

**Enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité foncière pour l'acquisition de parcelles relatives au projet de déviation de la RN 88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis.**



**RAPPORT**  
**de la**  
**commission d'enquête**

**Le 28 août 2025**

# TABLE DES MATIÈRES

1 - RAPPORT D'ENQUÊTE.....	3
2 - ANNEXES.....	65

*1 - Rapport d'enquête: Vert*

*2- Annexes: Jaune*

1

# RAPPORT D'ENQUÊTE

# SOMMAIRE

<b>CHAPITRE I - Généralités concernant l' enquête.....</b>	<b>5</b>
1.1 - Objets de l' enquête.....	5
1.2 - Cadre juridique.....	5
1.3 - Nature et caractéristiques du projet.....	6
1.4 - Composition du dossier de demande de DUP.....	6
1.5 - Composition du dossier de cessibilité foncière.....	8
<b>CHAPITRE II - Organisation et déroulement de l' enquête.....</b>	<b>8</b>
2.1 - Désignation des commissaires enquêteurs.....	8
2.2 - Préparation de l' enquête.....	8
2.3 - Déroulement de l' enquête.....	10
2.4 - Clôture de la consultation.....	11
2.5 - Concertations préalables.....	12
- 2.5.1 - Personnes publiques associées.....	12
- 2.5.2 - Le public.....	15
<b>CHAPITRE III - Recueil des observations.....</b>	<b>16</b>
3.1 - Sur les registres d' enquête.....	16
3.2 - Sur les courriers et documents.....	17
3.3 - Sur les courriels.....	17
3.4 - Sur les observations orales.....	17
<b>CHAPITRE IV - Analyse des observations.....</b>	<b>17</b>
4. 1 - Les avis favorables.....	18
4.1.1 - La sécurité routière.....	18
4.1.2 - L' environnement.....	19
4.1.3 - L' agriculture.....	21
4.1.4 - L' impact sur la santé.....	22
4.1.5 - L' économie.....	24
4.1.6 - La procédure.....	25
4.1.7 - Divers.....	27
4. 2 - Les avis défavorables.....	29
4.2.1 - La sécurité routière.....	29
4.2.2 - L' environnement.....	31
4.2.3 - L' agriculture.....	35
4.2.4 - L' impact sur la santé.....	38
4.2.5 - L' économie.....	41
4.2.6 - La procédure.....	45
4.2.7 - Divers.....	47
4. 3 - Demandes particulières.....	54
4. 4 - Demandes à caractère parcellaire.....	60
<b>CHAPITRE V - Synthèse des observations et réactions du public.....</b>	<b>61</b>

# Département de la Haute-Loire

Enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité foncière pour l'acquisition de parcelles relatives au projet de déviation de la RN 88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis.

## *Rapport du déroulement d'enquête*

### CHAPITRE I - Généralités concernant l' enquête

#### 1.1 - Objets de l'enquête

Enquête publique ayant pour objet la demande de déclaration d'utilité publique et la cessibilité foncière sollicitées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'utilité publique est une notion juridique utilisée principalement pour justifier des opérations pouvant porter atteinte à des droits privés, comme l'expropriation.

L'enquête parcellaire ou cessibilité du foncier quant à elle a pour objectif de déterminer les parcelles à acquérir et de recenser les propriétaires, les titulaires des droits réels et autres ayants droit.

Ce projet fait suite à plusieurs opérations menées depuis 1997

#### 1.2 - Cadre juridique

Cette enquête est réalisée en application:

- Du code civil:
  - Article 545
- Du code de l'expropriation:
  - Articles L110-1 à L110-1-1 et L110-2 à L110-8
  - Articles L 131-1 et suivants
  - Articles R 111-1 à R111-14
  - Articles R131-1 et suivants
  - Articles R311-1 et suivants
- Du code de l'urbanisme,
- Du code général des collectivités territoriales,

- Du code de la voirie routière.
- Du code de l'environnement

Mais aussi de:

- la loi n°46-942 du 07/05/1946 modifiée (art 1) instituant l'Ordre des géomètres experts
- le décret n° 55-1350 du 14/10/1955 portant réforme de la publicité foncière

### **1.3 - Nature et caractéristiques du projet**

La compétence de cette opération relève désormais de la Région en l'occurrence de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'État dispose déjà d'une majorité des terrains constituant l'emprise du projet, acquis dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du 28 novembre 1997 devenue caduque en 2007.

Or, un nouveau besoin résulte de la définition technique plus précise du projet et de la prise en compte de mesures de compensation des atteintes environnementales. Cela nécessite aujourd'hui l'obtention d'une nouvelle DUP pour l'acquisition d'emprises supplémentaires en complément des emprises déjà disponibles.

Dés lors, l'expropriation des parcelles complémentaires nécessaires à la réalisation de la déviation est subordonnée à l'édiction d'une nouvelle déclaration d'Utilité Publique.

### **1.4 - Composition du dossier de demande de DUP**

La commission d'enquête a constaté que le dossier soumis à enquête comporte les pièces suivantes:

\* Pièce A: Notice du dossier d'enquête,

- A01: Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives,
- A02: Plan de situation,
- A03: Notice explicative du projet,
- A04: Caractéristiques générales des ouvrages les plus importants,
- A05: Appréciation sommaire des dépenses,
- A06: Plan générale des travaux,

\* Pièce B: Étude d'impact actualisée,

- B00: Préambule, actualisation de l'étude d'impact (2024),
- B01: Présentation du projet,
- B02: Étude d'impact valant étude d'incidence sur la ressource en eau et les milieux aquatiques dont son résumé non technique,
  - Annexe1: Atlas cartographique du diagnostique écologique et zones humides,
  - Annexe2: Atlas cartographiques des évolutions,
- B03:
  - Partie1 - Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage (2023),
  
  - Partie2 - Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage (2024),
  
  - Partie3 - Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage (2025),
- B04: Annexes,
  - Mesures compensatoires (2024),
  - Bilan des émissions de gaz à effets de serre (2024),
  - Étude air et santé (2024),
  - Étude acoustique (2024),
  - Étude socio-économique (2024),

Pièce C: Évaluation socio-économique,

Pièce E: Avis des autorités consultées,

- E1: Avis et décisions antérieurs,
- E2: Avis des autorités consultées (2020),
- E3: Avis des autorités consultées (2023),
- E4: Avis des autorités consultées (2024),
- E5: Avis des autorités consultées (2025).

Auxquels ont été ajoutés:

- Le jugement du tribunal administratif de Clermont-Ferrand n° 2100167 du 17 décembre 2024,
- L'arrêté modificatif n°BCTE/2025-46 du 22 mai 2025,
- L'avis de l'Autorité environnementale n°2025-036 du 15 mai 2025.
- Le mémoire en réponse de la Région du 20 juin 2025.

## 1.5 - Composition du dossier de l'enquête parcellaire

De même que ce dossier comprend les pièces suivantes:

\* Pièce D: Dossier d'enquête parcellaire,

- Plans parcellaires,
- États parcellaires.

## CHAPITRE II - Organisation et déroulement de l'enquête

### 2.1 - Désignation des commissaires enquêteurs

- 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-2025/44 du 26 mai 2025, monsieur le préfet de la Haute-Loire a prescrit l'ouverture d'une enquête conjointe préalable 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. Cet arrêté a été affiché en mairies et également sur les sites retenus sur le linéaire.

### 2.2 - Préparation de l'enquête

- **Mercredi 07 mai 2025**, le président de la commission d'enquête a rencontré madame Yolande FROMENTOUX en charge du dossier au bureau des collectivités territoriales et de l'environnement de la préfecture. Cette rencontre a permis au président de préciser certains points de l'enquête en son organisation, de la situer dans son contexte et de récupérer les registres d'enquête.

- **Judi 15 mai 2025**, les membres de la commission d'enquête se sont réunis en préfecture afin de s'approprier le projet, d'organiser le travail au sein de la commission et préparer la réunion avec le porteur de projet.

- **Vendredi 16 mai 2025**, réunion avec les porteurs du projet en présence de:

Monsieur Rodolphe MUNIER, directeur du service de la maîtrise d'œuvre des projet(s) d'infrastructure,

Madame Anaïs REYMOND, chargée de mission foncier et procédure,

Madame Tiphaine AUDRAN, cheffe de projet.

Et des trois commissaires enquêteurs, messieurs Claude LEFORT, Alain MOULHADE et Henri de FONTAINES.

Au cours de cette séance, les représentants de la Région ont présenté le projet et répondu à un certain nombre d'interrogations que se posaient les commissaires enquêteurs.

- **Lundi 26 mai 2025**, les membres de la commissions on rencontré les personnes en charge du recensement des parcelles impactées par le projet:

Madame Sylvie FAYOLLE-RIBOT, directrice de projet,

Monsieur Thierry VINCENT, rédacteur foncier.

Cette réunion s'est tenue dans les locaux du cabinet "SYSTRA" à Blavozy.

Il s'agissait d'une présentation de la démarche entreprise et de faire un point de situation sur les acquisitions réalisées, les points de blocage et les actions futures à mener.

- **Lundi 02 juin 2025**, les membres de la commission ont à nouveau rencontré les porteurs de projet.

Cette réunion intervient après étude du dossier par chacun des membres de la commission. Cette étude à donner lieu à un certain nombre de questions de fond et de forme sur le document qui va être soumis à l'enquête. Il s'agissait là d'une présentation de ce questionnaire et d'obtenir des réponses à ces interrogations.

- **Jeudi 05 juin 2025**, les membres de la commission retrouvent les représentants de la Région pour une visite des sites retenus mais aussi de lieux particuliers du linéaire de la future déviation.

- **Vendredi 13 juin 2025**, le président de la commission rencontre monsieur Jan-Marc FARGIER le président de la communauté de communes "Mézens, Loire, Meygal" afin de recueillir son impression et ressenti sur le projet.

- **Lundi 16 juin 2025**, en début d'après-midi, le président a rendez-vous avec Monsieur Alexandre BERAUD, chef du service patrimoine routier, Monsieur Michel BRUN, vice président en charge des routes, Monsieur Thomas ORIOL, chef de service prospective et modernisation, du conseil départemental de la Haute-Loire. Il s'agit , là encore, d'échanges sur les opportunités et avantages de ce projet.

Le président parachève ses rencontres avec les collectivités par une rencontre avec Monsieur Jean-Jacques BOULON, directeur de l'aménagement et des services techniques de la communauté d'agglomération du Puy en Velay. Tout comme la précédente réunion, celle-ci consiste à évoquer la position de cette collectivité territoriale vis à vis de ce projet et ses attendus.

- **Jeudi 19 juin 2025**, les membres de la commission d'enquête rencontrent tour à tour les maires des communes de Le Pertuis, de Saint Hostien, de Saint Pierre Eynac et Saint Etienne Lardeyrol. Ces rencontres ont permis de préciser la mission des commissaires enquêteurs, de préparer leurs interventions et d'arrêter les modalités pratiques des

permanences.

Pour Saint Pierre Eynac ce fut l'occasion pour M le Maire de rappeler sa demande d'échangeurs Nord et Sud pour la zone de Lachamp.

Pour Saint-Etienne Lardeyrol, les élus présents rappellent la demande de déplacement des abreuvoirs et le besoin éventuel de matériaux de remblai pour la voirie communale.

En outre, cette période a été riche en échanges avec les institutionnels, le pétitionnaire, les mairies, les EPCI et entre les membres de la commission; 268 courriels et 71 échanges téléphoniques.

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

L'enquête s'est déroulée du jeudi 26 juin au lundi 28 juillet 2025 inclus.

Pendant toute la période, aux heures d'ouverture des secrétariats, les dossiers d'enquête ainsi que les registres d'observations ouverts par les maires des quatre communes concernées et paraphés par le président de la commission d'enquête ont été mis à la disposition du public en mairie de Saint Hostien, Saint Pierre Eynac, Saint Etienne Lardeyrol et Le Pertuis.

Un avis d'enquête a été affiché sur les panneaux extérieurs des mairies ainsi que sur les sites retenus tout au long du tracé de la déviation future (voir annexe VIII).

Un premier contrôle a été effectué par huissier de justice le 09 juin 2025 dans lequel il est recensé 33 sites d'affichage. A celui-ci deux autres contrôles se sont succédé: le 26 juin 2025, date d'ouverture de la consultation publique et pendant celle-ci le 19 juillet 2025. Enfin, le 29 juillet 2025, soit le lendemain de la clôture de la consultation, l'huissier de justice a effectué un dernier passage afin de récupérer toutes les affiches et leur support.

Cet avis a également été publié à deux reprises dans la presse locale: L'Éveil, et La Tribune Le progrès les 07 juin 2025 et 30 juin 2025 (voir annexe VI).

Les notifications (parcellaire) qui n'ont pas fait l'objet d'une réponse (AR) ont été affichées dans les mairies concernées, soit: 6 à Saint Pierre Eynac, 8 à Le Pertuis et 35 à Saint Hostien (voir annexe IX).

Les registres DUP et parcellaire ont été cotés et paraphés par le président de la commission d'enquête et clôturés par les maires concernés.

Les Commissaires enquêteurs ont siégé aux jours et heures mentionnés ci-dessous:

Jour	Commune	Permanence
Jeudi 26 juin 2025	Saint Pierre Eynac	09h00 - 12h00
<b>Samedi 28 juin 2025</b>	<b>Le Pertuis</b>	<b>09h00 - 12h00</b>
Lundi 30 juin 2025	Saint Etienne Lardeyrol	14h00 - 17h00
Jeudi 03 juillet 2025	Saint Hostien	14h00 - 17h00
Vendredi 04 juillet 2025	Saint Pierre Eynac	13h45- 16h45
<b>Samedi 05 juillet 2025</b>	<b>Le Pertuis</b>	<b>09h00- 12h00</b>
Lundi 07 juillet 2025	Saint Etienne Lardeyrol	14h00 - 17h00
Mardi 08 juillet 2025	Le Pertuis	13h30 - 16h30
Jeudi 10 juillet 2025	Saint Hostien	14h00 - 17h00
Mardi 15 juillet 2025	Saint Etienne Lardeyrol	09h00- 12h00
Jeudi 17 juillet 2025	Saint Pierre Eynac	14h00 - 17h00
Vendredi 19 juillet 2025	Saint Hostien	14h00 - 17h00
Lundi 21 juillet 2025	Saint Etienne Lardeyrol	14h00 - 17h00
Mercredi 23 juillet 2025	Saint Pierre Eynac	08h45 - 11h45
<b>Samedi 26 juillet 2025</b>	<b>Le Pertuis</b>	<b>09h00 - 12h00</b>
Lundi 28 juillet 2025	Saint Hostien	14h00 - 17h00

Au cours de l'enquête les consultations lors des permanences ont été peu nombreuses. Elles l'ont été sous forme écrite par des courriers adressés au président de la commission 7, des dépôts dans les registres "papier", 44 ou par des échanges oraux 34.

C'est ainsi que 2 des 141 ayants-droit potentiels se sont manifestés en plus des accusés de réception des notifications et formulaires.

Les maires des communes ont fourni le certificat d'affichage de l'avis d'enquête publique (voir annexe VII).

Au cours de cette phase, il a été échangé, entre les membres de la commission, la maîtrise d'ouvrage et l'autorité administrative, 371 courriels et 103 appels téléphoniques.

## 2.4 - Clôture de la consultation

A la fin de la consultation publique, le président de la commission a récupéré les registres d'enquête qui ont été clos par le maire de chaque commune.

Il a pu à nouveau échanger sur le projet et sur la teneur de la consultation publique avec madame AUDRAN. Cela a été l'occasion de faire le point sur la situation parcellaire à la clôture de l'enquête (formulaires en retour).

Le 2 juin 2025, le maître d'ouvrage envoie aux 141 ayants-droit de toutes natures une

lettre recommandée avec accusé de réception pour leur demander de préciser leur situation (propriétaire, usufruitier, etc.) pour chacune des parcelles dont l'expropriation partielle s'avère nécessaire à la réalisation du projet.

Le 24 juin 2025, 49 plis de notification n'ont pas été réceptionnés par leurs destinataires (accusé de réception non reçu, changement d'adresse, etc.) ; conformément au code de l'expropriation, chacune des trois mairies reçoit la liste, à afficher pendant toute la durée de l'enquête publique, de ces destinataires concernés par des parcelles de leur territoire.

En conclusion, la commission d'enquête certifie que l'enquête publique qui lui a été confiée s'est déroulée conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du 26 mai 2025.

## **2.5 - Concertations préalables**

### **2.5.1 - Consultations de l'AE et des personnes publiques associées (PPA)**

#### **2.5.1.1 - Autorité environnementale (AE)**

L'autorité environnementale a délibéré à plusieurs reprises. Ces rendus sont calqués sur les évolutions du projet et de son dossier: le 20 mai 2020, le 22 juin 2023, le 26 septembre 2024 et plus récemment après la consultation concernant cette nouvelle enquête le 15 mai 2025.

Il ressort de cet ultime avis les remarques suivantes:

1 - Il y a lieu d'exposer clairement les modifications apportées au périmètre initial de la DUP et d'en apporter la justification.

2 - L'AE enjoint de mettre à jour l'étude d'impact et de fournir les résultats du suivi des mesures ERC.

3- L'autorité demande la mise en cohérence des gains de trajet, (page 829 de B 02). L'hypothèse des gains de temps retenus est à présenter. Les Justifications relatives à l'accidentologie sont à compléter. L'étude de trafic est à fournir dans son intégralité. L'évolution du tronçon Yssingaux depuis son doublement en 2022 est à prendre en compte.

4 - Le bruit n'a pas été évalué en phase de chantier.

5 - Il y a lieu de mettre à jour la sécurisation foncière des mesures de compensation. L'autorité préconise d'introduire un tableau des équivalences écologiques prenant en compte les ZME.

6 - Inclure les GES dans la phase chantier.

**Par son mémoire en réponse du 20 juin 2025, la région AURA apporte les réponses à ces remarques de l'autorité environnementale.**

### **2.5.1.2 - CLE du SAGE Loire-Amont**

Cet organisme a également délibéré à plusieurs reprises: le 12 mars 2020, le 6 juin 2023, et en novembre 2024.

Les évolutions du projet sont compatibles avec les enjeux du SAGE. Les membres de la clé demandent que des études soient conduites pour caractériser l'état initial, l'état post-travaux de la restauration des ruisseaux, ( lit et berges ) à valider par la FDDPPMA 43 et que des mesures correctives soient réalisées si nécessaire.

### **2.5.1.3 – Agence Régionale de Santé (ARS)**

L'agence, tout comme les autres personnes publiques, a été consultée à plusieurs reprises et a ainsi délibéré: le 14 avril 2020, le 12 juin 2023 et le 20 août 2024.

L'ARS note, au vu des éléments du dossier, la prise en compte des travaux proches des captages de Valaugères et de Corbières avec les mesures d'évitement adoptées.

En ce qui concerne le bruit, l'agence maintient ses remarques de 2023.

Les explications sur la prise en compte ou non du réseau secondaire sont peu précises.

Elle déplore que la maîtrise d'ouvrage se limite à l'aspect réglementaire pour les habitations ayant à subir une dégradation de leur situation sonore.

La prise en compte de la qualité de l'air est effective, notamment sur les 2 écoles de Le Pertuis et de Saint-Hostien. Mais il conviendrait d'expliquer la méthode de calcul et l'objectif de la réalisation du quotient de danger appliqué.

L'ARS note les mesures prises quant à l'extension des mesures de surveillance et de gestion des espèces exotiques envahissantes (l'ambrosie à feuilles d'armoise notamment), elles sont toutefois à étendre sur les ZME.

### **2.5.1.4 - Direction régionale des affaires culturelles (DRAC)**

Elle donne son avis par délibération en date du 5 juin 2020

Une prescription d'archéologie préventive sera initiée suite à la demande de saisine que doit formuler l'aménageur.

### **25.1.5 - Institut National de l'Origine et de la qualité (INAO)**

Il rend un avis délibéré le 6 mars 2020 par lequel il n'émet aucune remarque.

Le projet n'a aucune incidence sur les AOP et IGP du secteur.

### **2.5.1.6 - Office français de la biodiversité (OFB)**

Avis : 16 juin 2023

L'impact sur le ruisseau du Roudesse en phase chantier est à prendre en considération. Une attention particulière sera apportée sur les ZME afin de bien préserver les prairies naturelles, les haies et bordures existantes, prévoir des zones tampon autour des zones

humides.

Attention, lors des phases de chantier, à l'érosion. Il faut prévoir des dispositifs de retenue des matières minérales.

Au-delà, décrire les essences envisagées sur les haies prévus.

#### **2.5.1.7 - Conseil National de la Protection de la Nature (CNP)**

Sollicité par deux fois, le conseil a rendu son avis lors de deux délibérations: le 26 février 2020 et le 23 septembre 2024.

Il déplore l'éparpillement des sites de compensation par ailleurs éloignés du site et de petite taille et dont 13 d'entre eux ne sont toujours pas effectifs.

L'absence d'inventaire des sites de compensation, l'absence de méthode de dimensionnement ne permettent pas de mesurer leur plus-value fonctionnelle.

Le principe de non perte de la biodiversité liée à cet aménagement: 7 habitats communautaires, très nombreuses espèces protégées, dont 16 à PNA est peu compatible avec le principe du nouveau ZAN.

Malgré les efforts observés dans les surfaces des compensations et les mètres linéaires de haies à recréer l'avis reste défavorable.

#### **2.5.1.8 - Direction des domaines**

Par un avis rendu le 15 octobre 2024, la directions des domaines chiffre le montant des acquisitions nouvelles à 90 000€ toutes indemnités confondues.

#### **2.5.1.9 - Conseil départemental de la Haute-Loire**

Par délibérations des 2 septembre 2024 et le 14 avril 2025 le conseil départemental de la Haute-Loire donne son avis sur la déviation de La RN 88.

Le projet a été suivi par les services du Conseil Départemental à chacune de ses phases de définition, en particulier en ce qui concerne les liaisons, les raccordements, les franchissements, les rétablissements des voies départementales.

Au delà de cette problématique ce projet aura un impact positif sur le développement économique du département. Il va améliorer la qualité de vie des habitants, en particulier ceux résidant au Pertuis et à Saint Hostien et prend en compte la biodiversité et l'environnement des secteurs traversés en consacrant 10,84% du coût du projet au financement des mesures prises pour éviter, réduire voire compenser les effets négatifs induits.

Le Conseil Départemental participe au financement de l'opération à hauteur de 6,2% soit 14M€, montant en grande partie déjà versée (10,6M€). Avis favorable au projet.

#### **2.5.1.10 - Communauté d'agglomération Le Puy-en-Velay**

Le 25 septembre 2024 puis le 10 juillet 2025, la communauté d'agglomération délibère et

donne son avis sur ce projet.

Il permet de relier les aires urbaines de Saint-Étienne et du Puy en Velay. Il permet d'irriguer tout un réseau de villes moyennes et de villages ruraux de moyenne montagne. Sur Le Puy en Velay et Yssingeaux il dessert 43 communes regroupant plus de 88 000 habitants soit le tiers de la population de la Haute-Loire. Avis favorable au projet.

#### **2..5.1.11 - Délibérations communales**

- **Saint – Étienne - Lardeyrol**: 3 septembre 2024, Avis favorable.

- **Saint - Hostien**: 30 juillet 2024, Avis favorable.

- **Le Pertuis** : 14 octobre 2024, Avis favorable.

- **Saint - Pierre - Eynac** : 17 juillet 2025, Avis favorable.

Il est à noter que cette enquête fait suite à celle concernant l'autorisation environnementale (2020). Si bien que la partie environnementale de cette enquête a été très largement débattue lors de l'enquête précédente ainsi que lors des deux consultations électroniques (2023 et 2025).

Cette nouvelle enquête a pour but d'assurer l'indépendance foncière du pétitionnaire afin de finaliser ce projet et de recenser les parcelles nécessaires dans le cadre de la réalisation de cette opération.

Les personnes publiques associées ont été consultées à chacune des étapes de la réflexion portant sur ce projet et ce depuis juillet 1995.

Aujourd'hui, certaines de ces personnes publiques ont été à nouveau sollicitées par la préfecture avant cette nouvelle consultation publique:

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

Les remarques effectuées par ces personnes publiques associées font l'objet du récapitulatif de l'annexe II.

#### **2.5.2 - Consultation et présentation au public**

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, et dans le cadre de cette nouvelle enquête, une réunion publique s'est tenue le lundi 19 mai 2025 à Le 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:

- **Jeudi 22 mai**, dans les mairies de Le Pertuis et de Saint-Hostien
- **Mardi 3 juin**, dans les mairies de Saint-Étienne-Lardeckyrol et de Saint-Pierre-Eynac.

Elles ont permis l'information d'une dizaine de personnes à chacune des séances.

Le projet était consultable sur le site informatique de la préfecture.

L'affichage de l'avis d'enquête a été redondant dans toutes les communes concernées par ce projet ainsi que dans les médias.

Cela a aussi été le cas le long du futur tracé de l'ouvrage en un certain nombre de points stratégiques.

Par ailleurs, l'ouverture d'un registre dématérialisé a permis au plus grand nombre de se prononcer sur ce projet.

## **CHAPITRE III- Recueil des observations**

Tout au long de l'enquête, les échanges sont toujours restés courtois.

Au cours de cette consultation, les commissaires enquêteurs ont reçu 34 personnes, instruit 44 observations déposées dans les registres papier et reçu 7 courriers .

### **3.1 - Sur les registres d'enquête**

Deux types de registre ont été mis à la disposition du public et ce dans chacune des mairies concernée par le projet (soit deux registres par communes).

Cette dichotomie relève de la nature de l'enquête: Une enquête conjointe ayant trait à la création d'une Déclaration d'Utilité Publique d'une part et d'autre part à une cessibilité de foncier.

#### **3.1.1- Sur les registres dédiés à la Déclaration d'Utilité Publique:**

- 43 contributions ont été déposées.

### **3.1.2 - Sur les registres concernant la cessibilité:**

- 2 remarques ont été apposées.

### **3.2 - Sur les courriers, et documents:**

La commission d'enquête a reçu 7 courriers. Ils sont joints au registre d'enquête de Déclaration d'Utilité Publique de la commune de Saint Hostien (siège de l'enquête).

### **3.3 - Sur les courriels**

Il s'agit là de la part la plus importante de la participation du public avec la réception de 3308 contributions locales, régionales, nationales et internationales.

Au-delà, le dossier dématérialisé a fait l'objet de 15604 visites, 621 téléchargements et 437 visionnages.

### **3.4 - Sur les observations orales**

34 personnes ont souhaité obtenir des informations sur le projet.

Il s'agissait de riverains au projet.

Les explications fournies par les commissaires enquêteurs leur ont paru satisfaisantes et ils n'ont pas souhaité s'exprimer par écrit.

#### **En conclusion:**

Le bilan de ces échanges s'établit comme il suit:

La commission 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%

## **CHAPITRE IV - Analyse des observations**

Afin d'effectuer méthodiquement l'analyse des remarques formulées par écrit, dans les registres ou par courriers et courriels, la commission a regroupé celles-ci suivant 14 thèmes déclinés équitablement entre les avis favorables (de 1 à 7) et les avis défavorables (de 8 à 14). Ils sont développés ci-dessous.

L'avis de la commission apparaît sous chacune d'entre elles (en italique) après les réponses de la maîtrise d'ouvrage (en bleu).

## 41 - Avis favorables:

### 411 - Thème 1: Sécurité routière

Parmi les avis favorables exprimés, ce thème prévaut sur tous autres. La réalisation de cette déviation est indéniablement la réponse attendue à l'insécurité actuelle sur cette portion de la RN88.

La mise à deux fois deux voies engendre fluidité du trafic, confort de déplacement et supprime les chocs frontaux souvent très graves. Au-delà, la réduction de la pente entre les deux villages, l'amélioration des rayons de courbure en plan et la réalisation des bandes d'arrêt d'urgence vont concourir à lever les risques liés au profil actuel de la chaussée. La viabilité hivernale sera facilitée.

La réduction du trafic sur les 35 accès directs des voies secondaires non sécurisées sur la RN actuelle et l'absence d'accès privés débouchant sur la future RN 88 vont également améliorer la sécurité.

Par ailleurs, le détournement de l'essentiel de la circulation actuelle qui traverse les deux villages va entraîner des cœurs de villages apaisés et une meilleure qualité de vie pour les riverains.

Cette sécurisation aura également pour conséquence appréciable la fiabilité des temps de trajets empruntant cette déviation.

#### Réponse du maître d'ouvrage:

S'agissant de la sécurité, le projet apporte une réponse efficace à l'insécurité de la RN88 pour les usagers de la route comme pour les riverains des centres-bourgs. Il améliorera la fluidité de circulation, réduira les accidents, facilitera la viabilité hivernale et supprimera les nombreux et dangereux accès directs sur la RN88. Le profil en travers retenu (2x2 voies), comprenant un terre-plein central équipé d'un séparateur pour éviter les chocs frontaux ainsi que des bandes d'arrêt d'urgence pour faciliter l'intervention de l'exploitant et des services de secours, vont contribuer à une amélioration significative de la sécurité de l'infrastructure. Cette qualité d'infrastructure, en particulier la séparation des sens de circulation par un terre-plein, est déterminante pour réduire l'accidentologie. En effet, les routes à 2x2voies sont 5 fois plus sûres que le réseau national classique malgré une vitesse de circulation bien supérieure.

La déviation de la circulation apportera un gain de sécurité dans les villages qui ne seront plus traversés par le trafic de transit ni par les camions (en dehors de la desserte locale très réduite). Par ailleurs, le contournement des villages renforcera la tranquillité des habitants et la fiabilité des trajets. La présence de 2 voies de circulation par sens, la diminution du nombre de carrefours, la diminution de l'accidentologie, la présence de bandes d'arrêts d'urgence simplifiant les interventions d'urgence et le déneigement participent à la fiabilité des trajets.

## Avis de la commission d'enquête

*Le tracé actuel entre Saint-Hostien et Le Pertuis est 13 fois plus accidentogène que la moyenne des routes de la Haute-Loire de même longueur; aussi, l'amélioration de la sécurité des riverains et des usagers constitue l'un des buts essentiels recherchés dans la réalisation de cette déviation afin:*

- de ne plus risquer sa vie en traversant l'actuelle RN88 ne serait-ce, s'agissant des enfants et leurs accompagnants, que pour aller à l'école,*
- de ne plus allonger la liste, déjà bien fournie, des accidents de la circulation corporels ou/et matériels.*
- de rendre les cœurs de villages à leurs habitants et aux touristes.*

*Il s'agit d'un enjeu majeur dans le cadre de ce projet de déviation.*

*Afin de répondre à cet enjeu celui-ci décline plusieurs mesures qui ont pour but de renforcer la sécurité des biens et des personnes :*

- la construction d'une déviation à 2x2 voies: ce nouvel aménagement vise à réduire le trafic sur l'actuelle route, qui supporte le passage d' environ 14 000 véhicules par jour. La nouvelle route permettra d'améliorer la fluidité du trafic et de diminuer les risques d'accidents liés à la congestion ou à des ralentissements intempestifs,*
- l' amélioration liée à la sécurité des résidents: la déviation doit permettre d'éloigner les nuisances et les risques liés au trafic routier dans les bourgs traversés, notamment à Saint-Hostien et Le Pertuis, où la densité de circulation, la proximité des écoles et des zones résidentielles rendent la vie au quotidien extrêmement difficile et dangereuse,*
- travaux d'ouvrages d'art et de terrassement: la réalisation de plusieurs ouvrages d'art, notamment des passages inférieurs et supérieurs, contribue à sécuriser la traversée des axes secondaires, tout en permettant une meilleure gestion des flux et une réduction des points de conflit,*

*En résumé, le projet de déviation de la RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis est conçu pour renforcer la sécurité routière en réduisant la densité du trafic sur l'ancienne route qui n'est plus adaptée à un tel flux, en améliorant la fluidité des véhicules, et en sécurisant les croisements avec les routes départementales et autres chemins vicinaux par la construction d'ouvrages d'art adaptés. La mise en service prévue en 2029 contribuera à diminuer le nombre d'accidents et à améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers.*

## **412 - Thème 2: Environnement**

Le public qui s'est exprimé sur cette thématique souligne la part financière du projet dédiée à l'environnement au sens large du terme. Plus de vingt millions d'euros vont être investis afin d'éviter, réduire et compenser les atteintes générées par le projet. Ce sont pas moins de 200 hectares d'habitats divers qui vont être créés ou réhabilités, 60 km de

haies et 9 km de murets qui vont être respectivement plantées et reconstruits. Au-delà de la faune et de la flore, le projet va avoir une incidence extrêmement positive sur les écoulements hydrauliques rencontrés. Le rescindement de certains cours d'eau, la création et l'étalonnage de buses, la restructuration des berges, le drainage des eaux pluviales au droit de la nouvelle chaussée, la réalisation de bassins tampons de traitement et de régulations sont autant de constructions et innovations bénéfiques à porter à l'actif de ce projet.

### Réponse du maître d'ouvrage

S'agissant de l'environnement, l'effort financier consacré à l'environnement est effectivement conséquent puisque près de 11% du montant du projet est consacré aux mesures de réduction et de compensation au titre de l'environnement (voir pièce A05 – Appréciation sommaire des dépenses). En effet, le projet prévoit de nombreuses mesures d'accompagnement, de réduction et de compensation aux atteintes à l'environnement pour restituer des équivalences fonctionnelles.

Il intègre notamment:

- de nombreux ouvrages favorables aux continuités écologiques (trame verte et trame bleue);
- une mise à niveau environnementale de la RN88, en particulier par l'intégration de dispositifs d'assainissement (collecte des eaux et traitement dans des bassins multifonctions) car la RN88 actuelle ne traite pas les eaux pluviales;
- la mise en œuvre et le suivi des mesures de compensation en faveur de la biodiversité;
- la prise en compte des nuisances acoustiques par l'aménagement de dispositifs de protections phoniques (merlons, écrans ou protection de façade);
- les aménagements paysagers assurant l'insertion de l'infrastructure.

### Avis de la commission d'enquête

*Il convient de rappeler que la présente enquête publique est « conjointe préalable à une déclaration d'utilité publique et à la cessibilité du foncier » pour le projet [...].*

*Sur le volet environnemental, il s'agit ici de prendre seulement en compte certaines modifications découlant :*

- des évolutions récentes des techniques de construction routière,
- de demandes formulées par le public,
- ainsi que d'exigences issues d'obligations légales.

*Ce projet, encadré par les services de l'État compétents et conduit par des bureaux*

*d'études spécialisés en écologie, a permis d'aboutir à une réalisation qui, sous plusieurs aspects, maintient, voire améliore, la vie naturelle et la biodiversité dans la zone concernée.*

*L'autorisation environnementale du projet a été confirmée par un jugement rendu par le tribunal administratif de Clermont-Ferrand en date du 17 décembre 2024.*

*Il est également important de souligner que la maîtrise d'ouvrage a tenu à présenter une étude d'impact complétée, laquelle met en évidence:*

*- le respect des réglementations environnementales et l'intégration de mesures compensatoires : bien que certaines critiques aient été émises concernant la finalisation de ces mesures, leur mise en œuvre vise à réduire l'impact environnemental et à inscrire le projet dans une démarche de durabilité.*

*- le contrôle et le suivi des mesures environnementales: des dispositifs spécifiques sont prévus afin de vérifier, sur le long terme, la conformité du projet aux normes en vigueur, notamment pour la protection de la biodiversité.*

### **413 - Thème 3: Agriculture**

Ici, il est mentionné le gel de nombreuses parcelles dédiées à l'agriculture et ce dès l'origine du projet.

Les aides nombreuses et multiples ont permis de palier cette atteinte, voir de moderniser certaines exploitations.

Aujourd'hui, il s'agit de récupérer un peu moins de 13 hectares supplémentaires dont sept sont déjà actés. Il s'agit de petites portions de parcelles qui ne remettent pas en jeu l'équilibre agricole local.

Ce besoin supplémentaire est consécutif aux améliorations portées au projet (éviterment....) et aux adaptations techniques résultant des investigations réalisées et de l'optimisation du projet de manière itérative au fil du temps.

