



**PRÉFET
DE LA LOZÈRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*


RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS DES SERVICES DE L'ÉTAT EN LOZÈRE

RECUEIL SPECIAL N° 17


Publié le 27 mars 2024

ACCUEIL DU PUBLIC : *rue du faubourg Montbel, Mende*

Services administratifs : *du lundi au jeudi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00
le vendredi de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30*

 : Préfecture de la Lozère – BP 130 – 48005 MENDE CEDEX

Site internet : www.lozere.gouv.fr

 : 04-66-49-60-00 – Télécopie : 04-66-49-17-23

PRÉFECTURE de la LOZÈRE

RECUEIL des ACTES ADMINISTRATIFS SPÉCIAL n° 17 en date du 27 mars 2024

SOMMAIRE

Préfecture :

Arrêté inter-préfectoral n° Pref-BCPPAT-2024-085-017 du 25 mars 2024 déclarant d'utilité publique le projet de contournement de Langogne et emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes du Haut Allier.

ARRÊTÉ INTER-PRÉFECTORAL N° PREF-BCPPAT-2024- 085-017 DU 25 MARS 2024
DÉCLARANT D'UTILITÉ PUBLIQUE LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE LANGOGNE ET
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
(PLUI) DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU HAUT ALLIER

Le préfet de la Lozère,
Chevalier de l'ordre national du Mérite

La préfète de l'Ardèche,
Chevalier de la Légion d'honneur

VU le code de l'environnement, notamment les articles L.122-1 et suivants, et R.122-1 et suivants concernant les études d'impact, l'article L126-1, les articles L123-1 et suivants et R.123-1 à R.123-27 relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L.122-1 et suivants ;

VU le code de l'urbanisme et notamment les articles L 153-54 et suivants portant sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et R112-4 et suivants ;

VU le code de la voirie routière ;

VU le code des transports ;

VU le code rural et de la pêche maritime ;

VU le code des relations entre le public et l'administration, notamment ses articles L.311-1 et suivants ainsi que L.134-1 et suivants ;

VU le plan local d'urbanisme intercommunal du Haut-Allier ;

VU l'arrêté préfectoral n°07-2022-08-22-00002 du 22 août 2022 portant délégation de signature à Madame Isabelle ARRIGHI, secrétaire générale de la préfecture de l'Ardèche ;

VU l'arrêté préfectoral n° PREF-BCPPAT-2022-362-004 du 28 décembre 2022 donnant délégation de signature à Mme Laure TROTIN, secrétaire générale de la préfecture de la Lozère ;

VU le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de cette opération et de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes du Haut-Allier ;

VU la consultation des collectivités locales concernées par le projet, en application des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement ;

VU l'avis de l'autorité environnementale du 10 novembre 2022 ;

VU le mémoire en réponse de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie , à l'avis de l'autorité environnementale susvisée figurant dans le dossier soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ;

VU le procès-verbal de la réunion du 2 mai 2023 relative à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Haut-Allier ;

VU la décision n° E23000010/48 du 7 février 2023 du président du tribunal administratif de Nîmes désignant une commission d'enquête chargée de conduire l'enquête publique ;

VU l'arrêté inter-préfectoral n°PREF-BCPPAT-2023-124-001 du 4 mai 2023 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement de Langogne et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Haut-Allier ;

VU les pièces constatant que l'avis d'enquête a été publié, affiché et inséré dans quatre journaux départementaux 15 jours avant l'ouverture de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci et que le dossier de l'enquête est resté accessible en mairies de Langogne, Saint Flour de Mercoire, Lespéron ainsi qu'à la communauté de communes du Haut-Allier durant les 32,5 jours consécutifs du samedi 3 juin 2023 à 9h00 au mercredi 5 juillet 2023 à 12h00 ;

VU le procès-verbal dressé par la commission d'enquête le 6 juillet 2023 et le mémoire en réponse de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie en date du 25 juillet 2023 ;

VU le rapport, les conclusions et avis motivés de la commission d'enquête du 04 août 2023 émettant un avis favorable, assorti de réserves et de recommandations à l'utilité publique du projet du contournement routier de Langogne d'une part et, d'autre part sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes du Haut-Allier ;

VU la délibération du 30 novembre 2023 du conseil communautaire de la Communauté de communes du Haut-Allier, en application de l'article L.153.14 du code de l'urbanisme, donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du PLUi Haut-Allier avec le projet intégrant les aménagements modifiés à la suite de l'enquête publique ;

VU l'exposé des motifs et considérations ci-après annexés justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération joint en annexe 2 ;

CONSIDÉRANT que dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations formulées pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé 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 ;

CONSIDÉRANT que cet engagement répond à la préoccupation exprimée par le public d'améliorer l'accès au contournement de Langogne pour les habitants de la commune de Lespéron ;

CONSIDÉRANT que les réserves sont levées par les engagements pris par le maître d'ouvrage et rappelés à l'annexe 2 au présent arrêté ;

CONSIDÉRANT que l'opération projetée présente un caractère d'utilité publique eu égard aux motifs et considérations exposés en annexe 2, emportant mise en compatibilité du PLUi Haut-Allier ;

CONSIDÉRANT que dans le cas où l'expropriation est poursuivie au profit de l'État ou de l'un des établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet conformément à l'article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

SUR propositions des secrétaires générales des préfectures de la Lozère et de l'Ardèche ;

ARRÊTENT

Article 1er: Sont déclarés d'utilité publique les travaux du projet de contournement de Langogne conformément au plan général (des travaux figurant à l'annexe 1 du présent arrêté (2 pages)).

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint en annexe 2 (7 pages) au présent arrêté expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet.

Article 2 : L'État, représenté par le directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Occitanie, est autorisé à acquérir, soit à l'amiable soit, s'il y a lieu, par voie d'expropriation, les immeubles nécessaires à la réalisation de ce projet.

Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la publication du présent arrêté.

Article 3 : Le présent arrêté emporte mise en compatibilité du PLUi de la communauté de communes du Haut Allier conformément aux plans et aux documents à l'annexe 4 du présent arrêté (19 pages).

Il fera l'objet, en application de l'article R.153-20 du Code de l'urbanisme, des mesures de publicité et d'information édictées à l'article R.153-21 du même code.

Le dossier de mise en compatibilité est consultable à la préfecture de Lozère et à la communauté de communes du Haut-Allier ;

Article 4 : Conformément aux dispositions de l'article L.122-1-1 du Code de l'environnement, l'annexe 3 (19 pages) mentionne les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi associées. Les études de conception détaillée préciseront, le cas échéant, ces mesures avant le début des travaux.

Les mesures relatives à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et des zones humides, celles relatives aux espèces et habitats d'espèces protégées, ainsi que celles relatives au défrichement pourront être adaptées, dans le respect des mêmes objectifs, par des prescriptions fixées dans le cadre d'arrêtés ultérieurs, pris en application des articles L.181-1 à L.181-31 du Code de l'environnement.

Article 5 : Le maître d'ouvrage est tenu de remédier, s'il y a lieu, aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues aux articles L.123-24 à L.123-26, L.352-1, R.123-30 à R.123-38 et R.352-1 à R.352-14 du code rural et de la pêche maritime.

Article 6 : Le présent arrêté sera publié aux recueils des actes administratifs des préfectures de la Lozère et de l'Ardèche et sur les sites internet 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 ».

Il sera en outre affiché pendant deux mois dans les mairies de Langogne, St Flour de Mercoire et Lespéron sur les lieux habituellement réservés à cet effet. L'accomplissement de cette mesure incombe aux maires qui établiront un certificat d'affichage.

Article 7 : Conformément à l'article R 421-1 du code de justice administrative, tout recours contentieux éventuel contre le présent arrêté, doit être formé auprès du tribunal administratif de Nîmes ou peut être saisi par l'application télécours citoyens accessible sur le site internet <http://www.telerecours.fr>, dans un délai de deux mois suivant sa publication.

Cet arrêté peut également, et dans le même délai, faire l'objet d'un recours gracieux auprès de l'autorité préfectorale. Cette demande prolonge le délai de recours contentieux qui doit être introduit dans le délai de deux mois à compter de la réponse. Au terme des deux mois, le silence de l'autorité préfectorale vaut rejet implicite.

