

Département de la Lozère

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

N°E23000010/48

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au contournement de LANGOGNE et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes Haut-Allier.

Le 3 août 2023

La commission d'enquête
du ressort du Tribunal Administratif de NIMES
Georges WINCKLER
Lucette VIALA
Antoine CAPAROS

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE



SOMMAIRE

1	Généralités.....	1
1-1	Préambule	1
1-2	Objet de l'Enquête	1
1.3	Cadre Juridique	2
1.4	Description du projet.....	3
1.5	Présentation de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme	13
2	Composition du dossier d'enquête et annexes jointes au présent rapport.....	15
3	Organisation et déroulement de l'enquête	16
3.1	Désignation de la Commission d'Enquête	16
3-2	Modalités de l'enquête.....	16
3.2.1	Concertation préalable.....	16
3.2.2	Préparation de l'enquête.....	19
3.2.3	Emargement.....	23
3.2.4	Contacts préalables.....	23
3.2.5	Visites des lieux.....	24
3.2.6	Information effective du public	25
3.2.7	Organisation d'une réunion d'information.....	27
3.2.8	Réception du public et observations portées sur les registres	27
3.2.9	observations et annexes via le registre électronique	28
3.2.10	Clôture de l'enquête.....	28
4	Avis de l'autorité environnementale – IGEDD	29
5	PV commission d'examen conjoint pour PLUI Haut-Allier	39
6	Analyse des observations et mémoire en réponses.....	41
6.1	Bilan global	41
6.2	Bilan par thèmes.....	54
6.2.1	documents multi-sujets.....	55
6.2.2	Questions-Contributions par thème.....	69
6.2.3	Observations de la commission d'enquête :.....	95

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

N°E23000010/48

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative au contournement de LANGOGNE et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes Haut-Allier.

1 Généralités

1-1 Préambule

Le projet concerne l'aménagement du contournement de Langogne par la route nationale RN 88 et s'étend sur plus de 7 kilomètres de long recoupant différentes régions (Auvergne-Rhône Alpes et Occitanie) et départements (Ardèche et Lozère) sur une surface d'environ 286 946m².

La topographie du territoire est variable et relativement accidentée avec un dénivelé important de 920m à Langogne, 1060 m à Saint-Flour-de-Mercoire et 1080m à Lesperon.

La géomorphologie est diversifiée avec la présence de massifs, de falaises abruptes, de talwegs profonds et de vallées. L'aire d'étude rencontre des unités composées de gneiss ocellés et feuilletés.

Le secteur est marqué par des territoires ruraux avec des espaces agricoles et forestiers importants, articulés autour de la ville de Langogne. Les activités agricoles et forestières sont prédominantes accompagnées d'un développement des activités touristiques.

L'aire d'étude comporte un patrimoine naturel riche et diversifié.

Le territoire est bien desservi par la route (RN88 et la RN102) et le rail (ligne cévenole).

Au niveau hydrogéologique le site est localisé au droit de la masse d'eau souterraine « Margeride et Bassin versant de l'Allier » comportant une faible quantité de ressource toutefois utilisée pour les besoins locaux.

Plusieurs périmètres de protection de captages sont présents et se situent à environ 1 km du futur tracé de la RN88.

Au niveau hydrologique, l'aire d'étude recoupe de nombreux cours d'eau, tels que : l'Allier, le Langouyrou, le Donozau, la Ribeyre. La source de l'Allier est proche de la zone d'étude.

1-2 Objet de l'Enquête

L'enquête publique comporte la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires pour le contournement de Langogne et d'autre part la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) de la communauté de communes du Haut Allier.

L'utilité publique du projet d'aménagement pourra être prononcée par un arrêté préfectoral à l'issue de la procédure. L'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet permettra l'expropriation. La déclaration d'utilité publique entrainera la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Haut Allier.

Le projet consiste à aménager une nouvelle voie de contournement du centre-ville de Langogne et l'objectif premier est de délester le trafic du centre de Langogne. Ce contournement devrait permettre d'améliorer la sécurité routière en centre-ville et de réduire les nuisances sonores et de pollution de l'air pour les riverains.

Le but de l'enquête publique est d'informer le public de la nature du projet, les effets attendus, ses impacts potentiels et de permettre au public qui le souhaite de faire connaître ses observations.

Les documents soumis à l'enquête publique facilitent la connaissance de la nature, de la localisation et des caractéristiques principales du projet, ainsi que ses impacts sur l'environnement.

Le public a la possibilité de formuler ses observations, appréciations, suggestions ou contre-propositions, pour faire évoluer le projet. Ces éléments sont consignés sur les registres mis à disposition dans les lieux d'enquête ou adressés, par courrier, à la commission d'enquête. Ils peuvent également être transmis par voie électronique sur le registre dématérialisé.

1.3 Cadre Juridique

Le projet prévoit la réalisation de travaux nécessitant des acquisitions de foncier privé, éventuellement pas le biais de l'expropriation, ce qui requiert préalablement la mise en œuvre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique est une procédure qui permet de réaliser des opérations d'aménagement sur des terrains privés par le biais d'une expropriation pour cause d'utilité publique.

La procédure de déclaration d'utilité publique a pour objectif de :

- vérifier le bien-fondé et la qualité d'un projet, au regard des impacts sur l'environnement physique, humain et naturel,
- donner au maître d'ouvrage la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- mettre en compatibilité, si besoin, les documents d'urbanisme des communes concernées par l'opération.

L'aménagement projeté entre dans le champ d'application des articles L122-1 et R122-1 et suivants, L122-3, L123-1 à L123-18 relatifs aux enquêtes publiques ouvertes dans le cadre d'opérations susceptibles d'affecter l'environnement

La déclaration d'utilité publique tiendra lieu de déclaration de projet (au sens de l'article L126-1 du code de l'environnement, conformément à l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique a été organisée selon les dispositions du code de l'environnement, du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et code de l'urbanisme.

En amont de la réalisation du projet, une demande d'autorisation environnementale unique sera déposée et portera sur les procédures suivantes :

- loi sur l'eau, conformément aux articles L214-1 et suivants du code de l'environnement,
- destructions d'espèces protégées ou habitats protégés conformément aux articles L411-1 et suivants du code de l'environnement si les enjeux identifiés le justifient,
- le préfet devrait examiner également si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques, pouvant nécessiter, le cas échéant, la réalisation d'un diagnostic archéologique,
- la protection des bâtiments historiques est régie par les articles L 611-1 et suivants et L621-1 et suivants du code du patrimoine.

Un tableau reprenant l'ensemble des principaux textes utiles pouvant se rattacher à l'enquête publique et à l'étude est joint dans le plan détaillé.

Si la déclaration d'utilité publique était prononcée, le maître d'ouvrage engagerait les études détaillées nécessaires à la délimitation des emprises exactes pour la réalisation du projet. Ces

études seront suivies d'une enquête parcellaire prescrite par arrêté préfectoral et conduite en vertu des dispositions du code de l'expropriation (article R131-1 à R131-14). Un dossier sera constitué, définissant exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux, ainsi que l'identité des propriétaires des parcelles concernées.

La mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes du Haut Allier est une procédure régie par le code de l'urbanisme. Elle permet d'adapter un document d'urbanisme à un projet présentant un caractère d'utilité publique, conformément aux articles L153-54 à L153-59 et R153-14 pour l'ensemble des communes. Ces dispositions précisent que la déclaration d'utilité publique ne peut intervenir qu'au terme de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

1.4 Description du projet

Les analyses présentées sont issues des pièces 0, A, B, C, D, E, F, G et I du dossier.

Pièce O – Plan détaillé et aide à la lecture

Ce document débute par la présentation du maître d'ouvrage :

Ministère de la transition écologique et solidaire.

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie.

Direction transports – division maîtrise d'ouvrage de Montpellier

520, Allée Henri II de Montmorency – CS 69 007

-34064- MONTPELLIER

Responsable du projet pour la DREAL Occitanie:

Madame Béatrice TRINQUIER

Le présent projet a été réalisé pour le compte de la DREAL Occitanie par une équipe pluridisciplinaire :

I– Etudes hydrauliques : WSP

40, avenue des terroirs de France – immeuble Lumière -75012- Paris

II – Etude Faune/Flore : Eco Stratégie

14, allée de la Bertrandière -42580- Etrat

III – Etude Acoustique : CIA Acoustique :

263, avenue de Saint Antoine -13015- Marseille

IV – Etude Paysagère : Agence Paysage Ingénierie Conseil Provence SANTA GUSTA, route départementale 559 13600 La Ciotat Fontaine

V – Qualité de l'Air : CEREMA Pôle d'Activités Les Milles

avenue Albert Einstein CS 70499,13593 Aix en Provence Cedex 3

VI – Etude Agricole :

Chambre d'agriculture de Lozère : 25, avenue Foch -48000- Mende

Chambre d'agriculture de l'Ardèche : 4, avenue de l'Europe unie/BP114/07001 Privas

VII – Etude socio-économique : TRAFALGARE :

6 square Stalingrad – 13001- Marseille

VIII – Ensemblier : EKOS Ingénierie : le Myaris

Porte A 355, rue Albert Einstein -13852 – Aix en Provence

IX –Actualisation de l'étude air-santé CEREG en mai 2023

399, rue Georges Séguy 34080 Montpellier

X –Modélisation hydraulique 2D sur OH14 et OH15 PHILIA INGENIERIE
193, avenue Jean Rieux 31500 Toulouse

Pièce A – Objet de l'enquête

Cette pièce rappelle le cadre juridique et administratif de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ainsi que les modalités qui en découlent. Ce document fournit de manière détaillée les informations nécessaires à la bonne appréhension par le public du contexte général de l'enquête.

Pièce B – Plan de Situation

Ces éléments permettent de localiser géographiquement l'aménagement projeté en fournissant une vue d'ensemble.

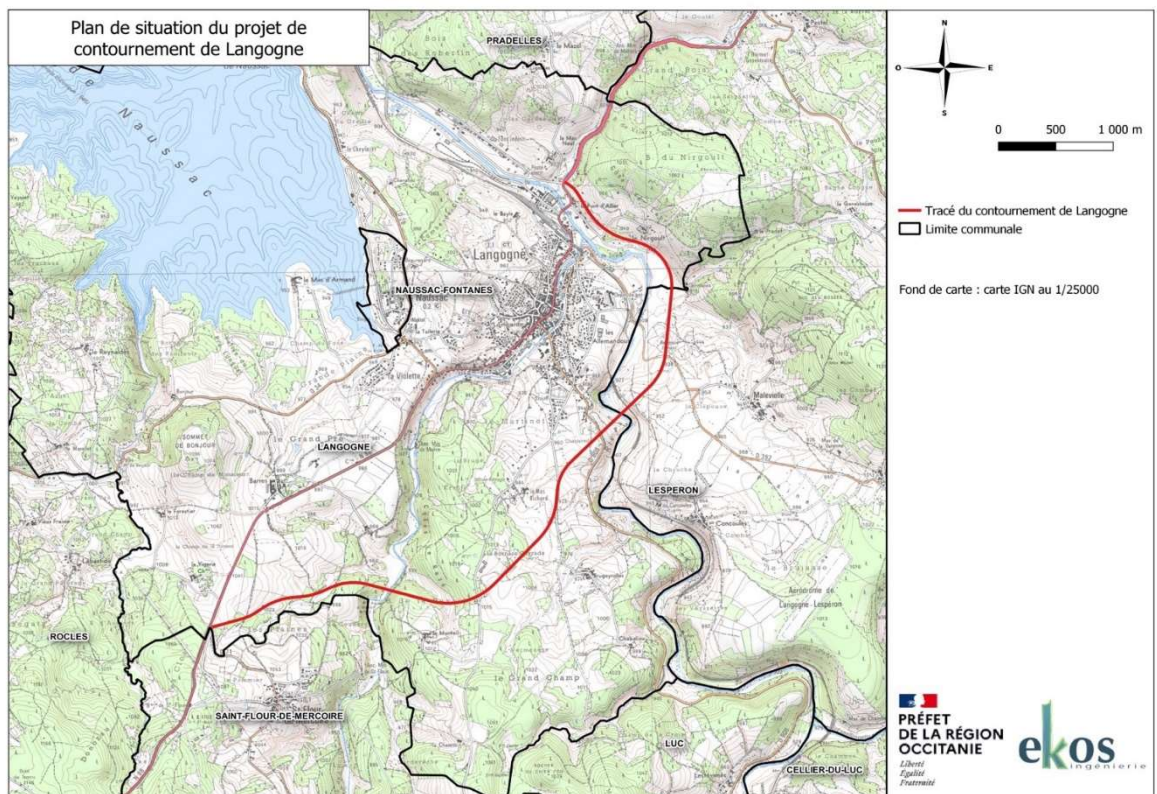
La localisation géographique du nouveau tracé de la RN88 s'inscrit sur le territoire des trois communes suivantes :

*Saint-Flour-de-Mercoire (48300), département de la Lozère en région Occitanie,

*Langogne (48300), département de la Lozère en région Occitanie,

*Lespéron (07660), département de l'Ardèche en région Auvergne Rhône Alpes.

L'aire d'étude a été définie en prenant en compte une distance d'1,5 km de part et d'autre du nouveau tracé de la RN88, autour du tracé actuel de cette route. L'aire d'étude englobe le centre de Langogne.



Pièce C – Notice explicative

La notice explicative présente de manière succincte et informative la description générale du projet et les caractéristiques principales du projet et des ouvrages les plus importants. Elle dresse une présentation synthétique des caractéristiques techniques du projet, ses objectifs ainsi que l'historique des études préalables.

Cette pièce précise également les procédures de classements,/déclassements des voies et l'évolution des aspects financiers du projet.

Le projet proposé consiste à aménager une nouvelle voie de contournement du centre-ville de Langogne et permettre ainsi de délester le trafic du centre-ville, en éloignant les flux de transit de la RN88 du centre de Langogne.

Ce contournement devrait permettre d'améliorer :

- ✓ la sécurité routière et des piétons en centre-ville,
- ✓ le cadre de vie des riverains par la réduction des nuisances sonores et de la pollution.

L'étude s'inscrit dans une démarche qui a débutée en 1993, lors du comité interministériel d'aménagement du territoire de Mende sur la RN 88. Il était prévu d'aménager la RN88 en deux fois deux voies permettant un accès rapide entre les régions Rhône Alpes et Occitanie. En 2007, un réseau préférentiel a été retenu : contournement à deux fois deux voies Langogne Pradelles. Ce réseau a fait l'objet d'études menées en 2009 mais au vu des contraintes budgétaires et des réflexions sur les impacts environnementaux, le projet initial a été remanié. Un projet d'aménagement en bidirectionnel du contournement de Langogne, compatible avec une mise à 2X2 voies a été retenu et répond à la décision ministérielle du 31 août 2009 et est en conformité avec les orientations du Grenelle de l'Environnement.

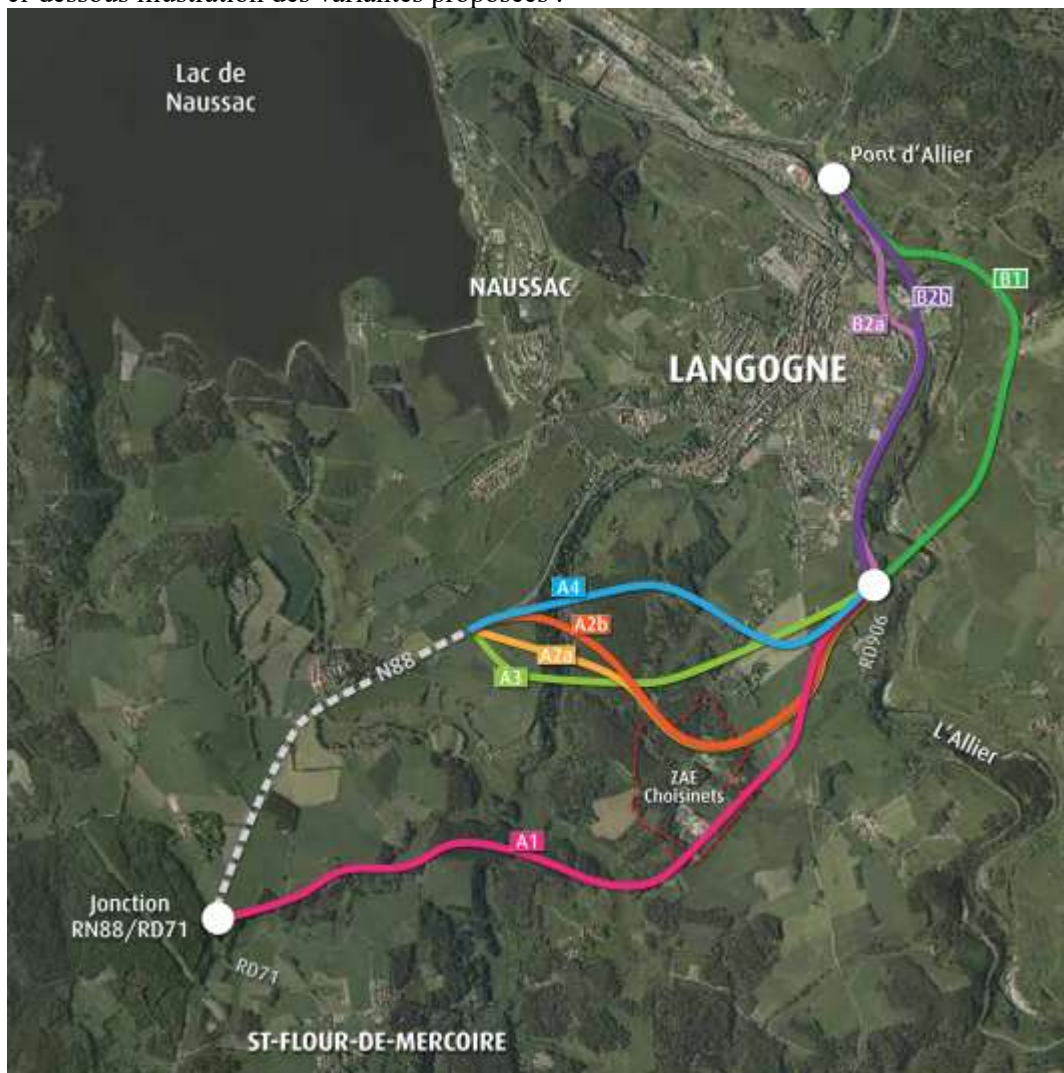
En 2015, une concertation préalable du public et des services sur les différentes variantes de tracé à deux voies pour le contournement de Langogne a été réalisée avec pour objectif le choix d'une variante préférentielle avec une optimisation du tracé en prenant en compte les intérêts agricoles, économiques et humains, et la poursuite des études en vue de la déclaration d'utilité publique (DUP).

Dans le bilan de la concertation, l'Etat a porté sa préférence sur les tracés A1 et B1.

La variante A1 est moins impactante d'un point de vue paysager. Elle est le plus éloignée du centre-ville et des zones urbaines denses. Toutefois, les impacts écologiques, hydrauliques et agricoles sont forts ; des mesures de réduction et de compensation devront être mises en place.

La variante B1 est intéressante d'un point de vue paysager et sylvicole. Ces impacts sont modérés et restent acceptables au point de vue environnemental. A la suite à la concertation de 2015 cette variante a été amendée par une variante V1 qui permet de prendre en compte le milieu humain, agricole et permet de s'éloigner de la zone inondable de l'Allier.

ci-dessous illustration des variantes proposées :



Les caractéristiques principales du projet

Les caractéristiques du projet envisagé s'inscrivent toutefois dans une possible évolution afin de tenir compte d'études techniques ou prises en compte d'observations émises.

Ces caractéristiques sont ainsi listées :

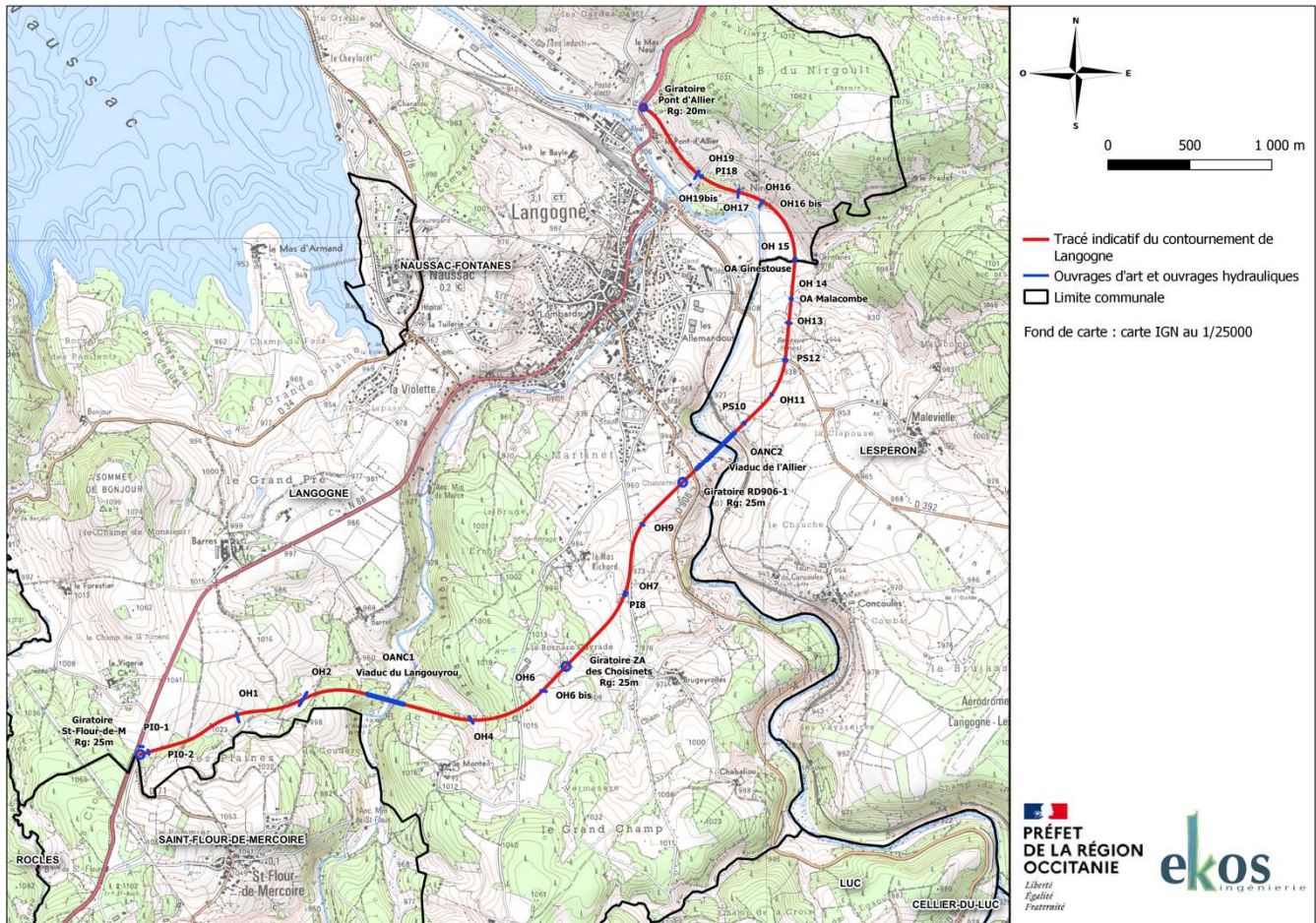
- une section courante en tracé neuf bidirectionnel de 7,2 kms limitée à une vitesse de 80Kms/h.
- Quatre points d'échanges qui sont :
 -
 - le giratoire n°01 Saint-Flour-de-Mercoire, point de raccordement à la RN88 existante au sud-ouest ;
 - le giratoire n°02 des Choisinets, point d'échange avec la zone d'activité du Choisinets en développement ;
 - le giratoire n°03 RD906, point d'échange avec la RD 906 qui garantit l'accès à Langogne par le sud ;
 - le giratoire n°04 du Pont d'Allier, point de raccordement à la RN88 existante au nord-est.

- Deux ouvrages d'art non courants (OANC) :
 - le viaduc du Langouyrou (240 m, 20 m de haut) qui permet le franchissement du cours d'eau du Langouyrou ;
 - le viaduc de l'Allier (332 m, 31 m de haut) qui permet le franchissement de l'Allier et de la voie ferrée Langogne-Nîmes.
- Six rétablissements routiers, par création d'ouvrages d'arts courants (OAC) ou de nouvelles voies routières :
 - le rétablissement de la route des Choisinets (voie communale) via le giratoire n°03 et la création d'une contre-allée reliant le giratoire n° 03 à la voie communale existante au sud de la section courante,
 - le rétablissement de la voie communale n°8 passage supérieur (PS) n°PS10,
 - le rétablissement de la RD392 : passage supérieur (PS) n°PS12,
 - le rétablissement du chemin de Malevielle : ouvrage hydraulique (OH) + passage inférieur (PI) n° OH14 + PI ,
 - le rétablissement du chemin de Germanès : ouvrages hydrauliques (OH) + passage inférieur (PI) OH15 + PI,
 - le rétablissement du chemin de Nirgoult : passage inférieur (PI) n° PI18.
- D'autres ouvrages d'art courants (OAC) :
 - passage inférieur (PI) n°P101 – boviduc n°1,
 - passage inférieur (PI) n°P102 – boviduc n°2,
 - ouvrages hydrauliques (OH) n° OH01, 02, 04, 06, 07, 09, 11, 13, 16, 16bis, 17, 19, et 19bis,
 - passage inférieur (PI) n°P18.

D'autres dispositions sont également prévues :

- la recherche de distance de visibilité pour le dépassement sur une proportion d'au moins 25% de la longueur du projet réparties en plusieurs sections ;
- l'intégration paysagère du projet en veillant à l'optimisation de l'équilibre des matériaux dont un fort excédent a été identifié pour cette section ;
- l'optimisation du tracé, en se raccordant à la RN88 actuelle plus au sud, limitant son impact sur la plaine agricole au niveau du domaine de Barres, afin de prendre en compte les avis ;
- la réalisation du tracé en tranchée ouverte en s'éloignant des berges de l'Allier à l'approche du raccordement nord à la RN88.

Ci-dessous, le document permettant de visualiser les différents aménagements prévus.



Le projet présenté contient quatre giratoires neufs et six rétablissements routiers.

Le phasage fonctionnel et la description des travaux sont abordés.

L'opération est divisée en deux grandes phases fonctionnelles de travaux :

- 1^{ère} phase : travaux d'aménagement de la partie Est de la déviation entre la RD 906 et la RN88 existante,
- 2^{ème} phase : travaux d'aménagement de la partie ouest de la déviation entre le RN88 existante et la RD906.

Les travaux consisteront à réaliser :

- des travaux de démolition d'un bâtiment : habitation individuelle au nord-est du Pont d'Allier,
- des terrassements avec déblais en sols meuble et rocheux, remblais,
- la construction de la nouvelle voie,
- la construction du système d'assainissement de la nouvelle voie,
- la construction des ouvrages d'art courants et non courants,
- les rétablissements routiers, comprenant la destruction des voies existantes à rétablir.

Il est précisé par la DREAL que l'opération devrait être réalisée dans sa totalité, car la réalisation d'une partie ne permettrait pas d'éviter la traversée de Langogne (route étroite avec pente) et que le trafic ne pourrait pas être dévié tant que la totalité de l'opération ne serait pas achevée.

La durée totale des travaux est évaluée à 7 ans. Le début des travaux est envisagé 3 ans après la prise de l'arrêté de DUP. La phase 1 est envisagée de 2025 à 2029 et la phase 2 de 2029 à 2031. Une appréciation sommaire des dépenses pour la réalisation des ouvrages et du coût des acquisitions à réaliser est évaluée à hauteur de 88 300 000 euros TTC actuellement et pourrait être retenu à hauteur 107 millions à l'horizon 2030. Les cofinanceurs de cette opération sont l'Etat,

la région Occitanie, le département de la Lozère, la ville de Langogne. La mise en œuvre de la loi 3DS relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la simplification mise en œuvre le 1^{er} janvier 2024 pourrait déterminer la contribution de chaque collectivité.

Objet de la dépense	Montant
Études	2 500 000 € H.T.
Acquisitions foncières	2 020 000 € H.T.
Travaux (total)	62 770 000 € H.T.
Dégagement des emprises	1 500 000 € H.T.
Surveillance, contrôle, installations de chantier	8 500 000 € H.T.
Travaux sur la section courante neuve	20 940 000 € H.T.
Travaux sur les ouvrages d'art courants, points d'échanges et rétablissements	11 130 000 € H.T.
Travaux sur les ouvrages d'art non courants	20 700 000 € H.T.
Aménagements liés à l'environnement (total)	6 750 000 € H.T.
Aménagements paysagers et protection contre les congères	750 000 € H.T.
Mesures écologiques d'évitement, de réduction et de compensation	5 000 000 € H.T.
Diagnostic et fouilles archéologiques	500 000 € H.T.
Provision pour risques aménagements liés à l'environnement	500 000 € H.T.
TOTAL H.T.	74 040 000 € H.T.
TOTAL T.T.C.	88 300 000 € T.T.C.

Selon les conditions économiques de février 2019, le coût total du projet est estimé à 88 300 000 € T.T.C., dont 74 040 000 € H.T.

Sur ce montant 4 millions d'euros sont prévus au Contrat de Plan Etat Région CEPR 2015-2022 pour les acquisitions foncières. Des discussions sont d'ores et déjà engagées pour un financement lors des CPER 2022-2027 et suivants.

Pièce D – Plan Général des travaux

La pièce D délimite de manière précise en plusieurs plans, le projet soumis à déclaration d'utilité publique il s'agit :

- plan général des travaux sud,
- plan général des travaux nord.

Pièce E Etude d'impact avec différents volets du projet sur l'environnement

La prise en compte des enjeux environnementaux est une partie importante du dossier.

a) milieu physique – état des lieux

Contexte géologique et topographique : La topographie est variable de 920 m d'altitude à Langogne, 1060 m à Saint-Flour-de-Mercoire et 1080 m à Lespéron. Des massifs, des falaises abruptes, des pentes et des vallées composent ce territoire. La présence de gneiss ocellés et feuilletés représentent des zones d'instabilités.

Contexte hydrogéologique : Le site se trouve au droit de la masse d'eau souterraine « Margeride et bassin versant de l'Allier » présentant une faible quantité de ressources. Des périmètres de protection de captages se situent à environ 1km du projet.

Contexte hydrologique : De nombreux cours d'eau sont présents sur la zone d'étude : il s'agit de l'Allier, le Langouyrou, le Donozau et la Ribeyre. La source de l'Allier est également proche de la zone d'étude et un aménagement hydraulique « Lac de Naussac » se situe à 500 m à l'ouest de cette zone.

Qualité des eaux : La qualité des eaux de l'Allier est bonne, et son cours d'eau est classée en première catégorie au niveau piscicole. Le cours d'eau de la Ribeyre et ses affluents est classé en liste 1 très bon état écologique. L'Allier depuis Laveyrune jusqu'à Langogne est classé en liste 2.

Les niveaux d'enjeux associés sont considérés de fort à modéré et au total fort pour l'ensemble de ces enjeux.

Contexte climatique : Langogne est soumis à des hivers rudes, neigeux et des forts épisodes pluvieux (type cévenol).

Risque naturel inondation : Langogne se situe en zone inondable. Un PPRI a été approuvé le 7 mars 2014. Lesperon bien que situé en zone inondable n'a pas de PPRI.

Risque naturel – feu de forêts : Les communes de Saint-Flour-de-Mercoire et Langogne sont exposées en aléa faible alors que Lesperon se situe à un risque moyen.

Risque naturel – risque mouvement de terrain/argiles : Ce risque est présent sur la zone d'étude en particulier pour les mouvements de terrain.

Risque naturel – risque sismique Le niveau est faible sur la zone d'étude. Toutefois, la zone est soumise à un risque de tempête et exposition au radon.

L'état initial en milieu physique des enjeux peut être considéré faible à modéré hormis pour le risque naturel inondation avec des crues importantes en vallée de l'Allier.

Les mesures d'évitement et de réduction prévues pour le milieu physique :

Pour le contexte géologique et topographique : tracé optimisé pour impacter le moins possible les zones boisées, limitation du décapage de la terre végétale et séparation des autres déblais afin d'en assurer sa réutilisation. Réutilisation également des déblais afin d'en évacuer le moins possible et mesures de réduction prévues pour la pollution des engins.

Eaux souterraines : La modification des conditions d'écoulement de l'eau (déblais profonds et remblais compressible) nécessite des besoins de compensation pour le risque d'interférence avec la nappe. La collecte, la régulation et le traitement des eaux de ruissellement en provenance des plates formes de chantier, et pour les eaux de lavage pour les engins seront mises en place.

Eaux superficielles : l'aménagement d'ouvrage pour le franchissement de cours d'eaux et la modification de leurs écoulements entrainera la dégradation de la qualité des eaux ainsi que la modification des caractéristiques chimiques des eaux superficielles, ainsi que la perte de quantité d'eau, aussi des mesures seront mises en place en localisant les installations de chantier en dehors des zones sensibles, en stabilisant les zones défrichées et en ayant un suivi météorologique quotidien.

Contexte climatique : La consommation d'énergie fossile des engins de chantier sera réduite par la limitation de la vitesse aux abords de la zone de chantier et la réutilisation des déblais limitant leur transport.

Risques naturels : Le risque inondation est un enjeu fort en particulier par le franchissement de cours d'eau et autres. Le risque de mouvement de terrains est modéré sur le site. L'autorisation environnementale ultérieure définira les mesures à mettre en place. Il semble important de prendre en compte le PPRI en zone inondable. Des études géotechniques devront être prises en compte pour les tirs de mines. Le débroussaillage et l'entretien des engins devront être pris en compte.

b) Milieu naturel

Etat des lieux

De nombreuses espèces protégées sont signalées sur le tronçon. Celui-ci traversant trois zonages du patrimoine naturel en particulier avec la région Auvergne Rhône Alpes : le site Natura 2000 « Allier et ses affluents », deux ZNIEFF de type 1 dénommé « Plateau de Concoules » et « haut Bassin de l'Allier » eux-mêmes intégrés dans une ZNIEFF de type 2 « Haut Bassin de l'Allier et de l'Ardèche ».

Le domaine d'études passe sur plusieurs réservoirs de biodiversité. La plaine de Germanès comporte de grandes étendues de prairies, d'intérêt patrimonial exploitable par une faune et une flore d'intérêt et méritent leur classement en réservoir de biodiversité local. Toutefois, les milieux forestiers nombreux au nord et dans le tiers sud du site d'étude présentent un intérêt limité. Les ripisylves de l'Allier et du Langouyrou constituent des réservoirs principaux de biodiversité (fonctions hydrologique, paysagère et écologique).

59 habitats sont identifiés dont 7 d'intérêt communautaire et 10 habitats de zones humides. Ces enjeux sont considérés comme forts

Les milieux à forts enjeux correspondent :

- aux cours d'eau (Allier Langouyrou) – habitats de la loutre et du castor d'Europe,
- aux prairies sèches de fauche et de montagne,
- aux prairies humides dont une mégaphorbiaie –b en déclin généralisé à rôle de régulation hydraulique, et d'intérêt pour la flore et la faune inféodée, comme le Tarier des prés, la Pie-grièche grise,
- aux pelouses sèches non dégradées, déclin et dégradation constatée, à rôle d'accueil d'une faune et d'une flore patrimoniales,
- aux ripisylves à rôle de fixation des berges, intérêt paysager, en raréfaction, accueillant une faune d'intérêt,
- aux milieux rupestres accueillant potentiellement de la faune rupestre.

La flore est représentée par 486 taxons recensés, dont 22 espèces patrimoniales comme une espèce protégée à l'échelle régionale et déterminante : la Pulsatille rouge, avec 2 stations au sein du PEI localisées sur des prairies et pelouses basophiles de pâture et de fauche. Deux autres espèces sont menacées en Rhône Alpes en plus d'être déterminantes : la Gentiane des marais et l'Œnanthe à feuilles de peucedan. Les autres espèces sont déterminantes et se répartissent majoritairement dans la partie nord du fuseau, les milieux étant mieux préservés (hors cadre). Une culture extensive de blé abrite plusieurs centaines de pieds de Nielle des blés, espèce messicole en forte régression en France.

L'avifaune comporte 75 espèces présentes dont 59 protégées en France et 39 espèces patrimoniales dont 6 espèces d'intérêt communautaire, 57 sont nicheuses. Les enjeux sont considérés comme fort.

Espèces les plus emblématiques nicheuses sur le site : Pie-grièche grise, Tarier des prés, Pie-grièche écorcheur, Tarier pâtre, Fauvette grisette, Bruant jaune, Caille des blés mélodieuse, Alouette lulu.

Hivernants : la Grive litorne et le Tarin des aulnes, tous deux menacés.

Sont présents également avec un niveau associé de faible à modéré :

- 8 mammifères terrestres dont 3 espèces patrimoniales. Loutre d'Europe et Castor d'Europe (Allier Langouyrou), Ecureuil roux (milieux forestiers),
- les chiroptères répertoriés sont au nombre de 14 espèces avec 4 complexes d'espèces, 3 genres et une espèce de chiroptère non identifiée. Toutes les espèces à enjeux (Minioptère de Schreibers, Noctule de Leisler, Pipistrelle de Nathusius) sont observées en transit,

les reptiles représentent 6 espèces ; (Lézard vivipare, Lézard des souches, Lézard des murailles, orvet fragile, Coronelle lisse, Couleuvre à collier) dont 5 espèces patrimoniales,

3 espèces communes d'amphibiens (grenouille rousse, crapaud commun, grenouille rieuse) et un complexe de grenouille verte,

135 espèces d'invertébrés dont 8 espèces patrimoniales locales dont : Dectique des Brandes (menacé en France), Nacré porphyre (quasi menacé en Europe) et Gromphe à crochet (quasi menacé en Rhône Alpes). L'écrevisse à pattes blanches a été présente dans le ruisseau de Malevielle. Par arrêté préfectoral n° 07-2022-12-12-00001 en date du 12 décembre 2022, le préfet de l'Ardèche a pris un arrêté réglementant l'exercice de la pêche en eau douce pour l'exercice 2023.

Les milieux aquatiques avec la présence de l'Allier présentent un enjeu exceptionnel en matière de richesses biologiques et de fonctionnalités. La présence d'autres cours d'eaux tels que le Langouyrou et le Malevielle sont des enjeux forts. Il en est de même de la Genestouze, le Bruegyrolles et le Ravin des Chèvres (truites fario et zones humides). Les ruisseaux de Monteil et de la Clapouze présentent des enjeux modérés.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation devront être mises en place en raison des enjeux forts sur les incidences permanentes.

L'état initial a fait l'objet d'une étude par thèmes : milieu forestier en bordure d'emprise, habitat naturel, faune, flore, milieu agricole, cours d'eau, zones humides. Des contraintes importantes relatives au milieu naturel et sur la zone d'étude sont fortes en raison de la présence du site Natura 2000 « Allier et ses affluents », deux ZNIEFF de type 1 dénommées « Plateau de Concoules » et « haut Bassin de l'Allier » eux-mêmes intégrés dans une ZNIEFF de type 2 « Haut Bassin de l'Allier et de l'Ardèche ». De plus les inventaires faune/flore réalisés ont permis d'identifier des enjeux importants de préservation de la biodiversité présente. L'emprise du tracé se situe sur plus de 47 hectares de surface agricole qui devraient disparaître.

Les mesures d'évitement et de réduction telles que la mise en défense des stations d'espèces protégées et des milieux sensibles, ainsi que la préservation des zones humides, le passage à faune devraient réduire les impacts. Une attention sera aussi portée sur le suivi des populations animales aquatiques, végétales et terrestres.

Des mesures de conventionnement avec les exploitants agricoles pour le déplacement de la Pulsatille rouge et si besoin la mise en place de pêche de sauvegarde d'espèces protégées au titre de la compensation devraient concourir à limiter les impacts.

c) Milieu humain

Le milieu agricole (298 ha impactés) est fort représenté avec la culture de prairies permettant les secteurs d'activités d'élevage et du lait, sur un territoire agricole et forestier. 12.6ha de forêts privées se situent sur la zone d'étude.

Langogne est traversée par la RN88. De nombreuses résidences secondaires sont présentes. Langogne comporte une accidentologie du fait du trafic et est dangereuse pour les piétons. L'aéroport Lespéron Planton se situe à 3.5kms du tracé. Le territoire comporte un camping et des chemins de grande randonnée. Une zone artisanale « Les Choisinets » n'est pas exploitée. Les risques technologiques les plus impactants concernent les risques TMD routiers et rupture de barrage à Langogne.

La qualité de l'air est globalement bonne sur l'aire d'étude. Les nuisances sonores sont importantes dans Langogne-centre et modérées sur l'ensemble du linéaire.