#### Réponse du maître d'ouvrage

L'impact agricole du projet, anticipé dès l'origine, a été en grande partie compensé dans les phases antérieures du projet. Les surfaces supplémentaires restant à acquérir sont limitées et nécessaires à la réalisation de l'infrastructure.

Le projet d'aménagement a été réalisée en concertation avec les exploitants agricoles afin de définir les aménagements nécessaires pour assurer la continuité de leur activité: rétablissement des cheminements agricoles, ouvrages d'art supplémentaires, rétablissement des fossés et drains, etc.

Le dispositif de compensation collective agricole a permis d'analyser l'état initial de l'économie agricole du territoire traversé sur la globalité de la filière (production primaire, transformation et commercialisation), de mesurer les effets positifs et négatifs du projet sur

l'économie agricole et de déterminer les mesures envisagées qui permettront d'éviter ou de réduire les impacts et le cas échéant de définir les mesures de compensation collective. Dans le cadre du lancement de l'appel à projet, le montant total de l'aide consignée par la Région a d'ailleurs été augmenté à 420 000€.

#### Avis de la commission d'enquête

*Depuis le lancement de ce projet en 1997, l'État a accordé une attention particulière à la protection et au maintien des exploitations agricoles concernées par les expropriations. Ainsi, les agriculteurs ont pu continuer à exploiter leurs anciennes parcelles jusqu'à aujourd'hui. Cette situation perdurera tant que les terrains n'auront pas reçu leur nouvelle affectation, garantissant ainsi la préservation de l'activité agricole et le maintien des revenus des exploitants pendant la période transitoire.*

*Par le biais de cessation d'activité de certains agriculteurs (retraite, décès), d'autres ont eu leur surface exploitable augmentée de façon significative.*

*L'amélioration du tracé de la déviation requiert l'expropriation de 12,9 hectares supplémentaires, dont plus de 7ha ont déjà fait l'objet d'une cession amiable. Si l'expropriation des surfaces restantes venaient à générer des conséquences indésirables, l'expropriant examinerait les diverses situations au cas par cas.*

*La procédure engagée autorise le maître d'ouvrage à exproprier le cas échéants mais surtout lui permet de se porter acquéreur de terrains en déshérence ou/et vacants.*

#### **414 - Thème 4: Impact sur la santé**

Par l'amélioration du cadre de vie des habitants dans cet espace rural, l'impact sur leur santé en est certainement l'effet le plus prégnant. La densité de circulation constatée dans les bourgs traversés aujourd'hui va décroître de façon drastique dès lors que ce projet sera opérationnel. Il va s'en suivre un abaissement du niveau de stress avec l'amélioration de la sécurité, une diminution importante des nuisances olfactives, sonores et un retour à un espace apaisé livré à la seule desserte locale et touristique.

La déviation va permettre, de par son linéaire, donc, la constance de la vitesse des usagers, une absorption plus aisée de certaines molécules présentes dans les gaz d'échappement de véhicules de tout type (Co2 notamment). Cela va donc contribuer à réduire la production de GES dans les villages traversés.

De même le captage des eaux de ruissellement de l'infrastructure réalisée va amener une protection accrue des nappes phréatiques en captant et en traitant ces eaux chargées en hydrocarbure, poussières de freins et particules de gomme.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Pour l'impact sur la santé, par le report de trafic vers la déviation de la RN88, l'itinéraire actuel et les traversées de bourgs bénéficieront de conditions de vie améliorées (baisse

des nuisances acoustiques et de la pollution de l'air). Les études d'impact actualisées ont mis à jour en particulier les études spécifiques relatives au bruit, à l'air et la santé, aux émissions de gaz à effet de serre qui ont confirmé les effets positifs du projet de déviation sur le territoire.

Le projet de déviation entraîne une diminution de l'exposition de la population aux émissions polluantes du trafic routier.

Pour assurer la tranquillité des riverains des hameaux situés à proximité de la déviation de la RN88, des protections acoustiques seront installées le long du projet.

Bien que la réalisation des travaux implique des émissions des gaz à effet de serre, des optimisations de constructions permettent des réductions (action d'optimisation de conception, choix de matériaux bas-carbone, actions de valorisation des déchets, action de stockage carbone).

De surcroît, l'amélioration du cadre de vie permettra une politique de renouvellement urbain en privilégiant le comblement des dents creuses et la réhabilitation des centres-bourgs. Le recentrage du développement urbain en extension des zones bâties de la centralité principale permettra de maîtriser l'urbanisation dans les hameaux. L'actuelle RN88 coupe le village de Saint-Hostien en deux, ce qui présente des nuisances et des risques associés aux trafics. Les perspectives d'aménagements pourront reprendre après la déviation de la RN88.

Enfin, la mise à niveau environnementale de la RN88 offre un niveau accru de protection de la ressource en eau en particulier par l'intégration de dispositifs d'assainissement (collecte des eaux et traitement dans des bassins multifonctions) car la RN88 actuelle ne dispose d'aucun aménagement pour gérer les eaux pluviales. Sept bassins de rétention seront créés le long de la déviation. Ils permettront de récupérer et traiter les eaux pluviales polluées et d'éviter les inondations.

#### Avis de la commission d'enquête

*L'amélioration du cadre de vie des riverains de la RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis est un objectif majeur du projet de déviation à 2x2 voies, qui vise à réduire la circulation de transit dans les villages, traversés par 14 000 véhicules quotidiens.*

*Avec une mise en service prévue en 2029, la nouvelle infrastructure permettra de diminuer la pollution, le bruit et les risques d'accidents, contribuant ainsi à une meilleure qualité de vie pour les habitants.*

*La réduction du trafic dans les centres-bourgs limitera les nuisances liées à la circulation, favorisant un environnement plus calme et plus sain.*

*Le nouveau tracé générera moins de nuisances auprès des riverains actuels, que ce soit aux plans phonique comme olfactif du fait de son éloignement du centre bourg.*

*Les futurs riverains bénéficieront de protections idoines. Le futur tracé n'impactera pas l'habitat tel qu'il se présente aujourd'hui. De plus, la dénivelée moindre, la réduction des nécessités de freinage due à la fluidité de la circulation limitera les émissions de gaz à effet de serre tant que les véhicules utiliseront des carburants d'origine fossile.*

*En résumé, le projet vise à améliorer concrètement la qualité de vie des riverains par la réduction des nuisances sonores et de pollution, tout en assurant une meilleure adéquation entre les nuisances actuelles et futures.*

#### **415 - Thème 5: Économie**

Ce projet est sans nul doute le complément indispensable au développement économique du département en rapprochant les villes structurantes voisines dans un premier temps et des plus lointaines ultérieurement. Mais aussi, cela va conférer un confort routier qui va autoriser des échanges plus fluides. Le territoire altiligérien va être rendu plus attractif. Cette amélioration va concourir à augmenter la compétitivité des activités qu'elles soient industrielles, commerciales ou artisanales. La maîtrise du temps de trajet induite par cette réalisation, étendue à l'ensemble des véhicules qui emprunteront cet axe générera des économies non négligeables, tant pour les entreprises que pour les particuliers, participant ainsi à l'attractivité de ce territoire.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

S'agissant de l'économie, la RN88 aménagée sera porteuse de projets économiques (activités, loisirs, tourisme...) et d'aménagements du territoire traversé. L'amélioration de l'accessibilité de l'aire d'étude permettra de conforter les zones artisanales, et autres zones d'activités économiques et commerciales, facilitant leur accès depuis les territoires limitrophes.

Avec le projet de déviation, l'actuelle route nationale sera déclassée en voirie de desserte locale beaucoup plus adaptée aux commerces de proximité (circulation apaisée et sécurisée). Deux échangeurs routiers seront aménagés à proximité directe de Saint-Hostien et du Pertuis, ils permettront un accès rapide et facile aux commerces et zones d'activités depuis la nouvelle route. Une signalisation spécifique pour les commerces pourra être envisagée au niveau des nouveaux échangeurs pour accroître la visibilité des commerces des centres bourgs et attirer de nouveaux clients.

Au terme de nouvelles habitudes, le dynamisme économique favorisé par la déviation devrait bénéficier à tous : commerçants, entreprises et usagers. L'aménagement de la RN88 pourra favoriser la stabilisation de l'activité économique via des implantations de nouvelles entreprises. Des emplois diversifiés sont également attendus.

L'aménagement de la RN88 pourra assurer un équilibre entre économie productive et économie résidentielle. L'accès aux zones existantes devra être maintenu dans de bonnes conditions pour ne pas défavoriser les entreprises installées et leurs employés (détour pour rejoindre leur lieu de travail).

L'essentiel des déplacements liés aux activités touristiques étant réalisé par la route, le projet de déviation offrira à la fois des meilleures conditions pour accéder aux points d'intérêt du territoire, et permettra d'offrir aux touristes une vie locale renouvelée dans les villages et bourgs qui accueillent les lieux de restauration et d'hébergement. Les pratiques de loisirs et de tourisme sur le territoire sont majoritairement liées au plein-air et à la

nature, en particulier la promenade et la randonnée. Le secteur est notamment traversé par le sentier de randonnée GR40 qui correspond au tour du Velay.

### Avis de la commission d'enquête

*L'économie locale repose en grande partie sur la fluidité des échanges et sur la confiance accordée à des délais de trajet maîtrisés. Le projet de déviation de la RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis s'inscrit pleinement dans cette logique, puisqu'il est considéré comme un projet d'intérêt majeur pour le désenclavement économique de Le Puy-en-Velay.*

*Il est indéniable que cette infrastructure a pour objectifs de:*

*- sécuriser et fluidifier les déplacements en réduisant de manière significative le trafic actuel : environ 14 000 véhicules par jour, dont 2 000 poids lourds, traversent aujourd'hui les villages concernés.*

*- améliorer la qualité de vie des habitants en supprimant les points noirs de bruit et de pollution générés par le passage continu des véhicules, en particulier des poids lourds.*

*Les bénéfices économiques attendus sont multiples:*

*- la maîtrise des temps de trajet, plus que leur réduction: cet élément est essentiel pour la mobilité des travailleurs et pour renforcer la confiance des entreprises dans la fiabilité des échanges.*

*- le renforcement de la sécurité routière, par la diminution du nombre d'accidents liés à la circulation dense et au trafic de transit.*

*- le soutien à l'attractivité économique: en facilitant l'accès aux zones industrielles et commerciales, la déviation contribuera au développement de l'activité locale et au désenclavement du territoire.*

*Par ailleurs, le projet favorisera une meilleure connexion avec les axes routiers majeurs en direction de Lyon et Saint-Étienne, réduisant ainsi les coûts liés à la congestion et aux aléas de déplacement.*

*Cependant, il convient de souligner que cette opération suscite également des débats sur le plan environnemental et financier. Sa mise en service est actuellement prévue pour 2029, après plusieurs reports imputables à des procédures administratives complexes et à des questions liées à l'acquisition du foncier.*

### **416 - Thème 6: Procédure**

D'aucuns soulignent une procédure et des études qui ne peuvent être que saluées.

La précision des détails, la transparence dans l'évolution des études et leur justification conduisent à penser que rien n'a été laissé au hasard. Chaque domaine a fait l'objet

d'approfondissements précis de la part des services experts et reconnus de l'État. Depuis l'initialisation de ce projet, le dossier n'a eu de cesse d'évoluer afin de s'adapter à l'évolution des textes légaux et des normes techniques.

Aujourd'hui, il s'agit d'acquérir environ 13 hectares pour répondre justement à ces évolutions. La déclaration d'utilité publique à des fins de cessibilité du foncier nécessaire est donc requise et incontournable.

### Réponse du maître d'ouvrage

S'agissant des procédures, l'effort de transparence, la rigueur, l'approfondissement des études ainsi que l'adaptation continue aux évolutions réglementaires démontrent la volonté de la Région de conduire le projet de manière exemplaire.

À ce titre, l'étude d'impact initiale a été mise à jour et actualisée 3 fois depuis 2020, afin de rendre compte des évolutions du projet dans un souci de transparence et d'information. Après avis des autorités et personnes publiques intéressées par le projet, les études d'impact actualisée de 2023 et 2024 ont notamment été soumises au public dans le cadre de consultations par voie électronique, qui se sont déroulées du 12 juillet 2023 au 12 août 2023 et du 23 janvier au 23 février 2025.

Les acquisitions supplémentaires sont liées aux améliorations apportées au projet depuis sa définition initiale.

### Avis de la commission d'enquête

*Le projet actuel résulte des améliorations constantes apportées depuis des années en tenant compte des remarques recueillies lors de différents échanges ainsi que des évolutions des réglementations de toutes sortes.*

*En effet, le projet de déviation de la RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis a connu plusieurs améliorations et ajustements depuis son lancement. Initialement prévu pour une mise en service en 2024, la date a été repoussée à 2029 en raison de divers retards principalement liés aux compléments d'études et aux acquisitions foncières supplémentaires.*

#### Parmi les améliorations apportées, on note:

- *le renforcement des enjeux environnementaux: une prise en compte accrue des enjeux écologiques avec l'identification de nouvelles espèces protégées, ainsi que l'adaptation des mesures compensatoires pour mieux préserver la biodiversité,*
- *l'optimisation technique: des modifications dans la géométrie des ouvrages, la gestion des matériaux, et la protection acoustique ont été intégrées pour améliorer la performance et la durabilité du projet,*
- *le respect des enjeux écologiques et sanitaires par renforcement des conditions juridiques, notamment en améliorant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), tout en garantissant une équivalence écologique à long terme,*

*- la prise en compte des enjeux climatiques: une actualisation de l'étude d'impact a permis d'intégrer davantage les considérations liées à la neutralité carbone, à la réduction de l'artificialisation des sols, et à la préservation de la ressource en eau.*

*- le démarrage progressif du chantier: des travaux de terrassement, de déplacement de servitudes, et de construction d'ouvrages d'art ont déjà été initiés, avec une attention particulière au respect des engagements environnementaux et sociaux, notamment en ce qui concerne la maîtrise foncière et la gestion des impacts.*

*En résumé, le projet a été continuellement ajusté pour mieux répondre aux enjeux environnementaux, techniques et sociaux, tout en respectant les délais révisés pour une mise en service prévue en 2029.*

#### **417 - thème 7: Divers**

Dans ce registre les intervenants déplorent l'intervention de contributeurs extérieurs à la Région, qui ne connaissent pas le contexte local et se contentent de faire référence à de grands principes loin de la réalité que les habitants subissent.

Cette avalanche de contributions est préjudiciable à l'expression de leur désarroi d'autant qu'ils apparaissent minoritaires.

Ils sont fatalistes: encore une enquête....

Les travaux sont bien engagés, il y a urgence à les poursuivre pour des raisons financières et sécuritaires.

La nature est résiliente et retrouvera un équilibre naturellement.

Aujourd'hui personne ne remet en cause la déviation d'Yssingeaux, de Blavozy ou de Monistrol sur Loire....

Le débat est politique.

La réalisation du projet aura un impact positif sur le développement de l'urbanisation des bourgs traversés et apportera une plus value sur les biens immobiliers.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Le public exprime un besoin urgent de poursuivre les travaux pour des raisons de sécurité et de coûts. Ce temps, qui peut paraître long pour les usagers et les riverains, est inhérent aux grands projets d'infrastructure qui prennent du temps à se concrétiser en raison de la complexité des études techniques à mener, de l'ampleur des travaux à réaliser et de l'intégration des avis des partenaires pour garantir un projet exemplaire sur le plan technique comme environnemental.

De plus, les interventions sur le terrain sont organisées sur des périodes très précises, au regard des contraintes environnementales, ce qui entraîne une intervention en pointillés.

Enfin, les actions des opposants et les différents recours ont ralenti le projet.

Le temps de réalisation est donc plus long. La fin des travaux routiers est visée à l'horizon 2028 (la possibilité d'un décalage à 2029 a été pris en compte dans le dossier de DUP).

## Avis de la commission d'enquête

*Les riverains de la déviation de la RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis expriment un certain désarroi face à la situation actuelle.*

*Malgré le jugement du tribunal administratif de Clermont-Ferrand qui a rejeté le recours des opposants écologistes à l'encontre de l'arrêté préfectoral portant autorisation environnementale, ces derniers continuent de s'opposer au projet, notamment en dénonçant la destruction d'espaces naturels et agricoles, ainsi que le coût élevé du projet, dont le montant des travaux déjà réalisés s'élève à 45 millions d'euros. Ils mettent en avant leur volonté de préserver la biodiversité et s'opposent aux expropriations, appelant la population à réagir lors de la présente enquête publique.*

*Le contexte autour du projet met en exergue un conflit entre une majorité institutionnelle, des locaux favorables et des opposants. Ces derniers, souvent portés par des convictions écologiques, se sentent parfois délaissés face aux décisions prises selon des avis jugés dogmatiques ou administratifs. Les riverains et opposants craignent que leurs voix ne soient pas suffisamment prises en compte dans une situation où les enjeux économiques, sécuritaires et environnementaux s'opposent.*

*Le projet a peu avancé depuis 1997 en raison de plusieurs facteurs. Initialement, la déclaration d'utilité publique datait de cette année-là, mais le projet a été mis en sommeil après les premières acquisitions foncières, la complexité des études ayant contribué à ce retard.*

*De plus, la nécessité de respecter des procédures administratives strictes, notamment en matière d'évaluation environnementale, a ralenti la progression de la procédure. La complexité du chantier, notamment en raison des aléas climatiques et des enjeux environnementaux, a également joué un rôle dans la lenteur de l'avancement.*

*En 2020 la Région a relancé le projet et les travaux ont débuté en 2023. La mise en service est désormais prévue pour 2029, ce qui montre un retard accumulé de plus de 30 ans depuis l'origine du projet.*

*Sur le plan politique, ce projet semble refléter une tension entre les intérêts économiques et de mobilité, défendus par la majorité régionale, et les préoccupations environnementales et sociales, portées par les opposants.*

*Ce projet n'est pas différent des autres du même type. La réalisation est régulièrement précédée d'une phase de controverse parfois tendue entre des riverains qui souhaitent un cadre de vie apaisé et d'autres soucieux de préserver l'environnement.*

## 42 - Avis défavorables:

### 421 - Thème 8: Sécurité routière

L'appauvrissement des réserves énergétiques fossiles, la prise de conscience des méfaits de l'automobile (au sens général) sur le climat et le réchauffement climatique devraient conduire à réfléchir à des moyens alternatifs de déplacements.

En lieu et place de créer de nouvelles routes, il est urgent de songer et adopter des moyens plus économes des espaces, plus vertueux envers l'environnement et la qualité de l'air et de l'eau.

Dès lors pourquoi ne pas privilégier les autres vecteurs que sont le développement du chemin de fer et les lignes de bus pour les personnes? Le ferroutage pour les marchandises?

Le passage de la bretelle de sortie proche de l'école du Pertuis va entraîner une insécurité des élèves et des accompagnants.

#### Réponse du maître d'ouvrage

L'aménagement d'une infrastructure de transport prend en considération les besoins du territoire et de la population. Le choix général qui prévaut constitue toujours un équilibre pragmatique en conciliant mobilité, sécurité, environnement et santé, attractivité du territoire et transition écologique.

L'analyse des solutions alternatives est retranscrite dans l'évaluation environnementale aux travers de la description des principales solutions de substitutions examinées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu (cf. chapitre III, pièce A.03 de la notice DUP ou chapitre 2, pièce B.01 de l'étude d'impact actualisée).

Les études complémentaires, menées en plusieurs étapes, ont envisagé différents scénarios pour répondre à l'amélioration de l'itinéraire de la RN88 au niveau du Pertuis et de Saint-Hostien. Ces scénarios ont fait l'objet d'analyses multicritères détaillées. Les deux scénarios « Investissement sur une solution ferroviaire » et « Investissement sur le développement de l'offre de transport en commun sur route » ont pleinement intégré les enjeux de développement du chemin de fer et des lignes de bus.

Néanmoins, les scénarios « développement de l'offre de transport en commun sur route » et « Investissement sur une solution ferroviaire » n'améliorent en rien la sécurité de la RN88 et le cadre de vie des riverains des centres-bourgs. Le niveau de service de la RN88 se dégrade encore à court terme car le report modal vers le train ou le car n'est pas suffisamment significatif pour apporter une baisse conséquente du trafic. Ces scénarios ne peuvent se substituer au projet d'aménagement routier et leur mise en œuvre ne pourrait se faire qu'en complémentarité du projet routier. Aussi, pour répondre aux objectifs de sécurité et d'amélioration du cadre de vie, il n'est pas possible d'abandonner le projet de déviation routière. La déviation à 2 x 2 voies de la RN88 permettra de plus de délester le trafic au droit des actuels arrêts de transports en commun accidentogènes et d'améliorer les temps de parcours entre le Puy et Saint-Etienne. Les lignes de cars existantes bénéficieront donc des conditions de circulation de la déviation. Le projet pourra permettre

de développer l'offre de transports en commun actuelle dans de meilleures conditions de sécurité, de fluidité et de rapidité.

S'agissant des abords de l'école du Pertuis, des aménagements spécifiques sont prévus pour sécuriser l'environnement scolaire en concertation avec les autorités locales (mairie du Pertuis, école du Pertuis, ...) : extension du parvis existant et réaménagement pour assurer un cheminement sécurisé autour de l'école et jusqu'au parking de la salle des fêtes, mise en œuvre de dispositifs de protection pour isoler le parvis des véhicules, réalisation d'un cheminement accessible aux personnes à mobilité réduite entre l'école et le stade, déplacement de l'aire de jeux existante pour offrir un espace fonctionnel et sécurisé, création d'un plateau pour faire ralentir les véhicules.

Bien que, pour des raisons évidentes de compréhension et de lisibilité, les plans présentés dans l'étude d'impact ne présentent pas ce niveau de détails, les enjeux de sécurité ont bien été étudiés et pris en compte dans les études de conception. D'ailleurs, les aménagements spécifiques envisagés aux abords de l'école ont été présentés en réunion publique le 20 mai 2025.

#### Avis de la commission d'enquête

*La réflexion proposée par les opposants au projet est intéressante, mais apparaît peu réaliste dans un département de moyenne montagne à caractère essentiellement rural.*

*En effet, comment, dans un territoire où la population est dispersée et les distances importantes, peut-on envisager une alternative crédible au déplacement individuel? Certes, des solutions existent: la voie ferrée et les lignes d'autocars peuvent constituer des moyens de transport complémentaires. Cependant, leur adoption par les particuliers reste incertaine. L'exemple de la ligne ferroviaire en direction de Brioude, réhabilitée il y a quelques années, illustre bien cette difficulté: malgré l'investissement, la fréquentation demeure faible, et l'exploitation déficitaire.*

*L'éparpillement de l'habitat dans un département rural ne permet pas d'appliquer les solutions qui peuvent fonctionner dans les grandes agglomérations. Dès lors, l'évolution des énergies de propulsion semble être une piste plus réaliste pour transformer nos modes de déplacement : véhicules électriques, motorisations à hydrogène... Toutefois, ces technologies ne sont pas exemptes de problématiques:*

*- la fabrication des batteries nécessite des métaux rares dont l'extraction est très polluante et l'approvisionnement est incertain,*

*- les dispositifs de recyclage restent imparfaits et génèrent eux-mêmes une pollution.*

*Dans ce contexte, le maillage routier demeure une nécessité pour garantir le désenclavement et soutenir le développement économique du territoire.*

*S'agissant du ferroutage, il ne pourra représenter une alternative viable que lorsque sa fiabilité sera pleinement assurée. En effet, aucune entreprise ne peut supporter des interruptions d'approvisionnement sans compromettre sa survie.*

*Enfin, au-delà des considérations économiques et techniques, il ne faut pas oublier que la liberté individuelle de circuler reste profondément ancrée dans les habitudes de vie de la population, et qu'elle est protégée par le droit français.*

## 422 - Thème 9: Environnement

Pour certains, nul doute que ce projet va être catastrophique au regard des espaces naturels traversés et donc consommés comme étant le patrimoine collectif à préserver.

La faune, la flore, les zones humides, les espaces boisés vont forcément être impactés par des travaux de cette ampleur.

Le maintien de la biodiversité au droit de cette zone risque de relever de la gageure. Est-ce que les mesures adoptées vont être suffisantes afin d'éviter, réduire et compenser la portée destructrice de la réalisation et de l'exploitation de cette déviation? Mais aussi, comment se place ce projet au regard du «zéro artificialisation» et la «neutralité carbone»?

Au-delà, lors de la phase d'exploitation, quelles vont être les mesures prises afin d'assurer un suivi de l'ouvrage conforme aux études et à la législation en vigueur?

Les mesures, de compensation décrites ne remplaceront pas ce qui sera détruit. Les sites envisagés sont trop nombreux, petits et éloignés du projet. Leur pérennité à long terme n'est pas garantie, qui en assurera le financement? Trop d'espèces patrimoniales sont impactées et donc condamnées.

### Réponse du maître d'ouvrage

S'agissant des effets sur les milieux naturels, le projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale intégrant une évaluation environnementale et valant autorisation au titre de la législation sur l'eau et la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées.

Cette procédure a été menée en 2020 conformément à la réglementation en vigueur et a abouti à l'autorisation environnementale n°BCTE/2020-141 du 28 octobre 2020. Cette autorisation retranscrit l'ensemble des obligations environnementales du Maître d'Ouvrage en matière de protection de l'environnement, et à ce titre les mesures visant à éviter les atteintes à l'environnement, à réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et à compenser les effets qui ne peuvent être ni évités, ni suffisamment réduits. Les mesures de compensation constituent **le dernier maillon de la démarche ERC** (Éviter – Réduire – Compenser) prévue par la loi Biodiversité et consistent en l'aménagement de milieux favorables au développement d'espèces protégées (animales ou végétales) comme des prairies, des boisements ou encore des zones humides.

Tous les avis émis lors de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale ont fait l'objet de réponses circonstanciées de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, de manière à apporter tous les éléments justificatifs et conformément aux attentes des services instructeurs.

Pour rappel, le respect de l'application de l'arrêté d'autorisation environnementale est soumis à un contrôle continu des services de l'État, notamment lors de la réalisation des travaux, de la mise en service et pendant l'exploitation de l'infrastructure. Ainsi, la Région Auvergne-Rhône-Alpes confirme et s'engage à ce que les mesures environnementales d'évitement, de réduction et de compensation répondent aux enjeux de protection et de préservation.

S'agissant des mesures de compensation, elles sont mises en œuvre et maintenues à long terme grâce à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui en assure le financement. Leur durabilité est également garantie par la maîtrise foncière, des plans de gestion spécifiques, ainsi que par des suivis écologiques réguliers. Conformément à l'arrêté d'autorisation environnementale, des suivis écologiques seront réalisés sur les sites de compensation pendant une durée de 30 ou 50 ans, tel que prescrit dans l'arrêté d'autorisation environnementale. Ces suivis feront l'objet de rapports transmis aux services de l'État (service chargé de la Police de l'Eau de la DDT, OFB et service patrimoine naturel de la DREAL). Dans le cas où les objectifs de compensation ne seraient finalement pas atteints, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage à adapter les mesures de compensation réalisées ou à en proposer de nouvelles et ce pendant toute la durée du suivi. Finalement, la Région crée davantage de surface en faveur de l'environnement que ce qui est détruit.

S'agissant des enjeux de «neutralité carbone» (chapitre 5.16, pièce B.02 Étude d'impact actualisée – tome II), la Région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en œuvre un bilan des émissions des gaz à effet de serre, qui identifie des optimisations de construction permettant une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Il s'agit principalement des choix de matériaux bas-carbone et d'actions de valorisation des déchets en filière et sur le site. La Région Auvergne-Rhône-Alpes affirme son engagement à poursuivre la démarche d'amélioration continue pour réduire les émissions de l'opération et tendre vers davantage de sobriété:

- par des actions d'optimisation de conception;
- par des actions lors des travaux: inscription dans les marchés de travaux et incitation pour que les entreprises puissent proposer des solutions sous l'angle de la comptabilité carbone;
- par des actions de stockage carbone par l'intermédiaire du changement d'affectation du sol et à la création de puits carbone (via les plantations).

S'agissant des enjeux de «zéro artificialisation», bien que le projet RN88 Saint-Hostien / Le Pertuis est identifié comme projet d'envergure nationale ou européenne bénéficiant de l'exclusion du décompte de l'artificialisation (arrêté du 31 mai 2024), la Région Auvergne-Rhône-Alpes maintient les réflexions et les actions de renaturation identifiées (chapitre 5.17, pièce B02 Étude d'impact actualisée – tome II).

Par délibération du 29 juin 2022, la Région a engagé la procédure de modification du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) pour notamment intégrer les nouvelles obligations législatives et réglementaires relatives à la consommation d'espaces et à l'artificialisation des sols. La lutte contre l'artificialisation des sols devient un objectif assigné aux SRADDET (en plus de la gestion économe de l'espace) qui doit se traduire par l'intégration d'une trajectoire permettant d'atteindre le ZAN à horizon fin 2050, et d'un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation, décliné par tranches de dix années pour les différentes parties du territoire régional.

### Avis de la commission d'enquête

*La réalisation d'un nouveau tracé routier implique inévitablement l'occupation d'espaces jusqu'ici préservés. Dans le cadre de ce projet, la quasi-totalité des surfaces concernées se situent en zones naturelles et agricoles. Ces espaces accueillent un grand nombre d'écosystèmes riches en espèces végétales et animales. Leur destruction entraîne donc une atteinte à la biodiversité ainsi qu'une modification notable du paysage.*

*Le Code de l'Environnement, dans ses articles L163-1 à L163-5, impose à tout projet de cette nature de s'inscrire dans une démarche respectant la séquence Éviter - Réduire - Compenser. Ces trois principes doivent être appliqués de manière systématique à toutes les atteintes, qu'elles soient directes ou indirectes, sur l'environnement et les milieux naturels. Le projet soumis à enquête ne déroge en rien à ces exigences légales.*

#### **1. Éviter**

*Ce principe n'est pas toujours applicable dans sa totalité, car les contraintes techniques, géographiques et économiques peuvent être nombreuses. Néanmoins, les ingénieurs et bureaux d'études chargés du dossier ont veillé à limiter certaines atteintes en amont, notamment lors du choix initial du tracé.*

#### **2. Réduire**

*Ce deuxième principe a servi de fil conducteur tout au long de l'élaboration du projet. Dès la Déclaration d'Utilité Publique initiale, le tracé retenu a été celui présentant l'impact environnemental le plus limité.*

*Le projet présenté aujourd'hui, fruit d'analyses approfondies, intègre de nombreuses mesures destinées à réduire de façon significative les impacts environnementaux et paysagers:*

- adoption de méthodes de construction innovantes minimisant les perturbations,*
- procédures strictes de suivi et de contrôle du chantier,*
- solutions spécifiques pour la restructuration des cours d'eau et la préservation de leur qualité,*

- choix de matériaux adaptés pour les ouvrages de génie civil afin de limiter l'empreinte environnementale.

Ces mesures, loin d'être anecdotiques, jalonnent chaque étape de l'étude et témoignent d'une volonté constante de réduction des nuisances.

### **3. Compenser**

La compensation environnementale repose sur des données chiffrées et des études d'experts permettant de définir des mesures adaptées au contexte. Ainsi, les zones humides impactées seront compensées à hauteur de 200 %: chacune fera l'objet d'un cahier des charges précis garantissant la reconstitution à l'identique de la zone détruite.

Le volet paysager n'a pas été négligé:

- les petits ouvrages traditionnels (tels que les murets en pierres sèches basaltiques) seront reconstruits à l'identique,
- les murs acoustiques feront l'objet d'une végétalisation,
- des passages dédiés à la faune seront intégrés pour préserver la continuité écologique.

Un projet conforme et vertueux:

Ce projet aura, de fait, un impact sur la biodiversité et sur le paysage. Toutefois, il répond strictement aux dispositions légales en vigueur et s'inscrit dans une démarche respectueuse des principes imposés par le législateur. À ce titre, la démarche du pétitionnaire peut être qualifiée de vertueuse.

Sur les notions de « zéro artificialisation » et de « neutralité carbone »

Ces deux objectifs, dont l'échéance est fixée à 2050, impliquent une transformation profonde de nos modes de vie, transformation qui dépasse le cadre de ce seul projet.

- La zéro artificialisation nette vise principalement à maîtriser l'urbanisation et l'expansion des métropoles. Les infrastructures routières représentent moins de 25 % de l'artificialisation totale des sols.
- Concernant la neutralité carbone, la déviation prévue permettra d'optimiser la fluidité du trafic et de réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le secteur, par rapport à la situation actuelle marquée par des ralentissements et des files d'attente en traversée de villages.

En résumé, tout en reconnaissant les impacts inévitables, le projet applique rigoureusement la séquence Éviter - Réduire - Compenser, s'inscrit dans le cadre légal et apporte des bénéfices mesurables en matière de fluidité.

## 423 - Thème 10: Agriculture

Dans ce paragraphe, le public soulève le problème de la destruction de terres agricoles. La crise sanitaire passée a fait prendre conscience de la nécessité de privilégier les productions alimentaires locales afin de favoriser les circuits d'approvisionnements courts. Ainsi, cela concourt à plus d'indépendance et d'autonomie régionales et départementales. Au-delà, les agriculteurs touchés à différents degrés vont, pour certains, subir une baisse drastique de leur surface exploitable. Certains ne sont pas d'accord pour accueillir des ZME dont ils ne connaissent pas les conditions de réalisation.

Dans une contrée essentiellement tournée vers l'élevage, il va sans dire que cette situation va entraîner de facto la baisse de leur cheptel liée à la réduction des pâturages. De plus, le morcellement de ces terres, va concourir à accroître les délais de trajet des agriculteurs ainsi que l'allongement de leur temps de travail, remettant ainsi en cause l'organisation de leur exploitation. Quelles compensations, si elles existent, peuvent être envisagées au regard de cette situation?

### Réponse du maître d'ouvrage

S'agissant des emprises agricoles, la Région Auvergne-Rhône-Alpes dispose déjà d'une très grande majorité des terrains constituant l'emprise du projet, acquis par l'État dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 1997 ou acquis à l'amiable depuis. L'État a déjà indemnisé financièrement les propriétaires et les exploitants agricoles pour ces acquisitions. Pour certaines parcelles, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a signé des accords avec les exploitants agricoles sous forme de conventions d'occupation (COP) pour assurer l'exploitation de ces parcelles en attendant la réalisation de travaux de la déviation.

Concernant l'indépendance agricole, les surfaces agricoles impactées par le projet (près de 82 ha au total) sont à relativiser avec les surfaces agricoles du département de Haute-Loire (environ 230 000 ha). Les surfaces agricoles impactées dans le cadre de la procédure parcellaire de 2025 restent très limitées.

S'agissant des zones de stockages des matériaux excédentaires (ZME), elles font l'objet de remises en état une fois les matériaux déposés, afin de permettre la conservation de la vocation initiale de leurs terrains d'assiette puis leur restitution, à savoir une renaturation des terrains à vocation naturelle ou un retour à l'activité agricole. Les conditions de restitution des ZME à l'activité agricole seront définies en concertation avec la Chambre d'Agriculture et selon la situation de la parcelle concernée. Un principe de protocole est déjà précisé dans l'étude d'impact actualisée (pièce B02 – étude d'impact actualisée, chapitre 5.3.2.3) et implique en particulier la Chambre d'Agriculture et l'exploitant agricole pour suivre l'évolution du chantier de remise en état et proposer, le cas échéant, des mesures de correction ou d'adaptation.

La remise en état bénéficie aussi de l'implantation d'un couvert végétal afin de stabiliser le sol et limiter les phénomènes d'érosion. Le travail se poursuivra avec l'exploitant agricole pour favoriser l'implantation de cultures à fort pouvoir d'enracinement et permettre une structuration du sol.

Par ailleurs, des indemnisations financières seront concertées avec la Chambre d'agriculture et proposées aux agriculteurs pour couvrir les pertes temporaires d'exploitation et tous préjudices directs et indirects.