Article 8 : Le président de la communauté de communes du Haut Allier et les maires concernés procéderont aux mesures de publicité prévues en premier aliéna de l'article R. 153-21 du code de l'urbanisme.

Article 9 : Les secrétaires générales des préfectures de la Lozère et de l'Ardèche, le président de la communauté de communes du Haut Allier, les maires des communes de Langogne, St Flour de Mercoire et de Lespéron, le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Occitanie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le préfet de la Lozère

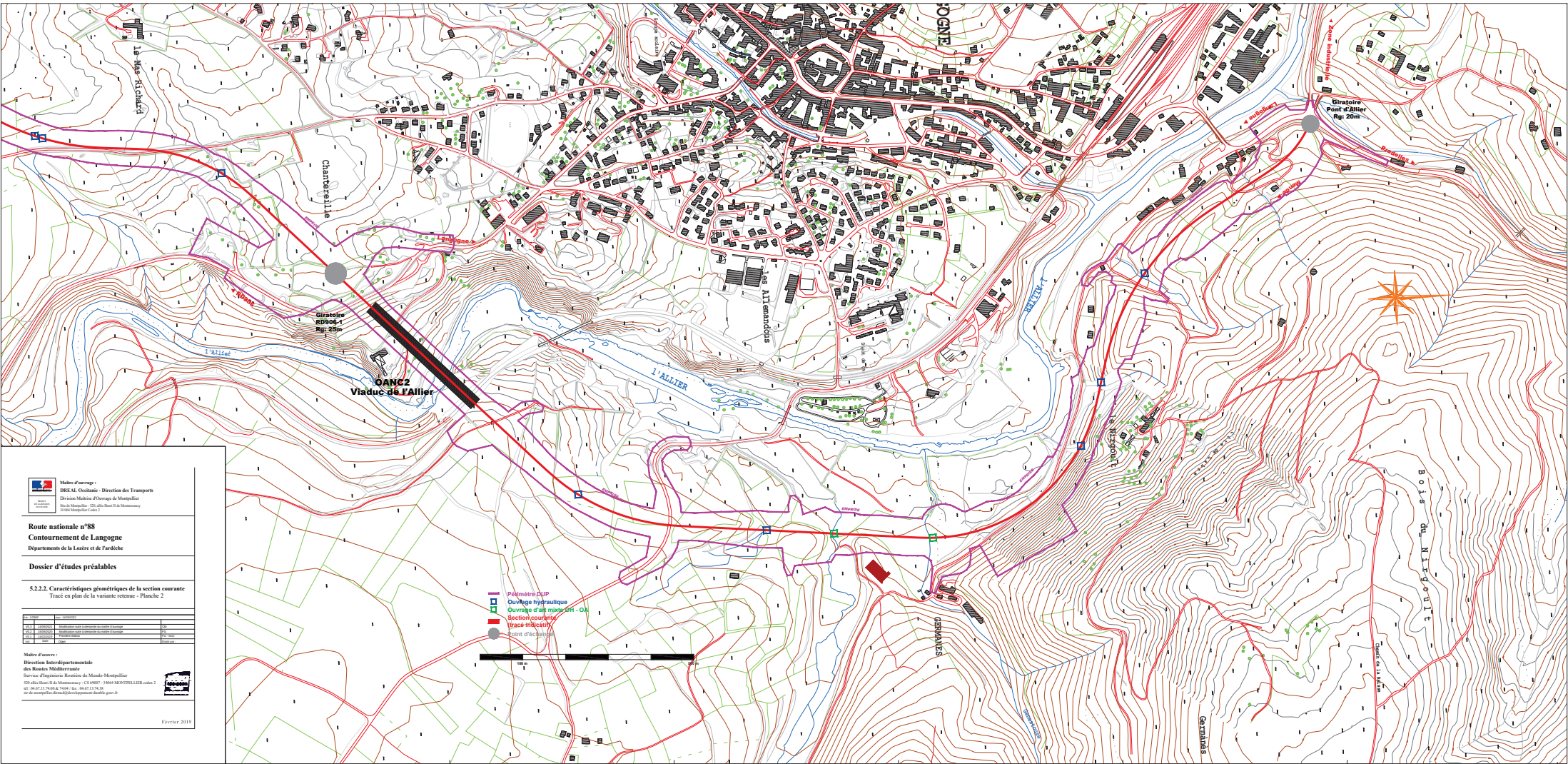
La préfète de l'Ardèche

signé

signé

Philippe CASTANET

Sophie ELIZEON



Maire d'ouvrage :
 BRSA Occitane - Direction des Transports
 Division Mobilité D'Orange de Montpellier
 Site de Montpellier - 20, allée René de La Monnaie
 34090 Montpellier Cedex 2

Route nationale n°88
 Contournement de Langogne
 Département de la Lozère et de l'Ardèche

Dossier d'études préalables

5.2.2.2. Caractéristiques géométriques de la section courante
 Tracé en plan de la variante retenue - Planche 2

Paramètre	Valeur
Largeur de la chaussée	12,00 m
Largeur des trottoirs	2,00 m
Largeur totale	14,00 m
Largeur des bords de chaussée	0,50 m
Largeur des talus	1,00 m
Largeur des fossés	0,50 m
Largeur des banquettes	0,50 m
Largeur des caniveaux	0,50 m
Largeur des trottoirs	2,00 m
Largeur des bords de trottoir	0,50 m
Largeur des talus	1,00 m
Largeur des fossés	0,50 m
Largeur des banquettes	0,50 m
Largeur des caniveaux	0,50 m

Maire d'œuvre :
 Direction Interdépartementale
 des Routes Méditerranéenne
 Service d'Ingénierie Routière de Montpellier
 20, allée René de La Monnaie - CS 60000 - 34090-MONTPELLIER Cedex 2
 tél : 04 67 33 74 00 à 74 04 - fax : 04 67 33 74 06
 www.interdepartementales.com/interdepartementales.com



Février 2015

CONTOURNEMENT DE LANGOGNE

EXPOSÉ DES MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS JUSTIFIANT L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE CONTOURNEMENT DE LANGOGNE, PORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL (PLUi) DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU HAUT-ALLIER

La production du présent document est requise par l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation qui précise que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

Ce document n'a pas pour objet de se substituer au dossier d'enquête publique, à l'étude d'impact et à l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement qui seuls justifient de manière exhaustive le caractère d'utilité publique du projet.

I – Présentation de l'opération soumise à déclaration d'utilité publique (DUP) :

1. Rappel du contexte

La Route Nationale 88 est une infrastructure routière reliant les métropoles de Lyon et Toulouse, en passant par Saint-Étienne, Le Puy-en-Velay, Mende et Rodez.

Cet itinéraire est emprunté par des flux quotidiens d'échanges locaux, notamment au niveau des agglomérations de Mende et du Puy-en-Velay, mais aussi par des flux de transit, principalement l'été, en direction du sud-ouest.

Dans sa section reliant Mende au Puy-en-Velay, la RN88 traverse actuellement le centre-ville de la commune de Langogne. Le projet proposé par le maître d'ouvrage consiste à aménager une nouvelle voie en contournement du centre-ville de Langogne.

Le projet soumis à déclaration d'utilité publique 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 des piétons en centre-ville ;
- Le cadre de vie des riverains par la réduction des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

Le projet d'aménagement s'étend sur 7,2 kilomètres de long et environ 28,7 ha.

À la suite des études d'opportunités, un tracé équilibré entre enjeux environnementaux, agricoles et économiques, recentré au plus près de la ville de Langogne, a été mis à la concertation du public et des services fin 2015.

Cette concertation a permis d'engager les discussions sur le projet dans sa nouvelle configuration et de recueillir de nombreux avis des acteurs et habitants du territoire.

Ainsi, le tracé du présent projet résulte des conclusions de la concertation organisée fin 2015 et de celle en ayant découlé en 2016 concernant le raccordement au niveau du quartier du Pont d'Allier.

De ce fait, en lien avec les collectivités, les administrations, les partenaires locaux et le public, il a été décidé d'optimiser le tracé en prenant davantage en compte les intérêts agricoles, économiques et humains.