Les incidences en termes de travaux impacteront de façon importante le milieu agricole et forestier aussi bien en phase travaux que lors du fonctionnement du projet. Les mesures d'évitement et de réduction porteront sur la phase travaux.

Le contexte socio-économique bénéficiera d'incidences positives avec la diminution des nuisances, le développement économique et la sécurité routière.

Les effets négatifs se concentreront dans une augmentation des coûts de carburant et délais de déplacement plus long en phase travaux, compensés par la mise en place d'un tracé routier évitant les zones habités ou urbanisables, réduction des nuisances sur la santé publique et l'ouverture de nouvelle desserte.

Le trafic en centre-ville de Langogne bénéficiera d'incidences positives (sécurité, réduction du trafic, qualité de l'air et diminution du niveau sonore).

c) Patrimoine culturel

Il n'y a pas de monument historique classé ou inscrit à proximité, moins de 500 mètres. Aucune zone archéologique n'est identifiée sur le tracé. Les enjeux paysagers sont considérés modérés et forts sur la zone de l'Allier.

1.5 Présentation de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet présenté concernant le contournement de Langogne intercepte le plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Haut-Allier pour les communes de Langogne et de Saint-Flour-de-Mercoire (Lozère) et la carte communale de la commune de Lespéron (Ardèche).

Mise en compatibilité du PLUI de la comcom du Haut-Allier

La procédure de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, à laquelle elle est directement rattachée.

Une réunion d'examen conjoint prévue dans les dispositions de l'article L153.54 du code de l'urbanisme s'est tenue le 2 mai 2023 en préfecture de Lozère.

L'ensemble des participants à la réunion des personnes publiques associées émet un avis favorable au projet de mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes du Haut-Allier avec le projet de contournement de Langogne.

La mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes du Haut-Allier consistera en :

- la modification du règlement de la zone Auox pour permettre la réalisation du projet,
- la création d'un emplacement réservé spécifique au projet,
- la mise à jour du tableau des emplacements réservés,
- la mise à jour de la carte de synthèse du plan d'aménagement et de développement durable du territoire du Haut Allier intégrant le tracé du projet de contournement.

L'adaptation des règlements :

Le PLUI a été approuvé le 20 février 2014 et la dernière modification remonte au 26 février 2016. Le projet de contournement est cohérent avec les orientations générales du plan d'aménagement et de développement durable (PADD) au travers des sous-orientations :

« 2-2-3 Améliorer les déplacements tous modes du pôle de Langogne Naussac » en requalifiant la traversée de la RN88 dans Langogne,

« 3-4 Préserver et valoriser la biodiversité du territoire » en maintenant un réseau écologique fonctionnel,

« 3-6 Prendre en compte les risques et les nuisances dans les aménagements ».

La justification des modifications apportées au PLUI du Haut Allier – communes de Langogne et Saint-Flour-de-Mercoire s’inscrit dans le projet de contournement.

Le fuseau de la DUP intercepte des zones agricoles, des zones naturelles.
Le projet est compatible avec les règlements des zonages N.- AN – UB1.

Toutefois, le projet est une infrastructure viaire d’intérêt collectif ou général. Du fait de la création d’une nouvelle installation, incluse dans les installations interdites, le projet n’est pas compatible avec le zonage Auox du PLUI du Haut Allier.

Le règlement de la zone Auox du PLUI est complété de la manière suivante :

*article Auox2 : occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières :
« peuvent être autorisés les constructions, installations techniques, travaux nécessaires à la réalisation du projet de déviation routière RN88 contournant Langogne ainsi que les affouillements et exhaussements du sol nécessaires à ce projet ».

En l’absence d’interdiction dans le règlement du zonage Aux1, aucune mise en compatibilité n’est nécessaire.

En ce qui concerne, le plan de zonage, il est nécessaire de créer un emplacement réservé dédié à la future déviation. De plus, les haies traversées par le projet seront prises en compte par la création de nouveaux alignements d’arbres.

Pour les zones humides, des mesures de compensation seront définies et détaillées dans le dossier d’autorisation environnementale.

Le projet est compatible avec la réglementation des espaces boisés.

Le projet de contournement doit être ajouté au PLUI dans la mesure où celui-ci nécessite la création d’un nouvel emplacement réservé au bénéfice de l’Etat.

La commune de Langogne est concernée par une OAP et la commune de Saint-Flour-de-Mercoire par trois OAP. Aucune mise en compatibilité n’est exigible sur les OAP.

Pour résumé, il est nécessaire de mettre en compatibilité le PLUI en inscrivant au sein du règlement de la zone Auox :

- *les constructions, installations techniques,
- *les travaux nécessaires à la réalisation du projet de déviation routière RN 88,
- *les affouillements et exhaussements du sol nécessaires à ce projet.

Le cadre réglementaire des documents d’urbanisme en particulier dans leur mise en compatibilité prévoit une évaluation environnementale quand elle se situe dans le cadre d’une déclaration d’utilité publique. Dans le cas présent, l’évaluation environnementale se réfère à l’étude d’impact.

Le projet est compatible avec le SAGE en raison de la prise en compte :

- des mesures permettant de maîtriser les pollutions,
- de l’absence d’impact sur les masses d’eau souterraines présentant une ressource majeure d’enjeu départemental ou régional à préserver pour l’alimentation potable,
- des mesures hydrauliques et écologiques d’évitement, de réduction et compensation prises en compte.

Le risque inondation est maîtrisé par le dimensionnement hydraulique des ouvrages prévus (compatible avec le PPRI).

Le contournement de Langogne est compatible avec la loi Montagne et n’est pas soumis aux dispositions de la loi littorale.

Les incidences de la mise en compatibilité sont celles relevées dans la mise en place du projet.

La Carte communale de Lespéron

Sur le plan de la carte communale de Lespéron figure le fuseau d'étude datant de 2006 prenant en compte une hypothèse de tracé englobant les déviations de Langogne et Pradelles.

Dans le cadre du projet, en cas de confirmation de la DUP actuelle, la commune de Lespéron pourra ultérieurement effectuer l'inscription de type servitude en révisant sa carte communale.

2 Composition du dossier d'enquête et annexes jointes au présent rapport

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public était constitué ainsi qu'il suit :

- l'avis d'enquête unique,
- l'arrêté inter-préfectoral n° PREF-BCPPAT-2023-124-001 du 4 mai 2023 pris par les préfets de la Lozère et de l'Ardèche,
- le dossier proprement dit comportant les pièces suivantes :
 - Pièce O – Plan détaillé et aide à la lecture 16 pages
 - Pièce A – Objet de l'enquête 18 pages
 - Pièce B – Plan de situation 6 pages
 - Pièce C – Notice explicative 38 pages
 - Pièce D – Plan général des travaux 8 pages
 - Pièce E – Volet O Pdg et plan 2 pages
 - Pièce E – Volet 1 Résumé non technique 41 pages
 - Pièce E – Volet 2 Description du projet 27 pages
 - Pièce E – Volet 3 Etat initial 147 pages
 - Pièce E – Volet 4 Scénario 9 pages
 - Pièce E – Volet 5 Incidences 129 pages
 - Pièce E – Volet 6 Variantes 18 pages
 - Pièce E – Volet 7 Auteurs Méthodes 19 pages
 - Pièce E – Volet 8 Annexes 658 pages
 - Pièce F – Etude socio-économique 29 pages
 - Pièce G – Mise en compatibilité 55 pages
 - Pièce H – Bilan Concertation 69 pages
 - Pièce I – Avis émis 137 pages

Pièces annexes jointes au rapport d'enquête :

- ✓ procès-verbal de synthèse des observations du 6 juillet 2023 33 pages
- ✓ mémoire en réponse du pétitionnaire en date du 20 juillet 2023 76 pages
- ✓ 5 registres d'enquête (2 en mairie de Langogne, 1 en mairie de Saint-Flour-de-Mercoire, 1 en mairie de Lespéron et 1 à la maison d'accueil de la comcom du Haut Allier)
- ✓ compte-rendu de la réunion publique d'information du 7 juin 2023 4 pages
- ✓ enregistrement audio de la réunion publique (conformément aux dispositions de l'article R123-17 du Code de l'Environnement)
- ✓ bilan des contributions des registres papier et dématérialisé avec les annexes 651 pages
- ✓ 3 annexes des contributions 315_Web_1.PDF, 331_Web_1.pdf -et 102_Courrier_1.jpg qui n'ont pas pu être intégrées dans le dossier précédent 8 pages

3 Organisation et déroulement de l'enquête

3.1 Désignation de la Commission d'Enquête

Mme Armelle LEVEQUE du tribunal administratif de Nîmes a appelé le 7 février 2023 :

*Georges WINCKLER pour présider une commission d'enquête,

*Lucette VIALA et Antoine CAPAROS pour y participer.

Cette commission d'enquête a été constituée pour réaliser une enquête publique unique concernant un projet en Lozère de la DREAL Occitanie concernant une DUP liée au contournement routier de Langogne et la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Haut Allier.

Compte tenu qu'il n'y avait de notre part aucune incompatibilité, nous avons accepté. Nous avons été désignés en qualité de commissaires enquêteurs par décision n° E23000010/48 du 7 février 2023 du président du tribunal administratif de Nîmes. Nous avons reçu par mail le 10 février ces différents documents.

3-2 Modalités de l'enquête

3.2.1 Concertation préalable

La concertation des collectivités et interservices relative au projet du contournement de Langogne a été lancée par courrier de M. le préfet de la région Occitanie en date du 18 novembre 2021.

Les administrations et services consultés ont répondu de la manière suivante :

* 4 avis très favorables :

- le conseil départemental de Lozère,
- la communauté de communes du Haut-Allier,
- la mairie de Langogne,
- la chambre d'agriculture de la Lozère.

* 7 avis favorables :

- le service départemental d'incendie et de secours de la Lozère (SDIS),
- le groupement de gendarmerie de la Lozère,
- la délégation militaire départementale (DMD) 48,
- la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) Sud,
- la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Lozère,
- la chambre de métiers et de l'artisanat (CMA) de la Lozère,
- la chambre de métiers et de l'artisanat de l'Ardèche.

* 1 avis très défavorable :

- la chambre d'agriculture l'Ardèche.

La chambre d'agriculture de l'Ardèche émet un avis très défavorable sur le secteur ardéchois car elle considère qu'il n'est pas acceptable que la variante retenue supprime du territoire une exploitation agricole. Les aménagements et les compensations ne suffiront pas à maintenir la ferme de Germanès. La lutte contre la baisse du nombre d'agriculteurs et les difficultés de transmission d'exploitations sont des enjeux majeurs.

* 2 avis défavorables :

- la mairie de Lespéron (07) :

le tracé pénalise l'agriculture avec la disparition de terres agricoles et l'Allier sera touché écologiquement.

- La communauté de communes de la montagne d'Ardèche suit l'avis défavorable de la commune de Lespéron.

* 15 sans avis défini, avec réserves, recommandations et/ou questions :

- le conseil départemental de l'Ardèche

prend note de la décision définitive du choix du tracé avec la variante A1 B1 et fait part de remarques sur la consommation foncière et le risque d'étalement urbain. Constate que le projet a évolué vers une voirie bidirectionnelle, prend acte des modifications apportées et reste attentif aux évolutions.

- La direction de l'aménagement (DREAL) recommande :

- une véritable étude paysagère tenant compte des structures et éléments paysagers en place,
- la préservation du foncier agricole,
- la bonne prise en compte de la gestion de chantiers en amont.

- La direction de l'écologie (DREAL)

indique : que les mesures d'évitement et de réduction restent de manière générale encore trop théoriques. Souhaite que les travaux prévus soient soumis préalablement à l'obtention d'une dérogation à la protection stricte des espèces. Le projet devra ainsi répondre aux trois conditions d'obtention d'une dérogation :

- répondre à une raison impérative d'intérêt public majeur,
- justifier de l'absence de solution alternative ayant un moindre impact,
- maintenir les populations des espèces protégées concernées par le projet dans un état de conservation favorable.

- La direction régionale des affaires culturelles (DRAC) Occitanie souhaite un diagnostic archéologique.

- L'agence régionale de santé Occitanie (ARS) demande :

- une comparaison claire entre la situation initiale et l'impact du projet. À l'heure actuelle les niveaux sonores modélisés sont indiqués avec des numérotations différentes et sur des fonds de carte différents ce qui rend la comparaison très difficile,
- une analyse détaillée des incidences du projet sur les eaux souterraines dans le cadre d'une autorisation environnementale comprenant un volet eau détaillé.

- La direction départementale des territoires de la Lozère (DDT 48).

Les éléments transmis ne permettent pas de donner un avis exhaustif sur le projet à ce stade et un certain nombre de sujets devront être développés. Notamment concernant le domaine de l'eau, le domaine de la forêt, les aménagements fonciers agricoles et forestiers...

Il semblerait opportun d'engager des réflexions quant à la maîtrise foncière de ces terrains.

- L'office national des forêts, direction territoriale Midi-Méditerranée (ONF DT)

ne se prononce pas, car le projet ne concerne aucune forêt publique gérée par l'Office National des Forêts.

- L'office français de la biodiversité départements (OFB) 48 et 07

La démarche d'évaluation environnementale est en l'état incomplète. Elle devra intégrer la ZAE des Choisinets et les opérations d'aménagements fonciers agricoles et forestiers. L'état initial et l'évaluation environnementale devront faire l'objet de précisions. Les mesures de réduction et de compensation devront être renforcées en phase d'exploitation et en phase travaux.

- La direction interdépartementale des routes (DIR) Massif-Central

la DIR Massif-Central souhaite attirer l'attention sur le périmètre de projet. En effet, le tracé du projet présenté s'étire du nord de Langogne rive droite de l'Allier, jusqu'au carrefour de Saint-Flour-de-Mercoire. Etant donné les positions exprimées par les départements de la Haute-Loire, de l'Ardèche et

de la Lozère, est-il envisageable d'intégrer dans ce projet, l'aménagement du carrefour de la RN88 et de la RN102, au nord de Pradelles ?

- L'institut national de l'origine et de la qualité (INAO) Occitanie

L'INAO n'a pas de remarque à formuler sur ce projet dans la mesure où celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les AOP et IGP concernées.

- Le service de prévention des crues (SPC)

Ne donne pas d'avis mais indique que le suivi météorologique quotidien pourrait être complété/remplacé par les vigilances du SPC.

Dans le dossier la numérotation des ouvrages hydrauliques semble incomplète (il n'y a pas d'OH 5, 8, 12, 18).

- La direction départementale de la sécurité publique de l'Ardèche (DDSP 07)

La DDSP 07 n'est pas compétente sur le secteur de Langogne situé en zone gendarmerie.

- La direction départementale des territoires de l'Ardèche (DDT 07)

Les mesures envisagées et évoquées par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact reposant sur une analyse des chambres d'agriculture de la Lozère et de l'Ardèche devront être développées. Au moment où l'Etat demande un engagement fort des collectivités dans une trajectoire conduisant au zéro artificialisation, il faut que ce projet intègre au mieux cette dimension.

- L'agence régionale de santé Auvergne Rhône Alpes (ARS AURA)

L'implantation du projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de ressources en eau potable. Aucune servitude connue n'est susceptible de concerner le présent projet.

- L'institut national de l'origine et de la qualité (INAO) Occitanie

L'INAO n'a pas de remarque à formuler sur ce projet dans la mesure où celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les AOP et IGP concernées.

* 36 collectivités ou services consultés n'ayant pas répondu :

- le conseil régional Occitanie,
- le conseil régional Auvergne Rhône-Alpes,
- la mairie de Saint-Flour-de-Mercoire,
- la direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DRAAF) région Occitanie,
- la commission départementale de la nature des paysages et des sites Lozère (CDNPS),
- la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités Occitanie (DREETS),
- la direction départementale des finances publiques Lozère (DDFIP 48),
- la société nationale des chemins de fer réseau (SNCF),
- l'agence de l'eau Loire-Bretagne – Délégation Allier-Loire,
- la direction départementale de la sécurité publique de la Lozère (DDSP 48),
- la direction départementale de l'emploi, du travail, des solidarités et de la protection des populations de la Lozère (DDETSPP48),
- la direction interrégionale des douanes – Occitanie,
- le centre régional de la propriété forestière (CRPF) Occitanie,
- la société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER 48) Lozère,
- le bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) Occitanie-Montpellier,
- le réseau de transport de l'électricité (RTE),
- électricité réseau distribution France (ERDF),
- la préfecture de la région AURA,
- la préfecture de l'Ardèche,
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) région AURA,
- la direction régionale de l'alimentation de l'agriculture et de la forêt (DRAAF) région AURA,
- la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) région AURA,
- la direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) région AURA,

- la direction départementale des finances publiques Ardèche (DDFIP 07),
- l'office national des forêts DT (ONF) région AURA,
- le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) 07,
- le groupement de gendarmerie de l'Ardèche 07,
- la direction départementale de l'emploi, du travail, des solidarités et de la protection des populations de l'Ardèche (DDETSPP07),
- la direction interrégionale des douanes – AURA,
- la délégation militaire départementale (DMD) 07,
- la direction de la sécurité de l'aviation Civile (DSAC) - Centre Est,
- la chambre de commerce et d'industrie de Privas et d'Ardèche (CCI 07),
- le centre régional de la propriété forestière (CRPF) AURA,
- la société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER 07) Ardèche,
- l'institut national de l'origine et de la qualité (INAO) DT Sud-Est,
- le bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) région AURA.

3.2.2 Préparation de l'enquête

Le vendredi 10 février 2023, le président de la commission d'enquête a pris contact avec les 2 autres membres de la commission d'enquête pour procéder à un échange de vues dans la perspective de préparer au mieux l'enquête.

Nous avons pris contact par mail avec Mme Eliane SABATIER, responsable de l'enquête au service des enquêtes publiques de la préfecture de la Lozère afin d'obtenir le dossier. Nous avons récupéré une première version informatisée le 13 février 2023.

Après une première lecture, nous avons contacté le 28 février 2023, Mme Béatrice TRINQUIER, responsable du projet à la DREAL Occitanie qui nous a donné les précisions suivantes sur le dossier :

- des prospections concernant les zones humides sont en cours,
- la confection d'une réponse à l'avis de l'autorité environnementale est envisagée pour fin mars/début avril ;
- l'examen conjoint pour mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes n'est pas encore réalisé sans date de réunion fixée.

Nous avons indiqué que ces 2 dernières pièces étaient indispensables dans le dossier initial de l'enquête publique.

Nous avons convenu de nous rencontrer pour une visite des lieux le 15 mars 2023 à 14h.

Après la visite des lieux (carrefours de Saint-Flour-de-Mercoire, des Choisinets, vue sur le lieu du viaduc sur l'Allier, arrêt au niveau de la plaine de Germanès et du camping, rond-point du pont d'Allier) en compagnie de Mmes Béatrice TRINQUIER, Alexandra MOROZ et M. François GHIONE, service DREAL Occitanie, nous avons décidé de nous revoir en préfecture de Lozère le lundi 24 avril à 13h30. Nous avons informé la DREAL que nous désirions :

* l'organisation en début d'enquête d'une réunion publique à Langogne en raison du temps écoulé depuis la concertation de 2015,

* l'information des propriétaires concernées par le tracé.

La DREAL a répondu favorablement à la première demande mais n'a pas souhaité adresser un courrier aux propriétaires estimant que nous n'étions pas encore en enquête parcellaire.

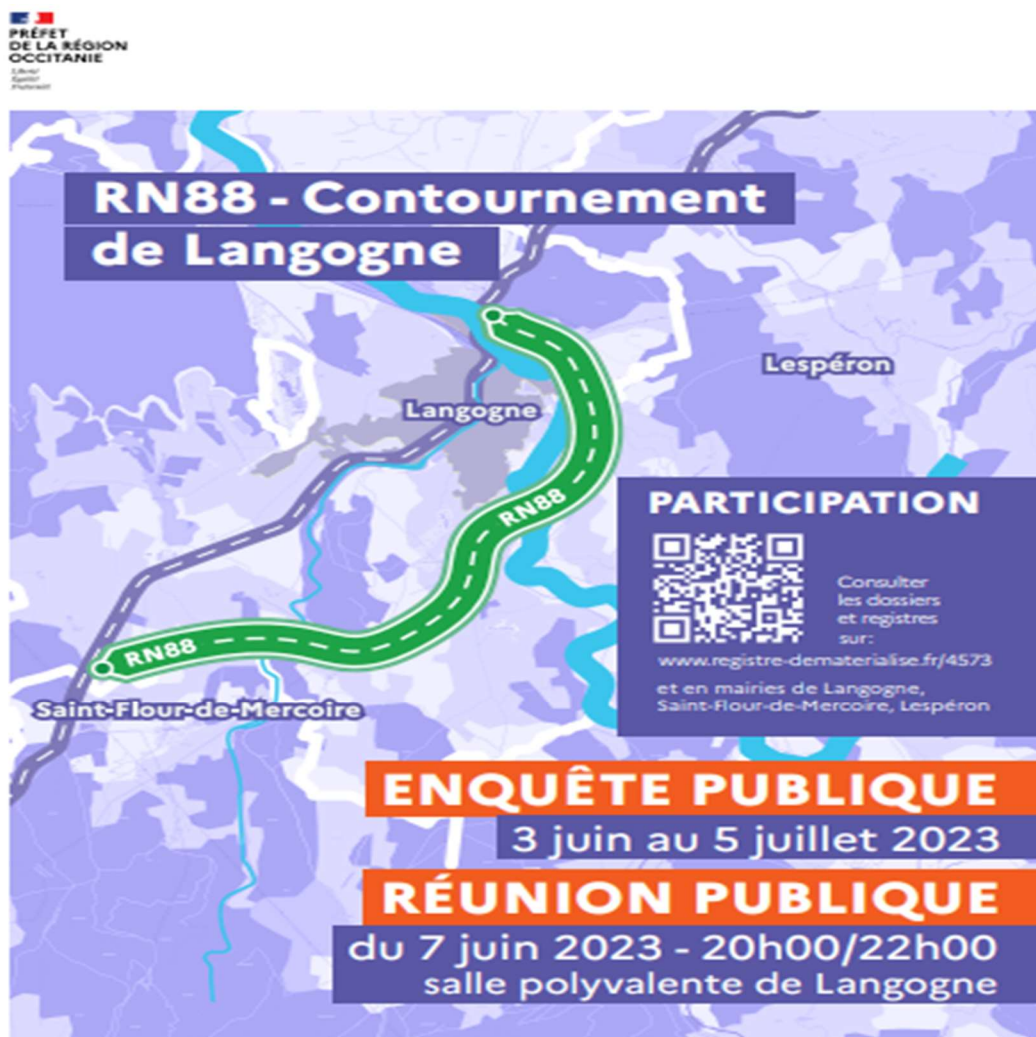
La commission d'enquête s'est réunie en préfecture le 16 mars et le 12 avril pour envisager les différentes dates pour l'enquête publique et les éventuelles permanences en fonction d'un dossier complet. Nous avons rédigé nos questionnements reprenant en 17 pages toutes nos questions préliminaires pour une meilleure compréhension du dossier et préparer les permanences publiques. Nous avons transféré par mail ce document à la DREAL Occitanie en date du 20 mars leur demandant de nous apporter leurs réponses lors de la réunion du mois d'avril.

Le 17 mars 2023 de 10h à 11h à la mairie de Lespéron, nous avons constaté que la carte communale de la commune reprenait le tracé de fuseau de la déviation de Langogne/Pradelles de 2006. Nous avons communiqué cette donnée aux responsables du projet.

Le 18 avril 2023, nous avons été informés que la réunion pour la mise en compatibilité du PLUI de la comcom du Haut-Allier aurait lieu le 2 mai 2023.

Le 24 avril 2023 de 13h30 à 17h30, en présence de Mmes Marie-Claire VIOULAC et Eliane SABATIER, respectivement chef de service et responsable enquête publique en préfecture de Lozère, Mme Béatrice TRINQUIER et M. Francis GHIONE, responsables DREAL Occitanie, nous avons tenu une réunion permettant, à la vue des éléments du dossier (présence du mémoire en retour à l'avis de l'AE et futur compte rendu de la réunion de mise en compatibilité élaboré dès le 3 mai), d'envisager les dates de l'enquête publique entre le samedi 3 juin 2023 à 9h et le mercredi 5 juillet 2023 à 12h avec 5 permanences en mairies.

La DREAL a proposé d'accompagner les panneaux d'information réglementaire (fonds jaune, écrit noir) d'affiches annonçant la réunion publique avec un QR code renvoyant au dossier d'enquête publique. Nous avons précisé les 15 lieux nécessaires. Le 5 mai, la DREAL nous a communiqué la liste de 19 emplacements.



Nous avons demandé la prise en compte de l'article L111-6 du code de la sécurité routière indiquant que la RN88 est classée voie à grande circulation. Nous avons réitéré notre requête d'envoi par courrier aux propriétaires de l'avis d'enquête publique pour une meilleure information et l'obtention également d'un

plan cadastral avec indication du tracé. La DREAL a confirmé son rejet de la dernière sollicitation et nous a transmis par mail en date du 24 mai un plan cadastral des parcelles impactées par le tracé.

La DREAL nous a communiqué en format papier le mémoire en réponses à l'avis de l'AE et répondu à la majorité de nos questionnements par écrit.

Nous avons proposé de tenir une réunion publique d'information dans le cadre de l'enquête publique le mercredi 7 juin 2023 à 20h à Langogne. Nous avons réussi à joindre le 2 mai le directeur général des services de la mairie de Langogne qui a donné son accord pour l'utilisation de la salle polyvalente.

La DREAL nous a transféré par mail le dossier renouvelé électronique et les réponses à nos questionnements le 25 avril.

Après une nouvelle lecture du dossier électronique en l'état et à la suite de différents échanges directs, de mail et d'appels téléphoniques, nous avons convenu avec Mme Eliane Sabatier de la teneur de l'arrêté et des dates de permanence. Un dossier dématérialisé a été mis en place à la demande de la préfecture par un hébergeur Préambules par les porteurs de projet.

Nous avons téléphoné aux différentes mairies et à la comcom pour prendre rendez-vous, confirmer la tenue de l'enquête publique et les dates de permanence.

Le 3 mai 2023, en vertu de l'article R123-20 du code de l'environnement, nous avons demandé par écrit à M. le préfet de la Lozère d'organiser une réunion publique d'information. Nous avons obtenu une réponse favorable.

Le 10 mai 2023, le PV de la réunion des personnes associées pour la mise en compatibilité du PLUI de la comcom du Haut-Allier a été joint au dossier ainsi que le 16 mai 2023 l'estimation des domaines.

Le 10 mai 2023, nous avons été destinataire par mail de l'avis et de l'arrêté d'enquête publique.

Après différents échanges téléphoniques, mails et en direct, nous avons pu effectuer la comparaison des dossiers papier destinés au public dans les mairies, à la comcom et en préfectures de Lozère et Ardèche et le dossier électronique. Différents éléments (écriture illisible) notamment au niveau de la synthèse agricole ont été rectifiés au courant de la journée du 30 mai.

Le 30 mai, 1^{er} juin et 2 juin 2023, nous avons récupéré en Préfecture les dossiers papiers et les registres pour les apporter en mairies et à la comcom.

Nous avons joint également l'arrêté inter-préfectoral Lozère Ardèche n° PREF-BCPPAT-202361246001 du 4 mai 2023 portant ouverture de l'enquête publique stipulant :

ARTICLE 2 : la commission d'enquête, constituée comme suit, est désignée par le tribunal administratif de Nîmes :

- Président : M. Georges WINCKLER, chef du service départemental du renseignement intérieur, en retraite,
- Mme Lucette VIALA, inspectrice des affaires sanitaires et sociales, en retraite,
- M. Antoine CAPAROS, brigadier-chef de la police nationale, en retraite.

ARTICLE 3 : Les pièces du dossier comprenant notamment l'étude d'impact, le résumé non technique, l'avis de l'autorité environnementale, le mémoire en réponse, ainsi que les registres d'enquête, seront déposés en mairies de Langogne, Saint-Flour-de-Mercoire et Lespéron et à la communauté de communes du Haut-Allier pendant toute la durée de l'enquête afin que toute personne puisse en prendre connaissance aux heures d'ouverture.

Le dossier d'enquête publique sera mis en ligne sur le site internet suivant :

<https://www.registre-dematerialise.fr/4573> pendant toute la durée de l'enquête.

L'accès gratuit au dossier est également possible depuis un poste informatique mis à la disposition du public uniquement sur rendez-vous :

- à la préfecture de la Lozère, faubourg Montbel, 48000 Mende (contact tél. 04 66 49 67 71)
- à la direction départementale des territoires de l'Ardèche, 2, place Simone Veil - B.P.613 - 07006 PRIVAS CEDEX, (SUT/BP : 04 75 65 51 73)

La commission d'enquête, représentée par au moins un de ses membres, siègera en personne en mairies de Langogne (siège de l'enquête), de Saint-Flour-de-Mercoire et de Lespéron afin d'y recevoir les déclarations et observations des personnes aux dates et heures suivantes :

- samedi 3 juin 2023 de 9 h à 12 h à Langogne,
- vendredi 9 juin 2023 de 14 h à 17 h à Lespéron,
- mardi 13 juin de 9 h à 12 h à Saint-Flour-de-Mercoire,
- jeudi 22 juin 2023 de 9 h à 12 h à Langogne,
- mercredi 5 juillet 2023 de 9 h à 12 h à Langogne.

Le public pourra formuler ses observations :

- en les portant sur les registres d'enquête déposés dans les mairies précitées ;
- en les adressant, par écrit, à la mairie de Langogne, à l'attention du président de la commission d'enquête – enquête publique «contournement de Langogne et mise en compatibilité du PLUi de la communauté de communes du Haut-Allier», Bd des Capucins, 48300 Langogne,
- en les présentant verbalement aux membres de la commission d'enquête au cours de leurs permanences en mairies aux jours et heures indiqués ci-dessus,
- en les déposant sur le registre dématérialisé mis en ligne sur le site internet suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/4573>. Les observations publiées suivant cette modalité sont donc visibles par tous.

ARTICLE 4 : Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique sera affiché en mairies de Langogne, Saint-Flour-de-Mercoire et de Lespéron par les soins respectifs des maires des communes précitées, et au siège de la communauté de communes du Haut-Allier, quinze jours au moins avant la date d'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de l'enquête.

L'accomplissement de l'affichage en mairies fera l'objet d'un certificat établi, à l'issue de l'enquête publique, par les maires des communes concernées et par le président de la communauté de communes.

Il appartiendra aussi à la DREAL Occitanie de procéder à l'affichage du même avis sur les lieux du projet, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique, et durant toute la durée de celle-ci, dans le respect des conditions de l'article R.123-11 du code de l'environnement et de l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 susvisé. Cet avis devra être visible des voies publiques, aux endroits les plus appropriés, pour être lisible par le public. L'accomplissement de cette formalité sera justifié par un certificat établi par la DREAL Occitanie qui sera transmis au préfet de la Lozère à la fin de l'enquête publique.

Il sera, en outre, inséré par les soins du préfet de la Lozère, et aux frais du demandeur, dans les hebdomadaires "Lozère Nouvelle" et « La Tribune » et les quotidiens "Midi Libre" et « Le Dauphiné Libéré », quinze jours avant l'ouverture de l'enquête publique et rappelé dans les 8 premiers jours de l'enquête.

Ce même avis sera consultable sur le site internet suivant : <https://www.registre-dematerialise.fr/4573>
Toute personne peut obtenir des renseignements sur le dossier auprès de la responsable des projets suivante :

-Mme Béatrice TRINQUIER - Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie - Direction transport – Division Est - 520 allée Henri II de Montmorency - 34064 MONTPELLIER CS 69007 – Cédex 02 - Tél : 04.34.46.65.70 - beatrice.trinquier@developpement-durable.gouv.fr

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique auprès de la Préfecture de la Lozère - bureau de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial, Faubourg Montbel 48000 MENDE.

ARTICLE 5 : A l'issue de l'enquête publique, les registres d'enquête seront remis à la commission d'enquête qui les clôturera. Cette dernière rencontrera, dans la huitaine, le demandeur de l'enquête publique et lui communiquera les observations écrites et orales, consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le demandeur disposera de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

La commission d'enquête transmettra au préfet de la Lozère (secrétariat général – bureau de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial), le dossier d'enquête avec le rapport et ses conclusions motivées par opération, en précisant si elles sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables, dans le délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête publique.

ARTICLE 6 : Au terme de l'enquête, une copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête et du mémoire en réponse du demandeur sera adressée, par les soins du préfet de la Lozère, à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie, à la direction départementale des territoires (DDT) de la Lozère, à la communauté de communes du Haut-Allier et dans les communes concernées pour y être tenue, sans délai, à la disposition du public pendant minimum un an à compter de la clôture de l'enquête. Une copie sera également transmise au tribunal administratif et déposée en préfecture de la Lozère (bureau de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial) et à la DDT de l'Ardèche (SUT/BP).

Ce document sera consultable sur le site des services de l'État : www.lozere.gouv.fr à la rubrique « publication - enquêtes publiques – autres enquêtes publiques » et www.ardeche.gouv.fr à la rubrique « enquêtes et consultations publiques (hors ICPE) – enquêtes – terminées ».

Les personnes intéressées pourront obtenir communication du rapport et des conclusions dans les conditions prévues à l'article L.311.2 et suivants du code des relations entre public et administration

ARTICLE 7 : A l'issue de l'enquête publique, les préfets de l'Ardèche et de la Lozère se prononceront, par arrêté inter préfectoral, sur la demande de déclaration d'utilité publique du projet qui sera soit autorisée, soit refusée et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Haut-Allier. Sur ce dernier point, l'avis de la communauté de communes sera sollicité au préalable.

ARTICLE 8 : Les secrétaires générales des préfectures de l'Ardèche et de la Lozère, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie, les maires de Langogne, Saint-Flour-de-Mercoire et de Lespéron, le président de la communauté de communes du Haut-Allier, le président de la commission d'enquête, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté dont copie sera transmise dans les directions départementales des territoires de l'Ardèche et de la Lozère.

3.2.3 Emargement

Les dossiers « papier » ont été disponibles le lundi 30 mai 2023. Après vérification de la concordance entre les versions numérique et imprimé, certains défauts d'impression, en raison d'un format imprimé inadéquat, ont été recensés et rectifiés par la DREAL le mercredi 1^{er} juin.

Les dossiers, de même que les registres d'enquête ouverts par nos soins, ont été visés, cotés et paraphés avant l'ouverture de l'enquête le 3 juin 2023 en les remettant dans les différentes mairies et à la communauté de communes du Haut-Allier les 30 mai, 2 et 3 juin 2023. Nous les avons clôturés le 5 juillet 2023 en les récupérant en mairies et au siège de la communauté de communes.

3.2.4 Contacts préalables

Pour avoir une meilleure perception du projet, nous avons rencontré ou contacté différentes personnes dont :

- ✓ Mmes Béatrice TRINQUIER et Alexandra MOROZ, responsables du projet pour la DREAL Occitanie, MM. Christophe GAMET, Directeur adjoint des transports de la Dreal Région Occitanie et François GHIONE, responsable division Est transports DREAL Occitanie.
- ✓ M. Marc OZIOL, maire de Langogne,
- ✓ M. Jean LINOSIER, maire de Lespéron,
- ✓ M. Guy MAYRAND, maire de Saint-Flour-de-Mercoire,
- ✓ MM. Alain ROBERT, Patrick ANGLADE, Mmes Stephanie FERRET, Elisabeth LIOTARD et SOUHLERE, respectivement maire, adjoints et chef de projet ville de demain de Pradelles,
- ✓ M. Jean GENEST, président de la communauté de communes des montagnes ardéchoises,
- ✓ M. Francis CHABALIER, président de la communauté de communes du Haut-Allier,
- ✓ Mme Marie MEVIC, en charge du dossier à la chambre d'agriculture de l'Ardèche,
- ✓ MM. Amaury SOUCHON et Alain RAYNAL, respectivement directeur et chef de service entreprise -territoire de la chambre d'agriculture de la Lozère,
- ✓ MM. Frédéric AGUILERA et Philippe GAMON, respectivement vice-président en charge des mobilités et directeur général adjoint en charge des mobilités de la région AURA,
- ✓ M. Jean-Luc GIBELIN, vice-président en charge des mobilités à la région Occitanie,
- ✓ M. Etienne DELCASSO et Mme Christine MARY, respectivement en charge du dossier et responsable service aménagement à la DDT de la Lozère,
- ✓ M. Romain MAURICE et Jérôme BOSC, respectivement responsable et chef de service urbanisme à la DDT Sud Ardèche,
- ✓ Mme Laure TRACOL, responsable aménagement et M. Yvan BACCONNIER, chef de services routes et mobilités , au conseil départemental de l'Ardèche.
- ✓ MM. Fabrice GRAVIER et Eric SEPTAUBRE, respectivement chef du service mobilités aménagement paysages et responsable du pôle stratégie et animations à la DREAL AURA,
- ✓ MM. François VAUGLIN et Patrick LAMBERT, ingénieurs IGEDD,
- ✓ M. Yvan L'HERMET, président de l'association « oui à la 2X 2 voies »,
- ✓ M. Jean-Claude CHAZAL, ancien député de la Lozère,
- ✓ Mme Thérèse FAJARDO, responsable du projet à l'ARS Occitanie-pôle Lozère,
- ✓ M. Yannick HERMET, responsable OFB Lozère,
- ✓ M. Ludovic PERRAUD, directeur de la forêt privé Gard-Lozère,
- ✓ MM. Pierre-Adrien HANS et Renaud MARTY, respectivement responsable de l'unité en charge de l'hydraulique et des inondations et chargé de mission en hydrologie et hydrométéorologie DREAL Centre-Val de Loire
- ✓ Mmes Marie-Christine VIOULAC et Eliane SABATIER, respectivement responsable du service des enquêtes publiques de la Lozère et en charge du dossier à la Préfecture de la Lozère.

3.2.5 Visites des lieux

Le 15 mars 2023 de 14h à 17h, une première visite partielle des lieux a été effectuée avec Mmes Béatrice TRINQUIER et Alexandra MOROZ, M. Francis GHIONE de la DREAL Occitanie

Le 13 juin 2023, de 15h à 16h, nous avons approfondi notre connaissance sur les secteurs de Nirgoult et Germanès.

Le 4 Juillet 2023 de 10h30 à 12h15, nous avons rencontré sur le terrain M. Sébastien ROUVIER, agriculteur-exploitant de la ferme de Germanès et M. Henry PROUHEZE, propriétaire de la maison qui devrait être expropriée au niveau du Pont d'Allier. Nous avons également mieux perçu les lieux de la future tranchée à la hauteur du quartier de Nirgoult.

Ce même jour, de 14h30 à 16h, à la suite de diverses contributions, nous avons sillonné les Choisinets, Brugeyrolles et Mas Richard pour appréhender l'impact du tracé dans ces lieux. Nous avons constaté une forte présence de randonneurs.

Après analyse de différentes remarques du public, le 19 juillet 2023 de 16h à 17h, nous nous sommes rendus à proximité du moulin d'Alexis pour mesurer les éventuels impacts du viaduc sur le Langouyrou.

3.2.6 Information effective du public

La publicité réglementaire pour ce type d'enquête a été effectuée, à savoir :

Pour l'enquête publique

- les annonces légales

L'enquête publique a fait l'objet de plusieurs avis dans la presse : Midi libre (16 mai et 8 juin 2023) et La Lozère Nouvelle (aux mêmes dates).

