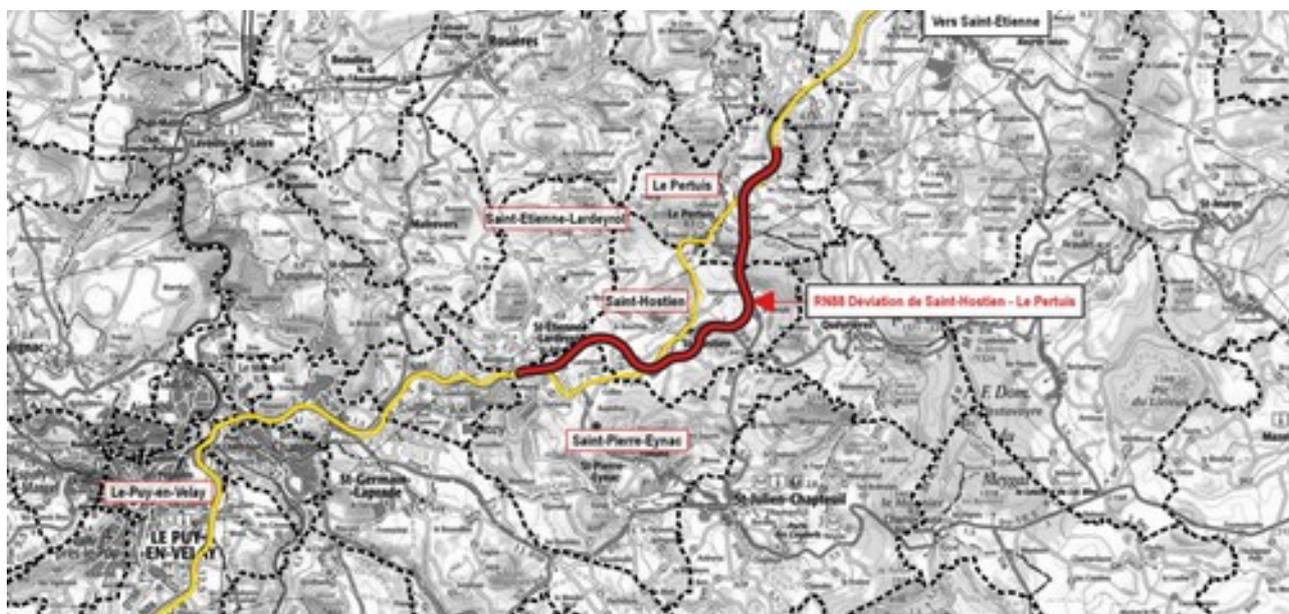


## Haute-Loire

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique relative à la déviation de la RN88 entre Saint Hostien et Le Pertuis déposée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.



## CONCLUSIONS

de la

commission d'enquête

Le 28 août 2025

# SOMMAIRE

<b>1 - Généralités.....</b>	<b>4</b>
1.1 - Objet de l'enquête publique.....	4
1.2 - Déroulement de l'enquête.....	4
<b>2 - Présentation du projet.....</b>	<b>6</b>
2.1 - Présentation générale du projet.....	6
2.2 - Origine du projet.....	8
2.3 - Objets du projet.....	9
2.4 - Concertation préalable.....	9
<b>3 - Analyse des observations de L'AE et des PPA.....</b>	<b>9</b>
3.1 - Synthèse des avis.....	9
3.2 - Remarques de l'autorité environnementale.....	10
3.3 - Avis des personnes publiques associées.....	10
<b>4 - Analyse des observations du public concernant l'enquête DUP.....</b>	<b>11</b>
4.1 - Le témoignage d'un riverain.....	11
4.2 - Le point de vue d'un usager quotidien de la route.....	12
4.3 - La vision d'un responsable consulaire.....	12
4.4 - L'alerte d'un défenseur de l'environnement.....	13
4.5 - Le point de vue des agriculteurs concernés sur le secteur du projet.....	13
<b>5 - De l'utilité publique du projet face aux intérêts privés.....</b>	<b>16</b>
5.1 - Avantages.....	17
5.2 - Inconvénients.....	19
<b>6 - Synthèse.....</b>	<b>24</b>
6.1 - Sur la condition tenant à la raison d'Utilité Publique.....	24
6.2 - Sur l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie.....	26
6.3 - Sur la qualité de l'air et la ressource en eau.....	27
6.4 - Sur l'information du public.....	27
<b>7 - Conclusions.....</b>	<b>28</b>

# Glossaire

- DUP: Déclaration d'Utilité Publique,
- AURA:Auvergne-Rhône-Alpes,
- CD43: Conseil Départemental de la Haute-Loire,
- AE: Autorité Environnementale,
- PPA: Personnes Publiques Associées,
- CNPN: Conseil National de Protection de la Nature,
- OFB: Office Français de la Biodiversité,
- DRAC; Direction Régionale des Affaires Culturelles,
- ARS: Agence Régionale de Santé,
- SAGE: Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux,
- CLE: Comité Local de l'Eau,
- INAO: Institut national de l'origine et de la qualité,
- AOP: Appellation d'Origine Protégée,
- IGP: Indication géographique protégée,
- ZME: Zone de Matériaux Excédentaires,
- GES: Gaz à Effet de Serre,
- FDAAPPMA: La Fédération Départementale des Associations Agréées de Pêche et de Protection des Milieux Aquatiques,
- CEREMA: Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement,
- INSEE: Institut National de la Statistique et des Études Économiques.
- VAN: Valeur Actualisée Nette
- TRI: Taux de Rentabilité Interne

## *Département de la Haute-Loire*

**Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour l'acquisition des parcelles relatives au projet de déviation de la RN 88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis mandatée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.**

### CONCLUSIONS de la COMMISSION d'ENQUÊTE

## **1- Généralités**

### **1.1 - Objet de l'enquête publique**

L'enquête publique est un préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) relative à l'opération d'aménagement de la RN 88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis. Ce dossier est présenté par la Région Auvergne Rhône Alpes (AURA), Maître d'Ouvrage délégué par l'État.

Bien que le projet soit juridiquement toujours déclaré d'utilité publique, l'expropriation des parcelles complémentaires nécessaires à la réalisation de la déviation est subordonnée à l'édiction d'une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique.

### **1.2 - Déroulement de l'enquête**

**(Rappel des grandes lignes du rapport spécifique séparé)**

#### **- Désignation:**

Par décision du 24 avril 2025 référencée sous le n°E25000044/63, madame la Présidente du Tribunal administratif de Clermont-Ferrand a constitué une commission d'enquête composée comme il suit:

Président: monsieur Henri de FONTAINES

Membres titulaires: Monsieur Claude LEFORT et monsieur Alain MOULHADE

Membre suppléant: Monsieur François PAILLET

- Par arrêté n° BCTE/44 du 26 mai 2025, Monsieur le Préfet de la Haute-Loire a prescrit l'ouverture des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité du foncier pour le projet de déviation de la RN 88 entre Saint Hostien et Le Pertuis.

**- Publicité:**

Un avis d'enquête a été affiché sur les panneaux extérieurs des mairies ainsi que sur les 33 autres sites retenus pour le projet.

Cet affichage a fait l'objet d'un suivi et il a été constaté par acte d'Huissier à plusieurs dates clés: 09 juin 2025, 26 juin 2025, 19 juillet 2025 et enfin le 29 juillet 2025.

Cet avis a également été publié à deux reprises, 15 jours avant le début de l'enquête et dans les 8 jours suivants, dans la presse en annonces légales: L'Éveil, et La Tribune Le progrès le 07 juin 2025 et le 30 juin 2025 (voir annexe VI).

- **Durée:** elle s'est déroulée durant 33 jours du 26 juin 2025 au 28 juillet 2025 inclus.

Au cours de l'enquête les commissaires enquêteurs ont siégé à 16 reprises dans les mairies des communes concernées.

**Rencontre des Élus:** La commission d'enquête a rencontré les représentants des 4 communes concernées, de la Communauté d'Agglomération du Puy en Velay, de la Communauté de Communes Mezenc-Loire-Meygal et du Département de la Haute-Loire.

- **Incidents:** Une contribution parvenue sur le registre dématérialisé (N°446) a fait l'objet d'une réclamation par son auteur alors désigné, comme étant une usurpation d'identité. La commission d'enquête a procédé à son retrait, procédure validée par M le Préfet de la Haute-Loire.

