

LETTRE D'INFOS N°1



 **10,5** km de déviation
en 2x2 voies

16 
ouvrages d'art dont
le viaduc du Roudesse

26 passages
pour animaux


2 échangeurs
à Saint-Hostien
et Le Pertuis

2 600
mètres de protections
acoustiques 

Contribuer pleinement au désenclavement et au développement de la Haute-Loire

« Dès son arrivée à la tête de la Région, Laurent Wauquiez, député de Haute-Loire et conseiller spécial de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a fait de la sécurité et de l'équilibre entre les territoires des priorités fortes.

Dans ce cadre, la Région Auvergne-Rhône-Alpes contribue pleinement au désenclavement et au développement de la Haute-Loire en menant à bien l'un des plus gros chantiers de France. Le doublement de la déviation d'Yssingeaux et l'aménagement à 2x2 voies de la section Le Pertuis/Saint-Hostien sont des projets attendus, nécessaires et soutenus localement.

N'oublions jamais que ce tronçon de la RN 88 a été le plus meurtrier de la Région des dernières années avec 25% d'accidents de plus qu'ailleurs sur cette partie. Une 2 x 2 voies est deux fois plus sûre qu'une route à double sens dépourvue de séparation centrale. Ici, en Haute-Loire, la route tue trop souvent.

Nos projets, à l'image de la RN 88 incarneront toujours une vision ambitieuse d'un aménagement équilibré, tourné vers la sécurité, l'économie et l'équité territoriale tout en respectant l'environnement. Plusieurs collectifs d'activistes environnementaux ont tenté de faire échouer ce projet. En vain. La Justice a clairement relevé l'intérêt public majeur de la RN88. Elle a aussi sanctionné ceux qui ont souhaité, par la force, faire interrompre le chantier.

La majorité régionale guidée par le bon sens et par le bien-être des habitants de Haute-Loire poursuivra sans faiblir la mise en œuvre de ses engagements pour le développement de nos territoires. »

FABRICE PANNEKOUCKE,
Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

« La déviation de la RN88 entre Saint-Hostien et Le Pertuis est un projet auquel je tiens beaucoup. C'est une première en France : l'État a renoncé et a laissé faire une Région. Cette route est très importante pour le désenclavement et c'est aussi un gage de sécurité.

Au Pertuis et à Saint-Hostien, tout le monde va respirer avec la déviation : la Haute-Loire a été tellement oubliée. Je veille sur le département, c'est ma responsabilité. Oui, cela coûte de l'argent, mais la Haute-Loire le mérite, cela fait tellement longtemps qu'on attend cette déviation. Aujourd'hui, les comptages nous donnent 15 000 véhicules dont 1 500 camions quotidiennement sur la RN 88 à hauteur du Pertuis. Les prévisions, d'ici 2035 à 2040, font état d'environ 20 000 véhicules par jour. Il était nécessaire d'agir malgré les tentatives d'élus et d'opposants dont le seul objectif est de freiner les projets de modernisation du territoire. Les recours intentés ont d'ailleurs toujours été déboutés. Je regrette d'ailleurs de voir que certains opposants sont allés jusqu'à ne pas respecter la loi. On peut s'exprimer, on peut débattre, mais il faut aussi respecter la loi. De son côté, la Région est vigilante et respecte les procédures pour que ce chantier soit un exemple de réussite pour les habitants. »

LAURENT WAUQUIEZ,
Député de Haute-Loire et conseiller spécial
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

RESTEZ INFORMÉS !

Vous souhaitez suivre le projet ?
 Vous vous posez des questions à son sujet ?
 Vous avez des remarques à faire ?
 La Région Auvergne-Rhône-Alpes met à votre disposition plusieurs moyens pour rester informés.

Son site internet



auvergnerhonealpes.fr

A la rubrique « La Région et moi / Les grands projets routiers », vous trouverez la présentation du projet accompagnée d'une vidéo explicative.

Une adresse mail

contact.rn88shp@auvergnerhonealpes.fr

N'hésitez pas à nous écrire pour toute demande de précision.

Des rendez-vous réguliers

La Région va à votre rencontre sur le territoire du projet. Une réunion publique a eu lieu au Pertuis le mardi 20 mai et a rassemblé plus de 130 personnes. Des permanences d'information sont organisées dans les 4 communes concernées par le projet.