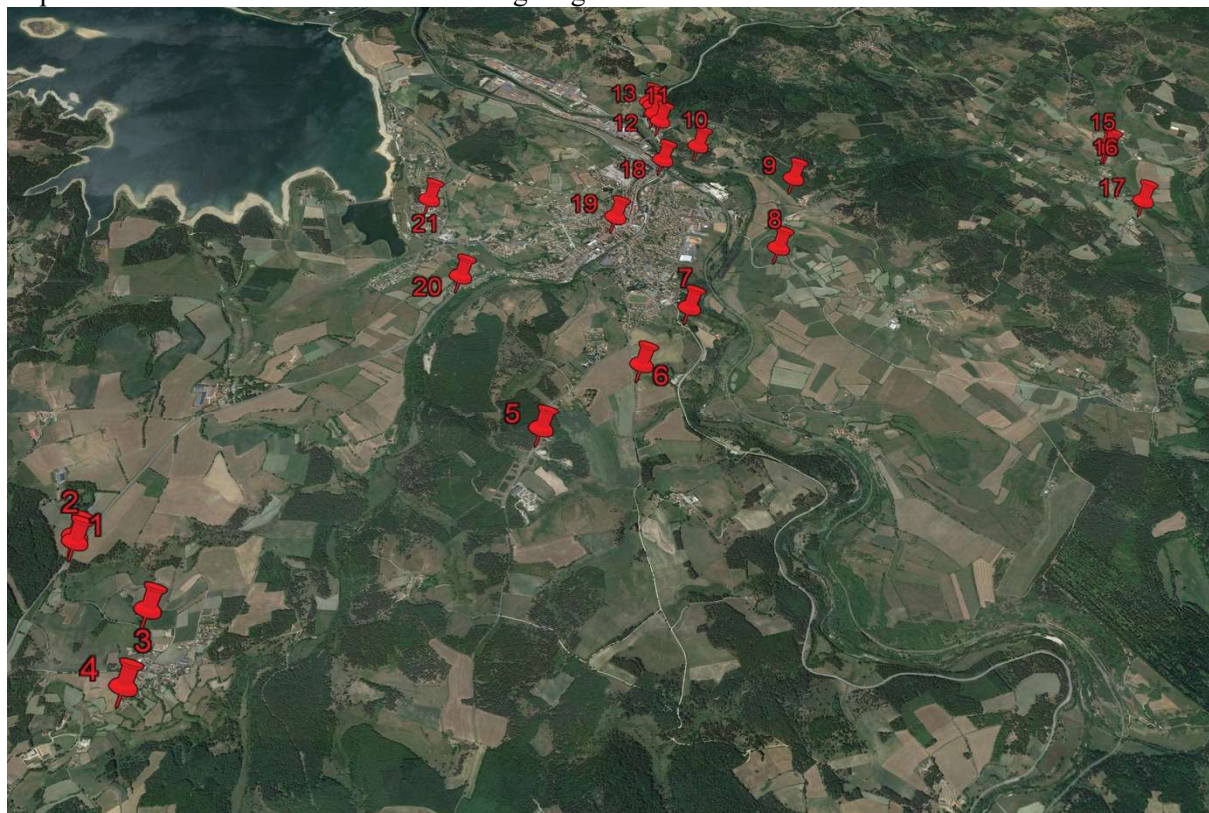
- la communication de l'avis d'enquête

Un avis au public relatif à l'ouverture d'enquête a été affiché en mairies de Langogne, Lespéron et Saint-Flour-de-Mercoire et à la maison de la communauté de communes du Haut Allier à Langogne.

La DREAL a apposé des avis au format réglementaire aux mairies et en lieux liés au contournement. Elle a également doublé l'affichage réglementaire de flyers de couleur bleu annonçant les dates de l'enquête et la date et le lieu de la réunion publique organisée dans le cadre de l'enquête publique. Cet affichage a eu lieu les 16 et 17 mai 2023.

Les affichages ont été contrôlés par voie d'huissier les 24 mai et 6 juin. Il aurait été profitable de faire 2 vérifications supplémentaires en milieu et en fin d'enquête.

Implantations des différents lieux d'affichage règlementaire



Nous avons vérifié l'affichage, lors des visites des lieux et nos permanences.

Nous avons constaté le 13 juin, le 22 juin, le 2 juillet, 4 et 5 juillet que le panneau N°1 à l'entrée de la route en direction de Saint-Flour-de-Mercoire était couché dans l'herbe. Nous l'avons remis en place les 13 et 22 juin en le signalant à la DREAL. Ultérieurement, il est resté au sol car impossible de le replanter manuellement.

La préfecture a mis sur son site enquête publique l'avis et l'arrêté d'enquête publique qui indiquaient l'adresse électronique <https://www.registre-dematerialise.fr/4573> permettant la consultation du dossier et le dépôt des observations.

Le dossier était accessible sur le site hébergeur de «préambules» à l'adresse prévue.

Une réunion publique a été tenue le mercredi 7 juin de 20 heures à 22 h 30 à la salle polyvalente de Langogne en présence de 190 personnes. La DREAL a présenté le projet et répondu aux questions de la salle.

L'association oui à la 2X2 voies a mis sur son site une motion indiquant les dates de l'enquête publique. Elle a organisé une réunion publique le 27 juin à Langogne (une vingtaine de présents) et 3 sorties randonnées du Pont d'Allier à Nirgoult pour découvrir les lieux ont été programmées en juin.

De nombreux articles de presse en mai et juin 2023 dans Midi Libre-édition Lozère, l'Eveil de Haute Loire et la Lozère Nouvelle ont évoqué les dates de l'enquête publique ainsi que la date et le lieu de la réunion publique.

Le syndicat mixte de la RN88 a fait publier une page dans la Lozère Nouvelle appelant à s'exprimer favorablement au projet et rappelant les dates de l'enquête publique.

Nous avons sollicité la DREAL pour qu'elle envoie une lettre indiquant la tenue de l'enquête publique aux propriétaires concernés directement par le fuseau du contournement. La DREAL a décliné estimant que cette initiative se fera lors de l'enquête parcellaire.

Réitérant notre demande en estimant que les propriétaires des terrains ont le droit de savoir si leurs terrains pouvaient être impactés par une DUP, la DREAL a confirmé son refus tout en nous adressant la carte des parcelles impactées par l'éventuelle DUP.

Certains propriétaires sont venus lors de l'enquête publique. Nous considérons qu'au-delà de la stricte application de la loi et à la vue qu'une partie d'entre eux ont été avisés (exploitants agricoles via l'étude agricole, propriétaire de la maison détruite), l'équité aurait été que l'ensemble des propriétaires bénéficient de la même information.

Nous estimons que l'information pour cette enquête a été globalement satisfaisante tout en regrettant vivement la non-information des propriétaires pouvant être impactés.

3.2.7 Organisation d'une réunion d'information

Estimant que la dernière consultation et information officielle publique datait de 2015, la commission d'enquête a organisé, en accord avec M. le préfet de la Lozère, une réunion publique le mercredi 7 juin de 20 heures à 22 h 30 à la salle polyvalente de Langogne en présence de 190 personnes. La DREAL a présenté le projet et répondu aux questions de la salle.

La réunion publique du 7 juin a fait la une du quotidien L'Eveil de Haute Loire avec photos et 2 pages intérieures présentant les différents aspects du point de vue de la Haut Loire (Pradelles).



3.2.8 Réception du public et observations portées sur les registres

Cinq permanences ont été tenues par la commission d'enquête en mairies de Langogne, Saint-Flour de Mercoire et Lespéron, conformément au calendrier prévu de cette enquête et nous avons accueilli à ces occasions 64 personnes .

Mairie de Langogne (Lozère) 40 personnes
samedi 3 juin 2023 de 9 heures à 12 heures,
jeudi 22 juin 2023 de 9 heures à 12 heures,
mercredi 5 juillet 2023 de 9 heures à 12 heures.

Mairie de Saint-Flour-de-Mercoire (Lozère) 10 personnes
mardi 13 juin 2023 de 9 heures à 12 heures.

Mairie de Lespéron (Ardèche)
vendredi 9 juin 2023 de 14 heures à 17 heures.

14 personnes

Cette enquête a donné lieu au dépôt de 530 observations écrites et orales dont 45 doublons dans les registres d'enquête papier et électronique accompagnées de 67 annexes.

Les observations portaient essentiellement sur la DUP, 5 observations sur la mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes du Haut-Allier.

Le nombre des observations dans les registres d'enquête papier a été le suivant :

- 81 pour Langogne,
- 23 pour Lespéron,
- 12 pour Saint-Flour-de-Mercoire,
- 0 pour la communauté de communes du Haut Allier.

29 annexes ont accompagné ces éléments.

26 courriers ont été adressés au président de la commission d'enquête en mairie de Langogne.

Lors de chaque permanence ou pendant nos visites des lieux, nous avons constaté que l'affichage était en place et que les dossiers étaient complets.

3.2.9 observations et annexes via le registre électronique

Le registre dématérialisé a enregistré 388 observations dont 42 doublons et 38 annexes.

Le site web a comptabilisé 4533 visites et 1003 téléchargements ont été effectués.

Ces observations et le dossier étaient consultables sur le site internet de l'enquête publique sous <https://www.registre-dematerialise.fr/4573> .

3.2.10 Clôture de l'enquête

A la fin de l'enquête, nous avons collecté et clos les registres d'enquête en mairies et à la comcom. Nous avons procédé à la rédaction du procès-verbal de synthèse, de notre rapport et de nos conclusions.

Le 6 juillet de 15h à 17h, nous avons rencontré à Mende en préfecture, Mme Béatrice TRINQUIER, en charge du dossier pour le compte de la DREAL qui était accompagnée de Mme Alexandra MOROZ, responsable du projet pour la DREAL Occitanie, MM. Christophe GAMET, Directeur adjoint des transports de la DREAL Région Occitanie et François GHIONE, responsable division Est transports DREAL Occitanie.

Nous lui avons notifié les observations du public et les nôtres, celles-ci étant consignées dans un procès-verbal remis au pétitionnaire. Nous l'avons invitée à produire dans un délai de quinze jours, un mémoire en réponse. Ce dernier nous est parvenu par courriel le 25 juillet 2023 à 19h10 et par courrier le 27 juillet 2023.

Le 4 août 2023, nous avons remis notre rapport avec nos conclusions et avis, les registres d'enquête au service enquêtes publiques de la préfecture de la Lozère. Le même jour, nous avons transmis par courriel notre rapport, nos avis et conclusions au Tribunal administratif de Nîmes.

En résumé, 530 observations ont été inscrites dans les registres d'enquête papier et électronique accompagnées de 67 annexes durant la période de l'enquête. Nous avons effectué quatre visites des lieux et rencontré ou échangé par téléphone ou mail notamment avec :

- ✓ Mmes Béatrice TRINQUIER et Alexandra MOROZ, responsables du projet pour la DREAL Occitanie, MM. Christophe GAMET, Directeur adjoint des transports de la Dreal Région Occitanie et François GHIONE, responsable division Est transports DREAL Occitanie.

- ✓ M. Marc OZIOL, maire de Langogne,
- ✓ M. Jean LINOSIER, maire de Lespéron,
- ✓ M. Guy MAYRAND, maire de Saint-Flour-de-Mercoire,
- ✓ MM. Alain ROBERT, Patrick ANGLADE, Mmes Stephanie FERRET, Elisabeth LIOTARD et SOUHLERRE, respectivement maire, adjoints et chef de projet ville de demain de Pradelles,
- ✓ M. Jean GENEST, président de la communauté de communes des montagnes ardéchoises,
- ✓ M. Francis CHABALIER, président de la communauté de communes du Haut-Allier,
- ✓ Mme Marie MEVIC, en charge du dossier à la chambre d'agriculture de l'Ardèche,
- ✓ MM. Amaury SOUCHON et Alain RAYNAL, respectivement directeur et chef de service entreprise -territoire de la chambre d'agriculture de la Lozère,
- ✓ MM. Frédéric AGUILERA et Philippe GAMON, respectivement vice-président en charge des mobilités et directeur général adjoint en charge des mobilités de la région AURA,
- ✓ M. Jean-Luc GIBELIN, vice-président en charge des mobilités à la région Occitanie,
- ✓ M. Etienne DELCASSO et Mme Christine MARY, respectivement en charge du dossier et responsable service aménagement à la DDT de la Lozère,
- ✓ MM. Romain MAURICE et Jérôme BOSCH, respectivement responsable et chef de service urbanisme à la DDT Sud Ardèche,
- ✓ Mme Laure TRACOL, responsable aménagement et M. Yvan BACCONNIER, chef de services routes et mobilités , au conseil départemental de l'Ardèche.
- ✓ MM. Fabrice GRAVIER et Eric SEPTAUBRE, respectivement chef du service mobilités aménagement paysages et responsable du pôle stratégie et animations à la DREAL AURA,
- ✓ MM. François VAUGLIN et Patrick LAMBERT, ingénieurs IGEDD,
- ✓ M. Yvan L'HERMET, président de l'association « oui à la 2X 2 voies »,
- ✓ M. Jean-Claude CHAZAL, ancien député de la Lozère,
- ✓ Mme Thérèse FAJARDO, responsable du projet à l'ARS Occitanie,
- ✓ M. Yannick HERMET, responsable OFB Lozère,
- ✓ M. Ludovic PERRAUD, directeur de la forêt privé Gard-Lozère,
- ✓ MM. Pierre-Adrien HANS et Renaud MARTY, respectivement responsable de l'unité en charge de l'hydraulique et des inondations et chargé de mission en hydrologie et hydrométéorologie DREAL Centre-Val de Loire
- ✓ Mmes Marie-Christine VIOULAC et Eliane SABATIER, respectivement responsable du service des enquêtes publiques de la Lozère et en charge du dossier à la Préfecture de la Lozère.

4 Avis de l'autorité environnementale – IGEDD
AE du 10 novembre 2022 (avis n°2022-77)

L'avis de l'AE est intégré dans la pièce 1 – Avis obligatoires émis - du dossier d'enquête préalable du Contournement de Langogne (29 pages) .Pour l'AE les principaux enjeux environnementaux concernent l'impact sur la biodiversité, les sites Natura 2000 et les continuités écologiques, la consommation des sols, l'altération des zones humides et du paysage, l'augmentation des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, et les pollutions liées au trafic routier (air, eaux, milieux aquatiques).

Dans son mémoire en réponse à l'autorité environnementale, les données du pétitionnaire sont en italiques.

Contexte du projet

L'Ae recommande de faire porter le champ du dossier et de son évaluation environnementale sur l'ensemble du projet d'aménagement de la RN 88 entre l'A 75 et Le-Puy-en-Velay.

La RN88 entre l'A75 et Le-Puy-en-Velay correspond à un linéaire de plus de 78 km. L'itinéraire présente une section en Région Occitanie et une section en région AURA dont les aménagements qui seront retenus, à terme, pour être réalisés seront portés par des maîtrises d'ouvrage distinctes. À ce jour, l'état d'avancement des réflexions sur les projets d'aménagements à l'échelle de l'itinéraire ne sont pas au même niveau d'avancement et le programme des aménagements ayant vocation à être réalisés n'est pas

arrêté. Les dossiers à venir sur les autres aménagements pourront intégrer, là où c'est pertinent, la prise en compte des aménagements de la RN88 dans leur étude d'impact, en particulier pour l'évaluation des effets cumulés. Ainsi, le présent dossier porte uniquement sur le projet de déviation de la RN88 à Langogne.

Procédures relatives au projet

Il aurait été utile que, pour simplifier l'information du public, l'enquête publique concerne chacune de ces procédures et que les dossiers correspondants soient présentés ensemble.

Le fait de dissocier les enquêtes, en particulier aux stades déclaration d'utilité publique et autorisation environnementale, permet de présenter un projet à différents stades de conception, pouvant être amendé en tenant compte des avis émis par le public et des acteurs du territoire. Le niveau de définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ayant vocation à figurer dans le dossier d'autorisation environnementale unique nécessite de disposer d'un projet détaillé (niveau études de conception détaillée) avec des inventaires faune/flore ciblés sur le projet. Le recours à des installations classées ICPE en phase travaux, s'il s'avérait nécessaire, donnera lieu aux procédures réglementaires qui permettront d'obtenir les autorisations adéquates.

Analyse de l'étude d'impact

Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'Ae recommande de reprendre l'analyse multicritères des variantes de tracé avec une méthode robuste, et d'indiquer de quelle manière les observations relatives aux variantes sur le tracé émises dans le cadre de l'enquête publique sur la DUP seront prises en compte dans le choix du projet.

L'analyse multicritères utilisée pour le choix de la variante est présentée dans la Pièce E – Volet 6. Le tracé préférentiel A1/B1 a été présenté comme le tracé préférentiel du maître d'ouvrage à la concertation de 2015. Le choix de la variante a été fait à l'issue de cette concertation, à partir de l'analyse multicritères fondée sur 3 critères principaux :

*les fonctionnalités techniques des variantes,
leur coût global,
et leurs impacts environnementaux (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage, agriculture, sylviculture.*

Ainsi, l'État s'est engagé à :

- apporter des modifications de tracé au niveau du carrefour de la RN 88 avec la future infrastructure au niveau de St Flour-de-Mercoire (carrefour avec la RD 71) et au niveau de son raccordement au Nord de Langogne au niveau du quartier du « Pont d'Allier »,*
- Prendre en compte les activités agricoles et en particulier au niveau d'une part, du ravin des chèvres sur le territoire de la commune de St Flour-de-Mercoire et d'autre part, de la ferme de Germanes sur le territoire de la commune de Lespèron dans le département de l'Ardèche,*
- Prendre en compte du bruit généré par l'infrastructure sur le camping « Les Cigales de l'Allier » situé en bordure de ce cours d'eau sur le territoire de la commune de Langogne. A ce titre, une étude acoustique spécifique au camping a été réalisée.*

Les autres variantes

L'Ae recommande de compléter le volet consacré à la comparaison des variantes (et aux raisons environnementales des choix effectués) pour les viaducs de franchissement de l'Allier et du Langouyrou et les divers rétablissements nécessaires au contournement de Langogne. Elle recommande aussi d'envisager des mesures et aménagements permettant de réduire l'autosolisme ou, à défaut, de justifier le choix de ne pas envisager de telles actions.

Les viaducs ont été conçus afin de ne pas impacter les lits majeurs de l'Allier et du Langouyrou. Les différentes variantes d'aménagements étudiées sont présentées dans le dossier. En particulier, le viaduc permettant le franchissement de l'Allier a été positionné afin de permettre le franchissement, par un ouvrage unique, de la voie SNCF et du cours d'eau. Le projet du contournement de Langogne, doit permettre de supprimer le trafic de transit en traversée de Langogne. La portion de RN déviée a vocation à être déclassée du réseau routier national et permettra sa requalification avec la possibilité d'y développer les modes doux.

Scénario de référence

L'Ae recommande d'harmoniser les études pour systématiser l'évaluation des impacts du projet à sa mise en service et à long terme.

Selon les scénarios de références, l'évolution du trafic n'est pas déterminante compte tenu des objectifs du projet. Le projet de contournement répond à une volonté d'aménagement et d'amélioration du cadre de vie des habitants de Langogne et de développement du territoire, par la déviation de la zone urbaine du trafic de transit et en particulier des poids-lourds.

Etat initial, incidences du projet, mesures et suivi

L'Ae rappelle que l'étude d'impact est produite sous la responsabilité du maître d'ouvrage, qui doit s'engager à mettre en œuvre les mesures permettant d'éviter, réduire et compenser les incidences de son projet.

Les mesures « ERC » ont vocation à être précisées et détaillées dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale. Ces mesures constituent des engagements pour le maître d'ouvrage et leur mise en œuvre effective conditionnera l'obtention de l'autorisation environnementale. D'une manière générale, les engagements du maître d'ouvrage porteront à la fois sur les conditions de réalisation des travaux et sur la vie de l'infrastructure. En particulier, les engagements sur les mesures compensatoires seront pris sur une durée de 30 ans.

L'Ae recommande de reprendre le volet relatif aux mesures d'évitement, réduction et compensation pour les préciser à un niveau suffisant pour établir un bilan coûts/avantages qui permette à l'autorité compétente de se prononcer quant à l'utilité publique du projet, et pour permettre de garantir le respect de l'article L.163-1 du code de l'environnement sans lequel le projet ne peut être autorisé.

Les mesures ERC ont été précisées et retravaillées dans la pièce E – volet 5. Notamment, les mesures relatives au milieu naturel, présentant des mesures chiffrées, sont détaillées dans la pièce E – volet 8 – Annexe 3, pages 273 à 308. Par ailleurs, le dossier a été complété en matière de mesures compensatoires avec des précisions sur les gisements potentiels identifiés par le maître d'ouvrage (Pièce E Volet 5 Incidences, pages 54 et 55). Les mesures plus précises seront détaillées et affinées dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale à la lumière des inventaires complémentaires qui seront réalisés sur le tracé exact du projet issue des études de conception détaillée.

L'Ae recommande de ne pas engager d'opération préjudiciable à l'environnement, y compris les fouilles archéologiques, tant que n'ont pas été levés les doutes sur l'utilité publique et sur les financements sans lesquels le projet ne peut être réalisé.

Les travaux, qui débiteront par la libération des d'emprises (y compris diagnostic archéologique), seront réalisés à l'issue de l'obtention de la DUP et l'Autorisation Environnementale Unique.

Milieus naturels

L'Ae recommande d'actualiser et d'accroître très significativement les inventaires naturalistes.

Le dossier s'appuie sur des données issues d'inventaires datant de 2012-2013 avec des compléments réalisés entre 2016-2017 ayant permis d'actualiser la connaissance des enjeux. Des sondages pédologiques ont été réalisés début 2023 (Cf. annexe 1 du présent mémoire) afin d'affiner la connaissance des zones humides. De nouveaux inventaires complets (durant les 4 saisons et sur l'ensemble du tracé) seront réalisés au stade de la conception détaillée du projet afin de rédiger le dossier d'Autorisation Environnementale unique dans lequel les mesures précises en termes d'évitement, de réduction et de compensation seront établies. Ces inventaires complémentaires seront réalisés sur le tracé exact du projet issu des études de conception détaillée.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des incidences sur les milieux naturels avec une méthodologie robuste et étayée.

L'analyse de l'état initial n'est pas un simple recensement des données brutes caractérisant un territoire (les enjeux). Elle est, avant tout, une analyse éclairée de ce territoire, par la hiérarchisation des enjeux recensés, en les confrontant aux différents effets potentiels du projet, pour en déduire ensuite la

sensibilité du site vis-à-vis d'un tel projet. Elle résulte donc du croisement entre la valeur de l'enjeu et celle de l'effet potentiel du projet...

Le dossier de DUP a été complété sur l'identification de gisement de sites compensatoires (Pièce E Volet 5 Incidences, pages 54 et 55). De nouveaux inventaires complets seront réalisés au stade de la conception détaillée du projet afin de rédiger le dossier d'Autorisation Environnementale unique dans lequel les mesures précises en termes d'évitement, de réduction et de compensation seront établies.

Ces inventaires complémentaires seront réalisés sur le tracé exact du projet issu des études de conception détaillée.

L'Ae recommande de revoir à la hausse la qualification des enjeux liés aux habitats naturels et aux continuités écologiques.

D'après les documents disponibles, la trame verte inclut plusieurs réservoirs de biodiversité, qui correspondent majoritairement à des sites Natura 2000 et à des ZNIEFF, en contexte boisé ou de milieu humide. Le PI recoupe l'un de ces réservoirs, correspondant au plateau de Concoules et au Haut-bassin de l'Allier. Les trois communes comportent des milieux à perméabilité forte et moyenne (présence de prairies de pâtures et de fauche, boisements naturels et semi-naturels de pins sylvestres). La trame bleue comporte des réservoirs de biodiversité, correspondant à des zones humides, des plans d'eau et des cours d'eau. Le PI recoupe l'un de ces réservoirs, correspondant à la rivière Allier, qui est un réservoir et un corridor majeur du secteur. En effet, le cours d'eau et sa ripisylve abritent une biodiversité riche, forte de nombreuses espèces emblématiques (poissons, mammifères semi-aquatiques, etc.).

Les autres cours d'eau et zones humides du secteur jouent le rôle d'espaces perméables, au sein de la trame aquatique et humide.

Les barrières : le site d'étude contourne l'agglomération de Langogne et desservira notamment une ZAE. Dans le paysage nous noterons les points suivants : - La RN88 constitue une barrière du fait de la circulation importante et pouvant générer de nombreuses collisions avec les espèces de faune sauvage mobile ; - Le référentiel des obstacles à l'écoulement (ODE) signale pour les cours d'eau de l'Allier et du Langouyrou la présence de ponts et une succession de seuils pouvant limiter le déplacement de la faune aquatique et semi-aquatique. Les enjeux en termes de trame verte et bleue sont qualifiés de « forts » et de « très forts » en termes d'habitats naturels.

L'Ae recommande d'éviter autant que possible les incidences des viaducs, en particulier dans le lit majeur de l'Allier et sur les milieux associés (ripisylve, habitat d'intérêt prioritaire, zone inondable), par des choix techniques appropriés.

Pour le franchissement de l'Allier, l'ouvrage de franchissement retenu (viaduc) ne présente aucune pile dans le lit majeur du cours d'eau (cote de crue centennale) afin d'éviter les impacts sur ce dernier. Les incidences pourront intervenir principalement lors de la réalisation de l'ouvrage, en phase chantier (construction des culées et des piles). La mise en œuvre de mesures en phase travaux permettra de limiter les risques d'impact pour les espèces et les milieux. Le dossier a été précisé sur le choix de l'ouvrage de franchissement afin de confirmer que le viaduc ne présentera pas d'appui dans le lit majeur de l'Allier.

L'Ae recommande de préciser la conception des ouvrages de rétablissement de manière à ce qu'ils présentent une fonctionnalité suffisante pour le passage de la faune, et en particulier, d'indiquer la manière dont les guides techniques seront pris en compte.

Les longueurs des ouvrages de rétablissement sont précisées dans la Pièce E – volet 2 « Description du projet », en page 18 :

L'ensemble des ouvrages hydrauliques a été dimensionné en conformité avec les recommandations du guide technique « Assainissement routier » du SETRA, à l'exception des ouvrages OH14 et OH15 (traités ci-après). Les hypothèses prises en compte sont les suivantes : • L'ouvrage est dimensionné pour un débit de retour 100 ans ;

- La vitesse d'écoulement dans l'ouvrage doit être inférieure à 4 m/s ;*
 - La hauteur d'eau en amont de l'ouvrage doit être inférieure à 1,2 fois la hauteur de l'ouvrage.*
- Concernant les écoulements, le régime aval des ouvrages hydrauliques est de type torrentiel,*

Les ouvrages OH 14 et OH15 ont été dimensionnés sur base de modélisation 1D à ce stade des études, du fait des contraintes suivantes : le ruisseau de Malevielle et le ravin des chèvres seront rectifiés afin de mettre en place un ouvrage de franchissement avec un axe acceptable dans les règles de l'art. Concernant le positionnement des ouvrages de rétablissement de manière à ce qu'ils présentent une fonctionnalité suffisante pour le passage de la faune, ci-après est présenté le positionnement des ouvrages vis-à-vis des zones sensibles du milieu naturel, dans lesquelles les ouvrages doivent respecter une distance maximale de 300 m. Cette distance est globalement respectée exceptée entre les OH15 et OH16 où la distance est de 420 m environ, mais de 200 m à vol d'oiseau. La possibilité de réaliser un passage faune entre les OH15 et OH16 sera étudiée au stade suivant du projet (autorisation environnementale unique). Le dimensionnement de chaque ouvrage hydraulique est présenté en détail dans l'étude hydraulique jointe en annexe du dossier, en Pièce E – Volet 8. D'autre part, le dimensionnement hydraulique sera présenté en détail dans le dossier d'autorisation environnementale qui sera établi ultérieurement.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation des surfaces et des fonctionnalités des zones humides affectées par le projet, d'en déduire un besoin de compensation et d'en décrire la mise en œuvre.

Une campagne de terrain supplémentaire a été réalisée en mars 2023 afin de caractériser les sols et les zones humides via des sondages pédologiques. Le complément d'étude sur les zones humides est présenté en annexe 1 du présent mémoire en réponse. En plus du critère des sondages, le critère flore a également permis d'identifier des zones humides mais devra être complété par d'autres campagnes terrain à la période favorable. Au total, 6,43 ha de zones humides seront impactés par le projet. Dans le cadre de la réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet, une évaluation des fonctionnalités des zones humides affectées par le projet sera réalisée sur la base de la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides de l'ONEMA (Office National de l'Eau et des Milieux aquatiques).. Les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage respecteront les principes suivants :

- de proximité géographique
- d'efficacité : suivi de l'évolution de l'intensité des sous-fonctions au travers de la variation des indicateurs relevés sur le site impacté avant et après impact et sur le site de compensatoire avant et après action écologique/travaux compensatoire
- d'équivalence fonctionnelle : évaluation de la vraisemblance d'une équivalence fonctionnelle à l'issue de la mise en œuvre des mesures de compensatoire sur la base de l'analyse des indicateurs relevés lors de l'application de la méthode ONEMA
- d'additionnalité écologique : évaluer si le gain fonctionnel est au moins équivalent aux pertes à l'issue de la mise en œuvre des mesures compensatoire.

L'Ae recommande de mieux étayer la pertinence de la mesure compensatoire prévue pour la Pulsatille rouge.

*La Pulsatille rouge (*Pulsatilla rubra*) est une espèce protégée en Rhône-Alpes, quasi-menacée et déterminante ZNIEFF. Suite aux premiers inventaires, trois stations ont été identifiées regroupant 200 pieds sur le tracé du projet. L'objectif de la mesure compensatoire est d'éviter la destruction de cette espèce.*

Plusieurs actions doivent être mises en place de manière à réduire ces impacts en permettant leur sauvetage.

L'Ae recommande de procéder à une évaluation des surfaces et des fonctionnalités des boisements et éléments bocagers affectés par le projet, d'en déduire le besoin de compensation et de décrire la mise en œuvre des compensations de manière suffisamment détaillée pour démontrer leur efficacité. Elle recommande de définir des mesures de compensation efficaces pour la faune aquatique (Saumon atlantique, Ombre commun, Écrevisse à pattes blanches).

Faune aquatique :

La faune aquatique de l'Allier ne sera pas ou peu impactée, car les travaux ne concernent pas le lit mineur. Des mesures de réduction et d'évitement seront cependant mises en œuvre. Les piles de ponts sont en effet prévues au niveau du lit majeur au niveau de la cote de crue centennale. Il n'y a donc pas

de compensation de prévue à ce niveau. En phase travaux des stations temporaires de traitement des eaux sont prévues, afin de canaliser les ruissellements issus du chantier et ainsi éviter leur épanchement dans le milieu naturel.

Concernant les rescindements¹ de cours d'eau susceptibles d'impacts forts sur des milieux sensibles, l'Ae recommande de privilégier l'évitement par le choix du tracé d'ensemble de l'infrastructure. Elle recommande aussi de chercher à éviter ou réduire les impacts par les choix de détail relatifs à la configuration de chaque franchissement.

Sur les cours d'eau sont appliquées les préconisations du Schéma d'Aménagement et de la Gestion des Eaux (SAGE). Ainsi sur les quatre ouvrages hydrauliques concernés par un cours d'eau au sens de la police de l'eau, un ouvrage de type Passage Inférieur en Portique Ouvert (PIPO) est préconisé : il permet de conserver l'intégrité écologique du lit mineur et de ses abords. En termes d'évitement le choix des ouvrages d'art intégrera cet aspect afin de conserver le lit des cours d'eau.

L'Ae recommande de prévoir des mesures de compensation environnementale proportionnées aux destructions de milieux forestiers par la déviation.

L'ampleur des surfaces boisées, arbustives et de landes directement concernées par l'emprise du projet représente ainsi, 22,54 ha de milieux boisés, 0,56 ha de haies et 6,95 ha de haies. Concernant les surfaces boisées, des milieux faisant office de réservoir et / ou de corridor sont impactés, nécessitant des mesures de compensations au vu des surfaces défrichées. Les boisements détruits seront compensés a surface équivalente (plantation et / ou restauration de milieux).

L'Ae recommande de prévoir des mesures prévenant la dissémination des espèces exotiques envahissantes lors de la manipulation et du réemploi des matériaux et des terres.

Une mesure spécifique à destination des espèces exotiques envahissantes sera intégrée au dossier d'instruction du projet. L'objectif vise à limiter au maximum le risque de propagation d'espèces envahissantes via la circulation des engins et des transferts de terre végétale. L'objectif est également de ne pas importer de nouvelles espèces. Elle sera mise en place avant les travaux, pendant toute la durée des travaux et en phase d'exploitation.

Milieu humain

L'Ae recommande de mettre en cohérence les différents chiffres sur le trafic actuel et prévu.

Une erreur de date s'est glissée dans le résumé non technique : les projections de modélisation du trafic sur les cartographies ont été réalisées pour 2030 et non 2020. Une modification du résumé non technique est alors effectuée en conséquence (notifiée en couleur dans le texte)

L'Ae recommande de préciser la longueur actuelle de la traversée de Langogne et le temps qui sera nécessaire pour parcourir le contournement.

La longueur actuelle de la traversée de Langogne est de 5,15 km environ, pour une durée de traversée de 6 min. Au-delà du gain de temps de traversée de Langogne, le contournement, en évitant la traversée d'une agglomération, permet une fiabilisation des temps de parcours et une amélioration des conditions de conduite : moins de difficulté de traversée étroite de Langogne centre par les camions, moins de bouchons, plus de sécurisation du trajet

L'Ae recommande de présenter une analyse fine de l'accidentologie pour consolider l'évaluation des effets du contournement de Langogne en matière de sécurité routière, et de vérifier les estimations de l'accidentalité du secteur en situation de référence et avec projet (traversée de Langogne et contournement).

L'analyse de l'accidentologie a été faite sur la base des rapports d'accidents réglementaires. Les rapports étant anonymes, nous ne pouvons aller plus loin dans l'exercice. Le fait d'écarter les PL (16 %) du centre-ville permettra d'améliorer la sécurité dans la traversée de Langogne. Le contournement comprendra seulement 2 points d'accès (giratoires des Choisinets et de l'Allier) contre plus d'une vingtaine d'accès par carrefours en « T » sur la RN actuelle. Le 08 mars 2023, un camion-benne s'est encastré dans le pont SNCF de la RN88. Cet accident a entraîné la coupure de la circulation sur la

RN88 dans les 2 sens pendant 4 heures. Un itinéraire de substitution a été mis en place pour les véhicules légers mais les véhicules lourds, au nombre de 181, ont dû être stockés de part et d'autre de la ville.

L'Ae recommande de présenter une étude « air et santé » reposant sur des données et des estimations fiables, respectant la réglementation en vigueur, et comparant les niveaux de pollution projetés aux lignes directrices 2021 de l'OMS.

Un complément d'étude a été réalisé par le bureau d'études CEREG, dont le rapport détaillé est présenté en annexe 2 du présent mémoire. Ce complément d'étude précise, avec les références réglementaires à jour (note technique de février 2019), que le projet est soumis à une étude air de niveau III... Cette diminution générale entraîne ainsi une diminution de la consommation en carburant diesel, de l'ordre de 12%, et à l'inverse une augmentation des consommations en essence de l'ordre de 7%. La diminution totale de la consommation en carburant fossile est ainsi de près de 300 litres par jour. En revanche, le délestage d'une partie des circulations, et notamment de l'ensemble des circulations de poids-lourds, du cœur du centre-ville de Langogne, implique une très forte diminution de la monétarisation des coûts collectifs calculée par ce logiciel, de l'ordre de 55% (soit plus de 135 000 € par an), du fait de l'éloignement des trafics des zones les plus densément peuplées. L'étude montre une diminution générale des émissions de polluants à l'horizon 2030 au sein du réseau d'études défini, conséquence notamment de la diminution générale du nombre de kilomètres parcourus (moins 4,5%), mais également de la forte diminution des émissions au sein de la zone urbanisée de Langogne. Sur le tronçon central de la RN88, on observe ainsi une diminution de 43% des émissions d'Oxyde d'Azote, mais surtout de près de 60% des émissions de particules, conséquences de la baisse de 42% RN 88 –. Les diminutions des émissions seront également observées sur les autres tronçons routiers étudiés, en plus faibles proportions sur les RD108 et RD26 (10% ou moins), et de l'ordre de 30% sur la RD906

L'Ae recommande de présenter les bâtiments qui seront nouvellement exposés à la pollution de l'air, les niveaux atteints, et de définir et mettre en œuvre des mesures efficaces pour y garantir la qualité de l'air.

Le projet étant concerné par une étude air de niveau III, il n'y a pas lieu de réaliser une modélisation de la dispersion des polluants. De manière qualitative, les concentrations observées en état initial, inférieures aux objectifs de qualité, diminueront logiquement, et la qualité de l'air au sein de la traversée de Langogne sera ainsi globalement bonne en situation tendancielle (sans réalisation du projet), et d'autant plus en situation projet. En revanche, la réalisation de ce projet va avoir pour incidence de générer de nouvelles émissions de polluants au sein de secteurs actuellement peu concernés, le tracé du projet de déviation se faisant au sein de terrains principalement naturels et agricoles. Ainsi, 27 habitations ont été identifiées dans le rapport de 2019 comme nouvellement exposées à la pollution, 17 sur la commune de Langogne et 10 sur la commune de Lespéron. A la vue du tracé du projet, les secteurs nouvellement concernés par le contournement peuvent être, d'Ouest en Est, les suivants : - Le lieu-dit « la Bornate Cayrade », présentant 2 bâtiments à 200 m à l'Ouest du tracé ; - Le lieu-dit « le Mas Richard », accueillant 3 à 4 habitations à 250 à 300 m à l'Ouest du tracé ; - Le lieu-dit « Germanes » sur la commune de Lespéron ; - Le lieu-dit « le Nirgoult », situé à 100 m au Nord du tracé ; - Plusieurs habitations aménagées en bordure du quartier du Pont d'Allier, à une distance de 50 à 150 m au Sud du tracé, aux abords de l'intersection de ce dernier avec la RN88. A la vue des trafics projetés sur le projet de déviation (3 000 à 4 000 véhicules par jour) et du caractère très aéré du secteur, les concentrations générées devraient être faibles, et se limiter aux premiers abords directs de la voie. L'ensemble des habitations identifiées sur la partie Ouest du tracé, recensées à une distance comprise entre 200 et 400 m du projet de déviation, devrait ne subir aucune dégradation de la qualité de l'air et d'augmentation des concentrations en polluants. L'incidence des émissions routières, et la pollution atmosphérique qui peut en découler peut-être réduite en agissant : - Soit à la source même des émissions de polluants, à savoir sur les véhicules empruntant les axes routiers. Cette solution est indépendante du projet, puisque dépendantes majoritairement des évolutions techniques des véhicules. - Soit au niveau de conditions de dispersion et de propagation des polluants aux abords des axes routiers. Ainsi, la présence de certaines sections du projet en déblai, la mise en place de talus ou merlons, constitueront autant de barrières physiques à la dispersion et à la déviation des polluants en direction de zones habitées. La végétalisation des talus et merlons, ou encore la présence de nombreuses zones naturelles, agricoles et arborées aux abords directs du tracé pourront également permettre le piégeage d'une partie des polluants, et un

abaissement direct des concentrations en polluants aux abords des voies et des secteurs habités alentours. Cette solution sera analysée et détaillée au prochain stade d'étude, celui de l'autorisation environnementale unique.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une description des mesures proportionnées à l'atteinte paysagère que le projet porte au territoire traversé.

Les mesures paysagères à ce stade de l'étude ne sont pas développées car il s'agit d'un stade d'avant-projet ; le tracé est amené à évoluer. Des principes de représentation sont présentés dans la Pièce E volet 8 – annexes 10 et 11. Citons par exemple les propositions/principes d'aménagement suivants :

- *Les espaces « plantables » seront végétalisées par une végétation de haut jet et plutôt persistante,*
- *Les ronds-points seront aménagés d'un point de vue paysager,*
- *Les accotements seront soignés,*
- *Les talus seront ensemencés/plantés,*
- *Les falaises mises à jour feront apparaître des fronts de taille aussi naturels que possible,*
- *Les abords des ouvrages seront plantés afin d'estomper les lignes de construction,*
- *Les ouvrages seront de couleurs neutres et mates,*
- *Les anciennes voies en enrobés devenues inutiles seront supprimées et revégétalisées.*

Les mesures en lien avec le paysage seront davantage détaillées avec une conception plus précise du projet, au stade de l'autorisation environnementale unique.

L'Ae recommande de poursuivre la recherche d'un évitement des impacts sur les milieux naturels et les inondations, en particulier à proximité des ruisseaux de la Genestouze et de Malacombe.

Une étude complémentaire avec modélisation hydraulique 2D des écoulements des ruisseaux de Malacombe/Malevielle et Genestouze au droit des ouvrages hydrauliques projetées OH14 et OH15 a été réalisée début 2023 par le bureau d'études Philia Ingénierie. L'étude hydraulique dans sa version complète est présentée en annexe 3 du présent mémoire, et l'étude complétée sera présentée dans le cadre du dossier d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau a posteriori. La surélévation du niveau d'eau ne concerne que des zones sans enjeu bâti. La transparence hydraulique est assurée. Une optimisation de l'entonnement de l'ouvrage pourrait limiter la surélévation du niveau d'eau. - L'ouvrage OH15 nécessite la mise en place d'un ouvrage de décharge complémentaire pour éviter l'accumulation d'eau en amont du remblai projeté. Un ouvrage de 2 m de large permettrait d'éviter d'impacter les écoulements en lit majeur.

Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

Effets potentiels sur l'urbanisation

L'Ae recommande d'exposer clairement la situation juridique du projet de ZAE des Choisinets et les incidences de son annulation sur son devenir et le contournement de Langogne, particulièrement concernant le choix du tracé et des giratoires.

