



LUCIEN SOYERE

En octobre 2022, le collectif de la Lutte des Sucrs a tenté de bloquer l'arrachage des arbres sur le chantier de la RN 88. Trois personnes ont été placées en garde à vue.

En Haute-Loire, un projet de déviation routière porté par la région Auvergne-Rhône-Alpes menace 140 hectares d'espaces naturels. Ses opposants dénoncent un chantier en partie illégal, qui mène droit à une catastrophe écologique. **ROSE-AMÉLIE BECEL**

Sur la RN 88

le système Wauquiez en roue libre

Entre Saint-Étienne et Le Puy-en-Velay, la route nationale sillonne à travers les sucrs, ces monts typiques des paysages de la Haute-Loire. Mais à l'entrée du village du Pertuis, l'épaisse forêt qui couvre ces dômes volcaniques est brusquement interrompue par des barrières orange qui laissent place à une étendue de souches et de terre. C'est ici que le chantier de la nouvelle RN 88 commence.

Sur cet axe qui relie Lyon à Toulouse, environ 14 000 véhicules traversent chaque jour les communes du Pertuis et de Saint-Hostien. En sommeil depuis trente ans, le projet de dévier la quatre-voies pour contourner les deux bourgs a été rouvert par Laurent Wauquiez en 2017, après son élection à la tête de la région Auvergne-Rhône-Alpes. L'État – gestionnaire des routes nationales – a délégué cette compétence à la région, qui finance à près de 90 % les 226 millions d'euros que doit coûter le chantier.

En direction du Puy-en-Velay, le nouveau tracé de la RN 88 doit prendre fin à hauteur du hameau de Rabuzac. Dans son sillage, le ruban de bitume de 10,7 kilomètres emportera 140 hectares de terres : champs, forêts et zones humides.

« On dit qu'un centimètre de sol, c'est un siècle de travail de la nature », songe Émeric Duclaux, maraîcher, en observant le vol d'un milan royal au-dessus de sa tête. « La route va détruire 80 hectares de terres agricoles, alors même que la région affiche le soutien aux agriculteurs comme une priorité. J'ai mis des années à trouver les cinq hectares sur lesquels je cultive et je connais des gens qui cherchent encore des terres où s'installer », constate-t-il, amer, face à un habitant de Rabuzac qui ne peut qu'acquiescer.

Dans ce hameau, la nationale coupera une exploitation en deux et l'amputera au passage de dix hectares. Le chantier menace aussi la source qui alimente gratuitement les quelques habitants toute l'année. Le long d'un petit chemin, un riverain désigne de la tête l'eau qui jaillit en continu à l'angle d'un mur de pierres : « J'ai fait venir un plombier hier, pour être raccordé à l'eau de la ville. » Le sous-sol argileux du pays des sucrs, dans lequel l'eau ruisselle très lentement, préserve la ressource même en cas de sécheresse. Une chance pour les habitants, mais pas pour le chantier : cette terre friable doit être excavée jusqu'à 30 mètres de profondeur pour garantir la stabilité de la future route.

L'ampleur de ces travaux nécessite l'acquisition d'une plus grande superficie de terrain que celle prévue au moment de l'élaboration du tracé dans les années 1990. Problème : la déclaration d'utilité publique (DUP), seul outil juridique permettant l'acquisition de terres par expropriation, date de 1997 et est périmée depuis 2007. Selon les derniers chiffres de France nature environnement (FNE) Auvergne-Rhône-Alpes, il manque toujours 24 hectares à la région pour pouvoir construire la route et mettre en place les infrastructures exigées par la loi pour compenser les atteintes du projet à l'environnement.

« Nous avons demandé à la région de nous fournir des documents garantissant la maîtrise foncière des espaces utilisés pour les mesures compensatoires. Après une longue attente nous les avons reçus, mais ils sont presque entièrement caviardés », explique Anaïs Lozano, juriste pour FNE. Les travaux de la future RN 88 ont donc débuté sans assurance d'être achevés.

