

AVIS

Déposé sur le site dématérialisé : <https://www.registre-dematerialise.fr/registres-departement>

Sur la base de l'Arrêté d'ouverture de l'enquête publique : Arrêté interpréfectoral N° PREF-BCPPAT-2023-124-001 en date du 4 mai 2023 ; du samedi 3 juin 9 h au mercredi 5 juillet 2023 à 12h00.

L'avis est porté par :

- France Nature Environnement Auvergne-Rhône Alpes –FNE-AuRA- ;
- FRAPNA - Fédération des Associations de Protection de la Nature Ardèche- affiliée à FNE AuRA ;
- France Nature Environnement Occitanie-Méditerranée.

Cet avis concerne **le volet 1 de la demande DUP**, à savoir la demande de déclaration d'utilité publique du projet de contournement N 88 de Langogne sur les territoires des trois commune de **LANGOGNE, ST FLOUR-DE-MERCOIRE (48)** et de **LESPERON (07)**.

L'avis porté est défavorable au dossier présenté pour l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique sur le volet contournement de Langogne. Cet avis ne conteste pas pour autant la recherche d'une solution à la traversée de la N-88 de Langogne.

Signataires



<https://www.fne-aura.org/region@fne-aura.org>

HEVEA-ETIC LYON

2 rue Professeur Zimmermann- 69 007 Lyon

Président : Michel JARRY



<https://www.fne-aura.org/ardeche/> , ardeche@fapna-aura.org

47 rue Jean-Louis Soulavie, 07 110 Largentière

Vice-Président : Ginés MARTINEZ

<https://fne-ocmed.fr/> , contact@fne-ocmed.fr

FNE-Occitanie-Méditerranée rue Jean-Giroux, 34 090

Montpellier

Titre: Président Simon POPY

Portée du dossier

Le projet vise à l'améliorer la liaison routière entre l'A75 et Le Puy-en-Velay. Il fait donc partie de cette unité fonctionnelle¹. Ce mode opératoire qui consiste à fractionner les dossiers de **DUP n'est pas conforme au champ de l'évaluation environnementale**. Il doit porter sur l'ensemble du périmètre de **l'unité fonctionnelle constituée par l'ensemble des aménagements de la RN 88 entre Le-Puy-en-Velay et l'A75**.

Volet climat

Le volet climat d'un dossier routier traite des impacts liés aux Gaz Effet de Serre (GES). Ces GES concernent essentiellement le CO₂. Il est rappelé que le dossier n'envisage pas d'augmentation du trafic routier sur l'axe A75- Le-Puy-en-Velay.

Avec les hypothèses retenues, dont une augmentation sensible de la distance à parcourir sur le nouveau parcours, il conclut à **un bilan négatif des émissions de GES** conduisant à une aggravation des volumes de GES émis. Donc **l'impact sur le climat est défavorable** à l'heure où la lutte contre le réchauffement climatique est une priorité majeure dans les politiques et dispositions législatives françaises, européennes et internationales.

Par ailleurs, les sources qui fondent le bilan carbone présenté, ne sont pas complètes. C'est un bilan incomplet qui est contesté sur la méthode utilisée et sur les résultats présentés. A titre d'exemple, les GES émis par les lourds engins de chantier qui travailleront sur le chantier durant 6 à 7 ans, les impacts résultant de l'artificialisation de 42,5 hectares, la déforestation de 12,5 ha, **ou encore l'énergie dite grise** (voir page 8) ne sont pas intégrés dans le bilan des GES. En conséquence, les dispositions du décret 2017-725 n'est pas respectées applicables aux projets publics dont la décision de financement est signée à compter du 1^{er} octobre 2017. Le Cerema a établi un guide d'application basé sur l'Analyse du Cycle de Vie méthode normalisé (ACV). Les dispositions n'en sont pas respectées pour l'évaluation des émissions de GES².

Par ailleurs les impacts sur les dispositions réglementaires liées au ZAN (Zéro Artificialisation Nette) ne sont ni abordées ni traitées.

Volet biodiversité

La Stratégie Nationale sur la Biodiversité adoptée en 2022 prône l'approche « sobriété de l'usage des ressources et cohérence des actions ».