Les deux permis d'aménager de la zone d'activité des Choisinets ont été accordés au syndicat mixte pour l'aménagement économique autour de la RN88 (SMADE) par la commune de Langogne (commune compétente) par arrêté du 29 juin 2015. Par jugement du 23 mai 2017, le tribunal administratif de Nîmes a annulé les deux permis d'aménager au motif de la méconnaissance des dispositions de l'article L145-III du Code de l'urbanisme (constructions en absence de continuité). Par arrêt en date du 20 janvier 2018, la cour d'appel administrative de Marseille confirme le jugement du tribunal administratif de Nîmes du 23 mai 2017 ayant annulé les deux permis d'aménager de la zone d'activité des Choisinets délivrés le 29 juin 2015 par le maire de Langogne au SMADE au motif d'absence de construction en continuité du bâti existant : méconnaissance de la « loi Montagne » du 9 janvier 1985 (article L145-3 III du Code de l'urbanisme – recodifié aux articles L122-5 à L122-6). Le tracé du contournement de Langogne s'inscrit dans le fuseau de la concertation de 2007 sur le tracé neuf entre l'A75 et le Puy-en-Velay et non en fonction de la ZA des Choisinets dont l'emplacement a été choisi postérieurement à ce fuseau. Le choix du giratoire des Choisinets a bien été conçu afin de pouvoir desservir la ZAE car les décisions judiciaires n'avaient pas été prises au moment des études de tracé mais il est également situé afin de permettre un accès au Sud de Langogne, de desservir le village de Brugeyrolles et de rétablir la voie communale des Choisinets.

Consommations énergétiques et gaz à effet de serre

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par un bilan carbone complet (en analyse du cycle de vie) de l'opération et du projet d'ensemble, d'indiquer de quelle manière le projet s'inscrit dans la trajectoire définie par la stratégie nationale bas-carbone pour les transports, et de définir des mesures efficaces pour réduire son déficit carbone et compenser la dette carbone qu'il crée.

Un bilan carbone a été rajouté à la suite de cette remarque de l'Ae. Ce bilan a été réalisé par le bureau d'études CEREG et le rapport détaillé est fourni en annexe 4 du présent mémoire en réponse. Le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) a été réalisé à l'échelle du projet et du chantier associé. Les émissions liées au trafic ont été calculées à l'échelle des voiries impactées. Le périmètre temporel de l'étude va jusqu'en 2070, correspondant à la durée de vie hypothétique de la route, en cohérence avec l'évaluation socio-économique du projet. La méthode d'évaluation du Bilan Carbone © de l'ADEME a été utilisée préférentiellement. Le projet du contournement de Langogne va générer un total d'environ 186 000 tonnes de CO₂ jusqu'en 2070, en émissions brutes ...Les mesures suivantes sont proposées dans l'objectif de diminuer ces émissions brutes de GES :

- *Mesures d'évitement : réutiliser les déblais en remblais et dans la couche de forme, permettant de diminuer jusqu'à 10 500 t de CO₂, soit -6% des émissions totales brutes du contournement de Langogne.*
- *Mesures de réduction : réutiliser les matériaux de la couche de forme sans traitements poser les enrobés à froid, et utiliser de l'acier recyclé. Au total, ces 3 mesures de réduction permettraient d'économiser jusqu'à 23 200 tonnes de CO₂, soit -10,9% des émissions brutes du projet.*
- *Mesures de compensation : difficilement prévisibles à ce stade de l'étude, nous pouvons néanmoins indiquer qu'une compensation agricole, forestière et environnementale permettrait d'économiser 0,37 à 1,61 tonnes de CO₂ par hectare reboisé selon la nature du sol compensé (source : base carbone, ADEME). ...La mise en place de ces mesures permettrait une diminution des émissions GES du projet de l'ordre de 53 000 tonnes de CO₂, soit près de 30% des émissions carbone du projet. ...Ces émissions diminueront significativement jusqu'en 2050 (date d'estimation du changement du parc automobile français, qui deviendra majoritairement électrique).*

Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

L'Ae recommande de compléter le dossier par une étude socio-économique.

L'estimation du projet est de 74 M€ HT. L'opération n'est donc pas concernée par les articles cités ci-dessus. Une étude socio-économique est intégrée dans la pièce F du dossier, répondant aux obligations réglementaires pour le projet.

Agriculture

L'Ae recommande de compléter la partie de l'étude d'impact consacrée aux Afafe en précisant la manière dont, le cas échéant, les aménagements devront tenir compte des sensibilités identifiées et s'articuler avec le projet et ses mesures environnementales.

Les conclusions de l'enquête publique préalable à la DUP, ainsi que la réalisation des études de conception détaillée permettront de déterminer le tracé exact du projet de contournement et en évaluer leurs impacts. Ainsi, cette procédure sera menée après l'obtention de la DUP au même titre que l'enquête parcellaire.

Evaluation des incidences NATURA 2000

Le projet étant susceptible de porter atteinte à l'intégrité de sites Natura 2000 ou à leurs objectifs de conservation, l'Ae recommande de reprendre en profondeur l'étude des incidences du projet et de privilégier l'évitement des impacts dans la définition du projet, et d'engager les procédures nécessaires en cas d'impacts significatifs dommageables.

Concernant l'étude d'impact du projet à venir, des inventaires quatre saisons plus complets sont prévus. Ces derniers permettront de mieux appréhender les incidences précises du projet sur les sites Natura 2000 ou leurs objectifs de conservation. Les incidences réelles du projet sur les espèces et les habitats, notamment les ripisylves seront d'autant mieux analysées avec les emprises réelles du projet, et non l'emprise d'étude de la DUP. Pour rappel, l'incidence du projet et du viaduc en particulier sur les espèces liées au milieu aquatique sont globalement évaluées comme peu significatives, car les piles de l'ouvrage évitent le lit mineur, et se positionnent en berge au niveau de la limite de crue centennale. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront définies dans l'études d'impact du projet,

basées sur les inventaires quatre saisons à venir, pouvant servir de base à la définition des niveaux d'incidence sur le réseau Natura 2000, et leur significativité.

Cumul des incidences avec d'autres projets

L'Ae recommande de définir et mettre en œuvre des mesures ERC visant les effets cumulés du projet (incluant la déviation de Langogne) avec le projet de parc éolien des Taillades, concernant tant les couloirs de vols que les milieux d'alimentation (prairies humides et bocage).

Le projet vise une incidence résiduelle faible voire très faible sur la faune et ses habitats en règle générale. Des passages à faune couplés à des haies guides seront mis en place. Les milieux attractifs pour la faune à proximité immédiate du projet posant des questions de danger de mortalité pour les espèces seront reconstitués au niveau de secteur ne présentant pas de danger pour l'ensemble des espèces concernées.

Résumé non technique

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact les conséquences des recommandations du présent avis et de l'actualiser.

Le résumé non technique a été mis à jour avec les éléments intégrables à ce stade de l'étude dans le dossier d'enquête publique, à l'exception des études complémentaires réalisées en réponse à l'avis de l'Ae qui sont présentées en annexe du présent mémoire en réponse, et dont la synthèse a été intégrée directement dans le mémoire en réponse.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des effets de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur les sols, de prévoir des compensations proportionnées aux incidences et d'exposer la manière dont le projet contribue à l'objectif « zéro artificialisation nette ».

Toute la démarche ERC décrite dans le dossier permet de compenser l'artificialisation des sols par rapport aux habitats. Pièce I – Avis obligatoires émis Les modifications des documents d'urbanisme réalisées dans le cadre de la présente procédure ont pour seul et unique objectif de permettre la réalisation du projet. Ainsi, les modifications envisagées n'introduisent pas l'ouverture de nouvelles zones au développement urbain. Concernant l'objectif de « zéro artificialisation nette », il s'agit d'une politique à l'échelle nationale, qui ne devrait pas être déclinée localement, et dont les modalités d'application sont en cours de discussion dans les assemblées législatives.

5 PV commission d'examen conjoint pour PLUI Haut-Allier

Une réunion d'examen conjoint prévue dans les dispositions de l'article L153.54 du code de l'urbanisme s'est tenue le 2 Mai 2023 en préfecture de Lozère.



Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Florac, le 5 mai 2023

Affaire suivie par : Béatrice TRINQUIER
DREAL-DT/DMORNE
beatrice.trinquier@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 04 34 46 65 56

Projet de contournement de Langogne (RN88)
Mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes du Haut-Allier

Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 02 mai 2023

Le 2 mai 2023, à 14 heures 30, s'est tenue en présentiel en préfecture de Lozère, sous la présidence de Monsieur David URSULET, sous-préfet de l'arrondissement de Florac, la réunion des personnes publiques associées (PPA) relative à l'examen conjoint de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUI) de la communauté de communes du Haut-Allier. Cette réunion s'inscrit dans le cadre juridique des dispositions de l'article L. 153-54 du Code de l'urbanisme.

Étaient présents :

NOMS	ORGANISMES
Monsieur David URSULET	Préfecture de Lozère – sous-préfet de l'arrondissement de Florac
Monsieur Bénilde ROMEUF	Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Lozère
Monsieur Thibaud CHAILLOU	Ville de Langogne – directeur général des services
Monsieur Grégory ROCHETTE	Conseil départemental de Lozère – directeur des routes
Monsieur Jean-Louis BRUN	Conseil départemental de Lozère – élu Vice-président de la communauté de communes du Haut-Allier
Monsieur Marc OZIOU	Maire de Langogne
Madame Audrey CHASSANY	Communauté de communes du Haut-Allier – chef de projet
Madame Marie-Claire VIOULAC	Préfecture de Lozère – chef du bureau de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial
Madame Alexandra MOROZ	DREAL Occitanie – chargée d'opérations à la direction transports
Madame Béatrice TRINQUIER	DREAL Occitanie – responsable d'opérations à la direction transports
Monsieur Mathieu RISSOAN	Chambre de Commerce et d'Industrie de Lozère
Monsieur Marc CHEVRIER	DDT 48 – directeur adjoint
Monsieur Bruno GUARDIA	DDT 48 – service aménagement et logement – chef du bureau de l'urbanisme et des territoires

Étaient excusés :

M. Francis CHABALIER, président de la Communauté de communes du Haut-Allier
 La Chambre d'Agriculture de Lozère
 L'Agence régionale de santé (ARS) Occitanie.

Étaient absents :

Le Conseil régional Occitanie, la SNCF – délégation territoriale immobilière Méditerranée, le Syndicat mixte du Pays de l'Ardèche méridionale (SCOT de l'Ardèche méridionale), le Syndicat mixte du Pays du Velay (SCOT du Velay), la commune de Saint-Flour-de-Mercoire, la Direction interdépartementale des routes (DIR) du Massif central, l'Agence de l'Office national des forêts de Lozère.

Après avoir remercié les participants de leur présence, le sous-préfet de l'arrondissement de Florac ouvre la discussion.

L'ordre du jour porte sur l'examen des modifications à apporter au Plan Local d'Urbanisme intercommunal du Haut-Allier afin de le rendre compatible avec le projet de contournement routier de Langogne.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est inscrite dans le cadre des articles L. 3-54 et suivants et R.153-13 et R.153-14 du Code de l'urbanisme.

Madame TRINQUIER précise que l'enquête publique qui sera organisée comprendra plusieurs procédures :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) de la réalisation du projet de contournement de Langogne sur le territoire des communes de Saint-Flour-de-Mercoire et Langogne en Lozère et de Lespéron en Ardèche ;
- la mise en compatibilité du PLU de la communauté de communes du Haut-Allier.

Elle rappelle également que le présent procès-verbal sera joint au dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU) de l'enquête publique.

1. Présentation du projet

Le contournement de Langogne vise des objectifs multiples :

- o Faciliter les déplacements routiers :
 - Entre les régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes
 - Sur les voies locales rendues à leur usage.
- o Améliorer la sécurité routière :
 - En sécurisant la traversée de Langogne
 - En favorisant la piétonnisation sur la RN 88 actuelle
- o Améliorer le cadre de vie :
 - Des riverains de l'actuelle RN 88 en diminuant les nuisances,
 - Des usagers, par l'amélioration des entrées de ville.
- o Faciliter le fonctionnement urbain :
 - En améliorant les activités commerciales et touristiques du Nord-Est du département.

Le projet consiste en un aménagement d'une voie bidirectionnelle, en tracé neuf d'environ 7,2 km.

Cet aménagement comprendra 4 points d'échanges :

- o le giratoire n°01 Saint-Flour-de-Mercoire, point de raccordement à la RN88 existante à l'Ouest ;

- o le giratoire n°02 du Choisinets, point d'échange avec le village de Brugeyrolles, la zone d'activités du Choisinets et permettant le rétablissement de la vie communale des Choisinets ;
- o le giratoire n°03 RD906, point d'échange avec la RD906 qui garantit l'accès à Langogne par le Sud ;
- o le giratoire n°04 du Pont d'Allier, point de raccordement à la RN88 existante à l'Est.

Des emplacements réservés sont à prévoir pour la réalisation du projet. Leur largeur comprend l'emprise au sol du projet et une surlargeur, de part et d'autre, pour permettre d'éventuels ajustements.

Madame TRINQUIER rappelle également les remarques émises lors de la consultation des collectivités et des personnes publiques associées sur le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme (MECDU), de janvier à février 2022.

Les communes de Saint-Flour-de-Mercoire et de Langogne n'avaient émis aucun avis. La Direction départementale des territoires (DDT 48) avait demandé à ce qu'il soit fait mention de la Loi littoral dans le dossier. Afin de répondre à cette demande, le cadre réglementaire de la Loi littoral a été rajouté dans le dossier MECDU.

Les représentants de la DDT précisent que dans l'intervalle, le lac de Naussac a fait l'objet d'une nouvelle mesure de sa superficie par le CEREMA. Dès lors, cette superficie étant inférieure à 1000 ha, le plan d'eau n'est plus soumis à la loi littoral comme indiqué dans le courrier du préfet de la Lozère du 27 avril 2022 aux communes et EPCI concernés. Toutefois, il est également souligné le fait que le PLUI en vigueur conserve tous ses effets jusqu'à ce que sa révision tire les conséquences de cette nouvelle mesure du lac.

Madame TRINQUIER précise que le projet de contournement de Langogne, compte-tenu de sa situation au regard du Lac de Naussac et de son statut de route de transit, n'est pas soumis aux dispositions de la Loi littoral.

2. Mise en compatibilité du PLUI du Haut-Allier

La mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes du Haut-Allier consistera en :

- la modification du règlement de la zone Aux pour permettre la réalisation du projet
- la création d'un emplacement réservé spécifique au projet
- la mise à jour du tableau des emplacements réservés
- la mise à jour de la carte de synthèse du Plan d'Aménagement et de Développement durable du territoire du Haut-Allier intégrant le tracé du projet de contournement.

3. Adaptation des règlements

Le règlement de la zone Aux du PLUI de la Communauté de communes du Haut-Allier est complété de la manière suivante :

Article Aux 2 : occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières : « peuvent être autorisés les constructions, installations techniques, travaux nécessaires à la réalisation du projet de déviation routière RN88 contournant Langogne ainsi que les affouillements et exhaussements du sol nécessaires à ce projet »

4. Examen conjoint des personnes publiques associées

L'ensemble des participants à la réunion des personnes publiques associées émet un avis favorable au projet de mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes du Haut-Allier avec le projet de contournement de Langogne. Il est précisé que cette procédure suspend

la révision en cours du PLUI de la communauté de communes du Haut-Allier jusqu'à la décision sur la demande de déclaration d'utilité publique.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 15 heures 40.

Pour le préfet, le sous-préfet de
l'arrondissement de Florac

David URSULET

6 Analyse des observations et mémoire en réponses

6.1 Bilan global

Cinq permanences ont été tenues par la commission d'enquête en mairie de Langogne (3 permanences), Lespéron et Saint-Flour-de-Mercoire conformément au calendrier prévu. Nous avons reçu 64 personnes à ces occasions en leur précisant les buts de cette enquête publique et le rôle de la commission d'enquête.

Cette enquête a donné lieu au dépôt de 530 observations écrites et orales dont 45 doublons dans les registres d'enquête papier et électronique accompagnées de 67 annexes.

Le nombre des observations dans les registres d'enquête papier a été le suivant :

- 81 pour Langogne,
- 23 pour Lespéron,
- 12 pour Saint-Flour-de-Mercoire,
- 0 pour la communauté de communes du Haut Allier.

26 courriers ont été adressés au président de la commission d'enquête en mairie de Langogne.

Le registre dématérialisé a enregistré 388 observations dont 42 doublons et 38 annexes.

Le site web a comptabilisé 4533 visites et 1003 téléchargements ont été effectués.

Les observations portaient essentiellement sur la DUP, 5 observations sur la mise en compatibilité du PLUI de la communauté de communes du Haut-Allier.

Les thèmes abordent les sujets suivants (les nombres cités englobent les avis favorables, défavorables ou neutres)

Catégorie d'analyse	Nombre de contributions
01.FAVORABLE	205
02.DEFAVORABLE	235
03. NEUTRE	18
04. HORS SUJET	2
05.AGRICULTURE	49
051. PARCELLES AGRICOLES	14
06. ALTERNATIVES AU PROJET	183
06.1 PROJET DEPASSE	8
06.2 CONTOURNEMENT LANGOGNE PRADELLES	164
06.3 ROND POINT RD 392	10
06.4 AUTRES ALTERNATIVES	31
07. COUTS FINANCIERS	75
08. DOCUMENTS D'URBANISME	5
09.QUALITE DE VIE/ NUISANCES	143
1. PROBLÉMATIQUES INTERREGIONALES	26
2. ENVIRONNEMENT	93
2.1 FAUNE ET FLORE	25
2.2 PAYSAGE	29
2.3 CHANGEMENT CLIMATIQUE	16
3. TRAFIC	135
4. INFORMATION/ COMMUNICATION	5
5. TRAVAUX	9
51. SENS DEBUT DES TRAVAUX	7
6. IMPACT DIRECT	16
7. INTÉRÊTS ECONOMIQUES	100
8.RISQUES	63
81. INONDATIONS	22
82. ACCIDENTS	78

Les 205 avis favorables

Référence	Lieu	Auteur
131	Courrier	Chambre Agriculture Haute Loire
129	Courrier	Thierry Julier CCI 48
119	Mairie de Langogne	Guy MALAVAL
118	Mairie de Langogne	Yvan LHERMET
116	Mairie de Langogne	Andrée Commes

388	Web	FFB-TP48
385	Web	Morel-A-L'Huissier Pierre
381	Web	CCI Lozère
374	Web	BECAMEL LEVET
109	Mairie de Langogne	Grasset Janine et Norbert
107	Mairie de Langogne	(Signature non lisible)
355	Web	Anonyme
354	Web	Anonyme
350	Web	SAINT LEGER PATRICE
346	Web	Anonyme
106	Courrier	AMF48 Alain ASTRUC
103	Courrier	office tourisme Langogne
343	Web	CLAUDE
341	Web	Theron Philippe
338	Web	Anonyme
101	Mairie de Langogne	Monique PENSER (orthographe incertaine))
100	Courrier	Janine MARRON
337	Web	Paul BRAUD
99	Mairie de Langogne	Benoît CANONGE
333	Web	Jean-Luc CHAZALETTE
95	Courrier	BROGI Alain
94	Mairie de Langogne	Bernard Marron
93	Mairie de Langogne	BONICEL A
92	Mairie de Langogne	Anonyme
90	Mairie de Langogne	MUGNIER Marie Laure
331	Web	Communauté de communes Mont-Lozère
87	Mairie de Langogne	BROS François
86	Mairie de Langogne	G Panissier
85	Mairie de Langogne	Rémi GIRARD
84	Mairie de Langogne	Bonichel
83	Mairie de Langogne	Thierry Charamond
82	Mairie de Langogne	BILLY
329	Web	Françoise BUFFIER
327	Web	Anonyme
326	Web	MAZOT Jean-Paul
325	Web	Anonyme
324	Web	Anonyme
323	Web	Anonyme
322	Web	Anonyme
321	Web	Anonyme
318	Web	mourgues yann
315	Web	Syndicat Mixte Pour la promotion de l'Axe Toulouse-Lyon
314	Web	Mourgues Bernadette et Jean-Claude
313	Web	TEISSIER Michel

311	Web	Brajon Jacques
309	Web	Anonyme
307	Web	Anonyme
301	Web	Anonyme
300	Web	CROUZET Philippe
285	Web	Viarouge
279	Web	Anonyme
270	Web	Anonyme
269	Web	Boissonnade
267	Web	Serge LAURANS
266	Web	Venier Christophe
265	Web	Anonyme
262	Web	Commune de St Paul de Tartas
259	Web	COLLON Olivier
250	Web	Anonyme
232	Web	LAURENCE
222	Web	JEAN-MARC
221	Web	Paris Françoise
218	Web	Anonyme
217	Web	TARROU Annie
203	Web	BERTRAND jean-Pierre
198	Web	Anonyme
197	Web	Gaillard Serge
196	Web	Anonyme
195	Web	CCI Haute-Loire - Antoine WASSNER
190	Web	robert
188	Web	Dutrulle Mireille, Richard
186	Web	MARTIN Philippe
185	Web	Département de la Haute-Loire
183	Web	Joseph VIALA
182	Web	Merlo cathy
180	Web	Anonyme
179	Web	THEROND
177	Web	Guy Delor
175	Web	OZIOL Marc
174	Web	Trinh Florentin
172	Web	Beaud Charles
170	Web	Lhermet Denise
169	Web	Lhermet Serge
81	Courrier	Maire de Langogne
80	Courrier	Maire de Langogne
167	Web	CCI
162	Web	Chabaliere Francis
161	Web	ODOUL Gérard
160	Web	Communauté de Communes du Haut Allier

158	Web	Beaud Marie Jo
157	Web	BASTIDE Bernard
156	Web	Roure Jean-Marie
155	Web	Anonyme
154	Web	Anonyme
152	Web	Anonyme
150	Web	Bonicel pierre
147	Web	Jean-François COLLANGE
79	Mairie de Langogne	J Thomas
146	Web	Anonyme
145	Web	Alain Gaillard
144	Web	Brun Jean-Louis
76	Mairie de Langogne	Henry TOURNAYRE
75	Mairie de Langogne	Denis PROUHEZE
74	Mairie de Langogne	Marie Claude PROUHEZE
69	Mairie de Langogne	Patrick CROS
138	Web	PIERRE Claude
137	Web	DE CECCO Fabienne
136	Web	Anonyme
135	Web	Anonyme
134	Web	Meyrueis Olivier
133	Web	Anonyme
132	Web	PIJEAU Anne-Marie
131	Web	Anonyme
63	Mairie de Langogne	Anonyme
129	Web	Fabre Patrick
128	Web	Anonyme
61	Courrier	Maire de Langogne
127	Web	ASTRUC, Alain
126	Web	MEDEF LOZERE
124	Web	Anonyme
60	Courrier	Maire de Langogne
57	Mairie de Langogne	Anonyme
56	Mairie de Langogne	Anonyme
55	Mairie de Langogne	Mme M. H CHARAUNOUD
52	Mairie de Langogne	Anonyme
51	Mairie de Langogne	Anonyme
122	Web	Garnerone Serge
119	Web	SABADEL PATRICK
117	Web	Jean Cébéliu
116	Web	Pantel Guylène
115	Web	Département de la Lozère
107	Web	Anonyme
47	Mairie de Langogne	Maire de Langogne
100	Web	Anonyme

95	Web	Granier Bernard
94	Web	Philippe
93	Web	Anonyme
92	Web	CLAVEL Pierre
88	Web	Breyton Richard
87	Web	BOURGADE REGINE
85	Web	Anonyme
84	Web	Blaes Guylène
45	Mairie de Lespéron	Nicole DELASPRES
44	Mairie de Langogne	Jacques TUZET
42	Mairie de Langogne	Anonyme
40	Mairie de Langogne	THEROND ...
39	Mairie de Langogne	Anonyme
38	Mairie de Langogne	Gérard LUTAUX
37	Mairie de Langogne	J C BERTUIT
36	Mairie de Langogne	Anonyme
35	Mairie de Langogne	Colette FRAY
34	Mairie de Langogne	Florian RIONDEL
83	Web	Boyer Quentin
80	Web	Marie France CHATEAU
31	Mairie de St Flour-de-Mercoire	Jean-François RICHARD
30	Mairie de St Flour-de-Mercoire	M. et Mme CHAUVET
28	Mairie de St Flour-de-Mercoire	Claude BOROS
27	Mairie de St Flour-de-Mercoire	Charles CASTANIER
77	Web	LEGRAND Jérôme
73	Web	CHAZE Thierry
71	Web	Anonyme
70	Web	martin pierre
25	Mairie de St Flour-de-Mercoire	Anonyme
24	Mairie de St Flour-de-Mercoire	BERNARD MICHEL
23	Mairie de St Flour-de-Mercoire	Grégoire MAZEL
22	Mairie de St Flour-de-Mercoire	Guy MAYRAND (Maire)
68	Web	MAIRIE LA PANOUSE
63	Web	GIBERT Francis
60	Web	DUMAS Olivier
54	Web	PERISSAGUET LILIANE
53	Web	pierre
51	Web	Chambard Henriette
45	Web	Amarger Brajon française
44	Web	CHAMPEL Thierry
39	Web	Anonyme
38	Web	ANDRE Rémi
20	Mairie de Lespéron	Mme LINOSSIER Simone
19	Mairie de Lespéron	SYLVIN Marcel
15	Mairie de Lespéron	GRZLIN Gilles

14	Mairie de Lespéron	CHAZE Laurent exploitant agricole
37	Web	Mairie de St Paul le Froid
29	Web	FUCHS Marie
24	Web	DUPLOMB Laurent
22	Web	REYDON Michel
21	Web	MIALON
20	Web	Anonyme
19	Web	THEROND Flore
18	Web	Courtois gisele
13	Web	Detre Séverine
12	Web	Detre Séverine
11	Web	Heritier Herve
10	Web	Anonyme
9	Web	Palpacuer Fabien
6	Web	VERGÉLY Gilles
5	Web	SALEIL JC
4	Web	Marcel Nicolas
3	Web	VIGNAL Florence
5	Mairie de Langogne	CHAZAL Jean-Claude
2	Web	Florence
1	Web	Claude BRUN (Mairie Le Béage)

Au sein des 205 avis favorables, nous avons remarqué celles de :

- Chambre d'agriculture de la Hte Loire
- CCI Lozère
- MOREL A L'HUISSIER, député de Lozère
- Alain ASTRUC, président de l'association des maires de France de Lozère
- Communauté de communes du Mont Lozère
- Syndicat mixte pour la promotion de l'axe Toulouse-Lyon
- Conseil municipal de La Bastide Puy Laurent (48)
- Guylène PANTEL, sénatrice de Lozère
- Conseil départemental de la Hte Loire
- Maire de Langogne et conseil municipal
- Patricia BREMOND, maire de Marvejols (48)
- Communauté de communes du Ht Allier
- Commune de Barjac (48)
- MEDEF Lozère
- Conseil départemental de la Lozère – avis de novembre 2021- 13 décembre 2021
- Conseil municipal de Prévencières
- Régine Bourgade, conseillère départementale et adjoint au maire Mende
- Conseil municipal de La Panouse
- Francis GIBERT, conseiller départemental Lozère
- Conseil municipal de Saint Paul le Froid
- Claude BRUN maire Le Béage

A noter que 42 des avis favorables soit 17.56% demandent des études complémentaires pour un contournement Langogne Pradelles ou une alternative au projet.

Notamment l'association oui à la 2 X2 voies, la communauté de de communes du pays de Cayres/Pradelles, la CCI de la Haute-Loire, le conseil municipal de Pradelles, le maire de Saint-Flour-

de-Mercoire, le conseil municipal de Borne (07), M. Laurent DUPLOMB, sénateur de la Haute-Loire, M. Patrice SAINT LEGER, conseiller départemental de la Lozère, la commune de Saint-Paul-de-Tartas (43).

Au niveau de la presse et de certaines réunions de collectivités, des motions ont été prises en faveur de ce projet.

Nous sommes étonnés de l'absence de contribution lors de l'enquête publique, des conseils régionaux AURA et OCCITANIE (n'ayant pas donné leur avis non plus lors de la consultation des services) qui vont être concernés par la loi 3 DS : la région AURA le 1^{er} juillet 2024 et la région OCCITANIE encore en négociations financières avec l'Etat.

Les conseils départementaux de Haute-Loire et de Lozère ont indiqué leur avis favorable. Le CD de l'Ardèche n'a pas transmis d'avis.

Les 235 avis défavorables

Référence	Lieu	Auteur
141	Courrier	Colette LOUIS
140	Courrier	Véronique MIALHE
139	Mairie de Lespéron	Michel LOUIS
137	Mairie de Lespéron	Maire de Lavillate
136	Mairie de Lespéron	SEMENT Ludivine et VALENTIN Yannick
135	Courrier	ComCom Montagne d'Ardèche
133	Mairie de Lespéron	PONTIER Aurélie et Yvan
132	Mairie de Lespéron	MOURGUES Eric et Gisèle
130	Mairie de Lespéron	Blajczyk Josette
128	Mairie de Lespéron	MIALHE Isabelle
127	Courrier	Maurin Claude
126	Mairie de Langogne	Monsieur Juyol Viala Albert
125	Mairie de Langogne	Viala Christian
124	Courrier	Juyol Viala Edith
122	Courrier	Pierre Murcia
121	Mairie de Langogne	Maurin Marie Paule
120	Mairie de Langogne	Famille ANGENIARD
112	Mairie de Langogne	Chase Christian
386	Web	FNE-AuRA et Occ -Méd et FRAPNA Ardèche
111	Courrier	Mairie de LAUBERT
383	Web	Le Corre Anne
380	Web	DELTOUR Fabrice
379	Web	J.Pierre GAILLARD
378	Web	Brunel Chloé
376	Web	blanc bernard
375	Web	Jean-Marc CHEVALIER
373	Web	Anonyme
110	Mairie de Langogne	Anonyme
372	Web	Anonyme
370	Web	coulon alain
368	Web	Anonyme
367	Web	J.Marie

365	Web	Anonyme
108	Mairie de Langogne	Trémoulet
362	Web	Anonyme
359	Web	Anonyme
358	Web	Anonyme
351	Web	Patrick ANGLADE
349	Web	Anonyme
348	Web	MARY Lyne - Anne
347	Web	Bonnaud Clément
105	Courrier	BANDON Paul et Michelle
344	Web	SYLVAIN Joseph
342	Web	Anonyme
340	Web	Anonyme
339	Web	Gomar Yohan
336	Web	Anonyme
98	Mairie de Langogne	Mr et Mme DANIEL
335	Web	DURAND Francis
97	Mairie de Langogne	VALY F et POUDEVIGNE Laure
96	Mairie de Langogne	MAZAUDIER Jean-Louis
91	Mairie de Langogne	PRINGAUD René
89	Mairie de Langogne	Anonyme
332	Web	DUTHU Thèrese
330	Web	Anonyme
320	Web	Anonyme
319	Web	Bessiere Pierre
317	Web	Loïc Pilioua
312	Web	Jean-Paul Kerlau
308	Web	Marc
306	Web	L'hermet Yvan
305	Web	HEBRARD JEAN CLAUDE
304	Web	Sylvain Hebrard
303	Web	Bonice Jean Pierre
302	Web	MIALHE JEAN MARIE
299	Web	GIBELIN Gilbert
297	Web	VERNEREY Yann et Stéphanie
296	Web	PIERRETTE
295	Web	Anonyme
294	Web	Anonyme
293	Web	BADJI Laurence
292	Web	VILLEMAGNE
291	Web	Anonyme
289	Web	Anonyme
288	Web	COUET Pierre
287	Web	leroy yves
284	Web	MASMEJEAN

283	Web	Anonyme
280	Web	Anonyme
277	Web	Jurot Philippe
274	Web	jean LINOSSIER
273	Web	Anonyme
272	Web	Anonyme
271	Web	BRUNEL Valérie
268	Web	Stephane Roche
264	Web	Avit Stéphane
263	Web	Anonyme
260	Web	Anonyme
259	Web	COLLON Olivier
256	Web	BERNARD rAYMOND
255	Web	Anonyme
254	Web	Anonyme
253	Web	Michel Francis
251	Web	Anonyme
247	Web	Anonyme
244	Web	Anonyme
243	Web	Alain GALLON
240	Web	prouheze
239	Web	Constance
237	Web	Anonyme
236	Web	Anonyme
235	Web	Anonyme
234	Web	Călin Ambrono
230	Web	Anonyme
228	Web	Anonyme
227	Web	CARPENTIER Lidwine
226	Web	Jacques Bonnaud
225	Web	PALOMBI Francis Yves Lucien
224	Web	L.Coulon
223	Web	Bousquel, Alain
220	Web	Anonyme
219	Web	Anonyme
216	Web	Anonyme
215	Web	Anonyme
214	Web	Anonyme
213	Web	Catillon Hugo
212	Web	Turton Daniel
211	Web	Mandeville Raphaël
210	Web	Edouard Mandeville
208	Web	Neuburger Annette
207	Web	Frederik
206	Web	MANDEVILLE

205	Web	Perrine BRUNEL
204	Web	Anonyme
202	Web	Anonyme
201	Web	Anonyme
200	Web	Anonyme
199	Web	Hindelang Isabelle
194	Web	Anonyme
193	Web	Brunel laure
191	Web	Anonyme
189	Web	Cordier Béatrice
187	Web	Anonyme
178	Web	Pierrick Prouheze
176	Web	Anonyme
173	Web	Anonyme
171	Web	ROUBY Raymond et Marie Thérèse
168	Web	Anonyme
166	Web	Anonyme
165	Web	Coulon serge
164	Web	Anonyme
159	Web	Julie MERCIER
153	Web	Bunel Genevieve
151	Web	Anonyme
149	Web	Elisabeth
148	Web	Patrice BRUNEL
78	Courrier	M et Mme Paul et Marie DURAND
73	Mairie de Langogne	Sylvain DIAZ
143	Web	yves abourachid
142	Web	Marseille Raphaël
140	Web	Jurot Christine
71	Mairie de Langogne	Jean-François TARDIEU
70	Mairie de Langogne	Henry PROUHEZE
139	Web	Anonyme
68	Mairie de Langogne	M. Dominique MANGAULT
67	Mairie de Langogne	Claudette ROUVIER
66	Mairie de Langogne	C. VADNOT
65	Mairie de Langogne	EUDES Michel
64	Mairie de Langogne	Marc CUISANCE
62	Mairie de Langogne	Franck MAZAUDIER
130	Web	BONHOMME Olivier
59	Mairie de Langogne	Martine ROUVIER
58	Mairie de Langogne	Mr et Mme PELLET
53	Mairie de Langogne	Joceline BONNEFILLE
50	Courrier	Anonyme
121	Web	Ivan Rascle
118	Web	JPB

114	Web	Nicolas Desgrippes
111	Web	BOYER Jean-Claude
48	Courrier	Maire de Langogne
106	Web	Avit Arlette
105	Web	AVIT Louise
104	Web	AVIT Sam
103	Web	Gardes Michel
102	Web	VILLARD
101	Web	Anonyme
98	Web	Anonyme
97	Web	Avit, Yell
96	Web	Avit seb
91	Web	Anonyme
90	Web	Broussard Rachel
89	Web	Merle Georges
86	Web	Anonyme
46	Mairie de Lespéron	Joël BRIERE
33	Mairie de St Flour-de-Mercoire	Bruno HALLAUER
82	Web	Mylène
81	Web	Delay karine
79	Web	jean pierre
78	Web	Marguerite
76	Web	Clavier louis
75	Web	Didier J
74	Web	Anne J
72	Web	Nikole
69	Web	Carole Julien
67	Web	SAGNARD Christine
66	Web	Desolme Laurent
65	Web	RANC ANDRE
64	Web	DESOLME DAMIEN ET CHRISTINE
61	Web	Anonyme
59	Web	DE VOS John
58	Web	LOCHER Philippe
57	Web	Anonyme
56	Web	Feminier Françoise
55	Web	Anonyme
52	Web	Simon Loan
50	Web	SIMON Lionel
49	Web	Danais Michel
48	Web	Gilbert
43	Web	Jean-Luc Veyrune
42	Web	Anonyme
40	Web	Nadine VINCENT
16	Mairie de Lespéron	TALON Jean Paul

13	Mairie de Lespéron	BURKHALTER Denise et Alexis (16 ans)
12	Mairie de Lespéron	Mme PEIX
10	Mairie de Lespéron	ROUVIER Sébastien
36	Web	Vincent Françoise
33	Web	PREVOT Dominique et Véronique
32	Web	Anonyme
31	Web	Anonyme
30	Web	daubresse hervé
28	Web	Anonyme
27	Web	Anonyme
26	Web	Christophe
25	Web	Nadine SERAZIN
23	Web	André
17	Web	Prouheze Marjorie
16	Web	Claudine Bernard
8	Web	Gerinte,Arnaud
7	Web	Heritier Sandie
8	Mairie de Langogne	BROUSSARD AGENIARD Laurie
7	Mairie de Langogne	DABANIS Vincent
6	Mairie de Langogne	BOYER Jean-Claude
4	Mairie de Langogne	MATHIEU Danièle
3	Mairie de Langogne	ASSENAT Gisèle et Michel
2	Mairie de Langogne	COUILLAUD Nathalie et J.François

Parmi eux , notamment

- Conseil municipal de Lespéron
- Maire de Lavillatte (07)
- Communauté de communes Montagnes ardèchoises
- FNE AURA-OCCITANIE et FRAPNA
- Conseil municipal de Laubert (48) études complémentaires
- Conseil municipal de Badaroux (48) études complémentaires

6.2 Bilan par thèmes

Nous nous sommes particulièrement intéressés aux contributions défavorables ou proposant des alternatives au projet (favorables demandant la prise en compte d'études complémentaires ou de modifier l'approche des travaux ou ajouter un giratoire...).

6.2.1 documents multi-sujets

Avant d'aborder les thèmes, nous avons sélectionné quelques contributions abordant le projet sous différentes facettes et nous avons demandé au porteur de projet d'apporter son analyse.

Question 1 : Quelle est votre analyse sur la requête des 43 habitants du Pont d'Allier? (contribution N°70 de Langogne M. PROUHEZE)

Annexe

RN88 Contournement de Langogne

Requête pour l'amélioration du projet contournement de Langogne - Section B1 Variante V1 Pont d'Allier.

1

Madame la commissaire enquêteuse,

Messieurs les commissaires enquêteurs,

Nous, les propriétaires de Germanés, Nigoult et Pont d'Allier, quartiers situés sur les communes de Langogne et Lespéron, présentons une requête sur le projet de contournement de Langogne sur la partie B1 variante V1 faisant l'objet d'une enquête publique, conformément à l'arrêté inter-préfectoral n° PREF-BCPPAT-2023-124-001 et date du 4 Mai 2023.

Les motifs de la requête sont les suivants :

- 1- Contournement partiel de Langogne. Le projet prévoit une implantation de la voie immédiatement à proximité des immeubles du Pont d'Allier.
- 2- Augmentation constante du trafic, en particulier des poids lourds, engendrant des nuisances diverses et des risques accrus en matière de sécurité dans la traversée de Langogne et de Pradelles, ainsi qu'entre ces deux villes du fait d'une liaison sinuieuse.
- 3- Dévalorisation de la ferme de Germanés : exploitation altérée et plus complexe d'une partie des terres agricoles au niveau de la plaine de Germanés.
- 4- Dévalorisation des commerces au Pont d'Allier et de la ville de Langogne. L'absence d'une vue générale de Langogne n'encourage pas une visite des commerces et des steuts de la ville.
- 5- Aggravation des risques d'inondation dans le secteur du camping « La cigale de l'Allier » et sur l'aval dans le cas de réalisation de remblais dans le lit majeur de l'Allier, en particulier dans la zone rouge du PPRI du bassin de l'Allier approuvé par arrêté préfectoral n°201466-0007 du 7 Mars 2014.