De même «Le collectif des Pradaux» a signalé (contribution N°2208) une usurpation formulée dans la contribution défavorable au projet (N°1958). Celle-ci n'a donc pas été prise en compte par la commission.

L'enquête s'est déroulée par ailleurs dans le respect de l'arrêté préfectoral et sans autre incident notable.

**- Participation du public:**

Il y a eu:

- **34** entretiens oraux;

Il a été produit:

- **45** remarques écrites ont été apposées dans les registres;

- **7** courriers ont été adressés à la commission;

- **3308** courriers électroniques dans le registre dématérialisé (<https://www.registre-numerique.fr/duo-parcellaire-deviation-rn88>) qui a aussi fait l'objet de **15604** visites, **621** téléchargements et **437** visionnages.

- **Avis de la commission:** L'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions matérielles.

Dans chaque mairie, outre le dossier papier, le pétitionnaire a installé un terminal internet sur lequel le public a eu accès au dossier et au registre dématérialisés.

Lors des accueils dans les permanences les échanges ont été courtois les prescriptions de l'arrêté préfectoral d'organisation ont été respectées en particulier les mesures de publicité (parutions dans la presse en annonces légales, affichage sur les panneaux extérieurs dédiés en mairies et sur le site en de nombreux emplacements, articles de presse, sites internet....

## **2 - Présentation du projet**

### **2.1 - Présentation générale du projet**

#### **Contexte général :**

le Schéma Directeur des Routes Nationales (SDRN), décret n°92-379 du 1er avril 1992 a fixé un certain nombre d'objectifs.

#### **Objectifs du SDRN :**

- Ouvrir les régions françaises sur l'Europe;
- Répondre à l'augmentation du trafic et désenclaver les territoires;
- Rééquilibrer les infrastructures à l'ouest de l'Europe;
- Relier la façade atlantique à l'arrière-pays;
- Améliorer la sécurité et la circulation routière via un réseau à 2x2 voies (autoroutes ou voies express).

#### **Le cas de la RN88**

Elle est classée Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) entre Lyon et Toulouse

Le projet de déviation Saint-Hostien / Le Pertuis constitue le dernier maillon à 2x1 voie sur cet axe. Il reste le dernier tronçon à aménager entre Le Puy en Velay et Lyon en faisant abstraction du doublement des viaducs du Ramel et du Lignon.

Déclaré d'utilité publique en 1997, le projet vise à améliorer la sécurité et le développement des territoires ruraux traversés.

Le SCOT du Pays du Velay - PADD: confirme la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN88.

Le SCOT - DOO (Orientation n°16): affirme la nécessité de la modernisation de l'axe Lyon / Saint-Étienne / Le Puy / Toulouse.

Le SRADDET régional AURA - Objectif 2.6: vise à renforcer la sécurité pour tous les modes de transport, y compris sur la RN88.

- **Sécurité routière:** réduction des accidents (notamment chocs frontaux).
- **Fluidité du trafic:** amélioration de la circulation aux heures de pointe.
- **Mise aux normes environnementales:** assainissement de la voie.
- **Qualité de vie:** baisse des nuisances sonores et de la pollution dans les bourgs traversés.
- **Développement territorial:** soutien à l'économie locale (artisanat, industrie et tourisme) et à l'aménagement du territoire.

### **Publics concernés**

Les usagers locaux et régionaux, les touristes, les poids lourds en transit (Allemagne/Italie ↔ Espagne).

Riverains de l'actuelle RN88.

Le département de la Haute-Loire attend fortement cet aménagement.

### **Enjeux de sécurité**

Le tronçon Le Pertuis - Saint-Hostien (encore à 2x1 voies) présente un taux d'accidents élevé. Durant le déroulement de l'enquête pas moins de 4 accidents graves dont 2 dus à des chocs frontaux sont à déplorer.

Les risques accrus proviennent de:

- Chocs frontaux fréquents;
- Configurations routières hétérogènes;
- Vitesses variables;
- De nombreux accès directs sur la RN 88 à partir du réseau secondaire (35 comptabilisés), de parcelles privées bâties et de parcelles agricoles débouchant directement sur l'actuelle RN 88.

### **De fait le projet prévoit :**

- le passage des 10,5 Km en 2x2 voies,
- la dénivellation des carrefours (2 échangeurs, St Hostien et Le Pertuis),
- les RD 26 et 28 seront déviées, la RD 18 sera rectifiée,
- la réalisation de 16 ouvrages d'art dont le viaduc à 2/2 voies du Roudesse de portées 248 et 283m,
- la création de 26 passages pour animaux,
- la dérivation et renaturation de 7 cours d'eau,
- la pose de 2600 m de protections acoustiques,
- sur les 3 000 000 m<sup>3</sup> de déblais générés par le chantier, 2 100 000 m<sup>3</sup> dont 1 730 000 issus du déblai et 370 000 de carrières seront réutilisés. L'excédent à évacuer est de 1 100 000 m<sup>3</sup>,
- les ZME, au nombre de 32, peuvent accueillir 1 166 000 m<sup>3</sup>; trois d'entre elles constituent des réserves potentielles,
- le classement ultérieur en voie express implique la suppression des accès directs des riverains à partir de leur propriété.

### **2.2 - Origine du projet**

La compétence de cette opération relève désormais de la Région en l'occurrence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), Maître d'Ouvrage.<sup>1</sup>

Au travers du rapport de présentation, il apparaît que le projet de Déclaration d'Utilité Publique fait suite à la DUP de 1997 qui a permis l'acquisition de 114 Ha de terrains. La décision ministérielle du 13 octobre 1997 fixant le parti d'aménagement à long terme de la RN 88 entre Firminy et le Puy en Velay a reçu un avis favorable du Conseil d'État le 4 novembre 1997.

Après mise au point du projet pour tenir compte des demandes formulées et des évolutions des normes techniques et environnementales il est nécessaire de compléter les acquisitions pour une réalisation complète de la déviation de la RN 88.

Les premières acquisitions ont tout d'abord été menées directement par l'État.

La Région AURA, désormais maître d'ouvrage, procède, dans la mesure du possible, à des acquisitions amiables.

Cette nouvelle procédure de Déclaration d'Utilité Publique permettra de finaliser les acquisitions des parcelles dont les propriétaires ne sont pas identifiés ou ceux qui ne souhaitent pas de procédure amiable.

---

1- C'est la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 dite «3DS» qui permet cette expérimentation de mise à disposition du réseau routier national non concédé aux Régions volontaires et ce pour une durée de 8 ans à titre expérimental.

Dès lors, il s'agit de mener à bien l'acquisition des surfaces foncières complémentaires nécessaires à la réalisation de ce projet soit une surface de 12,9 ha représentant 124 parcelles situées sur 3 communes.

### **2.3 - Objets du projet**

Le projet de déviation de la RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis s'inscrit dans une stratégie nationale et régionale de modernisation des infrastructures routières. Il vise à améliorer la sécurité, la fluidité du trafic, le respect des normes environnementales et l'attractivité des territoires. Soutenu par les documents de planification (SDRN, SCOT, SRADDET), ce projet est attendu tant pour des raisons sécuritaires que pour son impact positif sur le développement local.

### **2.4 - Concertation préalable**

#### **Historique des réunions de présentation et actions d'information**

Dès le 13 septembre 1994, des réunions sectorielles ont été organisées, dans plusieurs communes et notamment dans celles directement impactées par le projet: Saint-Étienne Lardeyrol, Saint-Hostien, Saint-Pierre-Eynac, Le Pertuis.

Plus récemment, une réunion publique s'est tenue **le lundi 19 mai 2025 au Pertuis**, dans la salle polyvalente. Près de 200 personnes ont assisté à la présentation du projet. Les représentants de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage ont répondu aux interrogations exprimées par le public. Cette réunion était ouverte à toute personne souhaitant s'informer sur le projet.

Des permanences ont également été organisées, sans rendez-vous, par la Région AURA:

- **jeudi 22 mai 2025**, dans les mairies du Pertuis et de Saint-Hostien

- **mardi 3 juin 2025**, dans les mairies de Saint-Étienne-Lardeyrol et de Saint-Pierre-Eynac.

