



Dossier de presse,

Alternatives au projet de déviation du Pertuis et Saint-Hostien par la RN88

Nous n'oublions pas les riverains et les usagers de la RN88, mais allons dans le sens de l'intérêt commun et de l'avenir !

Depuis la relance par le président du conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes Laurent Wauquiez de ce dossier archaïque, de nombreuses associations et de nombreux-ses militant-es s'opposent à ce projet dévastateur environnementalement, destructeur de terres agricoles et extrêmement dispendieux d'argent public, alors même qu'il ne répond que trop partiellement aux besoins de la population altiligérienne et qu'aucune mesure alternative n'a été étudiée depuis sa Déclaration d'Utilité Publique au siècle dernier (1997 !).

Nous déplorons en effet que les mesures d'évitement à ce carnage annoncé n'aient été prises en compte. Nous souhaitons que soit développé un plan d'actions global pour baisser la fréquentation des voitures sur la RN88 à travers le développement de transports collectifs (train, bus, parkings-relais, covoiturage), la relocalisation d'activités économiques, la création d'espaces de télétravail et de coworking, et en freinant l'étalement urbain (rôle d'aménageur du conseil régional), actions qui seraient, **tout de suite**, bénéfiques pour les riverains (baisse des nuisances et pollution) comme pour les usagers (moindre coût, confort).

Nous aurions apprécié travailler avec l'Etat, dans le cadre d'une large concertation, à l'amélioration et à la sécurisation de la route existante, étudié sérieusement l'opportunité d'une petite déviation de St-Hostien et accompagné l'aménagement des deux villages traversés au profit des commerces et des habitant-es.

Rappelons que l'intérêt public d'un tel projet n'est pas du tout établie.

Son coût, annoncé depuis 2019 (!), de 226 millions d'euros est exorbitant pour gagner environ 3 mn de temps de parcours, soit 75 millions d'euros la minute gagnée ! (1mn pour les poids lourds). Quel est l'intérêt d'un tel gain de temps et, surtout, l'argent public ne serait-il pas mieux employé à financer des investissements plus vitaux (en matière de santé, d'éducation, de recherche, de conversion vers une économie soutenable...). Il sera au moins de 400 000 Millions d'€ !

Le trafic actuel de la RN 88 (14 000 véhicules seulement sur ce tronçon = la circulation journalière sur le pont de Bas-en-Basset) ne justifie pas à lui seul une mise à 2 fois 2 voies, de nombreuses voies supportant des trafics supérieurs sont maintenues à 2 fois une voie.

L'argument sécuritaire doit être fortement relativisé : cette portion de RN88 n'est pas particulièrement accidentogène, du fait des vitesses pratiquées, le passage salubre à 80 km/h réduisant encore notablement l'insécurité. Dans le projet présenté, l'accroissement des vitesses jusqu'à 110, la stimulation du trafic et le passage dans des zones à l'ombre les matins d'hiver sont également à prendre en compte...

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

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.

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 Laurent Wauquiez, de prôner le passage de 90 à 110 km/h sur ce tronçon de la RN88.

Il mélange sciemment les chiffres d'accidentologie de 2 tronçons distincts, celui d'Yssingeaux avec un fort taux de gravité, et pour lequel son aménagement n'a jamais souffert d'opposition, avec celui du Pertuis/St-Hostien pour lequel la gravité des accidents est moins importante au regard des chiffres transmis dans l'enquête publique : quand le nombre de tués et de blessés graves pour 100 accidents est de 86 sur une 2x2 voies, il est de 74 sur 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.

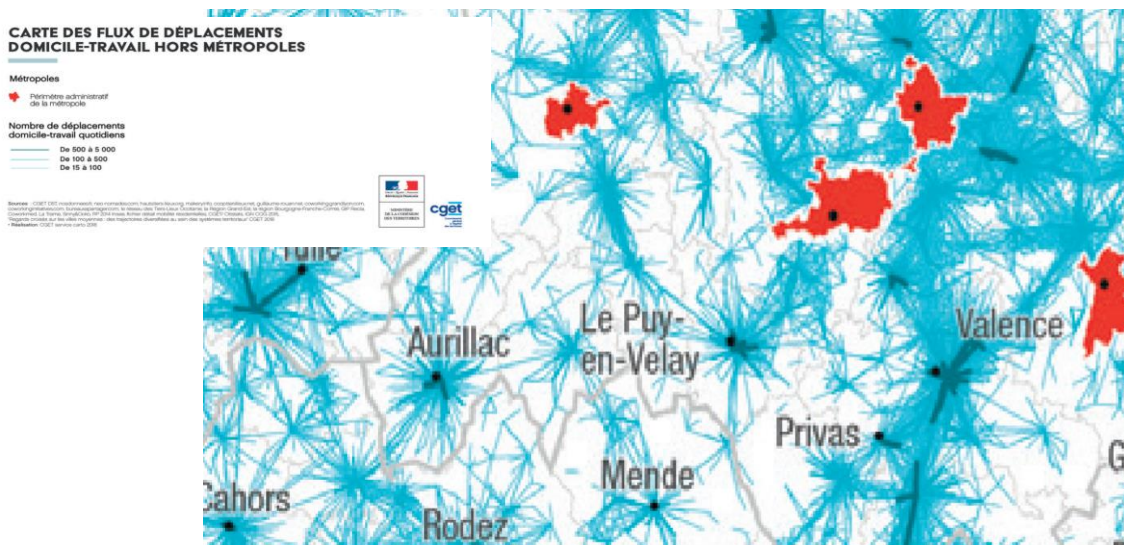
Ce projet stimulateur de la mobilité routière va à l'encontre de la transition vers une mobilité plus durable ?

