

**Groupe "Les Écologistes" au conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes**

Votre interlocuteur : Kenza DARROT BOUNAR  
Tél. : 06 13 53 92 20  
Courriel : [kenza.darrotbounar@auvergnerhonealpes.fr](mailto:kenza.darrotbounar@auvergnerhonealpes.fr)

**Madame la Préfète de la région  
Auvergne-Rhône-Alpes**

16 rue de Bonnel  
69003 - LYON

Copie à Lucas Turgis et Françoise Noars

**Objet : Signalement de la diffusion d'informations mensongères lors de l'assemblée plénière des 16 et 17 octobre 2025 – "INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES D'INTÉRÊT NATIONAL : RN88" n° AP-2025-10 / 02-100651**

Le conseil régional, le 2 décembre 2025

Madame la Préfète de région,

Nous souhaitons, par la présente, vous alerter sur la diffusion d'informations erronées par l'exécutif régional lors de l'assemblée plénière du Conseil régional des 16 et 17 octobre 2025, au moment des débats précédent le vote relatif à la délibération "INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES D'INTÉRÊT NATIONAL : RN88" n° AP-2025-10 / 02-100651 (ANNEXE-1).

Extraite de la vidéo ci-jointe en ANNEXE-2, la liste non exhaustive, des informations erronées données par Frédéric Aguilera, Vice-président délégué aux transports lors de la présentation du rapport et avant le vote en Assemblée plénière figure ci-dessous.

**1- Sur le besoin de nouvelles infrastructures routières pour décarboner la route**

Frédéric Aguilera dans vidéo capture AP à 2:40 min // GIEC :

*"D'où l'importance de nous investir sur la route pour accompagner sa décarbonation"*

Frédéric Aguilera dans vidéo capture AP à 2:53 min // GIEC :

*"Si on loupe, et ça quand on lit le rapport du GIEC c'est très clair, si on loupe la décarbonation de la route on loupera la décarbonation de nos sociétés et de notre économie"*

Frédéric Aguilera dans vidéo capture AP à 8:40 min // GIEC :

*"C'est dans l'intérêt de la décarbonation comme je l'ai rappelé et comme nous invite à faire le GIEC à investir massivement sur les routes pour décarboner et accompagner la décarbonation des routes"*



@ecologieaura  
 [ecologieaura.fr](http://ecologieaura.fr)  
[contact@ecologieaura.fr](mailto:contact@ecologieaura.fr)

**Groupe les Écologistes**  
Conseil régional  
Auvergne-Rhône-Alpes  
101 cours Charlemagne  
69269 Lyon Cedex 2





routes. C'est dans l'intérêt de la décarbonation. Dans l'intérêt d'investir pour décarboner et accompagner la décarbonation des routes. Ce projet est pour cela particulièrement important et symbolique de la politique que nous allons mener dans les prochaines années.

**Alors même que dans son 6ème rapport "Atténuation du changement climatique", publié le lundi 4 avril 2022, le GIEC présente dans ses solutions pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre et limiter les conséquences du changement climatique l'importance de transformer les mobilités individuelles.**

Les transports représentent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France (31%) et sont responsables d'un quart des émissions mondiales : leur décarbonation est donc un enjeu majeur dans la lutte contre le changement climatique.

Parmi les actions identifiées par le GIEC dans tous les secteurs pour réduire les émissions de gaz à effet de serre en transformant les comportements individuels, celles qui concernent la mobilité sont celles qui présentent le plus grand potentiel de réduction de l'empreinte carbone. Les solutions citées par le rapport sont :

- Donner la priorité à une mobilité sans voiture, en privilégiant la marche et le vélo par exemple ;
- Privilégier les transports en commun ;
- Favoriser les mobilités électriques ;
- Réduire les voyages en avion (surtout les vols longs courriers).

Voir ANNEXE-3 le courrier de Christophe Cassou, climatologue et co-auteur du sixième rapport d'évaluation du GIEC.