Enfin 2 Participations du Public par Voie Électronique (PPVE) ont été organisées par les services de la Préfecture de la Haute-Loire, la première du 12 juillet au 12 août 2023, la seconde du 23 janvier au 23 février 2025. Ces deux procédures ont généré un nombre très important de contributions et ont fait l'objet, pour chacune d'elles, d'une synthèse.

## **3 - Analyse des observations de L'AE et des PPA**

### **31- Synthèse des avis**

Les derniers avis reçus ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont présentés dans le tableau ci-après.

Il est à noter que seuls les avis des collectivités suivantes ont été sollicités par la Préfecture avant le lancement de la présente enquête publique:

- Les quatre communes impactées,
- La Communauté d'Agglomération du Puy en Velay,
- La Communauté de Communes Mézenc-Loire-Meygal,
- Le Conseil Départemental 43.

L'analyse concerne donc en plus des avis des collectivités ceux émis précédemment par les autres PPA et l'AE.

### 32- Autorité environnementale (AE)

THÈMES	AVIS
PROCÉDURE	Exposer clairement modifications apportées au périmètre initial de la DUP et justification
ENVIRONNEMENT	Cohérence et mise à jour étude d'impact et résultats de suivi des mesures ERC
SECURITE	Cohérence des Gains de trajet (P 829 de B-02)
SECURITE	Justifications relatives à l'accidentologie sur période plus récente Sur le tronçon du projet et sur celui d'Yssingaux
SECURITE	Relevés de trafic à fournir (évolution sur le tronçon Yssingaux depuis doublement)
SANTÉ	Bruit à évaluer en phase chantier
ENVIRONNEMENT	Mettre à jour: - l'état de sécurisation foncières des mesures compensatoires aux atteintes à la biodiversité. - le tableau des équivalences écologiques prenant en compte les ZME
SECURITE	Hypothèses de gain de temps retenues
ENVIRONNEMENT	Prendre en compte dans les GES la phase chantier

Par son mémoire en réponse du 20 juin 2025, la Région AURA apporte les réponses aux remarques de l'autorité environnementale.

### 33 - Personnes Publiques associées

Acteur consulté	Position	Principales remarques
CLE du SAGE Loire-Amont	Favorable avec réserves	Études à mener sur la restauration des ruisseaux et validation par FDDPPMA 43.

Acteur consulté	Position	Principales remarques
Agence Régionale de Santé (ARS)	Mitigé	Bruit mal pris en compte, bonne prise en compte de la qualité de l'air, ambrisie surveillée.
DRAC	Neutre	Prescription d'archéologie préventive attendue.
INAO	Neutre	Aucun impact sur AOP/IGP.
OFB	Réserves techniques	Impacts écologiques à mieux anticiper en phase chantier, haies et zones tampons à prévoir.
CNPN	Défavorable	Compensation écologique jugée inadéquate, non-respect du ZAN, impact biodiversité élevé.
Direction des Domaines	Technique	Chiffrage des acquisitions : 90 000 €.
Conseil Départemental de la Haute-Loire	Favorable	Soutien fort au projet, bénéfices économiques et environnementaux, cofinancement.
Communauté d'Agglomération Le Puy-en-Velay	Favorable	Projet structurant pour le territoire.
Communes (St-Étienne-Lardeyrol, St-Hostien, Le Pertuis)	Favorable	Soutien clair.
Saint-Pierre-Eynac	Favorable	Favorable avec demande voie insertion Nord et voie de sortie SUD et aménagement VC

## 4 - Analyse des observations du public concernant l'enquête DUP

Une consultation aux multiples contributions.

Cette enquête a suscité une avalanche de contributions. Certes, elles furent moins nombreuses (3 359) que lors de la dernière PPVE de 2025 (9055), mais elles ont néanmoins alimenté un large débat.

Parmi ces contributions, la Commission en a retenu cinq, représentatives de l'ensemble des problématiques soulevées.

### 41. Le témoignage d'un riverain

La première contribution émane d'un riverain. Il subit depuis longtemps les conséquences de la route actuelle : bruit, pollution, insécurité. <sup>2</sup>

<sup>2</sup>- Lors de la visite du tracé effectuée le 16 mai 2025 la commission s'est rendue à Saint Hostien et au Pertuis et a pu constater sur place les nuisances évoquées.

Pour simplement parler à son voisin d'en face, il doit hurler, pour lui rendre visite il doit faire preuve de patience et redoubler de vigilance.

Il respire à longueur de journée des gaz d'échappement, il n'en connaît pas la composition, il sait, par contre, que cela n'est pas bon pour sa santé.

C'est la première fois qu'il entend parler du triton palmé, de la Crossope aquatique. Il ne comprend pas que leur préservation est plus essentielle que son cadre de vie particulièrement dégradé aujourd'hui.

Fataliste, il constate que cette situation dure depuis trop longtemps. Il a perdu espoir : « Encore une consultation ! ».

#### **42. Le point de vue d'un usager quotidien de la route**

La seconde contribution est celle d'un usager régulier de la route. Il utilise ce moyen de transport pour se rendre à son travail. Habitant un village de montagne isolé, loin de toute gare ferroviaire, il ne dispose d'aucun moyen de transport en commun.

Chaque jour, il craint les embouteillages dans la traversée des villages et redoute les accidents, conséquence de manœuvres dangereuses d'autres conducteurs face à lui.

Il lit les journaux : quatre accidents graves ont été rapportés pendant la durée de l'enquête. Combien d'autres sont passés sous silence ?

En hiver il n'est pas sûr de pouvoir tenir ses horaires, la route est pentue, elle franchit un col à plus de 1000m d'altitude. Il y a encore de la neige même si on parle de réchauffement climatique.

Il attend avec impatience une route qui évite les bourgs, qui sera moins accidentogène et sécurisée avec le doublement des voies favorisant l'entretien et le service hivernal.

Ces usagers de la route actuelle sont certes nombreux, environ 14 000 au quotidien mais leurs intérêts sont différents, ils sont peu représentés et peu organisés.

#### **43. La vision d'un responsable consulaire**

La troisième contribution provient d'un responsable consulaire, qui voit dans ce projet une amélioration des conditions de circulation favorisant les échanges commerciaux. Cela contribuerait, selon lui, à une meilleure attractivité du territoire, et serait propice à son développement économique et touristique.

Il partage son analyse avec ses adhérents, comme le déplore une contributrice. Mais n'est ce pas son rôle?

#### **44. L'alerte d'un défenseur de l'environnement**

La quatrième contribution est celle d'un responsable d'association de défense de l'environnement. Il est lucide et n'éluide pas les problématiques évoquées ci-dessus, mais déroule les effets néfastes du projet sur la biodiversité: faune, flore, réserves d'eau, zones humides et zones agricoles nourricières.

Selon ses propos ces atteintes sont irréversibles, avec des conséquences sur le climat, sur la santé et plus généralement sur notre avenir commun. Elles sont documentées et reconnues par de hautes instances.

Ce projet est jugé d'un autre temps et d'un coût exorbitant. Il propose des solutions alternatives : développement du ferroviaire, amélioration des transports collectifs, petits aménagements et déviations limitées autour de Le Pertuis et de Saint-Hostien. Il fournit d'ailleurs des plans et des estimations.

Il fait partie d'une association organisée possédant des relais. L'une de ces associations d'envergure nationale fournit d'ailleurs une pétition en ligne de 26 148 personnes qui s'opposent au projet.

Tout cela est légal même si c'est mal perçu par certains contributeurs car conduisant à une saturation des débats et rendant peu audibles les minorités qui se sont exprimées.

#### **45. Le point de vue des agriculteurs concernés sur le secteur du projet**

La commission note que peu de voix se sont manifestées du côté des agriculteurs concernés par le projet, seuls deux d'entre eux ont proposé des modifications concernant pour l'un l'implantation des chemins de desserte et des emprises sur ses terrains, et pour les deux des interrogations sur l'aménagement des zones de stockage des matériaux excédentaires (ZME) sur leurs parcelles agricoles.

Parmi eux un contributeur, membre d'un GAEC, est favorable au projet et avance des raisons de sécurité.

Il lui est impossible de faire franchir la RN 88 à son troupeau et ne parlons pas de la longer comme ses ancêtres pouvaient le faire il y a bien longtemps.

Il a bien conscience de la gêne qu'il provoque lorsqu'il emprunte la RN actuelle avec son matériel agricole, mais il ne peut faire autrement. Il se dit satisfait de pouvoir bénéficier, à l'avenir, de passages de franchissements dénivelés et aménagés.