Le choix du contournement de Langogne a été fait pour les raisons suivantes :

- **Sécurité routière** : la sécurité des piétons est un enjeu fort du projet. Ils sont nombreux à se déplacer à Langogne du fait de la densification du centre-ville et des nombreux commerces présents.
Dans la traversée de Langogne, les piétons côtoient des voitures mais aussi des poids-lourds en transit, dont certains transportent des matières dangereuses. Cela génère des problèmes de sécurité compte tenu de l'exiguïté du centre-ville et de la présence de stationnement longitudinal ;
- **Nuisances pour les riverains** : le contournement de l'agglomération va permettre de diminuer les nuisances sonores dues notamment au trafic poids-lourds et d'améliorer la sécurité des riverains dans leur vie quotidienne ;
- **Fonctionnement urbain** : le contournement de Langogne permettra une amélioration de l'activité commerciale et de tourisme pour le nord-est du département et au-delà. Traversée par la RN88, la ville connaît une hausse de fréquentation pendant l'été, notamment en lien avec le lac de Naussac. Son marché hebdomadaire en centre-ville est également très fréquenté.

Le contournement de Langogne répond également à des objectifs plus généraux, en lien avec le projet d'aménagement global de l'itinéraire de la RN88 entre Rodez et Le Puy-en-Velay, notamment :

- Assurer une liaison plus rapide et plus sûre entre Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie.
- Permettre un développement durable des territoires, notamment grâce à la prise en compte des données environnementales pour l'élaboration du projet.

Plusieurs sections de l'axe Lyon-Toulouse sur la RN88 ont fait l'objet d'aménagements ou font l'objet d'études. Le contournement de Langogne complétera ces aménagements.

D'autre part, le projet doit permettre de favoriser le développement local en améliorant l'accessibilité des territoires et les relations de moyenne distance. Il contribuera à la réalisation de différents projets portés par les collectivités locales.

2. Localisation du projet

À la limite de deux départements, appartenant à deux régions différentes, le tracé neuf de la nouvelle voie de contournement de Langogne par la RN88 chemine sur le territoire des communes de Saint-Flour-de-Mercoire et de Langogne, situées dans le département de la Lozère, en région Occitanie ; ainsi que sur celui de la commune de Lespéron, située dans le département de l'Ardèche, en région Auvergne-Rhône-Alpes.

Le contournement de Langogne prend son origine, au sud de la ville, au niveau de l'intersection entre la RD71 et la RN88 et se raccorde à la RN88 existante au niveau du Pont d'Allier, quartier situé au nord de Langogne.

3. Caractéristiques du projet

Le tracé neuf, d'une longueur d'environ 7,2 km, trouve son origine au droit d'un carrefour à aménager entre la RN 88 et la RD 71 au Sud, au niveau de la limite communale entre Saint-Flour-de-Mercoire et Langogne. Puis le tracé chemine au Sud de Langogne en passant par Lespéron pour revenir sur le territoire communal de Langogne au niveau du quartier du pont d'Allier situé au Nord de Langogne.

La section courante du contournement est une voie bidirectionnelle limitée à une vitesse de 80 km/h.

Sur le tracé, deux Ouvrages d'Art Non Courants (OANC) permettront le franchissement de cours d'eau : le viaduc du Langouyrou et le viaduc de l'Allier. Le viaduc sur l'Allier permettra également le passage de la voie ferrée Langogne – Mende.

D'autre part, quatre points d'échanges (giratoires) sont prévus. Deux giratoires assureront le raccordement à la RN88 à chaque extrémité du contournement. Deux autres giratoires sont prévus sur le tracé : l'un au niveau de la RD906 pour permettre l'accès au centre-ville de Langogne et l'autre pour assurer le rétablissement d'une voie communale et la desserte du village de Brugeyrolles.

Enfin, plusieurs Ouvrages d'Art Courants (OAC) jalonnent le tracé routier du contournement, assurant le passage de voies routières, de bétail ou de cours d'eau et talweg, croisant le tracé du contournement. Il s'agit :

- de rétablissements routiers, par passages supérieurs (PS) ou inférieurs (PI), assurant le passage de voies routières en intersection avec le tracé du contournement ;
- de boviducs, assurant le passage de bétail ;
- d'ouvrages hydrauliques, assurant l'écoulement de cours d'eau ou talweg en intersection avec le tracé ;
- d'aménagements de passage supérieur faune mixte (macrofaune et microfaune), couplés aux passages supérieurs prévus (PS10 et PS12).

Le tracé du contournement de Langogne est compatible avec une mise en 2 x 2 voies sur le tracé A1 et préserve la possibilité d'un contournement à terme de Pradelles.

II – Enquête publique :

L'enquête publique environnementale unique, ouverte sur le fondement de l'article L. 123-6 du Code de l'environnement en vigueur, portait notamment sur :

- l'utilité publique du projet de contournement de Langogne
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes du Haut-Allier avec le projet.

Le dossier d'enquête publique comportait les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes requises initialement, dont, pour ce qui relève de la présente décision :

- les pièces du dossier relatif à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du contournement de Langogne constitué conformément à l'article R. 123-8 du Code de l'environnement et l'article R. 112-4 du Code de l'expropriation.
- les pièces du dossier relatif à l'enquête préalable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté de communes du Haut-Allier avec le projet constitué en application des dispositions en vigueur de l'article L. 153-54 et suivants du Code de l'urbanisme.

L'enquête s'est déroulée durant 32,5 jours consécutifs du samedi 3 juin 2023 à 9H au mercredi 5 juillet 2023 à 12H, en mairie de Langogne, siège de l'enquête, ainsi que dans les mairies de Saint-Flour-de-Mercoire et de Lespéron. Le dossier d'enquête a pu être consulté par le public dans tous ces lieux, au siège de la Communauté de communes du Haut-Allier, ainsi que depuis un poste informatique mis à disposition du public à la préfecture de la Lozère et à la direction départementale des territoires de l'Ardèche.

Le dossier était également consultable sur un site internet dédié à l'adresse suivante : www.registre-dematerialise.fr/4573.

L'avis d'ouverture d'enquête a été publié dans *Le Dauphiné* (éditions du 18 mai 2023 et du 8 juin 2023), *La Lozère nouvelle* (éditions du 18 mai 2023 et du 8 juin 2023), *La Tribune* (éditions du 18 mai 2023 et du 8 juin 2023), *Midi Libre* (éditions du 18 mai 2023 et du 8 juin 2023), et affiché en mairies de Langogne, Saint-Flour-de-Mercoire et de Lespéron et au siège de la Communauté de communes du Haut-Allier, ainsi que sur le parcours du futur tracé, 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête.

Le public a été en mesure de consigner ses observations sur les registres d'enquête déposés dans les mairies précitées, sur le registre dématérialisé (<https://www.registre-dematerialise.fr/4573>), en les adressant, par écrit, à la mairie de Langogne, à l'attention du président de la commission d'enquête et de rencontrer, lors des cinq permanences, au moins l'un des membres de la commission d'enquête désignée le 7 février 2023 par le tribunal administratif de Nîmes, et de leur adresser un courrier postal.

III – Le rapport de la commission d’enquête :

La commission d’enquête a rendu ses conclusions motivées en date du 4 août 2023 dans lesquelles il émet :

- un avis favorable concernant l’utilité publique du projet avec cinq réserves :
 - *Réserve n° 1 – Une indemnisation à la hauteur des pertes réelles de l’exploitant de la ferme de Germanès.*
 - *Réserve n° 2 – Une étude hydraulique de la zone inondable de l’Allier au niveau de la plaine de Germanès.*
 - *Réserve n° 3 – La nécessité de réaliser une étude d’impact 4 saisons avec des mesures ERC bien définies.*
 - *Réserve n° 4 – La prise en compte de l’impact visuel et de l’isolation sonore (merlon, murs et fenêtres adaptées) de toutes les maisons du quartier du Pont d’Allier, de Nirgoult, de Germanès et du camping « la cigale de l’Allier ».*
 - *Réserve n° 5 – Le financement des travaux permettant l’adduction en eau potable de la maison de la famille ANGENIARD.*

- un avis favorable assorti de deux réserves concernant la mise en compatibilité du PLUi de la Communauté de communes du Haut-Allier :
 - *Réserve n° i – l’établissement d’un tableau des servitudes avec les surfaces correspondantes dans le PLUi*
 - *Réserve n° ii – qu’il soit porté la mention de l’article L. 111-6 du Code de l’urbanisme dans le PLUi avec définition de la bande d’inconstructibilité.*

Une copie du rapport et des conclusions de la commission d’enquête sont tenues à la disposition du public pendant une durée de un an à compter de la date de clôture de l’enquête, aux préfectures de l’Ardèche et de la Lozère, à la direction départementale des territoires de la Lozère, à la communauté de communes du Haut-Allier et dans les communes de Langogne, Saint-Flour-de-Mercoire et Lespéron. Une copie sera également transmise au tribunal administratif et déposée dans les préfectures de la Lozère (bureau de la coordination des politiques publiques et de l’appui territorial) et à la DDT de l’Ardèche (SUT/BP).