La déviation de la nationale implique l'installation de 13 ouvrages d'art, dont un viaduc de 300 mètres. Pour garantir la stabilité de la route, le sol argileux doit être creusé jusqu'à 30 mètres de profondeur. En tout, 3 millions de mètres cubes de terre doivent être déblayés.



La déclaration d'utilité publique est périmée depuis 2007. Les travaux ont donc débuté sans assurance d'être achevés.

/ Un « massacre » de la biodiversité

Au Pertuis, le chantier de la déviation vient à peine de commencer, mais son impact sur la biodiversité est déjà considérable. Depuis sa maison, Francis Collet peut apercevoir les barrières orange qui marquent l'emprise de la future déviation. La nationale filera à travers le suc qui surplombe son terrain. À son sommet, tous les arbres ont été abattus. « La région se vante d'utiliser des méthodes respectueuses pour réduire l'impact du chantier sur l'environnement, mais pour l'instant nous n'avons rien constaté sur le terrain », déplore le professeur de physique-chimie.

Depuis 2016, les projets d'aménagement du territoire doivent pourtant s'engager à ne pas générer de perte nette de biodiversité, en respectant la séquence « éviter, réduire,

compenser » : éviter toute atteinte aux milieux naturels, réduire cet impact s'il est inévitable et en dernier recours compenser les dommages causés à la nature. L'autorisation environnementale, accordée par le préfet de la Haute-Loire fin octobre 2020, permet ainsi aux travaux de débuter, à condition de respecter une série de mesures de protection de la biodiversité.

« La route va détruire des zones humides où se reproduisent des grenouilles rouges. Des filets et des seaux enterrés devaient être installés avant les travaux, pour capturer les amphibiens et permettre de les relâcher dans des lieux sûrs. Mais ils ont tout défriché avant d'avoir installé le dispositif », déplore Francis Collet. L'autorisation environnementale prévoit également que les arbres ne soient pas abattus lorsque la température nocturne est inférieure à 5 °C. Pourtant, des images montrent que des coupes ont été réalisées début janvier 2021, alors que le sol était recouvert de neige et que le thermomètre affichait - 4 °C en journée. L'habitant du Pertuis ne décolère pas : « À ces températures, la petite faune est pétrifiée, parfois en hibernation, et n'a pas le temps de réagir pour fuir avant l'abattage. Couper des arbres à cette période, c'est un massacre. »

Quelques jours après les faits, photos à l'appui, FNE Haute-Loire a déposé plainte contre X pour violation des mesures figurant dans l'autorisation environnementale. En mai 2021, le tribunal judiciaire du Puy-en-Velay a décidé de ne pas engager de poursuites pénales, estimant les preuves insuffisantes.

/ La route du « Seigneur des panneaux »

Deux autres recours en justice demandent l'annulation de l'autorisation environnementale accordée au projet. L'un d'eux est porté par Myriam Laidouni-Denis et Fatima Parret, élues écologistes au conseil régional, qui dénoncent une situation de conflit d'intérêts. Pour elles, la réapparition de ce projet – oublié depuis des décennies – peu après l'élection de Laurent Wauquiez à la tête de la région n'est pas un hasard. En Haute-Loire, l'ancien président Les Républicains est dans son fief : maire du Puy-en-Velay pendant presque huit ans, il a aussi été député de la première circonscription du département.

Aujourd'hui, l'élu cumule avec son mandat de président de région celui de vice-président de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay, chargé du développement économique du territoire qui accueillera la déviation. « Il y a une confusion des rôles. Par le biais du conseil régional, Laurent Wauquiez fait voter des subventions qui pourront bénéficier directement à ses actions au sein de l'exécutif de la communauté d'agglomération du Puy-en-Velay », explique Myriam Laidouni-Denis.