¹ L'ensemble des opérations constitue un projet au sens de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014.

²<https://www.cerema.fr/fr/actualites/projets-routiers-recommandations-evaluation-emissions-gaz>

- Artificialisation des sols,
- Terrassements,
- Ouvrages d'art (construction, entretien, fin de vie),
- Chaussées (construction, entretien, fin de vie),
- Glissières de sécurité (construction, fin de vie, l'entretien est compris dans l'exploitation du réseau),
- Exploitation du réseau principal,
- Circulation des véhicules (véhicules légers, poids lourds)

En l'état, le dossier ne permet pas de s'assurer du respect des dispositions de l'art. L 163-1³ du Code de l'Environnement .

Alors que le cours d'eau et la ripisylve de l'Alliers sont d'intérêt communautaire, les impacts y seront forts avec des réductions et perturbations des fonctionnalités des Trames Vertes et Bleues (TVB établies dans le SRADDET) sont à craindre.

Volet Analyse des variantes et choix de la variante A1-B1

Si l'inventaire des critères est globalement complet dans l'analyse des variantes pour conduire à un choix, leurs agrégations pose clairement **un problème de méthode, assez contestable pour en être clairement dénoncée**⁴. Exemples, la variante A21-B1

- Est classée la moins favorable sur le milieu physique (masses d'eau superficielles, inondations, eau potable),
- Sur les milieux naturels, elle est encore classée la plus défavorable,
- De même, est la plus pénalisante sur l'agriculture et le milieu forestier.

Or à la fin de l'évaluation, la variante proposée à la DUP est A1 –B1. Cette conclusion résulte d'un obscur exercice d'agrégation de critères.

Ainsi 42,5 ha de terres agricoles, naturelles et forestières dont plus de la moitié exploitées, la richesse des milieux des kilomètres de linéaires de cours d'eau impactés, l'incidence sur une zone Natura 2 000 ou encore l'augmentation sensible des émissions de GES :

1. Valent moins que l'accès à une ZAE de 2,5 ha aménagée mais VIDE de toute activité car son permis de construire a été annulé!);
2. Ou encore un gain sur le temps de passage de quelques secondes,
3. Retenir une pondération égale entre les critères aspect paysager et impact sur l'environnement est des plus contestables –et pourra être contesté- !
4. Et enfin pour ne pas alourdir l'exposé, une nouvelle infrastructure qui conduirait qu'à un léger gain sur la sécurité et sur le temps de passage procurés par le contournement.

Or c'est ces deux points qui motivent le projet et la DUP !

C'est une non-conformité aux dispositions du Code de l'Environnement qui dispose de présenter clairement les analyses et les comparaisons multicritères dans une étude d'impact pour DUP en justifiant le choix proposé. Or le rédacteur et maître d'œuvre du dossier écrit « *Ce dossier a pour objet de préciser les études et d'évaluer les impacts de la variante choisie – Ndr A1-B1- et non de remettre en question ce choix* ».

³ Deuxième alinéa du I : Les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité **visent 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.

⁴ Le rédacteur se gardera de convoquer ici son l'expérience personnelle lors de son doctorat en mécanique des fluides. Après réalisation répétée trois fois d'une expérience en soufflerie, les résultats présentés ne satisfaisaient toujours pas les attentes du Professeur référant. Le doctorant et les deux techniciens de laboratoire ont fini par prier le Professeur de leur indiquer quelles valeurs souhaite-t-il voir établies !

Par ailleurs ce choix résulterait de consultations faites en 2015, sans préciser par quoi et par qui ces conclusions s'imposeraient. Pas plus que le poids dans ces consultations et argumentaires des dispositions de la loi littoral qui s'appliqueraient aux alentours du lac de Naussac, **aujourd'hui démontrées sans fondement**. Une possible variante dite par Naussac a été écartée du débat public, variante la plus courte et la moins impactante sur les milieux: cours d'eau, ZH et Natura 2 000 pour la bonne raison qu'ils ne sont pas présents sur ce possible fuseau. Un seul viaduc de franchissement de l'Allier au niveau nord sur une zone déjà anthropisée, au lieu de 2 viaducs sur zones naturelles et très sensibles dans la variante proposée à la demande de DUP. De plus le nombre de piles du viaduc sur l'Allier n'est pas précisé, c'est une donnée très importante franchissant sur 330 m un milieu naturel sensible.