Pendant le même délai, le rapport et les conclusions peuvent être consultés sur le site Internet des services de l’État www.lozere.gouv.fr à la rubrique « publications - enquêtes publiques – autres enquêtes publiques » et www.ardeche.gouv.fr à la rubrique « enquêtes et consultations publiques (hors ICPE) – enquêtes-terminées ».

Enfin, selon les conditions prévues à l’article L311.2 et suivants du code des relations entre public et l’administration, les personnes intéressées peuvent obtenir communication du rapport et des conclusions en s’adressant au préfet de la Lozère – Bureau de la coordination des politiques publiques et de l’appui territorial – 3, rue du Faubourg Monbel - 48 005 Mende cedex 05 ou à la Direction Départementale des Territoires de l’Ardèche – 2, place Simone Veil – 07 000 PRIVAS cedex

IV – Éléments apportés par le maître d’ouvrage suite à l’avis de la commission d’enquête

Concernant l’avis de la commission d’enquête sur le projet de déclaration d’utilité publique, il convient, par ailleurs, de noter que l’un des points majeurs identifiés par la commission d’enquête dans son procès-verbal de synthèse porte sur le traitement du rétablissement de la RD392 en Ardèche. Dans son mémoire en réponse du 22 avril 2023 le maître d’ouvrage s’est engagé 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.

Par ailleurs la commission d’enquête a exprimé son souhait qu’une procédure d’aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (AFAFE) soit menée conjointement sur les deux départements.

La levée des réserves émises par la commission d'enquête pourra être assurée en intégrant à l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du projet, les informations suivantes :

- **Réserve n°1** : les études de conception détaillées qui seront réalisées postérieurement à la DUP permettront de réduire les emprises aux terrains strictement nécessaires pour la réalisation du projet. Les procédures d'acquisitions foncières seront menées sur ces emprises réduites, à commencer par une enquête parcellaire qui permettra d'identifier l'ensemble des propriétaires et ayants droits afin de mener les procédures d'acquisitions amiables ou le cas échéant par expropriation.

Le montant des indemnités est évalué en application des articles L311-1 et suivant du Code de l'expropriation et doit couvrir l'intégralité du préjudice direct, matériel et certain causé par l'expropriation.

Cette indemnité comprend une indemnité principale qui correspond à la valeur du bien exproprié à la date de la décision de première instance. Cette indemnité principale permet à l'ancien propriétaire d'acquérir un bien équivalent à celui qu'il possédait. D'autres indemnités accessoires peuvent être versées, par exemple en cas d'expropriation partielle du bien si la partie restante n'est pas utilisable dans des conditions normales pour son propriétaire.

Dans ce cadre, une analyse économique de l'activité agricole actuelle sera réalisée pour évaluer les conditions de maintien au même niveau de l'exploitation et le cas échéant le montant d'une juste indemnisation ; pour une juste prise en compte de l'activité de l'exploitation Germanès, le maître d'ouvrage sollicitera une assistance de la chambre d'agriculture ou d'un organisme compétent qu'elle aura identifié.

- **Réserve n°2** : le maître d'ouvrage s'engage à mener une étude hydraulique de la zone inondable de l'Allier dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale. Cette étude sera réalisée en parallèle des études de conception détaillée du projet.
- **Réserve n°3** : le maître d'ouvrage confirme que l'étude d'impact jointe au dossier de DUP porte bien sur les quatre saisons. En particulier, le dossier s'appuie sur des inventaires faune-flore 4 saisons, réalisés entre septembre 2012 et août 2013 et actualisés en 2016 et 2017. Le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une nouvelle campagne d'inventaires 4 saisons après la DUP et en parallèle des études de conception détaillée qui permettront de préciser la zone d'étude et de mener cette campagne au plus proche des emprises réelles du projet. Un nouveau dossier sera réalisé dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale qui comprendra une actualisation de l'étude d'impact dans laquelle seront précisés et affinés les enjeux et les mesures d'évitement, de réduction et de compensations à mettre en œuvre ;
- **Réserve n°4** : les impacts visuels et sonores sont pris en considération tout au long des différentes phases de l'opération. Des études acoustiques et paysagères seront réalisées dans le cadre des études de conception détaillée du projet. Ces études permettront de préciser les mesures à mettre en œuvre pour réduire les effets du projet en tenant compte de la réglementation en vigueur et des possibilités techniques et environnementales du site. En cas de dépassement de seuil réglementaire acoustique, des mesures de réduction à la source et/ou le traitement des façades des habitations concernées pourront être mis en œuvre et seront déterminée au cas par cas.
En matière de paysage, des mesures seront définies afin de traiter au mieux l'insertion paysagère du projet.
- **Réserve n°5** : au stade actuel des études et compte tenu du niveau de conception du projet, il n'est pas possible d'apprécier avec précision les effets du projet sur l'alimentation en eau de la maison de la famille ANGENIARD. S'il s'avère que le projet porte atteinte à des réseaux d'énergie ou d'eau existants, le maître d'ouvrage prendra les mesures nécessaires pour les rétablir de façon fonctionnelle ou pour trouver une alternative satisfaisante.

S'agissant des mesures ERC, un document annexé au présent arrêté (annexe 3 ERC) reprend les mesures et caractéristiques destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites. Cette annexe

précise par ailleurs les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine du projet de contournement de Langogne.

Concernant l'avis de la commission d'enquête sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du PLUi du Haut-Allier, la levée des réserves est assurée de la manière suivante :

- **Réserve n°i** : l'inscription de ces éléments a été prise en compte lors de la réunion d'examen conjoint de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du 2 mai 2023 comme mentionné dans le paragraphe 2 du procès-verbal signé en date du 5 mai 2023.
- **Réserve n°ii** : bien que l'article L111-6 du Code de l'urbanisme introduit un principe général qui s'applique de fait au document d'urbanisme, le maître d'ouvrage propose d'ajouter à la fin de l'article 3 du titre I du règlement du PLUi la phrase suivante, afin de prendre en compte la demande de la commission d'enquête :
« En complément, il est rappelé que toute construction en dehors des espaces urbanisés sera interdite de part et d'autre de l'axe du futur contournement de Langogne selon les dispositions de l'article L111-6 du Code de l'urbanisme. »

V – La déclaration de projet du maître d'ouvrage :

Conformément à l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet lorsque l'expropriation est poursuivie au profit de l'État.

VI – Les considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité du PLUi de la communauté de communes du Haut-Allier :

– Concernant les conditions de déplacement

Le contournement de Langogne complétera les aménagements réalisés et en cours de réalisation sur l'axe Lyon-Toulouse de la RN88 afin de permettre une fiabilisation et une amélioration du temps de parcours en évitant la traversée de communes.

À l'échelle locale, il permettra de favoriser le développement des modes doux dans la traversée de Langogne trop étroite pour permettre un partage des usages entre les poids-lourds et les autres modes de déplacements en toute sécurité.

En créant un accès direct entre Brugeyrolles et Mende ou Le Puy-en-Velay, ce projet permet de favoriser le développement économique du territoire et de faciliter les échanges du Sud Lozère vers l'Est du département et la Haute-Loire et l'Ardèche.

Le détournement du trafic de transit de la commune permettra également à Langogne et par extension à son territoire proche d'améliorer son attractivité touristique autour du lac de Naussac.