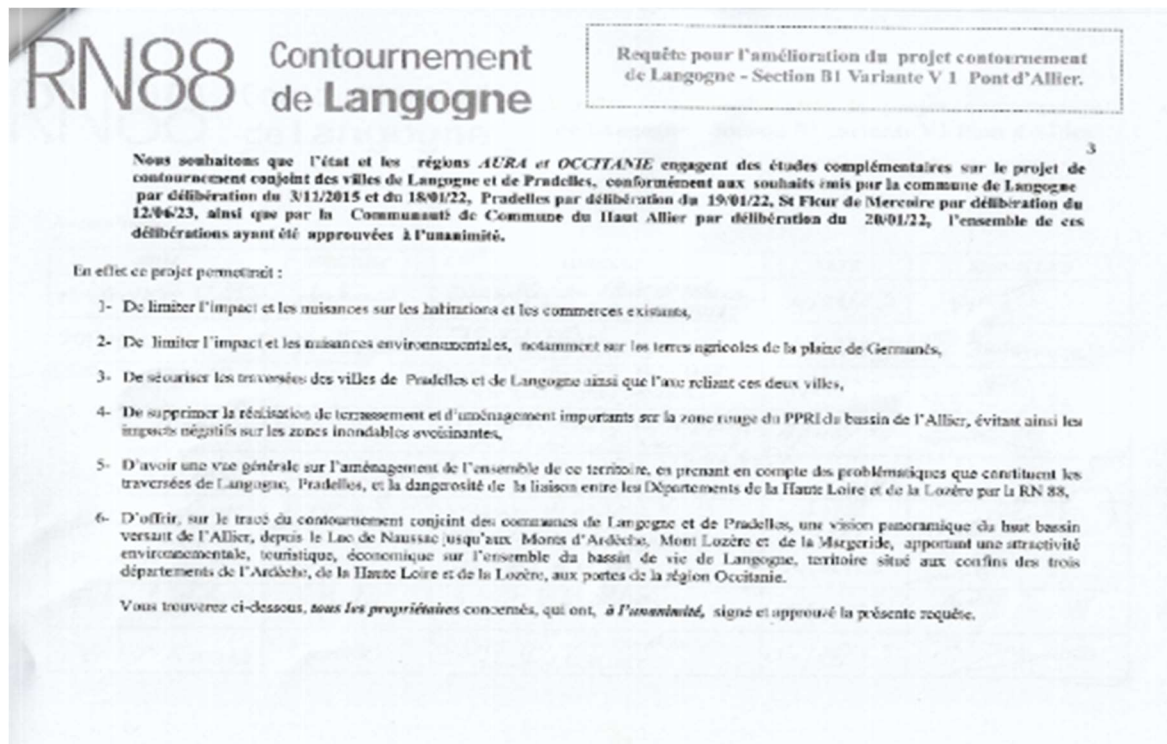
Annexe par M. PROUHEZE Henry
à 22/01/2023 P 1/8 Langogne

RN88 Contournement de Langogne

Requête pour l'amélioration du projet contournement de Langogne - Section B1 Variante V1 Pont d'Allier.

2

- 6- Présence d'une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique de type 1 et 2) et de zones humides sur le tracé du projet de contournement.
- 7- Limitation future du développement de Langogne : blocage de l'ouverture à l'urbanisation de différentes zones proche du contournement.
- 8 - Dévalorisation de l'aspect environnemental, touristique et économique du Haut Bassin versant de l'Allier dans ce secteur situé aux confins des trois départements de l'Ardèche, de la Haute Loire et de la Lozère.
- 9 - Vision à moyen terme : la partie de déviation transitant par le Pont d'Allier sera abandonnée dans les années futures s'il y a un projet de construction d'une 2x2 voies.
- 10 - Étude limitée au contournement de Langogne. Une vision plus large à l'échelle du bassin de vie situé à cheval sur les régions **AURA et OCCITANIE**, permettrait un contournement conjoint de Langogne et de Pradelles, assurant une meilleure prise en compte des problématiques environnementales et un meilleur respect des terres agricoles exploitées. L'objectif est ainsi d'aboutir à un projet d'aménagement structurant pour cette portion de territoire, avec la perspective d'une meilleure éligibilité au cofinancement public.
- 11 - Evolution à venir quant au financement avec la maîtrise d'ouvrage de la RN88. Conformément à la loi n° 2022-217 du 21 Février 2022, relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite « loi 3DS » les régions **AURA et OCCITANIE** prendront la maîtrise d'ouvrage de la RN 88 à compter du 01 Janvier 2024.
- 12 - Mise en avant de la volonté des régions **AURA et OCCITANIE** de collaborer pour un tracé plus rationnel, intégrant le contournement de Langogne et Pradelles.



Réponse du maître d'ouvrage :

Avec le Grenelle de l'environnement en 2009, l'État a souhaité que tous les projets nationaux à réaliser à court et moyen termes soient réévalués en fonction des besoins réels du territoire, des enjeux environnementaux et des possibilités de financement. Sous ce nouvel éclairage, priorité a été donné au projet de déviation de Langogne seule, en bidirectionnelle compatible avec une mise à 2x2 voies ultérieure. La déviation de Pradelles devant être réalisée dans un second temps.

De ce fait n'a été inscrit dans le CPER Occitanie 2015-2022 que le financement des études du projet objet de la présente enquête publique. Aucun aménagement de la RN88 n'était inscrit au CPER Auvergne Rhône-Alpes entre RN102 et Langogne.

Avis de la commission d'enquête,

Sur les douze questions posées, la DREAL n'apporte des réponses que pour les questions 9 à 12. L'ensemble des questions auraient pu être traitées.

Concernant la question n°1, il s'avère que le tracé choisi en 2015 aboutissant au Pont d'Allier a suscité une opposition des riverains du fait de la proximité d'exploitations agricoles et touristiques. Une étude a été sollicitée par la Direction des Infrastructures des Transports. La DREAL a proposé un nouveau tracé en 2017, passant à l'arrière des habitations. Les habitants ont opté davantage pour ce passage évitant l'expropriation de leur maison.

Toutefois, la réalisation de la tranchée à l'arrière du quartier du Pont d'Allier engendrera un impact fort sur ces logements. Les habitants vont être soumis, au-delà des normes acoustiques et de santé publique, à des pollutions importantes malgré la tranchée. A la vue du relief très limité en arrière des constructions, principalement N°1 à 9, route de Pradelles, la population notamment au niveau des étages des maisons, pourrait être en visu de l'emprise de la route. Un merlon et l'isolation phonique des demeures doivent être réalisés.

Pour le motif n°2, l'augmentation du trafic se fera avec ou sans contournement. La liaison sinueuse entre Langogne et Pradelles n'est pas l'objet de cette enquête.

Pour les éléments concernant la ferme de Germanès, voir l'avis de la commission d'enquête à la question 6.

Concernant la perte économique des commerces, elle est difficile à évaluer d'autant que dans d'autres communes contournées, la dynamique commerciale n'a peu ou pas été impactée.

Pour le motif n°5 et n°6 voir l'avis de la commission respectivement aux questions 2 et 17.

Pour le motif n°7, le PLUI de la comcom du Haut-Allier ne prévoit pas de développement de Langogne dans ces zone A et N. De plus, le secteur est concerné à gauche du tracé par le risque inondation. Aucune étude ne permet de confirmer ou d'infirmer la dévalorisation du secteur par ce contournement. La perspective de la construction d'une deux fois deux voies paraît compromise au vu du Grenelle de l'environnement. La réponse de la DREAL correspond à la réalité financière actuelle. D'autre part, les régions AURA et Occitanie n'ont pas donné leur avis ni lors de la consultation préalable ni lors de l'enquête publique. La région AURA a décidé de différer l'application de la loi 3DS au 1^{er} juillet 2024 et la région Occitanie est en cours de négociation financière avec l'Etat pour sa mise en place. A ce jour la région AURA n'a aucun projet pour le contournement de Pradelles.

Question 2 : Pourriez-vous répondre à ces propos notamment les éléments en gras ?

Contribution n°114 du web – Monsieur DESGRIPPES Nicolas

« Si le contournement de Langogne, dans son principe général et du point de vue du développement territorial du bassin de vie, semble être un projet rationnel nécessaire à sa dynamisation, quoique ses incidences environnementales ne soient pas neutres, le projet tel que présenté dans le dossier d'enquête publique interpelle sur plusieurs aspects, à la fois territoriaux, environnementaux et techniques.

1. Aménagement du territoire

Langogne est à la frontière de trois départements et de deux régions. Du fait même de cette situation de marge, l'aménagement de ce territoire spécifique ne peut se contenter d'une réflexion fondée sur les découpages administratifs. Le bassin de vie de Langogne, sa zone d'influence se déploient sur les trois départements de la Lozère, de la Haute-Loire et de l'Ardèche ; tout projet d'aménagement d'envergure du territoire doit intégrer une réflexion inter-régionale et interdépartementale.

Le préambule du « plan détaillé et aide à la lecture du dossier » d'enquête publique précise que « le contournement de Langogne [...] entend favoriser le développement et la valorisation touristique du territoire en réduisant le temps de parcours entre les deux régions Occitanie et Auvergne-Rhône-Alpes et en facilitant les liens entre les territoires ruraux et les grandes agglomérations ».

La section « objet et justification du projet » de la notice explicative du dossier d'enquête publique stipule que « le contournement de Langogne répond également à des objectifs plus généraux, en lien avec le projet d'aménagement global de l'itinéraire A75 - Le Puy-en-Velay, notamment d'assurer une liaison plus rapide et plus sûre entre Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie ».

*Cependant, si le projet présenté permet de sécuriser la traversée de Langogne et d'assurer une liaison plus rapide, quoique dans les faits ce gain de temps ne semble pas être considérable du fait de la limitation à 80 km/h, de ralentissements inévitables en période estivale au niveau du giratoire du Pont d'Allier et de l'absence d'aménagement au niveau du carrefour de la Pierre Plantée, **les objectifs de sécurisation demeurent partiellement remplis, du fait de l'absence de traitement de la traversée de Pradelles et de la liaison sinueuse et accidentogène entre Pradelles et Langogne.***

L'étude du centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) a notamment identifié la traversée de villes de Langogne et de Pradelles mais également la liaison entre les deux communes, dans la vallée du « ruisseau de la Ribeyre », dit aussi « Chenelette », comme des points de dysfonctionnements liés aux riverains et à l'environnement le long de la RN88.

En outre, l'étude socio-économique (Trafalgare) proposée dans le dossier d'enquête publique mentionne, notamment dans la cartographie des trafics au niveau de l'agglomération de Langogne, le nombre de véhicules par jours circulant sur les axes principaux de la ville. Elle signale que le trafic le plus important se situe à l'entrée nord de l'agglomération, au niveau du quartier du Pont d'Allier, ainsi qu'en centre-ville, comptabilisant respectivement 5 800 et 5 700 véhicules par jour.

Ainsi, le recours à la solution B1, en particulier la création d'un giratoire à l'entrée nord de la ville, ne semble pas être la solution la plus adaptée pour pallier ces dysfonctionnements. Cet aménagement continuera d'engendrer de fortes perturbations de circulation, principalement en période estivale,

avec l'ensemble des nuisances associées pour les riverains, le long de la RN88 ainsi qu'au niveau du Mas Neuf et du quartier du Pont d'Allier. En saison estivale, les points noirs de ce territoire en matière de circulation sont le carrefour de la Pierre Plantée, jonction entre la RN88 et la RN102, et les traversées de Langogne et de Pradelles. La mise en œuvre de solutions partielles ne peut amener à une amélioration efficace de la sécurité et de la fluidité de la circulation.

Il semble donc indispensable que la sécurisation du tracé et la création d'une liaison plus fluide entre les régions intègrent une réflexion à plus large échelle, depuis la plaine du Velay jusqu'au sud de la commune de Langogne.

2. Impacts sur l'environnement du contournement

L'étude du projet de contournement de Langogne s'inscrit dans un contexte territorial marqué par des « paysages riches et diversifiés et des espaces à préserver au niveau de l'Allier et de ses affluents », comme précisé dans la section « objet et justification du projet » de la notice explicative du dossier d'enquête publique.

Cette même section signale que, à la suite de la concertation de 2015, « il a été décidé d'optimiser le tracé en prenant davantage en compte les intérêts agricoles, économiques et humains ».

Aussi, il convient de signaler que, malgré les études complémentaires menées depuis 2015, les impacts agricoles demeurent considérables, les impacts économiques n'ont été réduits qu'à la marge, notamment pour le camping « La Cigale de l'Allier », et les impacts humains restent importants.

Par ailleurs, la partie « justification du projet d'aménagement retenu » de la notice explicative mentionne que le « contournement de Langogne passera en tranchée au nord des habitations du quartier du Pont d'Allier, permettant d'éviter les habitations et également d'éloigner la future RN88 de la zone inondable de l'Allier ». La section « caractéristiques principales du tracé et des ouvrages » du volet 1 de l'étude d'impact indique que « le tracé suit la rive droite de l'Allier jusqu'au secteur de la ferme de Germanès en évitant le secteur impacté par les plus hautes eaux de l'Allier ».

Néanmoins, il convient de nuancer ces affirmations. Le projet de contournement ne permet d'éviter qu'une partie des habitations du Pont d'Allier, une d'entre elle étant expropriée dans le cadre du passage en tranchée de la future RN881, créant ainsi une coupure et une déstructuration du quartier, et le tracé demeure en partie, à proximité de la ferme de Germanès, dans la zone d'expansion des crues, définie par l'Atlas des zones inondables, et en zone rouge du PPRI, approuvé par arrêté préfectoral n°2014066-0007 du 7 mars 2014, avec la réalisation d'un important remblai. Sur l'ensemble du contournement, sept ouvrages se situent en limite ou sur le PPRI et six en limite ou sur la zone inondable définie par l'Atlas. Ces aspects sont présentés dans l'annexe 1 du dossier.

Le « résumé des incidences et mesures spécifiques aux infrastructures de transport » du volet 1 de l'étude d'impact indique le recours à « l'expropriation de terrains, a minima une d'une habitation au nord-est du Pont d'Allier (traité dans le paragraphe sur le milieu humain ci-avant) ». Néanmoins, sauf erreur de ma part, l'étude d'impact sur le milieu humain (volet 3) porte sur le contexte agricole, forestier, démographique et socio-économique mais n'aborde pas la question de l'expropriation d'une habitation du quartier du Pont d'Allier.

La section des « caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » de cette même notice énonce que les ouvrages sont dimensionnés afin de ne pas « modifier l'écoulement des eaux en période de crue centennale de manière à augmenter les niveaux amonts ». Il est précisé que le dimensionnement des ouvrages a été réalisé sur la base de la crue centennale et de la crue de type « 1980 », dépassant la crue centennale en termes de débit.

Aussi, il est dommageable que l'ensemble des aménagements ne soient pas construits en dehors du champ d'expansion de la crue de type « 1980 ». La réalisation du contournement semble entraîner des conséquences importantes en matière de risque inondation sur les secteurs à proximité des aménagements viaires, face ou dans les environs de la plaine de Germanès, entraînant, en outre, la création de zone d'eaux stagnantes en temps de fortes pluies, mais aussi dans le quartier des Abattoirs à Langogne. Cette inquiétude est d'autant plus légitime du fait que le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) de la Lozère, dans sa cartographie des communes de Lozère impactées par le risque inondation, a classé Langogne dans la catégorie des « communes les plus exposées au risque ».

De plus, la notice explicative mentionne la construction du bassin de traitement n°3, d'un volume de

360 m3, à l'entrée du quartier du Pont d'Allier, permettant la rétention des eaux de pluie issues du ruissellement sur la surface des voies de la RN88. Il est mentionné que cet équipement sera construit entre la voirie et la limite des plus hautes eaux, précisant que « le calage altimétrique ne pose aucun problème ». La création d'un tel bassin, au niveau de l'aire de repos de l'entrée de Langogne, dans ce secteur très contraint, engendrera nécessairement un déblaiement, afin que le bassin soit situé à une côte inférieure à celle de la voirie et du giratoire, permettant un écoulement gravitaire des eaux de ruissellement. Le niveau des plus hautes eaux dans ce secteur est situé à une côte de 902,31 m NGF et celui de la voirie est situé à une côte approximative de 906 m NGF. Ainsi, cet aménagement, dans ce secteur contraint, implique une construction à immédiate proximité du lit de l'Allier, à une côte très proche de celle des plus hautes eaux, ce qui comporte des risques majeurs en matière de pollution lors d'épisodes de crue, sans omettre les nuisances que pourront engendrer la présence d'eaux stagnantes en cours de décantation à proximité des habitations du Pont d'Allier et du quartier des Abattoirs. **La réalisation de terrassements dans ce secteur pourra également modifier les impacts sur ce dernier quartier, zone où le risque inondation est omniprésent et pour laquelle l'élargissement et l'aplanissement de la plaine alluviale, en rive droite de l'Allier, permettrait de diminuer le risque. De plus, cet aménagement implique la diminution ou la suppression de l'aire de repos à l'entrée de l'agglomération de Langogne, espace très utile aux randonneurs du GR 70 « chemin de Stevenson » et aux voyageurs empruntant la liaison Lyon-Toulouse, sans que la création d'une nouvelle aire soit prévue en amont de Langogne, encourageant les arrêts et la visite de la ville.**

De plus, la modification de l'écoulement des eaux superficielles (cours d'eau, ruisseaux, zones humides...), en plusieurs points du projet de contournement, modifiera les incidences en cas d'inondation, incidences qui demeurent difficilement appréciables en l'absence d'étude hydraulique précise.

En effet, dans le cadre de ces aménagements au droit des lits des cours d'eau, l'étude d'impact signale, en plusieurs points, que des études hydrauliques poussées seront réalisées afin de limiter au maximum l'impact environnemental, tel que définies dans le règlement du PPRI. Il aurait ainsi été utile aux riverains et acteurs économiques de disposer de ces études dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP afin d'apprécier précisément les impacts des aménagements sur leur propriété et leur activité.

En outre, la dégradation de l'environnement des riverains du contournement est significative, que ce soit du fait du déplacement des nuisances pour les habitants du Pont d'Allier ou du Mas Neuf et de la création de nouvelles pour les résidents des hameaux du Nirgoult, de Germanès, du Mas Richard, entre autres.

Même si le volet 6 de l'étude d'impact, dans l'analyse des solutions de substitution, précise que « le contournement de l'agglomération va permettre de diminuer les nuisances sonores dues notamment au trafic poids-lourds », il convient de préciser qu'il s'agit, à l'échelle communale, non d'une diminution mais d'un transfert des nuisances depuis le centre-ville vers les périphéries, centre-ville dont la densification, mentionnée dans la section « objet et justification du projet » de la notice explicative, peut largement être débattue. Du fait de l'aménagement de la section B1, les nuisances pourront être particulièrement importantes au niveau du giratoire du Pont d'Allier, nécessitant un ralentissement de l'ensemble des véhicules, et inévitablement de fortes perturbations en période estivale, et une phase d'accélération au départ du contournement, accentuée du fait de la déclivité assez importante au départ du giratoire, représentée sur plusieurs visuels du projet dans l'annexe 11 du dossier, et de la limitation à 80 km/h. Ces nuisances seront exacerbées en période de forte circulation.

Par ailleurs, l'impact sur les terres agricoles est également considérable. Le tableau de synthèse des impacts sur l'agriculture du volet 6 de l'étude d'impact souligne que les solutions retenues ont une incidence majeure pour les exploitations agricoles sur l'ensemble du tracé.

Ainsi, au vue de l'ensemble des risques, nuisances et contraintes qu'implique le projet de contournement, notamment dans sa section B1, il serait intéressant de réfléchir à un contournement sur des terres plus au nord, majoritairement occupées par des parcelles de bois ou de friche, permettant d'améliorer significativement la prise en compte des intérêts économiques, agricoles et humains. De plus, cette solution assura une meilleure attractivité pour l'implantation de nouvelles entreprises sur le territoire, dans une mesure semblable au développement économique du secteur de Blavozy, Saint-Germain-Laprade et Chaspuzac, lors de l'aménagement en 2 x 2 voies de la RN88 au nord du Puy-en-Velay. Cette dynamisation ne sera que très partiellement possible avec le recours à la solution B1 du

contournement.

Enfin, d'un point de la vue du patrimoine paysager, l'intégration du contournement du village de Pradelles, inscrit depuis le 1er mars 1977 et ayant obtenu le label « Les plus beaux villages de France », permettrait d'apporter une solution aux problématiques de sécurité et d'attractivité touristique. La réalisation du contournement conjoint offrirait un panorama général sur l'ensemble de ce territoire, avec une vue sur la chaîne du Mont Lozère, les monts de la Margeride, la montagne ardéchoise, le village de Pradelles, le lac de Naussac et la vallée de Langogne. La création d'une aire de repos entre le col du Rayol et Langogne assurerait la mise en valeur de l'entrée de la région Occitanie. La valorisation du territoire depuis ce nouvel axe de communication est un enjeu majeur afin d'assurer l'attractivité touristique de cette région naturelle préservée et d'encourager les arrêts et visites.

3. Aspects techniques et financiers du projet

La présentation des solutions techniques et l'analyse financière du projet soulèvent plusieurs interrogations. La section « le projet et ses objectifs » du « plan détaillé et aide à la lecture du dossier » d'enquête publique reprend l'historique du projet de contournement de Langogne et précise que, à la suite du Grenelle de l'environnement de 2007 et à une décision ministérielle du 31 août 2009, le projet initial de 2 x 2 voies a été remanié et que des études furent engagées sur l'aménagement d'un tracé à 2 x 1 voie, compatible avec une mise à 2 x 2 voies ultérieure.

En outre, la partie « justification du projet d'aménagement retenu » de la notice explicative indique que « sur la section B, l'État considère que la variante B1 est nettement préférable aux autres solutions [du fait qu'elle] préserve l'avenir dans l'éventualité d'une mise en 2 x 2 voies ». Le tableau de comparaison technique du volet 6 de l'étude d'impact classe l'intégration en 2 x 2 voies de la variante B1 en teinte rose, solution qui semble donc demeurer techniquement, environnementalement et financièrement réalisable.

Néanmoins, **l'observation des réalités de terrain sur le tracé B1 met en avant l'impossibilité de réaliser une 2 x 2 voies, du fait de contraintes topographiques trop forte ainsi que d'un raccordement et d'une continuité impossibles vers le nord, au niveau du giratoire du Pont d'Allier. Cette analyse a été confirmée par les services de la DREAL lors de la réunion publique de présentation du projet, le mercredi 7 juin 2023.** La réalisation d'une future section en 2 x 2 voies amènerait donc à l'abandon du tracé B1, axe devenant sans utilité propre pour la desserte locale et pour celle de la zone d'activité des Choisinets, alors desservie par une sortie de la 2 x 2 voies.

Par ailleurs, la section « classement – déclassement des voies et domanialité » précise que « la RN88 existante, entre les giratoires Saint-Flour-de-Mercoire et Pont-d'Allier sera déclassée, soit dans le réseau départemental soit communal (reste à définir) » une fois la réalisation des deux phases de travaux. Ainsi, il est probable qu'une partie voire la totalité des portions de voie n'assurant pas de liaison intra ou inter départementale soit transférée à la commune, avec l'ensemble des charges de fonctionnement et d'investissement associées, qui pourront difficilement être tenables pour les finances communales

La réalisation d'un contournement plus large permettrait de garantir à l'ancienne RN88 une vocation de liaison entre départements, assurant majoritairement un transfert de gestion auprès des services départementaux.

Enfin, l'analyse financière du projet, somme toute assez sommaire, permet une vision générale du coût de l'opération, sans qu'il soit possible d'apprécier le détail des postes principaux de dépense et les méthodes de calcul. Ces éléments financiers ne permettent pas d'appliquer la théorie du bilan coûts-avantages, analyse nécessaire afin d'apprécier si le coût financier du projet et les atteintes portées aux paysages remarquables doivent être considérés comme excessifs ou justifiés.

De la même manière, il aurait été appréciable de bénéficier des détails sur certaines études techniques, notamment pour les déblais et remblais réalisés sur l'ensemble du projet, afin d'apprécier fidèlement l'importance des mouvements de matériaux, d'analyser la cohérence des volumes et prix associés et de saisir les potentiels impacts environnementaux.

Ainsi, l'étude d'autres solutions techniques, avec un contournement conjoint des villes de Pradelles et de Langogne, mériterait d'être envisagée, afin de prendre en compte à la fois le futur aménagement en 2 x 2 voies sur l'ensemble du tracé et une réflexion plus précise sur la gestion des voiries existantes à long terme.

L'ensemble des aspects du projet, du point de vue de l'aménagement du territoire, de l'environnement du contournement et des éléments techniques et financiers, doivent amener à prendre en compte, en ce qui concerne la gouvernance et le financement, la loi n° 2022-217 du 21 février 2022, relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite « loi 3DS », transférant aux régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie la maîtrise d'ouvrage de la RN88 à compter du 1er janvier 2024.

L'ensemble des éléments présentés semble confirmer la nécessité d'étudier un tracé plus rationnel, permettant une sécurisation des traversées des villes de Langogne, de Pradelles et de la section entre les deux communes, une liaison interrégionale et interdépartementale plus fluide et rapide, une diminution des risques et des impacts environnementaux et une meilleure mise en valeur paysagère du territoire.

Si, d'un point de vue financier, les investissements devront être plus importants, du moins sur le moyen terme, les financeurs d'un contournement conjoint seront également plus nombreux et l'aménagement réalisé répondra à l'enjeu de cohérence territoriale.

Dans cette perspective, j'émet un avis défavorable au projet tel que présenté dans le cadre de la présente enquête publique.

Réponse du maître d'ouvrage :

1- Aménagement du territoire :

1-1 : Objectif de sécurisation :

Avec le Grenelle de l'environnement en 2009, l'État a souhaité que tous les projets nationaux à réaliser à court et moyen termes soient réévalués en fonction des besoins réels du territoire, des enjeux environnementaux et des possibilités de financement. Sous ce nouvel éclairage, priorité a été donnée au projet de déviation de Langogne seule, en bidirectionnelle compatible avec une mise à 2x2 voies ultérieure. La déviation de Pradelles devant être réalisée dans un second temps. Une étude d'itinéraire réalisée en 2018 sur la section de la RN88 comprise en Rodez et le Puy, partagée avec les collectivités locales, avait présenté les différents scénarios d'aménagements à réaliser sur cet axe aux vues des trafics et, des enjeux environnements et de la sécurité routière. Des études sont en cours ou vont être lancées sur des aménagements de la RN88 en Lozère. Le projet présenté à l'enquête publique porte sur le seul contournement de Langogne qui a pour objectif de délester le trafic du centre-ville et ainsi d'en améliorer la sécurité routière et d'y favoriser les modes doux.

1-2 : Nuisances créées par le giratoire à l'entrée Nord de Langogne :

La solution du giratoire à l'entrée Nord de la ville est compatible avec les trafics attendus qui seront réparties, en majorité, sur 3 des 4 branches. C'est-à-dire sur la branche de la future déviation et celles de la RN88 actuelle.

Le fonctionnement du carrefour de la RN88 et de la RN102 n'a pas d'incidence sur ce futur giratoire et inversement. Ce sont des aménagements indépendants concourant chacun à l'amélioration de la sécurité sur la RN88.

2- L'environnement :

2-1 : Les impacts :

2-1-1 : sur l'agriculture :

Le tracé du projet de contournement de Langogne soumis à la présente enquête publique est le résultat des différentes études et décisions antérieures qui ont été conduites avec pour objectif d'optimiser le tracé en prenant en compte les intérêts agricoles notamment.

Pour autant le projet n'est pas sans incidences sur le secteur agricole. En effet des surfaces agricoles sont situées sur l'emprise du projet et sont vouées à disparaître et d'autres parcelles se trouveront impactées indirectement.

Des études de conception détaillée permettront de déterminer le tracé exact du projet de contournement et d'en évaluer précisément son impact sur l'agriculture. Cette procédure sera menée après l'obtention de la DUP au même titre que l'enquête parcellaire.

2-1-2 : sur l'activité économique :

Des études acoustiques ont été conduites spécifiquement au camping « La Cigale de l'Allier ». Les

résultats de ces études montrent qu'après réalisation du contournement de Langogne les nuisances sonores seront en dessous des seuils de nuisance au sens de la réglementation en vigueur imposant des mesures de protection.

Par ailleurs, des mesures sur le terrain seront réalisées durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

Pour atténuer les nuisances visuelles, des aménagements paysagers seront réalisés. En particulier, un aménagement de la ripisylve de l'Allier pourrait être recherché pour constituer un écran visuel.

2-2 : Les risques d'inondation :

Afin de ne pas perturber le fonctionnement hydraulique du secteur, dès sa conception, le projet intègre :

- des ouvrages de transparence hydraulique (ponts, buses, cadres) qui assurent le maintien du transit de l'eau à l'identique de l'état naturel ;
- des fossés qui assurent la collecte des eaux de ruissellement périphériques et leur renvoi vers leurs exutoires d'origine.

Pour ce qui concerne les eaux pluviales propres à la voirie, celles-ci sont collectées, renvoyées vers des bassins de rétention qui remplissent deux fonctions : d'une part la compensation de l'effet de l'imperméabilisation des sols sur les ruissellements, et, d'autre part, la prévention du risque de pollution en cas d'accident.

L'ensemble de ces démarches garantit que les modifications de topographie n'auront pas d'impact sur le ruissellement.

Une étude complémentaire avec modélisation hydraulique 2D des écoulements des ruisseaux de Malacombe/Malevielle et Genestouze au droit des ouvrages hydrauliques projetés OH14 et OH15 a été réalisée début 2023.

L'étude a montré que :

- l'ouvrage OH14 tel que prévu dans la présente étude est suffisamment dimensionné pour ne pas provoquer une accumulation d'eau en amont du remblai projeté. La surélévation du niveau d'eau ne concerne que des zones sans enjeu bâti. La transparence hydraulique est assurée. Une optimisation de l'entonnement de l'ouvrage pourrait limiter la surélévation du niveau d'eau.
- l'ouvrage OH15 nécessite la mise en place d'un ouvrage de décharge complémentaire pour éviter l'accumulation d'eau en amont du remblai projeté. Un ouvrage de 2 m de large permettrait d'éviter d'impacter les écoulements en lit majeur.

Les mesures prises contre le risque inondation, en particulier l'implantation de cet ouvrage de décharge seront abordées de façon très détaillée dans le dossier d'autorisation environnementale unique, à la suite des études de conception détaillée du projet et répondra aux exigences de la réglementation en vigueur.

3- Les aspects techniques et financiers :

3-1 : Compatibilité du projet avec une 2 × 2 voies :

En effet, les études préalables du contournement de Langogne ont été engagées sur la base d'un aménagement en bidirectionnel compatible avec une mise en 2 x 2 voies sur le tracé A1. La section B1 n'a pas vocation à être mise à 2x2 voies. Une fois le contournement de Langogne réalisé, il serait tout à fait possible de créer un tracé partant du viaduc de l'Allier (côté Ardèche) pour aller contourner Pradelles sur le fuseau de la concertation de 2007. Le tracé B1 deviendrait alors une voirie locale qui permettrait aux habitants du quartier Nord de Langogne de rejoindre la déviation de Langogne-Pradelles.

3-2 : Analyse financière du projet :

Les principaux postes de dépenses sont indiqués à la page 38 de la pièce C « Notice explicative » du dossier d'enquête :

Objet de la dépense	Montant
Études	2 500 000 € H.T.
Acquisitions foncières	2 020 000 € H.T.
Travaux (total)	62 770 000 € H.T.
Dégagement des emprises	1 500 000 € H.T.
Surveillance, contrôle, installations de chantier	8 500 000 € H.T.
Travaux sur la section courante neuve	20 940 000 € H.T.
Travaux sur les ouvrages d'art courants, points d'échanges et rétablissements	11 130 000 € H.T.
Travaux sur les ouvrages d'art non courants	20 700 000 € H.T.
Aménagements liés à l'environnement (total)	6 750 000 € H.T.
Aménagements paysagers et protection contre les congères	750 000 € H.T.
Mesures écologiques d'évitement, de réduction et de compensation	5 000 000 € H.T.
Diagnostic et fouilles archéologiques	500 000 € H.T.
Provision pour risques aménagements liés à l'environnement	500 000 € H.T.
TOTAL H.T.	74 040 000 € H.T.
TOTAL T.T.C.	88 300 000 € T.T.C.

Ces montants seront affinés lors des études de conception détaillées.

L'estimation financière a été réalisée en partant de l'hypothèse que l'équilibre des mouvements de terre était ainsi atteint. C'est-à-dire que l'achat de matériaux provenant de carrière ainsi que le dépôt de matériaux issus du chantier en dehors des emprises sont limités au minimum.

En effet, la section

A1 étant déficitaire en matériau et la section B1 excédentaire, et afin d'éviter l'apport de matériaux extérieurs au chantier qui aurait un impact significatif d'un point de vue environnemental et économique, les terrassements de la section A1 ne peuvent pas être traités de façon indépendante de la section B1. Ces mouvements de terres internes au chantier seront facilités par les deux viaducs. Ces derniers permettront d'éviter de faire transiter tous les camions de terrassement sur les voiries et les zones agglomérées.

Le phasage des travaux est déterminé lors des études de conception détaillées en fonction des données techniques comme le mouvement des terres.

Avis de la commission d'enquête

La commission n'a pas d'autre élément à apporter aux réponses du maître d'ouvrage concernant l'aménagement du territoire (sécurisation, giratoire entrée nord de Langogne).

Pour l'agriculture voir réponse de la commission d'enquête question n°6.

Concernant le camping de l'Allier, l'activité économique sera impactée pendant les travaux et lors de la mise en service du contournement. L'aménagement de la ripisylve pour atténuer les nuisances visuelles au niveau du camping paraît illusoire au vu du contexte inondable. De même il apparaît que les mesures de protection sonores semblent difficiles à mettre en œuvre que ce soit au niveau du camping ou de la route en raison des remblais.

Une étude acoustique a été réalisée en 2018 pour mesurer l'impact sur le camping de l'Allier. Les mesures effectuées ne dépassent pas la norme réglementaire. Toutefois, l'inconfort vis-à-vis du bruit est subjective. Pour un camping recevant des touristes pour le calme du lieu, la perception du bruit peut être tout autre. Il est nécessaire d'apporter des solutions réelles pour palier à la gêne occasionnée au-delà des limites réglementaires. Des aménagements peuvent être proposés tels que: mesures anti-bruit, revêtement de la chaussée adaptée, passage en viaduc...). Au niveau des habitations du Pont d'Allier même si les mesures acoustiques semblent répondre aux aspects réglementaires, l'isolation des habitations proches doit être envisagée. Mise en place d'un merlon au niveau de l'arrière des habitations pour diminuer l'impact sonore de la tranchée.

Pour le risque inondation les réponses de la DREAL sont cohérentes au regard des études de 2023 concernant les ouvrages hydrauliques OH14 et OH15 qui permettraient un meilleur écoulement des ruisseaux du Malecombe et de la Ginestouze. Cependant le dossier ne reprend pas d'étude liée à l'impact du remblai sur les zones inondables de l'Allier au-devant de la ferme de Germanès.

Ce remblai doit être au minimum pris en considération au niveau de l'article L214-1 du code de l'environnement (loi sur l'eau).

Une étude serait également instructive sur la possibilité de construire un viaduc au niveau de la ferme de Germanès. Cette demande pourrait répondre :

- à l'évitement de remblai de 700 m de long sur une largeur approximative de 30 mètres,
- de minimiser l'impact inondation dans un secteur fragile et inondable (cf. PPRI de Langogne et cartes des zones inondables),
- d'éviter des travaux importants pour les OH14 et OH15 concernant les ruisseaux du Malacombe et de la Ginestouze,
- permettre de diminuer l'impact sur sa propriété agricole (cheminement des bovins, une partie de la surface agricole conservée et d'un même tenant),
- donner la possibilité de créer des murs anti-bruits.

Vue aérienne modélisée de la DREAL de 2011 ; en rouge le tracé qui s'est éloigné du bâtiment agricole en vert construit en 2016 et en jaune le camping « la cigale de l'Allier ».



La DREAL apporte une réponse évoquant le rattachement d'une déviation Langogne Pradelles à partir du viaduc de l'Allier. Cette analyse rejoint les critiques du projet et ne correspond pas à l'objet de l'enquête. Cette réponse donne raison aux opposants.

L'analyse des différents postes de dépenses apparaît de façon globale. Des interrogations demeurent sur le coût généré par les acquisitions foncières et sur les différents ouvrages qui apparaissent minimisés. D'autre part, la répartition financière (taux retenu) entre les différents financeurs cités n'est pas indiquée. Le conseil d'orientation des infrastructures a évalué le coût de la déviation à 94 millions d'euros en 2021. Une actualisation aurait été justifiée.

Question 3 : Pourriez-vous nous indiquer votre position sur les problématiques citées par le Conseil municipal de Lespéron ?

Contribution n°274 du registre dématérialisé – Conseil municipal de Lespéron

... « demande que des études complémentaires soient engagées afin que le projet de contournement de Langogne soit amendé, notamment dans la partie située sur le territoire de la région Auvergne-Rhône-

Alpes, afin de prendre en compte la solution intégrant le contournement de la ville de Pradelles.

Considérant que la forme et sur le fond, ce dossier soulève des interrogations :

– **cette procédure ne respecte pas les principes généraux du droit de spécialité et d'exclusivité géographique et fonctionnelle**, à savoir le Conseil municipal se déclare surpris que le PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Allier soit soumis à l'enquête publique sur le territoire d'une commune et d'un département voisin qui ne sont pas membres de cet établissement public de coopération intercommunale, de plus celui-ci ne dispose d'aucunes compétences statutaires en matière de voirie départementale ou régionale et n'a donc pas la capacité juridique pour délibérer sur ce cas d'espèce.

– à contrario, la **révision de la carte communale** de Lespéron a été prescrite, à notre grande surprise, et sans concertation ni information préalables. Cette révision n'a pas à être soumise, suivant le même principe général du droit, à l'avis des élus et populations des communes lozériennes. Cette diligence nous surprend car nous avons beaucoup de difficultés à faire évoluer notre document d'urbanisme compte-tenu des **contraintes imposées par la Loi Montagne et la loi dite « ZAN »**,

– **constate que le PADD du PLUi** fixe comme objectifs de développer une organisation territoriale solidaire et complémentaire... (CHEZ LES AUTRES), ce qui n'est pas le cas à ce jour,

– **sur le défaut de concertation**, le tracé soumis à l'enquête publique n'a fait l'objet d'aucune concertation préalable avec la commune de Lespéron, qui se voit imposer un choix sur son territoire sans qu'aucune alternative sérieuse n'ait été étudiée ou proposée, ce **déficit** apparaît dans le dossier, mais est aussi **reconnu par les organisateurs de la procédure** puis qu'une réunion publique d'information a été décidée avant même l'engagement de l'enquête publique. La concertation ancienne relative au choix du tracé (en 2015) recèle **une erreur manifeste d'appréciation, le tracé revendiqué par les élus Langonnais** était un passage à proximité de Naussac, refusé en raison de la Loi Littoral, **les règles de droit ont changé.**

Il apparaît dans le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint du 2 mai 2023, joint au dossier d'enquête :

Le Conseil Municipal demande à ce que **l'étude d'impact soit réalisée sur les quatre saisons** en vue de mesurer les impacts sur l'environnement et notamment la flore, déplore l'absence d'étude paysagère sur **l'impact** qu'aura sur le **paysage** le viaduc sur l'Allier et qu'aucune mesure d'atténuation ne soit prévue ; Il constate une erreur et un oubli : **la Tour de Concoules, monument historique** est ignorée par l'étude alors que le viaduc sur l'Allier se trouvera dans son périmètre de protection.

Il déplore la **non prise en compte du réseau de transport souterrain de l'électricité** renouvelable, produite par les champs éoliens voisins qui se trouve sur le tracé du projet et devra être déplacé engendrant un coût complémentaire.

Sur la mise en cause du champ d'expansion de l'Allier, la déviation construite par l'apport de remblais dans le champ d'expansion de la crue va augmenter le risque d'inondabilité en aval et sur les terrains situés sur la rive lozérienne, notamment le camping, aucune étude n'a été réalisée sur ce point.

Sur la mise en cause des terres agricoles, essentiellement des prairies, primordiales pour les secteurs de la viande et du lait, les mesures de compensation décrites ne sont pas probantes (indemnisation, remembrement,...)

L'appréciation sommaire des dépenses est trop peu détaillée et ne permet pas d'avoir une estimation précise de la dépense et donc du financement à mettre en place.

... Enfin dans l'éventualité où le tracé serait retenu, malgré l'opposition d'administrés de Langogne et Lespéron, serait enclavé car aucune sortie sur ce tracé venant de la RD392. »

Réponse du maître d'ouvrage :

I- Contournement Langogne / Pradelles/

Avec le Grenelle de l'environnement en 2009, l'État a souhaité que tous les projets nationaux à réaliser à court et moyen termes soient réévalués en fonction des besoins réels du territoire, des enjeux environnementaux et des possibilités de financement. Sous ce nouvel éclairage, priorité a été donné au projet de déviation de Langogne seule, en bidirectionnelle compatible avec une mise à 2x2 voies ultérieure. Une étude d'itinéraire réalisée en 2018 sur la section de la RN88 comprise en Rodez et le Puy, partagée avec les collectivités locales, avait présenté les différents scénarios d'aménagements à réaliser sur cet axe aux vues des trafics et, des enjeux environnements et de la sécurité routière. Des études sont en cours ou vont être lancées sur des aménagements de la RN88 en Lozère. Le projet présenté

à l'enquête publique porte sur le seul contournement de Langogne qui a pour objectif de délester le trafic du centre-ville et ainsi d'en améliorer la sécurité routière et d'y favoriser les modes doux.

2 – La révision des documents d'urbanisme :

Le tracé du projet de contournement de Langogne soumis à l'enquête publique traverse les communes de Saint-Flour-de-Mercoire et de Langogne en Lozère ainsi que la commune de Lespéron en Ardèche.

Les documents d'urbanisme qui réglementent les constructions sur ces trois communes sont :

- la carte communale pour la commune de Lespéron
- le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Pays du Haut-Allier pour les communes de Saint-Flour-de-Mercoire et de Langogne

Pour ce qui concerne la carte communale de Lespéron, le projet du contournement de Langogne étant déjà inscrit, il n'est pas nécessaire d'engager une procédure de révision.