#### **Quelles réponses de l'État ?**

Et l'État, dans tout cela ? Il a délégué le projet, probablement en raison de contraintes budgétaires.

C'est donc la Région qui a pris le relai. Les élus ont délibéré, adopté le principe du projet et son financement. Ce n'est pas la décision d'un seul homme.

Cette décision est légale, la loi permet à l'État de déléguer la maîtrise d'ouvrage à la Région pour ce type de projet ( Voir ci-dessus paragraphe 2.2 - Origine du projet).

Cette dernière en a les moyens financiers comme décrit dans l'analyse bilancielle et rappelé ci-dessous.

Étalée sur 5 ans la dépense représente 2,4% du budget annuel en investissement de la Région (il s'élève à 1.7 milliards d'euros pour 2025).

### **Un projet qui tente de répondre aux enjeux**

Existe-t-il un projet capable de répondre à toutes ces problématiques, ou du moins à une majorité d'entre elles sans entraîner des effets que l'on ne peut éviter, réduire ou compenser?

Le projet présenté par la Région s'inscrit dans le périmètre de la DUP de 1997. Il a, pour la première fois, dans sa longue gestation, fait l'objet d'une étude comparative de cinq solutions alternatives multicritères ( dossier pièces A03).

- Aménagement au fil de l'eau: aucun aménagement
- Aménagement en place de la RN88
- Réalisation de 2 déviations à 2\*1 voie de Saint Hostien et de Le Pertuis
- Investissement sur une solution ferroviaire
- Investissement sur l'offre de transports en commun sur route

La déviation des deux bourgs par une route à 2\*1 voie à chaussée séparée ( ce projet qui conduit à prévoir des créneaux de dépassement en raison de la rampe n'est pas retenu car il conduit quasiment à la réalisation d'une 2 fois 2 voies sur 90% du projet).

Les cinq solutions alternatives retenues ont été comparées au projet envisagé:

- Déviation des deux bourgs par une route à 2x2voies à chaussées séparées

Pour rappel, ce dernier projet était déjà considéré en 1996 comme la meilleure alternative en raison de son moindre impact environnemental et de ses fonctionnalités. Il a cependant beaucoup évolué, notamment entre 1997 et 2020, pour intégrer:

- la géométrie du tracé respectant les dernières normes routières,
- les reconnaissances géologiques,
- et plus récemment (en 2024), les contraintes liées aux écoulements hydrauliques ainsi qu'aux aménagements environnementaux et paysagers.

Le chantier, qui n'a en fait pas connu d'interruption, se poursuit aujourd'hui. L'entreprise MOULIN procède aux opérations liées à la protection de la faune et de la flore sur tout le tracé.<sup>3</sup>

### **Les avantages de ce projet**

Selon l'analyse multicritères des variantes étudiées, la solution proposée est celle qui présente le plus grand nombre de critères favorables:

- sécurité de la RN88,
- amélioration du cadre de vie des riverains,
- attractivité du territoire,
- maîtrise des temps de parcours,
- développement économique,
- sécurité des modes actifs.

Le projet a dû surmonter plusieurs obstacles majeurs : traversée d'un tissu urbain diffus, passage d'une altitude de 800 m à Lachamp à 1 075 m au Pertuis, franchissement du ravin de la Roudesse, évitement du périmètre rapproché de la source de Valaugères, pour n'en citer que quelques-uns.

### **Une prise en compte de l'environnement**

Ce projet a un impact fort sur l'environnement.

Pour y répondre, la Région propose des mesures **Éviter - Réduire - Compenser (ERC)**, en appliquant les plus fortes contraintes réglementaires.

Cette démarche a permis d'obtenir une première autorisation environnementale le 28 octobre 2020, modifiée le 10 février 2023, le 17 février 2025 puis le 22 mai 2025 pour intégrer, entre autre, les conclusions du jugement du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand rendues le 17 décembre 2024 et qui a confirmé son intérêt public majeur.

Le coût global du projet consacré à la prise en compte de l'environnement est conséquent: Il s'élève à 24,5 millions d'euros soit 10,80% du coût global de l'opération.

**Ainsi le projet présenté satisfait aux exigences réglementaires, prend en compte les incidences qu'il génère et ne trouve pas dans les solutions proposées par les opposants, ( correspondant par ailleurs à celles étudiées et comparées par le porteur de projet) d'alternatives crédibles.**

3- Lors de la visite du tracé effectuée le 16 mai 2025 la commission d'enquête a pu se rendre compte des travaux de prise en compte de la biodiversité réalisés et en cours, grillage de protections des zones où la faune a été déplacée dans un milieu propice, mare fonctionnelle au Pertuis, stockage des pierres de murets déposés en vue de leur réemploi aux mêmes fins, aménagement hydraulique du ruisseau «de Chomette» avec passage petite faune aménagé, protection d'une zone floristique à enjeux)

## **5 - De l'intérêt général du projet face aux intérêts privés**

### **L'enquête publique et la théorie du bilan**

L'enquête publique obéit à des règles précises. L'utilité publique ne s'apprécie pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, mais aussi en tenant compte de ses inconvénients. C'est ce que l'on appelle **la théorie du bilan**.

### **La théorie du bilan**

Elle repose sur trois critères essentiels:

#### **1 - L'intérêt général**

L'opération doit répondre à des critères d'intérêt général.

#### **2 - La nécessité de recourir à l'expropriation**

L'expropriant ne doit pas être en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans expropriation, notamment en utilisant les biens déjà disponibles dans son patrimoine.

#### **3 - Le bilan coûts/avantages**

Les atteintes à la propriété privée, le coût financier, ainsi que les inconvénients d'ordre sociaux ne doivent pas être excessifs au regard de l'intérêt que présente l'opération.

### **Éléments d'analyse de l'utilité publique**

Plusieurs points doivent être pris en compte:

#### **1 - Information du public**

Le public doit être clairement informé sur le projet, ses objectifs et ses conséquences.

#### **2 - Intérêt général de l'opération**

Il doit être évalué:

- en fonction des justifications données par le porteur de projet,
- par rapport aux politiques publiques en vigueur,
- et selon les services attendus par les différents publics concernés.

#### **3 - Nécessité des expropriations**

Le choix des terrains retenus doit être justifié, notamment :

- en vérifiant l'absence de terrains de remplacement dans le patrimoine de l'expropriant,
- ou leur inadéquation au projet.

Le choix de l'emplacement doit également être discuté si plusieurs options ont été envisagées.

Il convient de vérifier que les atteintes aux droits de propriété ne sont pas exorbitantes ou disproportionnées au regard de l'intérêt de l'opération.

#### **4 - Prise en compte de l'impact environnemental**

L'évaluation de l'incidence environnementale dans l'appréciation de l'utilité publique trouve son origine dans la directive européenne **85/337/CEE du 27 juin 1985**, relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, transposée en droit français en 1986. Elle repose sur les mesures pour:

##### **Éviter, Réduire, Compenser.**

les atteintes à l'environnement dans la globalité de ses composantes.

#### **5 - Critères socio-économiques et financiers**

L'évaluation de l'utilité doit être éclairée par une analyse socio-économique, notamment pour les grands projets d'infrastructure de transport, conformément aux articles **L.1511-1 à L.1511-6 et R.1511-1** du Code des transports.

L'étude d'impact est alors complétée par:

- une analyse des coûts collectifs,
  - une évaluation des pollutions et nuisances,
- et des avantages pour la collectivité.

Deux éléments essentiels doivent être examinés:

- **l'empreinte carbone de l'infrastructure**, incluant les émissions directes et indirectes liées à la construction, à l'entretien, aux matériaux, à leur transport et à leur fin de vie.
- **la valeur du temps**, pour évaluer les gains ou pertes induits pour les usagers.

L'analyse de la commission d'enquête porte aussi sur :  
le financement du projet,

la capacité financière de la collectivité à le réaliser sans s'endetter excessivement,  
et les effets sociaux et économiques induits.