Les permanences réalisées en mairie

Mairie du Pertuis

Jeudi 22 mai 2025 matin
(9h30 à 12h00)

Mairie de Saint-Hostien

Jeudi 22 mai après-midi
(14h30 à 17h)

Mairie de Saint-Etienne-Lardeyrol

Mardi 3 juin matin
(9h30 à 12h00)

Mairie de Saint-Pierre-Eynac

Mardi 3 juin après-midi
(14h30 à 17h)



BUDGET

226,5 M€

→ C'est le coût (TTC) du projet de déviation de la RN88, en date de valeur de mai 2019.

→ **198 M€**

par la Région
Auvergne-Rhône-Alpes

→ **14,5 M€**

par l'État

→ **14 M€**

par le Département
de Haute-Loire

Acquisitions foncières **0,5 M€**

Etudes **16,2 M€**

Mesures environnementales
et compensatoires **24,5 M€**

Travaux **185,3 M€**

226,5 M€

VIADUC DU ROUDESSE : une ligne courbe au-dessus de la vallée

Le viaduc du Roudesse est l'ouvrage d'art le plus important et le plus technique de la déviation de Saint-Hostien / Le Pertuis. Long de plus de 200 mètres, il reliera les coteaux du Rouchas et du Mont Chiroux en enjambant le Roudesse et son vallon encaissé.

Les caractéristiques de l'ouvrage ne sont pas courantes car deux viaducs vont être construits : un pour chaque sens de circulation.

Le viaduc a aussi la particularité d'être courbe et en pente, 2,5 mètres de dénivelé séparant les deux coteaux. Sa conception a été guidée par la nécessité de l'inscrire le plus harmonieusement possible dans le paysage.



Vue du Mont-Chiroux



LE VIADUC EN CHIFFRES

Longueur :

283 mètres dans le sens Lyon / Le Puy-en-Velay

248 mètres dans le sens Le Puy-en-Velay / Lyon

Hauteur : 25 m pour la pile la plus haute

Coût estimatif : 30 millions d'euros TTC

Début des travaux : 2026

3 QUESTIONS À

**Laurent
Levasseur,**
directeur de travaux,
bureau d'étude Ingérop



Pourquoi un viaduc ?

La brèche formée par le Roudesse est très encaissée. La solution du remblai n'était pas envisageable car elle aurait nécessité de combler la vallée sur une grande distance, ce qui aurait été un non-sens pour la biodiversité.

Comment va-t-il s'intégrer dans le paysage ?

Nous avons travaillé avec notre équipe d'architectes pour obtenir un profil le plus fin possible, que ce soit pour les piles ou pour le tablier. À une certaine distance, le viaduc apparaîtra ainsi comme une ligne courbe au-dessus de la vallée.

Donnez-nous quelques secrets de fabrication.

Le viaduc aura une ossature acier et béton. Pour le construire, nous allons employer une technique particulière que nous maîtrisons très bien : nous allons assembler les composantes préfabriquées de la charpente du viaduc sur une plateforme de lancement aux abords du site pour venir ensuite les installer au fur et à mesure au-dessus de la vallée. Le tablier en béton sera ensuite coulé de façon progressive. Globalement, cette méthode est plus économe en énergie car elle mobilise des éléments préfabriqués et une installation par sections successives.

LIMITER LES IMPACTS et les compenser

Dès la conception du projet de déviation, la Région a veillé à limiter les impacts environnementaux. Protéger l'environnement, les espèces et leurs habitats est au cœur de ce travail qui s'inscrit dans la séquence dite « ERC » :