En revanche, le plan de zonage du PLUi du Haut-Allier, nécessite d'être mis en compatibilité en créant un emplacement réservé dédié au futur contournement. L'examen conjoint de mise en conformité des documents d'urbanisme qui s'est tenu le 02 mai 2023 ne s'est prononcé que sur les documents relevant de leur juridiction c'est-à-dire sur les communes de Langogne et Saint-Flour-de-Mercoire.

Dans le cas où une déclaration d'utilité publique (DUP) est requise et que le projet est incompatible avec le PLUi ou le Schéma de cohérence territoriale, le Code de l'urbanisme permet une mise en compatibilité accélérée du document, la DUP emportant approbation des nouvelles dispositions du plan.

Cette procédure de mise à jour est régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles L 153-13, L153-14 et de L153-54 à 153-59.

Le projet de mise en compatibilité du PLU est soumis à enquête publique unique,

portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLUi, sans obligation d'organiser l'enquête publique sur le territoire des seules communes concernées (art L153-53).

3 – Les réunions de concertations :

Le présent projet de contournement de Langogne a fait l'objet de plusieurs réunions de concertation notamment en 2015 à laquelle la commune de Lespéron était conviée. La commune de Lespéron a également apporté sa contribution à la consultation des collectivités menée de décembre 2021 à février 2022.

Le maître d'ouvrage s'est attaché à livrer le même niveau d'information à l'ensemble des territoires concernés par ce projet. C'est également en ce sens qu'il a présenté le projet aux conseils municipaux des 3 communes traversées en amont du démarrage de l'enquête publique. En particulier, la maîtrise d'ouvrage est venue présenter le projet au conseil municipal de Lespéron le 15 mars 2023.

Une réunion publique s'est tenue pendant l'enquête à la demande de la commission d'enquête.

Le choix du tracé n'a pas été impacté par la loi littorale car en tant qu'infrastructure de transit, le contournement de Langogne n'y est pas soumis.

Dans le dossier de concertation de 2007, les motivations d'une variante proche du lac de Naussac étaient justifiées de la manière suivante :

« Pour mémoire en 1998, une variante au Nord entre Naussac et Langogne avait été envisagée. Cette variante est définitivement abandonnée compte tenu :

- du fort développement de l'urbanisation sur ce secteur,
- des difficultés pour franchir l'Allier (zone d'activités, voie ferrée, zone de glissement de terrain)
- des très fortes déclivités au Sud-Ouest de Pradelles pour remonter sur le plateau du Devès. »

4 – Études d'impact :

Le dossier présenté à l'enquête publique s'appuie sur des données issues d'inventaires datant de 2012-2013 avec des compléments réalisés entre 2016-2017 ayant permis d'actualiser la connaissance des enjeux. De nouveaux inventaires complets (durant les 4 saisons et sur l'ensemble du tracé) seront réalisés au stade de la conception détaillée du projet afin de rédiger le dossier d'autorisation environnementale unique dans lequel les mesures précises en termes d'évitement, de réduction et de compensation seront

établies.

Ces inventaires complémentaires seront réalisés sur le tracé exact du projet issu des études de conception détaillée.

5- Monuments historiques :

La Tour de Concoules est située à plus de 700 mètres du tracé. La Direction régionale des affaires culturelles n'a pas demandé de mesures par rapport à ce monument. Le maître d'ouvrage s'engage à respecter la réglementation relative à la protection des monuments historiques.

6 – Réseaux de transport souterrain de l'électricité renouvelable

Lors de la réalisation du tracé les gestionnaires des réseaux ont été consultés. Le projet a été adapté afin de prendre en compte le pylône haute-tension du quartier du pont d'Allier. La présence de nouveaux réseaux ne remet pas en cause le tracé qui les prendra en compte lors des études de conceptions détaillées. Si besoin ils pourront être déplacés de façon à être compatibles avec le projet.

7- Risque d'inondation :

Afin de ne pas perturber le fonctionnement hydraulique du secteur, dès sa conception, le projet intègre :

- des ouvrages de transparence hydraulique (ponts, buses, cadres) qui assurent le maintien du transit de l'eau à l'identique de l'état naturel ;
- des fossés qui assurent la collecte des eaux de ruissellement périphériques et leur renvoi vers leurs exutoires d'origine.

Pour ce qui concerne les eaux pluviales propres à la voirie, celles-ci sont collectées, renvoyées vers des bassins de rétention qui remplissent deux fonctions : d'une part la compensation de l'effet de l'imperméabilisation des sols sur les ruissellements, et, d'autre part, la prévention du risque de pollution en cas d'accident.

L'ensemble de ces démarches garantit que les modifications de topographie n'auront pas d'impact sur le ruissellement.

Une étude complémentaire avec modélisation hydraulique 2D des écoulements des ruisseaux de Malacombe/Malevielle et Genestouze au droit des ouvrages hydrauliques projetés OH14 et OH15 a été réalisée début 2023.

L'étude a montré que :

- l'ouvrage OH14 tel que prévu dans la présente étude est suffisamment dimensionné pour ne pas provoquer une accumulation d'eau en amont du remblai projeté. La surélévation du niveau d'eau ne concerne que des zones sans enjeu bâti. La transparence hydraulique est assurée. Une optimisation de l'entonnement de l'ouvrage pourrait limiter la surélévation du niveau d'eau.

- l'ouvrage OH15 nécessite la mise en place d'un ouvrage de décharge complémentaire pour éviter l'accumulation d'eau en amont du remblai projeté. Un ouvrage de 2 m de large permettrait d'éviter d'impacter les écoulements en lit majeur.

Les mesures prises contre le risque inondation, en particulier l'implantation de cet ouvrage de décharge seront abordées de façon très détaillée dans le dossier d'autorisation environnementale unique, à la suite des études de conception détaillée du projet et répondra aux exigences de la réglementation en vigueur.

8 – Impact agricole :

Le tracé du projet de contournement de Langogne soumis à la présente enquête publique est le résultat des différentes études et décisions antérieures qui ont été conduites avec pour objectif d'optimiser le tracé en prenant en compte les intérêts agricoles notamment.

Pour autant le projet n'est pas sans incidences sur le secteur agricole. En effet des surfaces agricoles sont situées sur l'emprise du projet et sont vouées à disparaître et d'autres parcelles se trouveront impactées indirectement.

Des études de conception détaillée permettront de déterminer le tracé exact du projet de contournement et d'en évaluer précisément son impact sur l'agriculture. Cette procédure sera menée après l'obtention de la DUP au même titre que l'enquête parcellaire.

9- RD392 :

Pour faire suite aux demandes exprimées dans le cadre de la présente concertation publique, le maître d'ouvrage s'engage à étudier la possibilité d'intégrer un carrefour au niveau de la RD392 afin de faciliter l'accès au contournement de Langogne aux habitants de la commune de Lespéron.

Avis de la commission d'enquête

Concernant le contournement de Langogne Pradelles et la révision du document d'urbanisme de la commune de Lespéron, la réponse de la DREAL est cohérente. Les réunions de concertation ont eu lieu avec une position de retrait de la commune de Lespéron sur ce projet. Le conseil départemental de l'Ardèche, peu présente sur l'élaboration de ce contournement, n'a pas donné son avis ni lors de la consultation des services de fin 2021 ni par écrit pendant l'enquête publique.

L'étude d'impact réalisé en 2012 et complétée en 2016 paraît limitée tant au niveau temporel qu'au niveau des études de terrains incomplètes. L'étude d'impact 4 saisons aurait pu être menée en totalité pour l'enquête publique actuelle.

L'article L 122-1 -1 et III du code de l'Environnement indique «Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.». Dans ce cadre, la DREAL aurait pu présenter une étude d'impact complète sur 4 saisons quitte à réactualiser, comme le prévoit la loi, celle-ci lors du dépôt du dossier de l'enquête environnementale.

La réponse de la DREAL sur la présence de monument historique est adaptée.

La réponse liée aux réseaux de transports souterrains n'appelle pas de remarque particulière. Sur le risque inondation voir réponse à la question 2.

L'impact agricole fait l'objet d'une réponse à la question 6.

La commission prend acte de la proposition de la DREAL de mener une étude de réalisation d'un carrefour au niveau de la RD392. Cette demande est relayée également par la communauté de communes des montagnes ardéchoises. Les techniciens du conseil départemental de l'Ardèche considèrent que cet aménagement permettrait de limiter le tonnage sur le pont franchissant l'Allier entre Langogne et Lespéron. (détruit en 1980 par la crue).

Question 4 : Pourriez-vous donner votre position sur les différents éléments suivants ?**Contribution n°118 de la mairie de Langogne – Association oui à la 2 × 2 voies RN88et II**

« L'association OUI A LA 2X2 VOIES Route88 donne un avis Favorable à l'enquête publique sur le contournement de Langogne avec une réserve.

Demande d'acter la section A1 du contournement partie lozérienne au sud de St flour de Mercoire jusqu'à la traversée de l'allier conformément à l'étude.

Demande que soit différé la section B1/V1 pour procéder à une étude d'un tracé qui permette de contourner la ville de Pradelles avec le meilleur respect de la faune et flore, avec une route en 1x2 voies qui sera compatible avec une évolution en 2x2 voies. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Un projet soumis à enquête doit être approuvé (ou rejeté) dans son ensemble sans qu'il ne soit apporté de modifications significatives.

Une fois le projet de Langogne, tel que présenté dans la présente enquête, sera déclaré d'utilité publique, toute éventuelle modification significative du projet (comme sa mise à 2x2 voies ou le changement du tracé sur la section B1) devra faire l'objet d'une nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique, après nouvelle enquête publique, afin d'entériner ces modifications. Cela entraînera également la modification de toutes les procédures qui en découlent comme le dossier d'autorisation environnementale unique, l'enquête parcellaire ...

Le terme de 1 × 2 voies ne correspond pas à notre type de projet car cela désigne 1 route en sens unique avec 2 voies de circulation.

Avis de la commission d'enquête

S'il est exact que le projet actuel soumis à l'enquête publique concerne le tracé de Saint-Flour-de-Mercoire au Pont d'Allier tel qu'il est présenté dans le dossier, les travaux peuvent s'effectuer dans un sens ou un autre en fonction, a minima, des impératifs de chantier et de la volonté du porteur de projet en accord avec les autorités préfectorales.

L'objet du projet soumis à l'enquête ne concerne pas la déviation de Pradelles.

6.2.2 Questions-Contributions par thème

B.1. L'agriculture

49	3(Mairie de Langogne), 9(Courrier), 10(Mairie de Lespéron), 14(Mairie de Lespéron), 42(Web), 44(Web), 46(Mairie de Lespéron), 92(Web), 48(Courrier), 111(Web), 114(Web), 59(Mairie de Langogne), 70(Mairie de Langogne), 173(Web), 178(Web), 193(Web), 194(Web), 200(Web), 205(Web), 206(Web), 210(Web), 212(Web), 214(Web), 220(Web), 235(Web), 254(Web), 255(Web), 271(Web), 274(Web), 280(Web), 283(Web), 288(Web), 294(Web), 302(Web), 304(Web), 306(Web), 317(Web), 320(Web), 330(Web), 102(Courrier), 359(Web), 378(Web), 383(Web), 386(Web), 130(Mairie de Lespéron), 132(Mairie de Lespéron), 137(Mairie de Lespéron), 133(Mairie de Lespéron), 139(Mairie de Lespéron)
----	---

Les 49 différentes contributions soit 9.26% du total comprennent 3 favorables.

Favorables sous condition

Demande de ne pas porter atteinte aux domaines agricoles et d'effectuer une comparaison entre l'impact de ce projet et la 2x2 voies en matière agricole.

Inquiétudes pour un autre tracé

Deux de ces personnes sont favorables à ce tracé car elles seraient impactées par une déviation Langogne-Pradelles .

Un propriétaire de parcelles de la plaine de Germanès est simplement venu s'informer de l'impact sur ces parcelles sans donner d'avis.

Hostiles à toute déviation

Plusieurs contributions sont hostiles à toute déviation et évoquent un impact général sur l'agriculture et l'artificialisation des sols quel que soit le tracé

Question 5 Quelle est votre réponse à la demande ci-dessous ?

Un propriétaire agricole -M. Eric BARTHELOT -contribution N°9 courrier Langogne demande un échange de parcelles (pas de dédommagement financier) parcelles de Lespéron BE 48, 49 et 50 et parcelles de Langogne ZR 23. Habitant à Barret, il demande également des murs anti-bruits sur le viaduc du Langouyrou.

Réponse du maître d'ouvrage :

À la suite de la prise de DUP, l'État sollicitera les départements concernant la réalisation d'un aménagement foncier, agricole, forestiers et environnementaux (AFAFE). Le cas échéant, ils détermineront son périmètre.

Si des parcelles ne sont pas concernées par le périmètre d'aménagement foncier, les modalités d'indemnisations des agriculteurs seront déterminées en lien avec les études de conception détaillée lorsque l'impact sera précisément connu. Les mesures prises (achat, échanges de parcelles ...) seront

prises, dans la mesure du possible, en concertations avec les agriculteurs et les acteurs du secteur tels que les chambres d'agriculture, la SAFER

la

En ce qui concerne les nuisances sonores que pourrait engendrer le futur contournement de Langogne, des études sur le bâti ont été conduites afin de vérifier l'existence ou non de « point noir » en phase de fonctionnement.

À ce stade des études du projet, les résultats obtenus par modélisation indiquent que les habitations citées par Monsieur BARTHELOT ne font pas l'objet de dépassement des seuils réglementaires.

Des études plus poussées, postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, permettront d'affiner le projet. À la suite de cette conception détaillée du projet, une vérification des impacts sonores sera réalisée. Si des dépassements réglementaires étaient obtenus lors de cette deuxième phase d'études modélisées, un aménagement de type protections de façades sera prévu conformément à la réglementation (isolation d'habitats isolés).

Par ailleurs, des mesures sur le terrain seront possibles durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires en façade à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

Avis de la commission d'enquête

La commission est favorable à la réalisation d'un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental. Il serait souhaitable que l' AFAFE soit interdépartemental.

En ce qui concerne les nuisances sonores, la commission prend acte de la réponse apportée.

La ferme de Germanès

Les autres avis défavorables sont liés à la ferme de Germanès

Trois contributions dont le conseil municipal de la commune de Badaroux estiment l'impact important sur les parcelles agricoles et demandent des études complémentaires sur la déviation Langogne-Pardelles.

Voir également la contribution de M. PROUHEZE -N°70 mairie de Langogne en question multiples ci-dessus

Voir contribution multi facettes de M. DESGRIPPES -N°114 web-en question multiples ci-dessus

Question 6 : Courrier du principal agriculteur de la ferme de Germanès

Quelle est votre position concernant les éléments cités :

- **Impacts sur les parcelles agricoles ?**
- **Impacts sur l'exploitation ?**
- **Quels dédommagements envisagez-vous ? De quelle nature ?**
- **Envisagez-vous des protections anti-bruits au niveau habitation et exploitation ?**
- **Le passage de la DREAL en 2015 est-il conforme ?**

9/6/23 ANJERE 1 3 pages
15 + 6 photos photos

ROUVIER Sébastien
Germanès - 07660 LESPERON
Tel. 04 66 69 25 25 MR
N° de TVA: FR 47 538 632 605

Enquête d'Utilité Publique
Contournement de Langogne

- Je suis très défavorable au projet de contournement de Langogne pour les raisons suivantes :
j'ai construit un bâtiment agricole pour mes bovins voilà 5 ans, aujourd'hui je fais une grange attenante à celui-ci sur le seul terrain constructible que je possède. Ce bâtiment se trouve dans la vallée de l'Allier où tous les terrains sont inondables (crue de 1980 - crue de 2008 photos remises à la DREAL à Montpellier).
Lors des inondations de 2008, la société O.P. Loire a fait un rapport concernant la ferme de Germanès

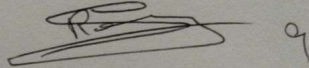
2/5

En 2015, j'ai rencontré Mrs Michalet et Vialle de la DREAL. Ils sont venus sur place à la ferme et m'ont dit « M. Rouvier nous vous avons bloqué depuis 2007, vous pouvez investir dans un bâtiment car nous ne savons pas si la route se fera un jour ? si elle se fait à ce moment-là nous vous dédommagerons ? »

- J'ai donc investi dans ce bâtiment agricole plus de 110.000 € et maintenant je fais une grange d'un montant environ 215 000 €.
Vous ne comprenez avoir travaillé si dur pour rembourser l'emprunt je ne puis pas me permettre de tout arrêter à ce stade.
- Augmentation des risques d'inondation de la rivière qui ne pourra plus s'étaler dans la plaine, l'eau refoulera en face sur le Camping La Cigale et même sur Langogne.
- Voilà ma situation à ce jour. Par contre il y a un autre tracé celui de 2007 qui se trouve plus éloigné de la rivière et que les inondations n'auront pas lieu. C'est le contournement Langogne - Pradelles qui n'a aucun impact sur des habitations ou de bâtiments agricoles. Celui-ci desservira tout le bassin de vie de Langogne car l'économie vient de tous les villages aux alentours.

En conclusion: J'espère que tous ces éléments vous apporteront un regard éclairé afin de prendre la bonne décision au profit de l'intérêt général et surtout de la population du bassin de vie de Langogne.

Courrier remis au Commissaire Enquêteur Rouvier Sébastien
le Vendredi 9 Juin 2023 en
Mairie de Lespignan

 9

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour répondre aux difficultés des agriculteurs et préserver le caractère dynamique de l'agriculture locale, les modalités de réalisation d'une procédure de remembrement seront étudiées.

La recherche de terres de valeurs équivalentes quantitativement et qualitativement sera effectuée.

Des rétablissements pour le passage des animaux et des engins agricoles ont été intégrés dans le projet afin de permettre le bon fonctionnement des exploitations.

Des indemnités sont prévues dans le cadre de la perte d'exploitation sur les terres qui seront utilisées pour le contournement, que ce soit en Ardèche ou en Lozère.

Il est prévu d'appliquer le protocole départemental sur le calcul de l'indemnisation des agriculteurs.

Par ailleurs en cas d'impact, non prévu dans le protocole départemental, le maître d'ouvrage s'engage à faire réaliser une étude spécifique en y associant les chambres d'agriculture. Cette étude aura pour vocation une réponse adaptée à la situation de Monsieur ROUVIER.

En ce qui concerne les nuisances sonores que pourrait engendrer le futur contournement de Langogne, des études sur le bâti ont été conduites afin de vérifier l'existence ou non de « point noir » en phase de fonctionnement.

À ce stade des études du projet, les résultats obtenus par modélisation indiquent que l'habitation de Monsieur ROUVIER ne fait pas l'objet de dépassement des seuils réglementaires.

Des études plus poussées, postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, permettront d'affiner le projet. À la suite de cette conception détaillée du projet, une vérification des impacts sonores sera réalisée. Si des dépassements réglementaires étaient obtenus lors de cette deuxième phase d'études modélisées, un aménagement de type protections de façades sera prévu conformément à la réglementation (isolation d'habitats isolés).

Par ailleurs, des mesures sur le terrain seront possibles durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires en façade à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

Sur la question des échanges réalisés avec la DREAL en 2015, les agents ont, à juste titre, indiqué que le projet n'ayant pas fait l'objet de texte réglementaire, l'État ne pouvait s'opposer à la construction d'un bâtiment. Et que dans le cas où ce bâtiment devrait être démoli pour le projet, une compensation serait versée.

Après la prise de l'arrêté de déclaration d'utilité publique, toute nouvelle construction sera interdite dans le périmètre des emplacements réservés.

Avis de la commission d'enquête

Les engagements de la DREAL concernant l'indemnisation dans le cadre du protocole départemental complété par une étude spécifique doit répondre d'une manière adaptée à la situation de M. ROUVIER. Cette indemnisation devrait prendre en compte la perte de 25.10% de surface en prairie temporaire par rapport à la surface totale d'exploitation et 14.69% de la surface en prairie permanente par rapport à la surface totale d'exploitation. Cet impact à des conséquences majeures sur les revenus de l'agriculteur en bovins viande. Les parcelles agricoles de M. ROUVIER, qui disparaissent en raison du remblai du tracé, sont des prairies de qualité L'étude de faisabilité d'un viaduc remplaçant le remblai pourrait permettre de prendre en compte les impacts sur la surface agricole et sur les revenus de M. ROUVIER.

En ce qui concerne les nuisances sonores, la DREAL ne peut pas se limiter aux seuls dépassements réglementaires et doit prendre en compte les nuisances passant à 100m de l'habitation de l'exploitant agricole.



Plaine de Germanès

B.2 Les alternatives au projet

183	<p>3(Mairie de Langogne), 4(Mairie de Langogne), 6(Mairie de Langogne), 7(Mairie de Langogne), 7(Web), 8(Web), 11(Web), 14(Web), 15(Web), 16(Web), 17(Web), 21(Web), 23(Web), 24(Web), 26(Web), 28(Web), 30(Web), 36(Web), 10(Mairie de Lespéron), 12(Mairie de Lespéron), 16(Mairie de Lespéron), 17(Mairie de Lespéron), 20(Mairie de Lespéron), 43(Web), 44(Web), 47(Web), 50(Web), 52(Web), 56(Web), 64(Web), 65(Web), 66(Web), 67(Web), 22(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 69(Web), 71(Web), 76(Web), 27(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 30(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 31(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 78(Web), 79(Web), 80(Web), 33(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 34(Mairie de Langogne), 35(Mairie de Langogne), 45(Mairie de Lespéron), 46(Mairie de Lespéron), 90(Web), 100(Web), 103(Web), 104(Web), 106(Web), 48(Courrier), 111(Web), 114(Web), 118(Web), 50(Courrier), 53(Mairie de Langogne), 55(Mairie de Langogne), 123(Web), 58(Mairie de Langogne), 124(Web), 125(Web), 128(Web), 130(Web), 63(Mairie de Langogne), 64(Mairie de Langogne), 65(Mairie de Langogne), 66(Mairie de Langogne), 135(Web), 137(Web), 67(Mairie de Langogne), 139(Web), 70(Mairie de Langogne), 140(Web), 76(Mairie de Langogne), 78(Courrier), 148(Web), 153(Web), 155(Web), 163(Web), 165(Web), 80(Courrier), 168(Web), 171(Web), 173(Web), 174(Web), 178(Web), 179(Web), 181(Web), 195(Web), 199(Web), 201(Web), 202(Web), 203(Web), 204(Web), 215(Web), 218(Web), 223(Web), 225(Web), 226(Web), 228(Web), 231(Web), 236(Web), 237(Web), 240(Web), 243(Web), 244(Web), 247(Web), 251(Web), 253(Web), 256(Web), 259(Web), 260(Web), 262(Web), 263(Web), 268(Web), 269(Web), 270(Web), 272(Web), 274(Web), 284(Web), 287(Web), 288(Web), 289(Web), 291(Web), 292(Web), 293(Web), 295(Web), 297(Web), 299(Web), 302(Web), 303(Web), 304(Web), 305(Web), 306(Web), 308(Web), 312(Web), 318(Web), 319(Web), 87(Mairie de Langogne), 88(Mairie de</p>
-----	--

Langogne), 332(Web), 89(Mairie de Langogne), 91(Mairie de Langogne), 93(Mairie de Langogne), 96(Mairie de Langogne), 95(Courrier), 98(Mairie de Langogne), 333(Web), 97(Mairie de Langogne), 335(Web), 337(Web), 101(Mairie de Langogne), 102(Courrier), 344(Web), 105(Courrier), 349(Web), 351(Web), 361(Web), 362(Web), 367(Web), 368(Web), 370(Web), 372(Web), 373(Web), 374(Web), 375(Web), 379(Web), 380(Web), 382(Web), 386(Web), 118(Mairie de Langogne), 120(Mairie de Langogne), 121(Mairie de Langogne), 127(Courrier), 128(Mairie de Lespéron), 132(Mairie de Lespéron), 135(Courrier), 136(Mairie de Lespéron), 139(Mairie de Lespéron), 141(Courrier)
--

Les différentes propositions ou demandes d'alternative au projet sont au nombre de 183, soit 34.5% du total des contributions. Parmi elles, 129 sont défavorables au projet actuel, 42 y sont favorables et 12 ne se prononcent pas.

Pour la très large majorité (164 contributions), le contournement englobant la commune de Pradelles est indispensable.

Question 7 : Exemple, contribution N° 98 consignée sur le registre déposé en mairie de Langogne :

Pouvez-vous apporter une réponse précise à cette contribution ?

« Le projet actuel n'est pas bon. Il faut dévier Langogne et Pradelles en même temps. Quand on regarde depuis le carrefour de St Flour la logique serait que la déviation passe tout droit vers Lespéron, le projet de sortir à Pont d'Allier n'est autre que de la destruction de la nature et du gaspillage d'argent public. Il faut que les équipes de Mme DELGA et Mr WAUQUIEZ se mettent ensemble pour réaliser un projet cohérent qui serait réalisé pour des décennies. Cette route RN 88 est très accidentée et la circulation de camions très importante, il faut sans attendre faire la déviation complète Langogne Pradelles comme le journal l'éveil hebdo du 11 mai 2023 en fait un résumé. Il est important de revoir le projet et réaliser la nouvelle route de St Flour au carrefour de La Fayette. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Avec le Grenelle de l'environnement en 2009, l'État a souhaité que tous les projets nationaux à réaliser à court et moyen termes soient réévalués en fonction des besoins réels du territoire, des enjeux environnementaux et des possibilités de financement. Sous ce nouvel éclairage, priorité a été donné au projet de déviation de Langogne seule, en bidirectionnelle compatible avec une mise à 2x2 voies ultérieure. La déviation de Pradelles devant être réalisée dans un second temps. Une étude d'itinéraire réalisée en 2018 sur la section de la RN88 comprise en Rodez et le Puy, partagée avec les collectivités locales, avait présenté les différents scénarios d'aménagements à réaliser sur cet axe aux vues des trafics et, des enjeux environnements et de la sécurité routière. Des études sont en cours ou vont être lancées sur des aménagements de la RN88 en Lozère. Le projet présenté à l'enquête publique porte sur le seul contournement de Langogne qui a pour objectif de délester le trafic du centre-ville et ainsi d'en améliorer la sécurité routière et d'y favoriser les modes doux.

C'est ainsi qu'en 2015, la DREAL a engagé la concertation réglementaire sur le projet de contournement de Langogne. En 2017, à la demande des Langonnais, une concertation complémentaire est réalisée pour le quartier du Pont de l'Allier C'est à partir des conclusions du bilan des concertations de 2015 et 2017 que l'État a retenu les variantes A1 et B1 du projet soumis à la présente enquête publique.

Le projet de contournement présenté à l'enquête publique est le seul projet ayant fait l'objet d'une inscription dans le cadre du Contrat de plan État Région Occitanie 2015-2022 pour un montant de 4 M€ (100 % État). Aucun aménagement de la RN88 n'était inscrit au CPER Auvergne Rhône Alpes entre RN102 et Langogne.

Avis de la commission d'enquête

Pas d'élément complémentaire apporté sur le tracé Langogne Pradelles, voir avis question 1.

Une partie (11 contributions) souhaite qu'un rond-point soit créé au croisement de la RD392 desservant notamment la commune de Lespéron. La communauté de communes des montagnes ardéchoises et le 1^{er} adjoint de Lespéron en particulier.

Exemple : contribution n°34 – registre de la mairie de Langogne – .M. RIONDEL Florian.

Question 8 : Est-il possible de répondre à cette requête ?

«1) Habitant de Lespéron 07, je suis favorable au projet de contournement de Langogne. 900 poids lourds /jour, c'est une folie. Langogne est invivable avec tous ces camions.

2) Il serait important de rajouter au projet de déviation un rond-point entre la nouvelle RN88 et la départementale Langogne/Lespéron pour désenclaver Lespéron et en compensation des "perturbations" créées sur la commune de Lespéron. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour faire suite aux demandes exprimées dans le cadre de la présente concertation publique, le maître d'ouvrage s'engage à étudier la possibilité d'intégrer un carrefour afin de faciliter l'accès au contournement de Langogne aux habitants de la commune de Lespéron.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la décision de la DREAL d'effectuer une étude sur le carrefour RD392 et RN88.

Certains (5 contributions) proposent de développer le ferroutage.

Exemple, contribution N° 66 consignée sur le registre déposé en mairie de Langogne :

Question 9 : Que pensez-vous de cette contribution ?

« Le contournement n'est pas la solution : ce n'est que pour poser le problème ailleurs. La solution est de mettre les camions sur les trains - réhabilitation du fret payant depuis la gare de Langogne ! Plus écologique et plus respectueux de l'humain. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Le transport combiné rail-route constitue un axe prioritaire dans la politique française des transports. Cependant, les contraintes qu'il impose sont nombreuses et limitent son développement.

De plus, ce mode de transport intermodal ne saurait apporter une réponse que partielle à la problématique de la traversée de Langogne de plus à très long terme.

Ainsi l'installation d'une ligne de ferroutage ne serait pas de nature à remettre en question l'intérêt fonctionnel du contournement de Langogne.

Avis de la commission d'enquête

Cette question n'appelle pas d'observation particulière.

Il y en a (2 contributions) qui souhaitent que le tracé B1 aboutisse un peu plus au Nord que prévu en regard du quartier du Pont d'Allier.

Exemple : contribution n°76 – registre de la mairie de Langogne

Question 10 : Pouvez-vous répondre aux interrogations de cette personne qui pense que des bouchons vont se créer ?

« Pour le projet du détournement de Langogne je pense qu'il est absolument indispensable et aurait dû être fait il y a plusieurs années. Mon désaccord est spécialement sur le bouchon que l'on va créer au Pont d'Allier qui ne fera qu'aggraver le problème, à mon sens il serait beaucoup plus judicieux de le faire démarrer entre le panneau limite Lozère et le village de La Ribeyre. Je pense que l'investissement serait plus logique. »

Réponse du maître d'ouvrage :

.La solution du giratoire à l'entrée Nord de la ville est compatible avec les trafics attendus qui seront répartis, en majorité, sur 3 des 4 branches. C'est-à-dire sur la branche de la future déviation et celles de la RN88 actuelle.

Le fonctionnement du carrefour de la RN88 et de la RN102 n'a pas d'incidence sur ce futur giratoire et inversement. Ce sont des aménagements indépendants concourant chacun à l'amélioration de la sécurité sur la RN88.

Avis de la commission d'enquête

La variante d'arrivée au village de La Ribeyre n'a pas été retenue lors de la consultation de 2017, en raison des impacts environnementaux, agricoles et financiers.

La Ribeyre est à l'intersection de la RN88 et la RD108 et non la RN102.

Plusieurs (5 contributions) demandent que les travaux débutent par la partie « A1 » .

Exemples : contribution n°3 – registre de la mairie de Langogne

Question 11 : Que répondez-vous à ces propositions formulées par des particuliers (dont M. Jean-Claude CHAZAL, ancien député lozérien) et par le conseil municipal de Pradelles ?

« Sans être impactés (impact lors de la construction du barrage de Naussac), nous ne sommes pas favorables à ce tracé au Pont d'Allier (impact sur l'agriculteur) et demandons un tracé jusqu'en la 102 pour supprimer le point noir également du croisement avec la RN88. Si les travaux devaient se faire, commencer par la partie St-Flour ainsi un autre tracé pourrait être encore étudié pour la partie B. »

Ou encore, contribution n°80 reçue par courrier de la mairie de Pradelles (délibération du 22 juin 2023)
« Objet de la réserve :

Demande d'acter une première tranche de travaux portant sur la seule zone de contournement instruite sur le département de la Lozère au sud de Langogne jusqu'à la traversée de l'Allier et de différer à une deuxième tranche le parcours en Ardèche (commune de Lespéron jusqu'au Pont d'Allier en Lozère)

Réponse du maître d'ouvrage :

Le phasage des travaux est déterminé lors des études de conception détaillées en fonction des données techniques comme le mouvement des terres. La section A1 étant déficitaire en matériau et la section B1 excédentaire, et afin d'éviter l'apport de matériaux extérieurs au chantier qui aurait un impact significatif d'un point de vue environnemental et économique, les terrassements de la section A1 ne peuvent pas être traités de façon indépendante de la section B1. Ces mouvements de terres internes au chantier seront facilités par la construction préalable des deux viaducs afin d'éviter de faire transiter tous les camions de terrassement sur les voiries et les zones agglomérées.

L'estimation financière a été réalisée en partant de l'hypothèse que l'équilibre des mouvements de terre était ainsi atteint. C'est-à-dire que l'achat de matériaux provenant de carrière ainsi que le dépôt de matériaux issus du chantier en dehors des emprises sont limités au minimum.

Avis de la commission d'enquête

Les explications du phasage des travaux de la DREAL sont cohérentes. Il s'avère toutefois que le sens des travaux pourrait faire l'objet d'une concertation entre les collectivités régionales, locales et l'Etat.

Le contournement de Langogne par l'Ouest est aussi évoqué (3 contributions).

Exemple, extrait de la contribution N° 132 consignée sur le registre de Lespéron :

Question 12 : Était-ce envisageable comme l'indique le déclarant ?

« ... quitte à vouloir ce contournement, il serait peut-être plus judicieux de le faire sur la partie ouest de Langogne . il passera à proximité de l'hôpital de Langogne, centre de soins et secours, avantages pour déplacement vers Mende et Le Puy.

La loi littoral a changé cela peut être envisageable même avec lac de Naussac tout proche. Cela attirera des gens justement. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme précisé à la question n°7, le projet soumis à l'enquête publique est issu des différentes concertations de 2015 et 2017.

L'enquête publique porte sur le projet (variante retenue) issu de la concertation publique de 2015, issu lui-même de la concertation de 2007 ayant déterminé le fuseau préférentiel d'aménagement de la RN88 entre Rodez et Le-Puy, et dont il s'agit de reconnaître l'utilité publique.

Dans le dossier de concertation de 2007, les motivations d'une variante proche du lac de Naussac étaient justifiées de la manière suivante :

« Pour mémoire en 1998, une variante au Nord entre Naussac et Langogne avait été envisagée. Cette variante est définitivement abandonnée compte tenu :

- du fort développement de l'urbanisation sur ce secteur,
- des difficultés pour franchir l'Allier (zone d'activités, voie ferrée, zone de glissement de terrain)
- des très fortes déclivités au Sud-Ouest de Pradelles pour remonter sur le plateau du Devès. »

Il est à noter que comme indiqué dans le dossier d'enquête, le projet de contournement, en tant que route de transit, n'est pas soumis à la loi littorale.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée est cohérente par rapport aux concertations passées et à l'environnement humain et physique.

B.3. Les coûts financiers

75	1(Web), 2(Mairie de Langogne), 5(Mairie de Langogne), 34(Web), 10(Mairie de Lespéron), 13(Mairie de Lespéron), 14(Mairie de Lespéron), 42(Web), 43(Web), 47(Web), 52(Web), 64(Web), 65(Web), 66(Web), 31(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 80(Web), 33(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 46(Mairie de Lespéron), 86(Web), 91(Web), 92(Web), 97(Web), 106(Web), 111(Web), 114(Web), 58(Mairie de Langogne), 65(Mairie de Langogne), 138(Web), 139(Web), 166(Web), 173(Web), 176(Web), 194(Web), 201(Web), 205(Web), 206(Web), 207(Web), 210(Web), 211(Web), 213(Web), 214(Web), 215(Web), 216(Web), 219(Web), 227(Web), 230(Web), 231(Web), 234(Web), 235(Web), 239(Web), 254(Web), 263(Web), 270(Web), 271(Web), 274(Web), 280(Web), 288(Web), 293(Web), 294(Web), 299(Web), 304(Web), 306(Web), 320(Web), 98(Mairie de Langogne), 333(Web), 348(Web), 359(Web), 110(Mairie de Langogne), 379(Web), 383(Web), 385(Web), 386(Web), 118(Mairie de Langogne), 127(Courrier), 136(Mairie de Lespéron)
----	---

Le coût financier du projet recueille 75 observations, soit 14.17 % du total des contributions. Parmi elles 11 sont favorables 63 défavorables et 1 doublon.

Avis favorables :

- déviation vitale pour Langogne,
- attente depuis 30 ans indispensable compte tenu des nuisances trafic camions,
- sécurisation des mouvements.

Avis défavorables pour les raisons suivantes :

- coût trop élevé (excessif) pour un projet qui ne répond pas aux attentes et besoins de la population,
- l'intérêt d'un tel projet qui oublie Pradelles,
- coût écologique disproportionné par rapport à l'intérêt retiré,
- projet coûteux et inutile.

Question 13 : Pourriez-vous donner des éléments de réponse aux interrogations de cette contribution ?

Contribution n°111 – registre dématérialisé – M BOYER Jean-Claude

« ...Alors que le plan de financement de l'opération reste à préciser, le projet actuel doit évoluer vers un projet réellement structurant de façon à mieux répondre aux critères d'éligibilité du cofinancement public y compris ceux du Fonds européen de développement régional. S'agissant des coûts de l'opération, plutôt que de comparer un tracé court (projet actuel) à un tracé long (contournement conjoint de Langogne et de Pradelles) tout en omettant de comptabiliser les coûts d'aménagement spécifiques et obligatoires en Région AURA, il conviendrait d'additionner l'ensemble des coûts sur les deux Régions en évaluant dans chaque Région les économies générées dans le cadre du bilan global résultant d'une large concertation. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Avec le Grenelle de l'environnement en 2009, l'État a souhaité que tous les projets nationaux à réaliser à court et moyen termes soient réévalués en fonction des besoins réels du territoire, des enjeux environnementaux et des possibilités de financement. Sous ce nouvel éclairage, priorité a été donné au projet de déviation de Langogne seule, en bidirectionnelle compatible avec une mise à 2x2 voies ultérieure. La déviation de Pradelles devant être réalisée dans un second temps. Une étude d'itinéraire réalisée en 2018 sur la section de la RN88 comprise en Rodez et le Puy, partagée avec les collectivités locales, avait présenté les différents scénarios d'aménagements à réaliser sur cet axe aux vues des trafics et, des enjeux environnements et de la sécurité routière. Des études sont en cours ou vont être lancées sur des aménagements de la RN88 en Lozère. Le projet présenté à l'enquête publique porte sur le seul contournement de Langogne qui a pour objectif de délester le trafic du centre-ville et ainsi d'en améliorer la sécurité routière et d'y favoriser les modes doux.

C'est ainsi qu'en 2015, la DREAL a engagé la concertation réglementaire sur le projet de contournement de Langogne. En 2017, à la demande des Langonais, une concertation complémentaire est réalisée pour le quartier du Pont de l'Allier C'est à partir des conclusions du bilan des concertations de 2015 et 2017 que l'État a retenu les variantes A1 et B1 du projet soumis à la présente enquête publique.

Avis de la commission d'enquête

Si la réponse de la DREAL va dans le sens du Grenelle de l'environnement, la remarque de M. BOYER est pertinente. Un rapprochement préalable aurait pu permettre un projet plus ambitieux dépassant le cadre de l'enquête actuelle.

2.1

B.4. Qualité de vie / nuisances

Avec impacts directs

147	1(Web), 2(Mairie de Langogne), 4(Mairie de Langogne), 2(Web), 7(Mairie de Langogne), 8(Mairie de Langogne), 9(Courrier), 4(Web), 12(Web), 13(Web), 14(Web), 16(Web), 18(Web), 20(Web), 24(Web), 29(Web), 33(Web), 36(Web), 10(Mairie de Lespéron), 13(Mairie de Lespéron), 40(Web), 44(Web), 45(Web), 51(Web), 53(Web), 54(Web), 55(Web), 56(Web), 57(Web), 58(Web), 59(Web), 60(Web), 61(Web), 64(Web), 67(Web), 23(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 69(Web), 74(Web), 76(Web), 28(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 81(Web), 83(Web), 33(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 35(Mairie de Langogne), 36(Mairie de Langogne), 37(Mairie de Langogne), 38(Mairie de Langogne), 42(Mairie de Langogne), 44(Mairie de Langogne), 46(Mairie de Lespéron), 84(Web), 85(Web), 86(Web), 87(Web), 92(Web), 96(Web), 101(Web), 102(Web), 106(Web), 47(Mairie de Langogne), 48(Courrier), 111(Web), 114(Web), 116(Web), 117(Web), 118(Web), 119(Web), 121(Web), 55(Mairie de Langogne), 123(Web), 59(Mairie de Langogne), 126(Web), 127(Web),
-----	--

<p>63(Mairie de Langogne), 66(Mairie de Langogne), 131(Web), 132(Web), 134(Web), 136(Web), 138(Web), 67(Mairie de Langogne), 70(Mairie de Langogne), 140(Web), 78(Courrier), 146(Web), 147(Web), 150(Web), 151(Web), 157(Web), 160(Web), 161(Web), 162(Web), 167(Web), 169(Web), 170(Web), 175(Web), 180(Web), 182(Web), 183(Web), 186(Web), 188(Web), 190(Web), 194(Web), 201(Web), 217(Web), 221(Web), 222(Web), 231(Web), 232(Web), 271(Web), 274(Web), 277(Web), 296(Web), 305(Web), 311(Web), 314(Web), 315(Web), 317(Web), 323(Web), 325(Web), 330(Web), 82(Mairie de Langogne), 84(Mairie de Langogne), 85(Mairie de Langogne), 331(Web), 332(Web), 336(Web), 100(Courrier), 337(Web), 339(Web), 343(Web), 103(Courrier), 344(Web), 347(Web), 107(Mairie de Langogne), 109(Mairie de Langogne), 118(Mairie de Langogne), 119(Mairie de Langogne), 120(Mairie de Langogne), 127(Courrier), 128(Mairie de Lespéron), 129(Courrier), 132(Mairie de Lespéron), 137(Mairie de Lespéron), 133(Mairie de Lespéron), 136(Mairie de Lespéron), 140(Courrier)</p>
--

Le nombre d'observations portant sur les nuisances et qualité de vie est de 147 (27.78% du total) dont 80 avis favorables, 63 défavorables, 2 neutres et 2 doublons.