Ainsi l'analyse multicritères conduisant au choix de la variante retenue doit être selon nous, ré-examinée avec les méthodes clairement exposées et en y incluant la variante « Naussac »ⁱ.

Volet information sur les impacts

Les études d'impact ne contiennent pas des conclusions, renvoyant à des consultations ultérieures. L'information du public n'est pas suffisamment complète, pour porter une appréciation fondée sur des éléments importants qui étaient le jugement.

Nous estimons que les enjeux relatifs :

- Au site Natura 2 000 traversé par le projet,
- A la préservation des zones humides,
- A la biodiversité sur les longs linéaires de cours d'eau et les 42,5 ha d'Espaces Naturels et Agricoles qui seront artificialisés et pour environ 25 % imperméabilisés avec la présence d'espèces protégés et leurs habitats,

sont insuffisamment exposés et évalués. En conséquence, le dossier ne permet pas d'en apprécier les impacts et d'entrevoir les justes et nécessaires compensations suivant la séquence ERC⁵. Or les mesures compensatoires doivent viser un résultat obligatoire quant à l'absence significative des impacts sur la biodiversité et non pas un objectif vague .

Concernant les dispositions européennes et françaises liées aux sites Natura-2 000, le dossier affirme sans que l'appréciation soit clairement étayée, des : « *Incidences estimées seulement significatives en phase chantier et faibles en fonctionnement* ». Cette justification s'appuie sur la surface relativement modeste que le projet impacterait. Pour nous, c'est une **erreur manifeste de méthode**. 7 à 8

⁵ <https://www.ecologie.gouv.fr/eviter-reduire-et-compenser-impacts-sur-lenvironnement> La prise en compte de l'environnement doit être intégrée le plus tôt possible **dans la conception d'un plan, programme ou d'un projet** (que ce soit dans le choix du projet, de sa localisation, voire dans la réflexion sur son opportunité), afin qu'il soit le moins impactant possible pour l'environnement. Cette intégration de l'environnement, dès l'amont est essentielle pour prioriser : les étapes d'évitement des impacts tout d'abord, de réduction ensuite, et en dernier lieu, la compensation des impacts résiduels du projet, du plan ou du programme si les deux étapes précédentes n'ont pas permis de les supprimer. Le ministère définit la politique nationale en matière d'évitement, de réduction et de compensation des impacts environnementaux des plans, programmes ou des projets au travers des outils législatifs, tels que la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, et par la diffusion d'éléments méthodologiques comme les lignes directrices nationales **sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels qu'il porte à la connaissance de l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire et du développement économique**.

habitats d'intérêt communautaire y sont présents, dont 4 d'intérêt prioritaire. De plus le dossier **repose sur des inventaires réalisés il y a plus de 10 ans**, sans réactualisation depuis.

Erreur de méthode qui minimise sinon ignore bon nombre d'impacts certains que l'immense chantier induira sur sa durée de 7 an sur le site N-2000 notamment au droit de l'Allier pour la construction d'un viaduc de 330 m sans compter les abouts. Incidences estimées seulement significatives en phase chantier et faibles en fonctionnement.

Citons par exemple la présence du saumon de l'Atlantique classé comme vulnérable en France par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature et qui bénéficie d'un plan de gestion que la France membre de l'UE doit respecter dans le cadre de la directive OCSAN, notamment dans les volets restauration et préservation de l'habitat de cette espèce de poisson.

Or dans le dossier il est écrit *«La construction de l'ouvrage induira une perturbation des populations du saumon (et de la Loutre) en phase chantier... Les incidences sont jugées fortes en phase chantier, modérées en exploitation... Les mesures prises permettront de limiter les incidences, **mais le site ne pourra pas être intégralement protégé**»*. On est typiquement dans une présentation qui dit tout et son contraire sur la sauvegarde du saumon. **Face à ce risque, des mesures de compensation sont difficilement envisageables pour retrouver un habitat favorable à la sauvegarde du saumon dans le haut Allier.**

Si des études et des mesures d'évitement ne pouvaient être prises garantissant des impacts non significatifs, l'Etat français devrait en tirer les conséquences pour assurer que l'intégrité (habitats et faune-flore- du site Natura 2 000) soit assurée en concertation avec la Commission Européenne.