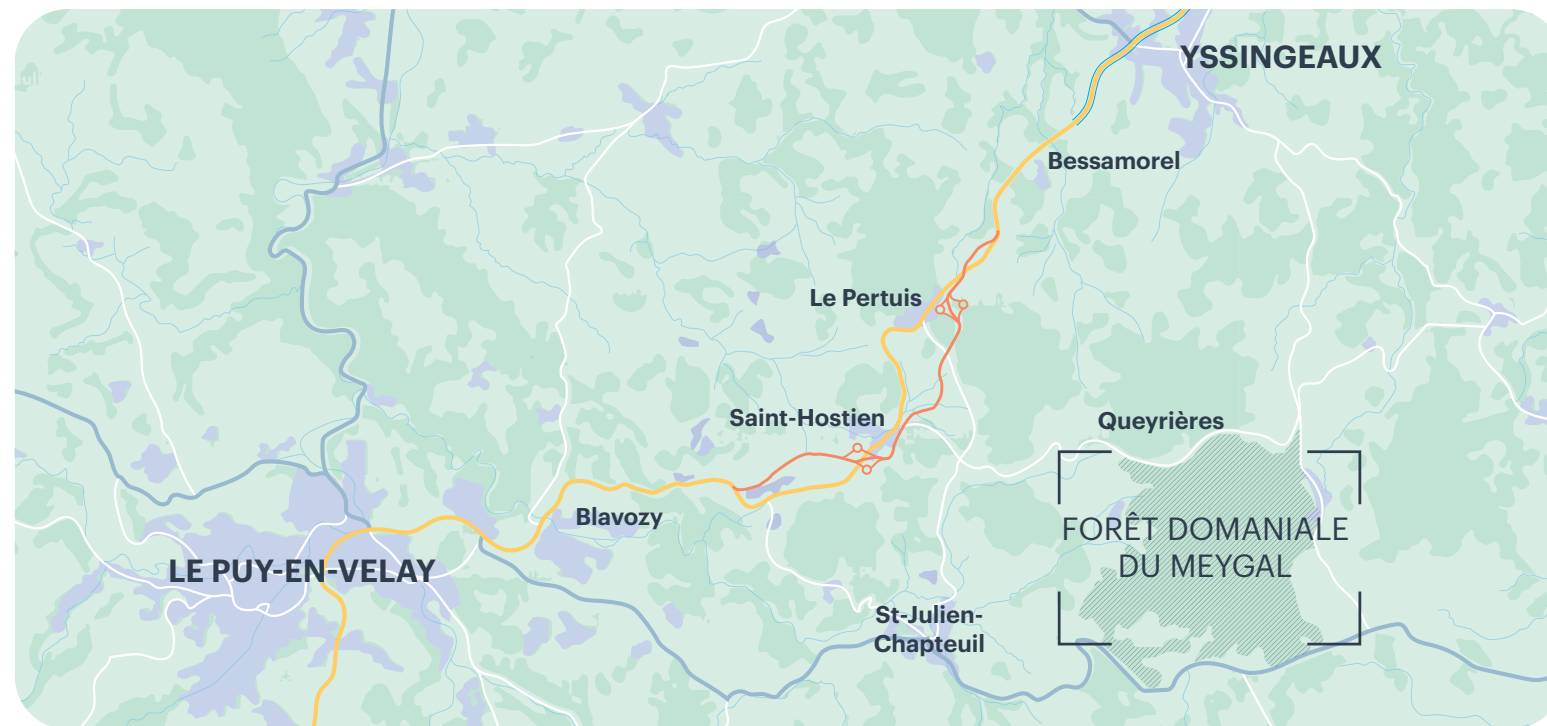
- Éviter, grâce à un tracé optimisé réduisant les atteintes à l'environnement ;
- Réduire, en limitant l'intensité ou l'étendue des impacts, en transplantant des espèces de flore protégées ;
- Compenser, en dernier recours, en apportant des contreparties aux impacts inévitables.

Conformément à la loi de 2016 sur la reconquête de la biodiversité, la Région doit créer un gain écologique significatif à l'échelle du site et du territoire et s'engage au-delà des besoins qui seront définis par l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale. Ainsi, les mesures mises en œuvre permettront de doubler l'état initial avec :

- La compensation de 150 ha d'habitat, dont des zones humides et des boisements, soit **plus du double** des surfaces impactées ;
- la restauration et la création des milieux, comme des mares, pour améliorer la qualité des habitats existants ;
- L'aménagement de 60 km de haies et 9 km de murets favorables à la reproduction de certaines espèces comme les lézards.



Mare de Saint-Hostien



FOCUS



La digitale à grandes fleurs

Les mesures compensatoires profiteront notamment à une espèce protégée familière de notre région : la digitale à grandes fleurs, reconnaissable à ses pétales tubulaires. Toxique à cause de la digitale qu'elle contient, on la trouve dans certaines montagnes françaises comme le Massif central, les Ardennes et les Vosges. Habitée des bois clairs et des prairies situés entre 400 et 1000 m d'altitude, **elle est menacée en Auvergne.**

La digitale à grandes fleurs a été repérée aux abords du projet où elle colonise les pentes, les lisières et les sols rocaillieux. Pour la protéger, **les pieds situés sur les emprises du projet** ont été déplacés pour les transplanter sur des sites d'accueil dont les caractéristiques écologiques sont similaires.