– Concernant la sécurité routière et les enjeux environnementaux

En détournant le trafic de transit du centre de Langogne, le projet permet des gains de sécurité importants étant donné que 75 % des accidents recensés sur la zone d'étude ont lieu dans l'agglomération et que 60 % de ceux-ci impliquent des piétons. En écartant la route des zones les plus densément peuplées de Langogne, le projet améliorera la qualité de vie des riverains avec une diminution des nuisances sonores et environnementales. Des possibilités de requalifications de l'actuelle RN88 pourraient ainsi permettre des aménagements pour les modes doux dans la traversée de l'agglomération et permettre ainsi aux habitants de se réapproprier leur ville coupée en deux par la RN88.

En conséquence,

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation ;

Considérant que l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale compétente en matière d'environnement, joints au dossier d'enquête, ont fait l'objet d'une publicité suffisante ;

Considérant le rapport, les conclusions et avis favorable avec cinq réserves à la DUP de la commission d'enquête ;

Considérant que suite à l'enquête publique le maître d'ouvrage s'est engagé, suivant les éléments inscrits au paragraphe IV à lever les réserves émises par la commission d'enquête ;

Considérant que le public et les collectivités ont pu s'exprimer afin d'apporter soit leur contribution, soit faire part de leurs remarques, voire leur opposition au projet ;

Considérant que les observations et contributions du public et des personnes publiques ont été transcrites par la commission d'enquête dans un procès-verbal de synthèse qui a été transmis et commenté par ce dernier au maître d'ouvrage ;

Considérant que dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations formulées pendant l'enquête publique, le maître d'ouvrage s'est engagé 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 et de l'Ardèche ;

Considérant que le projet a vocation à être affiné et précisé dans les phases ultérieures de procédures, en vue de la constitution du dossier d'autorisation environnementale qui fera également l'objet d'une enquête publique et abordera avec un niveau de détails techniques plus précis, tous les aspects environnementaux et paysagers, y compris la prise en compte du risque inondation ;

Considérant que le projet vise à améliorer et fiabiliser le temps de parcours des usagers de la RN88 en évitant la traversée de la ville, à améliorer la sécurité routière en sécurisant la traversée de la commune de Langogne, à permettre le développement économique du territoire et à améliorer le cadre de vie des habitants en diminuant les nuisances sonores et la pollution pour les riverains ;

Considérant la régularité de l'examen conjoint des personnes associées prévu à l'article L. 153-54 du Code de l'urbanisme ;

Considérant que les mesures de mise en compatibilité du PLUi de la Communauté de communes du Haut-Allier sont nécessaires à la réalisation du projet ;

Considérant l'avis favorable avec deux prescriptions de la commission d'enquête à la mise en compatibilité du PLUi de la Communauté de communes du Haut-Allier ;

Considérant la délibération du 30 novembre 2023 du conseil communautaire de la Communauté de communes du Haut-Allier, en application de l'article L.153.14 du code de l'urbanisme, donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du PLUi Haut-Allier avec le projet intégrant les aménagements modifiés à la suite de l'enquête publique ;

Considérant que les atteintes à la propriété ou aux intérêts généraux d'ordre environnemental, social ou économique ne sont pas excessives eu égard à l'intérêt que présente l'opération ;

Le caractère d'utilité publique du projet de contournement de Langogne est justifié.

VU et annexé à l'arrêté inter-préfectoral n°PREF/BCPPAT-2024-085-017 du 25 mars 2024

CONTOURNEMENT DE LANGOGNE

MESURES DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES EFFETS NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ HUMAINE, ET MODALITÉS DE SUIVI ASSOCIÉES

La production du présent document est requise par l'article L. 122-1-1 du Code de l'environnement.

Ce document n'a pas pour objet de se substituer au dossier d'enquête publique, à l'étude d'impact et à l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement qui seuls justifient de manière exhaustive les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement dont il est prévu la mise en œuvre.

L'Inspection Générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), autorité environnementale compétente pour ce projet, a émis un avis délibéré adopté lors de la séance du 10 novembre 2022 sur le dossier présentant le projet et sur l'étude d'impact.

L'avis de l'autorité environnementale était joint au dossier mis à disposition du public pendant l'enquête ainsi que la réponse du maître d'ouvrage.

Sans préjudice de l'application des réglementations et polices particulières opposables à l'opération, le maître d'ouvrage sera tenu de mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences potentielles du projet sur l'environnement et le dispositif de suivi associé, synthétisées ci-dessous sous forme de tableaux. Elles sont présentées par thématique, en distinguant la phase de travaux de la phase d'exploitation et spécifiant le type de mesure :

- **les mesures d'évitement** : il s'agit des mesures qui modifient un projet afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet est susceptible d'engendrer. Les mesures d'évitement sont ainsi les seules mesures qui n'ont pas d'impact sur les entités considérées, celles-ci étant laissées en l'état.

- **les mesures de réduction** : il s'agit des mesures définies après l'évitement et visant à réduire les impacts négatifs permanents ou temporaires d'un projet sur l'environnement, en phase chantier ou en phase exploitation. La mesure de réduction peut avoir plusieurs effets sur l'impact identifié. Elle peut agir en diminuant soit la durée de cet impact, soit son intensité, soit son étendue, soit la combinaison de plusieurs de ces éléments, ceci en mobilisant les meilleures techniques disponibles (moindre impact à un coût raisonnable). Toutes les catégories d'impact sont concernées : impacts directs, indirect, permanent, temporaire et cumulé. Les mesures de réduction liées à la phase chantier ne portent pas uniquement sur des impacts temporaires ; des impacts permanents peuvent également être concernés. Les mesures de réduction sont mises en place au niveau de l'emprise du projet, plan ou programme ou à sa proximité immédiate.
- **les mesures de compensation** : les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux effets négatifs notables, directs ou indirects du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits. Elles sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou à proximité de celui-ci afin de garantir sa fonctionnalité de manière pérenne. Elles doivent permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux. La loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ajoute la notion de l'équivalence écologique avec la nécessité de « compenser dans le respect de leur équivalence écologique » et la notion d'« objectif d'absence de perte nette voire de gain de biodiversité ».
- **les mesures d'accompagnement** : ce sont les mesures qui ne s'inscrivent pas dans un cadre réglementaire ou législatif obligatoire. Elles peuvent être proposées en complément des mesures compensatoires, de mesures d'évitement et de réduction, pour renforcer leur pertinence et leur efficacité.

Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences potentielles du projet sur l'environnement

Synthèse des impacts et mesures

En phase travaux

	Incidences		Mesures proposées			
	Incidences directes	Incidences indirectes	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation		
Sol et sous-sol	<p>-impact notable et permanent de la suppression de l'horizon superficiel (terre végétale, humus) sur l'ensemble de l'emprise du tracé routier et les zones chantier</p> <p>-incidence directe par le compactage (circulations des engins de chantier)</p> <p>-incidences permanentes importantes concernant les extractions de matériaux dans les zones de déblai (tirs de mine)</p> <p>-incidences permanentes des remblaiements et tassement des sols</p> <p>-contraintes d'extraction des matériaux / stabilité des pentes</p> <p>-incidences importantes sur la stabilité des pentes / hauteur des remblais</p>	<p>Forte</p>	<p>incidences temporaires sur les sols et les sous-sols liées aux risques de pollutions chroniques (ravitaillement et entretien des engins de chantiers, produits bitumineux) et accidentelles (collisions, retournement d'engins...)</p>	<p>Faible</p>	<p>-tracé et l'implantation des zones de chantier potentielles définis de manière à impacter le moins possible les zones boisées.</p> <p>-décapage de la terre végétale effectué dans la limite du strict nécessaire</p> <p>-terre végétale séparée des autres déblais afin d'être réutilisée (aménagement paysager)</p> <p>-zones chantier réhabilitées en fin de travaux</p> <p>-maximum de matériaux de déblais réutilisés : 45 000m³ de déblais évacués en décharge sur 730 200m³ extraits</p> <p>-surface de sols compactée par le stockage temporaire des déblais limitée au zones chantier</p> <p>-assainissement provisoire (pente, fossés...), redans d'accrochage, risberme, études spécifiques ultérieure) pour la stabilité des sols</p> <p>-Mesures de réduction pour la pollution (état des engins, kit anti-pollution, stockage des déchets....)</p>	<p>/</p>