Volet coûts –bénéfices

Une opération largement déficitaire de 100 M€ qui sera en réalité sera encore alourdie avec :

- les impacts-GES, voir supra,
- Enfin les coûts des volets : compensation, remembrement foncier pour l'agriculture doivent en toute rigueur être intégrés dans la colonne des coûts,
- Réactualisation des indices des coûts BTP après la période à forte inflation qui s'est établie depuis 2021.

Par ailleurs après diverses actions contentieuses, le Permis de Construire de la ZAE des Choisinets a été définitivement annulé au motif qu'il ne respectait pas le principe de continuité de la loi littoral. Or sur les bases actuelles des études du Cerama, la commune n'est plus soumise à cette loi, la superficie du Lac de Naussac est inférieure à 1 000 ha. Des dispositions ultérieures pour y remédier à cette annulation du PC mais pas dans le délai de l'actuelle demande de DUP. En droit, les références, et elles sont répétées nombre de fois y compris dans la synthèse du dossier, qui tireraient bénéfices de l'accès à la ZAE des Choisinets ne peuvent pas être retenues.

La question sur l'applicabilité de la loi littoral soulève bien des questions dans la conduite de ce projet. Depuis longtemps une possible déviation empruntant le corridor entre Langogne et Naussac a été écartée sur la base de la loi littorale raison par ailleurs de l'annulation par les tribunaux du PC de la ZAE!

Annexe - Analyses détaillées

Volet Physique et consommation d'espaces

Décapage de la terre végétale :

Epaisseur sur 20 cm,

Surface de 42,5 ha. Le linéaire de la nouvelle route étant de 7,2 km, c'est donc une emprise en moyenne large de 60 m qui sera décapée.

La compensation sera impossible puisque la constitution d'une couche végétale résulte de processus (physiques, chimiques et biologiques) élaborés sur des durées de plusieurs milliers à des millions d'années. C'est une ressource non renouvelable. C'est une perte nette de naturalité et de la biodiversité qui siège dans les sols végétaux.

Les surfaces ainsi affectées directement par le projet sont au sens de la disposition de la loi Résilience et Climat d'août 2021 du « Zéro artificialisation Nette » : **42.5 ha de consommation d'espaces** (emprise routière ; zones de chantiers,...).

Repère 1. La surface consommée par un SCoT ardéchois, par exemple celui de Centre Ardèche adopté en début 2023, autorise tous usages confondus la consommation de 255 ha pour 63 000 habitants de 82 communes et sur la durée de 25 ans ! Ce point de comparaison met clairement en évidence la grande consommation du projet de contournement sur 7,2 km, en espaces agricoles, naturels et forestiers.

Extraction de matériaux et déblaiement

Un volume important de déblai estimé à **600 000 m³, soit environ 1,5 Million de tonnes** dont 45 000 m³ sans destination définie.

L'extraction d'une part importante se fera avec des pelles mécaniques et des boteurs, mais sur rocher fracturé et altéré (secteur Nord) **par des tirs de mines et l'utilisation de Brises Roches Hydrauliques (BRH)**. Techniques qui vont perturber par les explosions et les vibrations générées, les habitants de Langogne et de Lespéron, évidemment aussi la faune terrestre et aquatique –

Avec par endroits en zone nord, des déblais sur de front de taille creusés jusqu'à une profondeur de 21 m.

Repère 2. Une carrière de granulats de taille moyenne produit 60 000 m³/an. Le chantier du contournement aura une activité géotechnique correspondant à la production de 2 carrières pendant les 6 ans de chantier.

Masses d'eau souterraines

Le projet ne prévoit aucun prélèvement ou rejet direct dans la nappe.