**2- Sur l'usage de l'argument de l'accidentologie alors même que les chiffres sont identiques entre le tronçon Le Pertuis/Saint-Hostien que le tronçon déjà à 2x2 voies en Haute-Loire entre Saint-Ferréol-d'Auroure et Brives-Charensac**

Frédéric Aguilera dans vidéo capture AP à 3:20 min // Sécurité routière :

*“ Le projet de déviation entre Le Pertuis et Saint-Hostien vise à sécuriser un tronçon véritablement accidentogène aujourd’hui ”*

Frédéric Aguilera dans vidéo capture AP à 4:00 min // Sécurité routière :

*“ Ce projet, pour nous, améliore considérablement la sécurité routière sur un secteur particulièrement accidentogène ”*

### — UN PROJET JUGÉ « D'INTÉRÊT PUBLIC MAJEUR »

- Il améliorera la sécurité routière et réduira les accidents sur une route très accidentogène,
- Il améliorera la sécurité des habitants des bourgs traversés par l'actuelle RN88
- Il réduira les nuisances sonores et la pollution dans les bourgs : plusieurs points noirs de bruit ne peuvent être supprimés sans un contournement
- Il permettra de fluidifier le trafic et de réduire les temps de parcours
- Il favorisera le développement économique local.

- Le CNPN, dans son avis du 6 mai 2020, a indiqué que « l'intérêt public majeur du projet est quant à lui incontestable »
- Le tribunal administratif de Clermont-Ferrand, dans son jugement de décembre 2024, a confirmé l'intérêt public majeur du projet



c'est un axe stratégique qui relie Lyon à Toulouse via le Massif central. Le projet de déviation vise à sécuriser un tronçon véritablement accidentogène aujourd'hui et à améliorer la qualité de vie des riverains

En ANNEXES 4, 5 et 6 vous trouverez les chiffres officiels de la Sécurité Routière entre 2010 et 2024 pour le tronçon Le Pertuis/Saint Hostien et pour celui de Saint-Ferréol-d'Aououre/Brives-Charensac (hors Le Pertuis/Saint Hostien), secteur déjà mis à 2x2 voies.

En ANNEXE 7, un tableau comparatif démontre que l'accidentologie est similaire au kilomètre sur ces 2 tronçons : 25 accidents au km pour Le Pertuis/Saint Hostien et 22,2 pour Saint-Ferréol-d'Aououre/Brives-Charensac, 0,31 tués pour Le Pertuis/Saint Hostien et 0,32 tués pour Saint-Ferréol-d'Aououre/Brives-Charensac.

Ce travail démontre qu'en aucun cas changer le profil routier de ce tronçon permettrait d'avoir un impact favorable en termes d'accidentologie, seul l'amélioration de l'existant permet d'espérer aller en ce sens.

### 3- Sur l'utilisation des deux avis défavorables successifs du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) pour leur faire dire que le CNPN est favorable au projet :

Frédéric Aguilera dans vidéo capture AP à 4:23 min // CNPN :

*“ Je rappelle que le CNPN, dans son avis du 6 mai 2020, a indiqué l'intérêt public majeur du projet, et que, déjà à ses yeux et à l'époque, est incontestable ”*

## — UN PROJET JUGÉ « D'INTÉRÊT PUBLIC MAJEUR »

- Il améliorera la sécurité routière et réduira les accidents sur une route très accidentogène,
- Il améliorera la sécurité des habitants des bourgs traversés par l'actuelle RN88
- Il réduira les nuisances sonores et la pollution dans les bourgs : plusieurs points noirs de bruit ne peuvent être supprimés sans un contournement
- Il permettra de fluidifier le trafic et de réduire les temps de parcours
- Il favorisera le développement économique local.