	Incidences		Mesures proposées			
	Incidences directes	Incidences indirectes	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation		
Eaux souterraines	<ul style="list-style-type: none"> -modification des conditions d'écoulement de l'eau (déblais profonds et remblais compressibles) -incidence faible sur l'imperméabilisation (roche peu perméable) -Risque d'interférence avec la nappe (rabattement) à définir dans l'autorisation environnementale ultérieure 	Faible	<ul style="list-style-type: none"> -pollution chronique : transit de véhicules de chantier, occasionne une production de polluants (hydrocarbures, huiles...), Matières En Suspension. -pollution accidentelle : accident d'engins (collision, retournement d'engin...) -nappe peu vulnérable (substratum rocheux peu perméable) 	Faible	<ul style="list-style-type: none"> -Autorisation environnementale ultérieure définissant les mesures -Localisation des installations de chantier en dehors des zones sensibles (zones humides et leurs aires d'alimentation, périmètres de captage) -Collecte, régulation, traitement des eaux de ruissellement en provenance des plates-formes de chantier, ainsi que les eaux de lavage des engins, selon la sensibilité du milieu -Matériaux cités ci-avant en cas d'accident 	/
Eaux superficielles	<ul style="list-style-type: none"> -franchissement de cours d'eau, talweg et zones humides -modification des écoulements, de l'hydrogéomorphologie pour les cours d'eau, -destruction de zones humides -modification des ruissellements et talwegs 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> -dégradation de la qualité des eaux (fines, métaux lourds, HAP, herbicides) > risque d'eutrophisation -modification des caractéristiques chimiques des eaux superficielles (traitement à la chaux notamment) matières en suspension (risque de colmatage) -assèchement / imperméabilisation : perte de quantité d'eau et de recharge en période d'étiage 	Forte	<ul style="list-style-type: none"> -Localisation des installations de chantier en dehors des zones sensibles (zones humides et leurs aires d'alimentation, espaces de bon fonctionnement des cours d'eau, boisements alluviaux, zones d'aléa inondation fort) suivi météorologique quotidien stabilisation des zones défrichées (géotextile ou coco), terrassements seront recouverts et végétalisés le plus rapidement possible. mesures d'organisation, de balisage et d'assainissement du chantier 	/

	Incidences				Mesures proposées	
	Incidences directes		Incidences indirectes		Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Climat, gaz à effet de serre et énergies	Formation de congères	Faible	Émissions de gaz à effet de serre par les engins et véhicules de transports utilisés durant la phase travaux.	Modérée	Limitation de la vitesse au droit de la zone de chantier Limitation de la circulation des engins au strict nécessaire Entretien courant des engins et véhicules Réutilisation d'un maximum de déblais en remblais, limitant les transports de matériaux Re-végétalisation, le plus rapidement possible, des zones de déblais/remblais	/
	Consommation d'énergie fossile des engins de chantier, véhicules de transport et produits bitumineux	Modérée				
Risques naturels	Incidences fortes sur le risque inondation : franchissement de cours d'eau et talweg, présence de zones inondables Incidence modérée sur le risque mouvement de terrain (déblais/remblais, tirs de mine)	Fort Modérée	Incidences modérées sur le risque inondation : imperméabilisation des sols et remblais/déblais conséquents. Incidences faibles sur le risque de feu de forêt :engins et produits utilisés	Modérée Faible	-Autorisation environnementale ultérieure définissant les mesures -Mouvements de terrain : cf. mesures pour les sols -Etude géotechnique plus poussée sur les tirs de mine -Feu de forêt : débroussaillage, engins entretenus, balisage travaux...	/
Milieu naturel	<u>Incidences temporaires :</u> -Arbres en bordure d'emprise exposés à plusieurs perturbations : blessures des troncs par les engins, coupure de racines, remblaiement du collet et de la base du tronc -Tirs de mine au Nord entraînant : destruction totale de la végétation, perturbation voire destruction d'individus d'espèces animales. Niveau d'incidence, fonction de la période d'intervention projetée	Forte	<u>Incidences temporaires :</u> -Arbres en bordure d'emprise exposés à plusieurs perturbations : tassement des sols, accidents de pollution -Chaux (pour remblais et couche de forme) peut dégrader la végétation et entraîner une élévation du pH de l'eau des cours d'eau	Modérée	-Mesures prises dans la conception du projet : o Évitement des zones humides en optimisant le tracé ; o Évitement des berges et des ripisylves du Langouyrou et de l'Allier lors des travaux de construction des ouvrages de franchissement ; o Évitement d'une station de Pulsatille rouge située en surplomb de l'Allier -Mesures d'évitement temporel en fonction des phases du chantier à anticipation des fractionnements des marchés de travaux	<i>Les mesures compensatoires sont définies dans la phase de fonctionnement</i>

	Incidences				Mesures proposées	
	Incidences directes		Incidences indirectes		Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Milieu naturel	Incidences permanentes : cf. paragraphe en phase de fonctionnement	Forte	-Tirs de mine au Nord entraînant : émission de poussières pouvant colmater l'Allier et la Genestouze, stockage de matériaux au droit de milieux pouvant être sensibles. Niveau d'incidence, fonction de la période d'intervention projetée -Circulation des engins induisant un risque non négligeable d'introduction d'espèces végétales envahissantes <u>Incidences permanentes</u> : cf. paragraphe en phase de fonctionnement	Modérée	-Implantation des installations de chantier dans des secteurs de moindre impact -Mesures relatives à la prévention de l'apparition et au développement d'espèces exotiques en phase chantier -Mise en place de dispositifs de rétention et de filtrage des eaux de surface en phase de chantier -Remise en état des zones impactées par le chantier (hors emprise du projet) -Suivi environnemental du chantier	<i>Les mesures compensatoires sont définies dans la phase de fonctionnement</i>
Milieu agricole	Emprise du tracé sur plus de 47 ha de surface agricole qui disparaîtront	Forte	298 ha impactés par le morcellement, l'absence d'accès ou de point d'eau... Exploitations sensibles (laitières et ovines) du fait de leur âge récent, de la perte d'autonomie fourragère, de la distance des circulations d'animaux Difficulté pour trouver du foncier Difficulté économique : perte de ressource lié à la perte de surface (perte des aides)	Forte	-Tracé évitant : la source au niveau du ravin des chèvres, la ferme du Germanès -Rétablissement des accès, de l'abreuvement et des irrigations -Gabarit des ouvrages -Désenclavement des parcelles et proposition d'échanges parcellaires	-Aménagements à rétablir (points d'eau ou autres) -Proposition de remembrement -Recherche de terres équivalentes quantitativement et qualitativement <i>-Indemnisations</i>

	Incidences				Mesures proposées	
	Incidences directes		Incidences indirectes		Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Milieu forestier	Destruction de 12,6 ha de forêt privée, dont 2,1 ha d'intérêt forestier fort (c'est à dire destruction d'une capacité de production de bois importante et de qualité, rare en Lozère) 1,8 ha détruit bénéficiaient d'un Plan Simple de Gestion	Forte	Non identifiées à ce stade des études	Forte	- Vérifier, avec les propriétaires, les incidences sur la conduite de leur Plan Simple de Gestion. - Examiner avec les propriétaires concernés les conditions d'exploitation des bois et les formes de gestion des délaissés (défrichement, échanges...) - Mesures des Chambres d'agricultures en attente d'une prochaine version de leur étude	Indemnisation En fonction des possibilités et des échanges avec les propriétaires : potentiels reboisements
Contexte socio-économique	Incidence temporaire : Nuisances pour les riverains Risque de diminution de l'activité agricole et touristique durant le chantier	Modérée	Incidence négative et permanente sur les acquisitions Incidence temporaire positive sur la création d'emploi	Modérée	Evitement : tracé routier évitant le lac de Naussac (activité touristique), le centre-ville de Langogne et la ferme de Germanès et source du ravin des chèvres (activité agricole) Réduction : Tracé impactant un minimum d'habitations, Réduction des nuisances (étude géotech pour les tirs de mine) Maintien des dessertes et accès en phase travaux Réduction de l'impact sur le milieu agricole (cf. ci-avant)	/
Réseaux	Perturbation des conditions de circulations au niveau du pont d'Allier et du futur giratoire de Saint Flour de Mercoire Interception de la voie ferrée et de réseaux (RTE, Enedis, Orange, Véolia)			Faible	Travaux en dehors du centre-ville Voiries provisoires Chantier en 2 phases : 1 phase concernant le pont d'Allier, 1 autre phase concernant Saint-Flour-de-Mercoire Voie ferrée passant sous le futur viaduc sur l'Allier : potentiels travaux de nuit et/ou interruption de travaux ou circulation Dévoisement de réseaux	/