S'agissant des mesures et des compensations, la Région Auvergne-Rhône-Alpes rappelle que:

- Des aménagements fonciers liés au projet de déviation de la RN 88 sur Saint-Hostien / Le Pertuis ont déjà été mis en œuvre sur Saint-Pierre-Eynac et Saint-Étienne-Lardeyrol, les communes du Pertuis et de Saint-Hostien s'étant prononcées contre un tel aménagement;

- Le dispositif de compensation agricole collective a été initié et permet d'analyser l'état initial de l'économie agricole du territoire traversé sur la globalité de la filière (production primaire, transformation et commercialisation), de mesurer les effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole et de déterminer les mesures envisagées qui permettront d'éviter ou en réduire les impacts. Cette étude a été présentée à la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) en octobre 2019 puis en mars 2024. A ce titre, une enveloppe de 420 000€ (15 000€ au titre du doublement de la déviation d'Yssingeaux + 405 000€ au titre de la déviation de St Hostien / Le Pertuis) a été consignée. Un Comité Départemental de Sélection de la Compensation Collective Agricole (CDSCCA) dédié et indépendant, intervenant sous le contrôle de la Chambre de l'Agriculture, a été mis en place pour sélectionner les projets retenus au titre de la compensation collective agricole;

- Le projet intègre des mesures vis-à-vis des activités agricoles: rétablissement des cheminements et adaptation des circulations pour garantir l'accès à l'ensemble des îlots agricoles exploités, maintien des accès aux îlots agricoles en phase travaux, remise en état des occupations temporaires, remise en état des clôtures et barrières d'accès, rétablissement des drains et fossés agricoles. Les choix d'aménagement ont été établis en concertation étroite avec les agriculteurs, grâce à un dialogue régulier mené au travers de plusieurs réunions tout au long de la phase d'étude. Par exemple, ces échanges ont conduit à ajouter un ouvrage d'art spécifique (OA8bis) afin d'assurer le passage des bovins et répondre aux demandes des exploitants agricoles (chapitre 5.10.4, pièce B.02 étude d'impact actualisée).

#### Avis de la commission d'enquête

*L'agriculture constitue l'une des composantes essentielles de l'économie de la Haute-Loire, département à dominante rurale. Dans ce contexte, la perte de surfaces agricoles*

*représente un préjudice significatif, en particulier pour les exploitations en polyculture-élevage, pour lesquelles la ressource en fourrage est déterminante.*

*Le tracé du projet entraîne une diminution de la Surface Agricole Utile (SAU) sur certaines exploitations situées dans les quatre communes concernées. Au total, 170 hectares sont repris dans le cadre de ce projet. Une part importante de ces terrains a déjà fait l'objet d'un rachat par l'État à la suite de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) engagée en 1997.*

### ***Aménagement foncier et réorganisation parcellaire***

*À la suite de cette acquisition, deux communes – Saint-Pierre-Eynac et Saint-Étienne-Lardeyrol – ont engagé une démarche collective d'aménagement foncier concerté. Ce processus a permis de réduire les effets négatifs de la reprise de foncier :*

- réorganisation partielle du parcellaire,*
- amélioration de l'accessibilité et de l'efficacité d'exploitation,*
- optimisation du regroupement des parcelles.*

*En revanche, les communes de Le Pertuis et Saint-Hostien n'ont pas mené à terme une telle démarche, ce qui limite les possibilités de compensation locale.*

### ***Anticipation par les exploitants***

*La connaissance précoce des parcelles concernées par le projet a permis à de nombreux exploitants d'anticiper les conséquences sur leur activité, de réorganiser en amont leurs modes de production et d'adapter leurs systèmes d'exploitation.*

### ***Besoins supplémentaires et recherche de terrains***

*Les ajustements apportés au projet, liés notamment à l'évolution de certains textes réglementaires, nécessitent désormais l'acquisition de nouvelles surfaces. Plusieurs organismes – SAFER, ONF, et le cabinet SYSTRA – ont été mandatés pour identifier et mobiliser ces terrains supplémentaires.*

*Des solutions ont été proposées autour de deux axes:*

- création d'une réserve foncière destinée aux agriculteurs les plus impactés,*
- mise en place d'aménagements fonciers dans les communes qui n'avaient pas initialement engagé ce type de démarche.*

*Par ailleurs, le projet inclut une compensation collective agricole fondée sur la mise en œuvre de moyens spécifiques, adaptés aux réalités locales.*

### *Situation actuelle des acquisitions*

*La reprise de foncier agricole par le projet, bien que conséquente, a été globalement anticipée par la majorité des exploitants, et des mesures d'accompagnement continuent d'être étudiées pour s'adapter aux situations individuelles.*

*À ce jour, la DUP et la cessibilité concernent 12,9 hectares, essentiellement composés de prairies et de landes :*

- 7 hectares sont en cours d'acquisition amiable,*
- les 5 hectares restants concernent pour partie des parcelles en déshérence (propriétaires inconnus ou successions non réglées), et pour partie des terrains dont les propriétaires ou exploitants s'opposent à la cession.*

*Ces situations font l'objet d'un suivi particulier afin de parvenir, autant que possible, à des solutions négociées ou adaptées.*

### **424 - Thème 11: Impact sur la santé**

#### **Cette rubrique comporte deux sous-rubriques:**

Le chantier va générer un accroissement de circulation de poids lourds et autres engins de chantier.

Mais aussi, la réalisation de déblais et remblais, d'ouvrages d'art, d'enrobés pour la chaussée vont produire de la poussière et du bruit.

Et donc, pendant ces travaux, quelles seront les mesures appliquées afin d'empêcher, réduire les nuisances olfactives, sonores, visuelles et circulatoires?

Lors de la phase d'exploitation, les nuisances liées à la circulation, si elles s'éloignent des centres-bourgs, impacteront un habitat plus diffus (bruit, lumière, qualité de l'air).

Aussi, est ce que le projet a bien pris en compte cet aspect des choses et surtout est ce qu'il y aura un suivi dès lors que la déviation sera en exploitation afin de pouvoir appliquer des corrections et/ou des améliorations?

#### Réponse du maître d'ouvrage

La Région Auvergne-Rhône-Alpes confirme que les études de conception du projet ont pris en considération les enjeux des nuisances (air, santé, bruit, poussière, circulation...) tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation en particulier dans le cadre d'étude spécifique actualisée en 2024.

Les nombreuses mesures sont détaillées dans l'étude d'impact actualisée (pièce B02 Étude d'impact actualisée – tome II):

- Chapitre 5.3.3 «Effets et mesures sur l'air»,
- Chapitre 5.9.1 «Population et santé publique»,

- Chapitre 5.9.4 «Acoustique»,
- Chapitre 5.9.5 «Vibration»,
- Chapitre 5.9.6 «Émissions lumineuses».

Vis-à-vis des nuisances (chapitre 3.9, pièce B.02 Étude d'impact actualisée), la réalisation des travaux intègre déjà de nombreuses mesures présentées dans l'étude d'impact et retranscrites dans les prescriptions des marchés de travaux. Il est notamment prévu de limiter les circulations liées au chantier sur les voiries locales, en concentrant les accès au chantier à un nombre restreint de points. Cette organisation repose sur l'aménagement anticipé des carrefours ainsi que sur la mise en place d'une circulation interne au sein des emprises de la future déviation. Cette circulation interne est rendue possible grâce aux ouvrages d'art déjà réalisés ces dernières années, ainsi qu'à ceux programmés dans les prochains mois, tels que le viaduc du Roudesse ou le franchissement de la RD28. La circulation liée au chantier sera donc concentrée principalement sur la RN88 existante de part et d'autre de la déviation, et sur l'emprise du chantier au droit des deux bourgs.

Concernant les effets acoustiques de la phase chantier, des dossiers « bruit de chantier » sont réalisés par les marchés travaux qui le nécessitent, en tenant compte du phasage des travaux et préalablement au commencement des opérations, conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement. Ils seront établis par les entreprises retenues pour réaliser les travaux dans le respect des arrêtés en vigueur relatifs à la lutte contre le bruit, notamment l'arrêté n° ARS/DD43/2019/14.

En phase exploitation, l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale précise que *« dans le cadre du bilan environnemental de l'opération, une vérification que les nuisances sonores induites par le projet ne dépassent pas les seuils de bruit réglementaires sera effectuée par le bénéficiaire à +1 an après la mise en service, une fois les trafics stabilisés, et à + 5 ans après la mise en service »*.

Un suivi acoustique supplémentaire sera réalisé 20 ans après la mise en service afin de vérifier que les mesures de protection acoustique prévues dans le cadre du projet (écrans ou merlons acoustiques et protection de façade) permettent toujours de respecter les seuils réglementaires.

Suivant les résultats du suivi, des mesures correctives pourront être réalisées le cas échéant.

Enfin, le projet de déviation permet de résorber les situations de points noirs de bruit existants dans la traversée des bourgs, sans en créer de nouveau. La Région s'engage à mettre en œuvre des mesures correctives si des points noirs de bruit subsistaient.

#### Avis de la commission d'enquête

*Il est indéniable qu'en cours de chantier les riverains les plus proches subiront des*

*nuisances (nuisances sonores, vibrations générées par l'utilisation de certains matériels tels que des brise-roches, compacteurs, nuisances olfactives causées par la centrale à bitume....).*

*Mais cela n'aura qu'une durée limitée puisque ces travaux devraient prendre fin en 2028.*

*Par ailleurs, le cahier des charges prévu dans le cadre de la dévolution des travaux prévoit, la prise en compte de la réduction des nuisances aux riverains en matière de bruit, d'émissions de poussières, de nuisances visuelles et lumineuses, de période d'exécution des travaux.*

*En phase d'exploitation, les nuisances seront bien moindre compte tenu des mesures prises par le porteur du projet.*

*- Des protections acoustiques seront réalisées afin de protéger les habitants situés à proximité du nouveau tracé.*

*Elles permettront de réduire les nuisances sonores émises par la circulation.*

*Le linéaire cumulé des merlons et écrans phoniques est de 2,3 km, les hauteurs d'écrans ont été harmonisées à 1,5 m, une isolation de façade est aussi prévue sur les habitations les plus impactées.*

*- Une étude d'impact très précise sur la qualité de l'air diligentée par le pétitionnaire démontre que le projet routier une fois achevé n'induirait pas de dépassement des normes de la qualité de l'air.*

*- La saignée occasionnée par le projet et donc son atteinte visuelle s'atténuera au fil du temps grâce aux mesures d'insertion paysagère prises par la région (ripisylve, renaturation...) aux abords de la voie "express " et au renouvellement naturel de la végétation.*

*Pour mémoire, le tracé aujourd'hui retenu est celui arrêté lors de la Déclaration d'Utilité Publique de 1997. Les nouveaux riverains ne peuvent arguer l'ignorance de ce projet. Ils pouvaient seulement espérer qu'il ne se réalise pas. Ceux qui ont acquis des biens sur le secteur concerné ces vingt dernières années l'ont fait en totale connaissance de cause.*

*Ce linéaire a été choisi comme étant le moins impactant sur l'environnement mais surtout du fait de l'éloignement des secteurs habités de Lachamp, Aupinhac et Lardeyrol.*

*La plupart des habitants de Saint Hostien (742 au dernier recensement) et de Le Pertuis (440) attendent impatiemment cet aménagement depuis plus de vingt ans.*

*Il va améliorer considérablement leur cadre de vie et la qualité de leur quotidien (circulation plus fluide, réduction des nuisances sonores, meilleure qualité de l'air, reconquête de l'espace de vie...).*

*Lorsque l'on considère l'impact du projet sur les riverains, il est évident qu'ils sont les grands bénéficiaires. Il s'agit là d'environ 1200 habitants.*

## 425 - Thème 12: Économie

Ici, l'on touche à l'économie générale du projet avec un budget jugé pharaonique.

Le public ne comprend pas un coût aussi exorbitant et dispendieux de l'argent public pour un trajet aussi court et un gain de temps extrêmement restreint alors que la réduction des dépenses publiques est à l'ordre du jour.

Pourquoi est ce la Région qui assume et supporte la plus grosse part du financement étant entendu que les routes nationales ne sont pas de sa compétence?

N'y a t'il pas de chantiers plus prioritaires (hôpitaux, lycées, collèges, Ehpad...)?

Ne peut-on revoir le projet afin de faire baisser le montant?

Qui plus est, le pétitionnaire est-il certain de maîtriser cette somme et assurer qu'il n'y aura pas de dépassement d'enveloppe? Car quelque soit l'origine du financement, il s'agit bien d'argent public correspondant à des services votés sur des lignes budgétaires dont personne ne peut garantir, à ce jour, qu'elles seront toujours suffisamment abondées compte tenu des pressions de plus en plus prégnantes inhérentes à la résorption de la dette publique.

Le bouleversement paysager, écologique généré va entraîner une perte d'attractivité à la fois pour les randonneurs mais aussi pour les simples promeneurs qui empruntent les sentiers, les chemins de randonnée et qui circulent en ces lieux.

La conséquence sera une perte importante du chiffre d'affaire de la filière touristique (gîtes, restaurants, hôtels, loueurs de matériels divers...).

Quelles mesures vont être prises afin d'en annuler, tout au moins d'en réduire les effets?

### Réponse du maître d'ouvrage

La réalisation de la déviation représente un investissement de 226,5 millions d'euros (en valeur 2020) financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes (198 M€), l'État (14,50 M€) et le Département de Haute-Loire (14 M€). Ce montant est cohérent par rapport aux autres projets de ce type en France. Il s'explique par le haut niveau de qualité, de durabilité, de sécurité et d'exemplarité environnementale qui est attendu pour ce type d'infrastructure. Le montant dépensé sera mécaniquement plus élevé du fait de l'inflation et de l'actualisation des prix. Cependant, l'ensemble des études préalables réalisées ainsi que les outils mis en place lors des phases de conception du projet permettront de limiter et maîtriser les hausses de prix lors des travaux de réalisation.

Aujourd'hui en France, 80 % des déplacements quotidiens se font en véhicule léger, par la route. Cela est encore plus marqué dans des territoires comme celui de la Haute-Loire où les zones d'habitat comme les zones d'attractivité sont diffuses. Aussi, afin de participer activement au développement de son territoire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'est inscrite dans le cadre des discussions relatives au Contrat de Plan État Région 2015-2020 afin de contribuer aux financements des projets routiers portés par l'État et les collectivités locales. Sur ce projet de route nationale, la Région en finance une majeure partie, sur d'autres c'est l'État. Le CPER est au global équilibré entre l'État et la Région. Par ailleurs, la Région avait émis le souhait d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux

d'aménagement de la RN88, anticipant la loi de décentralisation, déconcentration, différenciation et simplification de février 2022 qui proposait aux régions d'expérimenter la compétence des routes nationales. La Région Auvergne-Rhône Alpes a opté pour cette compétence, afin de pouvoir être autorité organisatrice de l'ensemble des mobilités sur son territoire: elle l'était déjà pour les transports ferroviaires, scolaires et interurbains, mais pas pour les déplacements routiers qui représentent pourtant une large majorité des déplacements..

Le projet de déviation s'inscrit ainsi totalement dans les priorités votées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui a fait de la transition énergétique des mobilités un de ses axes phares au travers :

- d'un plan d'actions pour la décarbonation de la route à 2035, votée par les élus, qui vise à proposer des aménagements et services permettant de réduire l'impact carbone des routes,infrastructures indispensables au quotidien des habitants et des usagers qui ne peuvent bénéficier d'une alternative à la voiture individuelle,

- du développement des transports en commun et des infrastructures dédiées. Le projet de déviation permettra en effet d'accueillir de futurs développements de l'offre de transports en commun dans de meilleures conditions de sécurité, fluidité et rapidité.

- Concernant les aspects budgétaires: au travers de son budget, voté par les élus, la Région affirme sa volonté de prioriser des dépenses au service des territoires et de nombreuses politiques. Les dépenses du projet de la RN88 vont s'étaler sur environ 10 ans. Au total sur 10 ans, la Région aura dépensé environ 39 milliards d'euros (soit presque 200 fois plus que pour la RN88). Toujours sur cette même période, à titre d'exemples, la Région aura dépensé près de 12 milliards d'euros pour les lycées, la formation, l'apprentissage (soit 54 fois plus) ainsi qu'environ 16 milliards d'euros pour les transports ferroviaires ou scolaires, soit environ 70 fois plus. Sans oublier le soutien à l'activité économique et aux entreprises (3 milliards, 14 fois plus que la RN88), les dépenses pour la culture, le sport et le tourisme (1,2 milliards, 5 fois plus), ou pour l'aménagement du territoire (1,7 milliards, 8 fois plus), ou encore l'environnement (700 millions, 3 fois plus), etc.

- S'agissant des effets sur les activités de loisirs et de tourismes, le tourisme est une activité porteuse pour la Haute-Loire, majoritairement liées au plein-air et à la nature, en particulier la promenade et la randonnée. La nouvelle stratégie de la Haute-Loire est axée sur l'image de l'Auvergne-Rhône-Alpes et de la Haute-Loire (nature et culture). Cette stratégie a pour ambition une forte augmentation des retombées économiques et l'accroissement du nombre des emplois dans le secteur touristique. L'amélioration de l'accessibilité demeure une condition indispensable à la valorisation des ressources de ce territoire. Plus « proche » des pôles de la Loire et du Rhône, principalement visés, l'attraction de la Haute-Loire sera plus forte.

•Le secteur est notamment traversé par le sentier de randonnée GR40 qui correspond au tour du Velay. L'essentiel des déplacements liés aux activités touristiques étant réalisé par la route, le projet offrira à la fois des meilleures conditions pour accéder aux points d'intérêt du territoire et permettra d'offrir aux touristes une vie locale renouvelée dans les villages et bourgs qui accueillent les lieux de restauration et d'hébergement. Aucun établissement de tourisme et de loisirs n'est impacté directement par le projet et les modifications ponctuelles de chemins de randonnée ont été envisagées en concertation avec l'office de tourisme.

•D'un point de vue local, la définition du projet d'aménagement a été conduite en tenant compte de ces considérations liées aux riverains, au tourisme et aux randonneurs, avec une attention particulière portée à l'insertion de l'infrastructure dans le paysage, au traitement soigné des aménagements paysagers, au rétablissement de l'ensemble des cheminements interceptés, notamment le GR40, ainsi qu'à la mise en place d'aménagements écologiques visant à préserver, voire restaurer, la biodiversité à terme.

### Avis de la commission d'enquête

*Le porteur de projet a analysé la rentabilité de cet aménagement sur les bases législatives et réglementaires suivantes:*

*L'évaluation économique et sociale d'un grand projet d'infrastructure des transports est menée conformément aux articles L1511-1 et suivants, R1511-1 du code des Transports, en référence à l'instruction cadre relative à l'évaluation de projets de transports du 16 juin 2014 et à la note technique de la Direction générale des Transports et de la Mer (DGITM) du 27 juillet 2014 relative à l'évaluation des projets tels que soumis à l'enquête.*

*Dans son étude approfondie il a mis en balance le coût d'investissement, les avantages et les inconvénients que cet investissement apporte à la collectivité mais aussi aux usagers (sécurité, fluidité et confort de circulation), aux riverains de Saint-Hostien et Le Pertuis (qualité de vie).*

*Les avantages dégagés par le projet sont supérieurs aux coûts engendrés; le projet est donc rentable au regard d'une VAN-SE positive (+ de 92,7 M€ sur le période 2028 - 2140). La Valeur Actuelle Nette Socio-économique (VAN-SE) étant l'indicateur qui permet d'apprécier cette rentabilité.*

*Le coût total de cette opération s'élève à 226 M€. Il est financé pour partie par l'État à hauteur de 14,5M€, par le Département pour 14M€ le reste étant apporté par la Région soit 197,5M€.*

*Perçu comme pharaonique par certains, ce budget est certes conséquent mais il intègre entre autre:*

- Le montant des travaux de construction,*
- Le coût des études, des frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,*
- Le coût de mise en place et de gestion des mesures compensatoires immédiates et dans leur durée (zones humides, espèces protégées).*

*Deux collectivités (Région et Département) ont validé ce montant qui, rappelons le, a pour objectif principal la réduction de l'accidentologie, la préservation de l'environnement des riverains des deux centres-bourgs traversés par l'actuel RN88 et l'aménagement du dernier tronçon en 2X2 voies qui permettra de terminer la section Le Puy en Velay/Firminy (42).*

*Il ne peut être question d'opposer une logique comptable au regard des bénéfices que ce projet apporte à ce département que ce soit en terme de sécurité, de désenclavement, de développement économique, social et touristique.*

*La réalisation de ce projet est ressentie par certains comme une véritable atteinte à l'identité paysagère du département et par voie de conséquence à l'activité touristique.*

*La Haute-Loire est réputée pour son tourisme vert, ses paysages remarquables et en particulier la région des succs.*

*Les activités de loisirs et de tourisme sont essentiellement liées au plein-air et à la nature (promenade, randonnée).*

*Les travaux impacteront fatalement le paysage (remblais, déblais, coupure de massifs boisés..). De ce fait, ils modifieront localement certains itinéraires de randonnée (vélos, pédestre...).*

*Néanmoins, le porteur de projet s'engage à en limiter les impacts notamment:*

- en soignant les traitements paysagers aux abords de la déviation (végétalisation, plantations.....).*
- en mettant en valeur les vues des usagers sur le patrimoine local, les succs et le bocage.*
- en préservant ou reconstituant des éléments paysagers (murets de pierres sèches).*
- en modifiant avec les acteurs concernés le tracé du GR 40 et celui de deux circuits de trial impactés par le projet.*

*Par ailleurs, l'aménagement de la RN 88 créera une continuité routière entre l'agglomération stéphanoise déjà bien reliée à la métropole lyonnaise et le chef lieu du département renforçant ainsi l'attractivité de la Haute-Loire.*

*La déviation Saint Hostien - Le Pertuis constitue en fait une véritable opportunité pour le désenclavement du territoire son dynamisme et bien sûr le développement de l'activité touristique grâce à l'amélioration de la sécurité des déplacements, la fluidité du trafic, la fiabilité des temps de parcours et le confort des usagers.*

*Loin de nuire au tourisme, elle facilitera les échanges touristiques notamment avec les habitants des départements de la Loire et du Rhône qui souhaitent visiter ces contrées l'espace d'un week-end.*

*Ainsi, la commune de Le Pertuis l'a bien compris intégrant le projet de déviation dans son Plan Local d'Urbanisme et valorisant son centre-bourg. Elle mise sur la réalisation d'un «village-service» à proximité de la 2x2 voies.*

*Pour toutes ces raisons, l'amélioration de l'accessibilité est une condition indispensable à la valorisation de l'activité touristique de ce territoire.*

## 426 - Thème 13: Procédure

Ce chapitre mentionne que la concertation a été négligée et notamment qu'il n'y a pas eu de réunion publique.

Les associations environnementales n'ont pas été conviées et associées au travail préparatoire ni aux différentes commissions qui encadrent ce projet.

Certains évoquent aussi un défaut de publicité.

### Réponse du maître d'ouvrage

La mise en œuvre des procédures administratives est menée conformément à la réglementation en vigueur par les services compétents de l'État, dont la Préfecture, la DDT et la DREAL.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes souligne la bonne information du public avec :

- La concertation publique de 1994 (et son bilan) ;
- La déclaration d'utilité publique de 1997 ;
- L'étude d'impact initiale de janvier 2020, soumise à enquête publique du 15 juillet au 14 août 2020;
- Le 1<sup>er</sup> avis de l'Autorité Environnementale du 20 mai 2020 et le 1<sup>er</sup> avis du Conseil National de la Protection de la Nature (6 mai 2020) ;
- L'autorisation environnementale d'octobre 2020 ;
- L'étude d'impact actualisée (février 2023) prenant en considération la découverte de nouvelles espèces protégées, ainsi que les évolutions à la marge du projet de 2020 à 2023, sans que le tracé du projet ne soit modifié ;
- Le 2<sup>ème</sup> avis de l'Autorité Environnementale du 22 juin 2023 ;
- Une 1<sup>ère</sup> Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) du 12 juillet au 12 août 2023 ;
- L'étude d'impact actualisée (juin 2024) prenant en compte la découverte d'une nouvelle espèce et intégrant les précisions demandées lors de la PPVE de 2023 sur l'identification et la maîtrise des sites de compensation foncière, assorties des orientations de gestion, ainsi qu'un dossier de porter à connaissance (juin 2024) ;
- Le 3<sup>ème</sup> avis de l'Autorité Environnementale du 26 septembre 2023 et le 2<sup>ème</sup> avis du Conseil National de la Protection de la Nature (23 septembre 2024);

- Une 2<sup>ème</sup> Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) du 23 janvier au 23 février 2025;
- Le 4<sup>ème</sup> avis de l'Autorité Environnementale du 15 mai 2025;
- L'enquête publique conjointe relative à la demande de déclaration d'utilité publique et la cessibilité foncière pour l'acquisition de parcelle, qui s'est déroulée du 26 juin au 28 juillet 2025, comprenant une nouvelle actualisation de l'étude d'impact mise à jour volontairement dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, dont la mise à jour des trafics à l'horizon de mise en service (2029) et à +20 ans, ainsi que des études spécifiques qui en découlent (étude acoustique, étude socio-économique, bilan des émissions de gaz à effet de serre, étude air et santé).
- Les consultations organisées par la préfecture (PPVE de 2023 et 2025) ont donné lieu in fine à la publication de synthèse des avis.
- Depuis la concertation initiale, l'ensemble des différentes étapes de consultation du public a permis de faire évoluer le projet avec une meilleure prise en compte des préoccupations du plus grand nombre et des prescriptions des partenaires et parties prenantes afin d'aboutir à un projet exemplaire en matière de prise en compte de l'environnement.
- Par ailleurs, la Région Auvergne-Rhône-Alpes (chapitre 5.14.2.2, pièce B.02 Étude d'impact actualisée – tome II) a mis en place un COmité de Suivi ENvironnemental (COSEN) pour évaluer la bonne mise en œuvre et le bon déroulement de l'application des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement (ERCA). Le comité est notamment composé de représentants de l'État, des collectivités territoriales concernées par le projet, mais aussi d'associations environnementales comme la FNE, de partenaires et prestataires chargés des suivis (CEN, SAFER, CBNMC, ONF), de représentants de la profession agricole et de la propriété forestière, de la fédération départementale des chasseurs de Haute-Loire, de la fédération départementale de pêche et de protection des milieux aquatiques de Haute-Loire, de la ligue de protection des oiseaux...

#### Avis de la commission d'enquête

*il est inexact d'affirmer que la concertation ait été négligée quand depuis 2017, le pétitionnaire n'a eu de cesse de rencontrer les personnes impactées par ce projet qu'il s'agisse des agriculteurs, des riverains, des élus, et/ou des entreprises.*

*Pour ce qui est du volet actuel de ce projet, la région a organisé une réunion publique au Pertuis le lundi 19 mai 2025 ainsi que 2 permanences:*

- le jeudi 22 mai 2025 dans les mairies du Pertuis et de Saint-Hostien,
- le mardi 3 juin 2025 dans les mairies de Saint-Etienne Lardeyrol et de Saint-Pierre Eynac.

*Et cela est un fait.*

*Par ailleurs, la mise en place d'un registre dématérialisé (au vu du nombre de visites, téléchargements et dépôts) a permis une consultation qu'aucune réunion n'aurait égalé.*

*Les associations environnementales ont été associées mais n'ont pas toutes répondu présentes.*

*Quant à un défaut de publicité, là encore elle a revêtu tous les supports disponibles: médiatiques, affichage en mairie, affichage sur le terrain (33 panneaux) constaté par huissier et systématiquement remplacés après dégradation, tribunes médiatiques organisées par les associations environnementales, télévisuelles (France Bleu).*

## **427 - Thème 14: Divers**

Dans ce dernier paragraphe nous retrouvons des contributions défavorables au projet mais non argumentées.

Celles qui le sont avancent les arguments listés ci-dessous.

427.1 - Celui qui revient le plus souvent est qu'il s'agit d'un projet d'un «autre temps» en fonction des positions suivantes:

- l'abandon annoncé de la voiture entraîne l'inutilité de cette déviation,
- plusieurs voix se sont élevées pour signaler l'obsolescence du projet.

Il s'est écoulé 28 ans entre l'adoption de la Déclaration d'Utilité Publique par le Conseil d'État et l'ouverture de cette enquête.

La situation a évolué et l'attention collective à l'environnement s'est beaucoup accrue; notamment, ce projet ne s'inscrit pas dans les conventions internationales ratifiées par la France (accord de Paris, dépassement des valeurs guides de l'OMS) et dans les lois nationales récemment votées (ZAN).

- pourquoi l'État n'a-t-il pas réalisé ces travaux avant ?

427.2 - Incitation à un changement de la société et à une évolution des comportements individuels en allant vers une plus grande sobriété en pensant aux conséquences environnementales de nos décisions. Dans cette perspective, le projet ne se justifie pas s'il y a moins de voitures et moins de camions.

427.3 - Contre-propositions d'aménagements moins coûteux et plus respectueux de l'environnement.

- Maintien de la route actuelle avec des déviations poids lourds au niveau des villages de Le Pertuis et saint Hostien.
- Une simple 1x1 voie n'est elle pas préférable, moins gourmande en terrain, coût et nuisances diverses?

427.4 - Défauts de justifications du dossier

- Remise en cause de l'accidentologie liée aux différents types de voies (2x2 ou 1x2) et chiffres locaux qui prêtent à confusion ou inexacts.

- Contestation du gain de temps sur le nouveau tracé.
- Existence d'un texte qui régit les caractéristiques techniques et le profil d'une route nationale (nombre de voies, largeur, ouvrages d'art...)?
- Incohérences dans les chiffres des surfaces requises, des zones humides impactées et des compensations ainsi que dans les quantités de déblais produites.
- Il ressort de la lecture une impression d'approximation par ces données qui ne semblent pas maîtrisées, non justifiées et/ou d'incompréhension devant des études techniques trop pointues et peu accessibles au plus grand nombre.

### Réponse du maître d'ouvrage

S'agissant de la contributions 271, aucune politique de mobilité n'a acté «l'abandon de la voiture». L'évolution des mobilités ne signifie pas la disparition de la voiture, mais un usage plus raisonné et intégré. Le contributeur semble surinterpréter l'interdiction des véhicules thermiques validé par la Commission Européenne, dont l'actualité récente semble introduire la possibilité davantage de flexibilité dans cette réglementation.

Aujourd'hui en France, 80 % des déplacements quotidiens se font en véhicule léger, par la route. Ce projet est donc pleinement d'actualité puisqu'il vise à sécuriser et offrir plus de confort aux usagers de la route qui ne peuvent bénéficier d'une alternative à la voiture individuelle.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a fait de la transition énergétique des mobilités une de ses priorités au travers :

- D'un plan d'actions pour la décarbonation de la route à 2035, voté par les élus, qui vise à proposer des aménagements et services permettant de réduire l'impact carbone des routes, infrastructures indispensables au quotidien des habitants.
- Du développement des transports en commun et des infrastructures dédiées aux mobilités douces (véloroutes notamment).

C'est donc une vision globale sur les enjeux de décarbonation qui est développée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Concernant les usages, l'étude de trafic (2024) confirme que les trafics continuent d'augmenter sur le périmètre d'étude avec un taux de croissance annuel moyen (TCAM) entre 2016 et 2024 de 1,4% pour les véhicules particuliers et 1% pour les poids lourds. Aussi, en l'absence de projet les conditions de circulation se dégradent et les nuisances s'accroissent dans les traversées des centres-bourgs de Saint-Hostien et du Pertuis. A l'inverse, le projet de déviation de la RN88 limitera les impacts des hausses de trafics et contribuera à améliorer le cadre de vie des traversées urbaines, ainsi que la lutte contre les nuisances (réduction du bruit, réduction des émissions dans l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre).

Sur la durée des aménagements, il est rappelé que la Déclaration d'Utilité Publique de 1997 porte sur l'ensemble des sections de la RN88 entre Firminy dans le département de la Loire et Saint-Germain-Laprade dans le département de la Haute-Loire. À ce jour, seule

la section Saint-Hostien / Le Pertuis reste à aménager à 2x2 voies pour assurer une continuité d'aménagement d'itinéraire entre Lyon et Le-Puy-en-Velay.

Les projets d'infrastructure ont souvent des temps longs (juridiques, techniques, fonciers, priorités budgétaires, concertations...). Ils impliquent de conduire des études très détaillées couvrant une grande diversité de sujets. Leurs conceptions répondent à des besoins structurels durables (sécurité, qualité de vie, désenclavement...). Ces besoins n'ont pas disparu. Au contraire, ils se sont accentués. Le projet d'aménagement de la RN88 n'a pas été figé depuis 1997, à l'inverse il a été progressivement actualisé (optimisations du tracé, étude d'impact, adaptation aux normes et réglementations...) et les démarches ont suivi leur cours administratif et juridique. Le fait qu'un projet ait été lancé il y a longtemps ne le rend donc pas obsolète. Le tribunal administratif de Clermont Ferrand a confirmé l'intérêt public majeur du projet en décembre 2024, soulignant ainsi son intérêt actuel.

Concernant la prise en compte des enjeux de société, de mobilité et des priorités environnementales, ils ont indéniablement évolué au cours du temps depuis 1997. Cependant, ces enjeux sont pleinement intégrés au projet de la déviation de Saint-Hostien / Le Pertuis. En conformité avec les évolutions réglementaires, l'obtention de l'autorisation environnementale n°BCTE/2020-141 du 28 octobre 2020 et l'étude d'impact actualisée plusieurs fois depuis, notamment dans le cadre de la nouvelle DUP, attestent de la prise en compte continue des enjeux environnementaux par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de leur compatibilité avec les engagements internationaux.

À ce titre, les actualisations ont mis à jour les mesures visant à éviter les atteintes à l'environnement, à réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et à compenser les effets qui ne peuvent être ni évités, ni suffisamment réduits. Elles ont en particulier mis à jour les études spécifiques relatives au bruit, à l'air et la santé, ainsi qu'aux émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, la loi ZAN prévoit des exceptions pour des projets d'intérêt général, notamment lorsqu'ils répondent à des besoins de mobilité, sécurité ou santé publique, ce qui est le cas du projet RN88.

Bien que déclaré d'utilité publique aux termes d'une DUP d'itinéraire prise par décret du 28 novembre 1997, l'aménagement de la RN 88, tenant notamment à sa mise à 2x2 voies, n'a jamais été achevé par l'État. A la date de l'édition de l'autorisation environnementale, deux tronçons restaient ainsi en attente de travaux depuis près de 25 ans :

- le doublement de la déviation d'Yssingeaux mis en service depuis décembre 2022;
- la déviation des communes de Saint-Hostien et Le Pertuis, avec la création d'une nouvelle infrastructure à 2 x 2 voies sur plus de 10 km qui se raccordera aussi à des sections déjà aménagées de part et d'autre à 2 x 2 voies.

Ces deux tronçons n'avaient pu être réalisés par l'État pour des questions de priorisation financière, de mobilisation des équipes et dans une logique de sécurité afin d'éviter de générer plusieurs zones de travaux concomitantes le long de l'itinéraire.

S'agissant de la contributions 272, le projet de déviation de la RN88 répond structurellement à des besoins indéniables comme l'attestent les obtentions de la

Déclaration d'Utilité Publique de 1997 et l'autorisation environnementale de 2020. La commission d'enquête publique a, dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale en 2020, conclu sans ambiguïté à l'intérêt public majeur du projet : « *la commission estime que l'intérêt général - la sécurité des usagers et des riverains de l'actuel tracé de la RN88, le désenclavement du département et de son chef-lieu prévaut aux enjeux agricoles et environnementaux qui, s'ils sont bien impactés, bénéficient de mesures d'évitement, de réduction et de compensations à la hauteur de ce projet* ». Cette conclusion est renforcée dans le jugement du tribunal du 17 décembre 2024, où le rapporteur public a établi que « *la condition tenant à l'existence d'un projet d'intérêt public majeur doit être tenue pour établie. Au demeurant, alors même qu'il a émis un avis défavorable au projet, le Conseil national de la protection de la nature a reconnu que son intérêt public majeur était incontestable* ».