- Le CNPN, dans son avis du 6 mai 2020, a indiqué que « l'intérêt public majeur du projet est quant à lui incontestable »
- Le tribunal administratif de Clermont-Ferrand, dans son jugement de décembre 2024, a confirmé l'intérêt public majeur du projet

3



réduira les nuisances sonores et la pollution dans les bourgs et il permettra de fluidifier le trafic et de réduire les temps de parcours. Enfin, il favorisera le développement économique local. Je rappelle que le CNPN dans son avis du 6 mai 2020 a indiqué l'intérêt public majeur du projet

Vous trouverez en ANNEXE 8 l'avis du 6 mai 2020 du Conseil National de la Protection de la Nature qui est sans équivoque dans sa conclusion : “*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.”*

Veuillez trouver aussi en ANNEXE 9 l'avis défavorable du CNPN du 23 septembre 2024, dont est repris ici sa conclusion :

“*Bien que saluant l'actualisation des inventaires en 2024 ayant permis de compléter la liste des espèces protégées impactées par le projet de 2x2 voies de circulation, mais qui ne sont pas pour autant prises en compte dans les mesures ERC déjà lacunaires de 2020, et bien qu'un effort notable ait été effectué pour augmenter les mesures de compensation, le CNPN regrette la multiplication excessive des sites de compensation et son corollaire de petites tailles (connue pour obérer fortement leur efficacité), outre l'éloignement excessif de certains d'entre eux, et constate que 13 d'entre eux ne sont toujours pas effectifs.*

Globalement ces sites de compensation ne disposent toujours pas de garanties suffisamment pérennes de leur maintien, les accords avec les exploitants actuels étant insuffisants.

L'absence d'inventaires sur les sites de compensation, l'absence de méthode de dimensionnement ne permettant pas de mesurer correctement la plus-value fonctionnelle de ces sites en termes d'additionnalité pour les principales espèces protégées (l'analyse ne portant que sur les enjeux d'habitats), et la faiblesse des ratios de compensation même en tenant compte d'hypothèses permettant de dépasser ceux annoncés dans le PAC, enfin l'absence d'une nouvelle demande autoporteuse de dérogation à la destruction d'espèces protégées malgré l'ampleur (difficilement) perçue des modifications du projet, ne permettent pas non plus d'évaluer le principe de non perte de biodiversité liée à cet aménagement d'une 2x2 voies dans un milieu globalement riche en milieux

naturels et en biodiversité (16 Habitats communautaires, très nombreuses espèces protégées dont 16 à PNA...), et peu compatible avec le principe nouveau de ZAN.

En conséquence, **le CNPN émet un avis défavorable** à ce second Porter-à-connaissance (s'ajoutant au fait que le premier n'a pas été présenté, et que son avis sur la DEP de 2020 n'avait déjà pas été suffisamment pris en compte dans l'autorisation environnementale N° BCTE/2020 -141 signée le 28 octobre 2020 et dont les remarques restent largement d'actualité malgré les efforts observés dans les surfaces de compensation et de ml linéaires de haies à recréer)."

Voir ANNEXE-10 le courrier de Maxime Zucca, naturaliste, écologue et membre du Conseil National de la Protection de la Nature.

#### **4- Sur la mésinterprétation des chiffres de l'enquête publique :**

Frédéric Aguilera dans vidéo capture AP à 6:15 min // Enquête publique :

"*En Haute-Loire c'est 73% des gens qui étaient favorables, à l'échelle de la région 61%, et même à l'échelle nationale 52% des personnes qui ont répondu ont rappelé l'intérêt de ce projet*"

### **— UN PROJET ATTENDU**

- ▶ Lors de la participation du public par voie électronique de 2025, les expressions étaient globalement :

périmètre	Favorable	Défavorables
Haute-Loire	73%	27%
Auvergne-Rhône-Alpes	61%	39%
France et au-delà	52%	48%

Dans l'ANNEXE 11, le rapport de la commission d'enquête publique souligne en page 17 que la commission d'enquête en 2025 a reçu 3360 contributions dont 58 ont été écartées comme étant hors sujet, sans avis ou neutres, relevant d'échanges ou doublons.

Des contributions retenues, la répartition est la suivante:

- contributions défavorables: 1897 soit 56,45% ;
- contributions favorables: 1408 soit 41,90% ;
- contributions non retenues: 55 soit 1,63%.