Un soin important est accordé à ces opérations afin de minimiser leur stress et éviter tout dommage aux spécimens.



Mare du Mont-Chiroux

3 QUESTIONS À

Tiphaine Audran,
chef du projet,
Région Auvergne-Rhône-Alpes

Comment avez-vous choisi les principaux sites de compensation du projet ?

La Région s'appuie sur des partenaires spécialisés comme l'ONF (Office national des forêts), qui a notamment identifié la forêt domaniale du Meygal. Ce site, déjà dégradé par les plantations d'épicéas, parce qu'ils drainent l'eau, présente un fort potentiel écologique. L'objectif est d'y restaurer des milieux favorables à la biodiversité, notamment pour les chauves-souris et les amphibiens, dans une proportion et d'une qualité plus grandes qu'aujourd'hui.

Quels travaux de compensation avez-vous déjà terminés ?

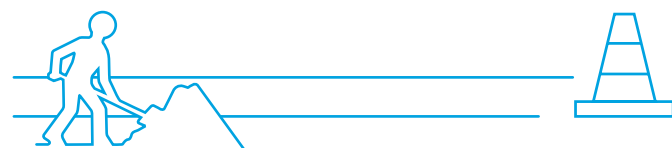
Depuis 2021, plusieurs mares ont été créées pour garantir des habitats de substitution aux espèces concernées. Certaines ont d'ailleurs pu être réalisées à proximité du projet lorsque c'était possible. Certaines interventions en forêts domaniales ont également déjà démarré avec la coupe sélective des épicéas ou le colmatage de drains existants afin de recréer de la zone humide.

Quelles sont les prochaines étapes à venir ?

Essentiellement, il s'agit de créer des habitats pour les espèces de faune et de flore évaluées comme sensibles. Différents sites sont répertoriés, en particulier des sites en mauvais état, offrant encore plus de bénéfices de biodiversité une fois restaurés, comme des parcelles en friches ou artificialisées. Il peut également s'agir de parcelles ouvertes pour y aménager des haies et des murets, ou encore de parcelles drainées pouvant accueillir un milieu humide. Mais l'aménagement ne fait pas tout, nous devons encore vérifier que les mesures sont bien efficaces et pérennes. Les aménagements seront donc suivis sur 30 à 50 ans pour nous assurer qu'ils remplissent bien leur fonction écologique.

INFO CHANTIER

LES TRAVAUX préparatoires se poursuivent



Depuis 2023, des travaux de préparation des sols ont été entrepris sur le tracé de la déviation. Il s'agit d'entretenir les emprises dans la perspective des travaux généraux en les débroussaillant, en démontant les murets existants et en déplaçant, avec beaucoup de précaution, la faune qui s'y trouve. Pour éviter que la petite faune se réinstalle, des clôtures sont posées dans l'attente de la phase chantier. L'objectif est de bien de faire en sorte que l'emprise du tracé ne soit pas favorable à l'implantation de la biodiversité pour éviter qu'elle soit détruite pendant les travaux. En 2025, en lien avec les concessionnaires, les travaux de dévoiement de réseaux vont aussi se poursuivre.



Laurent Levasseur,
directeur de travaux,
bureau d'étude Ingérop

« Sur les emprises du tracé, nous avons constaté depuis le début de l'année, lors de nos campagnes d'arrachage manuel des plantes invasives, une réduction sensible par rapport à 2023 et 2024, ce qui est un point positif pour la lutte contre l'expansion de ces espèces sur l'ensemble du secteur. »



Mathilde Reynaud,
conductrice de travaux,
entreprise Moulin BTP

« Nous menons ces travaux préparatoires avec une équipe d'écologues qui nous accompagne pour déplacer les espèces protégées, notamment des reptiles et des amphibiens. »



FOCUS

Faciliter le quotidien local

Les travaux étant éloignés des habitations, il y a peu de conséquences pour le quotidien des habitants. « Nous sommes en contact permanent avec les agriculteurs concernés – poursuit Laurent Levasseur – Notre principe est de faciliter la vie du monde agricole en permettant, par exemple, la poursuite de l'exploitation d'une parcelle impactée si le calendrier des travaux le permet. »