Le département de la Haute-Loire est actuellement dramatiquement dépourvu en moyens de transports alternatifs à l'automobile, rendant ses habitants trop dépendants de celle-ci (coûts de la motorisation et même multi-motorisation pour les familles, insécurité des déplacements et difficultés à participer à la transition écologique en matière de mobilité, souvenons-nous du mouvement important des gilets jaunes en Haute-Loire).

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 la capitale régionale !

Rien n'est prévu par la région, autorité organisatrice des transports ferrés sur son territoire, pour améliorer notablement cette offre.



1- Faire baisser la fréquentation sur la RN88 > développer 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-Saint Etienne** 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-Saint Etienne 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 Etienne 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 sous le mandat de M Wauquiez...

Quant aux services d'autocars régionaux, ex-départementaux, maintenant de la compétence régionale, ils sont quasiment inexistantes, 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 Yssingaux la 3eme 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 Etienne-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 Yssingaux 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-tarifcation : 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 Etienne 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.

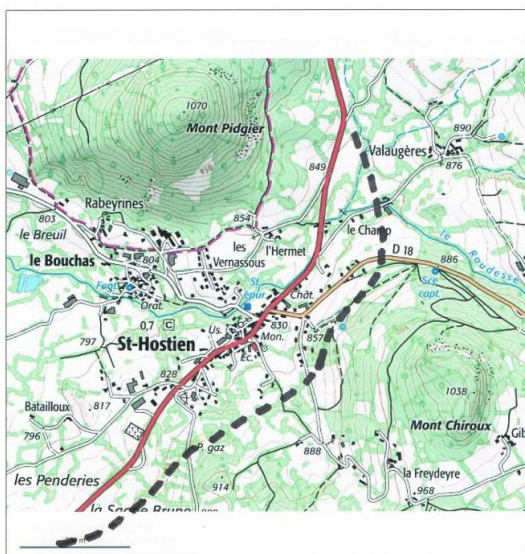
> Ce sont les réglementations et la fiscalité qu'il faut changer, mais les politiques régionales, dans le cadre de ses compétences économiques, peuvent aider à la remise en service de ces infrastructures.

Ce doublement de la RN 88, conçu dans les années 80/90, ne nous paraît plus adapté aux nouveaux défis qui s'imposent à nous en matière :

- d'adaptation au changement climatique,
- de réduction des consommations énergétiques,
- de préservation des équilibres naturels et de la biodiversité,
- la nécessité de cesser l'artificialisation des milieux,
- l'importance de préserver des terres agricoles.

Il n'est plus en phase avec les aspirations d'une large partie de la population à une transition vers une économie respectueuse de notre environnement et économe des ressources.

deviation courte de St Hostien



Nous annulerons ce projet pour qu'il ne soit pas réalisé en l'état mais qu'il soit revu, dans le cadre d'une réduction massive de ses emprises et de ses impacts environnementaux et sociaux.

2- N'oublions ni les riverains actuels, ni le secteur économique

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).



Aussi, l'étude d'une tranchée couverte pour la traversée de bourgs 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...

** Les coûts annoncés pour la création de croisements sur voie unique sont des coûts moyens d'investissement constatés sur diverses réalisations en France à la lecture de la presse spécialisée et qui ont été évoqués par SNCF dans le cadre d'une étude réalisée pour la région Auvergne.*

** Pour les coûts de fonctionnement des circulations des TER et des bus ce sont les coûts moyens kilométriques observés en France multipliés par l'offre souhaitée en km.véhicules par an et déduction faite des recettes voyageurs (les recettes couvrent en moyenne 20 % du coût).*

QUE FAIRE AVEC L'ARGENT PUBLIC ?

Avec les 226 M€ (coût annoncé 2019), plus probablement 500 M€ de la déviation à 2 fois 2 voies Le Pertuis-St Hostien de la RN 88 (10,7 km) pour un gain de temps inférieur à 3 mn

- 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 Etienne : 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€

Contacts presse :

Renaud Daumas – Conseiller régional de Haute-Loire : 07 49 28 39 48