Le projet s'inscrit en conformité avec l'évolution des mobilités et des orientations politiques des territoires. La réduction du trafic, qu'il s'agisse des voitures ou des poids lourds, n'est aujourd'hui pas constatée, bien au contraire, le trafic continue d'augmenter de manière régulière et les prévisions liées à la croissance économique du département notamment, confirment cette tendance à la hausse. En l'absence de déviation, d'importantes dégradations sont attendues dès 2049 dans la traversée des villages. Près de 20 400 véhicules en 2059 traverseront quotidiennement les centres urbains. Les points de congestion s'aggraveront davantage. Ces phénomènes de congestion et les conditions de trafics élevées dégraderont les conditions de circulation et augmenteront encore plus les nuisances associées ainsi que le risque d'accident.

S'agissant de la contributions 273, différents scénarios d'aménagement ont été étudiés et approfondis en 2024. Ces scénarios ont fait l'objet d'analyses multicritères détaillées (pièce A03 – notice explicative, chapitre III.4). Les deux scénarios «Réalisation de deux déviations pour éviter chacun des bourgs» et «Projet de déviation à 2x1 voie à chaussées séparées» correspondent strictement aux contre-propositions du contributeur.

Sur la première proposition, la réalisation de deux déviations est intéressante pour améliorer le cadre de vie des riverains des centres-bourgs, en reportant le trafic routier traversant actuellement les bourgs sur les déviations. Ces deux déviations étant situées dans une zone de relief accidenté, la mise en œuvre d'un profil à 2x1 voie doit être complété par l'ajout de créneaux de dépassement qui occuperont des emprises équivalentes au projet à 2x2 voies. Cette solution est donc consommatrice de foncier (principalement agricole mais également sur quelques habitations). Une incidence sur l'environnement est inévitable, même si des mesures de compensation sont mises en œuvre. Le niveau de service est légèrement amélioré par rapport à l'existant, mais une partie de l'actuelle RN88 est conservée donc les gains en termes de sécurité, fiabilité des temps de parcours, nuisances aux riverains ne sont pas totalement atteints. En résumé, cette solution présente à peu près les mêmes inconvénients que le projet retenu, sans en avoir toutefois les avantages.

Sur la seconde proposition, la solution à 2x1 voie n'est pas pertinente car inadaptée à l'application des guides techniques de conception routière. En raison de la topographie chahutée du secteur, ceux-ci qui imposeraient près de 90% de l'itinéraire en 2x2 voies du

fait de créneaux de dépassement quasi-systématiques en zone de fort relief. Cette solution n'étant de fait pas pertinente et bien qu'elle ait été étudiée, elle n'a pas été retenue dans le cadre de l'analyse multicritère présentée au public dans le dossier A03 – notice explicative.

En synthèse, le scénario « déviation des bourgs par une route à 2x2 voies à chaussées séparées » (projet retenu) est celui qui présente le plus grand nombre de critères favorables : sécurité de la RN88, cadre de vie des riverains, attractivité et niveau de service, gain de temps, développement économique et sécurité des modes actifs. Il constitue donc le meilleur compromis vis-à-vis des critères d'analyse et le plus intéressant pour répondre aux objectifs de l'opération.

S'agissant de la contributions 274, il est précisé les éléments suivants:

- Les données d'accidentologies (diagnostic accidentologie, 2024) sont issues de plusieurs sources: l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, les fichiers TRAXY (système d'information de l'observatoire national interministériel à la sécurité routière) et TIPI (système d'information pour l'information routière et la gestion du trafic) fournies par la direction interdépartementale des routes – Massif central (DIRMC).
- L'estimation des gains de temps repose sur l'étude de trafics et l'étude socio-économique. Ces gains résultent des modélisations de trafic prenant en compte les caractéristiques du réseau routier (vitesse, capacité, pente, etc.) ainsi que les charges de trafic affectés aux différents itinéraires.
- De nombreux textes, des guides, des normes, des réglementations encadrent la conception d'une infrastructure (géométrie, ouvrage d'art, chaussée, sécurité...).

La conception du projet s'est appuyée sur les référentiels techniques en vigueur, dont le choix a été validé par les services de l'État compétents (MARRN, TEDET, CEREMA). Les référentiels de conception utilisés sont précisés au chapitre 2.3.1 de la présentation du projet (pièce B.01). À titre informatif et non exhaustif, le projet a été conçu en application de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL), le guide de Conception des routes et autoroutes – Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long (CEREMA, octobre 2018), le guide technique sur l'Aménagement des fortes pentes (CEREMA, version 7-7 de juillet 2018) et la note n°21 sur les voies supplémentaires en rampe sur infrastructures à 2x2 voies (octobre 1989).

L'ensemble des scénarios routiers étudiés a été défini conformément aux guides et recommandations du CEREMA, en adéquation avec la typologie de chaque scénario.

- Sans précision (chapitre, page...), il n'est pas possible de confirmer ou infirmer une éventuelle incohérence. Les erreurs relevées ont systématiquement été corrigées ou ont fait l'objet d'erratum. En témoigne, l'ajout d'un erratum pour «la fiche du site 1 de

compensation annexée à la réponse au 4<sup>ème</sup> avis de l'autorité environnementale» et sa correction dans l'édition finale pour l'enquête publique.

•Le contenu du dossier, effectivement complexe à appréhender, répond aux exigences réglementaires et à l'ensemble des justifications attendues par les services de l'État.

### Avis de la commission d'enquête

*Imaginer que l'abandon de la voiture individuelle puisse devenir une réalité à court terme relève de l'utopie, en particulier dans les territoires ruraux. Dans ces zones, l'éparpillement de l'habitat, la rareté des transports collectifs et la dispersion des activités rendent indispensable l'usage de l'automobile pour les déplacements quotidiens. Sans elle, une large partie de la population se retrouverait en grande difficulté de mobilité.*

### **Sur la configuration de la route**

*Le maintien d'une route nationale à deux fois une voie avec de simples déviations pour contourner les villages ne répond plus aux normes actuelles ni en matière de circulation, ni en matière d'écologie.*

*Les aménagements modernes tiennent compte :*

- de la collecte et du traitement des eaux de ruissellement,
- de la récupération des hydrocarbures,
- de la gestion des particules issues de l'usure des pneus, des freins et autres frottements mécaniques.

### **Sur la sécurité routière**

*L'accidentologie n'est pas une science exacte, mais une donnée demeure certaine : un terre-plein central sur une route à deux fois deux voies supprime pratiquement les chocs frontaux, qui figurent parmi les accidents les plus graves. Cette configuration constitue donc un progrès notable en termes de sécurité.*

### **Sur la maîtrise du temps de trajet et la rentabilité**

*La maîtrise du temps de trajet induit par le nouvel ouvrage ne doit pas être considéré isolément, mais rapporté à l'ensemble du tracé et multiplié par le nombre de véhicules qui l'empruntent chaque jour. Ce cumul en fait un facteur déterminant dans l'évaluation de l'attractivité et de la rentabilité globale du projet.*

### ***Sur les réseaux et ouvrages hydrauliques***

*Concernant l'évacuation des eaux, les diamètres des réseaux et la capacité des bassins d'orage seront dimensionnés de manière à éviter tout débordement ou inondation. Ces aspects font partie intégrante des études menées par des ingénieurs en génie civil, spécialistes de ce type d'ouvrages. Il n'existe donc pas de fondement technique pour remettre en cause ces calculs, qui reposent sur des normes et méthodologies éprouvées.*

### ***Sur la préparation et la validation du dossier***

*Le dossier présenté à l'enquête publique est le résultat d'un travail collectif et itératif entre le maître d'ouvrage et les différents acteurs publics. Il a été enrichi par de nombreux amendements pour aboutir à sa version actuelle. Les services de l'État et le service instructeur ont vérifié sa complétude et sa conformité légale, ce qui a conduit à sa mise à l'enquête, même si quelques imprécisions subsistaient initialement - imprécisions depuis levées.*

### ***Sur le contexte temporel et environnemental***

*Le long délai entre la première Déclaration d'Utilité Publique et cette nouvelle enquête s'explique par plusieurs facteurs :*

- une situation financière particulièrement dégradée à l'époque, retardant les investissements,*
- des études complémentaires imposées par l'évolution des normes environnementales.*

*Si ce décalage a pu freiner le désenclavement du département et son développement économique, il a en revanche constitué un atout pour l'environnement : le projet intègre désormais des exigences écologiques plus récentes et plus strictes, le rendant plus respectueux des milieux naturels.*

### ***Conclusion sur le choix de la configuration en deux fois deux voies***

*La construction d'une voie nationale moderne répond à des critères précis, notamment en matière de trafic attendu et observé. Le choix d'une deux fois deux voies:*

- élimine les risques d'accidents frontaux,*

- assure une circulation plus fluide et donc moins énergivore,
- réduit les nuisances sonores et polluantes au bénéfice des riverains.

#### 4.3 - Demandes particulières:

- l'aménagement (revêtement) du chemin situé entre le hameau de "La Visade", de la côte 945, à la côte 878 en direction de la RN88. (Délibération commune de Saint pierre Eynac du 17 juillet 2025).

Une contributrice demande l'aménagement du chemin reliant Saint-Julien-Chapteuil au futur échangeur de Saint-Hostien et la protection phonique et visuelle de la propriété N° 1 «Le Roure» et le raccordement de la maison située au «Rouchas» à la route actuelle en passant sous le futur viaduc.(Registre Saint Pierre Eynac)

Un contributeur s'interroge sur la pertinence des giratoires en sortie et entrées d'échangeurs et sur le remplacement du viaduc de la Roudesse par un remblai qui aurait permis de réduire les excédents donc les besoins en ZME. (Avis registre papier de Saint Étienne Lardeyrol)

Un contributeur s'interroge sur le respect des normes concernant les écoulements hydrauliques (dimensionnement et espacements) ainsi que sur les passages petite faune. Il fait une analyse pertinente des solutions alternatives qu'il complète par 2 nouvelles:

- 2 fois 2 voie sur le même tracé,
- Aménagement sur place et tunnels.

Il conclut toutefois que la solution proposée reste la plus pertinente.

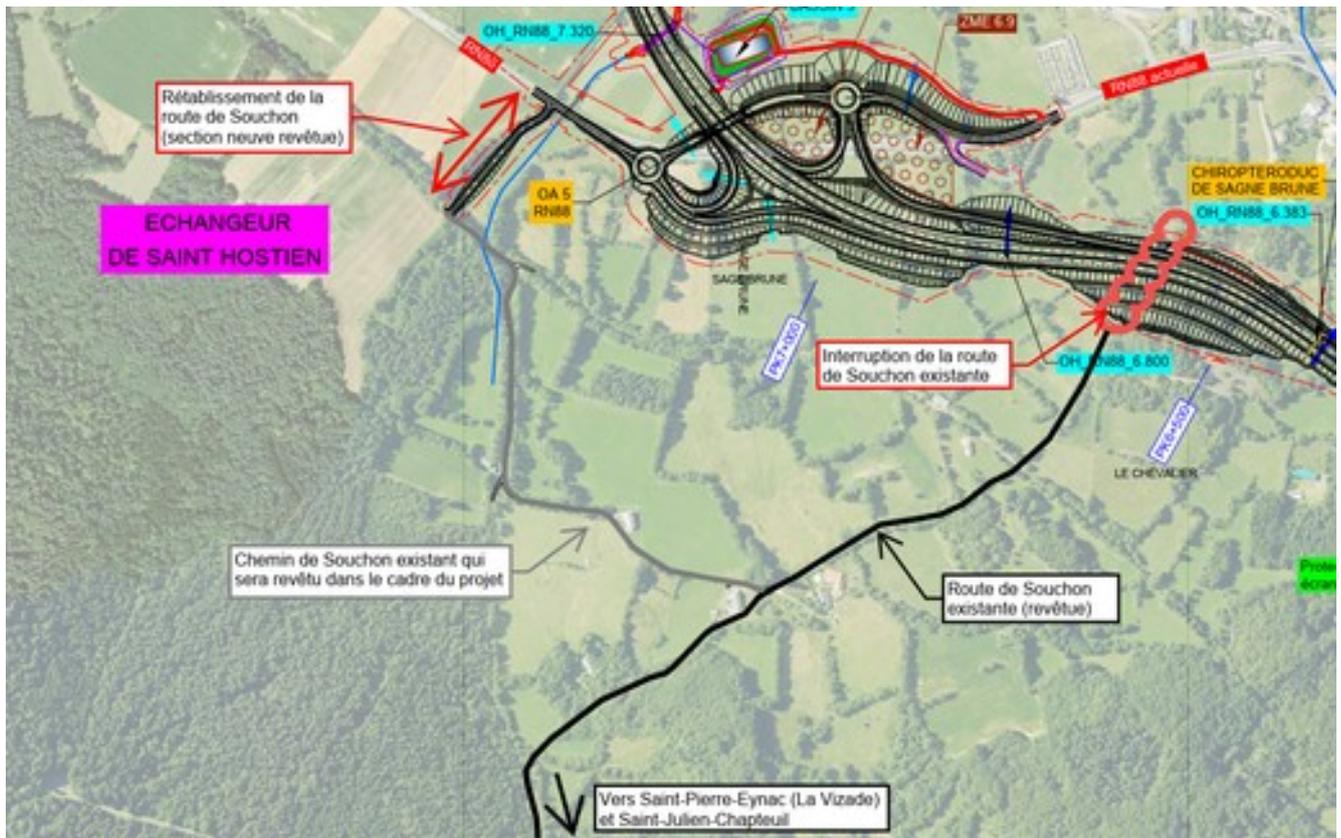
Enfin il propose une modification du raccordement de l'échangeur du Pertuis en le faisant déboucher sur la RN 88 actuelle entre «Lachaud» et «La Taverne».

Cette solution plus courte serait sûrement moins onéreuse et présenterait l'énorme avantage d'éloigner le tracé de l'école.

La commission note par ailleurs qu'un giratoire à cet endroit constituerait une bonne entrée de ville. (Avis registre dématérialisé n°3135)

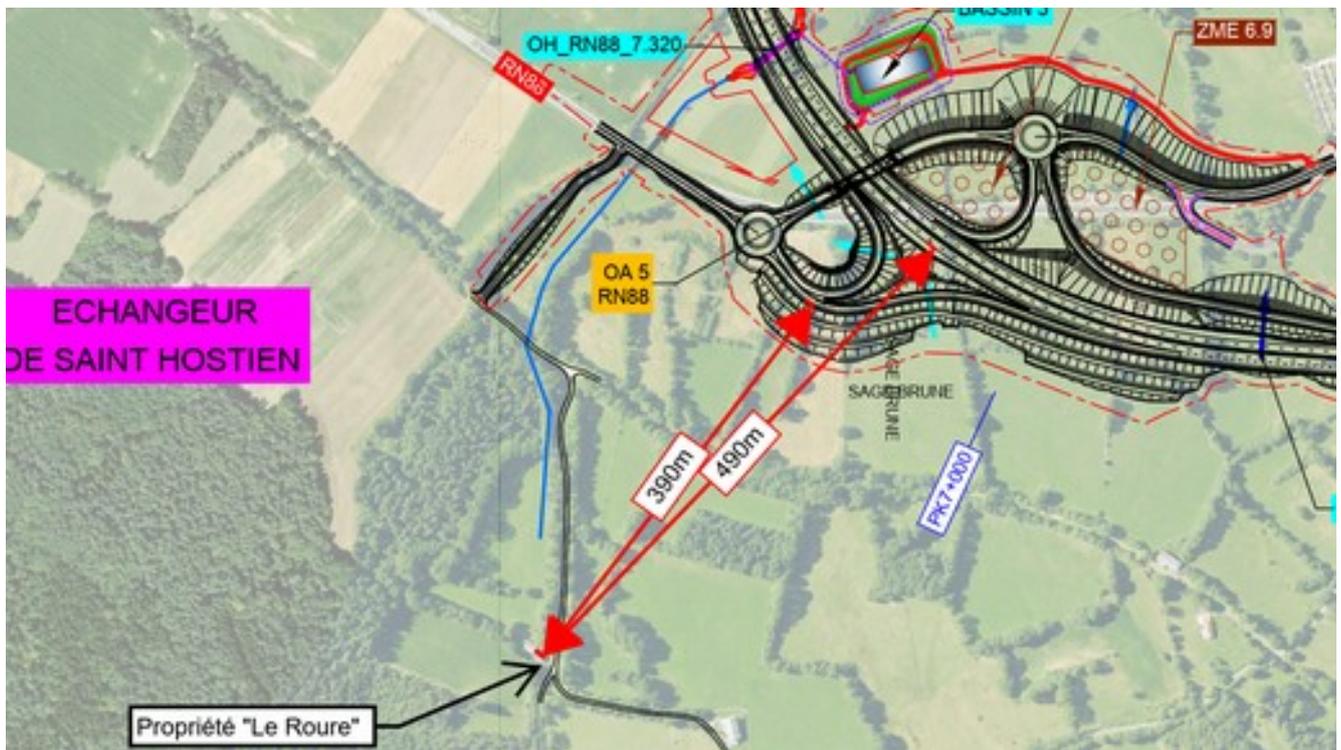
#### Réponse du maître d'ouvrage

Le projet d'aménagement tel que présenté prévoit le rétablissement de la route de Souchon, interceptée par la future déviation, à proximité du futur giratoire de l'échangeur de Saint-Hostien. En complément de ce rétablissement neuf, la portion existante du chemin de Souchon sera revêtue jusqu'à son raccordement sur la route de Souchon existante, qui permet de rejoindre le hameau de «La Visade». L'aménagement intégrera donc bien un cheminement entièrement revêtu entre le hameau et le giratoire de Saint-Hostien. Un échange sera mené avec la mairie de Saint-Pierre-Eynac afin de s'assurer de la conformité de cet aménagement avec leurs attentes.



L'itinéraire permettant de rejoindre le futur échangeur de Saint-Hostien, depuis Saint-Julien Chapteuil, est le même que celui qui permet de rejoindre actuellement la RN88 : RD26 en passant par Saint-Pierre-Eynac et Aupinhac. Le rétablissement du chemin de Souchon, et le réaménagement du chemin existant, est bien prévu au projet (voir réponse précédente à la délibération de la commune de Saint-Pierre-Eynac). Ce rétablissement permet de relier le futur échangeur de Saint-Hostien au hameau «La Visade» à Saint-Pierre-Eynac, et par extension au nord du territoire de la commune de Saint-Julien-Chapteuil.

La propriété n°1, « Le Roure », implantée à proximité du chemin de Souchon existant, se trouve à environ 390 mètres à vol d'oiseau du futur échangeur de Saint-Hostien et environ 490m à vol d'oiseau de la section courante de la déviation. Dans ce secteur, la déviation et l'échangeur seront aménagés en déblais, c'est-à-dire en contrebas du terrain naturel, ce qui contribuera à limiter la propagation du bruit. La modélisation acoustique n'ayant révélé aucun dépassement des seuils réglementaires dans le secteur, aucune protection phonique spécifique n'est nécessaire pour cette habitation.



•Concernant le lieu-dit « Rouchas », la maison située au sud du viaduc sera, comme aujourd'hui, reliée à la RD18 qui passe sous l'ouvrage. Les habitations situées au nord du viaduc auront quant à elles accès à la RD28 grâce au rétablissement du chemin de la «Pénide», au-dessus de de la nouvelle RN88. Aucun aménagement n'est prévu sur le chemin menant à «Valaugères ». Pour autant, la Région s'engage à étudier une optimisation de projet en passant sous le viaduc. Elle pourra être mise en œuvre si elle est techniquement possible, qu'elle respecte la réglementation et les règles de l'art et qu'elle est validée par le futur exploitant.

Au niveau des deux échangeurs, l'implantation de giratoires aux raccordements des bretelles sur les voiries locales permet d'assurer une insertion sécurisée et fluide du trafic entre la future déviation et le réseau existant. Les carrefours giratoires présentent plusieurs avantages : ils limitent les vitesses d'approche en provenance de toutes les branches, améliorent la lisibilité des aménagements pour les usagers ainsi que la visibilité, réduisent le risque de collisions graves et facilitent les changements de direction dont les girations de poids-lourds.

Sur le remplacement du viaduc du Roudesse par un remblai, il est rappelé que les études de niveau Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) de la RN88 entre Firminy et Le Puy-en-Velay, réalisées au début des années 1990, prévoient, pour la traversée du vallon de Roudesse, la réalisation d'un remblai.

L'emprise nécessaire pour la réalisation de ce remblai était importante (de l'ordre de 100 m de large à la base), générant des impacts significatifs sur le cours d'eau, les milieux naturels et les continuités écologiques. Dès lors, dans un objectif d'optimisation du projet, les études de conception ont conduit à proposer la suppression de ce grand remblai et son remplacement par un viaduc. **La suppression de ce remblai constitue donc une mesure de réduction majeure en faveur de l'environnement.**

Le volume important de matériaux excédentaires est principalement lié aux contraintes topographiques ainsi qu'à une géologie hétérogène du secteur, peu favorable au réemploi. La conception du projet a néanmoins veillé à réduire au maximum ce volume. La suppression du viaduc ne permettrait pas de résoudre le problème du déséquilibre des terres. En effet, au-delà du seul volume, la difficulté principale réside dans la nature des déblais excédentaires, dont une majeure partie ne peut être valorisée en remblais routiers. Ainsi, en remplaçant le viaduc par un remblai, un excédent de matériaux subsisterait et il pourrait même être nécessaire d'apporter davantage de matériaux extérieurs pour constituer les remblais.

De nombreux textes, des guides, des normes, des réglementations encadrent la conception d'une infrastructure routière (assainissement, hydraulique, passage faune...).

Les ouvrages de traversée hydraulique (OTH) ont été dimensionnés du point de vue hydraulique. Les ouvrages hydrauliques sur cours d'eau (OH) ont bien été dimensionnés pour le passage de la faune terrestre et piscicole, conformément au guide du Cerema (banquettes calées à une occurrence de crue décennale, barrettes et matériaux graveleux en fond d'ouvrage).

Au vu des pentes du projet, l'autocurage des collecteurs est suffisant et ne nécessite pas techniquement, de surestimation des diamètres. En cas d'incident, au vu des technologies actuelles, l'entretien par hydrocurage reste possible dans des collecteurs de taille réduite (même si moins fonctionnel qu'un entretien à pied d'homme fait régulièrement par les centres d'entretien).

Concernant les interdistances entre ouvrages et la transparence pour la petite faune, le contributeur base son analyse uniquement sur les ouvrages OTH, en négligeant les autres types de passages également empruntés par la petite faune. Il omet ainsi la prise en compte du viaduc, des passages grandes faunes, des ouvrages mixtes sur cours d'eau, du boviduc, des écoponts et du passage inférieur agricole qui contribuent pleinement à la fonctionnalité écologique de l'infrastructure routière.

Pour rappel, le guide du Cerema de 2021 précise les éléments suivants:

- Concernant les passages à faune, sont recommandés une moyenne de possibilité de passage toute faune tous les 2 km (1 à 3 km pour les habitats bien conservés, 3 à 5 km

dans les habitats dégradés), et une moyenne de possibilité de passage pour la petite faune tous les 300 m ;

•Concernant la petite faune, le guide précise également que *“l’objectif n’est toutefois pas la construction d’un passage petite faune spécifique tous les 300 m mais bien un principe simple à respecter globalement au niveau du projet qui doit s’appliquer avec un minimum de souplesse”*. L’implantation de passages faune doit notamment tenir compte de certains facteurs comme les contraintes techniques du profil en long du projet (alternance de zones de déblais et de remblais), l’intérêt des espèces concernées (espèces, groupes d’espèces, types de déplacements dispersés, saisonniers ou occasionnels, ...), les caractéristiques des échanges (dispersés, ...) et la possibilité d’assurer le franchissement de la petite faune via des ouvrages ayant d’autres fonctions (hydraulique, agricoles,...).

La Région Auvergne-Rhône-Alpes souligne que, malgré les fortes contraintes techniques sur près de 4km cumulés (soit près de 38 % du tracé), la densité d’ouvrages offrant des possibilités de franchissement pour la faune a été optimisée avec :

- 7 ouvrages aménagés pour la faune qui permettent d’assurer une transparence écologique toute faune (grande et petite faune) soit 1 ouvrage tous les 1,3 km en moyenne

- 24 ouvrages aménagés pour la faune qui permettent d’assurer une transparence écologique pour la petite faune soit 1 ouvrage tous les 400 m en moyenne.

En plus de ces ouvrages de transparence écologique aménagés en faveur de la faune, le projet prévoit 41 ouvrages de traversée hydraulique (OTH) qui ont vocation à rétablir des écoulements plus ou moins temporaires une partie de l’année. Ces ouvrages représentent également autant de possibilité de franchissement du projet en fonction de la sensibilité des espèces à la présence ou non d’écoulements, le retour d’expérience montrant que ce sont généralement des espèces peu sensibles qui empruntent ce type d’ouvrages (amphibiens, mustélidés, renard, blaireau, ...).

Concernant la proposition d’optimisation de certaines buses OTH en ouvrage cadre avec banquettes, il convient de préciser que les buses identifiées se trouvent dans des contextes techniques particulièrement contraints : avalement dans un réseau souterrain, conduite linéaire sur 145 mètres, forte pente et présence de nombreuses chutes dans les regards. Si ces buses permettent un franchissement pour certaines espèces peu sensibles, elles demeurent toutefois peu favorables à un passage généralisé de la petite faune. Pour l’OTH RN88 8.825 (buse 1200 mm), localisé à 110 m d’un ouvrage grande faune (OA2bis), il est déjà identifié comme passage petite faune et valorisé par un surdimensionnement au-delà du strict besoin hydraulique. Pour l’OTH RN88 1.262, sa localisation ne s’inscrit pas au droit d’un axe de déplacement de la petite faune identifié lors des investigations écologiques (atlas C30, pièce B.02 – annexe 1).

Concernant les solutions alternatives, le contributeur rejoint l'analyse faite dans le dossier concernant la non-pertinence des alternatives suivantes: absence d'aménagement, aménagement en place de la RN actuelle, infrastructure neuve à 2x1 voie, deux déviations locales à 2x1 voie des deux bourgs, solution ferroviaire, développement de l'offre de transports en commun sur route.

Les variantes supplémentaires évoquées par le contributeur sont les suivantes:

Aménagement de la RN88 actuelle à 2x2 voies. Cette variante n'est pas réalisable et n'a donc pas été présentée dans le dossier pour les raisons évoquées par le contributeur: elle nécessiterait la démolition de nombreuses constructions existantes, elle n'est pas compatible avec le profil en long de la RN existante, elle serait très impactante pour les riverains en phase travaux et exploitation (pas de réduction, voire une augmentation, des nuisances notamment acoustiques en raison des emprises réduites qui rendent impossible la mise en place d'écran phonique).

Aménagement de la RN88 actuelle avec tunnels. Cette variante qui permettrait de résoudre la problématique du profil en long de la RN88 actuelle et d'éviter la traversée des deux bourgs présente de nombreux inconvénients dont ceux présentés par le contributeur. Cette variante n'avait pas été présentée dans le dossier en raison de son coût très élevé à la construction et de ces nombreux autres inconvénients : complexité d'exploitation avec la présence de nombreux équipements (ventilation, éclairage, sécurité, drainage, etc.), coûts d'exploitation très importants, impacts sur l'environnement dont notamment sur les eaux souterraines. Ces ouvrages ne sont envisagés que lorsque les contraintes topographiques ou urbaines rendent toute autre solution inenvisageable, ce qui n'est pas le cas à Saint-Hostien et le Pertuis. En outre, la réalisation de tunnels dans la zone de Saint-Hostien et du Pertuis reste incertaine, voire très complexe et coûteuse, en raison d'un contexte géologique particulièrement difficile, comme c'est le cas sur l'ensemble du département de la Haute-Loire.

La réalisation de la déviation en 2x2 voies apparaît comme la seule solution réellement efficace face aux enjeux identifiés. Contrairement à de simples aménagements ponctuels ou à un renforcement des transports collectifs, qui auraient un impact très limité dans la durée, le projet de déviation offre une réponse complète, à la fois immédiate et pérenne. Ce projet apporte des bénéfices significatifs sur les plans de la sécurité, de la qualité de vie locale, de l'attractivité économique et de la protection de l'environnement. Il permet notamment de réduire les nuisances dans les centre-bourgs, de mieux insérer l'infrastructure dans son environnement, et de favoriser le rétablissement des continuités écologiques.

Concernant l'aménagement du giratoire du Pertuis, son positionnement en entrée du bourg, à proximité de «La Taverne», a été écarté au cours des études en raison de ses impacts environnementaux significatifs sur la zone humide du Vernet, contraires aux objectifs du projet qui vise à les minimiser. De plus, sa réalisation nécessiterait l'obtention d'une nouvelle autorisation environnementale. La mise en œuvre du village-service du Pertuis sur le barreau accentuerait encore ces impacts. Enfin, l'aménagement

nécessiterait des emprises foncières supplémentaires et donc des expropriations supplémentaires.

#### Avis de la commission d'enquête

*Il s'agit là de contributions de particuliers ou de mairie auxquelles la commission n'est pas en mesure d'apporter une réponse et n'a aucun pouvoir décisionnel en l'occurrence.  
Il appartient au maître d'ouvrage de répondre à ces sollicitations , propositions, questionnements ou remarques*

#### **4.4 - Demandes à caractère parcellaire :**

- 1 - Contribution déposée sur le registre «papier» en mairie du Pertuis le 8 juillet 2025:  
Le contributaire est propriétaire de la parcelle 0603/119 à Saint Hostien sur laquelle est construit son domicile principal.  
Le projet de déviation est prévu passer à toute proximité de sa propriété qu'il a récemment achetée en toute connaissance des éventuels futurs travaux.
- Il souhaite avoir confirmation des modalités de l'engagement financier de la maîtrise d'ouvrage concernant la conception et la réalisation des prestations d'isolation phonique de sa maison rendues encore plus nécessaires du fait de la naissance d'un enfant en fin d'année 2025. Comme il n'a pas les moyens d'avancer le montant des travaux, il demande l'appui de la région AURA vis à vis de son banquier pour n'avoir à rembourser son prêt qu'à la réception des financements promis.
  - Il est également propriétaire de la parcelle 1403 dont il va être exproprié, parcelle où est installée sa fosse septique. Les travaux de déplacement sont-ils prévus par la maîtrise d'ouvrage ?
  - Il souhaite obtenir la coupe longitudinale avec les profils en travers du n° 240 à 250 ainsi qu'un plan de la partie du projet qui le concerne (délimitation d'emprise et parcellaire).

2 - Une contributrice demande des précisions et des explications sur les délimitations des emprises dont elle va être expropriée sur des parcelles qui lui appartiennent (contribution @ 2454 avec 7 pièces jointes).

#### Réponse du maître d'ouvrage

Une étude acoustique a été réalisée par la Région et présentée aux propriétaires de la maison. Cette étude montre qu'il sera nécessaire de remplacer certaines menuiseries de la maison sur les façades ouest et sud. Ces travaux d'isolation phoniques seront intégralement pris en charge par la Région.

Une convention de financement va prochaine être signée entre les propriétaires et la Région traçant les engagements de chacune des parties ainsi que les modalités de remboursement par la Région, dans le courant de l'année 2026.

Concernant la parcelle 1403 et la fosse septique, à ce stade, les éléments disponibles indiquent que le projet n'aura pas d'impact sur cet ouvrage. L'emprise prévue, telle que présentée dans les plans de l'enquête parcellaire, inclut également celle destinée aux plantations, dont le rôle est à la fois écologique et visuel (masque). Ces plantations seront adaptées en fonction de l'implantation réelle de la fosse septique et en concertation avec les propriétaires. Par ailleurs, les surfaces nécessaires pourront, le cas échéant, faire l'objet d'occupations temporaires plutôt que d'expropriations.

Des coupes illustrant l'infrastructure neuve et ses équipements (écrans acoustiques notamment), ainsi que la maison, ont été transmises aux propriétaires. Les nouvelles coupes demandées par les propriétaires et les plans illustrant les délimitations d'emprises leur seront également communiqués.

Aucune opération de modification cadastrale n'ayant été réalisée suite au piquetage effectué sur site au droit des parcelles A498, A499, A667, un décalage subsiste entre les limites figurant dans l'application cadastrale et les clôtures visibles in situ. Les surfaces concernées restent indispensables à la bonne exécution des travaux.

Après la mise en service, les surfaces d'emprises expropriées qui n'ont été que temporairement utiles au projet (réalisation des pistes de chantier, zone de stockage temporaire ou pour les installations de chantier, ...) pourront toutefois être rétrocédées conformément aux règles de priorisation imposées par le code de l'expropriation.

#### Avis de la commission d'enquête

*Là aussi, la commission n'est pas en mesure de prononcer sur ces interrogations. Il appartient bien à la maîtrise d'ouvrage d'étudier ces demandes afin d'apporter des réponses à ces riverains du projet.*

Pour résumé, la commission prend acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage et les approuve.

Elles répondent sans ambiguïté aux problématiques évoquées au cours de l'enquête et soulevées par les membres de la commission d'enquête.

## **CHAPITRE V - Synthèse des observations et réactions du public**

### **Bilan général de l'enquête publique**

Au terme de ses travaux, la commission d'enquête constate que cette enquête publique présente un bilan globalement positif. Elle a permis de soulever diverses interrogations (cf.

PV de synthèse, annexe IV) auxquelles le pétitionnaire a apporté des réponses précises et documentées (cf. mémoire en réponse, annexe V).

### **Avis des personnes publiques associées**

Les personnes publiques associées au projet, mobilisées depuis l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, ainsi que l'Autorité environnementale, se sont très largement exprimées sur le projet, tout en formulant des demandes de précisions, de compléments d'études ou de recommandations techniques.

Ces remarques ont toutes reçu une réponse argumentée du pétitionnaire.

Il en va de même pour les quatre communes concernées (cf. annexe II) :

- 4 conseils municipaux sur 4 ont adopté un avis favorable,
- la majorité des conseillers municipaux ont exprimé leur soutien au projet,
- cette adhésion est également partagée par plusieurs élus nationaux et locaux, ainsi que par des représentants du monde économique départemental, notamment des chefs d'entreprise.

### **Expression du public**

Une partie du public s'est déclarée hostile au projet. Les avis défavorables se sont exprimés principalement par courriels, et proviennent en grande partie de quatre associations constituées en opposition au projet.

Les chiffres de participation témoignent néanmoins d'un fort intérêt :

15 604 visites sur le site du registre dématérialisé,

437 consultations et 621 téléchargements de documents,

34 citoyens se sont déplacés en permanence d'enquête pour obtenir des informations orales, sans déposer d'observations écrites, estimant les réponses reçues suffisantes.

La commission relève toutefois que la densité et la technicité de l'étude d'impact constituent un obstacle pour une lecture complète par le grand public, à l'exception des associations structurées disposant des compétences pour l'analyser.

En revanche, la notice de présentation (pièce A) offre un contenu plus synthétique et accessible, facilitant la compréhension des enjeux du projet.

Il y a lieu de noter que peu de contributions ont trait au sujet de cette enquête (DUP et cessibilité foncière). La majorité des contribuables s'est exprimé sur la chose jugée (jugement du tribunal administratif en date du 17 décembre 2024).

### **Organisation et déroulement de l'enquête**

Compte tenu:

- de l'information préalable effectuée en amont par la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- du nombre important de citoyens ayant pris connaissance du projet et exprimé leur avis,

la commission estime que la durée et les modalités d'organisation de l'enquête ont été adaptées et efficaces.

Les différents publics ont pu exprimer leurs points de vue, opinions et sensibilités, conformément aux principes fondamentaux de l'enquête publique.

La période rédactionnelle de l'enquête précédant la clôture de l'enquête a été marquée par les étapes suivantes:

- **Le 05 août 2025:** remise du Procès verbal de synthèse des observations du public au maître d'ouvrage.
- **Le 19 août 2025:** la Région Auvergne-Rhône-Alpes rend son mémoire en réponse.
- **Le 27 août 2025:** la commission remet son rapport et ses conclusions à monsieur le Préfet de La Haute-Loire ainsi qu'à madame la Présidente du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand.

Cette période, tout aussi riche en échanges divers que les étapes précédentes, a généré 145 courriels et 62 appels téléphoniques.