Les travaux ont des retombées économiques positives sur le territoire. En effet, les ouvriers mobilisés par l'entreprise Moulin BTP habitent dans un rayon de vingt kilomètres et les sous-traitants sont principalement des entreprises locales. Une conductrice de travaux, Mathilde Reynaud, témoigne : « Le midi, nos équipes ne mangent pas à la gamelle » mais au restaurant au Pertuis. Pour les travaux préparatoires, cela représente souvent une équipe de deux ou trois personnes, mais quand nous faisons les enrobés, cela peut aller jusqu'à quinze. »



TOUT SAVOIR sur l'enquête publique de l'été 2025

Une nouvelle consultation du public ? C'est en effet le rendez-vous que vous donne le projet cet été. Pour un aménagement routier de ce type, les validations administratives sont toujours nombreuses. L'enquête publique est particulièrement importante puisqu'elle doit permettre de libérer la douzaine d'hectares restant à acquérir suite à la modification de certaines emprises de la déviation tenant compte des prescriptions environnementales. Pour autant, les négociations amiables se poursuivent et se poursuivront jusqu'à la fin de l'année.

Une procédure impartiale

Organisée par l'Etat, l'enquête publique garantit une totale impartialité dans l'examen du projet. D'une part, le tribunal administratif nomme une commission d'enquête indépendante chargée de piloter la procédure, d'autre part, le public a accès à l'intégralité des informations et études sur le projet. C'est à partir de ce dossier exhaustif qu'il est invité à s'exprimer.

L'arrêté d'ouverture de l'enquête publique sur le projet de déviation de la RN88 devrait être pris d'ici la fin du mois de mai par la Préfecture de la Haute-Loire.

Il décrira précisément les dispositifs déployés :

- Information : elle a déjà commencé (voir page 2) mais elle va s'intensifier par de l'affichage légal et des annonces officielles dans la presse. Les propriétaires fonciers directement concernés par l'enquête parcellaire seront aussi individuellement notifiés.
- Participation : pendant l'enquête, le public aura accès à un registre dématérialisé et à des registres papier disponibles, avec le dossier d'enquête complet, à la Préfecture de la Haute-Loire et dans les mairies du Pertuis, de Saint-Etienne-Lardeyrol, de Saint-Hostien et de Saint-Pierre-Eynac. Il pourra également s'exprimer par courriel.

L'enquête publique se déroulera du 26 juin au 28 juillet 2025. Vous êtes invités à vous exprimer !

Procédure de l'enquête publique



01 PLANIFICATION

Détermination des différentes étapes et des délais légaux à respecter.

02 REDACTION DU DOSSIER

Rédaction des pièces et avis composant le dossier d'enquête qui seront consultables par le public.



03 NOMINATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Un commissaire enquêteur, ou une commission d'enquête est nommé pour veiller au bon déroulé de l'enquête publique.

04 OUVERTURE DE L'ENQUETE

L'ouverture et l'organisation de l'enquête sont assurées par le Préfet territorialement compétent



05 PUBLICITÉ ET CONSULTATION DU PUBLIC

L'enquête publique est consultable par voie d'affichage et de presse. Un registre papier et/ou numérique permet de recueillir les observations du public.