### **5.1 - Bénéfices attendus du projet**

#### **5.1.1 - Améliorer la sécurité des usagers et des riverains de la RN88**

- Le contournement de la RN88 réduit le trafic dans les centres-bourgs, diminuant ainsi les risques pour les piétons, cyclistes et riverains.
- La sécurité est renforcée sur l'ancienne RN88 grâce à la baisse du trafic, permettant aux habitants de se réappropriier les espaces urbains.
- La nouvelle RN88 à 2x2 voies réduit les zones accidentogènes, notamment aux transitions entre voies. Il est en effet constaté environ 35 accès directs sur la RN 88 actuelle à partir des voies secondaires, de nombreux accès de propriétés privées bâties et agricoles.

En cas d'incidents et en hiver , les deux voies par sens et les bandes d'arrêt d'urgence sécurisent la circulation, facilitent l'entretien et ce même en terrain à forte pente.

#### **5.1.2 - Renforcer l'attractivité du territoire et désenclaver le Velay**

- La RN88 relie Lyon à Toulouse en traversant le Massif Central, constituant un axe stratégique national et européen.
- Le tronçon Saint-Hostien / Le Pertuis est la dernière section à aménager entre Firminy et Le Puy-en-Velay.
- L'aménagement crée une continuité de haut niveau de service entre Saint-Étienne et Le Puy, facilitant l'accès aux zones économiques et touristiques.
- Il complète la modernisation des axes RN88 et RN102, essentielle au désenclavement de la Haute-Loire.

#### **5.1.3 - Favoriser le développement économique et touristique**

- Une meilleure accessibilité soutient les zones artisanales, commerciales et industrielles.
- Le projet attire de nouvelles entreprises, générant des emplois variés et favorisant un équilibre entre économie productive et résidentielle.
- Le secteur touristique bénéficie d'un accès facilité aux pôles culturels et naturels de la Haute-Loire, renforçant son attractivité.
- Le projet soutient la stratégie régionale de valorisation de l'image "nature et culture" de la Haute-Loire.

#### **5.1.4 - Fluidifier le trafic et maîtriser les temps de parcours**

- Le contournement améliore la circulation sur un axe auparavant saturé et accidentogène.

Les usagers bénéficient:

- de trajets plus rapides et réguliers;
- de livraisons et approvisionnements plus efficaces;
- d'une meilleure ponctualité pour les rendez-vous et transports interurbains;
- de gains économiques pour les transporteurs (coûts réduits, rotations accrues).

#### **5.1.5 - Améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances**

- La déviation réduit les nuisances sonores et atmosphériques dans les bourgs traversés par l'ancienne RN88.
- Des protections acoustiques sont prévues le long de la nouvelle voie.
- L'amélioration du cadre de vie favorise le renouvellement urbain: comblement des dents creuses, réhabilitation des centres-bourgs et urbanisation maîtrisée.

- Le village de Saint-Hostien, aujourd'hui coupé par la RN88, retrouvera une continuité urbaine après la mise en service de la déviation.

### **5.1.6 - Respecter l'environnement et valoriser les paysages**

Le projet intègre:

- des dispositifs d'assainissement et de régulation des eaux pluviales;
- une insertion paysagère soignée (haies, boisements, covisibilités);
- des protections contre le bruit;
- des ouvrages pour préserver les continuités écologiques (trame verte et bleue), dont deux passages pour grande faune et une cinquantaine d'ouvrages hydrauliques;
- aucun nouveau point noir de bruit n'est créé, les points noirs existants sont résorbés.

## **5 . 2 - Effets dommageables et Mesures correctives**

### **5.2.1 - Atteinte à la propriété privée**

- La déviation nécessite l'acquisition de terrains. Bien que 114 ha aient déjà été acquis depuis 1997, certains fonciers restent à obtenir.
- La Région AURA privilégie les acquisitions amiables mais peut recourir à l'expropriation si nécessaire.
- Les propriétaires expropriés et locataires évincés seront indemnisés selon la réglementation.
- Depuis 4 ans, la Région mène des démarches de dialogue pour obtenir un accord à l'amiable avec les personnes concernées.

### **5.2.2 - Conflits ou contraintes liés à des intérêts publics**

- La construction implique la déviation de réseaux publics (eau, électricité, gaz, télécoms), avec un effort pour limiter les perturbations durant les travaux.
- Le chantier traverse une zone de captage d'eau potable (Valaugères). Des mesures de protection et un suivi rigoureux de la qualité de l'eau sont assurés en partenariat avec le SEAVR.

### **5.2.3 - Inconvénients d'ordre social**

- La Région détient déjà la majorité des terrains et poursuit des acquisitions complémentaires.
- Les exploitants agricoles sont indemnisés ou signent des conventions gratuites d'occupation précaire.
- Certaines communes (Le Pertuis et Saint-Hostien) ont refusé l'aménagement foncier, contrairement à d'autres qui ont réalisées cette opération.
- Le projet inclut des compensations agricoles : rétablissement de chemins, accès, équipements et remises en état.

#### 5.2.4 - Inconvénients économiques

- Les travaux peuvent générer des nuisances temporaires (bruit, poussière, circulation modifiée...).
- Certains commerces peuvent voir leur activité affectée, sauf ceux situés dans le futur village-service qui devraient conserver leur clientèle.
- Le coût global du projet reste économiquement justifié (valeur actuelle nette du projet positive).

#### 5.2.5 - Impacts environnementaux

Le projet engendre plusieurs impacts :

- **Air** : émissions de polluants et gaz à effet de serre durant le chantier et en phase d'exploitation.
- **Eaux** : modification de 7 cours d'eau, risque de pollution.
- **Milieux naturels** : atteintes aux habitats, espèces protégées, zones humides.
- **Population et biens** : bruit, accès, activités de loisirs.
- **Paysages et patrimoine** : destruction de vestiges, altération de vues et paysages.
- **Sols** : artificialisation du territoire.

→ Des mesures sont mises en place pour éviter, réduire et compenser ces effets, à court et long terme. Un suivi est prévu sur le long terme. Il sera contrôlé par des services indépendants et habilités.

#### Tableau récapitulatif de l'analyse bilancielle

Ce bilan est exprimé dans le tableau suivant. Il reprend les différentes parties de cette étude. Cette déclinaison est assortie d'une pondération liée à leur importance relative. Le code retenu par la commission pour cette pondération est le suivant :

Fort :+++ , Assez fort : ++ , Moyen : + , Assez faible : - - , faible : - - - , Équilibré:=

Critère	Questions à se poser
Intérêt général	Le projet présente-t-il concrètement un caractère d'intérêt général ?
Nécessité des expropriations	Les expropriations prévues sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs ?
Bilan coûts/avantages	- Les atteintes à la propriété privée sont-elles justifiées ? - Le coût financier est-il supportable ? - Les inconvénients sociaux, économiques, environnementaux ou sanitaires remettent-ils en cause les avantages ?
Compatibilité urbanistique	Le projet est-il compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur ?

Thèmes	Avis de la commission	Bilan
1- Intérêt général	Il s'inscrit dans le cadre du <b>Schéma Directeur Routier National</b> qui vise l'aménagement du territoire, la sécurité des personnes, la maîtrise du temps de trajet. Il s'inscrit également dans le SRADDET/AURA et dans le SCot du Pays du Velay. Ces deux documents confortent les aménagements de la RN 88 en tant que vecteur de communication économique et de mise en sécurité de cet itinéraire. Il concerne un large public, les usagers (14 000 par jour), les riverains de l'actuelle RN 88, le tissu économique dans le cadre de ses échanges et de ses approvisionnements.	+++ Usagers +++ Riverains actuels +++ Territoire
2- Les expropriations	La collectivité ne possède pas d'autres terrains susceptibles d'accueillir le projet. L'emprise du projet et de ses annexes (raccordements et rétablissement des voies franchies, bassins de traitement des eaux pluviales ....) nécessite l'acquisition des parcelles objet de l'enquête parcellaire en plus des parcelles déjà propriétaires de l'État.	+++ Propriétaires
3 - Les atteintes à la propriété privées	Dans la mesure où les solutions alternatives ont été écartées, le maître d'ouvrage n'a pas d'autres alternatives pour mettre en œuvre son projet que se rendre propriétaire des parcelles privées. Ces	- Agriculteurs Exploitants