### **Nature des observations reçues**

Les observations émises par le public ont porté principalement sur:

- les conséquences juridiques et pratiques de la procédure engagée,
- la propriété des parcelles concernées par le projet,
- l'opportunité de la Déclaration d'Utilité Publique,
- la question de savoir si des biens particuliers étaient inclus dans le périmètre du projet.

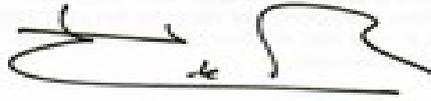
### **Enquête de cessibilité du foncier**

S'agissant spécifiquement de l'enquête de cessibilité du foncier, sur 141 ayants droit potentiels, 92 se sont exprimés.

Les personnes s'étant exprimées uniquement de manière orale n'étaient pas directement concernées par l'opération ou ont estimé que les réponses apportées à leurs questions étaient satisfaisantes.

Le 28 août 2025

Henri de FONTAINES  
Commissaire enquêteur  
Président de la commission

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. de Fontaines', written over a horizontal line.

Claude LEFORT  
Commissaire enquêteur  
Membre de la commission

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. Lefort', written over a horizontal line.

Alain MOULHADE  
Commissaire enquêteur  
Membre de la commission

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Moullade', written over a horizontal line.

2

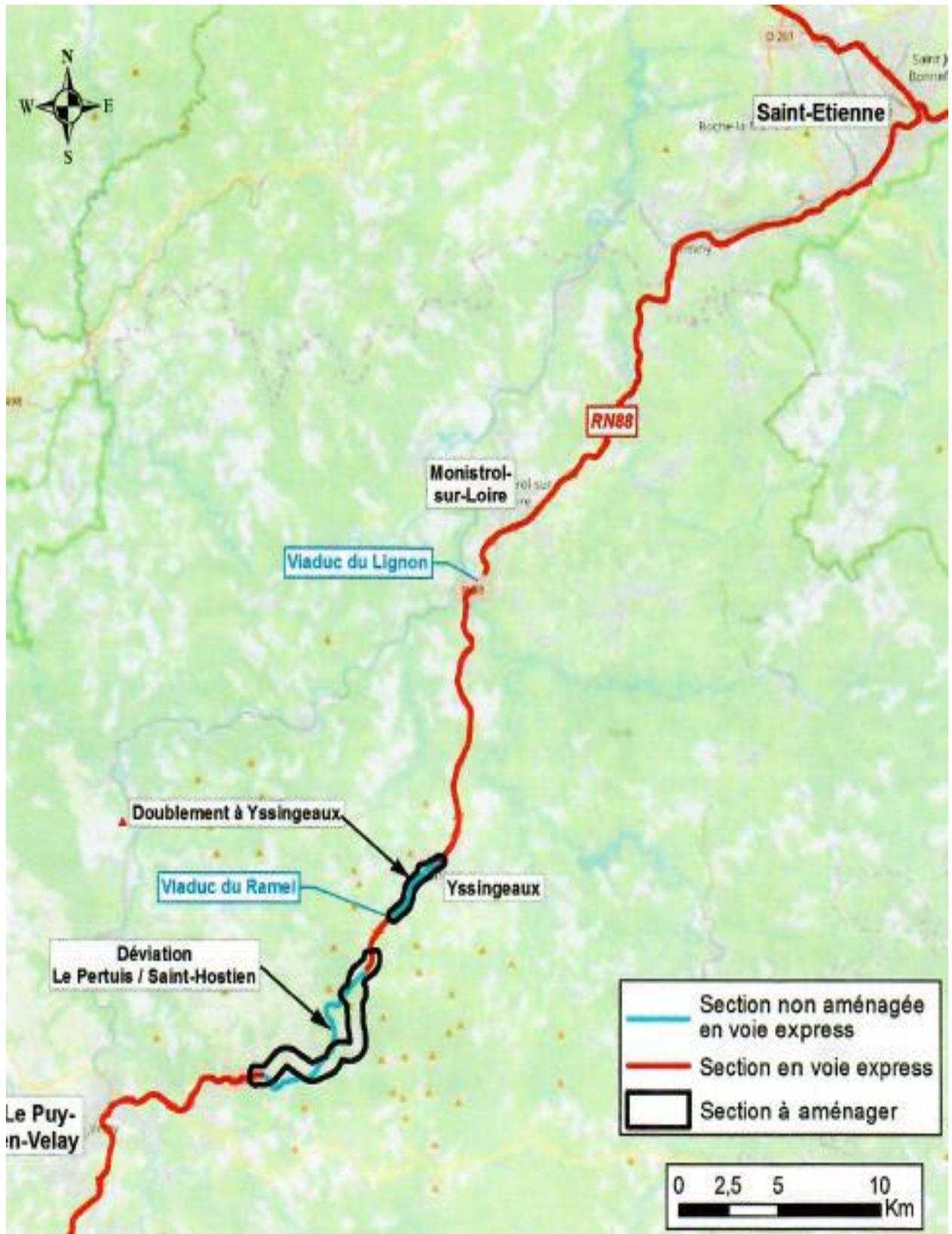
## ANNEXES

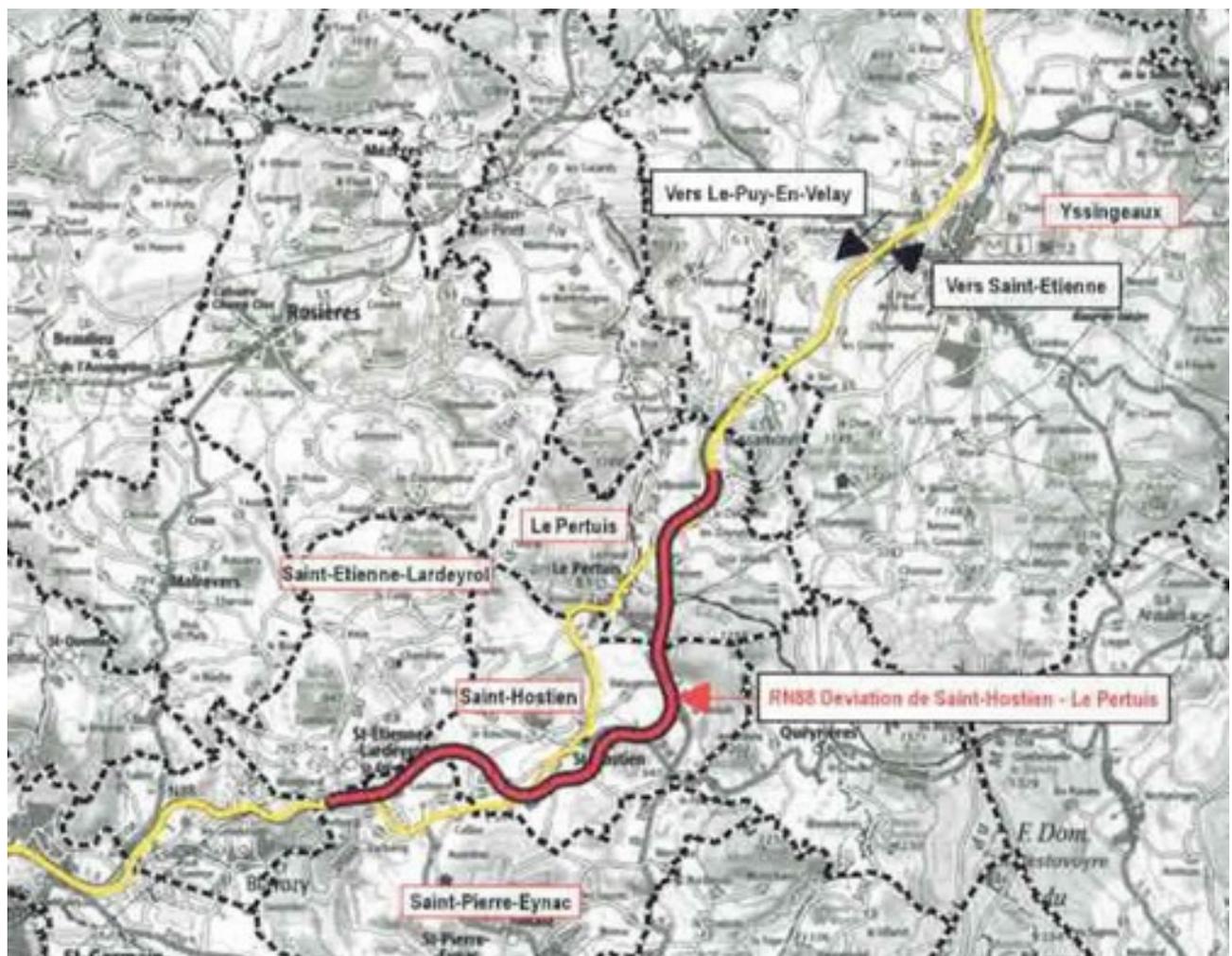
# SOMMAIRE

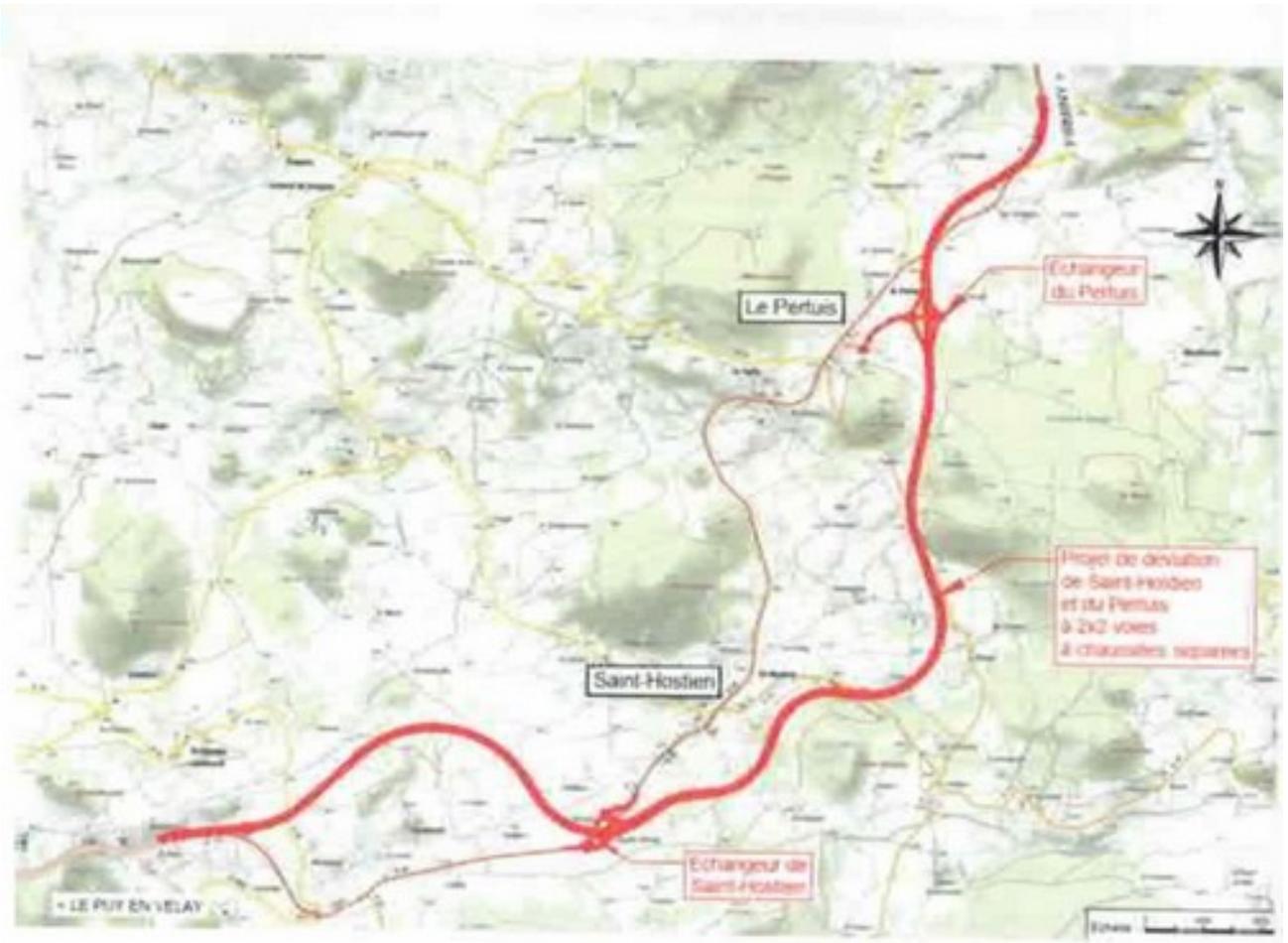
I - CARTOGRAPHIE.....	67
II - SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DES PPA.....	71
III - PROCÈS VERBAL DE VISITE DU LINÉAIRE.....	74
IV - NOTIFICATION DES REMARQUES DU PUBLIC AU PÉTITIONNAIRE.....	83
V - MÉMOIRE EN RÉPONSE.....	94
VI - EXTRAITS DES PUBLICITÉS MÉDIATIQUES.....	119
VII – CERTIFICATS D’AFFICHAGE.....	124
VIII – POSITIONNEMENT DE L’AFFICHAGE LE LONG DU LINÉAIRE.....	129
IX – LISTE DES NOTIFICATIONS NON REMISES.....	131

I

# CARTOGRAPHIE







**II**

**SYNTHÈSE  
DES  
OBSERVATIONS  
DES  
PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES**

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 collectivités les derniers avis émis précédemment par les autres PPA et l'AE.

## 1 - Synthèse des avis exprimés par l'AE

THÈMES	AVIS
<b>Procédures</b>	Exposer clairement les modifications apportées au périmètre initial de la DUP et justification
<b>Environnement</b>	Cohérence et mise à jour de l'étude d'impact et résultats de suivi des mesures ERC
<b>Sécurité</b>	Cohérence des gains de trajet (P 829 de B-02)
<b>Sécurité</b>	Justifications relatives à l'accidentologie sur une période plus récente sur le tronçon du projet et sur celui d'Yssingaux
<b>Sécurité</b>	Relevés de trafic à fournir (évolution sur le tronçon Yssingaux depuis le doublement)
<b>Santé</b>	Bruit à évaluer en phase chantier
<b>Environnement</b>	Mettre à jour: <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'état de sécurisation foncières des mesures compensatoires aux atteintes à la biodiversité,</li> <li>- le tableau des équivalences écologiques prenant en compte les ZME</li> </ul>
<b>Sécurité</b>	Hypothèses de gain de temps retenues
<b>Environnement</b>	Prendre en compte dans les GES la phase chantier

## 2 - Synthèse des avis exprimés par les PPA

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.
Agence Régionale de Santé (ARS)	Mitigé	Bruit mal pris en compte, bonne prise en compte de la qualité de l'air, ambroisie 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)	Favorables	Soutien clair.
Saint-Pierre-Eynac	Favorable	Favorable avec demande voie insertion Nord et voie de sortie SUD. Mais aussi, la commune souhaite l'aménagement du chemin situé entre le hameau de "La Visade", la côte 945 et la côte 878 en direction de la RN88.

III

**PROCÈS VERBAL**

**DE**

**LA VISITE DU LINÉAIRE**

## *Département de la Haute-Loire*

**Enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique  
et à la cessibilité du foncier relative à l'opération RN88  
Déviation de Saint-Hostien - Le Pertuis déposée  
par la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

### **Procès verbal de visite du périmètre retenu**

Conformément à l'article L123-13 du code de l'environnement, afin d'acquérir une bonne connaissance des lieux, la commission d'enquête a souhaité visiter le linéaire qui fait l'objet de la demande de déclaration d'utilité publique et de cessibilité de foncier.

Le demandeur, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, par l'intermédiaire de son Président monsieur Fabrice PANNEKOUCKE, n'a formulé aucune objection à cette démarche qui lui paraissait même comme étant indispensable et naturelle.

Cette visite s'est déroulée le jeudi 05 juin 2025 après-midi.

Cette activité réunissait madame Thifaine AUDRAN, cheffe de projet – Région Auvergne-Rhône-Alpes, Monsieur Laurent LEVASSEUR, directeur de travaux – Bureau d'études Ingerop et les membres de la commission d'enquête, monsieur Claude LEFORT, monsieur Alain MOULHADE et monsieur Henri de FONTAINES.

Le linéaire retenu pour cette opération s'inscrit dans un paysage remarquable boisé, agricole et vallonné entre les villes d'Yssingeaux à L'Est et Le Puy-en-Velay à l'Ouest.

Il déroule son tracé depuis son raccordement à la 2x2 voies existante en provenance du Puy-en-Velay à hauteur du hameau de Montferrat jusqu'à la 2x2 voies arrivant d'Yssingeaux au niveau du lieu-dit Cherreyre.

L'objectif principal de ce projet est avant tout d'améliorer la sécurité des usagers et le confort des riverains de la RN 88.

Cette visite s'est effectuée en neuf temps:

Elle a permis aux commissaires enquêteurs de visualiser le contexte paysager dans lequel le projet va prendre corps et aussi de mieux le situer dans son environnement.

## 1 - Coté Le Puy en Velay - ouvrage d'art OA1 (rd26)

La visite a débuté côté **Le Puy-en-Velay**, au niveau de l'ouvrage d'art OA1 de rétablissement de la **route départementale 26**.

Ce site autorise une vue dégagée sur le futur raccordement côté Le Puy-en-Velay.

Signes des travaux en cours, la présence de zones clôturées recevant des dépôts de terre végétale et de matériaux excédentaires situés à proximité.

Il y aussi un stockage des pierres issues de la dépose des murets en vue de leur réemploi lors de leur reconstruction.

Il est donné une explication sur les clôtures mises en place qui parsèment le paysage:

- Clôture "**petite faune**", inclinée vers l'extérieur pour permettre la sortie des batraciens, sans retour possible.

- Clôture "**grande faune**" avec **barbelés** délimitant les emprises, piquets peints en jaune.

On note la présence d'une ligne électrique: elle surplombe le tracé de la déviation. Elle sera enterrée.

Le rétablissement de la RD26 est **provisoire**, une réorganisation est prévue lors de la réalisation de la route principale.



## 2 - Bois de Cros - station de gaz et futur échangeur

Toujours signe de l'avancement des travaux et en prévision du traitement du linéaire à proprement parler, la station de distribution de gaz située en ce lieu a été déplacée de quelques mètres hors emprise.

De ce point de vue, il y a une vue dégagée sur le **futur échangeur de Saint-Hostien** qui s'inscrit dans un paysage bocager

Au-delà, c'est le tracé de la future route qui est perceptible et qui décrit une sorte de grand "S" jusqu'à disparaître derrière une ligne Ouillon-Batailloux pour rejoindre le point de départ de cette visite.



## 3 - Freydeyre

Vue sur une propriété concernée par un **projet de protection phonique**, car située à proximité immédiate du tracé.

Explications **sur les conventions conclues avec les propriétaires.**

## 4 - Col de Freydeyre / ruisseau de Freydeyre / zone humide

Vue depuis le col sur le passage du Pertuis sur notre droite.

Côté Saint-Hostien, observation du **ruisseau de Freydeyre.**

Une attention particulière sera apportée au droit de ce lieu. En effet, les études effectuées en amont ont soulevé une faiblesse géotechnique due à un substrat fragile qui nécessitera des travaux renforcés (aménagement par drains transversaux). Ceux-ci ont bien été pris en compte.

Il y a là la présence d'une zone humide identifiée.

## 5 - Viaduc du Roudesse et hameau de La Pénide

Ensuite, c'est au tour du site où sera édifié le Viaduc d'être l'objet de notre attention.

Il s'agira ici d'un ouvrage à deux tabliers qui enjambera le ravin du cours d'eau Le Roudesse et la route départementale 18.

Il aura une longueur de 283m composé de 5 travées dans le sens Le Puy-en-Velay et de 248m de long et 4 travées dans le sens Firminy.

Outre ces dimensions, les deux tabliers de l'ouvrage présenteront des caractéristiques particulières liées au relief rencontré à savoir:

- Leur tracé sera réalisé en courbe.
- Ils seront décalés l'un par rapport à l'autre.
- Leur chaussée sera inclinée.

Ici, le paysage est du type forestier dense, constitué de conifères, implanté sur des formations géologiques appelées «Sucs».

La saignée occasionnée par les travaux préparatoires est aujourd'hui bien visible. Celle-ci ne s'atténuera qu'au fil du temps grâce aux mesures prises par le pétitionnaire et le renouvellement naturel de la végétation.



La visite se poursuit en direction du hameau de La Pénide où la population manifeste une certaine hostilité vis à vis du projet. Ici, le linéaire en provenance du Nord longe la RD 28 sur une courte distance puis infléchie

son tracé en passant sous ce hameau (environ 150m). La crainte des habitants est une atteinte potentielle à la quiétude des lieux.

## **6 - Échangeur du Pertuis - giratoire de l'école**

Ils sont sources d'inquiétude pour les riverains et les parents d'élèves fréquentant l'établissement scolaire du Pertuis.

Il nous est donné alors les explications concernant les aménagements prévus en liaison avec la commune.

Il est question de créer un accès sécurisé par l'arrière de l'école et adapté aux personnes à mobilité réduite.

La liaison école stade est prévue s'effectuer par un franchissement sécurisé de la voie d'accès au giratoire (un plan précis a été fourni aux membres de la commission, il sera inclus dans les pièces des dossiers soumis à l'enquête destinés au public).

L'aire de jeu existante sera déplacée en dehors de l'emprise du giratoire.



## **7 - Installation de chantier de l'entreprise Moulin - Mare reconstituée**

Au-là de l'échangeur nous passons à hauteur des installations de l'entreprise MOULIN chargée de la mise en œuvre des premières mesures compensatoires.

Il s'agit notamment d'une mare reconstituée parfaitement opérationnelle.

Des souches d'arbre y ont été déposées afin de favoriser la protection des batraciens.

Le périmètre en a été clôturé dans le but de freiner l'activité de certains prédateurs naturels.

Une zone humide immédiatement voisine fait, elle aussi, l'objet de toutes les attentions de la part de l'entreprise.



## 8 - Ouvrage d'art OA12 - Ruisseau de La Chomette

Cet ouvrage permet le franchissement de la future voie rapide par la voie communale 15.

Le maître d'œuvre nous explique les opérations de recalibrage du ruisseau de La Chomette.

Il a été effectué un rescindement amont et aval avec introduction de plantes adaptées.

Nous constatons la bonne reprise de ces plantations et leur intégration dans le paysage.

Il y a aussi, au droit des petits ouvrages d'art l'intégration de banquettes afin de permettre le passage de la petite faune et de barrettes retenant des pierres de petit calibre qui ralentissent le flux.

La Région nous indique que le niveau est surveillé et à fait l'objet d'une première intervention corrective.





## 9 - Ouvrage d'art OA12 - franchissement de la VC14

Enfin, nous nous sommes rendus sur les lieux où est érigé le dernier ouvrage d'art avant le raccordement avec l'actuelle 2x2 voies au lieu-dit Cherreyre.

Comme les autres ouvrages d'art de ce type, il permettra d'assurer la continuité du chemin vicinal 14.

En résumé, cette visite a permis aux commissaires enquêteurs de:

- Visualiser le contexte paysager dans lequel s'inscrit le projet,
- Mieux appréhender l'insertion du tracé dans l'environnement local et sa pertinence (notamment grâce à la matérialisation de l'emprise du projet),
- Localiser certaines des futures ZME,
- Constaté l'avancement des mesures compensatoires écologiques et celui des aménagements techniques.

De cette visite, la commission d'enquête note que l'adoption du tracé retenu pour créer cette déviation s'intégrera partiellement dans le grand paysage notamment pour les portions réalisées en creux.

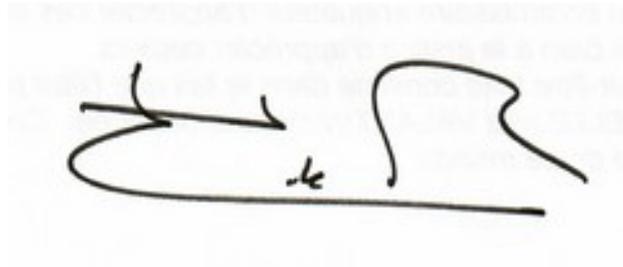
Elle constate également la volonté affirmée du pétitionnaire désireux d'intégrer son projet dans un lieu remarquable par des travaux paysagés et environnementaux de qualité, respectueux de la biodiversité des lieux ainsi qu'établir une parfaite équité au droit du monde agricole.

Ainsi, tout au long de cette reconnaissance, la commission d'enquête a pu visualiser, à partir de points particuliers, les spécificités de la future déviation. Elle a pu aussi intégrer les besoins supplémentaires en foncier nécessaires à sa réalisation, objet de cette enquête. Et ainsi, mieux comprendre les enjeux et raisons qui ont conduit à adopter ce tracé.

Par ailleurs, les explications claires et fournies par madame AUDRAN et monsieur LEVASSEUR ont permis d'appréhender le projet dans sa globalité.

Le 05 juin 2025

Henri de Fontaines  
commissaire enquêteur  
président de la commission

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes. It starts with a horizontal line, followed by a series of loops and curves that form a stylized 'H' and 'F'.

Claude LEFORT  
commissaire enquêteur  
membre de la commission

A handwritten signature in black ink, featuring a prominent horizontal line at the top that curves downwards into a series of vertical, slightly wavy strokes.

Alain Moulhade  
commissaire enquêteur  
membre de la commission

A handwritten signature in black ink, characterized by a long, horizontal baseline with a series of overlapping, slightly curved strokes above it.

**IV**

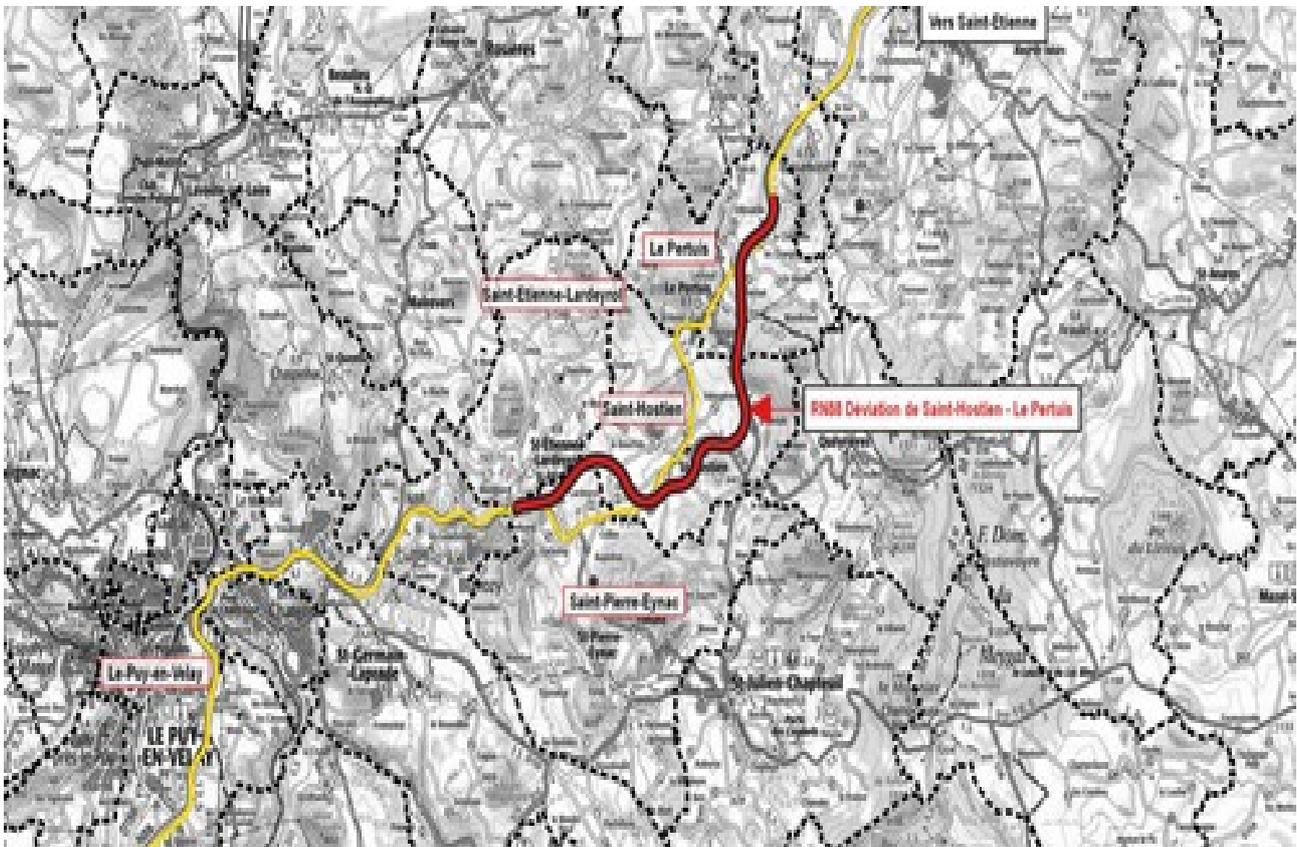
**PROCÈS VERBAL**

**DE**

**SYNTHÈSE**

# Département de la Haute-Loire

**Enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique et à la cessibilité foncière pour l'acquisition de parcelles relatives au projet de déviation de la RN 88 entre Saint Hostien et le Pertuis.**



**PV de SYNTHÈSE**

**Le 5 août 2025**

## Enquête publique

Organisée par le monsieur le Préfet de la Haute-Loire  
relative à la demande de déclaration d'utilité publique et de cessibilité foncière pour  
l'acquisition de parcelles relatives au projet de déviation de la RN 88  
entre Saint Hostien et le Pertuis déposée par la Région Auvergne - Rhône - Alpes

### **PROCÈS VERBAL de SYNTHÈSE** consignant les observations du public (ce document comporte dix pages)

Au terme de l'enquête publique dont l'objet est rappelé ci-dessus, qui s'est déroulée du 26 juin 2025 au 28 juillet 2025 sur les communes concernées par le projet et dont le siège se situait à la mairie de Saint Hostien et en application de l'article R 123-18 du code de l'environnement, des articles L110-1 et suivants; L131-1, L311-1 et suivants; R 111-1 et suivants; R131-1 et suivants et R311-1 et suivants du code de l'expropriation, des articles L122-1 et suivants, L123-1 et suivants, R122-2 et suivants et 123-1 et suivants du même code.

Nous soussignés, Henri de FONTAINES, président de la commission, Claude LEFORT, Alain MOULHADE, commissaires enquêteurs et membres de la commission désignés par décision du 24 avril 2025 de madame la Présidente du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand, procèdent, en vue de sa communication au pétitionnaire, à l'exposé ci-après des observations écrites, courriels, courriers et dossiers annexés aux registres d'enquête. Par ailleurs, nous avons été saisis de remarques orales à l'occasion de nos permanences.

Les observations ont été transmises à la commission d'enquête grâce à différents moyens:

- Apposées ou annexées dans les registres déposés dans les quatre communes, Saint Etienne-Lardeyrol, Saint Pierre-Eynac, Saint Hostien et Le Pertuis,
- Transmises par le biais d'un registre dématérialisé ouvert à cet effet.
- Par ailleurs, nous avons également été saisis d'observations orales à l'occasion de nos permanences.

Ainsi, ces contributions se déclinent de la sorte:

- **34** entretiens oraux;
- **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.

Il est à noter que 43 de ces courriels ont été transmis avec une pièce jointe.

Parmi ces pièces jointes, deux d'entre elles revêtent la forme d'une pétition, il s'agit des contributions n°1850 et 3033.

Concernant ces observations, elles se déclinent de la façon suivante:

Elles ont été regroupées par thème, soit 14 au total.

Sept de ceux-ci concernent les avis favorables et les sept autres les contributions défavorables. Cela a permis de classer les questions récurrentes selon leur objet.

#### 1 - Avis favorables:

- 11 - Sécurité
- 12 - Environnement
- 13 - Agriculture
- 14 – Impact sur la santé
- 15 - Économie
- 16 - Procédure
- 17 - Divers

#### 2 - Avis défavorables

- 21 - Sécurité
- 22 - Environnement
- 23 - Agriculture
- 24 – Impact sur la santé
- 25 - Économie
- 26 - Procédure
- 27 - Divers

De ces 14 thèmes, la commission a étudié et évalué les questions dont les réponses ne figurent pas directement dans le dossier d'enquête ou difficilement perceptibles du fait de l'épaisseur de celui-ci et qui appellent un complément d'explication, voire une étude plus détaillée de la part de la Région.

La commission vous prie donc de trouver ci-dessous, au travers des thèmes retenus, les questions et interrogations du public qui concernent votre projet.

#### 1 - Avis favorables:

##### 11 - Thème 1: Sécurité routière

Parmi les avis favorables exprimés, ce thème prévaut sur les autres remarques. La réalisation de cette déviation est indéniablement la réponse attendue à l'insécurité actuelle sur cette portion de la RN88.

La mise à deux fois deux voies engendre fluidité du trafic, confort de déplacement et supprime les chocs frontaux souvent très graves. Au-delà, la réduction de la pente entre les deux villages, l'amélioration des rayons de courbure en plan et la réalisation des bandes d'arrêt d'urgence vont concourir à lever les risques liés au profil actuel de la chaussée. La viabilité hivernale sera facilitée.

La réduction du trafic sur les 35 accès directs des voies secondaires non sécurisées sur la RN actuelle et l'absence d'accès privés débouchant sur la future RN 88 vont également améliorer la sécurité.

Par ailleurs, le détournement de l'essentiel de la circulation actuelle qui traverse les deux villages va entraîner la quiétude des cœurs de villages et une meilleure qualité de vie pour les riverains.

Cette sécurisation aura également pour conséquence appréciable la fiabilité des temps de trajets empruntant cette déviation.

## **12 - Thème 2: Environnement**

Le public qui s'est exprimé sur cette thématique souligne la part financière du projet dédiée à l'environnement au sens large du terme. Plus de vingt millions d'euros vont être investis afin d'éviter, réduire et compenser les atteintes générées par le projet. Ce sont pas moins de 200 hectares d'habitats divers qui vont être créés ou réhabilités, 60 km de haies et 9 km de murets qui vont être respectivement plantés et reconstruits. Au-delà de la faune et de la flore, le projet va avoir une incidence extrêmement positive sur les écoulements hydrauliques rencontrés. Le rescindement de certains cours d'eau, la création et l'étalonnage de buses, la restructuration des berges, le drainage des eaux pluviales au droit de la nouvelle chaussée, la réalisation de bassins tampons de traitement et de régulations sont autant de constructions et innovations bénéfiques à porter à l'actif de ce projet.

## **13 - Thème 3: Agriculture**

Ici, il est mentionné le gel de nombreuses parcelles dédiées à l'agriculture et ce dès l'origine du projet.

Les aides nombreuses et multiples ont permis de palier cette atteinte, voir de moderniser certaines exploitations.

Aujourd'hui, il s'agit de récupérer un peu moins de 13 hectares supplémentaires dont sept sont déjà actés. Il s'agit de petites portions de parcelles qui ne remettent pas en jeu l'équilibre agricole local.

Ce besoin supplémentaire est consécutif aux améliorations portées au projet (éviterment...) et aux adaptations techniques résultant des investigations réalisées et de l'optimisation du projet de manière itérative au fil du temps.

## **14 - Thème 4: Impact sur la santé**

Par l'amélioration du cadre de vie des habitants dans cet espace rural, l'impact sur leur santé en est certainement l'effet le plus prégnant. La densité de circulation constatée dans les bourgs traversés aujourd'hui va décroître de façon drastique dès lors que ce projet sera opérationnel. Il va s'en suivre un abaissement du niveau de stress avec l'amélioration de la sécurité, une baisse importante des nuisances olfactives, sonores et un retour à un espace apaisé livré à la seule desserte locale et touristique.

La déviation va permettre, de par son linéaire, donc, la constance de la vitesse des usagers, une absorption plus aisée de certaines molécules présentes dans les gaz d'échappement de véhicules de tout type (Co2 notamment). Cela va donc contribuer à réduire la production de GES dans les villages traversés.

De même le drainage de la chaussée réalisée va amener une protection accrue des nappes phréatiques en captant et en traitant les eaux de ruissellement chargées en

hydrocarbure, poussières de freins et particules de gomme.