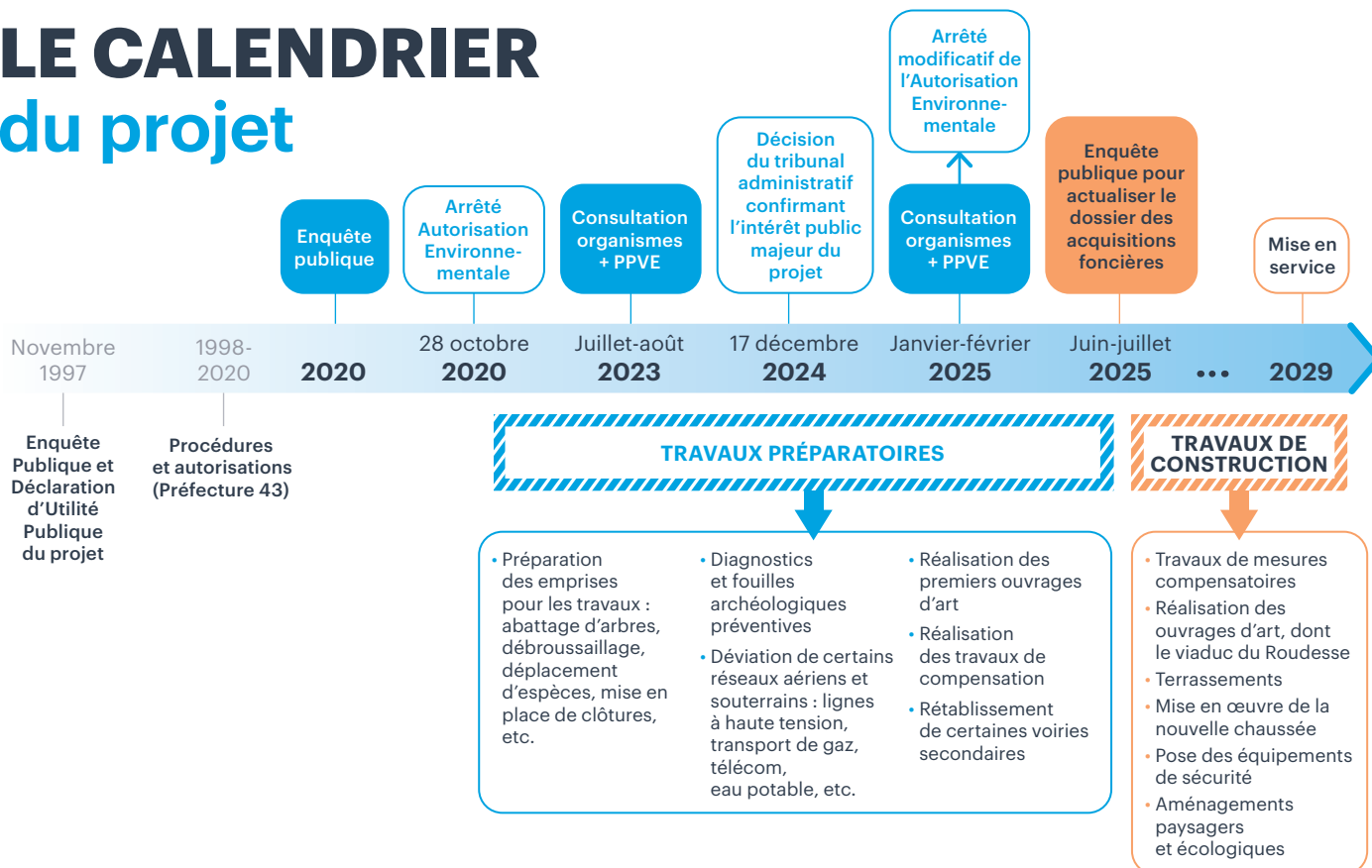
06 CLOTURE DE L'ENQUETE ET CONCLUSION

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies.



by PubliLégal

LE CALENDRIER du projet



3 QUESTIONS, 3 RÉPONSES

1. En quoi la déviation améliorera-t-elle la sécurité des usagers de la route et celle des habitants ?

La nouvelle infrastructure est conçue selon les dernières normes de sécurité en vigueur : elle intégrera des aménagements adaptés aux besoins des usagers (séparateur central et bande d'arrêt d'urgence par exemple). **En supprimant le trafic de transit et les flux de camions qui traversent aujourd'hui les centres-bourgs**, elle améliorera aussi la sécurité des habitants et en particulier celle des piétons. Ce trafic représente actuellement environ 15 000 véhicules par jour.

2. Quels seront les bénéfices pour les riverains de la route actuelle ?

La déviation leur offrira une meilleure qualité de vie en réduisant le bruit, la pollution et les risques liés au trafic de transit qui passe au cœur des villages. La route actuelle conservera un rôle de desserte locale, ce qui est essentiel pour l'accès aux commerces. **Les déplacements seront alors beaucoup moins nombreux et plus apaisés** (suppression des zones de dépassement, réduction de la vitesse).

3. Quelles mesures sont prévues pour protéger les riverains de la déviation contre le bruit ?

Les habitations situées à proximité de la nouvelle infrastructure sont peu nombreuses. **Pour les préserver du bruit, 2600m linéaires de protections sont prévus** : écrans acoustiques, merlons phoniques, protections de façades. La Région assurera ensuite un suivi des niveaux sonores après la mise en service pour s'assurer que la situation réelle est bien conforme aux modélisations réalisées en phase d'études. Si des écarts par rapport à la réglementation sont constatés, des mesures correctives pourront être prises.