L'ensemble de ce thème est abordé en particulier par les élus du département, les chambres consulaires et les habitants du centre-ville de Langogne.

Ces résidents langonnais n'abordent que très peu le tracé de l'infrastructure et les problématiques annexes posées par le contournement. La circulation réduite dans la ville de Langogne devrait permettre une meilleure attractivité, une dangerosité moindre pour la population et un effet positif pour les commerces locaux avec un développement économique en centre-ville.

Au sein des avis négatifs, nombre d'habitants des hameaux de Lespéron (Malevielle, Concoules) et de Langogne (Nirgoult, Pont d'Allier, Mas-Richard et Brugeyrolles) ont exprimé leurs craintes de voir disparaître leur qualité de vie ayant effectué le choix de vivre à la campagne.

Question 14 : Pouvez-vous répondre aux problématiques des contributions n°120 et n°4 ?

Extrait de la contribution n°120 – registre de la mairie de Langogne – Famille ANGENIARD

« ...La première raison étant qu'il est inconcevable pour nous de vivre à proximité d'une nationale alors que nous avons fait le choix de la tranquillité en achetant cette maison. Les nuisances sonores et visuelles seraient insupportables à vivre pour notre famille.

La seconde étant que notre maison est alimentée par une source d'eau, notre source finira donc forcément polluée par les travaux et par la suite par la circulation. Nous n'avons aucun autre recours pour s'approvisionner en eau, la Mairie ayant refusé de nous raccorder à l'eau de ville. Notre maison deviendrait inhabitable.

Ensuite nous avons une grosse crainte quant aux fondations de notre maison qui est contrebas du tracé. Qui peut nous garantir que ces longs travaux n'auront aucuns impacts sur la durabilité de notre maison ?

De plus nous avons rénové cette maison en essayant de réduire l'impact écologique, et pour cela nous avons eu des aides de l'État. Aides qui seront de l'argent jeté par la fenêtre si ce projet voit le jour.

...

Sans oublier que ce contournement passerait sur une zone inondable. Nous avons compris qu'ils souhaitaient remblayer le bord de l'Allier avec la terre des tranchées, cela ne va-t-il pas changer le lit de la rivière et créer des zones inondables plus bas ? A titre personnel notre terrain sera-t-il impacté ?

...

Nous comprenons l'ambition et la nécessité de contourner notre ville mais nous pensons que ce n'est

pas la meilleure solution, et que quitte à faire quelque chose autant le faire bien.

A titre individuel nous avons tout investi dans notre domicile, cela représente l'investissement d'une vie et lors de notre achat il n'a jamais été spécifié que le contournement passerait sur notre terrain.

Réponse du maître d'ouvrage :

1 – Les nuisances :

1.1 : Les nuisances sonores :

Les résultats des études acoustiques conduites montrent qu'après réalisation du contournement de Langogne les nuisances sonores seront en dessous des seuils de nuisance au sens de la réglementation en vigueur imposant des mesures de protection.

Par ailleurs, des mesures sur le terrain seront réalisées durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

1.2 : Les nuisances visuelles :

Les études de conception détaillée permettront d'évaluer avec précisions les impacts du tracé et les mesures adéquates seront mises en place et présentées dans le dossier d'enquête d'autorisation environnementale unique.

2 – Le risque de pollution de la source en mode travaux et en mode fonctionnement :

2.1 : en phase travaux :

En phase travaux, le projet aura de faibles incidences directes sur les eaux-souterraines, aucun captage pour l'alimentation en eau potable n'étant présent au droit des zones de travaux ou à proximité.

L'analyse détaillée des incidences des travaux sur le niveau des eaux souterraines sera réalisée dans le cadre d'une autorisation environnementale comprenant un volet eau détaillé.

En cas de pollutions accidentelles, les incidences sur les eaux souterraines seront réduites par les moyens d'intervention mis à la disposition des personnels sur place. Ces mesures anti-pollution permettront de réduire au minimum les incidences sur les eaux souterraines de sorte que les incidences résiduelles négatives seront faibles.

2.2 : en phase fonctionnement :

En phase de fonctionnement, le projet n'aura pas d'incidences sur la qualité des eaux souterraines du fait que les eaux de plate-forme sont récupérées et traitées. Par ailleurs, lors des études de conception détaillée une analyse spécifique sur les côtes des eaux souterraines sera réalisée et une attention particulière sera apportée aux captages identifiés.

3 – Les risques sur les fondations de la maison :

La gestion de ce risque est bien maîtrisée et des procédures existent.

Les habitations proches des zones de travaux peuvent être surveillées. Des constats d'huissiers sont réalisés avant et après travaux et des capteurs peuvent être positionnés sur les bâtis pour suivre les niveaux de vibrations et adapter les modalités de réalisation des travaux dans le respect de la réglementation.

4 – Le risque inondation

Afin de ne pas perturber le fonctionnement hydraulique du secteur, dès sa conception, le projet intègre :

- des ouvrages de transparence hydraulique (ponts, buses, cadres) qui assurent le maintien du transit de l'eau à l'identique de l'état naturel ;
- des fossés qui assurent la collecte des eaux de ruissellement périphériques et leur renvoi vers leurs exutoires d'origine.

Pour ce qui concerne les eaux pluviales propres à la voirie, celles-ci sont collectées, renvoyées vers des bassins de rétention qui remplissent deux fonctions : d'une part la compensation de l'effet de l'imperméabilisation des sols sur les ruissellements, et, d'autre part, la prévention du risque de pollution en cas d'accident.

L'ensemble de ces démarches garantit que les modifications de topographie n'auront pas d'impact sur le ruissellement.

Une étude complémentaire avec modélisation hydraulique 2D des écoulements des ruisseaux de Malacombe/Malevielle et Genestouze au droit des ouvrages hydrauliques projetés OH14 et OH15 a été réalisée début 2023.

L'étude a montré que :

- l'ouvrage OH14 tel que prévu dans la présente étude est suffisamment dimensionné pour ne pas provoquer une accumulation d'eau en amont du remblai projeté. La surélévation du niveau d'eau ne concerne que des zones sans enjeu bâti. La transparence hydraulique est assurée. Une optimisation de l'entonnement de l'ouvrage pourrait limiter la surélévation du niveau d'eau.

– l'ouvrage OH15 nécessite la mise en place d'un ouvrage de décharge complémentaire pour éviter l'accumulation d'eau en amont du remblai projeté. Un ouvrage de 2 m de large permettrait d'éviter d'impacter les écoulements en lit majeur.

Les mesures prises contre le risque inondation, en particulier l'implantation de cet ouvrage de décharge seront abordées de façon très détaillée dans le dossier d'autorisation environnementale unique, à la suite des études de conception détaillée du projet et répondra aux exigences de la réglementation en vigueur.

4.1 : Le lit de l'Allier va-t-il être modifié ?

Le projet ne prévoit aucun remblai sur le bord de l'Allier, et donc aucune modification de celui-ci. Les remblais seront en limite extérieure de la zone d'inondation de l'Allier. Il respecte le principe de la transparence hydraulique. L'élément le plus proche de l'Allier sera la pile du viaduc de l'Allier qui sera construite en dehors de la zone correspondant à la hauteur de la crue centennale.

4.2 : Les impacts sur le terrain de cette famille

En l'absence d'information sur la localisation de ce terrain, il n'est pas possible de répondre à cette question. Les personnes qui seront impactées directement par le tracé seront contactées au moment de la procédure d'enquête parcellaire.

et N°4 maison de Nirgoult ?

« Le tracé va passer directement en-dessous de chez moi (baie vitrée donnant sur un pré et l'Allier). Si cette déviation se fait , je vais avoir du bruit, la pollution et beaucoup de véhicules, camions, etc...

Réponse du maître d'ouvrage :

Les résultats des études acoustiques conduites montrent qu'après réalisation du contournement de Langogne les nuisances sonores seront en dessous des seuils de nuisance au sens de la réglementation en vigueur imposant des mesures de protection.

Par ailleurs, des mesures sur le terrain seront réalisées durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

En ce qui concerne la qualité de l'air, le dossier indique qu'il n'y a aucun risque de dépasser les niveaux réglementaires d'émissions de polluants, au regard du volume de trafic. Par ailleurs, dans la traversée de Langogne, la situation sera améliorée.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée par la DREAL ne permet pas de répondre de façon optimum aux inquiétudes de la famille ANGENIARD passant d'une tranquillité de vie à un passage de trafic à moins de 50 mètres de son habitation. Les mesures d'isolation sonore doivent être réalisées au-delà des questions réglementaires. Concernant l'approvisionnement en eau de cette habitation, toutes les mesures doivent être prises aussi bien par les collectivités ou l'Etat afin d'assurer à cette famille l'accès à l'eau potable.

Sur les risques fondation de la maison, inondation, modification du lit de l'Allier, les réponses de la DREAL sont proportionnées aux enjeux. Toutefois, la réponse concernant la méconnaissance

de la localisation de ce terrain ne peut être retenue, la famille ayant transmis des photos et indications des parcelles concernées.

Pour l'acceptation de ce projet la DREAL doit dépasser les instructions réglementaires sonores et répondre de façon adaptée à la demande des riverains (isolation des façades, mur anti-bruit, adduction eau potable...).

B.5. Les problématiques inter-régionales

26	1(Web), 5(Mairie de Langogne), 21(Web), 31(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 92(Web), 48(Courrier), 111(Web), 114(Web), 58(Mairie de Langogne), 128(Web), 70(Mairie de Langogne), 78(Courrier), 80(Courrier), 171(Web), 186(Web), 243(Web), 274(Web), 292(Web), 295(Web), 311(Web), 333(Web), 97(Mairie de Langogne), 337(Web), 102(Courrier), 385(Web), 118(Mairie de Langogne)
----	---

Les 26 contributions représentent 4.91% du total.

Contribution N°102 de deux conseillers départementaux de l'Ardèche

Question 15 : Quelle est votre analyse ?

« ... Pour toutes ces raisons nous sommes favorables aux grands principes du projet, mais nous vous demandons de solliciter la DREAL Occitanie, afin que les services de l'État se rapprochent de la commune de Lespéron dans le but d'étudier et mettre en œuvre des solutions alternatives ou compensatoires permettant aux agriculteurs de cette commune d'adhérer au projet. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Des mesures de compensations aux impacts agricoles sont prévues telles que :

- les aménagements d'accès (boviducs)
- les compensations financières

De plus, l'État proposera au département de réaliser un aménagement foncier, agricole, forestiers et environnementaux (AFAFE). Le département déterminera, le cas échéant, le périmètre concerné. Si des parcelles ne sont pas concernées par le périmètre d'aménagement foncier, les modalités d'indemnités des agriculteurs seront déterminées en lien avec les études de conception détaillée lorsque l'impact sera précisément connu. Les mesures prises (achat, échanges de parcelles ...) seront prises, dans la mesure du possible, en concertation avec les agriculteurs et les acteurs du secteur tels que les chambres d'agriculture, la SAFER

Avis de la commission d'enquête

Voir réponse apportée à la question 6.

Question 16 : Pourquoi ce projet est-il si peu discuté ? »

Contribution n°97 – mairie de Langogne

...le contournement est dit provisoire en attendant que le village de Pradelles le soit aussi. Est-il raisonnable aujourd'hui de dépenser autant d'argent public pour du provisoire ?

* A lire la presse ces derniers temps, la région AURA est prête à investir dans un projet global Langogne-Pradelles.

Réponse du maître d'ouvrage :

Avec le Grenelle de l'environnement en 2009, l'État a souhaité que tous les projets nationaux à réaliser à court et moyen termes soient réévalués en fonction des besoins réels du territoire, des enjeux environnementaux et des possibilités de financement. Sous ce nouvel éclairage, priorité a été donné au projet de déviation de Langogne seule, en bidirectionnelle compatible avec une mise à 2x2 voies ultérieure. La déviation de Pradelles devant être réalisée dans un second temps. Une étude d'itinéraire réalisée en 2018 sur la section de la RN88 comprise en Rodez et le Puy, partagée avec les collectivités locales, avait présenté les différents scénarios d'aménagements à réaliser sur cet axe aux vues des trafics

et, des enjeux environnements et de la sécurité routière. Des études sont en cours ou vont être lancées sur des aménagements de la RN88 en Lozère. Le projet présenté à l'enquête publique porte sur le seul contournement de Langogne qui a pour objectif de délester le trafic du centre-ville et ainsi d'en améliorer la sécurité routière et d'y favoriser les modes doux.

C'est ainsi qu'en 2015, la DREAL a engagé la concertation réglementaire sur le projet de contournement de Langogne. En 2017, à la demande des Langonnais, une concertation complémentaire est réalisée pour le quartier du Pont de l'Allier C'est à partir des conclusions du bilan des concertations de 2015 et 2017 que l'État a retenu les variantes A1 et B1 du projet soumis à la présente enquête publique.

Le projet de contournement présenté à l'enquête publique est le seul projet ayant fait l'objet d'une inscription dans le cadre du Contrat de plan État Région Occitanie 2015-2022 pour un montant de 4 M€ (100 % État). Aucun aménagement de la RN88 n'était inscrit au CPER Auvergne Rhône Alpes entre RN102 et Langogne

Avis de la commission d'enquête

Voir réponse question 1.

B.6. L'environnement

2. ENVIRONNEMENT	93	2(Mairie de Langogne), 8(Mairie de Langogne), 7(Web), 8(Web), 25(Web), 28(Web), 31(Web), 33(Web), 34(Web), 36(Web), 12(Mairie de Lespéron), 13(Mairie de Lespéron), 40(Web), 42(Web), 48(Web), 49(Web), 55(Web), 57(Web), 59(Web), 61(Web), 38(Mairie de Langogne), 46(Mairie de Lespéron), 91(Web), 92(Web), 97(Web), 111(Web), 114(Web), 121(Web), 64(Mairie de Langogne), 65(Mairie de Langogne), 66(Mairie de Langogne), 67(Mairie de Langogne), 68(Mairie de Langogne), 70(Mairie de Langogne), 140(Web), 142(Web), 143(Web), 78(Courrier), 149(Web), 171(Web), 173(Web), 176(Web), 193(Web), 194(Web), 200(Web), 201(Web), 205(Web), 206(Web), 207(Web), 210(Web), 213(Web), 214(Web), 215(Web), 224(Web), 227(Web), 229(Web), 230(Web), 239(Web), 254(Web), 255(Web), 263(Web), 264(Web), 271(Web), 273(Web), 274(Web), 280(Web), 283(Web), 294(Web), 297(Web), 302(Web), 304(Web), 305(Web), 306(Web), 317(Web), 320(Web), 330(Web), 332(Web), 91(Mairie de Langogne), 97(Mairie de Langogne), 339(Web), 340(Web), 342(Web), 348(Web), 358(Web), 110(Mairie de Langogne), 376(Web), 383(Web), 386(Web), 118(Mairie de Langogne), 120(Mairie de Langogne), 130(Mairie de Lespéron), 132(Mairie de Lespéron), 137(Mairie de Lespéron)
2.1 FAUNE ET FLORE	25	35(Web), 36(Web), 58(Web), 59(Web), 92(Web), 97(Web), 67(Mairie de Langogne), 70(Mairie de Langogne), 142(Web), 143(Web), 78(Courrier), 173(Web), 176(Web), 193(Web), 227(Web), 294(Web), 304(Web), 305(Web), 306(Web), 320(Web), 339(Web), 376(Web), 383(Web), 386(Web), 120(Mairie de Langogne)
2.2 PAYSAGE	29	27(Web), 32(Web), 36(Web), 42(Web), 61(Web), 46(Mairie de Lespéron), 92(Web), 67(Mairie de Langogne), 68(Mairie de Langogne), 80(Courrier), 176(Web), 201(Web), 202(Web), 264(Web), 302(Web), 304(Web),

		309(Web), 320(Web), 330(Web), 332(Web), 98(Mairie de Langogne), 344(Web), 367(Web), 376(Web), 378(Web), 386(Web), 128(Mairie de Lespéron), 132(Mairie de Lespéron), 137(Mairie de Lespéron)
2.3 CHANGEMENT CLIMATIQUE	16	42(Web), 61(Web), 46(Mairie de Lespéron), 91(Web), 92(Web), 111(Web), 121(Web), 142(Web), 78(Courrier), 149(Web), 168(Web), 227(Web), 317(Web), 330(Web), 383(Web), 386(Web)

Au sein des 93 contributions environnementales soit 17.58% du total, 3 sont favorables, 88 défavorables, 1 neutre et 1 doublon.

Certaines contributions sont hostiles à toute déviation pour des raisons de sauvegarde de la planète, d'autres estiment que les impacts environnementaux ont été sous-estimés et quelques-uns considèrent que le paysage est fortement impacté notamment au niveau de Lespéron.

Question N°17 : contribution 386 portée par France Nature Environnement Auvergne-Rhône Alpes – FNE-AuRA- ; FRAPNA - Fédération des Associations de Protection de la Nature Ardèche- affiliée à FNE AuRA et France Nature Environnement Occitanie-Méditerranée.

Quelles sont vos réponses aux différentes affirmations ?

« 1.Portée du dossier

Le projet vise à l'améliorer la liaison routière entre l'A75 et Le Puy-en-Velay. Il fait donc partie de cette unité fonctionnelle . Ce mode opératoire qui consiste à fractionner les dossiers de DUP n'est pas conforme au champ de l'évaluation environnementale. Il doit porter sur l'ensemble du périmètre de l'unité fonctionnelle constituée par l'ensemble des aménagements de la RN 88 entre Le-Puy-en-Velay et l'A75.

2.Volet climat

Le volet climat d'un dossier routier traite des impacts liés aux Gaz Effet de Serre (GES). Ces GES concernent essentiellement le CO2. Il est rappelé que le dossier n'envisage pas d'augmentation du trafic routier sur l'axe A75- Le-Puy-en-Velay.

Avec les hypothèses retenues, dont une augmentation sensible de la distance à parcourir sur le nouveau parcours, il conclut à un bilan négatif des émissions de GES conduisant à une aggravation des volumes de GES émis. Donc l'impact sur le climat est défavorable à l'heure où la lutte contre le réchauffement climatique est une priorité majeure dans les politiques et dispositions législatives françaises, européennes et internationales.

Par ailleurs, les sources qui fondent le bilan carbone présenté, ne sont pas complètes. C'est un bilan incomplet qui est contesté sur la méthode utilisée et sur les résultats présentés. A titre d'exemple, les GES émis par les lourds engins de chantier qui travailleront sur le chantier durant 6 à 7 ans, les impacts résultant de l'artificialisation de 42,5 hectares , la déforestation de 12,5 ha, ou encore l'énergie dite grise (voir page 8) ne sont pas intégrés dans le bilan des GES. En conséquence, les dispositions du décret 2017-725 n'est pas respectées applicables aux projets publics dont la décision de financement est signée à compter du 1er octobre 2017. Le Cerema a établi un guide d'application basé sur l'Analyse du Cycle de Vie méthode normalisé (ACV). Les dispositions n'en sont pas respectées pour l'évaluation des émissions de GES2.

Par ailleurs les impacts sur les dispositions réglementaires liées au ZAN (Zéro Artificialisation Nette) ne sont ni abordés ni traités.

3.Volet biodiversité

La Stratégie Nationale sur la Biodiversité adoptée en 2022 prône l'approche « sobriété de l'usage des ressources et cohérence des actions »

En l'état, le dossier ne permet pas de s'assurer du respect des dispositions de l'art. L 163-13 du Code de l'Environnement .

Alors que le cours d'eau et la ripisylve de l'Allier sont d'intérêt communautaire, les impacts y seront forts avec des réductions et perturbations des fonctionnalités des Trames Vertes et Bleus (TVB établies

dans le SRADDET) sont à craindre.

4 Volet Analyse des variantes et choix de la variante A1-B1

Si l'inventaire des critères est globalement complet dans l'analyse des variantes pour conduire à un choix, leurs agrégations pose clairement un problème de méthode, assez contestable pour en être clairement dénoncée. Exemples, la variante A21-B1

Est classée la moins favorable sur le milieu physique (masses d'eau superficielles, inondations, eau potable),

Sur les milieux naturels, elle est encore classée la plus défavorable,

De même, est la plus pénalisante sur l'agriculture et le milieu forestier. Or à la fin de l'évaluation, la variante proposée à la DUP est A1 –B1. Cette conclusion résulte d'un obscur exercice d'agrégation de critères.

Ainsi 42,5 ha de terres agricoles, naturelles et forestières dont plus de la moitié exploitées, la richesse des milieux des kilomètres de linéaires de cours d'eau impactés, l'incidence sur une zone Natura 2 000 ou encore l'augmentation sensible des émissions de GES :

1. Valent moins que l'accès à une ZAE de 2,5 ha aménagée mais VIDE de toute activité car son permis de construire a été annulé!);

2. Ou encore un gain sur le temps de passage de quelques secondes,

3. Retenir une pondération égale entre les critères aspect paysager et impact sur l'environnement est des plus contestables –et pourra être contesté- !

4. Et enfin pour ne pas alourdir l'exposé, une nouvelle infrastructure qui conduirait qu'à un léger gain sur la sécurité et sur le temps de passage procurés par le contournement.

Or c'est ces deux points qui motivent le projet et la DUP !

C'est une non-conformité aux dispositions du Code de l'Environnement qui dispose de présenter clairement les analyses et les comparaisons multicritères dans une étude d'impact pour DUP en justifiant le choix proposé...

Par ailleurs ce choix résulterait de consultations faites en 2015, sans préciser par quoi et par qui ces conclusions s'imposeraient. Pas plus que le poids dans ces consultations et argumentaires des dispositions de la loi littoral qui s'appliqueraient aux alentours du lac de Naussac, aujourd'hui démontrées sans fondement. Une possible variante dite par Naussac a été écartée du débat public, variante la plus courte et la moins impactante sur les milieux: cours d'eau, ZH et Natura 2 000 pour la bonne raison qu'ils ne sont pas présents sur ce possible fuseau.

Ainsi l'analyse multicritères conduisant au choix de la variante retenue doit être selon nous, réexaminée avec les méthodes clairement exposées et en y incluant la variante « Naussac »

5.Incidences sur les milieux naturels

Pour le site Natura 2 000 directement impacté par le tracé (Allier et ses affluents) l'appréciation d'une emprise de seulement 651 m2 est très questionnable. Car l'incidence au sens Natura-2 000 ne porte pas uniquement sur les impacts à l'intérieur du site N-2000 mais *sur les effets que peuvent conduire à l'intérieur du site d'opérations extérieures à juger au cas par cas. Des opérations ne tiennent pas compte de la phase chantier*⁸. La largeur de l'emprise directe est au moins d'une quinzaine de mètres de large et les espaces en phase chantier concerneront des surfaces aux moins 10 fois supérieures à celle de l'ouvrage. En appliquant à minima cette proportionnalité, c'est 6 500 m2 impactés du site Natura-2000

Par ailleurs la phase chantier va déstabiliser sinon détruire des habitats terrestres et ceux de la ripisylve et encore les milieux aquatiques, corridors des TVB compris, zone de chasse des chauves-souris, toutes sont des espèces protégées. Si besoin était, ces nuisances vont se répéter 6 à 7 années durant. Que restera-t-il des milieux naturels, de la flore et la faune à l'issue du chantier ? »

Réponse du maître d'ouvrage :

1- La portée du dossier :

La RN88 entre l'A75 et Le-Puy-en-Velay correspond à un linéaire de plus de 78 km.

L'itinéraire présente une section en Région Occitanie et une section en région AURA dont les aménagements qui seront retenus, à terme, pour être réalisés seront portés par des maîtrises d'ouvrage

distinctes.

À ce jour, l'état d'avancement des réflexions sur les projets d'aménagements à l'échelle de l'itinéraire ne sont pas au même niveau d'avancement et le programme des aménagements ayant vocation à être réalisés n'est pas arrêté.

Les dossiers à venir sur les autres aménagements pourront intégrer, là où c'est pertinent, la prise en compte des aménagements de la RN88 dans leur étude d'impact, en particulier pour l'évaluation des effets cumulés.

Ainsi, le présent dossier porte uniquement sur le projet de déviation de la RN88 à Langogne.

2- Le climat :

Concernant l'objectif de « zéro artificialisation nette », ses modalités de mise en œuvre sont en cours de précision à la suite de la promulgation de la loi dédiée du 20 juillet 2023. Dans le cadre du projet, le maître d'ouvrage s'est attaché à minimiser les surfaces agricoles consommées.

Les compléments des études GES produits en avril 2023 en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale ont été communiqués dans le dossier d'enquête en pièce I. Ils prennent en compte les dernières réglementations en vigueur et constitue ainsi la réponse aux observations de la FNE.

Le GES se concentre sur la phase chantier puisque celui induit par le trafic sur le contournement est compensé par la réduction de trafic en traversée de Langogne.

Et les mesures de réduction et de compensation décrites dans le rapport d'avril 2023 viennent réduire significativement le niveau de GES émis lors du chantier.

3 et 5 - La biodiversité et milieux naturels :

Si les enjeux en termes de trame verte et bleue sont qualifiés de « forts » et de très forts en termes d'habitats naturels, les incidences pourront intervenir en phase chantier notamment lors de la réalisation des ouvrages (construction des culées et des piles). Les incidences seront modérées en phase exploitation.

La mise en œuvre de mesures en phase travaux permettra de limiter l'impact pour les espèces et les milieux. Les assertions de l'association sur un périmètre dix fois supérieur au périmètre Natura 2000 impactés n'ont aucun fondement. Le dossier d'autorisation environnementale apportera tous les éléments précis sur les impacts et le périmètre propre au futur chantier.

4- La méthode d'analyse des variantes :

La variante de Naussac ne permettrait pas d'éviter la zone Natura 2000 de l'Allier puisque quel que soit le projet retenu, le tracé devra intercepter l'Allier.

Avis de la commission d'enquête

Sur la portée du dossier, la DREAL reprend sa réponse à l'autorité environnementale. L'amélioration de la liaison A75 au Puy en Velay devrait être considérée comme un projet au sens de la directive 2011/92/UE Parlement Européen modifié par la directive 2014/52/UE du 16 Avril 2014. Toutefois, le conseil d'orientation d'infrastructures dans un rapport de janvier 2023 indique qu'une étude d'opportunité a été initiée en 2016 afin d'améliorer l'axe RN88, en considérant l'ensemble de l'itinéraire entre Rodez et le Puy en Velay. « parti d'ensemble n'étant pas arrêté, il est à ce stade identifié :

- *la réalisation d'aménagements ponctuels entre l'A75 et Langogne pour améliorer les conditions de circulation et de sécurité d'itinéraires en traitant les points les plus problématiques de l'axe et en renforçant l'offre de dépassement notamment sur la section Pelouse Langogne,*
- *la déviation de Langogne par le sud hors les zones urbanisées par un tracé neuf bidirectionnel».*

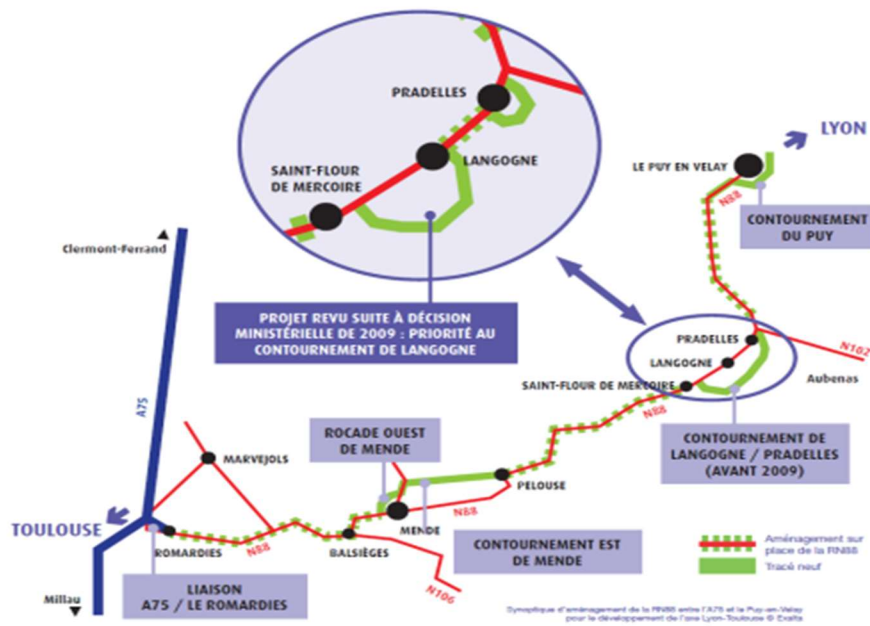


Illustration 2 : Projet revu suite à la décision ministérielle de 2009 (Source : dossier de concertation, DREAL Occitanie)

Les dispositions de la loi n° 2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux, n'étaient pas connues lors de l'élaboration du dossier.

L'augmentation des GES à l'horizon 2050 est difficilement prévisible. De plus, il nous semble qu'un véhicule circulant au ralenti et par a coup dans un centre-ville émet plus de GES qu'un véhicule circulant à allure régulière sur une portion de route.

La DREAL renvoie toutes les questions liées à la diversité et milieu naturel au futur dossier d'enquête environnementale.

En ce qui concerne l'analyse des variantes (cf. question 3)

Question 18 : Pouvez-vous répondre à l'interrogation suivante ?

Contribution n°92 - registre dématérialisé - M CLAVEL Pierre

Le projet porte-t-il sur un aménagement dont le gabarit est exclusivement celui d'une voie à deux chaussées -ce qui serait compatible avec l'objectif général de transition écologique et énergétique porté par le Président de la République et son gouvernement, ou bien est-il pré-dimensionné pour accueillir ultérieurement deux nouvelles chaussées (2X2 voies) ?

Par gabarit, il convient d'entendre à la fois celui de la section courante et celui des deux viaducs du Langouyrou et de l'Allier. Le second scénario (2 X 2 voies) reste, à nos yeux inacceptable, car ne faisant qu'aggraver le déficit socio-économique du projet et son impact agricole et environnemental. A cet égard, méditons les malheureuses hypothèses de contournement des années 80-90 (autoroute ou voie express), qui obérant le coût du projet, ont contribué à son abandon, selon l'adage « Qui trop embrasse, mal étreint ».

-comparaison des atteintes respectives à l'agriculture, à la biodiversité et aux paysages, entre le projet 2 X 1 voie et un projet 2 X 2 voies.

-amélioration de l'étude d'impact sur l'environnement, avec observations écologiques (faune-flore-paysages) quantifiées sur 4 saisons, et mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) adéquates.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet mis à l'enquête porte sur une bidirectionnelle qui est la réponse adaptée au regard du trafic actuel et attendu à moyen terme. La compatibilité avec une mise à 2x2 voies éventuelle ultérieure si le besoin était établi à terme s'entend par des élargissements des zones terrassées et des acquisitions complémentaires pour les emprises nécessaires. Cela ne génère aucun surcoût dans la réalisation du projet présenté en l'enquête.

Il n'a pas été réalisé à ce stade d'étude d'impact d'un projet en 2x2 voies.

Avis de la commission d'enquête

La réponse de la DREAL ne répond pas totalement aux questions posées.

B.7. Le trafic

135	1(Web), 2(Mairie de Langogne), 4(Mairie de Langogne), 2(Web), 7(Mairie de Langogne), 4(Web), 5(Web), 12(Web), 13(Web), 14(Web), 16(Web), 17(Web), 18(Web), 24(Web), 27(Web), 28(Web), 29(Web), 32(Web), 34(Web), 13(Mairie de Lespéron), 14(Mairie de Lespéron), 42(Web), 44(Web), 51(Web), 53(Web), 54(Web), 61(Web), 22(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 70(Web), 73(Web), 74(Web), 28(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 37(Mairie de Langogne), 38(Mairie de Langogne), 44(Mairie de Langogne), 84(Web), 86(Web), 87(Web), 92(Web), 104(Web), 47(Mairie de Langogne), 48(Courrier), 110(Web), 111(Web), 112(Web), 114(Web), 116(Web), 117(Web), 119(Web), 122(Web), 55(Mairie de Langogne), 58(Mairie de Langogne), 126(Web), 127(Web), 131(Web), 132(Web), 133(Web), 134(Web), 139(Web), 70(Mairie de Langogne), 74(Mairie de Langogne), 76(Mairie de Langogne), 78(Courrier), 144(Web), 145(Web), 146(Web), 147(Web),
-----	---

150(Web), 152(Web), 154(Web), 155(Web), 158(Web), 160(Web), 161(Web), 162(Web), 165(Web), 167(Web), 80(Courrier), 81(Courrier), 169(Web), 171(Web), 172(Web), 175(Web), 185(Web), 190(Web), 196(Web), 198(Web), 208(Web), 211(Web), 222(Web), 224(Web), 226(Web), 232(Web), 234(Web), 239(Web), 244(Web), 250(Web), 260(Web), 262(Web), 263(Web), 264(Web), 268(Web), 270(Web), 276(Web), 279(Web), 293(Web), 301(Web), 311(Web), 313(Web), 315(Web), 318(Web), 321(Web), 82(Mairie de Langogne), 83(Mairie de Langogne), 85(Mairie de Langogne), 331(Web), 90(Mairie de Langogne), 336(Web), 100(Courrier), 337(Web), 338(Web), 103(Courrier), 106(Courrier), 351(Web), 354(Web), 359(Web), 365(Web), 381(Web), 112(Mairie de Langogne), 118(Mairie de Langogne), 120(Mairie de Langogne), 132(Mairie de Lespéron), 131(Courrier), 136(Mairie de Lespéron), 140(Courrier)
--

Les problématiques concernant le trafic recueillent 135 contributions soit 28.35% du total dont 44 favorables, 86 défavorables et 5 doublons.

Ces avis portent principalement sur le passage des camions engendrant des difficultés de circulation, de la pollution, de la dangerosité en centre-ville, des difficultés pour les piétons de circuler, des nuisances sonores etc.

Question 19 : Pouvez-vous apporter des éléments de réponse en particulier sur les observations émises dans les avis défavorables ?

86 personnes portent un avis défavorable en raison :

- *des multi critères évoqués dans les différents thèmes,
- *de la concentration des nuisances causées sur la traversée de la ville, au Pont d'Allier Nirgoult, Germanès et Mas neuf,
- *de l'interrogation quant à un passage au plus proche de l'Allier,
- * du risque pour les maisons cernées au Pont d'Allier par les deux nationales,
- *du tracé en limite d'habitations,
- * *du tracé en bordure du camping La Cigale avec perte d'activité,*
- * de la pollution visuelle.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse multicritère n'est pas l'objet de la présente enquête. Le dossier la présente afin d'expliquer le cheminement ayant abouti à la variante choisie lors de la concertation de 2015 modifiée par celle de 2017.

Les nuisances concentrées aujourd'hui dans Langogne ne seront pas toutes déplacées sur la déviation car les véhicules empruntant l'actuelle RN88 continueront à l'emprunter lorsque Langogne ou Naussac seront leur point de départ ou d'arrivée.

Il n'est pas possible de passer plus près de l'Allier car il faut éviter sa zone d'inondation.

Les emprises présentées dans le dossier sont plus larges que les emprises qui seront réellement nécessaires. L'habitation pour laquelle un risque existe sera détruite.

Les résultats des études acoustiques montrent qu'après réalisation du contournement de Langogne les nuisances sonores seront en dessous des seuils de nuisance au sens de la réglementation en vigueur imposant des mesures de protection.

Par ailleurs, des mesures sur le terrain seront réalisées durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

Les études de conception détaillée permettront d'évaluer avec précisions les impacts visuels du tracé et les mesures adéquates seront mises en place et présentées dans le dossier d'enquête d'autorisation environnementale unique

Avis de la commission d'enquête

La DREAL renvoie à la future enquête d'autorisation environnementale. La commission aurait souhaité que les mesures traitant de ces nuisances soient conceptualisées lors de l'élaboration de ce dossier.

B.8. Les risques

INONDA-TIONS	22	34(Web), 35(Web), 10(Mairie de Lespéron), 61(Web), 96(Web), 104(Web), 111(Web), 114(Web), 59(Mairie de Langogne), 79(Mairie de Langogne), 67(Mairie de Langogne), 70(Mairie de Langogne), 78(Courrier), 159(Web), 178(Web), 201(Web), 263(Web), 264(Web), 274(Web), 287(Web), 133(Mairie de Lespéron), 141(Courrier)
ACCIDENTS	78	8(Web), 21(Web), 44(Web), 47(Web), 53(Web), 54(Web), 56(Web), 73(Web), 74(Web), 75(Web), 31(Mairie de St Flour-de-Mercoire), 80(Web), 81(Web), 35(Mairie de Langogne), 84(Web), 90(Web), 92(Web), 103(Web), 106(Web), 47(Mairie de Langogne), 48(Courrier), 108(Web), 111(Web), 112(Web), 117(Web), 118(Web), 123(Web), 58(Mairie de Langogne), 131(Web), 134(Web), 135(Web), 68(Mairie de Langogne), 69(Mairie de Langogne), 144(Web), 145(Web), 146(Web), 147(Web), 152(Web), 155(Web), 157(Web), 158(Web), 167(Web), 80(Courrier), 169(Web), 170(Web), 172(Web), 175(Web), 180(Web), 182(Web), 198(Web), 204(Web), 208(Web), 217(Web), 222(Web), 225(Web), 226(Web), 232(Web), 236(Web), 243(Web), 250(Web), 253(Web), 254(Web), 266(Web), 271(Web), 272(Web), 287(Web), 289(Web), 312(Web), 314(Web), 321(Web), 323(Web), 93(Mairie de Langogne), 333(Web), 100(Courrier), 106(Courrier), 109(Mairie de Langogne), 365(Web), 129(Courrier)

Les différentes craintes liées aux inondations et aux accidents ont été relevées dans l'analyse : 100 contributions soit 18.90% du total.

Si dans la grande majorité, celles faisant référence aux risques d'accidents (78 contributions) sont favorables au projet de contournement présenté, ce n'est pas le cas de celles exprimant la crainte du risque d'inondation qui, elles, sont défavorables (22 contributions).

Accidentologie : les personnes ayant donné leur avis citent principalement le centre-ville actuel de Langogne et ne mettent pas en cause le tracé du projet.

Inondation : beaucoup s'inquiètent que le surplus de remblai aggrave la situation et augmente le risque d'inondation.

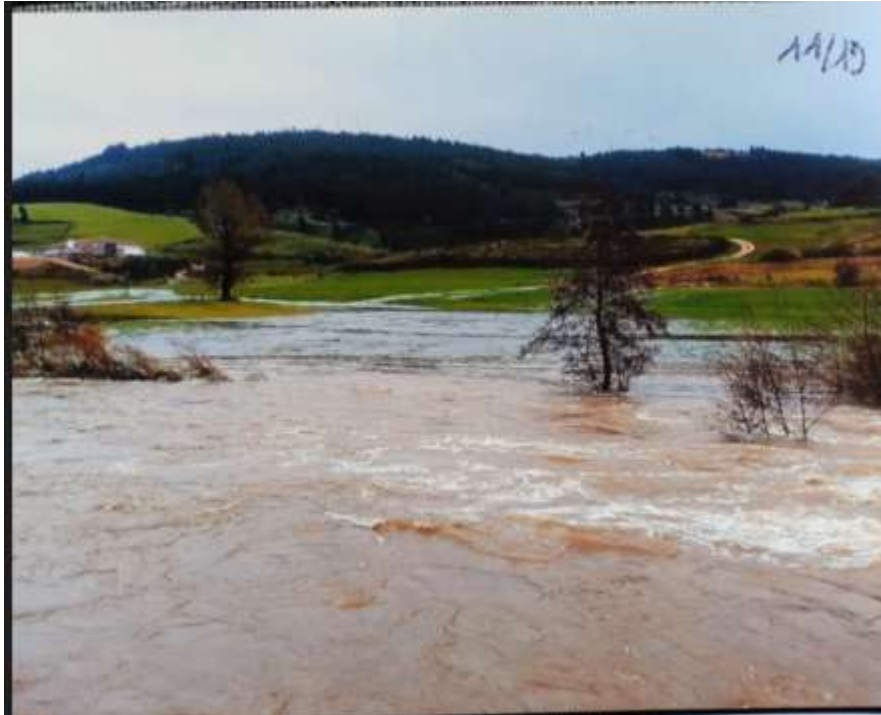
Question 20 : Extrait de la contribution n°67 déposée en mairie de Langogne par - Madame Claudette ROUVIER . **Pourriez-vous apporter des éléments de réponse à sa crainte ?**

« ... Septembre 1980 : trombe d'eau sur le bassin de vie de Langogne. Le pont près du camping sur la 906 a été emporté par la crue de la rivière, les sanitaires détruits, la plaine étant entièrement inondée. Des arbres entiers couvraient les parcelles jusqu'à la Ferme de Germanès. L'actuel pont d'Allier a été fermé à la circulation de 12h00 à 16h00 car il tremblait (par sécurité). A la décrue des tas de troncs d'arbres ainsi que les déchets habituels envahissaient les près de Germanès (les photos sont remises aux commissaires enquêteurs).