### **15 - Thème 5: Économie**

Ce projet est sans nul doute le complément indispensable au développement économique du département en rapprochant les villes structurantes voisines dans un premier temps et des plus lointaines ultérieurement. Mais aussi, cela va conférer un confort routier qui va autoriser des échanges plus fluides. Le territoire altiligérien va être rendu plus attractif. Cette amélioration va concourir à augmenter la compétitivité des activités qu'elles soient industrielles, commerciales ou artisanales. Le gain de temps induit par cette réalisation, même s'il n'est que de quelques minutes pour un véhicule, étendu à l'ensemble des véhicules qui emprunteront cet axe générera des économies non négligeables, tant pour les entreprises que pour les particuliers, participant ainsi à l'attractivité de ce territoire. De plus, la fiabilité des temps de trajet contribuera à renforcer cette attractivité.

### **16 - Thème 6: Procédure**

D'aucuns soulignent une procédure et des études qui ne peuvent être que saluées. La précision des détails, la transparence dans l'évolution des études et leur justification conduisent à penser que rien n'a été laissé au hasard. Chaque domaine a fait l'objet d'approfondissements précis de la part des services experts et reconnus de l'État. Depuis l'initialisation de ce projet, le dossier n'a eu de cesse d'évoluer afin de s'adapter à l'évolution des textes légaux et des normes techniques. Aujourd'hui, il s'agit d'acquérir environ 13 hectares pour répondre justement à ces évolutions. La déclaration d'utilité publique à des fins de cessibilité du foncier nécessaire est donc requise et incontournable.

### **17 - thème 7: Divers**

Dans ce registre les intervenants déplorent l'intervention de contributeurs extérieurs à la Région, qui ne connaissent pas le contexte local et se contentent de faire référence à de grands principes loin de la réalité que les habitants subissent. Cette avalanche de contributions est préjudiciable à l'expression de leur désarroi d'autant qu'ils apparaissent minoritaires.

Ils sont fatalistes: encore une enquête....

Les travaux sont bien engagés, il y a urgence à les poursuivre pour des raisons financières et sécuritaires.

La nature est résiliente et retrouvera un équilibre naturellement.

Aujourd'hui personne ne remet en cause la déviation d'Yssingaux, de Blavozy ou de Monistrol sur Loire....

Le débat est politique.

La réalisation du projet aura un impact positif sur le développement de l'urbanisation des bourgs traversés et apportera une plus-value sur les biens immobiliers.

## **2 - Avis défavorables:**

### **21 - Thème 8: Sécurité routière**

L'appauvrissement des réserves énergétiques fossiles, la prise de conscience des méfaits de l'automobile (au sens général) sur le climat et le réchauffement climatique devraient conduire à réfléchir à des moyens alternatifs de déplacements.

En lieu et place de créer de nouvelles routes, il est urgent de songer et adopter des moyens plus économes des espaces, plus vertueux envers l'environnement et la qualité de l'air et de l'eau.

Dès lors pourquoi ne pas privilégier les autres vecteurs que sont le développement du chemin de fer et les lignes de bus pour les personnes? Le ferroutage pour les marchandises?

Le passage de la bretelle de sortie proche de l'école du Pertuis va entraîner une insécurité des élèves et des accompagnants.

### **22 - Thème 9: Environnement**

Pour certains, nul doute que ce projet va être catastrophique au regard des espaces naturels traversés et donc consommés comme étant le patrimoine collectif à préserver.

La faune, la flore, les zones humides, les espaces boisés vont forcément être impactés par des travaux de cette ampleur.

Le maintien de la biodiversité au droit de cette zone risque de relever de la gageure. Est-ce que les mesures adoptées vont être suffisantes afin d'éviter, réduire et compenser la portée destructrice de la réalisation et de l'exploitation de cette déviation? Mais aussi, comment se place ce projet au regard du «zéro artificialisation» et la «neutralité carbone»?

Au-delà, lors de la phase d'exploitation, quelles vont être les mesures prises afin d'assurer un suivi de l'ouvrage conforme aux études et à la législation en vigueur?

Les mesures, de compensation décrites ne remplaceront pas ce qui sera détruit. Les sites envisagés sont trop nombreux, petits et éloignés du projet. Leur pérennité à long terme n'est pas garantie, qui en assurera le financement? Trop d'espèces patrimoniales sont impactées et donc condamnées.

### **23 - Thème 10: Agriculture**

Dans ce paragraphe, le public soulève le problème de la destruction de terres agricoles.

La crise sanitaire passée a fait prendre conscience de la nécessité de privilégier les productions alimentaires locales afin de favoriser les circuits d'approvisionnements courts.

Ainsi, cela concourt à plus d'indépendance et d'autonomie régionales et départementales.

Au-delà, les agriculteurs touchés à différents degrés vont, pour certains, subir une baisse drastique de leur surface exploitable. Certains ne sont pas d'accord pour accueillir des ZME dont ils ne connaissent pas les conditions de réalisation.

Dans une contrée essentiellement tournée vers l'élevage, il va sans dire que cette situation va entraîner de facto la baisse de leur cheptel liée à la réduction des pâturages.

De plus, le morcellement de ces terres, va concourir à accroître les délais de trajet des agriculteurs ainsi que l'allongement de leur temps de travail, remettant ainsi en cause l'organisation de leur exploitation.

Quelles compensations, si elles existent, peuvent être envisagées au regard de cette situation?

## **24 - Thème 11: Impact sur la santé**

**Cette rubrique comporte deux sous-rubriques:**

Le chantier va générer un accroissement de circulation de poids lourds et autres engins de chantier.

Mais aussi, la réalisation de déblais et remblais, d'ouvrages d'art, d'enrobés pour la chaussée vont produire de la poussière et du bruit.

Et donc, pendant ces travaux, quelles seront les mesures appliquées afin d'empêcher, réduire les nuisances olfactives, sonores, visuelles et circulatoires?

Lors de la phase d'exploitation, les nuisances liées à la circulation, si elles s'éloignent des centres-bourgs, impacteront un habitat plus diffus (bruit, lumière, qualité de l'air).

Aussi, est ce que le projet a bien pris en compte cet aspect des choses et surtout est ce qu'il y aura un suivi dès lors que la déviation sera en exploitation afin de pouvoir appliquer des corrections et/ou des améliorations?

## **25 - Thème 12: Économie**

Ici, l'on touche à l'économie générale du projet avec un budget jugé pharaonique.

Le public ne comprend pas un coût aussi exorbitant et dispendieux de l'argent public pour un trajet aussi court et un gain de temps extrêmement restreint alors que la réduction des dépenses publiques est à l'ordre du jour.

Pourquoi est ce la Région qui assume et supporte la plus grosse part du financement étant entendu que les routes nationales ne sont pas de sa compétence?

N'y a t'il pas de chantiers plus prioritaires (hôpitaux, lycées, collèges, Ehpad...)?

Ne peut-on revoir le projet afin de faire baisser le montant?

Qui plus est, le pétitionnaire est-il certain de maîtriser cette somme et assurer qu'il n'y aura pas de dépassement d'enveloppe? Car quelque soit l'origine du financement, il s'agit bien d'argent public correspondant à des services votés sur des lignes budgétaires dont personne ne peut garantir, à ce jour, qu'elles seront toujours suffisamment abondées compte tenu des pressions de plus en plus prégnantes inhérentes à la résorption de la dette publique.

Le bouleversement paysager, écologique généré va entraîner une perte d'attractivité à la fois pour les randonneurs mais aussi pour les simples promeneurs qui empruntent les sentiers, les chemins de randonnée et qui circulent en ces lieux.

La conséquence sera une perte importante du chiffre d'affaire de la filière touristique (gîtes, restaurants, hôtels, loueurs de matériels divers...).

Quelles mesures vont être prises afin d'en annuler, tout au moins d'en réduire les effets?

## 26 - Thème 13: Procédure

Ce chapitre mentionne que la concertation a été négligée et notamment qu'il n'y a pas eu de réunion publique.

Les associations environnementales n'ont pas été conviées et associées au travail préparatoire ni aux différentes commissions qui encadrent ce projet. Certains évoquent aussi un défaut de publicité.

## 27 - Thème 14: Divers

Dans ce dernier paragraphe nous retrouvons des contributions défavorables au projet mais non argumentées.

Celles qui le sont avancent les arguments listés ci-dessous.

271 - Celui qui revient le plus souvent est qu'il s'agit d'un projet d'un «autre temps» en fonction des positions suivantes :

- l'abandon annoncé de la voiture entraîne l'inutilité de cette déviation,
- plusieurs voix se sont élevées pour signaler l'obsolescence du projet.

Il s'est écoulé 28 ans entre l'adoption de la Déclaration d'Utilité Publique par le Conseil d'État et l'ouverture de cette enquête.

La situation a évolué et l'attention collective à l'environnement s'est beaucoup accrue; notamment, ce projet ne s'inscrit pas dans les conventions internationales ratifiées par la France (accord de Paris, dépassement des valeurs guides de l'OMS) et dans les lois nationales récemment votées (ZAN).

- pourquoi l'État n'a-t-il pas réalisé ces travaux avant ?

272 - Incitation à un changement de la société et à une évolution des comportements individuels en allant vers une plus grande sobriété en pensant aux conséquences environnementales de nos décisions. Dans cette perspective, le projet ne se justifie pas s'il y a moins de voitures et moins de camions.

273 - Contre-propositions d'aménagements moins coûteux et plus respectueux de l'environnement.

- Maintien de la route actuelle avec des déviations poids lourds au niveau des villages de Le Pertuis et saint Hostien.
- Une simple 1x1 voie n'est elle pas préférable, moins gourmande en terrain, coût et nuisances diverses?

274 - Défauts de justifications du dossier

- Remise en cause de l'accidentologie liée aux différents types de voies (2x2 ou 1x2) et chiffres locaux qui prêtent à confusion ou inexacts.
- Contestation du gain de temps sur le nouveau tracé.
- Existence d'un texte qui régit les caractéristiques techniques et le profil d'une route nationale (nombre de voies, largeur, ouvrages d'art...)?
- Incohérences dans les chiffres des surfaces requises, des zones humides impactées et des compensations ainsi que dans les quantités de déblais produites.
- Il ressort de la lecture une impression d'approximation par ces données qui ne semblent

pas maîtrisées, non justifiées et/ou d'incompréhension devant des études techniques trop pointues et peu accessibles au plus grand nombre.

#### **- Demandes particulières:**

- l'aménagement (revêtement) du chemin situé entre le hameau de "La Visade", de la côte 945, à la côte 878 en direction de la RN88. (Délibération commune de Saint Pierre Eynac du 17 juillet 2025).

Une contributrice demande l'aménagement du chemin reliant Saint-Julien-Chapteuil au futur échangeur de Saint-Hostien et la protection phonique et visuelle de la propriété N° 1 «Le Roure» et le raccordement de la maison située au «Rouchas» à la route actuelle en passant sous le futur viaduc.(Registre Saint Pierre Eynac)

Un contributeur s'interroge sur la pertinence des giratoires en sortie et entrées d'échangeurs et sur le remplacement du viaduc de la Roudesse par un remblai qui aurait permis de réduire les excédents donc les besoins en ZME. (Registre Saint-Etienne-Lardeyrol)

Un contributeur s'interroge sur le respect des normes concernant les écoulements hydrauliques (dimensionnement et espacements) ainsi que sur les passages petite faune.

Il fait une analyse pertinente des solutions alternatives qu'il complète par 2 nouvelles:

- 2 fois 2 voies sur le même tracé,
- Aménagement sur place et tunnels.

Il conclut toutefois que la solution proposée reste la plus pertinente.

Enfin il propose une modification du raccordement de l'échangeur du Pertuis en le faisant déboucher sur la RN 88 actuelle entre «Lachaud» et «La Taverne».

Cette solution plus courte serait sûrement moins onéreuse et présenterait l'énorme avantage d'éloigner le tracé de l'école.

La commission note par ailleurs qu'un giratoire à cet endroit constituerait une bonne entrée de ville. (Avis registre dématérialisé n°3135)

#### **- Demandes à caractère parcellaire :**

1 - Contribution déposée sur le registre «papier» en mairie du Pertuis le 8 juillet 2025:

Le contributaire est propriétaire de la parcelle 0603/119 à Saint Hostien sur laquelle est construit son domicile principal.

Le projet de déviation est prévu passer à toute proximité de sa propriété qu'il a récemment achetée en toute connaissance des éventuels futurs travaux.

- Il souhaite avoir confirmation des modalités de l'engagement financier de la maîtrise d'ouvrage concernant la conception et la réalisation des prestations d'isolation phonique de sa maison rendues encore plus nécessaires du fait de la naissance d'un enfant en fin d'année 2025. Comme il n'a pas les moyens d'avancer le montant des travaux, il demande l'appui de la région AURA vis à vis de son banquier pour n'avoir à rembourser son prêt qu'à la réception des financements promis.

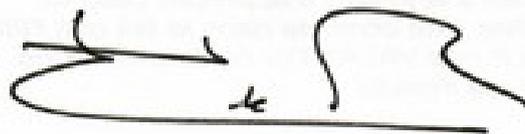
- Il est également propriétaire de la parcelle 1403 dont il va être exproprié, parcelle où est installée sa fosse septique. Les travaux de déplacement sont-ils prévus par la maîtrise d'ouvrage ?

- Il souhaite obtenir la coupe longitudinale avec les profils en travers du n° 240 à 250 ainsi qu'un plan de la partie du projet qui le concerne (délimitation d'emprise et parcellaire).

2 - Une contributrice demande des précisions et des explications sur les délimitations des emprises dont elle va être expropriée sur des parcelles qui lui appartiennent (contribution @ 2454 avec 7 pièces jointes).

*Vous disposez dès lors d'un délai de 15 jours pour nous faire parvenir un mémoire en réponse à ces interrogations, observations ou remarques du public .*

Le 05 août 2022  
Henri de FONTAINES  
Président de la commission



Claude LEFORT  
Commissaire enquêteur  
Membre de la commission



Alain MOULHADE  
Commissaire enquêteur  
Membre de la commission



Madame Tiphaine AUDRAN  
Région Auvergne Rhône Alpes  
Cheffe de projet

V

**MÉMOIRE**

**EN**

**RÉPONSE**

# **ENQUÊTE PUBLIQUE**

**AVIS ÉMIS SUR LE PROJET ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE (2025)**

## SOMMAIRE

<b>1. PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE .....</b>	<b>3</b>
<b>2. RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....</b>	<b>8</b>
2.1. Avis favorables.....	8
2.2. Avis défavorables.....	12
2.3. Demandes particulières.....	21
2.4. Demandes à caractère parcellaire.....	24

## 1. PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

**Département de la Haute-Loire**

**Enquête publique** soumise préalable à la déclaration d'utilité publique et à la consultation des communes concernées par le projet et dont le dossier est déposé au service de l'urbanisme de la commune de Saint-Hilaire et de La Ferté.



**PV de SYNTHÈSE**  
Le 5 août 2025

**Enquête publique**

Organisée par le nouveau Maire de la Haute-Loire relative à la demande de déclaration d'utilité publique et de cessibilité foncière pour l'acquisition de parcelles relatives au projet de création de la RD 99 entre Saint-Hilaire et La Ferté, déposée par le Région Auvergne - Rhône-Alpes

**PROCÈS VERBAL de SYNTHÈSE**  
synthésant les observations du public  
(le document comporte six pages)

En vertu de l'enquête publique dont l'objet est précisé ci-dessus, qui s'est déroulée du 26 juin 2025 au 26 juillet 2025 sur les communes concernées par le projet et dont le siège se situe à la mairie de Saint-Hilaire et en application de l'article R.123-18 du code de l'urbanisme, des articles L.102-1 et suivants, L.103-1, L.104-1 et suivants, R.102-1 et suivants, R.103-1 et suivants et R.104-1 et suivants du code de l'urbanisme, des articles L.102-1 et suivants, L.103-1 et suivants, R.102-1 et suivants et L.104-1 et suivants du même code.

Nous soussignés, Henri de FONTANES, président de la commission, Claude LEFORT, Alain MULLINCE, commissaires enquêteurs et membres de la commission agréés par décision du 24 avril 2025 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand, président, en vue de sa communication au pétitionnaire, à l'usager et après des observations écrites, courriels, courriers et dossiers envoyés aux registres d'enquête. Par ailleurs, nous avons été saisis de remarques orales à l'occasion de nos permanences.

Les observations ont été transmises à la commission d'enquête grâce à différents moyens :

- Appelés ou envoyés dans les registres déposés dans les quatre communes, Saint-Omer-Clermont, Saint-Pierre-Curva, Saint-Hilaire et La Ferté.
- Transmis par le biais d'un registre dématérialisé ouvert à cet effet.
- Par ailleurs, nous avons également été saisis d'observations orales à l'occasion de nos permanences.

Ainsi, nos contributions se décomposent de la sorte :

- 24 courriels envoyés.
- 48 remarques écrites ont été déposées dans les registres.
- 7 courriels ont été adressés à la commission.
- 2000 courriels électroniques dans le registre dématérialisé (https://pds.région.fr/2025/consultation-fonction-petitionnaire-creation-rd99) qui a aussi fait l'objet de 1984 notes, 421 téléchargements et 407 messages.

Il est à noter que 43 de ces courriels ont été transmis avec une pièce jointe. Parmi ces pièces jointes, deux d'entre elles contiennent la forme d'une pétition, il s'agit des contributeurs, n°1002 et 1023.

2

Concernant ces observations, elles se déclinent de la façon suivante :

Elles ont été regroupées par thème, soit 14 au total.  
 Suite de travail concernant les axes favorables et les axes autres les contributions défavorables. Cela a permis de classer les questions récurrentes selon leur sujet.

#### 1 - Axes favorables

- 11 - Sécurité
- 12 - Environnement
- 13 - Agriculture
- 14 - Impact sur la santé
- 15 - Économie
- 16 - Procédure
- 17 - Divers

#### 2 - Axes défavorables

- 21 - Sécurité
- 22 - Environnement
- 23 - Agriculture
- 24 - Impact sur la santé
- 25 - Économie
- 26 - Procédure
- 27 - Divers

De ces 14 thèmes, la commission a étudié et évalué les questions dont les réponses ne figurent pas directement dans le dossier d'aménagement ou difficilement perceptibles du fait de l'épaisseur de celui-ci et qui appellent un complément d'explication, voire une étude plus détaillée de la part de la Région.

La commission vous prie donc de trouver ci-dessous, au travers des thèmes retenus, les questions et interrogations du public qui concernent votre projet.

#### 1 - Axes favorables:

##### 11 - Thème 1: Sécurité routière

Parmi les axes favorables exprimés, ce thème prend en compte les autres territoires. La réduction de cette situation est intrinsèquement la réponse attendue à l'insécurité actuelle sur cette portion de la RN66.

La mise à deux fois deux voies engendre fluidité du trafic, confort de déplacement et agilité des deux horizons routiers très graves. Au-delà, la réduction de la perte entre les deux villages, l'adaptation des espaces de circulation en place, et la réalisation des bandes d'arrêt d'urgence vont concourir à lever les risques liés au profil actuel de la chaussée. La visibilité favorisée sera facilitée.

La réduction du trafic sur les 50 axes directs des voies secondaires non sécurisées sur la RN actuelle et l'absence d'accès privés débouchant sur la future RN 66 vont également améliorer la sécurité.

3

Par ailleurs, le déboulement de l'essentiel de la circulation actuelle qui traverse les deux villages va améliorer la qualité des cours de villages et une meilleure qualité de vie pour les riverains.

Cette sécurisation aura également pour conséquence appréciable la facilité des temps de trajet empruntant cette déviation.

##### 12 - Thème 2: Environnement

Le public qui s'est exprimé sur cette thématique souligne la part favorable du projet dédiée à l'environnement au sens large du terme. Plus de vingt millions d'euros vont être investis afin d'éviter, réduire et compenser les atteintes générées par le projet. Ce sont pas moins de 200 hectares d'habitats divers qui vont être créés ou réhabilités, 60 km<sup>2</sup> de forêts et 3 km<sup>2</sup> de marais qui vont être respectivement plantés et reconstruits. Au-delà de la forme et de la flore, le projet va avoir une incidence extrêmement positive sur les aménagements hydrologiques rénovés. Le renouvellement de certains cours d'eau, la création et l'aménagement de fossés, la reconstruction des berges, le drainage des eaux pluviales au droit de la nouvelle chaussée, la réalisation de bassins-tempo de traitement et de régulation, sont autant de constructions et innovations techniques à porter à l'actif de ce projet.

##### 13 - Thème 3: Agriculture

Il s'est mentionné le gel de nombreuses parcelles dédiées à l'agriculture et ce dès l'origine du projet.

Les axes favorables et multiples ont permis de porter cette attente, voir de moderniser certaines exploitations.

Aujourd'hui, il s'agit de récupérer un peu moins de 10 hectares supplémentaires dont sept sont déjà actifs. Il s'agit de petites portions de parcelles qui ne remettent pas en jeu l'équilibre agricole local.

Ce bassin supplémentaire est consacré aux améliorations liées au projet.

(...) et ses adaptations techniques résultant des investigations réalisées et de l'optimisation du projet de manière itérative au fil du temps.

##### 14 - Thème 4: Impact sur la santé

Par l'amélioration du cadre de vie des habitants dans cet espace rural, l'impact sur leur santé en est certainement l'effet le plus positif. La densité de circulation constatée dans les bords de villages aujourd'hui va diminuer de façon drastique dès lors que ce projet sera opérationnel. Il va s'en suivre un abaissement du niveau de stress avec l'amélioration de la sécurité, une baisse importante des nuisances olfactives, sonores et un retour à un espace ouvert tant à la santé des sols et forestière.

La déviation va permettre, de par son tracé, dans la continuité de la vitesse des usagers, une absorption plus aisée de certaines molécules présentes dans les gaz d'échappement de véhicules de tout type (CO2 notamment). Cela va donc contribuer à réduire la pollution de CO2 dans les villages traversés.

4

De même le drainage de la chaudière stabilise et amène une protection accrue des nappes phréatiques en évitant et en traitant les eaux de ruissellement chargées en hydrocarbures, pesticides de ferme et pesticides de gamme.

#### 10 - Thème 8 : Économie

Ce projet est sans nul doute le complément indispensable au développement économique du département en rapprochant les villes étudiantes voisines dans un premier temps et des plus lointaines ultérieurement. Mais aussi, cela va conférer un confort routier qui va autoriser des décharges plus fluides. Le territoire alléger va être rendu plus attractif. Cette amélioration va contribuer à augmenter la compétitivité des activités qu'elles soient industrielles, commerciales ou artisanales. Le gain de temps induit par cette réalisation, même s'il n'est que de quelques minutes pour un véhicule, étendu à l'ensemble des véhicules qui empruntent cet axe génère des économies non négligeables, tant pour les entreprises que pour les particuliers, participant ainsi à l'attractivité de ce territoire. De plus, la fluidité des temps de trajet contribue à renforcer cette attractivité.

#### 10 - Thème 8 : Procédure

D'aucuns soulignent une procédure et des études qui ne peuvent être que soignées. La précision des études, la transparence dans l'exécution des études et leur justification conduisent à penser que rien n'a été laissé au hasard. Chaque domaine a fait l'objet d'approfondissements précis de la part des services experts et reconnus de l'État. Depuis l'initiation de ce projet, le dossier n'a eu de cesse d'évoluer afin de s'adapter à l'évolution des textes légaux et des normes techniques. Aujourd'hui, il s'agit d'aboutir environ 12 semaines pour répondre pleinement à ces exigences. La réalisation d'une étude publique à des fins de consultation du foncier nécessaire est donc requise et incontournable.

#### 11 - Thème 9 : Divers

Dans ce registre les intervenants déclinent l'intervention de contributeurs extérieurs à la Région, qui ne connaissent pas le contexte local et se contentent de faire référence à de grands principes (ou de la diatribe que les habitants subissent). Cette avalanche de contributions est préjudiciable à l'expression de leur avis sans évaluer si les explications sont pertinentes. Ils sont fatigués, encore une enquête. Les finances sont bien engagées, il y a urgence à les poursuivre pour des raisons financières et sécuritaires. La nature est résistante et retrouvera un équilibre naturellement. Aujourd'hui personne ne remet en cause la déviation d'Isangreux, de Blavay ou de Monestrol sur Loire... Le dossier est politique. La réalisation du projet aura un impact positif sur le développement de l'utilisation des bords traversés et apportera une plus-value sur les biens immobiliers.

3

#### 2 - Axes défavorables:

##### 21 - Thème 8 : Sécurité routière

L'appauvrissement des réserves énergétiques locales, le prix de conscience des infractions de l'autoroute (ou sans général, sur le contrat et le renforcement climatique devraient conduire à réfléchir à des moyens alternatifs de déplacements. En fin et place de notes de nouvelles routes, il est urgent de songer et adapter des moyens plus économiques des espaces, plus vertueux envers l'environnement et la qualité de l'air et de l'eau.

Des axes routiers ne pas privilégier les autres modes qui sont le développement du chemin de fer et les lignes de bus pour les personnes? Le forçage pour les marchandises?

Le passage du le bled de cette poche de l'étude du Parc va entraîner une insécurité des élèves et des accompagnants.

##### 22 - Thème 8 : Environnement

Pour certains, nul doute que ce projet va être néfaste au regard des espaces naturels fragiles et donc considérés comme étant le patrimoine collectif à préserver. Le foin, le foin, les zones humides, les espaces boisés vont forcément être impactés par des travaux de cette ampleur.

Le maintien de la biodiversité au bord de cette zone requiert de mieux de la page. Est-ce que les mesures adoptées vont être suffisantes afin d'éviter, réduire et compenser la perte destructrice de la régulation et de l'exploitation de cette situation? Si oui, comment se place ce projet au regard du cadre réglementaire et la résilience naturelle?

Au-delà, lors de la phase d'exploitation, quelles vont être les mesures prises afin d'assurer un suivi de l'ouvrage conforme aux études et à la législation en vigueur? Les mesures de compensation décrites ne comprennent pas ce qui sera détruit. Les sites envisagés sont trop nombreux, petits et éloignés du projet. Leur génocide à long terme n'est pas garanti, qui en assure le financement? Trop d'espaces patrimoniaux sont impactés et donc condamnés.

##### 23 - Thème 10 : Agriculture

Dans ce paragraphe, le public soulève le problème de la destruction de terres agricoles. Le titre sanitaire passe à fait grande conscience de la nécessité de protéger les productions alimentaires locales afin de favoriser les circuits d'approvisionnement courts. Ainsi, cette volonté à plus d'indépendance et d'autonomie régionale et départementales. Au-delà, les agriculteurs touchés à différents degrés vont, pour certains, voir une baisse drastique de leur surface exploitable. Certains ne sont pas d'accord pour accueillir des DMS dans le ne connaissant pas les conditions de réalisation.

Dans une contrainte essentiellement tournée vers l'élevage, il ne s'agit pas que cette situation va entraîner de facto la baisse de leur cheptel liée à la réduction des pâturages.

4

De plus, le renouvellement de ces terres, va conduire à accroître les délais de trajet des agriculteurs ainsi que l'allongement de leur temps de travail, remettant ainsi en cause l'organisation de leur exploitation.  
Quelles compensations, si elles existent, peuvent être envisagées au regard de cette situation?

**24 - Thème 11: Impact sur la santé**  
Cette rubrique concerne deux sous-rubriques:

La chantier va générer un accroissement de circulation de poids lourds et autres engins de chantier.  
Mais aussi, la réalisation de travaux et terrasse, d'ouvrages d'art, d'implantés pour le chauffage vont produire de la poussière et du bruit.  
Et donc, pendant ces travaux, quelles seront les mesures appliquées afin d'empêcher, réduire les nuisances olfactives, sonores, visuelles et lumineuses?  
Lors de la phase d'exploitation, les nuisances liées à la circulation, si elles s'éloignent des centres bourgs, impactent-elles un habitat plus efflué (local, tourisme, qualité de l'air).  
Aussi, est-ce que le projet a bien pris en compte les aspects des choses et surtout est-ce qu'il y aura un suivi des lieux que la déviation sera en exploitation afin de pouvoir appliquer des corrections afin des améliorations?

**25 - Thème 12: Économie**

Ni, l'air touché à l'économie générale du projet avec un budget jugé pharaonique.  
Le public ne comprend pas un coût aussi exorbitant et dépendance de l'argent public pour un projet aussi court et un gain de temps extrêmement relatif alors que le redoublement des dépenses publiques est à l'ordre du jour.  
Pourtant est-ce la Région qui assume et supporte le plus gros part du financement étant entendu que les autres collectivités ne sont pas de sa compétence?  
N'y a-t-il pas de chantiers plus prioritaires (hôpitaux, lycées, collèges, EPIAD...)?  
Ne peut-on mener le projet afin de faire baisser le montant?  
Qui plus est, le financement est-il certain de réaliser cette somme et assure-t-il n'y aura pas de dépassement d'investissement? Car quelque soit l'origine du financement, il s'agit bien d'argent public correspondant à des services votés sur des lignes budgétaires bien personnelles ne peut garantir à ce jour, qu'elles seront toujours suffisamment disponibles compte tenu des pressions de plus en plus importantes inhérentes à la réception de la dette publique.

Le financement payé par l'écologie générale ne entraîne une perte d'attractivité à la fois pour les investisseurs mais aussi pour les simples promeneurs qui empruntent les sentiers, les chemins de randonnée et qui croquent en ses lieux.  
La conséquence sera une perte importante du chiffre d'affaire de la filière touristique (gîtes, hébergements, hôtels, locations de matériels, etc...)  
Quelles mesures sont être prises afin d'en annuler tout au moins d'en réduire les effets?

1

**26 - Thème 13: Procédure**

Ce chapitre mentionne que la consultation a été réglée et notamment qu'il n'y a pas eu de réunion publique.  
Les associations environnementales n'ont pas été consultées et associées au travail préparatoire et aux différentes commissions qui encadrent ce projet.  
Cet avis évoque aussi un défaut de publicité.

**27 - Thème 14: Divers**

Dans ce dernier paragraphe nous retrouvons des contributions différenciées au projet mais non argumentées.  
Celles qui le sont avantant les arguments faits et dresseux.

271 - Celui qui recense le plus souvent est qu'il s'agit d'un projet d'un autre temps en fonction des actions suivantes:  
- l'attente anormale de la voiture entraîne l'oubli de cette déviation,  
- plusieurs voies ne sont élargies pour réguler l'insécurité du projet,  
- il s'est écoulé 28 ans entre l'adoption de la Déclaration d'Utilité Publique par le Conseil d'Etat et l'ouverture de cette enquête.

La situation a évolué et l'attention collective à l'environnement s'est beaucoup accrue, notamment, ce projet ne s'inscrit pas dans les conventions internationales ratifiées par la France (accord de Paris, dépassement des valeurs guides de l'OMS) et dans les lois nationales, notamment votées (2016).  
L'annonce l'Etat n'a-t-il pas fait les travaux avant?

272 - Initiative à un changement de la société et à une évolution des comportements individuels en allant vers une plus grande activité en prenant aux conséquences environnementales de nos décisions. Dans cette perspective, le projet ne se justifie pas et/ou à moins de voitures et moins de voitures.

273 - Centre-propositions d'aménagements moins coûteux et plus respectueux de l'environnement.  
- Maintien de la route actuelle avec des déviations poids lourds au niveau des villages de La Ferté et Saint-Hippolyte.  
- Une simple T+V nous n'est elle pas préférable, moins gourmande en terrain, coût et nuisances diverses?

274 - Défaut de justifications du dossier  
- Remise en cause de l'écobudgetaire liée aux différents types de votes (D2 ou T2) et chiffres locaux qui prêtent à confusion ou mensonge.  
- Combinaison du gain de temps sur le itinéraire local.  
- Existence d'un balle qui régit les caractéristiques techniques et le profit d'une route nationale (nombre de voies, largeur, ouvrages d'art...)  
- Incohérence dans les chiffres des surfaces mesurées, des zones humides impactées et des compensations ainsi que dans les quantités de déblais, produits.

4

- Il ressort de la lecture une impression d'approximation par des données qui ne seraient pas maîtrisées, non justifiées et/ou d'incompréhension devant des études techniques trop partielles et peu accessibles au plus grand nombre.

- **Demandes particulières :**

- l'aménagement (profilage) du chemin situé entre le hameau de "La Violette", de la ville 502, à la ville 510 en direction de la 5036 (Délimitation commune de Saint Pierre (502) du 17 juillet 2020).

Une contributrice demande l'aménagement du chemin reliant Saint-Julien-Chapteuil au Mur échangeur de Saint-Martin et la protection phonique et visuelle de la propriété N° 1 «La Route et le raccordement de la maison située au «Rouches» à la route actuelle en passant sous le Mur viaduc (Registre Saint Pierre (502)).

Un contributeur s'interroge sur la pertinence des gabarits en sorte et adresse d'échangeurs et sur le remplacement du revêtement de la chaussée par un revêtement qui serait permis de réduire les accidents dans les bords en ZNE (Registre Saint Etienne-Ledryss).

Un contributeur s'interroge sur le respect des normes concernant les équipements hydrauliques (dimensionnement/espacements) ainsi que sur les passages petits fonds. Il fait une analyse partielle des solutions alternatives qu'il complète par 3 nouvelles :

- 2 fois 2 voies sur le même tracé.
- Aménagement sur place et limites.

Il conclut toutefois que la solution proposée reste la plus pertinente.

Enfin il propose une modification du raccordement de l'échangeur de Perus en le faisant déboucher sur la RN-99 actuelle entre «Lachaud» et «La Terrasse».

Cette solution plus courte serait notamment moins onéreuse et permettrait l'histoire éventuelle d'éloigner le tracé de route.

La commission note par ailleurs qu'un gabariti à cet endroit constituerait une bonne entrée de ville (voir registre départementale n°733).

- **Demandes à caractère ponctuel :**

- 1 - Contribution déposée sur le registre départemental en date du Perus le 3 juillet 2020. Le contributeur est propriétaire de la parcelle 0502119 à Saint Martin sur laquelle est construit son domicile principal. Le projet de déviation est prévu passer à toute proximité de sa propriété qu'il a récemment achetée en toute connaissance des diversifs futurs tracés.
- Il souhaite avoir confirmation des modalités de l'aménagement financier de la maîtrise d'ouvrage concernant la conception et la réalisation des prestations d'isolant phonique de sa maison construite encore plus récemment du fait de la naissance d'un enfant en fin d'année 2020. Comme il n'a pas les moyens d'évaluer le montant des travaux, il demande

l'appui de la Région AuRA en ce qui concerne pour l'aider à rembourser son prêt qui le location des travaux prévus.

- Il est également propriétaire de la parcelle 1402 dont il se dit également curieux et se demande si le tracé actuel (un réseau de déplacement serait prévu par la maîtrise d'ouvrage ?

- Il souhaite obtenir la coupe longitudinale avec les profils en travers de l'2° (24 à 25) ainsi qu'un plan de la partie du projet qui le concerne (délimitation d'origine et parcelaire).

2) Une contributrice demande des précisions et des explications sur les obligations des entreprises dont elle se dit engagée sur des parcelles qui lui appartiennent (contributrice @ 2020 avec 7 places parking).

**Vous disposez d'un délai de 10 jours pour nous faire parvenir un récépissé et répondre à ces interrogations, observations ou remarques du public.**

Le 01 août 2020  
 Hervé de FONTANES  
 Président de la commission

  
 Claude LEFORT  
 Conseillère municipale  
 Membre de la commission

  
 Jean BOUJONNE  
 Conseiller municipal  
 Membre de la commission

  
 Mathieu TURPIN AURAM  
 Réseau Autoroute Rhône Alpes  
 Chef de projet



**13 - Thème 3: Agriculture**

Si, il est mentionné, à gal de nombreuses parcelles dédiées à l'agriculture et de très petites surfaces.

Les aides européennes et régionales ont permis de payer cette aide, voir de moderniser certaines exploitations.

Aujourd'hui, il s'agit de récupérer un peu moins de 13 hectares supplémentaires dont sept sont déjà acquis. Il s'agit de petites parcelles de parcelles qui ne le sont pas en ce qui concerne l'agriculture.