	parcelles non bâties sont essentiellement à usage agricole ou naturelles. Il apparaît au vu de l'analyse du dossier et des avis recueillis qu'aucune structure agricole ne sera mise en péril en raison d'une part des mesures d'accompagnement et, d'autre part en raison de possibles usages de réserves foncières.	
<b>4 - Le coût financier</b>	<p>Le coût du chantier estimé à 226,5M€ est financé par: L'État pour 14,5M€ soit 6,4%; Le Département de la Haute-Loire pour 14M€ soit 6,2%; La Région AURA pour 198M€ soit 87,4%</p> <p>Ces financements sont compatibles avec les budgets annuels de chacun des financeurs, en particulier la Région dont le budget annuel en Investissement est de 1,7 Milliards d'euros M€. Par ailleurs ce financement de la région sera engagé sur une période de 4 ans au minimum.</p> <p>A ce jour, plus de 45 M€TTC ont déjà été engagés par la Région AURA.</p>	<p><b>+++ Région AURA</b>  <b>+++ Conseil Départemental</b>  <b>+++ État</b></p>
<b>Les Inconvénients</b> ci après sont-ils supportables?		
<b>5 - Sociaux</b>	<p>Au delà des avantages directs pour les riverains de l'actuel RN 88 en terme de sécurité et de cadre de vie, les atteintes à la propriété concernent des terrains non bâtis situés en zone naturelle et agricoles. La plupart sont déjà acquis.</p> <p>En outre, le projet intègre la mise en œuvre de compensations agricoles collectives et de mesures agricoles (rétablissements des chemins et accès, équipements, remise en état).</p> <p>Des mesures de protections, notamment phoniques, sont prévues au droit des parcelles bâties situées à proximité du nouveau tracé.</p>	<p><b>+++ Riverains actuels</b>  <b>- Agriculteurs</b></p>
<b>6 - Économiques</b>	<p>La réalisation des travaux induit inévitablement une gêne temporaire occasionnée par les déviations temporaires des voiries à rétablir, le phase des travaux dans le temps et l'espace, les nuisances induites (bruit, émission de poussière, trafic...). Ces effets sont pris en considération dans l'organisation des travaux pour limiter au maximum les gênes occasionnées. La réalisation de la déviation peut diminuer l'activité de quelques commerces, mais ceux localisés au niveau du « village service » devraient conserver leur clientèle de la RN88. L'évolution du coût de l'opération n'est pas susceptible de remettre en cause l'utilité du projet telle qu'appréhendée par</p>	<p><b>- Travaux</b>  <b>++ Exploitation</b></p>

	<p>l'analyse socio- économique (la VAN demeure positive). L'impact sur le tourisme, en facilitant l'accès de la région à partir des métropoles Lyon et Saint-Étienne en particulier sera positif.</p> <p>Dans le dossier, l'évaluation est réalisée par monétarisation de paramètres retirés d'expériences passées et appliqués aux caractéristiques du projet soumis à enquête. L'évaluation, exprimée aux conditions économiques de 2024, prend en compte:</p> <p>1- les dépenses d'étude, de management et de réalisation ,estimés à 266 M €,</p> <p>2- les dépenses postérieures à la mise en service sur la période 2029 - 2140, à savoir:</p> <p>    2,1- les coûts de gros entretiens et de modifications ultérieures estimés à 7,8 M €,</p> <p>    2,2- les coûts d'exploitation estimés à 12 M €,</p> <p>3- autres bénéfices et pertes:</p> <p>    3,1- les gains de temps VL/PL estimés à 292 M €</p> <p>    3,2- les gains de confort estimés à 58,5 M €</p> <p>    3,3- le coût d'usage des véhicules VL / PL estimés à 15 M €</p> <p>    3,4- les gains liés à l'abaissement du risque d'accidents de la route estimés à 41,1 M €,</p> <p>    3,5- les gains liés à l'abaissement des émissions de polluants atmosphériques estimés à 1,4 M €,</p> <p>    3,6- la perte liée à l'abaissement des émissions de gaz à effet de serre estimé à 0,8 M €,</p> <p>    3,7- les gains liés à la réduction des nuisances sonores estimés à 2,7 M €,</p> <p>    3,8- les coûts de production et de transport d'énergie, de production et d'élimination de véhicules, etc. estimés à 1,3 M €.</p> <p>4- Il résulte de ce qui précède que, à l'issue de la période d'analyse, le bénéfice global est estimé à plus de 90 M.€.</p>	
<p><b>7- Environnement</b></p>	<p>La déviation de Saint-Hostien / Le Pertuis présente des inconvénients multiples (cf. étude d'impact, pièce B), dont notamment : ▪ sur les émissions dans l'air (rejet de polluants, exposition des populations) et les gaz à effet de serre ; ▪ sur les eaux superficielles (interception d'écoulements, modification de 7 cours d'eau, rejets d'eau pluviale, risque de pollution chronique et/ou accidentelle) ; ▪ sur les habitats naturels et les espèces protégées (destruction, dégradation, dérangement, propagation d'espèces exotiques envahissantes) ; ▪ sur les zones humides</p>	<p><b>= Biodiversité</b></p>

	(emprises directes, effets indirects, perte de fonctionnalité) ; ▪ sur les populations et les biens (bruit, desserte, activités de loisirs) ; ▪ sur le patrimoine et le paysage (destruction potentielle de vestige archéologique, covisibilité avec des monuments historiques, dégradation des paysages) ; ▪ sur l'artificialisation des sols. Néanmoins, le projet intègre un ensemble de mesures d'évitement, de réduction et de compensation assurant une gestion des incidences temporaires et permanentes, directes et indirectes, à court terme et à long terme dans le respect des règles en vigueur (Code de l'environnement articles L411-2; R122-5; L122-1-1) Il reste entendu que les mesures de compensation devront être finalisées avant toute intervention sur les secteurs à enjeux. En particulier il reste à trouver une zone de compensation de 2 Hectares correspondant à la destruction d'un Hectare de zone humide.	
<b>8 - Sanitaires</b>	L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des impacts sonores seront des éléments positifs pour les riverains de l'actuel RN88. Les futurs riverains, en nombre bien plus restreint bénéficieront des mesures de protection dont le suivi dans le temps permettra de les rendre conformes aux référentiels en vigueur.	<b>++ Riverains actuels</b>
<b>9 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme</b>	Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme, PLU de Saint-Hostien. PLUi Communauté de communes Mézenc-Loire-Meygal, Carte communale de Le Pertuis et de Saint-Étienne Lardeyrol	<b>+++ Les 4 Communes concernées</b>

Cette étude bilancielle met donc nettement en exergue les avantages liés à la réalisation de ce projet.

## 6 - Synthèse

### 6.1 - Sur la condition tenant à la raison d'Utilité Publique:

#### 6.1.1 - Un projet inscrit dans des cadres nationaux et locaux de planification

En premier lieu, le projet s'inscrit dans le cadre du **schéma directeur routier national**, approuvé par le décret n° 92-379 du 1er avril 1992, poursuivant deux objectifs majeurs:

- l'aménagement du territoire,
- la sécurité des personnes et la maîtrise des temps de trajet.

Les travaux d'aménagement de la RN n°88 en 2 × 2 voies ont d'ailleurs été déclarés **d'utilité publique** par décret en date du 28 novembre 1992, décret dont la légalité a été confirmée par l'arrêt n°193495 du **Conseil d'État** du 29 novembre 1999.

Par ailleurs, ce projet s'inscrit également dans les objectifs du **schéma de cohérence territoriale (SCoT)** du Pays du Velay, lequel soutient la modernisation et la sécurisation des réseaux routiers structurants. Il prévoit notamment :

- la mise à 2 × 2 voies de la RN n°88,
- l'achèvement du contournement du Puy-en-Velay,
- la structuration de l'axe Lyon – Saint-Étienne / Le Puy / Toulouse.

### 6.1.2 - Une continuité de service et un désenclavement régional

Selon la **pièce G** intitulée *Dossier d'évaluation économique et sociale*, bien que le projet concerne un tronçon d'une dizaine de kilomètres, il a pour objectif:

- d'assurer une **continuité de service routier** entre Lyon, Saint-Étienne et Le Puy-en-Velay,
- de **désenclaver** le territoire, en améliorant l'accessibilité aux zones économiques et commerciales,
- de **rapprocher** les bassins de peuplement de la Loire, du Rhône et de la Haute-Loire et ultérieurement de La Lozère.

Le projet aura également un effet positif sur le développement local:

- amélioration de l'accès aux **pôles de services et d'activités**,
- valorisation du territoire par le développement touristique, même si certains commerces du centre-bourg des communes de Saint-Hostien et de Le Pertuis pourraient subir une perte de clientèle de passage. Ce potentiel touristique a été confirmé par le directeur de la Maison du tourisme de la Haute-Loire.