	Incidences		Mesures proposées		
	Incidences directes	Incidences indirectes	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	
Risques technologiques	Utilisation et transport de produits dangereux Modérée	Proximité d'ICPE Augmentation du risque lié au transport de matières dangereuse	Faible	Évitement : Clôtures mises en place, en cas de stockage de produits dangereux Chantier interdit d'accès aux personnes étrangères au chantier Réduction : Respect de l'ADR Protections collectives et d'une organisation adaptée Consignes de stockage des produits chimiques Gestion des déchets pour éviter de contaminer l'environnement Mesures d'hygiène et de secours	
Qualité de l'air	Pollution temporaire émise par tous les matériels roulants ainsi que les compresseurs, les groupes électrogènes, les centrales d'enrobage, etc Pollution temporaire avec des effets visuels (transparence de l'air, nuages de poussières) ou olfactifs, non négligeable		Modérée	Respect des prescriptions des arrêtés préfectoraux pour les ICPE du chantier Moyens de prévention pour la réduction de la prolifération de l'ambrosie	/
Nuisances sonores	Impacts sonores du projet en phase chantier résultant des bruits émis par l'ensemble du matériel roulant, les compresseurs, les groupes électrogènes, les centrales d'enrobage,... La nature des émissions sonores et leur intensité devront être précisés et encadrés au début des travaux, via les documents cadre de type Notice de Respect de l'Environnement (NRE), Plan de Respect de l'Environnement (PRE) etc.		Modérée	-Modélisation des niveaux sonores en phase chantier à réaliser avant le démarrage des travaux - Respect des préconisations des documents relatifs au bruit dans l'environnement	/

	Incidences		Mesures proposées			
	Incidences directes	Incidences indirectes	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation		
Patrimoine culturel, historique et paysage	<p>Maximum d'enjeux en vision rapprochée sur la partie Pont d'Allier à Nirgoult puis RN88 nord Langogne, avec beaucoup de vues à enjeux modérés</p> <p>Artificialisation du paysager agricole et naturel</p> <p>Défrichements importants</p> <p>Talus imposants</p> <p>Front de taille important au Nord du tracé, minéralisation du paysage</p> <p>Modification forte du paysage au niveau du viaduc de l'Allier : gros ouvrage très long dans un environnement très minéral et peu boisé</p> <p>Accès difficile au niveau du viaduc du Langouyrou qui va nécessiter d'ouvrir des pistes provisoires à résorber en fin de chantier</p> <p>Impact sur le GR700 et atteinte du GR4</p>	Forte	<p>-Falaises créées en laissant des anfractuosités et des fronts de taille naturels</p> <p>-Aménagements paysagers : végétalisation (ensemencement, plantations, boisements) des talus et des abords des ouvrages, rond-point paysager voire ornementale en entrée de Langogne</p> <p>-Assouplir au maximum la jonction terrain naturel/talus</p> <p>-Ouvrages de couleurs neutres et mates</p> <p>-Architecture légère du pont d'Allier, de couleur associée à la palette locale</p> <p>-Protéger les zones humides</p>	<p>-Apport de terre</p> <p>-Semis et semis hydrauliques au niveau des falaises</p> <p>-Plantations</p> <p>-Boisements et plantations forestières</p> <p>-Compenser les haies protégées détruites</p>		
Ressources, matériaux et déchets	<p>Production de déchets de chantier</p> <p>Mouvements importants de matériaux</p> <p>Déboisement</p> <p>Incidence sur le niveau de la nappe (rabattement) à définir dans l'autorisation environnementale ultérieure</p>	Modérée	<p>Nuisance liées au transport de matériaux</p> <p>Possibilités de valorisation de matériaux du BTP ou de produits d'autres filières déchets (MIOM, etc.)</p> <p>Risque de déficit d'alimentation de la nappe d'eau souterraine (imperméabilisation du sol, modification des écoulements souterrains) à définir dans l'autorisation environnementale ultérieure</p>	Faible	<p>Gestion économe des matériaux (limitation des prélèvements, équilibre remblai déblai, valorisation des produits du BTP ou d'autres filières)</p> <p>Limitation des émissions, des déchets et des nuisances associées</p>	/

En phase de fonctionnement

	Incidences		Mesures proposées			
	Incidences directes		Incidences indirectes			
				Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	
Sol et sous-sol	-réalisation de déblais et remblais en volume conséquent, entraînant un impact fort sur la topographie et le relief du site -incidences potentielles de l'excavation et des profils d'aménagement sur la stabilité des terrains voisins du projet ; pérennité de l'ouvrage altéré par les eaux de ruissellement	Forte	-pollution chronique provenant des véhicules en circulation et de l'usure des équipements routiers -pollution accidentelle : déversement de produits toxiques et/ou de polluants liquides (métaux lourds, hydrocarbures...)	Modérée	-Etude géotechnique préalable identifiant les principales mesures -Gestion des eaux de ruissellement limitant les instabilités liées à la sensibilité à l'eau des matériaux -Mesures prises en faveur de la protection de la ressource en eau -Alerte du centre de secours, endiguement de la pollution, récupération des liquides et sols pollués	/
Eaux souterraines	-imperméabilisation et au compactage des sol -substratum rocheux peu perméable -absence de captages AEP à plus d'1km du tracé du contournement de Langogne	Faible	-pollution chronique des véhicules et usure : huiles, hydrocarbures, sel de déneigement, morceaux de gommes de pneus, plastiques, déchets divers... -pollution accidentelle : déversement de produits toxiques et/ou de polluants liquides (métaux lourds, hydrocarbures...) -substratum rocheux peu perméable	Modérée	-Autorisation environnementale ultérieure définissant les mesures -Évitement des périmètres de protection de captage pour la définition du tracé de la future RN88 ; -Collecte, régulation, traitement des eaux de la plate-forme en phase de fonctionnement ; -Système drainants au niveau des remblais pour préservation des écoulements de subsurface vers des zones humides -Alerte du centre de secours, endiguement de la pollution, récupération des liquides pollués	/

	Incidences				Mesures proposées	
	Incidences directes		Incidences indirectes		Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Eaux superficielles	-franchissement de cours d'eau, talweg et zones humides -modification des écoulements, de l'hydrogéomorphologie pour les cours d'eau, -destruction de zones humides -modification des ruissellements et talwegs	Forte	Assèchement des sources et zones humides; Augmentation des phénomènes de crues du fait des modifications hydrogéomorphologiques et du régime d'écoulement des eaux; Pollutions chroniques ou accidentelles des eaux superficielles, pouvant entraîner une dégradation de la qualité des eaux et une eutrophisation; Remise en cause de l'objectif de bon état chimique et écologique des eaux.	Forte	-Autorisation environnementale ultérieure définissant les mesures -Évitement des zones sensibles, des zones inondables -Franchissement transversal des lits de cours d'eau autant que possible (limitation des rectifications) -Transparence hydraulique des ouvrages autant que possible (ponts plutôt que remblais) -Évitement des rejets dans les cours d'eau de faible débits et très sensibles -Adapter les gabarits d'ouvrages hydrauliques (passage privilégié en ponts et / ou viaducs et/ ou agrandissement de l'ouverture hydraulique) -Plan d'alerte pollution au droit de sites sensibles	Assainissement (collecte, régulation, traitement) des eaux de plate-forme : caniveau à fente, regard, canalisation, fossé en pied de remblai ou déblai, 3 bassins de rétention
Climat, gaz à effet de serre et énergie	Formation de congères Modification de l'ensoleillement au sol et des mesures locales des vents, mouvements d'air et température Consommations énergétiques des véhicules légèrement supérieures	Faible	Émissions de gaz à effet de serre des véhicules légèrement supérieures au droit du contournement, le nouveau tracé étant plus long Diminution des émissions de GES au droit de l'actuelle RN88 par déviation du trafic Émissions globales inférieures de 7 à 17% (suivant le gaz considéré) à la mise en service par rapport à l'horizon actuel (2017)	Faible	-Barrières ou haies pour les congères -Limitation de la vitesse à 80 km/h -Fluidité du trafic	/