Sur le terrain, la marque du bienfaiteur du département est visible partout. Chaque initiative financée par la région doit s'afficher sur une pancarte bleu ciel, ce qui vaut à Laurent Wauquiez l'ironique surnom de « Seigneur des panneaux ». Un soutien qui vire à l'emprise, lorsque des structures expriment leur adhésion au chantier de la RN 88 par peur de se voir retirer de précieuses aides. En septembre 2020, une enquête de Médiacités Lyon révélait qu'une association en mémoire des victimes de la route – subventionnée par la région – avait publié un communiqué de soutien au projet, peu après avoir reçu un appel du cabinet de Laurent Wauquiez l'incitant fortement à le faire.

Myriam Laïdouni-Denis déplore aussi l'opacité des prises de décision dans l'autorisation du projet routier. En décembre 2019, la région a décidé de reprendre à l'État la maîtrise d'œuvre de la déviation (et donc d'en financer la majeure partie), sans scrutin en assemblée plénière. « *Le vote s'est déroulé en commission permanente, une assemblée qui n'est pas ouverte à tous les élus et qui ne fait pas l'objet de comptes rendus publics, alors que toutes les décisions budgétaires doivent être prises en assemblée plénière* », constate-t-elle.

/ Patates contre goudron

Face à ce qu'ils considèrent comme des irrégularités, les opposants au projet de déviation de la RN 88 espèrent toujours l'annulation du chantier. Au printemps 2020, ils se sont rassemblés au sein du collectif de la Lutte des sucs pour organiser leur mobilisation. « *Pour démontrer l'utilité agricole des terres dans l'emprise du chantier, nous avons planté des pommes de terre dessus en mai dernier. Après l'été, sans irriguer le champ, nous avons récolté trois tonnes de patates* », raconte Renaud Daumas.

Maraîcher fraîchement engagé en politique, il siège avec les écologistes au conseil régional depuis 2021 et défend une autre vision de l'engagement de la collectivité en matière de transports : « *En Haute-Loire, 80 % des habitants vivent à proximité de l'une des deux nationales qui traversent le département. Le rôle de la région devrait être de travailler sur une offre de transports à haute fréquence, pour permettre à ces gens de se garer à proximité des grands axes et de finir leur trajet en bus.* » Pour sécuriser cette route accidentogène, l' élu suggère d'améliorer les infrastructures déjà existantes, plutôt que de se lancer dans un chantier titanesque : « *Pendant soixante ans, rien n'a été fait pour sécuriser cette route, et ce n'est pas en construisant une quatre-voies à 110 km/heure que l'on va réduire le nombre d'accidents !* »

Le 7 mai, la Lutte des sucs organise son carnaval dans la commune de Saint-Étienne-Lardeyrol. En parallèle des actions juridiques, occuper le terrain est indispensable pour préserver le vivant, car le temps presse. Sur le tracé de la route, la deuxième étape des travaux est engagée : en février, l'entreprise chargée de la « défavorabilisation » des sols a été sélectionnée. « *Défavorabiliser, c'est un terme terrible qui signifie enlever tout espoir à la biodiversité de pouvoir se réinstaller* », soupire Lucien Soyere, enseignant à la retraite investi dans le collectif. Malgré les arbres arrachés et la terre qui s'amoncele déjà, le collectif entend bien s'opposer aux travaux en cours avant que le chantier ne cause des dommages irréversibles. ●

Le bitume, une bombe sanitaire ignorée

Le bitume est un mélange d'hydrocarbures utilisé comme liant pour la fabrication de nombreux revêtements (routes, parkings, trottoirs...). Une fois chauffé, il émet des fumées pouvant contenir des substances dangereuses pour la santé. Le Centre international de recherche sur le cancer a classé l'exposition professionnelle aux fumées de bitume comme « peut-être cancérigène », et l'Anses parle de « potentiel cancérigène ». Des études ont pointé des risques d'asthme, de bronchite chronique, d'irritations oculaires et respiratoires. En 2010, la justice a, pour la première fois en France, fait le lien entre le cancer de la peau d'un ouvrier spécialisé dans l'épandage du bitume, décédé en 2008 d'un cancer de la peau, et les fumées toxiques du bitume. V. D.

Le GCO de Strasbourg :

et maintenant ?