### 6.1.3 - L'intérêt public malgré les recommandations générales

Les rapports du GIEC et du **Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)**, qui ne possèdent **pas de valeur normative**, ne sauraient interdire la modernisation d'infrastructures existantes. Le projet répond ainsi à plusieurs nécessités:

- desserte locale des zones urbanisées,
- désenclavement du Massif central via la RN n°88 (axe Lyon-Toulouse),
- amélioration des conditions de circulation dans la région par le contournement des agglomérations.

Même en tenant compte d'une possible **révision à la hausse du coût** du projet du fait de l'inflation, **l'intérêt public** est établi.

## 6.2 - Sur l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie:

### 6.2.1 - La sécurité routière et accidentologie

Les effets attendus du projet en matière de sécurité:

- l'amélioration de la sécurité des usagers et des riverains de la RN n°88,
- la réduction de la pollution de l'air et du bruit,
- la mise à niveau environnementale du tronçon (collecte et traitement des eaux pluviales, aménagement paysager).

Une **note de la DIR du Massif central** du 4 février 2021 et deux bilans d'accidentologie entre Saint-Hostien et Le Pertuis indiquent que sur la seule période 2015-2024, on y recense :

- **221 accidents**,
- dont **13 accidents corporels, 3 morts et 21 blessés**.

Selon les données du **Cerema**, une route aménagée en 2 × 2 voies avec terre-plein central présente :

- un **taux d'accident deux fois inférieur** à celui d'une chaussée non séparée,
- un **taux trois fois inférieur** pour les accidents graves et mortels.

Le projet permettra également de **réduire la pente** et de supprimer les virages prononcés, en particulier entre Le Pertuis et Saint-Hostien.

### 6.2.2 - Sécurité des habitants et traversée des bourgs

La RN n°88 actuelle supporte un trafic de **14 000 véhicules par jour**, traversant les bourgs de Saint-Hostien et de Le Pertuis (environ 1 200 habitants selon l'INSEE). À Saint-Hostien, la route passe à proximité immédiate d'habitations et d'une école publique.

Le contournement évitera cette traversée, ce qui renforcera la **sécurité des habitants**.

### 6.2.3 - Circulation hivernale

Le projet, en supprimant les fortes pentes du tracé actuel, **facilitera la circulation hivernale**, notamment pour les poids lourds, et **favorisera l'intervention** des véhicules de déneigement et de secours.

## 6.3 - Sur la qualité de l'air et la ressource en eau:

### 6.3.1 - Étude d'impact et qualité de l'air

L'étude d'impact, confirmée par l'avis de l'**autorité environnementale**, repose sur:

- une **analyse des polluants** (NO<sub>2</sub>, benzène, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>),
- une **étude air et santé de niveau I**, la plus rigoureuse selon la circulaire du 25 février 2005.

Les avis négatifs exprimés n'apportent aucun élément prouvant que cette étude serait insuffisante ou tronquée.

Les résultats démontrent une **amélioration de la qualité de l'air** sur l'ensemble du périmètre, en comparaison à un état "au fil de l'eau" aux horizons 2023 et 2043.

### 6.3.2 - Réduction des nuisances et valorisation des aménagements

Le transfert du trafic de la RN actuelle vers la nouvelle déviation permettra:

- une réduction des **pollutions atmosphériques et sonores** dans les bourgs concernés,
- une **valorisation paysagère** du territoire.

### 6.3.3. Protection de la ressource en eau

Selon l'étude d'impact (p. 642), les eaux de ruissellement de la RN n°88 **ne sont actuellement pas traitées**. Le projet prévoit:

- leur **traitement et leur canalisation** dans le cadre de la déviation,
- l'instauration de **normes de rejet** (article 13 de l'arrêté),
- la **reconnexion de sept cours d'eau** concernés.

Ainsi les allégations exprimées par les avis négatifs sur une augmentation des atteintes environnementales **ne sont pas démontrées** et ne remettent pas en cause les mesures prévues.

## 6.4 - Sur l'information du public

Dès 1994, des réunions sectorielles ont été organisées,

Comme indiqué ci dessus dans le paragraphe **2.4 - Concertation préalable**, les services de l'État, puis ceux de la Région AURA ont procédé à une information , non seulement de la population locale mais aussi par l'édition de parutions dédiées au projet à l'intention d'un

bassin de population très large puisqu'il inclut l'ensemble de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'enquête publique grâce à une bonne publicité (Avis dans les 4 mairies, panneaux en nombre important sur tout l'itinéraire du projet, parutions en annonces légales dans deux journaux régionaux, sur le site de la Préfecture de la Haute-Loire, nombreux relais sur les sites internet....) a connu un taux de participation élevé dépassant largement les contours de la Région AURA.

**La commission recommande de poursuivre cette information dans les phases à venir.**<sup>4</sup>

Les riverains impactés auront, en particulier, le besoin de connaître l'état d'avancée du projet, les impacts et les mesures envisagées pour faire en sorte que les nuisances inévitables durant le chantier soient réduites au maximum.

Enfin, ce chantier pourrait servir, à travers de visites à organiser, à la découverte des mesures mises en œuvre pour prendre en compte la biodiversité dans son habitat actuel et futur. Les membres de la commission lors de la visite du site ont pu visualiser les premières mesures mises en œuvre: reconstruction d'une mare à Le Pertuis, renaturation du ruisseau «Chomette»...

Qui connaît aujourd'hui le campagnol amphibie, le triton palmé, le milan royal, la crossope aquatique, la Carex Hartmani, .....?

La présence d'un Écologue sur le chantier est un gage de respect des mesures décrites et pourrait utilement être mis au profit de ces visites thématiques.

**Les enfants du secteur et la communauté éducative pourrait trouver là une excellente opportunité de découvertes et d'enseignement.**

Plus généralement, de tels chantiers, très rares dans un secteur donné, recueillent souvent un grand intérêt de la part de la population. Les visites organisées lors de réalisation de la déviation de la RN 102 à Arvant ont connu, à chaque fois, un véritable engouement.

**En conséquence,**

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que la **condition d'Utilité Publique est pleinement remplie.**

Au demeurant, **le Conseil National de la Protection de la Nature**, bien qu'ayant émis un **avis défavorable**, a reconnu que l'intérêt public majeur du projet était incontestable.

**Il en est de même du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand dans son jugement du 17 décembre 2024.**

## **7 - Conclusions**

La concrétisation de ce projet qui s'étale sur une période de 28 ans depuis la première DUP a généré un nombre très important de contributions dont les auteurs, qu'ils soient

<sup>4</sup> Dans la mesure où ce dernier sera reconnu d'utilité publique.

individuels, institutionnels ou membres d'associations peuvent être classés selon 3 grandes tendances:

- les avis fustigeant la société actuelle qui "fonce dans le mur" et doit remettre en cause son mode de vie et notamment ses modes de déplacement, donc l'abandon définitif de ces types de projet.
- les avis favorables sans réserves ignorant les incidences de ce type de projet sur la santé, le climat, l'émission des gaz à effet de serre, les conséquences sur la biodiversité.
- les avis plus nuancés, qui, ne méconnaissant pas les impacts négatifs générés, et qui, avec pragmatisme, prennent acte des mesures présentées par le porteur de projet pour éviter, réduire voire compenser ces impacts et considèrent que, malgré tout, le bénéfice du projet reste positif pour la société en général et les riverains en particulier.

Ces trois partis sont-ils irréconciliables, sûrement pas, notre société est diverse et pour avancer il faut des compromis qui, ne faisant pas l'unanimité, satisfont au moins une majorité et génèrent des débats au bénéfice des solutions.

En premier lieu, il convient de noter que le projet bénéficie d'une autorisation environnementale qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral, BCTE/ 2020-141, en date du 28 octobre 2020 puis d'un arrêté préfectoral modificatif, BCTE /2023-21, en date du 10 février 2023 d'un arrêté préfectoral modificatif, BCTE /2025-18, en date du 17 février 2025, et d'un arrêté préfectoral modificatif, BCTE /2025-46, en date du 22 mai 2025.

Par ordonnance du 17 décembre 2024, le Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand a déclaré le projet d'intérêt national majeur assorti d'une réalisation des mesures compensatoires préalables à la réalisation des travaux d'infrastructures routières.