Novembre 2008 : nouvelle crue, le pont près du camping avait été refait cependant la rampe a cédé sous les eaux emportée par le courant ainsi que les clôtures, pierres branches qui se sont amassées à plus de 500 mètres ainsi que les poteaux EDF, dont la ligne coupée nous laissant sans électricité pendant plusieurs jours.

Cette fois, le "camping de la Cigale" a été à moitié inondé, sanitaires détruits, clôtures arrachées même une caravane (en garage mort) a été emportée par la vague.

Les dégâts n'étaient pas limités ici : magasin carrefour sous l'eau, les abattoirs et toutes les entreprises



Crués de novembre 2008 à la hauteur du camping, au fond la ferme de Germanès

ont subi le même sort. Si bien que M. le maire a fait venir Mme la préfète sur place pour constater les importants dégâts de cette crue.

Le maire constatant l'ampleur des travaux pour remettre en état toute la zone impactée par les inondations a fait appel à la sécurité civile du Var pour remettre tout en état (une vingtaine d'hommes sont restés une dizaine de jours.En conclusion le récapitulatif des inondations vous montre les raisons de mon profond désaccord pour ce tracé. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Afin de ne pas perturber le fonctionnement hydraulique du secteur, dès sa conception, le projet intègre :

- des ouvrages de transparence hydraulique (ponts, buses, cadres) qui assurent le maintien du transit de l'eau à l'identique de l'état naturel ;
- des fossés qui assurent la collecte des eaux de ruissellement périphériques et leur renvoi vers leurs exutoires d'origine.

Pour ce qui concerne les eaux pluviales propres à la voirie, celles-ci sont collectées, renvoyées vers des bassins de rétention qui remplissent deux fonctions : d'une part la compensation de l'effet de l'imperméabilisation des sols sur les ruissellements, et, d'autre part, la prévention du risque de pollution en cas d'accident.

L'ensemble de ces démarches garantit que les modifications de topographie n'auront pas d'impact sur le ruissellement.

Une étude complémentaire avec modélisation hydraulique 2D des écoulements des ruisseaux de Malacombe/Malevielle et Genestouze au droit des ouvrages hydrauliques projetés OH14 et OH15 a été réalisée début 2023.

L'étude a montré que :

- l'ouvrage OH14 tel que prévu dans la présente étude est suffisamment dimensionné pour ne pas provoquer une accumulation d'eau en amont du remblai projeté. La surélévation du niveau d'eau ne concerne que des zones sans enjeu bâti. La transparence hydraulique est assurée. Une optimisation de l'entonnement de l'ouvrage pourrait limiter la surélévation du niveau d'eau.
- l'ouvrage OH15 nécessite la mise en place d'un ouvrage de décharge complémentaire pour éviter l'accumulation d'eau en amont du remblai projeté. Un ouvrage de 2 m de large permettrait d'éviter

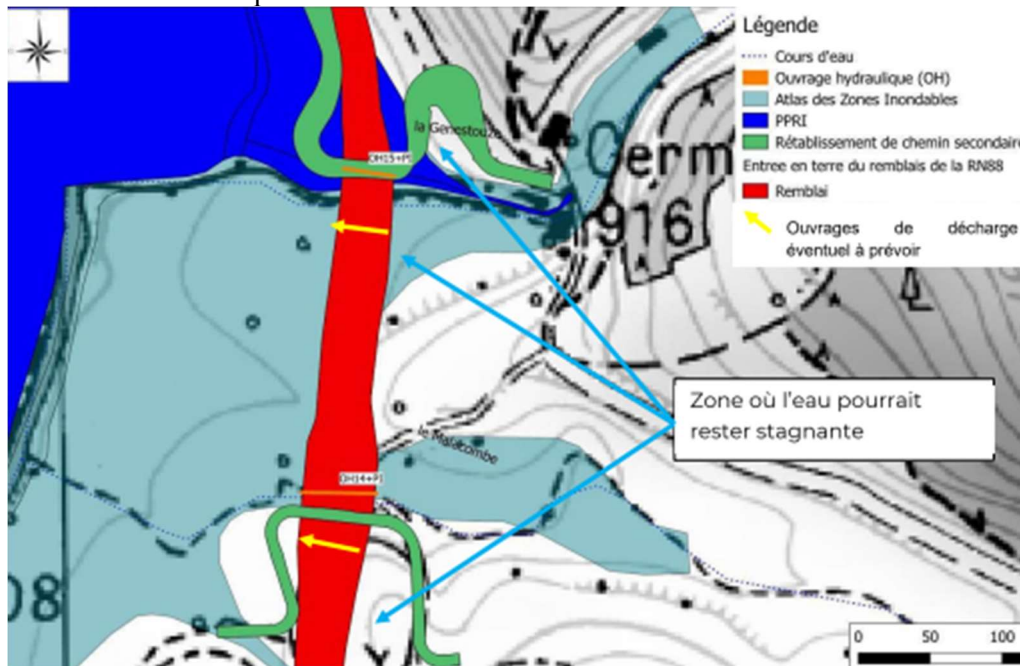
d'impacter les écoulements en lit majeur.

Les mesures prises contre le risque inondation, en particulier l'implantation de cet ouvrage de décharge seront abordées de façon très détaillée dans le dossier d'autorisation environnementale unique, à la suite des études de conception détaillée du projet et répondra aux exigences de la réglementation en vigueur.

Avis de la commission d'enquête

L'étude de modélisation hydraulique Philia ingenierie de mars 2023 sur les ouvrages OH14 et OH15 apporte des réponses sur les perturbations engendrées par le tracé sur les ruisseaux de Malecombe et de la Genestouze et non sur l'Allier. Les études du cabinet d'Etudes WSP du 6 mars et 14 Aout 2019 présentées dans le dossier SE volet 8 étudient les répercussions des ouvrages hydrauliques et des viaducs sur les cours d'eau avec une attention particulière pour les viaducs de l'Allier et du Langouyrou. L'impact du remblai de la plaine de Germanès (775m de long) lié au tracé n'est pas évoqué dans le dossier. Une étude hydraulique complète prenant en compte les remblais devra être réalisée avant tout démarrage des travaux. La DREAL parle uniquement d'une surélévation du niveau d'eau ne concernant que des zones sans enjeu bâti. Le camping situé en face des OH14 et OH15 est considéré comme une zone non bâti mais pourrait être directement impacté. Dans l'ensemble des éléments du dossier, la DREAL ne parle pas des conséquences de la création des remblais dans la plaine de Germanès (PPRI de l'Allier et cartes des zones inondables).

Tracé du remblai en plaine de Germanès



B.9. Documents d'urbanisme

Au niveau de la mise en compatibilité du PLUi de la communauté de communes du Haut-Allier, 5 remarques ont été effectuées.

Question 21 : Les considérations suivantes ont-elles été prises en compte dans la mise en compatibilité du PLUi et dans l'élaboration du dossier du contournement ?

La commune de Lespéron estime que ce n'est pas à la comcom de décider du passage ou non d'une route sur son territoire et estime que la DREAL lui impose une modification de la carte communale.

Par la contribution 363 du web, RTE veut apporter des éléments aux modifications du PLUi :

« Afin de compléter les propositions de modifications réglementaires du PLUi dans le présent dossier d'enquête publique, qui intègre la mise en compatibilité du PLUi de la Commune de Langogne, RTE souhaite, par la présente, faire part d'un certain nombre d'observations sur le document d'urbanisme

actuel, afin de préserver la qualité et la sécurité du réseau de transport d'énergie électrique (infrastructure vitale), de participer au développement économique et à l'aménagement des territoires ainsi que de permettre la prise en compte, dans la planification d'urbanisme, de la dimension énergétique.

A cet égard, nous vous informons que, sur le territoire couvert par ce document d'urbanisme, sont implantés des ouvrages du réseau public de transport d'électricité dont vous trouverez la liste ci-dessous :

Il s'agit de :

Ligne aérienne 225kV N0 1 Laveyrune-Montgros

Ligne aérienne 63kV N0 1 Langogne-La Palisse

Liaison 63kV N0 1 Langogne -Montgros

Liaison 63kV N0 1 Langogne-Monistrol d'Allier-Naussac-Pratclaux

Postes de transformation 63 000 Volts :Langogne et Naussac

Observation n°1 : Reporter en annexe les servitudes d'utilité publique I4

1.1 Le plan des servitudes

En application des articles L. 151-43 et L. 152-7 du Code de l'urbanisme, il convient d'insérer en annexe au PLUi les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol, que constituent les ouvrages électriques listés ci-dessus (servitudes I4), afin que celles-ci puissent être opposables aux demandes d'autorisation d'occupation du sol.

Nous vous informons que le tracé de nos ouvrages est disponible sur le site de l'Open Data de Réseaux Energies :

<https://open.data.reseaux-energies.fr/pages/accueil/>.

Vous pouvez télécharger les données en vous y connectant.

Pour information, conformément aux articles L. 133-1 à L. 133-5 du Code de l'urbanisme, un Portail national de l'urbanisme au sein duquel seront insérées les servitudes d'utilités publiques affectant l'utilisation du sol existe. Vous pourrez vous y reporter sur le site du géoportail qui sera alimenté au fil de l'eau par tous les acteurs bénéficiant de telles servitudes.

1.2 Liste des servitudes

Compte tenu de l'impérative nécessité d'informer exactement les tiers de la présence de ces ouvrages (sécurité et opposabilité), et en particulier dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation du sol, il convient de noter, au sein de la liste des servitudes, l'appellation complète et le niveau de tension des servitudes I4, ainsi que le nom et les coordonnées du Groupe Maintenance Réseaux chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur votre territoire :

RTE

Groupe Maintenance Réseaux Forez Velay

5 rue Nicéphore Niepce

42100 Saint Etienne

Observation n°2 : Intégration dans le règlement de dispositions concernant les ouvrages du réseau public de transport d'électricité

Les ouvrages listés ci-dessus traversent les zones Uf, Ux, Ac, Ah, An, Nh, Nhl, Nn du territoire.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les services de Réseau de Transport d'Électricité (RTE) ont été consultés afin de prendre en compte le pylône électrique situé au niveau du Pont de l'Allier et le projet a été adapté en conséquence.

Le projet de contournement est compatible avec les servitudes inscrites dans le PLUi.

L'inscription au PLUi de l'ensemble des servitudes d'utilité publique rattachées aux ouvrages électriques ne relève pas de la compétence de la DREAL.

Cette demande déborde du champ de la procédure de mise en compatibilité du PLUi rattachée à la présente enquête.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée est cohérente.

6.2.3 Observations de la commission d'enquête :

Question 22 : Pensez-vous prévenir ces propriétaires ?

Comme indiqué lors de notre entretien et demande préalable vous nous avez communiqué un plan des 143 parcelles concernées par le fuseau de la DUP. Nous regrettons de ne pas avoir obtenu les noms des différents propriétaires et surtout l'absence d'envoi d'un courrier à ces personnes impactées par le projet directement dans un souci d'information.

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué lors de nos différents entretiens, la procédure objet de la présente enquête concerne l'obtention de la déclaration d'utilité publique et la mise en compatibilité du PLUi des communes du Haut Allier.

La Déclaration d'utilité Publique d'un projet concerne un principe d'aménagement dans un secteur identifié (bande DUP), et non un tracé définitif avec une précision propre à renseigner individuellement les particuliers sur l'impact foncier final du projet.

Dans ce cadre, les impacts du projet sont évalués au niveau global pour en apprécier l'utilité publique et non au niveau individuel.

Ainsi, la bande d'emplacements réservés présentée lors de l'enquête permet de cerner le secteur dans lequel sera implanté le projet, et, d'y définir des règles d'urbanisme spécifiques, sans toutefois que l'ensemble des parcelles incluses dans cette bande n'ait vocation à faire l'objet d'une acquisition.

Au stade actuel de la procédure, le Maître d'Ouvrage ne peut répondre avec la précision nécessaire aux demandes personnalisées. Ainsi, l'arrêté d'enquête publique n'a pas vocation à être notifié individuellement à chacun des propriétaires potentiellement concernés par le projet et le Maître d'Ouvrage ne dispose pas de liste nominative consolidée et vérifiée des propriétaires et de leurs coordonnées.

Pour le Maître d'Ouvrage l'information individuelle des propriétaires, à ce stade, sans garantie de l'exactitude et de l'exhaustivité des informations utilisées, pourrait remettre en cause l'équité d'accès à l'information du public et introduire un risque juridique dans la procédure.

Postérieurement à la DUP, de nouvelles études techniques détaillées vont être réalisées afin de définir le projet de façon suffisamment précise pour permettre l'identification de l'emprise au sol, et donc, des parcelles impactées. La présentation de cette emprise sera réalisée lors d'une nouvelle enquête dite « Enquête parcellaire » qui listera les parcelles impactées. Dans ce cadre, la réglementation prévoit que chacun des propriétaires concernés reçoit nominativement notification de l'enquête parcellaire. Les propriétaires de ces parcelles rendues cessibles au titre du projet seront ainsi contactés et pourront disposer d'une information individualisée à cette occasion.

La démarche d'acquisition du foncier nécessaire à la construction de l'infrastructure démarrera à l'issue de la prise de l'arrêté préfectoral de cessibilité qui sera notifié individuellement à chaque propriétaire.

Avis de la commission d'enquête

Alors qu'une partie des propriétaires de parcelles concernées a été avisée (exploitants agricoles, via l'étude agricole, propriétaire de la maison détruite), dans un souci d'équité la commission d'enquête insiste pour que l'ensemble des propriétaires bénéficient de la même information avant la prise de l'arrêté de la DUP.

Question 23 : Comment comptez-vous prendre en considération cet article d'une manière ou d'une autre ? La RN88 est une voie à grande circulation.

Aux termes de l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19. »

Réponse du maître d'ouvrage au départ de l'enquête publique

L'article L. 111-6 du code de l'urbanisme est : « En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »
Le contournement de Langogne n'est pas concerné. La RN88 n'est pas classée route à grande circulation et n'est pas une déviation au sens du Code de la voirie routière.

Réponse du maître d'ouvrage au PV de synthèse

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme réalisée simultanément à la DUP doit concerner exclusivement les dispositions existantes du document en question qui seraient incompatibles avec la réalisation du projet. Les dispositions de l'article L111-6 du code de l'urbanisme imposent des contraintes sur l'aménagement à proximité d'une route à grande circulation mais ne portent pas sur la création de l'infrastructure elle-même. Le maître d'ouvrage n'a donc à prendre en considération les dispositions de cet article qui s'appliqueront de fait pour les nouvelles demandes de permis de construire. Ainsi, aucune modification supplémentaire des documents d'urbanisme n'est à prévoir par le maître d'ouvrage.

Pour le Maître d'Ouvrage, les procédures de DUP et de MECDU conduites doivent permettre de réaliser son projet. En tant que porteur de projet la DREAL n'est pas compétente pour définir les « possibilités de construire ». Aussi, le Maître d'Ouvrage n'a pas vocation à recourir à l'article L.111-8.

C'est la collectivité, si elle considère que l'application des dispositions de l'article L.111-6 est trop contraignante vis-à-vis de leurs projets d'aménagements, qui peut faire appel à cet article et réaliser l'étude correspondante.

Avis de la commission d'enquête

Si l'article L111-6 du code de l'urbanisme s'applique à la mise en service de l'infrastructure, cet article doit être pris en compte lors de la constitution du dossier et cité lors des modalités de modification du PLUI du Haut Allier.

Question 24 :Quelles mesures de réduction, de compensation, financières, autres comptez-vous prendre ?

Page 13 : Après la concertation de 2015, « la poursuite des études va donc s'effectuer sur la variante B1 jusqu'au franchissement de l'Allier puis sur un tracé à optimiser prenant en compte les intérêts agricoles (Ferme de Germanes) et économiques (traitements visuels acoustique au droit du camping La Cigale de l'Allier) ainsi que ceux des habitants du Pont d'Allier ». Quelles solutions trouvées ?

Réponse

Le tracé a été adapté par rapport au bâtiment en construction de la ferme du Germanès et pour passer en tranchée ouverte afin de ne pas impacter les habitations situées en bord d'Allier. Une seule maison sera expropriée. Une étude acoustique a été menée afin de modéliser l'état sonore du secteur. Il en ressort que la seule maison qui aurait été impactée est la maison détruite. Des études complémentaires seront menées sur le tracé définitif et le maître d'ouvrage respectera la réglementation en vigueur sur la protection sonore.

Au-delà de la réglementation, les impacts de la RN88 sur la ferme de Germanès (habitat et locaux professionnels) au niveau paysager, sonore et agricole sont réels.

Les impressions visuelle et sonore sur le camping la cigale de l'Allier le sont également.

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre des études de conception détaillée le projet sera précisé et ses impacts seront caractérisés de manière détaillée. Un dossier d'autorisation environnementale sera établi et définira avec précision les mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation à mettre en œuvre. Dans ce cadre le maître d'ouvrage s'engage à respecter les réglementations en vigueur.

En ce qui concerne les nuisances sonores que pourrait engendrer le futur contournement de Langogne, des études sur le bâti ont été conduites afin de vérifier l'existence ou non de « point noir » en phase de fonctionnement.

À ce stade des études du projet, les résultats obtenus par modélisation indiquent que ni l'habitation de Monsieur ROUVIER ni le camping ne font l'objet de dépassement des seuils réglementaires.

Des études plus poussées, postérieures à la Déclaration d'Utilité Publique, permettront d'affiner le projet. À la suite de cette conception détaillée du projet, une vérification des impacts sonores sera réalisée. Si des dépassements réglementaires étaient obtenus lors de cette deuxième phase d'études modélisées, un aménagement de type protections de façades sera prévu conformément à la réglementation.

Par ailleurs, des mesures sur le terrain seront possibles durant la première année après la mise en service pour confirmer les niveaux sonores issus des modèles. Le cas échéant, des aménagements complémentaires en façade à mettre en œuvre seront déterminés si des seuils réglementaires étaient dépassés.

Des indemnités sont prévues dans le cadre de la perte d'exploitation sur les terres qui seront utilisées pour le contournement, que ce soit en Ardèche ou en Lozère.

Il est prévu d'appliquer le protocole départemental sur le calcul de l'indemnisation des agriculteurs.

Par ailleurs en cas d'impact, non prévu dans le protocole départemental, le maître d'ouvrage s'engage à faire réaliser une étude spécifique en y associant les chambres d'agriculture. Cette étude aura pour vocation une réponse adaptée à la situation de Monsieur ROUVIER.

Les études de conception détaillée permettront d'évaluer avec précisions les impacts visuels du tracé et les mesures adéquates seront mises en place et présentées dans le dossier d'enquête d'autorisation environnementale unique.

Pour atténuer les nuisances visuelles au niveau du camping, des aménagements paysagers seront réalisés. En particulier, un aménagement de la ripisylve de l'Allier pourrait être recherché pour constituer un écran visuel pour le camping.

Avis de la commission d'enquête

Se reporter à la question n°2 et 6.

Question 25 : Vous indiquez qu'il n'y a pas d'incidence, avez-vous réalisé une étude le démontrant ?

p.31 Pièce E volet 1 résumé cumul des incidences :

Absence du parc éolien de Lespéron ? Aéroport ?

D'après le code de l'environnement, les projets « existants ou approuvés » doivent être analysés pour les effets cumulés.

« Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés.

Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés. »

Donc le parc éolien de Lespéron peut être analysé dans les effets cumulés. Il est à plus de 5 km donc les effets cumulés seront très limités.

Mais la définition du code de l'environnement sur les projets à considérer pour les effets cumulés est assez vaste et il est nécessaire de cadrer pour chaque projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les experts en charge des études ont indiqué une absence d'incidence avec le niveau de connaissance actuel du projet et de ses impacts (niveau études préalables et de la procédure de DUP). Ce point sera confirmé et précisé dans le cadre des études de conception détaillée et dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale unique qui permettront d'évaluer avec précision les effets du projet sur l'environnement et leur cumul avec les projets existants. Le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront définies pour pallier ces effets.

Avis de la commission d'enquête

Dans la mesure où le parc éolien «les Taillades» a été cité, celui-ci aurait dû faire l'objet d'une

étude détaillée sur les effets cumulés. Par ailleurs, les effets des 29 éoliennes du parc éolien de la montagne ardéchoise plus proche doit également faire l'objet d'une étude démontrant ou non l'absence d'incidence conformément à l'article R122-5 II alinéa 5 e.

Les 2 parcs sont implantés à 7 et 5 kilomètres.

Question 26 : Pourquoi avez-vous repris la carte mais pas les éléments du tableau dans l'étude ?

p.62 Pièce E volet 3 concernant les zones humides

8 intersectées par tracé quels lieux ?

Tableau 15 Pourquoi pas d'indications pour 5 d'entre elles. Pourtant dans les annexes éco stratégie p.283, ces 5 lieux sont indiqués.

On reprendra le tableau à l'identique.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tableau a bien été modifié et contient les informations connues sur les zones humides.

Avis de la commission d'enquête

Contrairement à l'affirmation de la DREAL, le tableau n'a pas été modifié et les informations des annexes éco-stratégie n'ont pas été incluses.

Question 27 : Pourquoi l'étude agricole ne prend pas la totalité des terrains concernés par le fuseau ?

p.87 Y a-t-il un changement de périmètre d'études pour l'étude agricole ?

« Fuseau de 25 m de large autour du tracé »

Liste des 20 personnes sur les exploitations ou plutôt combien d'exploitations, sites, carte ?

Les informations détaillées se trouvent dans l'étude agricole, en pièce E – volet 8 – annexe 4.

Oui, l'analyse agricole détaillée a été réalisée sur un fuseau de 25 m de large autour du tracé.

Par conséquent, l'étude agricole a été effectuée sur un fuseau différent de celui des plans généraux des travaux (entre 60 et 120 mètres globalement). Par ailleurs, le plan cadastral que vous nous avez aimablement transmis ne concorde pas pleinement sur le plan général des travaux . Sauf erreur de notre part , par exemple au niveau de Germanès la largeur varie d'une dizaine de mètres entre les 2 plans.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude agricole réalisée par les Chambres d'agriculture d'Ardèche et de Lozère prend en compte la totalité des parcelles concernées par le fuseau.

Le fuseau figurant sur le plan général des travaux est identique à celui présent sur le cadastre qui vous avez été remis pour vous permettre de répondre aux sollicitations pendant l'enquête. Cependant il peut arriver que la géolocalisation cadastrale ne soit pas exacte. L'enquête parcellaire permettra de connaître l'impact exact sur les parcelles concernées par le projet par des levés topographiques plus précis que ne le sont les plans géoréférencés cadastraux.

Le plan cadastral fourni à la commission d'enquête est un document de travail qui n'est pas intégré dans le dossier d'enquête contrairement sur le plan général des travaux qui est une pièce à part entière du dossier.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des explications de la DREAL.

Question 28 : Les zones de déblais qui nécessiteront des tirs de mines sont-elles précisément localisées ? Y-a-t-il des habitations ou des ouvrages existants à proximité ?

VOLET 5 analyse des incidences du projet et mesures 127 pages

p.8 Toutefois selon l'étude géotechnique, « le rocher fracturé et altéré nécessite l'emploi d'explosif ou ponctuellement l'utilisation d'un BRH lorsque les volumes à extraire sont très faibles. A partir d'environ 5 mètres de profondeur, leur extraction à l'explosif paraît nécessaire ...»

Réponse du maître d'ouvrage :

Ces éléments seront déterminés lors des phases ultérieures. Toutes les réglementations seront respectées. Le dossier d'autorisation environnementale unique donnera des indications sur les méthodes pouvant être utilisées. Les entreprises de travaux devront suivre les préconisations.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend en compte les explications de la DREAL.

Question 29 : Implication d'une qualité des remblais moindres si utilisation de ces terres ?

** « l'étude géotechnique indique que les sols rencontrés peuvent être par endroits des sols argileux sensibles à l'eau (présence notamment de zones humides d'un point de vue géotechnique) et dans d'autres zones des sols fragmentables (rocher fracturé et altéré) »*

Réponse du maître d'ouvrage :

Les terres sont réemployées en fonction de leur qualité. Les bons matériaux peuvent être utilisés comme matériaux technique (sous les chaussées par exemple), les matériaux moins bons peuvent être utilisés en surface sur les matériaux plus nobles, mis en dépôt sur les emprises ou évacués dans les filières autorisées.

Avis de la commission d'enquête

Pas de commentaire.

Question 30 : Si une partie est évitée, une autre partie est détruite et donc serait-il possible de parler de mesure de compensation ?

p.47 pulsatile rouge « mesure d'évitement mais destruction de 200 pieds « alors pourquoi écrire mesure d'évitement ?

Une partie des habitats à pulsatile rouge est tout de même évité, il y a donc bien une mesure d'évitement amont.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il s'agit d'une mesure d'évitement car le tracé évite une large partie des zones de pulsatile rouge Cette espèce est dans les catégories évitement et compensation car la totalité des différentes zones n'a pas pu être évitée.

Avis de la commission d'enquête

La commission ne comprend pas quelle compensation est envisagée.

Question 31 : La suppression de zones humides est-elle envisagée ?

P61 : « Afin de compenser le morcellement engendré par la déviation, il est possible d'envisager différentes solutions en plus de l'échange de parcelles, tel que l'amélioration de parcelles humides par l'aménagement de rase »

Réponse du maître d'ouvrage :

Les zones humides seront préservées au maximum mais s'il était nécessaire d'en supprimer, des compensations seront réalisées.

Avis de la commission d'enquête

La réponse apportée ne répond pas à la question posée.

Question 32 : indemnisation pour les agriculteurs en Lozère

Qu'en est-il des exploitants agricoles en Ardèche ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les indemnités sont prévues dans le cadre de la perte d'exploitation sur les terres qui seront utilisées pour le contournement, que ce soit en Ardèche ou en Lozère.

La différence entre l'Ardèche et la Lozère est que la Lozère a mis en place un protocole départemental sur le calcul de l'indemnité des agriculteurs. Il est prévu d'appliquer cette méthode à l'ensemble des agriculteurs d'Ardèche et de Lozère.

La concertation ultérieure avec les chambres d'agriculture, une fois que sera déterminé l'emprise précise du projet et ses impacts sur les exploitations agricoles, permettra de confirmer l'application de cette méthode.

Avis de la commission d'enquête

Les indemnités sur la perte d'exploitation des terres agricoles est prévue dans un cadre départemental mais identique à tout territoire national.

Question 33 : Envisagez-vous de remettre en état les cours d'eau ?

p.155/658 volet 8 « ravin des chèvres « Le ruisseau est donc probablement apiscicole en amont du verrou naturel. Il faut dire qu'outre celui-là, il existe deux buses en aval pouvant faire obstacle à la remontée des truites »

p.216/658 ou 163/359 « Les obstacles artificiels présents sur les divers autres ruisseaux (pour la plupart des ouvrages busés) posent en fait assez peu de problèmes, au regard de leur position très apicale ou du contexte. Ainsi, l'ouvrage de franchissement de l'actuelle RD906 sur le ruisseau de Brugeyrolles, qui pénalise fortement la biodiversité de ce cours d'eau du fait de sa conception en remblai très élevé et d'un mauvais calage de la buse qui en font un obstacle presque total quel que soit le groupe faunistique en cause (même pour la Loutre). Il est d'autant plus perturbant qu'il est proche de l'Allier et que le profil en long naturel du ruisseau ne ferait pas lui-même obstacle au déplacement de la faune, même piscicole. »

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet ne prévoit pas la reprise des aménagements existants qui ne seraient pas directement impactés par les travaux.

Avis de la commission d'enquête

Bien que n'étant pas directement impacté par les travaux, il est dommageable que la DREAL ne remette pas en état les ouvrages existants à proximité immédiate (3 buses). D'autant plus, que le maître d'ouvrage indique «forte perturbation de la biodiversité du cours d'eau».

QUESTION N°34 : p.163/658 ruisseau de Brugeyrolles – présence mollusque vertigo strié, 1ère en Lozère. Envisagez-vous une mesure de protection ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier d'autorisation environnementale unique permettra de connaître les dispositions à prendre en fonction de la présence avérée de cette espèce et suivant l'impact du projet sur son habitat.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse apportée.

QUESTION N°35 : *Que comptez-vous mettre en place pour respecter l'arrêté ?*

p.166/167/658 présence d'écrevisses en 2012 6 à 9 dans le Malesvielle

« Pour l'application de l'article R.432-3 du Code de l'Environnement relatif à la désignation des cours d'eau ou sections de cours d'eau à classer en tant que frayères et/ou zones de croissance et d'alimentation de la faune piscicole, l'Ardèche a promulgué un Arrêté préfectoral le 8 juillet 2013 (n°2013-189-0002) qui classe : - le ruisseau de Malesvielle comme ruisseau à écrevisses à pattes blanches entre le pont du chemin vicinal et l'Allier ; - l'Allier et ses affluents et sous-affluents dans la partie limitrophe comme zone de frayères à Saumon, Ombre, Truite et Chabot ; - les ruisseaux de la Genestouze, ainsi que tous leurs affluents et sous-affluents, comme zone de frayères à truite fario »

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier d'autorisation environnementale unique permettra de connaître les dispositions à prendre en fonction de la présence avérée de cette espèce et suivant l'impact du projet sur son habitat. Ceci en conformité avec l'arrêté en vigueur.

Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête entend la volonté de la DREAL de respecter l'arrêté du préfet de l'Ardèche.

Question 36 : Pourquoi cette contradiction ?

p.182/658 « Notons la présence d'une hutte de castor relevée en bordure de l'Allier dans une zone de ralentissement, au sud du « Nirgoult ». La recherche de coupes dans la ripisylve s'étant avérée infructueuse, il est peu probable que l'espèce exploite la zone. L'espèce a été signalée dans les environs immédiats au cours des inventaires de 2012-2013 par ECO-STRATEGIE. », p.113, il n'y a plus de castor et présence sur les cartes 54/55.

Réponse du maître d'ouvrage :

Il s'agit de ne pas occulter la découverte d'une hutte de castor malgré le fait que l'espèce semble absente des lieux car aucune autre trace n'a été trouvée. Les nouveaux inventaires qui seront réalisés pour la réalisation du dossier d'autorisation environnementale unique permettront de déterminer si les castors sont présents et impactés et donc les éventuelles mesures compensatoires à prendre au sens de la réglementation qui s'applique.

Avis de la commission d'enquête

L'étude d'impact 4 saisons aurait permis de déterminer la présence ou non des castors, espèce protégée.

Question 37 : Pourquoi cette différence et quelle mesure envisagez-vous ?

p.191 chiroptère – habitat sur le tracé en fig.62 et non repris sur la carte des enjeux p.67

Réponse du maître d'ouvrage :

La carte des enjeux des chauves-souris (figure 67 et non page 67) est la résultante d'une équation entre les habitats et les zones de chasse, c'est pourquoi les cartes sont différentes.

Avis de la commission d'enquête

La commission comprend la réponse mais la DREAL ne répond sur les ERC mises en place.

Question 38 : Existe-t-il un projet d'ensemble d'aménagement de la RN88 entre l'A75 et Le Puy en Velay ?

Avis de l'AE

Directive européenne

Du fait de son unité fonctionnelle (améliorer la liaison entre l'A75 et Le Puy-en-Velay), l'ensemble de ces opérations constitue un projet au sens de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014. C'est donc sur ce projet d'ensemble que devrait porter le dossier et son évaluation environnementale, dont le détail est à présenter selon le degré d'avancement et de définition des différentes opérations qui le composent. L'Ae recommande de faire porter le champ du dossier et de son évaluation environnementale sur l'ensemble du projet d'aménagement de la RN 88 entre l'A 75 et Le-Puy-en-Velay. La RN88 entre l'A75 et Le-Puy-en-Velay correspond à un linéaire de plus de 78 km.

Votre réponse

L'itinéraire présente une section en Région Occitanie et une section en région AURA dont les aménagements qui seront retenus, à terme, pour être réalisés seront portés par des maîtrises d'ouvrage distinctes. À ce jour, l'état d'avancement des réflexions sur les projets d'aménagements à l'échelle de l'itinéraire ne sont pas au même niveau d'avancement et le programme des aménagements ayant vocation à être réalisés n'est pas arrêté. Les dossiers à venir sur les autres aménagements pourront intégrer, là où c'est pertinent, la prise en compte des aménagements de la RN88 dans leur étude d'impact, en particulier pour l'évaluation des effets cumulés. Ainsi, le présent dossier porte uniquement sur le projet de déviation de la RN88 à Langogne

Réponse du maître d'ouvrage :

A ce jour l'état d'avancement des réflexions sur les projets d'aménagements à l'échelle de l'itinéraire ne sont pas au même stade d'avancement et le programme des aménagements ayant vocation à être réalisés n'est pas arrêté.

Les dossiers à venir sur les autres aménagements pourront intégrer, là où c'est pertinent, la prise en compte des aménagements de la RN88 dans leur étude d'impact, en particulier pour l'évaluation des effets cumulés.

Avis de la commission d'enquête

Voir avis de la commission à la question 17.

QUESTION N° 39: votre carte reprend des zones humides déjà existantes pour intégrer des compensations aux zones humides. De plus, votre nouvelle étude démontre une présence de 6.43ha et non 5.14 ha de zones humides. Prenez-vous en compte la totalité de la zone humide ou simplement la partie directement impactée ? Comment comptez-vous compenser des zones humides impactées au sein de zones humides existantes ?

L'Ae recommande de reprendre le volet relatif aux mesures d'évitement, réduction et compensation pour les préciser à un niveau suffisant pour établir un bilan coûts/avantages qui permette à l'autorité compétente de se prononcer quant à l'utilité publique du projet, et pour permettre de garantir le respect de l'article L.163-1 du Code de l'environnement sans lequel le projet ne peut être autorisé.

Votre réponse Les mesures ERC ont été précisées et retravaillées dans la pièce E – volet 5. Notamment, les mesures relatives au milieu naturel, présentant des mesures chiffrées, sont détaillées dans la pièce E – volet 8 – Annexe 3, pages 273 à 308. Par ailleurs, le dossier a été complété en matière de mesures compensatoires avec des précisions sur les gisements potentiels identifiés par le maître d'ouvrage (Pièce E Volet 5 Incidences, pages 54 et 55). Les mesures plus précises seront détaillées et affinées dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale à la lumière des inventaires complémentaires qui seront réalisés sur le tracé exact du projet issue des études de conception détaillée.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier d'autorisation environnementale unique précisera les mesures en termes d'évitement, de réduction et de compensation. Ces mesures seront établies selon les modalités prévues par les textes réglementaires adéquats. Les compensations seront calculées en fonction de l'impact du projet sur les zones humides en termes de prélèvement de surface et de modification de leur fonctionnement.

La compensation sur des zones humides existantes peut être faite sur des zones humides en mauvais état

qui peuvent alors être aménagées de façon à leur redonner un rôle efficace ou bien en agrandissant des zones existantes.

Avis de la commission d'enquête

Le renvoi des précisions concernant les mesures liées aux zones humides à l'enquête environnementale, n'exonère pas la DREAL de respecter l'article L163-1 du code de l'environnement.

QUESTION N°40 Pourriez-vous nous préciser les chiffres d'accidentologie à Langogne des années 2017 à 2022 ?

L'Ae recommande de présenter une analyse fine de l'accidentologie.

Réponse du maître d'ouvrage :

La bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière (BAAC) recense 8 accidents ayant causé 8 blessés dont 5 qui ont dû être hospitalisés :

Les dossiers à venir sur les autres aménagements pourront intégrer, là où c'est pertinent, la prise en compte des aménagements de la RN88 dans leur étude d'impact, en particulier pour l'évaluation des effets cumulés.

Avis de la commission d'enquête

La réponse de la DREAL aurait mérité plus de précisions. La notice explicative du dossier indique « *que le présent projet a pour objectif principal de délester le trafic du centre-ville de Langogne en éloignant les flux de transit de la RN88 traversant actuellement la ville et améliorant ainsi :*

- *la sécurité routière et les piétons en centre-ville,*

le cadre de vie des riverains par la réduction des nuisances sonores et la pollution de l'air ».

Bien que l'objectif idéal serait de ramener un bilan d'accidentologie à zéro, à la vue des chiffres annoncés sur la période 2017-2022, il apparaît délicat d'argumenter un contournement en priorisant cette problématique. Une diminution des accidents avec la prise en compte des routes de centre-ville et de nouvelle RN88 reste fort hypothétique.

QUESTION N°41 : Pourriez-vous nous établir l'estimation financière du projet en détaillant l'ensemble des différentes dépenses liées ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Ces éléments sont présents à la page 38 de la pièce C « Notice explicative » du dossier d'enquête :

Avis de la commission d'enquête

Voir question 2.

QUESTION N° 42 : Dans la mesure où la loi littorale ne semble plus être applicable un autre tracé pourrait-il être envisagé ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué dans le dossier d'enquête et rappelé lors de la réunion publique, le projet de contournement, en tant que route de transit, n'est pas soumis à la loi littorale.

Comme précisé à la question n°7, le projet soumis à l'enquête publique est issu des différentes concertations de 2015 et 2017.

L'enquête publique porte sur le projet (variante retenue) issu de la concertation publique de 2015, issu lui-même de la concertation de 2007 ayant déterminé le fuseau préférentiel d'aménagement de la RN88 entre Rodez et Le-Puy, et dont il s'agit de reconnaître l'utilité publique.

Dans le dossier de concertation de 2007, les motivations d'une variante proche du lac de Naussac étaient

justifiées de la manière suivante :

« Pour mémoire en 1998, une variante au Nord entre Naussac et Langogne avait été envisagée. Cette variante est définitivement abandonnée compte tenu :

- du fort développement de l'urbanisation sur ce secteur,
- des difficultés pour franchir l'Allier (zone d'activités, voie ferrée, zone de glissement de terrain)
- des très fortes déclivités au Sud-Ouest de Pradelles pour remonter sur le plateau du Devès. »

Avis de la commission d'enquête

Voir question n°3.

QUESTION N° 43 : Y-a-t-il d'autres alternatives à la destruction de l'habitation située quartier Pont d'Allier ; notamment par la réalisation d'un mur de soutènement ?

Maison devant être détruite



Réponse du maître d'ouvrage :

Le tracé a été retenu à la suite de la concertation spécifique avec les habitants du Pont d'Allier pour écartier la route du front de bâtis.

Malheureusement, ce n'est pas possible de sauvegarder cette habitation. Elle est trop proche du tracé pour que l'on puisse assurer sa préservation lors de la réalisation de la tranchée même en faisant un mur de soutènement à la place de talus. De plus cela signifierait que la maison se trouverait très proche (environ 20 mètres) en surplomb de plus de 12 mètres au-dessus de la route, sans dispositif de protection satisfaisant contre les nuisances.

Les dossiers à venir sur les autres aménagements pourront intégrer, là où c'est pertinent, la prise en compte des aménagements de la RN88 dans leur étude d'impact, en particulier pour l'évaluation des effets cumulés.

Avis de la commission d'enquête

La commission prend acte de la réponse apportée.

QUESTION N°44 : Situé très proche du niveau moyen de l'Allier, un rond-point présente-t-il ou pas un risque, étant donné son emprise, sur la capacité de stockage des eaux ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le tracé respecte la transparence hydraulique et le giratoire est situé en dehors de la zone du PPRI de l'Allier.

Avis de la commission d'enquête

En fonction de sa grandeur, le fuseau du tracé au giratoire du Pont d'Allier se situe en limite ou en zone inondable retenue dans le cadre du PPRI. La géographie contrainte des lieux implique une interrogation sur l'implantation du bassin de traitement n°3 de 840m3.

Le 4 août 2023

La commission d'enquête

Georges WINCKLER



Lucette VIALA



Antoine CAPAROS