Dans l'ANNEXE 12, dans une note transmise par le secrétariat général de la préfecture de Haute-Loire, nous avons le détail de la répartition des avis par provenance :

Hors Région		Région		Département		Non Localisé	
Déf.	Fav.	Déf.	Fav.	Déf.	Fav.	Déf.	Fav.
93,00 %	7,00 %	91,00 %	9,00 %	34,00 %	66,00 %	10,00 %	90,00 %

Cela démontre que les chiffres présentés d'avis favorables étaient faux :

- 66 % en Haute-Loire au lieu des 73 % présentés ;
- 9 % en région au lieu des 61 % présentés ;
- 7 % en France et au-delà au lieu des 52 % présentés.

Au cours de cette séance, nos collègues **Renaud Daumas** et **Myriam Laïdouni**, élus du groupe "Les Écologistes", ont publiquement interpellé l'exécutif afin de dénoncer ces allégations inexactes. Malgré leurs interventions, restées sans réponse, ces informations ont continué d'être relayées, comme en témoignent les verbatims joints à ce courrier.

Ces faits sont particulièrement préoccupants. Ils portent atteinte à la sincérité du débat démocratique au sein de l'assemblée régionale et soulèvent des interrogations quant à la régularité du processus délibératif.

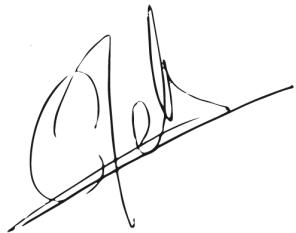
Dans la mesure où l'État est garant de la continuité des affaires publiques et du contrôle de légalité des actes des collectivités territoriales, nous estimons qu'il vous appartient d'intervenir afin de **rétablir la vérité et de garantir la transparence des décisions régionales**.

Nous vous demandons donc, Madame la Préfète, de bien vouloir solliciter de la Région Auvergne-Rhône-Alpes la communication aux membres de l'assemblée des **informations exactes** relatives à la délibération "INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES D'INTÉRÊT NATIONAL : RN88" n° AP-2025-10 / 02-100651, afin de rétablir le droit et la confiance dans le fonctionnement démocratique de notre institution.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agrérer, Madame la Préfète de région, l'expression de notre haute considération.

**Cécile MICHEL**

Co-présidente du groupe "Les Écologistes"

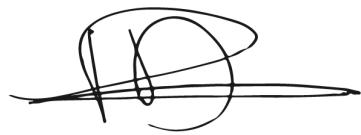


**Maxime MEYER**

Co-président du groupe "Les Écologistes"



**Renaud DAUMAS**  
Conseiller régional de Haute-Loire



**Myriam LAÏDOUNI**  
Conseillère régionale d'Isère



Liste des annexes :

- Annexe 1 : délibération “INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES D’INTÉRÊT NATIONAL : RN88” n° AP-2025-10 / 02-100651 ;
- Annexe 2 : intervention de Frédéric Aguilera, Vice-président délégué aux transports lors de la présentation du rapport et avant le vote en Assemblée plénière ;
- Annexe 3 : courrier de Christophe Cassou, climatologue et co-auteur du sixième rapport d'évaluation du GIEC ;
- Annexes 4, 5 et 6 : chiffres officiels de la Sécurité Routière entre 2010 et 2024 pour le tronçon Le Pertuis/Saint Hostien et pour celui de Saint-Ferréol-d'Auroure/Brives-Charensac (hors Le Pertuis/Saint Hostien), secteur déjà mis à 2x2 voies ;
- Annexe 7 : tableau comparatif de l'accidentologie au kilomètre sur deux tronçons routiers ;
- Annexe 8 : avis du 6 mai 2020 du Conseil National de la Protection de la Nature ;
- Annexe 9 : avis du 23 septembre 2024 du Conseil National de la Protection de la Nature ;
- Annexe 11 : courrier de Monsieur Maxime Zucca, naturaliste, écologue et membre du Conseil National de la Protection de la Nature ;
- Annexe 11 : rapport de la commission d'enquête publique ;
- Annexe 12 : note transmise par le secrétariat général de la préfecture de Haute-Loire.