De même, une attention est accordée aux aménagements portés du projet.

Enfin, il est aux adaptations techniques résultant des investigations réalisées et de leur impact sur le projet de manière générale au fil du temps.

**14 - Thème 4: Impact sur la santé**

Pour l'amélioration du cadre de vie des habitants, dans cet espace rural, l'impact sur leur santé est un paramètre très important. La densité de circulation constatée dans les bourgs traversés aujourd'hui est élevée de façon chronique. Or, c'est ce projet qui permettra de voir à un niveau un abaissement du niveau de stress, avec l'amélioration de la sécurité, une baisse importante des nuisances (bruits, vibrations) et un retour à un espace ouvert fort à son usage, surtout local et touristique.

La déviation va permettre, de par son tracé, dans la continuité de la vitesse des trajets, une absorption plus aisée de certaines molécules présentes dans les gaz d'échappement de véhicules de tout type (CO2 notamment). Cela va donc contribuer à réduire la pollution de l'air dans les villages traversés.

De même, le tracé de la chaussée relative va assurer une protection accrue des bords périphériques en captant et en traitant les eaux de ruissellement chargées en hydrocarbures, pesticides de traces et particules de goudron.

**Complément de la Région Auvergne Rhône-Alpes**

L'impact agricole du projet, antérieur des l'origine, a été en grande partie compensé dans les phases antérieures du projet. Les surfaces supplémentaires restant à acquérir sont limitées et nécessaires à la réalisation de l'infrastructure.

Le projet d'aménagement a été réalisé en concertation avec les exploitants agricoles afin de définir les aménagements nécessaires pour assurer la continuité de leur activité (établissement des cheminement agricoles, ouvrages d'art supplémentaires, rétablissement des fossés et drains, etc).

Le dispositif de compensation collective agricole a permis d'analyser l'état initial de l'économie agricole du territoire traversé sur la globalité de la filière (production primaire, transformation et commercialisation), de mesurer les effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole et de déterminer les mesures envisagées qui permettront d'éviter ou de réduire les impacts et le cas échéant de définir les mesures de compensation collective. Dans le cadre du lancement de l'appel à projet, le montant total de l'aide consignée par la Région a d'ailleurs été augmenté à 420 000 €.

Pour l'impact sur la santé, par le report de trafic vers la déviation de la RN65, l'itinéraire actuel et les traversés de bourgs bénéficieront de conditions de vie améliorées (baisse des nuisances acoustiques et de la pollution de l'air). Les études d'impact actualisées ont mis à jour en particulier les études spécifiques relatives au bruit, à l'air et la santé, aux émissions de gaz à effet de serre qui ont confirmé les effets positifs du projet de déviation sur le territoire.

Le projet de déviation entraîne une diminution de l'exposition de la population aux émissions polluantes du trafic routier.

Pour assurer la tranquillité des riverains des hameaux situés à proximité de la déviation de la RN65, des protections acoustiques seront installées le long du projet.

En outre, la réalisation des travaux implique des émissions des gaz à effet de serre, des optimisations de constructions permettant des réductions (action d'optimisation de conception, choix de matériaux bas-carbone, actions de valorisation des déchets, action de stockage carbone).

De surcroît, l'amélioration du cadre de vie permettra une politique de renouvellement urbain en privilégiant le comblement des dents creuses et la réhabilitation des centres-bourgs. Le recentrage du développement urbain en extension des zones bâties de la centralité principale permettra de maîtriser l'urbanisation dans les hameaux. L'actuelle RN65 coupe le village de Saint-Martin en deux, ce qui présente des nuisances et des risques associés aux trafics. Les perspectives d'aménagements pourront reprendre après la déviation de la RN65.

Enfin, la mise à niveau environnementale de la RN65 offre un niveau accru de protection de la ressource en eau en particulier par l'intégration de dispositifs d'assainissement (collecte des eaux et traitement dans des bassins multifonctions) car la RN65 actuelle ne dispose d'aucun aménagement pour gérer les eaux pluviales. Deux bassins de rétention seront créés le long de la déviation, ils permettront de récupérer et traiter les eaux pluviales polluées et d'éviter les inondations.

**18 - Thème 8 : Economie**

Le projet est sans nul doute le complément indispensable de développement économique de département en rapprochant les sites attractifs voisins dans un premier temps et des plus fertiles ultérieurement. Mais aussi, cela va créer un confort routier qui va attirer ces échanges plus faciles. Le territoire attrayant va être rendu plus attractif. Cette amélioration va conduire à augmenter la complexité des activités y liées soient industrielles, commerciales ou artisanales. Le gain de temps induit par cette installation, même s'il s'agit de quelques minutes pour un itinéraire étendu à la distance des visiteurs qui emprunteront cet axe permettra des économies aux négociants, tant pour les commerçants qui ont les particuliers, participant ainsi à l'attractivité de ce territoire. De plus, la facilité des temps de trajet contribuera à renforcer cette attractivité.

**18 - Thème 9 : Procédure**

D'aucuns pourraient se poser des questions et des doutes qui ne peuvent être que levés. La précision des détails, la transparence dans l'écriture des études et leur justification conduisent à penser que non, ce n'est pas le cas. Chaque dossier a été rédigé et approfondi avec précision de la part des services experts et reconnus de l'Etat. Depuis l'actualisation de ce projet, le dossier a été de cesse d'évoluer afin de s'adapter à l'évolution des textes législatifs et des normes techniques. Aujourd'hui, il s'agit d'acquiescer environ 13 hectares pour répondre pleinement à ces questions. La dérogation d'utilité publique à des fins de dérogation au foncier nécessaire est donc requise et incontournable.

**Complément de la Région Auvergne Rhône Alpes**

**Développement de l'économie.** La RN55 aménagée sera porteuse de projets économiques (activités, loisirs, tourisme...) et d'aménagements du territoire traversé. L'amélioration de l'accessibilité de l'axe d'étude permettra de conforter les zones artisanales, et autres zones d'activités économiques et commerciales, facilitant leur accès depuis les territoires limitrophes.

Avec le projet de déviation, l'actuelle route nationale sera déclassée en voie de desserte locale beaucoup plus adaptée aux commerces de proximité (circulation apaisée et sécurisée). Deux échangeurs routiers seront aménagés à proximité directe de Saint-Hodouin et du Pertuis, ils permettront un accès rapide et facile aux commerces et zones d'activités depuis la nouvelle route. Une signalisation spécifique pour les commerces pourra être envisagée au niveau des nouveaux échangeurs pour accroître la visibilité des commerces des centres bourgs et attirer de nouveaux clients.

Au terme de nouvelles habitudes, le dynamisme économique favorisé par la déviation devrait bénéficier à tous : commerçants, entreprises et usagers. L'aménagement de la RN55 pourra favoriser la stabilisation de l'activité économique via des implantations de nouvelles entreprises. Des emplois diversifiés sont également attendus.

L'aménagement de la RN55 pourra assurer un équilibre entre économie productive et économie résidentielle. L'accès aux zones existantes devra être maintenu dans de bonnes conditions pour ne pas défavoriser les entreprises installées et leurs employés (détour pour rejoindre leur lieu de travail).

L'essentiel des déplacements liés aux activités touristiques étant réalisé par la route, le projet de déviation offrira à la fois des meilleures conditions pour accéder aux points d'intérêt du territoire, et permettra d'offrir aux touristes une vie locale renouvelée dans les villages et bourgs qui accueillent les lieux de restauration et d'hébergement. Les pratiques de loisirs et de tourisme sur le territoire sont majoritairement liées au plein-air et à la nature, en particulier la promenade et la randonnée. Le secteur est notamment traversé par le sentier de randonnée GR40 qui correspond au tour du Velay.

**Développement des procédures.** L'effort de transparence, la rigueur, l'approfondissement des études ainsi que l'adaptation continue aux évolutions réglementaires démontrent la volonté de la Région de conduire le projet de manière exemplaire.

A ce titre, l'étude d'impact initiale a été mise à jour et actualisée 3 fois depuis 2020, afin de rendre compte des évolutions du projet dans un souci de transparence et d'information. Après avis des autorités et personnes publiques intéressées par le projet, les études d'impact actualisées de 2023 et 2024 ont notamment été soumises au public dans le cadre de consultations par voie électronique, qui se sont déroulées du 12 juillet 2023 au 12 août 2023 et du 23 janvier au 23 février 2024.

Les acquisitions supplémentaires sont liées aux améliorations apportées au projet depuis sa définition initiale.

**E7 - Divers**

Dans ce registre les intervenants déclinent l'intervention de contributeurs extérieurs à la Région, qui ne connaissent pas le contexte local et se contentent de faire référence à de grands principes bien de la réalité que les habitants ressentent. Cette avalanche de contributions est préjudiciable à l'expression de leur désir et autant qu'ils apparaissent minoritaires.  
Ils sont fatigués: encore une enquête...  
Les travaux sont bien engagés, il y a urgence à les poursuivre pour des raisons sanitaires et sécuritaires.  
La nature est résiliente et retrouvera un équilibre naturellement.  
Aujourd'hui personne ne remet en cause la situation d'insécurité, de Blancy ou de St-Genès-la-Plaine...  
Le RERL est positif.  
La réalisation du projet aura un impact positif sur le développement de l'habitat des lieux traversés et apportera une plus-value sur les biens immobiliers.

**Complicité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

Le public exprime un besoin urgent de poursuivre les travaux pour des raisons de sécurité et de coûts. Ce temps, qui peut paraître long pour les usagers et les riverains, est inhérent aux grands projets d'infrastructure qui prennent du temps à se concrétiser en raison de la complexité des études techniques à mener, de l'ampleur des travaux à réaliser et de l'intégration des avis des partenaires pour garantir un projet exemplaire sur le plan technique comme environnemental.

De plus, les interventions sur le terrain sont organisées sur des périodes très précises, au regard des contraintes environnementales, ce qui entraîne une intervention en pointillés.

Enfin, les actions des opposants et les différents recours ont ralenti le projet.

Le temps de réalisation est donc plus long. La fin des travaux routiers est visée à l'horizon 2026 (la possibilité d'un décalage à 2029 a été pris en compte dans le dossier de DUP).

## 2.2. AVIS DÉFAVORABLES

### 21 - Thème 8: Sécurité routière

L'accompagnement des besoins énergétiques locaux, la prise de conscience des enjeux de l'autonomie (au sens général) sur le circuit et le rôle/Apartir d'aujourd'hui devient évident à rapprocher à des moyens alternatifs de déplacement. En lieu et place de voir de nouvelles routes, il est urgent de songer et adapter des moyens plus économes des espaces, plus vertueux envers l'environnement et le climat de l'air et de l'eau. Ces solutions doivent ne pas privilégier les autres secteurs que sont le développement du chemin de fer et les lignes de bus pour les personnes à mobilité réduite et les marchandises. Le passage de la route de cette partie de l'école du Pertuis va entraîner une réduction des coûts et des aménagements.

#### Réponse de la Région Nouvelle Rhône Alpes

L'aménagement d'une infrastructure de transport prend en considération les besoins du territoire et de la population. Le choix général qui prévaut constitue toujours un équilibre pragmatique en conciliant mobilité, sécurité, environnement et santé, attractivité du territoire et transition écologique.

L'analyse des solutions alternatives est retranscrite dans l'évaluation environnementale aux travers de la description des principales solutions de substitutions examinées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu (cf. chapitre III, pièce A, CC de la notice DUP ou chapitre 2, pièce B 01 de l'étude d'impact actualisée).

Les études complémentaires, menées en plusieurs étapes, ont envisagé différents scénarios pour répondre à l'amélioration de l'itinéraire de la RN55 au niveau du Pertuis et de Sarril-Haut. Ces scénarios ont fait l'objet d'analyses multicritères détaillées. Les deux scénarios « Investissement sur une solution ferroviaire » et « Investissement sur le développement de l'offre de transport en commun sur route » ont pleinement intégré les enjeux de développement du chemin de fer et des lignes de bus.

Néanmoins, les scénarios « développement de l'offre de transport en commun sur route » et « Investissement sur une solution ferroviaire » n'améliorent en rien la sécurité de la RN55 et le cadre de vie des riverains des centres-bourgs. Le niveau de service de la RN55 se dégrade encore à court terme car le report modal vers le train ou le car n'est pas suffisamment significatif pour apporter une baisse conséquente du trafic. Ces scénarios ne peuvent se substituer au projet d'aménagement routier et leur mise en œuvre ne pourrait se faire qu'en complémentarité du projet routier. Aussi, pour répondre aux objectifs de sécurité et d'amélioration du cadre de vie, il n'est pas possible d'abandonner le projet de déviation routière. La déviation à 2 à 2 voies de la RN55 permettra de plus de dévier le trafic au droit des actuels entres de transports en commun accidentogènes et d'améliorer les temps de parcours entre le Puy et Sarril-Etienne. Les lignes de cars existantes bénéficieront donc des conditions de circulation de la déviation. Le projet pourra permettre de développer l'offre de transports en commun actuelle dans de meilleures conditions de sécurité, de fluidité et de rapidité.

S'agissant des abords de l'école du Pertuis, des aménagements spécifiques sont prévus pour sécuriser l'environnement scolaire en concertation avec les autorités locales (maire du Pertuis, école du Pertuis, ...) : extension du parvis existant et réaménagement pour assurer un cheminement sécurisé autour de l'école et jusqu'au parking de la salle des fêtes, mise en œuvre de dispositifs de protection pour isoler le parvis des véhicules, réalisation d'un cheminement accessible aux personnes à mobilité réduite entre l'école et le stade, déplacement de l'aire de jeux existante pour offrir un espace fonctionnel et sécurisé, création d'un plateau pour faire ralentir les véhicules.

Bien que, pour des raisons évidentes de compréhension et de lisibilité, les plans présentés dans l'étude d'impact ne présentent pas ce niveau de détails, les enjeux de sécurité ont bien été étudiés et pris en compte dans les études de conception. D'ailleurs, les aménagements spécifiques envisagés aux abords de l'école ont été présentés en réunion publique le 20 mai 2024.

**12 - Travaux Environnement**

Pour certains, nul doute que le projet va être catastrophique du regard des espèces naturelles présentes et donc considérées comme étant à protéger ou tout à préserver. La Tour, la Sère, les zones humides, les espaces boisés vont forcément être impactés par des travaux de cette envergure.  
Le maintien de la biodiversité au nord de cette zone risque de passer de la page. Est-ce que les mesures adoptées vont être suffisantes afin d'éviter nature et compenser à terme les dommages de la réalisation et de l'exploitation de cette déviation? Mais aussi comment la police de l'eau va-t-elle être gérée au regard du volet environnemental et la neutralité carbone?  
Au-delà, lors de la phase d'exploitation, quelles seront les mesures prises afin d'assurer un suivi de l'ouvrage conforme aux études et à la réglementation en vigueur? Les mesures de compensation prévues ne seront-elles pas de quel que côté, à long terme? Les sites protégés vont-ils être maintenus, protégés et aménagés du projet. Leur durabilité à long terme n'est-elle pas garantie, qui en assure le financement? Tous d'espaces patrimoniaux sont respectés et donc protégés.

**Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

**Évaluation des effets sur les milieux naturels**, le projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale intégrant une évaluation environnementale et valant autorisation au titre de la législation sur l'eau et la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées.

Cette procédure a été menée en 2020 conformément à la réglementation en vigueur et a abouti à l'autorisation environnementale n°BCTE0020-141 du 28 octobre 2020. Cette autorisation renforce l'ensemble des obligations environnementales du Maître d'Ouvrage en matière de protection de l'environnement, et à ce titre les mesures visant à éviter les atteintes à l'environnement, à réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et à compenser les effets qui ne peuvent être ni évités, ni suffisamment réduits. Les mesures de compensation constituent le dernier maillon de la démarche ERC (Éviter – Réduire – Compenser) prévue par la loi Biodiversité et consistent en l'aménagement de milieux favorables au développement d'espèces protégées (animales ou végétales) comme des prairies, des boisements ou encore des zones humides.

Tous les avis émis lors de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale ont fait l'objet de réponses circonstanciées de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, de manière à apporter tous les éléments justificatifs et conformément aux attentes des services instructeurs.

Pour rappel, le respect de l'application de l'arrêté d'autorisation environnementale est soumis à un contrôle continu des services de l'État, notamment lors de la réalisation des travaux, de la mise en service et pendant l'exploitation de l'infrastructure.

Ainsi, la Région Auvergne-Rhône-Alpes confirme et s'engage à ce que les mesures environnementales d'évitement, de réduction et de compensation répondent aux enjeux de protection et de préservation.

**Évaluation des mesures de compensation**, elles sont mises en œuvre et maintenues à long terme grâce à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui en assure le financement. Leur durabilité est également garantie par la maîtrise de foncier, des plans de gestion spécifiques, ainsi que par des suivis écologiques réguliers. Conformément à l'arrêté d'autorisation environnementale, des suivis écologiques seront réalisés sur les sites de compensation pendant une durée de 30 ou 50 ans, tel que prescrit dans l'arrêté d'autorisation environnementale. Ces suivis feront l'objet de rapports transmis aux services de l'État (service chargé de

la Police de l'Eau de la DDT, CFB et service patrimoine naturel de la DREAL). Dans le cas où les objectifs de compensation ne seraient finalement pas atteints, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage à adapter les mesures de compensation réalisées ou à en proposer de nouvelles et ce pendant toute la durée du suivi. Finalement, la Région crée davantage de surface en faveur de l'environnement que ce qui est détruit.

**Évaluation des enjeux de « neutralité carbone »** (chapitre 5.16, pièce B.02 Étude d'impact actualisée – tome II), la Région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en œuvre un bilan des émissions des gaz à effet de serre, qui identifie des optimisations de construction permettant une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Il s'agit principalement des choix de matériaux bas-carbone et d'actions de valorisation des déchets en Bati et sur le site.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes affirme son engagement à poursuivre la démarche d'amélioration continue pour réduire les émissions de l'opération et tendre vers davantage de sobriété :

- par des actions d'optimisation de conception ;
- par des actions lors des travaux : inscription dans les marchés de travaux et incitation pour que les entreprises puissent proposer des solutions sous l'angle de la comptabilité carbone ;
- par des actions de stockage carbone par l'intermédiaire du changement d'affectation du sol et à la création de puits carbone (via les plantations).

**Évaluation des enjeux de « zéro artificialisation »**, bien que le projet RNS Saint-Hélien (Le Petitus est identifié comme projet d'envergure nationale ou européenne bénéficiant de l'exclusion du décompte de l'artificialisation (arrêté du 31 mai 2024)), la Région Auvergne-Rhône-Alpes maintient les réflexions et les actions de renaturation identifiées (chapitre 5.17, pièce B.02 Étude d'impact actualisée – tome II).

Par délibération du 29 juin 2022, la Région a engagé la procédure de modification du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) pour notamment intégrer les nouvelles obligations législatives et réglementaires relatives à la consommation d'espaces et à l'artificialisation des sols. La lutte contre l'artificialisation des sols devient un objectif assigné au SRADDET (en plus de la gestion économe de l'espace) qui doit se traduire par l'intégration d'une trajectoire permettant d'atteindre le ZAN à horizon fin 2050, et d'un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation, décliné par tranches de dix années pour les différentes parties du territoire régional.

### 35 - Thème 10: Agriculteurs

Dans ce paragraphe, le public explique le problème de la réduction de terres agricoles. La zone agricole ciblée a fait prendre conscience de la nécessité de protéger les productions extensives, sources vitales de revenus des circuits d'approvisionnement courts ainsi que sources de plus d'indépendance et d'autonomie régionales et départementales. Auparavant, les agriculteurs soustraient différents types de terres, pour certains, sous une fausse identité de leur surface agricole. Certains ne sont pas et n'ont pas encore été classés ZNIEFF, ne connaissant pas les conditions de réalisation.

Dans une certaine mesure, toutes ces "fausses" terres ont été classées dans une situation favorable de fait à la suite de leur classement à l'industrialisation des paysages.

De plus, le morcellement de ces terres, en conséquence à accréditer les coûts de fixation des agriculteurs ainsi que l'allongement de leur temps de travail, remettant ainsi en cause l'équilibre de leur exploitation.

Quelles compensations, si elles existent, peuvent être envisagées au regard de cette situation?

#### Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

**Étalement des activités agricoles.** La Région Auvergne-Rhône-Alpes dispose déjà d'une très grande majorité des terrains constituant l'emprise du projet, acquis par l'État dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 1967 ou acquis à l'amiable depuis. L'État a déjà indemnisé financièrement les propriétaires et les exploitants agricoles pour ces acquisitions. Pour certaines parcelles, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a signé des accords avec les exploitants agricoles sous forme de conventions d'occupation (COP) pour assurer l'exploitation de ces parcelles en attendant la réalisation de travaux de déviation.

Concernant l'indépendance agricole, les surfaces agricoles impactées par le projet (près de 82 ha au total) sont à relativiser avec les surfaces agricoles du département de Haute-Loire (environ 230 000 ha). Les surfaces agricoles impactées dans le cadre de la procédure parcellaire de 2005 restent très limitées.

**Étalement des zones de stockage des matériaux excédentaires (ZME),** elles font l'objet de remises en état une fois les matériaux déposés, afin de permettre la conservation de la vocation initiale de leurs terrains d'assiette puis leur restitution, à savoir une remise en état des terrains à vocation naturelle ou un retour à l'activité agricole. Les conditions de restitution des ZME à l'activité agricole seront définies en concertation avec la Chambre d'Agriculture et selon la situation de la parcelle concernée. Un principe de précaution est déjà prévu dans l'étude d'impact actualisée (pièce B02 - étude d'impact actualisée, chapitre 5.3.2.3) et implique en particulier la Chambre d'Agriculture et l'exploitant agricole pour suivre l'évolution du chantier de remise en état et proposer, le cas échéant, des mesures de correction ou d'atténuation.

La remise en état bénéficie aussi de l'implantation d'un couvert végétal afin de stabiliser le sol et limiter les phénomènes d'érosion. Le travail se poursuit avec l'exploitant agricole pour favoriser l'implantation de cultures à fort pouvoir d'enrichissement et permettre une structuration du sol.

Par ailleurs, des indemnisations financières seront concertées avec la Chambre d'Agriculture et proposées aux agriculteurs pour couvrir les pertes temporaires d'exploitation et tous préjudices directs et indirects.

#### Étalement des mesures et des compensations. La Région Auvergne-Rhône-Alpes rappelle que :

- Des aménagements fonciers liés au projet de déviation de la RN 66 sur Saint-Hobrien / Le Pertuis ont déjà été mis en œuvre sur Saint-Pierre-Eynac et Saint-Etienne-Landeyrol, les communes du Pertuis et de Saint-Hobrien s'étant prononcées contre un tel aménagement ;
- Le dispositif de compensation agricole collective a été initié et permet d'analyser l'état initial de l'économie agricole du territoire traversé sur la globalité de la filière (production primaire, transformation et commercialisation), de mesurer les effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole et de déterminer les mesures envisagées qui permettraient d'éviter ou de réduire les impacts. Cette étude a été présentée à la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) en octobre 2019 puis en mars 2024. A ce titre, une enveloppe de 400 000€ (15 000 € au titre du doublement de la déviation d'Yssingeaux + 405 000 € au titre de la déviation de St-Hobrien / Le Pertuis) a été consacrée. Un Comité Départemental de Sélection de la Compensation Collective Agricole (CDSCCA) dédié et indépendant, intervenant sous le contrôle de la Chambre de l'Agriculture, a été mis en place pour sélectionner les projets retenus au titre de la compensation collective agricole ;
- Le projet intègre des mesures vis-à-vis des activités agricoles : établissement des cheminements et adaptation des circulations pour garantir l'accès à l'ensemble des lots agricoles exploités, maintien des accès aux lots agricoles en phase travaux, remise en état des occupations temporaires, remise en état des cultures et barrières d'accès, rétablissement des drains et fossés agricoles. Les choix d'aménagement ont été établis en concertation étroite avec les agriculteurs, grâce à un dialogue régulier mené au travers de plusieurs réunions tout au long de la phase d'étude. Par exemple, ces échanges ont conduit à ajouter un ouvrage d'art spécifique (OAB) afin d'assurer le passage des bovins et répondre aux demandes des exploitants agricoles (chapitre 5.10.4, pièce B.02 étude d'impact actualisée).

**14 - Titre 11 Impact sur la santé****Cette rubrique comporte deux sous-rubriques**

Le chantier va générer un accroissement de circulation de poids lourds et autres engins de chantier.

Il est prévu, le matériel de déblais et remblais, d'ouvrages d'art, d'années pour la

travaux, est prévu de la durée et du bruit.

Il sera, pendant ces travaux, quelles seront les mesures appliquées afin d'éviter

l'impact des nuisances (bruit, vibrations, poussières, etc.) ?

Quels sont les nuisances (bruit, vibrations, etc.) liées à la phase de

travaux, impactant en particulier sur les riverains, quelle est l'air,

l'eau, est ce que le projet a été pris en compte par les études et surtout est ce

qu'il y aura un suivi des nuisances pendant la phase de travaux afin de pouvoir appliquer

des mesures pour les riverains ?

**Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

La Région Auvergne-Rhône-Alpes confirme que les études de conception du projet ont pris en considération les enjeux des nuisances (air, santé, bruit, poussières, circulation...) fait en phase de travaux qu'en phase d'exploitation en particulier dans le cadre d'étude spécifique actualisée en 2024.

Les nombreuses mesures sont détaillées dans l'étude d'impact actualisée (pièce B02 Étude d'impact actualisée – tome II) :

- Chapitre 5.3.3 « Effets et mesures sur l'air »,
- Chapitre 5.9.1 « Population et santé publique »,
- Chapitre 5.9.4 « Acoustique »,
- Chapitre 5.9.5 « Vibration »,
- Chapitre 5.9.6 « Émissions lumineuses ».

Voilà des nuisances (chapitre 5.9, pièce B 02 Étude d'impact actualisée), la réalisation des travaux intègre déjà de nombreuses mesures présentées dans l'étude d'impact et retravaillées dans les prescriptions des marchés de travaux. Il est notamment prévu de limiter les circulations liées au chantier sur les voies locales, en concentrant les accès au chantier à un nombre restreint de points. Cette organisation repose sur l'aménagement anticipé des carrefours ainsi que sur la mise en place d'une circulation interne au sein des emprises de la future déviation. Cette circulation interne est rendue possible grâce aux ouvrages d'art déjà réalisés ces dernières années, ainsi qu'à ceux programmés dans les prochains mois, tels que le viaduc du Roudeuse ou le franchissement de la RD26. La circulation liée au chantier sera donc concentrée principalement sur la RD26 existante de part et d'autre de la déviation, et sur l'emprise du chantier au droit des deux bourgs.

Concernant les effets acoustiques de la phase chantier, des dossiers « bruit de chantier » sont réalisés sur les marchés travaux qui le nécessitent, en tenant compte du phasage des travaux et préalablement au commencement des opérations, conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement. Ils seront établis par les entreprises retenues pour réaliser les travaux dans le respect des arrêtés en vigueur relatifs à la lutte contre le bruit, notamment l'arrêté n° AR50043001914.

En phase exploitation, l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale précise que « dans le cadre du bilan environnemental de l'opération, une vérification que les nuisances sonores induites par le projet ne dépassent pas les seuils de bruit réglementaires sera effectuée par le bénéficiaire à +1 an après la mise en service, une fois les trafics stabilisés, et à +5 ans après la mise en service ».

Un suivi acoustique supplémentaire sera réalisé 20 ans après la mise en service afin de vérifier que les mesures de protection acoustique prévues dans le cadre du projet (écrans ou murs acoustiques et protection de façade) permettent toujours de respecter les seuils réglementaires.

Suivant les résultats du suivi, des mesures correctives pourront être réalisées le cas échéant.

Enfin, le projet de déviation permet de résoudre les situations de points noirs de bruit existants dans la traversée des bourgs, sans en créer de nouveaux. La Région s'engage à mettre en œuvre des mesures correctives si des points noirs de bruit subsistent.

## 21 - Thème 12 Economie

« On trouve à nouveau présents au projet avec un budget très précis. Le budget ne comprend pas en fait aussi vraiment et évidemment de l'argent public pour un projet avec aussi et un peu de financement public mais aussi que la région ne soit pas obligée de payer les dépenses publiques est à l'ordre du jour. Pourquoi est-ce la Région qui assume et supporte le plus gros part du financement pour aller à ces villes rurales ne sont pas de la compétence ? Il y a 11 cas de création de nouvelles écoles, lycées, collèges, DREAL... ? Ne s'agit pas le projet afin de faire baisser le montant ? Sur quoi est le financement pour garantir de maîtriser cette somme et assurer qu'il n'y aura pas de dépassement d'enveloppe ? Ce que ça soit l'origine du financement, il s'agit bien d'argent public comprenant à des services offerts sur des lignes budgétaires dont personne ne peut garantir et de plus, certains report toujours suffisamment économe compte tenu des pressions de plus en plus importantes nécessaires à la réussite de la carte politique.

Le développement paysager écologique permet de créer une offre d'activités à la fois pour les randonneurs mais aussi pour les simples promeneurs qui enrichissent les sentiers, les chemins de randonnée et qui jouissent en ces lieux. La conséquence sera une partie importante du chiffre d'affaires de la filière touristique (gîtes, restaurants, hôtels, courts de matériel divers...). Quelles mesures vont être prises afin d'en arriver, au moins à en réduire les effets ?

## Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

La réalisation de la déviation représente un investissement de 226,5 millions d'euros (en valeur 2020) financé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes (166 M€), l'Etat (14,50 M€) et le Département de Haute-Loire (14 M€). Ce montant est cohérent par rapport aux autres projets de ce type en France, il s'explique par le haut niveau de qualité, de durabilité, de sécurité et d'exemplarité environnementale qui est attendu pour ce type d'infrastructure. Le montant dépensé sera mécaniquement plus élevé du fait de l'inflation et de l'actualisation des prix. Cependant, l'ensemble des études préalables réalisées ainsi que les outils mis en place lors des phases de conception du projet permettront de limiter et maîtriser les hausses de prix lors des travaux de réalisation.

Aujourd'hui en France, 80 % des déplacements quotidiens se font en véhicule léger, par la route. Cela est encore plus marqué dans des territoires comme celui de la Haute-Loire où les zones d'habitat comme les zones d'attractivité sont diffusées. Aussi, afin de participer activement au développement de son territoire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'est inscrite dans le cadre des discussions relatives au Contrat de Plan Etat Région 2015-2020 afin de contribuer aux financements des projets routiers portés par l'Etat et les collectivités locales. Sur ce projet de route nationale, la Région en finance une majeure partie, sur d'autres c'est l'Etat. Le CPER est au global équilibré entre l'Etat et la Région. Par ailleurs, la Région avait émis le souhait d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux d'aménagement de la RN63, anticipant la loi de décentralisation, déconcentration, différenciation et simplification de février 2022 qui proposait aux régions d'expérimenter la compétence des routes nationales. La Région Auvergne-Rhône-Alpes a opté pour cette compétence, afin de pouvoir être autorité organisatrice de l'ensemble des mobilités sur son territoire - elle l'était déjà pour les transports ferroviaires, scolaires et interurbains, mais pas pour les déplacements routiers qui représentent pourtant une large majorité des déplacements.

Le projet de déviation s'inscrit ainsi totalement dans les priorités votées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui a fait de la transition énergétique des mobilités un de ses axes phares au travers :

- d'un plan d'actions pour la décarbonation de la route à 2030, voté par les élus, qui vise à proposer des aménagements et services permettant de réduire l'impact carbone des routes, infrastructures

indispensables au quotidien des habitants et des usagers qui ne peuvent bénéficier d'une alternative à la voiture individuelle,

- du développement des transports en commun et des infrastructures dédiées. Le projet de déviation permettra en effet d'accueillir de futurs développements de l'offre de transports en commun dans de meilleures conditions de sécurité, fluidité et rapidité.

Concernant les aspects budgétaires : au travers de son budget, voté par les élus, la Région affirme sa volonté de prioriser des dépenses au service des territoires et de nombreuses politiques. Les dépenses du projet de la RN63 vont s'étaler sur environ 10 ans. Au total sur 10 ans, la Région aura dépensé environ 30 milliards d'euros (soit presque 200 fois plus que pour la RN63). Toujours sur cette même période, à titre d'exemples, la Région aura dépensé près de 12 milliards d'euros pour les lycées, la formation, l'apprentissage (soit 54 fois plus) ainsi qu'environ 16 milliards d'euros pour les transports ferroviaires ou scolaires, soit environ 70 fois plus. Sans oublier le soutien à l'activité économique et aux entreprises (3 milliards, 14 fois plus que la RN63), les dépenses pour la culture, le sport et le tourisme (1,2 milliards, 5 fois plus), ou pour l'aménagement du territoire (1,7 milliards, 8 fois plus), ou encore l'environnement (700 millions, 3 fois plus), etc.

L'impact des effets sur les activités de loisirs et de tourisme. Le tourisme est une activité portuse pour la Haute-Loire, majoritairement liée au plaisir et à la nature, en particulier la promenade et la randonnée. La nouvelle stratégie de la Haute-Loire est axée sur l'image de l'Auvergne-Rhône-Alpes et de la Haute-Loire (nature et culture). Cette stratégie a pour ambition une forte augmentation des retombées économiques et l'accroissement du nombre des emplois dans le secteur touristique. L'amélioration de l'accessibilité demeure une condition indispensable à la valorisation des ressources de ce territoire. Plus « proche » des pôles de la Loire et du Rhône, principalement visés, l'attraction de la Haute-Loire sera plus forte.

Le secteur est notamment traversé par le sentier de randonnée GR40 qui correspond au tour du Velay. L'essentiel des déplacements liés aux activités touristiques étant réalisé par la route, le projet offrira à la fois des meilleures conditions pour accéder aux points d'intérêt du territoire et permettra d'offrir aux touristes une vie locale renouvelée dans les villages et bourgs qui accueillent les lieux de restauration et d'hébergement. Aucun établissement de tourisme et de loisirs n'est impacté directement par le projet et les modifications ponctuelles de chemins de randonnée ont été envisagées en concertation avec l'office de tourisme.

D'un point de vue local, la définition du projet d'aménagement a été conduite en tenant compte de ces considérations liées aux riverains, au tourisme et aux randonneurs, avec une attention particulière portée à l'intégration de l'infrastructure dans le paysage, au traitement soigné des aménagements paysagers, au réajustement de l'ensemble des cheminements interceptés, notamment le GR40, ainsi qu'à la mise en place d'aménagements écologiques visant à préserver, voire restaurer, la biodiversité à terme.

**21 - Thème 13 : Procédure**

Ce chapitre mentionne que la concertation a été réalisée et notamment qu'il n'y a pas eu de refus public.  
Les associations environnementales n'ont pas été consultées et associées au travail préparatoire ni au suivi d'évaluation des émissions qui incombent au projet.  
Cet avis émettait une demande de concertation.

**Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**

La mise en œuvre des procédures administratives est menée conformément à la réglementation en vigueur par les services compétents de l'État, dont la Préfecture, la DDT et la DREAL.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes souligne la bonne information du public avec :

- La concertation publique de 1984 (et son bilan) ;
- La déclaration d'utilité publique de 1997 ;
- L'étude d'impact initiale de janvier 2020, soumise à enquête publique du 15 juillet au 14 août 2020 ;
- Le 1<sup>er</sup> avis de l'Autorité Environnementale du 20 mai 2020 et le 1<sup>er</sup> avis du Conseil National de la Protection de la Nature (6 mai 2020) ;
- L'autorisation environnementale d'octobre 2020 ;
- L'étude d'impact actualisée (février 2023) prenant en considération la découverte de nouvelles espèces protégées, ainsi que les évolutions à la marge du projet de 2020 à 2023, sans que le tracé du projet ne soit modifié ;
- Le 2<sup>ème</sup> avis de l'Autorité Environnementale du 22 juin 2023 ;
- Une 1<sup>ère</sup> Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) du 12 juillet au 12 août 2023 ;
- L'étude d'impact actualisée (juin 2024) prenant en compte la découverte d'une nouvelle espèce et intégrant les précisions demandées lors de la PPVE de 2023 sur l'identification et la maîtrise des sites de compensation foncière, assorties des orientations de gestion, ainsi qu'un dossier de porteur à connaissance (juin 2024) ;
- Le 3<sup>ème</sup> avis de l'Autorité Environnementale du 28 septembre 2023 et le 3<sup>ème</sup> avis du Conseil National de la Protection de la Nature (23 septembre 2024) ;
- Une 2<sup>ème</sup> Participation du Public par Voie Électronique (PPVE) du 23 janvier au 23 février 2025 ;
- Le 4<sup>ème</sup> avis de l'Autorité Environnementale du 15 mai 2025 ;
- L'enquête publique conjointe relative à la demande de déclaration d'utilité publique et la cessibilité foncière pour l'acquisition de parcelles, qui s'est déroulée du 26 juin au 28 juillet 2025, comprenant une nouvelle actualisation de l'étude d'impact mise à jour volontairement dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, dont la mise à jour des tracés à l'horizon de mise en

service (2025) et à +20 ans, ainsi que des études spécifiques qui en découlent (étude acoustique, étude socio-économique, bilan des émissions de gaz à effet de serre, étude air et santé).