Il n'est pas fait mention d'études hydrogéologiques, laissant certaines questions ouvertes sur des causes qui pourraient modifier le régime hydrogéologique et hydraulique des nappes d'eau souterraines, notamment :

- Par l'imperméabilisation de 8,4 ha,
- Le compactage des sols du fait de la circulation répétée d'engins lourds de chantier,
- Des compactages induits par les stockages temporaires des remblais (Cf. supra),
- Enfin s'il s'avérait nécessaire de rabattre des nappes au droit des profondes tranchées cela engendrerait des surcoûts importants et des impacts sur les circulations de la nappe phréatique rabattue.

Eaux de surface (voir carteⁱⁱ en fin d'avis)

Classiquement les bassins de rétention abattent 85 % de la pollution chronique des eaux de ruissèlement. Cela signifie également que 15 % de la pollution chronique va être versée dans le milieu naturel aquatique lequel est d'une extrême bonne qualité et d'une grande richesse caractérisé par une grande biodiversité notamment la truite Fario et le saumon de l'Atlantique (Cf. supra). Les risques sont avérés sinon certains de l'affectation /destruction de leurs frayères : par les matières en suspension (MES), les hydrocarbures résiduels, la basification (augmentation du pH des eaux) par dissolution et ruissèlement de la chaux utilisée massivement sur les chantiers géotechniques comment agent stabilisateur.

Ce projet basé sur la variante A1-B1 est le plus impactant et le plus pénalisant sur la qualité des cours d'eau et des zones humides avec notamment la destruction programmée de plusieurs d'entre elles. **Le dossier admet que la « protection des milieux concernés en phase projet ne peut exclure des impacts sur ce milieu et ses espèces emblématiques »**

Au nord au lieu-dit Pont d'Allier, **point de convergence du bassin, hydrolique local, la rivière encaissera la totalité de la pollution résiduelle.** Sa capacité d'auto épuration, en particulier lors des périodes de basses eaux⁶, sera-t-elle suffisante, question non abordée dans le dossier de demande de DUP.

En phase travaux

Six cours d'eau directement sont impactés en phase travaux (Ruisseau du Ravin des Chèvres ; Langouyrou ; Ruisseau de Monteil ; Allier ; Malevielle ; Genestouze). Les lits de ces deux derniers seront rectifiés perdant durablement leurs fonctionnalités d'habitats et de régulation de débit lors des fortes pluies sur le bassin.

Aux longs linéaires de ruisseaux concernés par le chantier, s'ajoutent les nombreuses zones humides (une dizaine dans ou à proximité du périmètre concerné). Or les études sur les incidences en relation avec la loi sur l'eau ne seront établies qu'ultérieurement à la DUP.

Mais à ce stade du dossier, il est important de signaler le niveau de risque majeur de pollutions et altérations de eaux et des habitats (frayères mais pas que) et des linéaires de ripisylve : pollution accidentelles par des huiles, des carburants des machines et engins de chantier, altération des berges et périmètres d'alimentation des ZH, ruissellements avec matières en suspension, 42.5 ha de terres décapées et les ravinements sur les 12, 5 ha des coupes rases de forêt. Enfin s'ajoute le risque élevé de la remontée du pH des eaux du fait de l'utilisation massive de la chaux (Cf. supra), la flore aquatique en serait durablement affectée. Sans oublier l'altération des fonctionnalités des ZH dont la destruction annoncée de celle de la Clapousse.

Les risques sont avérés sinon certains de l'affectation /destruction des frayères de saumon par les pollutions énumérées. Au nord au lieu-dit Pont d'Allier, **la rivière encaissera la totalité de la pollution résiduelle voir supra.**

⁶ Lz débit en basses eaux de l'Allier à Langogne n'est que 2,16 m³ en juillet, 1,26 m³ en août et de 2,77 m³ en septembre qu'avec les données de site hydro/K200810/

En résumé, ce projet avec la variante retenue A1-B1 est le plus impactant et le plus pénalisant sur la qualité des cours d'eau et des ZH.