Inauguré en décembre 2021, le grand contournement ouest de Strasbourg est le symbole des grands

projets inutiles. Le cœur en berne après des années de lutte, les militants gardent l'espoir qu'elles n'auront pas été vaines. **ZOÉ NEBOIT**

Tout ça, pour ça » revient en boucle comme un mantra infernal dans la bouche de celles et ceux qui se sont farouchement opposés pendant deux décennies à la construction du grand contournement ouest de Strasbourg, le GCO. Un an et demi après la mise en circulation de cette autoroute à péage de 24 kilomètres pour un coût de 560 millions d'euros, le bilan laisse en effet songeur.

Le GCO fait partie de ces projets d'infrastructures dont les prémices sont aussi anciennes que le premier choc pétrolier. C'est en 1973 qu'il est inscrit pour la première fois dans un projet d'aménagement de l'agglomération. Oublié, puis dépoussiéré au tournant des années 2000, il a connu pendant vingt ans des allers-retours judiciaires, politiques et de vives contestations dans le débat public.

Non sans rappeler le long cheminement de l'ex-projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, le GCO, lui, a bien vu le jour. Autre point commun : c'est le promoteur Vinci qu'on retrouve à la tête de ces deux projets. « *On dit souvent qu'on est le lot de consolation de Vinci* », rit jaune Bruno Dalpra, membre de longue date du collectif GCO non merci. Malgré sept avis défavorables émis après différentes enquêtes publiques, dont un émanant du Conseil national de la protection de la nature, le gouvernement est passé outre et a donné son feu vert le 23 janvier 2018, soit cinq jours seulement après l'abandon du chantier de Notre-Dame-des-Landes. Le contournement était présenté comme le moyen de désengorger l'A35 menant à Strasbourg, renommée depuis M35, l'une des autoroutes les plus empruntées de France. En bonus, moins de nuisances sonores et atmosphériques dans l'agglomération alsacienne. Un « *maillon essentiel à la transformation des mobilités autour de Strasbourg* » offrant « *un meilleur cadre de vie pour les habitants de la métropole* », vantait Vinci Autoroutes au moment d'inaugurer la rutilante deux fois deux voies.

Sauf qu'aucune baisse significative de dioxyde d'azote (NO₂) n'a été mesurée depuis son inauguration à



l'intensité, ça dépend de la météo, du vent », estime l'ancien élu, avant de préciser : « Mais il n'y a pas un jour ou une nuit sans que je l'entende. »

Sa commune de 920 habitants était devenue l'épicentre des mobilisations anti-GCO en accueillant l'installation d'une zone à défendre, une ZAD, de 2017 à 2018, dans la forêt voisine, aujourd'hui rasée (1). *« Ça a été pour moi une école de vie extraordinaire, où j'ai appris à connaître des gens mus par de puissantes valeurs »,* se souvient avec émotion l'ancien maire.

Vent debout contre le projet, Caroline Ingrand-Hoffet, la pasteur de l'église de Kolbsheim, a elle aussi contribué à orchestrer la vie entre les habitants de ce petit village alsacien et les zadistes. *« Ma position a d'abord étonné les deux bords, mais je crois avoir servi de liant entre les gens »,* raconte celle qui est aussi surnommée *« la pasteur de la ZAD »*. C'est grâce à l'appel des cloches de son église que plus d'une fois, au petit matin, les habitants alertés se sont retrouvés à défendre la forêt face aux engins de démolition.

Aujourd'hui, Caroline Ingrand-Hoffet perpétue le combat. Depuis quatre ans, elle organise dans le village un festival local culturel, *« 10 jours vert le futur »* (2), avec des artistes rencontrés durant la lutte. Les dates du 10 au 20 septembre n'ont pas été choisies au hasard. Elles marquent l'épisode en 2017 durant lequel les engins ont été repoussés – *« où on avait fait gagner un an à la forêt »* – et en 2018 l'évacuation de la ZAD. *« L'humain a besoin de rituel, de dates »,* note-t-elle.