Les consultations organisées par la préfecture (PPVE de 2023 et 2025) ont donné lieu in fine à la publication de synthèse des avis.

Depuis la concertation initiale, l'ensemble des différentes étapes de consultation du public a permis de faire évoluer le projet avec une meilleure prise en compte des préoccupations du plus grand nombre et des prescriptions des partenaires et parties prenantes afin d'aboutir à un projet exemplaire en matière de prise en compte de l'environnement.

Par ailleurs, la Région Auvergne-Rhône-Alpes (chapitre 5.14.2.2, pièce B.02 Étude d'impact actualisée - tome II) a mis en place un Comité de Suivi Environnemental (COSEN) pour évaluer la bonne mise en œuvre et le bon déroulement de l'application des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement (ERICA). Le comité est notamment composé de représentants de l'État, des collectivités territoriales concernées par le projet, mais aussi d'associations environnementales comme la FNE, de partenaires et prestataires chargés des suivis (CDN, SAFER, CSNAC, CNP), de représentants de la profession agricole et de la propriété forestière, de la fédération départementale des chasseurs de Haute-Loire, de la fédération départementale de pêche et de protection des milieux aquatiques de Haute-Loire, de la ligue de protection des oiseaux...

## 27 - Thibaut Le Brech

Dans ce dernier paragraphe nous retrouvons des contributions dérivées au projet mais non argumentées.

Celles qui se sont exprimées les arguments suivants :

271 - Ce qui rend le plus évident est qu'il s'agit d'un projet d'un autre temps et fondé sur des besoins actuels :

- besoins émergents de mobilité active : modes de déplacement
- besoins non se sont élevés pour signifier l'abandon du projet.
- Et est écarté 28 ans après l'adoption de la Déclaration d'Utilité Publique par le Conseil d'Etat et l'ouverture de cette enquête.

Le Maitron a eu et l'attention collective s'enrichiraient s'est beaucoup accrue notamment de projet ne s'inscrit pas dans les conventions interdépartementales définies par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, déclassement des véhicules (CNR) et dans les sites nationaux notamment zones (ZAN).

- Pourquoi 28 ans après la déclaration d'utilité ?

## Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

En ce qui concerne la contribution 271, aucune problématique de mobilité n'a été « l'abandon de la voiture ». L'évolution des mobilités ne signifie pas la disparition de la voiture, mais un usage plus raisonné et intégré. Le contributeur semble surestimer l'intention des véhicules thermiques validés par la Commission Européenne, dont l'actualité récente semble introduire la possibilité d'avantage de flexibilité dans cette réglementation.

Aujourd'hui en France, 80% des déplacements quotidiens se font en véhicule léger, par la route. Ce projet est donc pleinement d'actualité puisqu'il vise à sécuriser et offrir plus de confort aux usagers de la route qui ne peuvent bénéficier d'une alternative à la voiture individuelle.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a fait de la transition énergétique des mobilités une de ses priorités au travers :

- D'un plan d'actions pour la décarbonation de la route à 2035, voté par les élus, qui vise à proposer des aménagements et services permettant de réduire l'impact carbone des routes, infrastructures indispensables au quotidien des habitants.
- Du développement des transports en commun et des infrastructures dédiées aux mobilités douces (véloroutes notamment).

C'est donc une vision globale sur les enjeux de décarbonation qui est développée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Concernant les usages, l'étude de trafic (2024) confirme que les trafics continuent d'augmenter sur le générique d'étude avec un taux de croissance annuel moyen (TCAM) entre 2018 et 2024 de 1,4% pour les véhicules particuliers et 1% pour les poids lourds. Aussi, en l'absence de projet les conditions de circulation se dégradent et les nuisances s'accroissent dans les traversées des centres-bourgs de Saint-Hosten et du Pertuis. A l'inverse, le projet de déviation de la RN65 limitera les impacts des hausses de trafics et contribuera à améliorer le cadre de vie des traversées urbaines, ainsi que la lutte contre les nuisances (réduction du bruit, réduction des émissions dans l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre).

Sur la durée des aménagements, il est rappelé que la Déclaration d'Utilité Publique de 1997 porte sur l'ensemble des sections de la RN65 entre Firminy dans le département de la Loire et Saint-Germain-Laprade dans le département de la Haute-Loire. A ce jour, seule la section Saint-Hosten / Le Pertuis reste à aménager à 2x2 voies pour assurer une continuité d'aménagement d'itinéraire entre Lyon et Le Puy-en-Velay.

Les projets d'infrastructure ont souvent des temps longs (juridiques, techniques, fonciers, priorités budgétaires, concertations...). Ils impliquent de conduire des études très détaillées couvrant une grande diversité de sujets. Leurs conceptions répondent à des besoins structurels durables (sécurité, qualité de vie, désenclavement...). Ces besoins n'ont pas disparu. Au contraire, ils se sont accentués. Le projet d'aménagement de la RN65 n'a pas été figé depuis 1997, à l'inverse il a été progressivement actualisé (optimisations du tracé, étude d'impact, adaptation aux normes et réglementations...) et les démarches ont suivi leur cours administratif et juridique. Le fait qu'un projet ait été lancé il y a longtemps ne le rend donc pas obsolète. Le tribunal administratif de Clermont-Ferrand a confirmé l'intérêt public majeur du projet en décembre 2024, soulignant ainsi son intérêt actuel.

Concernant la prise en compte des enjeux de société, de mobilité et des priorités environnementales, ils ont indéniablement évolué au cours du temps depuis 1997. Cependant, ces enjeux sont pleinement intégrés au projet de la déviation de Saint-Hosten / Le Pertuis. En conformité avec les évolutions réglementaires, l'obtention de l'autorisation environnementale n°BCTE2020-141 du 28 octobre 2020 et l'étude d'impact actualisée plusieurs fois depuis, notamment dans le cadre de la nouvelle DUP, attestent de la prise en compte continue des enjeux environnementaux par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de leur compatibilité avec les engagements internationaux.

À ce titre, les actualisations ont mis à jour les mesures visant à éviter les atteintes à l'environnement, à réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et à compenser les effets qui ne peuvent être ni évités, ni suffisamment réduits. Elles ont en particulier mis à jour les études spécifiques relatives au bruit, à l'air et la santé, ainsi qu'aux émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, la loi ZAN prévoit des exceptions pour des projets d'intérêt général, notamment lorsqu'ils répondent à des besoins de mobilité, sécurité ou santé publique, ce qui est le cas du projet RN65.

Ben qui déclare d'utilité publique aux termes d'une DUP d'itinéraire prise par décret du 28 novembre 1997, l'aménagement de la RN 65, notamment à sa mise à 2x2 voies, n'a jamais été achevé par l'Etat. A la date de l'adoption de l'autorisation environnementale, deux tronçons restaient ainsi en attente de travaux depuis près de 25 ans :

- le doublement de la déviation d'Ysaingaux mis en service depuis décembre 2022 ;
- la déviation des communes de Saint-Hosten et Le Pertuis, avec la création d'une nouvelle infrastructure à 2 x 2 voies sur plus de 10 km qui se raccordera aussi à des sections déjà aménagées de part et d'autre à 2 x 2 voies.

Ces deux tronçons n'avaient pu être réalisés par l'Etat pour des questions de priorisation financière, de mobilisation des équipes et dans une logique de sécurité afin d'éviter de générer plusieurs zones de travaux concomitantes le long de l'itinéraire.

212 - Incertain à un changement de la société et à une évolution des comportements individuels en allant vers une plus grande sobriété en regard des conséquences environnementales de nos modes. Dans cette perspective, le projet ne se justifie pas (1) à l'échelle de nature et moins de sens.

#### Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

En réponse de la contribution 212, le projet de déviation de la RN68 répond structurellement à des besoins indéniables comme l'attestent les observations de la Déclaration d'Utilité Publique de 1997 et l'autorisation environnementale de 2020. La commission d'enquête publique a, dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale en 2020, conclu sans ambiguïté à l'intérêt public majeur du projet : « la commission estime que l'intérêt général - la sécurité des usagers et des riverains de l'actuel tracé de la RN68, le désenclavement du département et de son chef-lieu prévalent aux enjeux agricoles et environnementaux qui n'ont pas été impactés, bénéficient de mesures d'évitement, de réduction et de compensation à la hauteur de ce projet ». Cette conclusion est renforcée dans le jugement du Tribunal du 17 décembre 2024, où le rapporteur public a établi que « la commission tenant à l'existence d'un projet d'intérêt public majeur doit être tenue pour établie. Au demeurant, alors même qu'il a émis un avis défavorable au projet, le Conseil national de la protection de la nature a reconnu que son intérêt public majeur était incontestable ».

Le projet s'inscrit en conformité avec l'évolution des mobilités et des orientations politiques des territoires. La réduction du trafic, qu'il s'agisse des voitures ou des poids lourds, n'est aujourd'hui pas contestée, bien au contraire, le trafic continue d'augmenter de manière régulière et les prévisions liées à la croissance économique du département, notamment, confirment cette tendance à la hausse. En l'absence de déviation, d'importantes dégradations sont attendues dès 2049 dans la traversée des villages. Plus de 20 000 véhicules en 2059 traverseront quotidiennement les centres urbains. Les points de congestion s'aggraveront davantage. Ces phénomènes de congestion et les conditions de trafics élevées dégraderont les conditions de circulation et augmenteront encore plus les nuisances associées ainsi que le risque d'accident.

213 - Cette proposition d'aménagement n'est pas viable et plus respectueuse de l'environnement.  
- Sécurité de la route accrue avec des déviations pour éviter les zones les plus dangereuses de la RN68 et améliorer.  
- Une simple 2x1 voie n'est pas optimale, moins gourmande en terrain, coût et nuisances sonores ?

#### Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

En réponse de la contribution 213, différents scénarios d'aménagement ont été étudiés et approfondis en 2024. Ces scénarios ont fait l'objet d'analyses multicritères détaillées (pièce A03 - notice explicative, chapitre 31.4). Les deux scénarios « Réalisation de deux déviations pour éviter chacun des bourgs » et « Projet de déviation à 2x1 voie à chaussées séparées » correspondent strictement aux contre-propositions du contributeur.

Sur la première proposition, la réalisation de deux déviations est intéressante pour améliorer le cadre de vie des riverains des centres-bourgs, en reportant le trafic routier traversant actuellement les bourgs sur les déviations. Ces deux déviations étant situées dans une zone de relief accidenté, la mise en œuvre d'un profil à 2x1 voie doit être complétée par l'ajout de créneaux de dépassement qui occupent des emprises équivalentes au projet à 2x2 voies. Cette solution est donc consommatrice de foncier (principalement agricole mais également sur quelques habitations). Une incidence sur l'environnement est inévitable, même si des mesures de compensation sont mises en œuvre. Le niveau de service est légèrement amélioré par rapport à l'existant, mais une partie de l'actuelle RN68 est conservée donc les gains en termes de sécurité, fluidité des temps de parcours, nuisances aux riverains ne sont pas totalement atteints. En résumé, cette solution présente à peu près les mêmes inconvénients que le projet retenu, sans en avoir toutefois les avantages.

Sur la seconde proposition, la solution à 2x1 voie n'est pas pertinente car inadaptée à l'application des guides techniques de conception routière. En raison de la topographie chaotique du secteur, ceux-ci qui imposent près de 90% de l'itinéraire en 2x2 voies du fait de créneaux de dépassement quasi-systématiques en zone de fort relief. Cette solution n'étant de fait pas pertinente et bien qu'elle ait été étudiée, elle n'a pas été retenue dans le cadre de l'analyse multicritère présentée au public dans le dossier A03 - notice explicative.

En synthèse, le scénario « déviation des bourgs par une route à 2x2 voies à chaussées séparées » (projet retenu) est celui qui présente le plus grand nombre de critères favorables : sécurité de la RN68, cadre de vie des riverains, attractivité et niveau de service, gain de temps, développement économique et sécurité des modes actifs. Il constitue donc le meilleur compromis vis-à-vis des critères d'analyse et le plus intéressant pour répondre aux objectifs de l'opération.

**ZN - Défaut de justification du dossier**

- Fautes en ce qui concerne les aux d'échelle types de voies (2x2 ou 1x2) et diffés locaux ou partiels à certaines sections.
- Coartation du gain de temps sur le tracé, l'axe.
- Existence d'un bémol ou regret de caractéristiques techniques et le profil d'une route nationale (nombre de voies, largeur, ouvrages d'art) ...?
- Recherches dans les chiffres des surfaces requises, des données techniques et des complémentaires afin que dans les limites de crédits prévues.

- Il s'agit de à l'heure une impression d'approximation par des données qui ne semblent pas maîtrisées, non justifiées et/ou d'insuffisance devant des études techniques plus précises et plus complètes au plus grand nombre.

#### Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

En ce qui concerne la contribution 27.4, il est précisé les éléments suivants :

- Les données d'accidentologie (diagnostic accidentologie, 2024) sont issues de plusieurs sources : l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, les fichiers TRAXY (système d'information de l'observatoire national interministériel à la sécurité routière) et TPI (système d'information pour l'information routière et la gestion du trafic) fournies par la direction interdépartementale des routes - Massif central (DIRMC).
- L'estimation des gains de temps repose sur l'étude de trafics et l'étude socio-économique. Ces gains résultent des modélisations de trafic prenant en compte les caractéristiques du niveau routier (largeur, capacité, pente, etc.) ainsi que les charges de trafic affectées aux différents itinéraires.
- De nombreux textes, des guides, des normes, des réglementations encadrent la conception d'une infrastructure (géométrie, ouvrage d'art, chaussée, sécurité ...).

La conception du projet s'est appuyée sur les référentiels techniques en vigueur, dont le choix a été validé par les services de l'Etat compétents (MARN, TEDET, CEREMA). Les référentiels de conception utilisés sont précisés au chapitre 2.3.1 de la présentation du projet (page 8.01). A titre informatif et non exhaustif, le projet a été conçu en application de l'instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (CTAAL), le guide de Conception des routes et autoroutes - Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long (CEREMA, octobre 2016), le guide technique sur l'Aménagement des fortes pentes (CEREMA, version 3.7 de juillet 2016) et la note n°21 sur les voies supplémentaires en rampe sur infrastructures à 2x2 voies (octobre 1985).

L'ensemble des scénarios routiers étudiés a été défini conformément aux guides et recommandations du CEREMA, en adéquation avec la typologie de chaque scénario.

- Sans précision (chapitre, page ...), il n'est pas possible de confirmer ou infirmer une éventuelle incohérence. Les erreurs relevées ont systématiquement été corrigées ou ont fait l'objet d'un erratum. En l'absence, l'ajout d'un erratum pour « la fiche de site 1 de compensation annexée à la réponse au 4<sup>ème</sup> avis de l'autorité environnementale » et sa correction dans l'édition finale pour l'enquête publique.
- Le contenu du dossier, effectivement complexe à appréhender, répond aux exigences réglementaires et à l'ensemble des justificatifs attendus par les services de l'Etat.

### 2.3. DEMANDES PARTICULIÈRES

#### • Demande particulière:

l'aménagement (notamment) du chemin situé entre le hameau de « La Visade » de 4 074 m<sup>2</sup> et le site RD5 en direction de la RN68 (à l'initiative commune de Saint-Pierre-Eynac et TAJM 2326).

#### Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le projet d'aménagement tel que présenté prévoit le rétablissement de la route de Souchon, interceptée par la future déviation, à proximité du futur giratoire de l'échangeur de Saint-Hostien. En complément de ce rétablissement neuif, la portion existante du chemin de Souchon sera revêtue jusqu'à son raccordement sur la route de Souchon existante, qui permet de rejoindre le hameau de « La Visade ». L'aménagement intégrera donc bien un cheminement entièrement revêtu entre le hameau et le giratoire de Saint-Hostien. Un échange sera mené avec le maire de Saint-Pierre-Eynac afin de s'assurer de la conformité de cet aménagement avec leurs attentes.



Une contribution demande l'aménagement du chemin reliant Saint-Julien-Chapteuil au futur échangeur de Saint-Hostien et la protection phonique et jouera de la propriété n°1 « Le Roure » et le raccordement de la maison située au « Rouchas » à la route actuelle en passant sous le futur viaduc (Région Saint-Pierre-Eynac).

#### Réponse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

L'itinéraire permettant de rejoindre le futur échangeur de Saint-Hostien, depuis Saint-Julien-Chapteuil, est le même que celui qui permet de rejoindre actuellement la RD18, RD26 en passant par Saint-Pierre-Eynac et Augierac. Le rétablissement du chemin de Souchon, et le réaménagement du chemin existant, est bien prévu au projet (voir réponse précédente à la délibération de la commune de Saint-Pierre-Eynac). Ce rétablissement permet de relier le futur échangeur de Saint-Hostien au hameau de « La Visade » à Saint-Pierre-Eynac, et par extension au nord du territoire de la commune de Saint-Julien-Chapteuil.

La propriété n°1, « Le Roure », implantée à proximité du chemin de Souchon existant, se trouve à environ 300 mètres à vol d'oiseau du futur échangeur de Saint-Hostien et environ 400m à vol d'oiseau de la section courante de la déviation. Dans ce secteur, la déviation et l'échangeur seront aménagés en défilés, c'est-à-dire en contrebas du terrain naturel, ce qui contribuera à limiter la propagation du bruit. La modélisation acoustique n'ayant révélé aucun dépassement des seuils réglementaires dans le secteur, aucune protection phonique spécifique n'est nécessaire pour cette habitation.



Concernant le lieu-dit « Rouchas », la maison située au sud du viaduc sera, comme aujourd'hui, reliée à la RD18 qui passe sous l'ouvrage. Les habitations situées au nord du viaduc auront quant à elles accès à la RD26 grâce au rétablissement du chemin de la « Pénide », au-dessus de la nouvelle RN68. Aucun aménagement n'est prévu sur le chemin menant à « Vallégères ». Pour autant, la Région s'engage à étudier une optimisation de projet en passant sous le viaduc. Elle pourra être mise en œuvre si elle est techniquement possible, qu'elle respecte la réglementation et les règles de l'art et qu'elle est validée par le futur exploitant.

Un aménagement d'échange sur la pente des grates en terre et enrois (échangeurs et sur le remplacement du versant de la faune par un remblai qui aurait permis de sécuriser les échangeurs dont les besoins en DVC (pages Carrière-Lentevin)

#### Réponse de la Région Auvergne Rhône-Alpes

Au niveau des deux échangeurs, l'implantation de grates au raccordement des bretelles sur les versants locaux permet d'assurer une insertion sécurisée et fluide du trafic entre la future déviation et le réseau existant. Les carrefours grates présentent plusieurs avantages : ils limitent les vitesses d'approche en provenance de toutes les branches, améliorent la visibilité des aménagements pour les usagers ainsi que la visibilité, réduisent le risque de collisions graves et facilitent les changements de direction dont les grates de poste-lourds.

Sur le remplacement du viaduc de Roudesse par un remblai, il est rappelé que les études de niveau Avant-Projet Sommaire d'itinéraire (APS) de la RN66 entre Piméry et Le Puy-en-Velay, réalisées au début des années 1990, prévoyaient, pour la traversée du vallon de Roudesse, la réalisation d'un remblai.

L'emprise nécessaire pour la réalisation de ce remblai était importante (de l'ordre de 100 m de large à la base), générant des impacts significatifs sur le cours d'eau, les milieux naturels et les continuités écologiques. Dès lors, dans un objectif d'optimisation du projet, les études de conception ont conduit à proposer la suppression de ce grand remblai et son remplacement par un viaduc. La suppression de ce remblai constitue donc une mesure de réduction majeure en faveur de l'environnement.

Le volume important de matériaux excédentaires est principalement lié aux contraintes topographiques ainsi qu'à une géologie hétérogène du site, peu favorable au remblai. La conception du projet a néanmoins veillé à réduire au maximum ce volume. La suppression du viaduc ne permettrait pas de résoudre le problème du déséquilibre des terres. En effet, au-delà du seul volume, la difficulté principale réside dans la nature des déblais excédentaires, dont une majeure partie ne peut être valorisée en remblai routier. Ainsi, en remplaçant le viaduc par un remblai, un excédent de matériaux subsisterait et il pourrait même être nécessaire d'apporter davantage de matériaux extérieurs pour constituer les remblais.

Un contributeur s'interroge sur le respect des normes concernant les ouvrages hydrauliques (dimensionnement et espacement), ainsi que sur les passages petite faune. Il fait une analyse partielle des solutions alternatives qu'il compare par 2 niveaux :  
- 2 fois 3 voies sur la même rive  
- 4 aménagements sur grates et talus  
Il conclut toutefois que la solution proposée reste la plus performante étant l'ouvrage qui maximise le recouvrement de l'échangeur du Puy-en-Velay (en fait l'échangeur sur l'axe) et minimise les impacts sur la faune.  
Cette solution qui nous avait été présentée nous intéresse et présentait l'avantage d'exploiter mieux le site.  
Le dimensionnement par ailleurs qu'un passage à talus serait conditionné une borne entre de elle (voir page des dimensionnements 2 20)

#### Réponse de la Région Auvergne Rhône-Alpes

De nombreux textes, des guides, des normes, des réglementations encadrent la conception d'une infrastructure routière (aménagement, hydraulique, passage faune...).

Les ouvrages de traversée hydraulique (OTH) ont été dimensionnés du point de vue hydraulique. Les ouvrages hydrauliques sur cours d'eau (CH) ont bien été dimensionnés pour le passage de la faune terrestre et piscicole, conformément au guide du Cerema (Barquettes dotées à une occurrence de crue décennale, barrettes et matériaux gravitaires en fond d'ouvrage).

Au vu des pentes du projet, l'entourage des collecteurs est suffisant et ne nécessite pas techniquement de surdimensionnement des diamètres. En cas d'incidents, au vu des technologies actuelles, l'entretien par hydrocurage reste possible dans des collecteurs de taille réduite (même si moins fonctionnel qu'un entretien à pied d'homme et régulièrement par les centres d'entretien).

Concernant les interdictions entre ouvrages et la transparence pour la petite faune, le contributeur base son analyse uniquement sur les ouvrages OTH, en négligeant les autres types de passages également empruntés par la petite faune. Il omet ainsi la prise en compte du viaduc, des passages grandes faunes, des ouvrages mixtes sur cours d'eau, du béaluc, des écoponts et du passage inférieur agricole qui contribuent pleinement à la fonctionnalité-écologique de l'infrastructure routière.

Pour rappel, le guide du Cerema de 2021 précise les éléments suivants :

- Concernant les passages à faune, sont recommandés une moyenne de possibilité de passage toute faune tous les 2 km (1 à 2 km pour les habitats bien conservés, 3 à 5 km dans les habitats dégradés), et une moyenne de possibilité de passage pour la petite faune tous les 300 m ;
- Concernant la petite faune, le guide précise également que "l'objectif n'est toutefois pas la construction d'un passage petite faune spécifique tous les 300 m mais bien un principe simple à respecter globalement au niveau du projet qui doit s'appliquer avec un minimum de coupures". L'implantation de passages faune doit notamment tenir compte de certains facteurs comme les contraintes techniques du profil en long du projet (alternance de zones de déblais et de remblais), l'intérêt des espèces concernées (espèces, groupes d'espèces, types de déplacements dispersés, saisonniers ou occasionnels, ...), les caractéristiques des échanges (épisérés, ...) et la possibilité

d'assurer le franchissement de la petite faune via des ouvrages ayant d'autres fonctions (hydraulique, agricoles, ...).

La Région Auvergne-Rhône-Alpes souligne que, malgré les fortes contraintes techniques sur près de 4 km cumulés (soit près de 38 % du tracé), la densité d'ouvrages offrant des possibilités de franchissement pour la faune a été optimisée avec :

- 7 ouvrages aménagés pour la faune qui permettent d'assurer une transparence écologique toute faune (grande et petite faune) soit 1 ouvrage tous les 1,3 km en moyenne ;
- 24 ouvrages aménagés pour la faune qui permettent d'assurer une transparence écologique pour la petite faune soit 1 ouvrage tous les 400 m en moyenne.

En plus de ces ouvrages de transparence écologique aménagés en faveur de la faune, le projet prévoit 41 ouvrages de traversée hydraulique (OTH) qui ont vocation à rétablir des écoulements plus ou moins temporaires une partie de l'année. Ces ouvrages représentent également autant de possibilité de franchissement du projet en fonction de la sensibilité des espèces à la présence ou non d'écoulements, le retour d'expérience montrant que ce sont généralement des espèces peu sensibles qui empruntent ce type d'ouvrages (amphibiens, mustélidés, renard, blaireau, ...).

Concernant la proposition d'optimisation de certaines buses OTH en ouvrage cadre avec banquettes, il convient de préciser que les buses identifiées se trouvent dans des contextes techniques particulièrement contraints : avalant dans un réseau souterrain, conduite linéaire sur 145 mètres, forte pente et présence de nombreuses chutes dans les regards. Si ces buses permettent un franchissement pour certaines espèces peu sensibles, elles demeurent toutefois peu favorables à un passage généralisé de la petite faune. Pour l'OTH RN65 8,525 (buse 1200 mm, localisé à 110 m d'un ouvrage grande faune (CA20a)), il est déjà identifié comme passage petite faune et valorisé par un surdimensionnement au-delà du strict besoin hydraulique. Pour l'OTH RN65 1,262, sa localisation ne s'inscrit pas au droit d'un axe de déplacement de la petite faune identifié lors des investigations écologiques (Atlas C30, pièce B 02 - annexe 1).

Concernant les solutions alternatives, le contributeur rejoint l'analyse faite dans le dossier concernant la non-pertinence des alternatives suivantes : absence d'aménagement, aménagement en place de la RN65 actuelle, infrastructure neuve à 2x1 voie, deux déviations locales à 2x1 voie des deux bourgs, solution ferroviaire, développement de l'offre de transports en commun sur route.

Les variantes supplémentaires évoquées par le contributeur sont les suivantes :

- Aménagement de la RN65 actuelle à 2x2 voies. Cette variante n'est pas réalisable et n'a donc pas été présentée dans le dossier pour les raisons évoquées par le contributeur : elle nécessiterait la démolition de nombreuses constructions existantes, elle n'est pas compatible avec le profil en long de la RN65 existante, elle serait très impactante pour les riverains en phase travaux et exploitation (pas de réduction, voire une augmentation, des nuisances notamment acoustiques en raison des emprises réduites qui rendent impossible la mise en place d'écran phonique).
- Aménagement de la RN65 actuelle avec tunnels. Cette variante qui permettrait de résoudre la problématique du profil en long de la RN65 actuelle et d'éviter la traversée des deux bourgs présente de nombreux inconvénients dont deux présentés par le contributeur. Cette variante n'a pas été présentée dans le dossier en raison de son coût très élevé à la construction et de ces nombreux autres inconvénients : complexité d'exploitation avec la présence de nombreux équipements (ventilation, éclairage, sécurité, drainage, etc.), coûts d'exploitation très importants, impacts sur l'environnement dont notamment sur les eaux souterraines. Ces ouvrages ne sont envisagés que lorsque les contraintes topographiques ou urbaines rendent toute autre solution

envisageable, ce qui n'est pas le cas à Saint-Hosten et La Perthus. En outre, la réalisation de tunnels dans la zone de Saint-Hosten et La Perthus reste incertaine, voire très complexe et coûteuse, en raison d'un contexte géologique particulièrement difficile, comme c'est le cas sur l'ensemble du département de la Haute-Loire.

La réalisation de la déviation en 2x2 voies apparaît comme la seule solution réellement efficace face aux enjeux identifiés. Contrairement à de simples aménagements ponctuels ou à un renforcement des transports collectifs, qui auraient un impact très limité dans la durée, le projet de déviation offre une réponse complète, à la fois immédiate et pérenne. Ce projet apporte des bénéfices significatifs sur les plans de la sécurité, de la qualité de vie locale, de l'attractivité économique et de la protection de l'environnement. Il permet notamment de réduire les nuisances dans les centres-bourgs, de mieux insérer l'infrastructure dans son environnement, et de favoriser le rétablissement des continuités écologiques.

Concernant l'aménagement du giratoire du Perthus, son positionnement en entrée du bourg, à proximité de « La Taverna », a été écarté au cours des études en raison de ses impacts environnementaux significatifs sur la zone humide du Vernet, contraires aux objectifs du projet qui vise à les minimiser. De plus, sa réalisation nécessiterait l'obtention d'une nouvelle autorisation environnementale. La mise en œuvre du village-service du Perthus sur le barreau accentuerait encore ces impacts. Enfin, l'aménagement nécessiterait des emprises foncières supplémentaires et donc des expropriations supplémentaires.

## 2.4. DEMANDES À CARACTÈRE PARCELLAIRE

### -Demandes à caractère parcellaire :

1 - Contribution déposée sur le registre (copie) en date du 17/01/2021.  
Le contributeur est propriétaire de la parcelle 2405\*10 à Saint-Haon sur laquelle est construit un domicile principal.  
Le projet de déviation est prévu jusqu'à tout proximité de sa propriété qu'il a récemment achetée en tant qu'indivision des époux TUDOU.  
Il souhaite avoir confirmation des modalités de l'engagement financier de la maîtrise d'ouvrage concernant la construction et la réalisation des fondations d'isolation phonique de sa maison tendue ainsi que plus nécessaire de fait de la réalisation d'un ancrage en 3e distance ZCR. Comme il n'a pas en moyen d'évaluation le montant des travaux, il demande

L'appui de la région AURA de à de son bonjour pour savoir à retourner son plan qu'il a reçu par l'intermédiaire de la région.  
Il est également propriétaire de la parcelle 1403 dont il va être exproprié, parcelle où est installée sa fosse septique. Les travaux de démolition sont le projet de la maîtrise d'ouvrage.  
Il souhaite établir le coup longitudinal avec les profils en bords de n° 240 à 200 ainsi qu'un plan de la partie du projet qui le concerne (délimitation d'emprise et parcelles).

### Réponse de la Région Auvergne Rhône-Alpes

Une étude acoustique a été réalisée par la Région et présentée aux propriétaires de la maison. Cette étude montre qu'il sera nécessaire de remplacer certaines menuiseries de la maison sur les façades ouest et sud. Ces travaux d'isolation phonique seront intégralement pris en charge par la Région.

Une convention de financement va prochainement être signée entre les propriétaires et la Région traçant les engagements de chacune des parties ainsi que les modalités de remboursement par la Région, dans le courant de l'année 2020.

Concernant la parcelle 1403 et la fosse septique, à ce stade, les éléments disponibles indiquent que le projet n'aura pas d'impact sur cet ouvrage. L'emprise prévue, telle que présentée dans les plans de l'enquête parcellaire, inclut également celle destinée aux plantations, dont le rôle est à la fois écologique et visuel (masque). Ces plantations seront adoptées en fonction de l'implantation réelle de la fosse septique et en concertation avec les propriétaires. Par ailleurs, les surfaces nécessaires pourront, le cas échéant, faire l'objet d'occupations temporaires plutôt que d'expropriations.

Des coupes illustrant l'infrastructure neuve et ses équipements (écrans acoustiques notamment), ainsi que la maison, ont été transmises aux propriétaires. Les nouvelles coupes demandées par les propriétaires et les plans illustrant les délimitations d'emprises leur seront également communiqués.

2/ Une contribution demande des précisions et des explications sur les délimitations des emprises dont elle va être expropriée sur des parcelles qui lui appartiennent (contributor @ 2454 avec 7 pièces jointes).

### Réponse de la Région Auvergne Rhône-Alpes

Aucune opération de modification cadastrale n'ayant été réalisée suite au piquetage effectué sur site au droit des parcelles A400, A400, A407, un décalage subsiste entre les limites figurant dans l'application cadastrale et les cultures visibles in situ. Les surfaces concernées restent indispensables à la bonne exécution des travaux.

Après la mise en service, les surfaces d'emprises expropriées qui n'ont été que temporairement utiles au projet (délimitation des pistes de chantier, zone de stockage temporaire ou pour les installations de chantier, ...) pourront toutefois être rétrocédées conformément aux règles de priorisation imposées par le code de l'expropriation.

**VI**

**EXTRAITS**

**des**

**PUBLICITÉS MÉDIATIQUES**



*L'Éveil le 07/06/2025*



*La Tribune le 07/06/2025*

*L'Éveil le 30/06/2025*



*La Tribune le 30/06/2025*

**VII**

**CERTIFICATS D’AFFICHAGE**









**VIII**

**POSITIONNEMENT**

**DE**

**L’AFFICHAGE**

**LE LONG DU LINÉAIRE**

RN88 déviation St-Hostien / Le Pertuis  
Enquête publique: 26 juin au 28 juillet 2025  
Emplacements des panneaux d'affichage

N°	Commune	Emplacement
1	Le Pertuis	Intersection RN88 et route des Suc; panneau sur accotement droit Voie communale
2	Le Pertuis	Intersection RN88 et D26 - La Taverne; panneau sur accotement droit RD26
3	Le Pertuis	Les Pièces Longues
4	Le Pertuis	GR40, route des Rompadis sens 1
5	Le Pertuis	GR40, route des Rompadis sens 2
6	Le Pertuis	Route du Vernet sens 1
7	Le Pertuis	Route du Vernet sens 2
8	St-Hostien	RD28 sens 1
9	St-Hostien	RD28 sens 2
10	St-Hostien	RD28 sur délaissé
11	St-Hostien	Intersection RD28 et CR Faussier sens 1; panneau sur chemin rural
12	St-Hostien	Intersection RD28 et CR Faussier sens 2; panneau sur chemin rural
13	St-Hostien	RD18
14	St-Hostien	RD18
15	St-Hostien	Route des côtes, sens 1
16	St-Hostien	Route des côtes, sens 2
17	St-Hostien	RN88, sur aire de repos
18	St-Hostien	RN88, devant cimetière; panneau sur accotement droit
19	St-Hostien	Chemin de Ouillon, sens 1
20	St-Hostien	Chemin de Ouillon, sens 2
21	St-Hostien	Intersection route de Ouillon, chemin rural
22	St-Hostien	Intersection route de Ouillon et route du Bouchas
23	St-Hostien	Route de Ouillon
24	St-Etienne Lardeyrol	Intersection RD26 et route de Rabuzat
25	St Pierre-Eynac	Route du Dahut
26	St-Pierre-Eynac	Chemin de la Rapite
27	St-Pierre-Eynac	Chemin de la Rapite
28	St-Pierre-Eynac	Route Nationale
29	St-Pierre-Eynac	Route sans nom
30	St-Pierre-Eynac	Les Pradeaux
31	St-Hostien	Les Pradeaux
32	St-Hostien	Route du Moulin
33	St-Hostien	Route du Moulin
34	Le Pertuis	Mairie
35	St-Hostien	Mairie
36	St Etienne lardeyrol	Mairie
37	St Pierre-Eynac	Mairie

**IX**

**LISTES**

**DES**

**NOTICES PARCELLAIRES**

**(NON REMISES)**

LE PERTUIS

## SAINT HOSTIEN

**SAINT HOSTIEN**

4

## **SAINT HOSTIEN**

**SAINT PIERRE EYNAC**