Incidences sur le climat

Les différents documents du mémoire DUP indiquent :

1. « *les incidences indirectes du projet sur le climat sont essentiellement liées aux émissions de gaz à effet de serre* » (entendre nous semble-t-il sur la circulation sur l'ouvrage en fonctionnement du fait de l'allongement des trajets pour les véhicules en transit)-. Cet impact est traité dans l'autre partie sur les impacts globaux ;
2. « *l'incidence indirecte du chantier sur le climat est modérée, mais l'émission des gaz à effet de serre est temporaire* ». Un temporaire qui dure tout de même 7 ans de chantier.

Concernant l'appréciation sur l'incidence en phase chantier, elle n'est nullement étayée et de plus elle omet d'intégrer d'autres incidences directes autres que les émissions des GES des engins de chantier. Il est ainsi regrettable que la DREAL fasse de telles omissions.

Or les outils méthodologiques existent et le document Cerama aurait été avantageusement utilisé, or il n'est pas fait mention (Cf. partie principale de l'avis).

On aurait attendu des données notamment sur :

- ◆ Une estimation des GES émis en phase travaux qui vont durer de 6 à 7 ans et les mettre en regard de ceux émis en phase de fonctionnement,
- ◆ L'énergie grise consommée⁷ par la nouvelle infrastructure et en conséquence son impact GES. C'est une erreur méthodologique en contradiction avec les dispositions réglementaires sur les ouvrages routiers.

Repère 3. Le bilan du béton armé (viaduc, passages sous la chaussée,...) selon Info CEMENT varie de 300 à 400 kg de CO₂/ m³ par d'ouvrage. En première approche, une estimation en ordre de grandeur sur les volumes (ou masses des ouvrages) de béton armé pour la réalisation des ouvrages, conduit à un volume de GES équivalent à la circulation sur l'ouvrage pendant 3,5 années.

Enfin, 12,5 ha de forêt sont abattues et les sols dessouchés auxquelles il faut ajouter la perte nette de 42,5 ha de terres cultivées majoritairement des prairies. Grosso modo une forêt c'est l'équivalent d'un puits de 300t/ha/équivalent CO₂ et la prairie 70/ha/équivalent CO₂.

Repère 4. C'est environ une estimation de 15 000t/équivalent CO₂ émis par la destruction des zones de prairie et de forêts. C'est un facteur non négligeable en termes de GES comparé à ceux émis par la circulation sur les 7,2 km du nouvel ouvrage.

Par ailleurs en termes de temporalité des effets de mesures de compensation, celles-ci ne commenceront à produire les effets que bien plus tard après leur mise en place du fait des

⁷ L'énergie dite « grise » se réfère aux énergies qui ont été consommées pour extraire, transformer, fabriquer et enfin transporter des produits ou ou autre équipement qu'il en soit la nature. C'est en quelque sorte l'énergie « importé » par l'ouvrage depuis d'autres lieux.

dynamiques lentes des processus naturels de la reconstitution des sols organiques et des couverts forestiers .

Incidences sur les milieux naturels

Pour le site Natura 2 000 directement impacté par le tracé (Allier et ses affluents) l'appréciation d'une emprise de seulement 651 m² est très questionnable. Car l'incidence au sens Natura-2 000 ne porte pas uniquement sur les impacts à l'intérieur du site N-2000 mais sur les effets que peuvent conduire à l'intérieur du site d'opérations extérieures à juger au cas par cas. Des opérations ne tiennent pas compte de la phase chantier⁸. La largeur de l'emprise directe est au moins d'une quinzaine de mètres de large et les espaces en phase chantier concerneront des surfaces aux moins 10 fois supérieures à celle de l'ouvrage. En appliquant à minima cette proportionnalité, c'est 6 500 m² impactés du site Natura-2000 . Par ailleurs la phase chantier va déstabiliser sinon détruire des habitats terrestres et ceux de la ripisylve et encore les milieux aquatiques, corridors des TVB compris, zone de chasse des chauves-souris, toutes sont des espèces protégées. Si besoin était, ces nuisances vont se répéter 6 à 7 années durant. Que restera-t-il des milieux naturels, de la flore et la faune à l'issue du chantier ?