Les observations formulées par des contributeurs organisés ou non en association et opposés au projet critiquent les études relatives au bruit, à la qualité de l'air, à la prise en compte de la biodiversité et des eaux souterraines. Toutefois, il convient de souligner que ces remarques ne s'accompagnent d'aucun élément objectif ni d'aucune démonstration scientifique susceptible d'établir l'existence d'une insuffisance méthodologique imputable au maître d'ouvrage. En l'absence de justifications précises, documentées et conformes aux standards d'évaluation environnementale, ces critiques relèvent d'assertions qui ne sauraient, en l'état, remettre en cause la validité des études produites.

En second lieu, les solutions alternatives avancées par les opposants ne répondent pas aux exigences cumulées identifiées dans le cadre du projet, lesquelles sont précisément encadrées par les dispositions légales et réglementaires applicables. À cet égard, il importe de rappeler que les objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage comprennent notamment:

- la sécurisation des modes de déplacement doux (piétons et cyclistes), conformément aux orientations nationales et régionales en matière de mobilité durable;

- l'amélioration de la qualité de l'air, en cohérence avec les obligations issues du Code de l'environnement et des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET);
- la réduction des encombrements liés à l'augmentation structurelle de la circulation routière;
- la prévention des risques pour la sécurité des usagers de la route, en particulier des automobilistes;
- l'optimisation des temps de parcours, objectif intégré aux documents de planification des mobilités;
- la diminution des nuisances sonores, conformément aux normes en vigueur relatives aux agressions phoniques;
- ainsi que la prise en compte de la biodiversité et des contraintes urbanistiques notamment dans les traversées des bourgs.

Or, aucune des alternatives présentées par les opposants ne permet de satisfaire simultanément à ces différentes exigences.

Il convient également de préciser que les propositions relatives à d'éventuelles déviations limitées aux seuls bourgs de Le Pertuis et de Saint - Hostien nécessiteraient la réalisation d'études préalables longues et complexes, eu égard aux impacts écologiques potentiellement significatifs qu'elles entraîneraient. Ces études retarderaient substantiellement la mise en œuvre d'une solution adaptée, sans pour autant garantir la conformité aux obligations légales en matière de protection de l'environnement et de gestion des eaux pluviales. En effet, le traitement des eaux de surface des tronçons existants conservés ne serait pas assuré, générant ainsi une non-conformité manifeste au regard des prescriptions en vigueur.

Enfin, il importe de rappeler que le tracé actuel comporte des contraintes techniques et sécuritaires avérées. L'existence d'une rampe importante en amont de Le Pertuis serait maintenue, de même qu'un rayon en plan notoirement accidentogène. Ces caractéristiques, dont l'occurrence dangereuse est reconnue, continueraient à compromettre la sécurité routière, en contradiction avec les obligations de prévention des risques pour les usagers.

En conséquence, les arguments développés par les opposants ne démontrent ni l'existence d'insuffisances méthodologiques dans les études du maître d'ouvrage, ni la pertinence de solutions alternatives conformes aux exigences légales, réglementaires et techniques. Leur position ne saurait donc, en l'état, justifier une remise en cause du projet soumis à enquête.

Après étude du dossier et analyse des observations présentées par le public dans sa grande diversité, l'Autorité Environnementale et les Personnes Publiques Associées, il apparaît que le projet de déclaration d'utilité publique présente un intérêt général majeur

comme l'a précisé le tribunal administratif de Clermont-Ferrand dans son jugement rendu le 17 décembre 2024 et la CNPN dans son premier avis du 26 février 2020.

Cet intérêt public majeur est tout à fait pertinent car:

- Il est en cohérence avec la politique d'aménagement du territoire de l'État, de la Région et donc du département de la Haute-Loire en s'inscrivant dans les schémas nationaux des infrastructures des transports du SRADDET et des plans programmes locaux,
- il va améliorer la sécurité des usagers de la route en réduisant l'accidentologie en particulier le risque de chocs frontaux,
- la sécurité est accrue par la présence des deux bandes d'arrêt d'urgence,
- il va fiabiliser le temps de parcours des itinéraires empruntant cette déviation et réduire les temps de parcours même si ce gain est modeste ramené à un usager,
- il va permettre une meilleure prise en compte du traitement des pollutions générées par les eaux pluviales avec l'implantation des bassins de traitement et de stockage,
- il permettra une meilleure gestion de l'entretien notamment hivernal de par le doublement des voies de circulation, l'amélioration des rayons de courbure et la réduction de la pente,
- il va améliorer la qualité de vie des bourgs traversés jusqu'alors en améliorant la sécurité et la santé des habitants,
- Il est une source potentielle et indirecte de nouveaux urbains pour les communes traversées actuellement par la RN88,
- il générera des emplois permettant de retenir la population active des communes sur lesquelles l'opération est projetée et facilitera les liaisons domicile / travail,
- Il n'a aucun impact sur les zones protégées impactées qui ne soit compensé en raison des mesures ERC décrites,
- Il est respectueux de l'environnement aussi bien envers la faune que vis à vis de la flore dans la mesure où les mesures ERC décrites seront mises en œuvre et leurs effets suivis sur le long terme (30 ans),
- Les atteintes à la propriété privée ne remettent pas en cause la pérennité des exploitations agricoles impactées,
- Afin de réduire l'impact carbone et son évolution négative sur le climat, il convient de noter, qu'au stade actuel des connaissances ce n'est pas la structure porteuse (la route) qui va connaître de profonds changements, que ce soit dans sa conception ou dans les matériaux et méthodes employés, mais plutôt les véhicules utilisés et leur mode de propulsion: hydrogène, électrique, hybrides....

Il est raisonnable de penser qu'une telle structure sera donc utilisée sur le long terme.

En conséquence:

- compte tenu des avis et des observations des riverains rencontrés, des usagers et plus généralement des personnes intéressées par leur cadre de vie;
- compte tenu de la compatibilité du projet avec le SRADDET et les documents de programmation et d'urbanisme dont fait parti le secteur étudié;
- compte tenu de la nécessité du projet pour la préservation et le développement de l'emploi de cette partie du département;
- compte tenu de l'étude bilancielle;
- compte tenu que le projet présenté répond aux problématiques au court terme dès sa mise en service et également sur le long terme.

Et,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le code de l'environnement;

Vu le code de l'urbanisme;

Vu le code des transports;

Vu les pièces du dossier présenté par la Région AURA;

Vu le plan parcellaire des terrains concernés par la réalisation de l'opération;

Vu les avis successifs de l'Autorité environnementale;

Vu les avis et propositions des PPA et du public;

Vu les réponses apportées par le Maître d'Ouvrage;

En l'absence d'objection formelle de la part des riverains, et au regard des avantages générés et développés ci-dessus, la commission d'enquête émet un **AVIS FAVORABLE** à la Déclaration d'Utilité Publique nécessaire à la réalisation de la déviation de la RN88 entre les communes de Saint Hostien et Le Pertuis afin d'acquérir le foncier nécessaire pour finaliser le projet.

**Cet avis est assorti des recommandations suivantes:**

1 - **Mettre en œuvre** les mesures ERC en phase avec l'avancée des travaux et leur suivi dans le temps comme cela figure dans l'article 1 de l'arrêté préfectoral N° BCTE/2025-18 du 17 février 2025 modifiant l'arrêté préfectoral N° BCTE/2020-141 du 28 octobre 2020 portant Autorisation Environnementale.

2 - **S'assurer** que les diverses modélisations, notamment liées à la santé publique (Qualité de l'air, bruit) correspondent à la situation constatée après réalisation des travaux et mise en service de la déviation. En cas de résultats insuffisants mettre en œuvre les mesures correctives jusqu'à la mise en conformité avec les normes en vigueur.

3 - **Prendre en compte** durant la réalisation des travaux le cadre de vie des riverains impactés en mettant en œuvre les mesures de réduction appropriées.

4 - **Informé de l'avancement du chantier** par tout moyen notamment en organisant des visites à l'intention de la population voire des enfants des écoles du secteur à des fins pédagogiques.

Le 28 août 2025

Henri de FONTAINES  
Commissaire enquêteur  
Président de la commission



Claude LEFORT  
Commissaire enquêteur  
Membre de la commission



Alain MOULHADE  
Commissaire enquêteur  
Membre de la commission

