifs à court, moyen et long termes, permanents et temporaires sur l'environnement et l'artificialisation des terres, notamment du fait du développement de l'urbanisation induite ». Ces impacts ne sont pas décrits dans le dossier et il est fait référence au SCoT « Jeune Loire », pour en assurer la maîtrise.

Or, celui-ci n'apporte pas de garanties suffisantes à ce sujet.

La Mission régionale d'Autorité Environnementale jugeait en 2016, que « si les objectifs de maîtrise quantitative et qualitative de l'urbanisation affichés dans le PADD et le DOO du nouveau SCoT Jeune Loire visent une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et une maîtrise de l'urbanisation et du développement des zones d'activités, les prescriptions et recommandations du DOO restent assez générales et rédigées de manière peu opérationnelle <sup>8</sup>» lorsqu'il s'agit simplement d'« éviter la création de nouvelles zones d'activités économiques isolées ». La responsabilité de la bonne mise en œuvre de ces objectifs « est reportée sur les documents d'urbanisme communaux ». Rien ne garantit donc réellement l'absence d'effets indirects liés au projet sur l'artificialisation des terres, le paysage et la biodiversité, dont on sait qu'elle se développe largement au niveau des échangeurs.

- ➔ **Sur ces bases, et puisque ce projet doit avoir des impacts positifs sur les activités économiques et sur les flux touristiques, comment le maître d'ouvrage peut-il garantir la maîtrise des effets directs et indirects supplémentaires du projet sur la consommation d'espaces et l'environnement du fait d'aménagements connexes, de reports de fonctions, de déplacements d'activités, et notamment de déploiements de nouvelles zones d'activités ou d'urbanisation nouvelle aux abords des échangeurs ?**

### **13 - PLUS VITE POUR PLUS DE SÉCURITÉ ?**

Dans la zone d'étude, le trafic observé sur la RN 88 en septembre 2018, exprimé en trafic moyen journalier annuel (TMJA) s'élève à environ 14 000 véhicules/jour (deux sens confondus), dont 8 à 10% de poids lourds. En détournant le trafic de transit des bourgs du Pertuis et de Saint-Hostien, le projet permettra certes d'améliorer la sécurité ainsi que le cadre de vie en termes de nuisances sonores et de pollution de l'air des actuels riverains de la RN 88 dans ces villages, mais il permettra aussi des vitesses plus importantes pour les usagers en transit.

Il convient de souligner que :

- pour les projets routiers, la vitesse est le facteur dictant toutes les questions de consommation d'espace, d'artificialisation des sols, de destruction des milieux et de la biodiversité, d'émissions de GES et d'impact sur le changement climatique ;

7 - Infrastructures et urbanisation, Commissariat général au développement durable (CGDD), janvier 2018.

8 - Avis MRAe n° 2016-ARA-AUPP-00057 du 4 octobre 2016.

## Avis FNE AURA pour l'enquête publique de la déviation de la RN 88 Section Le Pertuis – Saint Hostien (Haute Loire)

- si l'un des objectifs poursuivis par la Région est surtout d'améliorer la sécurité des usagers en s'appuyant sur le fait que les tronçons non aménagés présentent un taux d'accidents supérieur à la moyenne des routes nationales, le dossier rappelle toutefois que **la gravité des accidents est inférieure à la moyenne nationale, du fait «des caractéristiques géométriques assez médiocres des sections non aménagées de la RN 88 qui «forceraient » les usagers à rouler à des vitesses modérées»**,

Même si la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat de réduire la vitesse sur les autoroutes de 130 à 110 km/h pour réduire les émissions (de 20 % en moyenne), faire des économies de carburant et réduire la mortalité n'a pas été retenue, cela démontre - une fois de plus - que la vitesse est corrélée avec les émissions de gaz à effet de serre et le taux de mortalité sur les routes.

- ➔ Comment dans ce contexte le maître d'ouvrage peut-il encore justifier son projet par l'augmentation de la vitesse ?

### 14 - PLUS VITE POUR PERMETTRE UN DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ?

Le maître d'ouvrage juge que « l'aménagement de la RN 88 sera positif et favorisera le développement économique du territoire ». « La mise en service du projet créera une continuité routière d'un très bon niveau de service qui favorisera le désenclavement du territoire. Le projet impactera positivement les activités économiques en facilitant le déplacement des usagers. Il en sera de même pour les flux touristiques ».

- ➔ Comment un projet visant à traverser le territoire « le plus rapidement possible » est-il susceptible d'avoir un impact positif sur les activités touristiques de ce territoire ?

### 15 - 2X2 VOIES VRAIMENT INDISPENSABLES ?

Les routes à 2x2 voies sont prévues pour des trafics de 25 à 45 000 véhicules / jour, **alors que les trafics actuels sont de 14 000 véhicules/jour selon les comptages de référence et seraient de 15 à 17 000 véhicules/jour en 2023. A moyen et long terme, cet itinéraire à 2x2 voies connaîtra un trafic largement inférieur aux trafics de saturation.**

**Le choix d'une 2x2 voies se paie très cher en termes de systèmes d'échanges (le choix d'échanges dénivelés a été fait sur cette section), de TPC et de BAU, donc de consommation d'espace, de pollutions et d'impacts lourds sur les milieux naturels. Elle est justifiée par le maître d'ouvrage par la continuité de l'itinéraire sur la RN 88 et l'homogénéité des vitesses, mais cette continuité à 2x2 voie n'est déjà pas réelle sur l'itinéraire puisqu'il y a 2 viaducs à 2x1 voie dont le viaduc du Ramel.**

- ➔ Ne s'agit-il pas pour ce projet sur la RN 88, d'un projet conçu dans le "monde d'avant" et que le maître d'ouvrage n'imagine pas de remettre en question dans le "monde d'après" où nous sommes ?

----