En résumé, le dossier sous-estime énormément les impacts sur le site Natura 2 000. Ils s'étendront à minima sur une superficie bien plus grande, que nous estimons à 10 fois celle du site lui-même à l'aval du viaduc sur l'Allier. Il s'en suivra par ailleurs, un fractionnement des espaces et des barrières à la circulation pour la faune, comme par exemple sur les longs passages avec des tranchées ouvertes très profondes. Même plus faibles, il y aura aussi des nuisances en phase d'exploitation avec le cortège de nuisances bruits, poussières, pollution de l'air, pollution lumineuse le long des ouvrages et des voies d'accès,...

Les analyses et réserves sont en cohérence avec des données des documents qui indiquent **59 ha détruites par le projet dont 43 ha d'intérêt communautaire et 2,3 ha sur les cours d'eau.**

Flore et faune

Des menaces avérées sur des espèces protégées et de leurs habitats devraient amener le maître d'œuvre à demander des dérogations à l'issue des phases d'étude ultérieures car bien même des préconisations soient proposées, il est écrit « **un nombre élevé d'incidences résiduelles malgré les mesures de prévention proposées.** »

Compensations

Une liste de compensations est présentée, est-elle suffisante, les études ultérieures le diront. Mais il n'y a aucune indication ou piste sur les lieux potentiels ni sur les fonctionnalités qui permettront d'appliquer le taux de compensation. Une carte d'étude présente de lieux potentiels sans aucune justification, ne peut pas être retenue comme un début de réponse.

⁸ Incidences au titre de Natura 2000 en application des articles L.414-1 et suivants et R.414-1 et suivants du Code de l'Environnement

Cette observation vaut autant pour les milieux que pour les espèces⁹, les terres agricoles qui devront pour des raisons évidentes être trouvées à proximité des bâtiments d'exploitation d'élevage. Ces opportunités existent-elles réellement ? Il est dommageable pour se prononcer sur la demande de DUP, que des premières potentialités ne soient pas présentées alors que les obligations réglementaire sur les compensations sont des obligations de résultat (Cf. doc. principal du présent avis)

Activités agricoles

La variante retenue et présentée pour la demande de DUP, est la plus impactante pour l'activité agricole : fractionnement, pertes de surfaces,...

Notre avis appui l'avis défavorable émis par la Chambre d'Agriculture de l'Ardèche, la commune ardéchoise de Lespéron étant la plus impactée.

Rentabilité économique :

-100 millions € en valeur réactualisée, « *les gains permis par le projet étant négatifs, le projet n'atteint pas la rentabilité socio-économique sur la période d'évaluation.* » Formulée autrement : les avantages procurés par le projet ne permettent pas de compenser les coûts.

Le graphique ci-dessus tiré de la pièce E-Volet 5 appelle quelques observations fortes.

	Accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Référence	2,5	0,1	1,7	1,5
Projet	1,2	0	0,6	1,0

- Gain de temps négligeable-0,1 M€, c'est « l'épaisseur de trait » dans le domaine d'incertitude des hypothèses de la simulation du modèle « Trafalgar ». Cela s'explique en partie parce que le contournement rallonge les distances à parcourir avec des ralentissements forts imposés par les 4 giratoires sur le parcours. Enfin le bourg contourné comme le dossier l'indique n'est pas fréquemment congestionné par la circulation. **C'est un résultat qui questionne pour un projet qui vise à améliorer la circulation sur l'axe Lyon-Toulouse. La durée moyenne dans la configuration actuelle de Langogne est de 6 mn.**
- Un gain affiché appréciable de 21,1 M€ sur la sécurité routière, le projet réduirait l'accidentologie, une cible majeure du projet. Résultat en dessous de l'objectif premier qui justifierait, » **il apparaît ainsi que la mise en service de l'infrastructure permettra un léger gain de sécurité qui sera intégré au bilan monétarisé** » en commentaire du graphique ci-après.
- Le gain sur les recettes de la TVA lié à l'augmentation de la consommation de carburant (Cf. trajet plus long) devrait être révisé en termes de bénéfice à l'heure où les Pouvoirs publics font de la réduction des émissions de GES une priorité nationale alignée sur les engagements pris par l'UE. Avec de tels justificatifs, certains ne manqueraient pas de considérer le projet élaboré avec un logiciel du siècle dernier.
- D'autant plus que comme cela a été développé plus haut, les estimations des émissions de GES du chantier et des « énergies grises » n'ont pas été comptabilisées. Leur comptabilisation