« Pour moi, le discours d'inauguration du GCO de Jean Castex a été un tournant. En plus d'afficher son mépris total pour notre lutte, il a confirmé son intention de relancer tous les autres projets routiers. Ça a réveillé mon instinct de veille politique. » La pasteur multiplie depuis les interventions et actions au sein des milieux écologistes, notamment inter-religieux via le collectif Greenfaith contre le projet Eacop de TotalEnergies en Ouganda et en Tanzanie.

PATRICK HERTZOG / AFP

Strasbourg, où la concentration de ce composé chimique dépasse régulièrement 40 µg/m³ d'air, limite fixée par la réglementation européenne. Plus préoccupant encore, la pollution au NO₂, à l'inverse, significativement augmenté dans les villages jouxtant le GCO, comme l'atteste une étude diligentée par quatre de ces communes, à leurs frais.

Même la promesse phare de fluidifier le trafic de la M35 vers Strasbourg tient, un an et demi après, difficilement la route. *« Entre juin 2019 et juin 2022, on a observé à un point de comptage une baisse de 162 000 à 159 000 véhicules légers. Autrement dit, peanuts »,* rapporte Alain Jund, vice-président écologiste de l'Eurométropole et opposant de longue date du projet. En 2018, avec l'équipe écologiste, il avait démissionné de l'exécutif de la collectivité, dénonçant le rôle de la présidence, *« fer de lance d'un projet inutile et dépassé »*.

/ Au bonheur de Vinci

Côté GCO, en faisant quelques calculs, il apparaît que la prophétie des opposants qui faisait du projet un « couloir à camions » pour le transit européen de marchandises semble s'être réalisée. Si les 16 000 à 17 000 camions qui circulaient jadis quotidiennement sur l'A35 se sont largement déportés sur le GCO, ils ne sont pas les seuls. Ce sont désormais 21 000 camions, M35 et GCO confondus, qui traversent tous les jours la plaine d'Alsace. Payant, le GCO reste toujours un trajet plus avantageux pour les poids lourds que l'axe parallèle allemand A5 où ils sont soumis à l'écotaxe « LKW Maut ». En 2022, Vinci a engrangé un bénéfice net de 4,26 milliards d'euros, soit une hausse de 64 %, dont la moitié réalisée grâce à ses autoroutes.

« Les camions les uns derrière les autres, je les vois tous les jours depuis ma fenêtre », soupire, las, Dany Karcher, ancien maire de Kolbsheim et figure centrale de la lutte anti-GCO. *« Ce truc-là »,* comme il le nomme parfois, s'est imposé dans un paysage de champs et de maisons à colombages, à quelques centaines de mètres de son domicile. *« Pour*

Si le trafic sur la M35 n'est pas plus fluide, la pollution au NO₂, a quant à elle augmenté dans les villages jouxtant le GCO.

Ce sont 21 000 camions qui empruntent désormais cet axe au quotidien, contre 16 000 avant le GCO.

« La bagarre n'est pas terminée », martèle Luc Huber, ancien maire de Pfettisheim, commune voisine de Kolbsheim. *« C'est insupportable que des entreprises comme Vinci puissent imposer leur loi dans notre pays. Quand on est citoyen, il faut simplement se battre contre. »* Comme Dany Karcher, l'ancien édile se dit « essoré » par ces années de lutte. Mais tous deux se félicitent de la participation du collectif GCO non merci à la coalition nationale la Déroute des routes. *« Si notre exemple peut aider d'autres luttes, ça sera notre lot de consolation »,* déclare Bruno Dalpra, mobilisé contre l'A69 Toulouse-Castres ou encore le contournement de Rouen. *« Dans nos luttes locales, on est souvent isolés et notre force de frappe ne nous permet pas d'atteindre les institutions. Le fait de s'unir permet de peser véritablement, c'est là que réside notre espoir. »* ●

(1) « L'Alsace dit non à un grand projet inutile », 27 septembre 2017, sur Politis.fr

(2) vertlefutur.fr