⁹ Une étude bibliographique a été menée au cours du premier trimestre 2023 afin d'identifier des zones potentielles de compensation à proximité du tracé projet, c'est-à-dire des zones présentant des caractéristiques écologiques susceptibles d'accueillir des mesures compensatoires du projet. Mais aucune présentation n'est faite à l'appui de cartes et pas d'analyse critique sur l'adéquation par rapport aux fonctionnalités à satisfaire. Sans en contester sa valeur, cette information ne peut être retenue pour établir un avis sur le volet naturaliste.

alourdirait encore plus la perte comptable du projet. Et plus négativement l'impact climat qui est avec la biodiversité constitue les deux axes notre analyse.

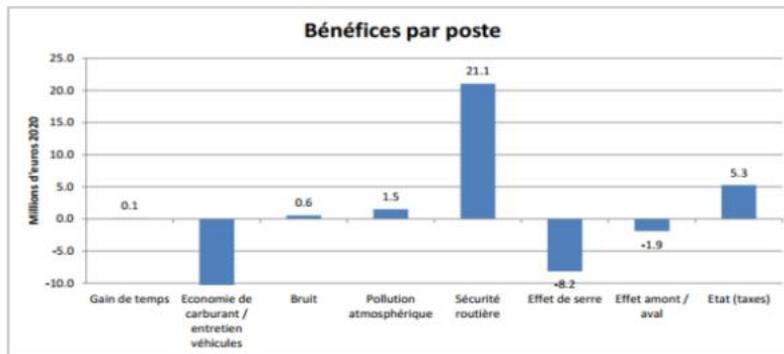


Illustration 11 : Bénéfices par poste (source : Trafalpare, étude socio-économique)

La DREAL écrit «*qu'elle a répondu au cahier de charges issu de la concertation de 2015* ». Satisfaisant notamment les points :

1. Le nouveau tracé de la RN88 permettra « d'éviter le centre-ville de Langogne », c'est pour le moins attendu !
2. Peu d'impacts durant la phase des travaux sur les habitations du fait de l'éloignement du tracé. Le travail avec BRH et tir demines n'épargnera pas les habitants et les édifices des vibration de longue portée.
3. Les mesures prises lors de la définition du tracé, afin d'éviter les incidences sur l'activité agricole sont détaillées dans le paragraphe ci-avant détaillant le milieu agricole
4. Le tracé routier a été défini en « évitant le lac de Naussac, afin de ne pas impacter cette zone d'activité touristique ».
5. Contribution du projet au développement économique, notamment : « *Le projet permet de desservir la ZAE des Choisinets et d'accompagner son développement....* ».

Ce satisfecit n'est pas le nôtre :

- Pas d'impact sur l'activité touristique du lac de Naussac, certes. Mais les études présentées n'évaluent pas quel désavantage le passage le contournement entre Naussac et Langogne aurait eu sur cette activité touristique. Or cette variante avec un seul viaduc, vite écartée, est la plus courte, environ 3 à 3,5 km à comparer aux 7,2 km de variante A1-B1 .
- Par ailleurs la raison réglementaire (Cf. loi littoral) pour éviter la variante «NAssac» a sauté, puisque la surface du lac artificiel est inférieure à 1 000 ha suivant le résultat des récentes évaluations du Cerema. Aussi cette nouvelle configuration, remet question une grande partie des fondements qui justifiaient des trajets éloignés du lac de Naussac.

La sincérité des éléments exposés dont ceux qui sont clés pour porter un avis, est ainsi questionnée¹⁰.

¹⁰ Un seul point pour ne pas alourdir cet avis. , les avantages du projet présentés sur l'accès à la ZAE des Choisinets de 2,5 ha aménagée mais vide aujourd'hui sont bien dérisoires comparés au surcoût économique du projet, aux impacts majeurs sur tous les autres volets : agriculture, environnement (habitats, faune flore), climat.

i



ii

Présence de zones humides et habitats Natura 2000 sur secteur du projet déviation Langogne