	Incidences				Mesures proposées	
	Incidences directes		Incidences indirectes		Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Risques naturels	Incidences fortes sur le risque inondation : franchissement de cours d'eau et talweg, présence de zones inondables	Forte	Incidences modérées sur le risque inondation -Incidences modérées sur le risque de feu de forêt :activité humaine, véhicules, notamment sur la section Sud du tracé qui est boisée	Modérée	-Autorisation environnementale ultérieure définissant les mesures -Mouvements de terrain : cf. mesures pour les sols -Feu de forêt : débroussaillage et attention accrue au niveau des massifs forestiers sur la portion Sud du tracé et l'extrémité Nord -Dimensionnement au séisme	/
	Incidences faibles sur le risque mouvement de terrain (déblais/remblais, tirs de mine) et le risque sismique	Faible				
Milieu naturel	Incidences très fortes pour les espèces protégées suivantes : Pulsatille rouge, Ecrevisse à pattes blanches, Crapaud calamite, Lézard des souches, Vespère de Savi, Murin de Brandt, Murin de Natterer Incidence forte pour les espèces protégées suivantes : Pie-grièche grise, Tarier des près, Bouvreuils pivoine, Mésange noire, Minioptère de Schreibers, Molosse de Cestoni, Grand noctule, Campagnol amphibie, Crossope aquatique, Noctule de leisler, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle pygmée, Oreillard gris	Forte	/	Forte	-Mise en défens des stations d'espèces protégées et des milieux sensibles -Préserver la qualité de l'alimentation hydrique des zones humides du ravin des Chèvres, de Brugeyrolles et de Clapouse -Optimisation des ouvrages de franchissement hydrauliques -Revégétalisation et traitement des abords -Aménagement d'un passage supérieur faune mixte au droit du PS10 -Composer un système d'assainissement efficace le long de la voirie en phase exploitation - Suivi des populations animales aquatiques - Suivi des populations végétales - Suivi des populations animales terrestres	- Mise en place d'un conventionnement avec des exploitants agricoles pour déplacement de la Pulsatille rouge et mise en gestion - En cas de besoin, pêche de sauvegarde de trois espèces protégées dans l'Allier, le Malacombe et le Malevielle

	Incidences				Mesures proposées	
	Incidences directes		Incidences indirectes		Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Milieu naturel	Incidence modérée, notamment pour les espèces protégées suivantes : Saumon de l'Atlantiques, Ombre commun, Grenouille rousse, vertes rieuse et crapaud commun, Lézard vivipare, Coronelle lisse, Vipère péliade, : Lézard des murailles, Couleuvre à collier et Orvet fragile, Milan royal, Linotte mélodieuse, Pie-grièche écorcheur, Milan noir, Accenteur mouchet, Alouette lulu, Bruant jaune, Chardonneret élégant, Engoulevent d'Europe, Fauvette des jardins, Fauvette grisette, Hypolaïs polyglotte, Tarier pâtre, Verdier d'Europe, Bruant proyer, Bergeronnette des ruisseaux, Cincle plongeur, Grand cormoran, Tarier des prés, Sérotine commune, Murin de Daubenton, Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle commune	Modérée	Modification de la chaîne alimentaire au niveau du territoire, en banalisant les milieux au niveau de ses abords : projet favorable à certaines espèces animales anthropophiles (lézards, oiseaux communs, Buse variable). Réduction du domaine vital des espèces les plus sensibles comme le Tarier des prés, le Milan royal, la Vipère péliade,... L'infrastructure favorisera le développement des espèces communes	Forte	Idem mesures ci-avant	<p>Suite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en conventionnement des terres pour recomposer un réseau bocager sur 70 ha et gestion - Mise en conventionnement des terres pour recomposer 5,14 ha de zones humides et gestion - Mise en conventionnement des terres pour recomposer 2 ha de boisement et gestion - Mise en conventionnement des terres pour recomposer les continuités végétales au droit des ouvrages de franchissement <p>Emprises précisées dans le dossier CNPN</p>

	Incidences			Mesures proposées		
	Incidences directes		Incidences indirectes	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	
Milieu agricole et forestier	Cf. phase travaux Les incidences de la phase travaux sont permanentes et impacteront le milieu agricole et forestier pendant le fonctionnement du projet		Forte	Cf. phase travaux Les mesures sont mises en place lors de la phase travaux	Cf. phase travaux Les mesures sont mises en place lors de la phase travaux	
Contexte socio-économique	<u>Incidence positive :</u> Diminution des nuisances pour la population Contribution au développement économique : desserte du Sud de Langogne, de la zone de Brugeyrolles et de la ZAE des Choisinets Gain sur la sécurité routière et le temps passé <u>Incidences négatives :</u> Temps parcouru et coût carburant plus important Augmentation de l'effet de serre Rentabilité socio-économique non atteinte		Forte	<u>Évitement :</u> Tracé routier évitant les zones habitées ou urbanisables <u>Réduction :</u> Réduction des nuisances sur la santé publique Rétablissement des communications diverses Nouvelle desserte de la ZAE des Choisinets	/	
Réseaux	<u>Incidences positives :</u> Diminution du trafic dans le centre-ville de Langogne Augmentation de la sécurité des déplacements <u>Incidences négatives :</u> Risque de coupures d'axes de circulation Risque de déstructuration de hameaux		Positive et faible	<u>Évitement :</u> Tracé en dehors des hameaux <u>Réduction :</u> Point d'échanges (4 giratoires) et 6 rétablissements routiers sont prévus Voie ferrée passant sous le futur viaduc sur l'Allier	/	
Risques technologiques	Limitation de l'exposition des riverains au risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD) : suppression du passage en centre-ville comprenant des cibles sensibles (établissements scolaires notamment)	Positive et Modérée	Réduction du risque TMD par le trafic routier déchargé sur la voie RN88 actuelle	Positive et Faible	<u>Évitement :</u> Tracé évitant la zone la plus densément peuplée (centre-ville de Langogne) <u>Réduction :</u> Eloignement des ICPE au Nord de Langogne Eloignement d'un maximum d'habitations	/

	Incidences		Mesures proposées		
	Incidences directes	Incidences indirectes	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation	
Qualité de l'air	<u>Polluants atmosphériques :</u> Diminution significative des émissions dans le centre-ville de Langogne Sur l'ensemble de l'aire d'étude : résultats semblables avec ou sans contournement de Langogne (les trafics étant équivalents)		Positive	<u>Évitement :</u> Tracé routier évitant les zones de forte densité <u>Réduction :</u> Tracé s'éloignant autant que possible des zones habitées Limitation de vitesse à certaines périodes ou en continu aux abords des zones habitées	/
Niveau sonore	<u>Incidence positive globale sur les nuisances sonores :</u> Incidence positive pour les habitants en centre-ville de Langogne Respect des niveaux de bruits à ne pas dépasser, à l'exception d'une habitation au Nord-Est du Pont d'Allier mais qui ne peut pas être conservée Incidence négligeable sur le camping de la Cigale de l'Allier Incidence positive globale sur les nuisances sonores Pas d'augmentation significative des nuisances sonores au droit du camping « la Cigale de l'Allier »		Positive	<u>Évitement :</u> Tracé routier évitant les zones habitées	/
Patrimoine culturel, historique et paysager	Maximum d'enjeux en vision rapprochée sur la partie Pont d'Allier à Nirgoult puis RN88 nord Langogne, avec beaucoup de vues à enjeux modérés		Forte	Entretien des aménagements paysagers	/
Ressources, matériaux et déchets	Incidence négative sur la consommation d'énergie-hydrocarbures du fait de la distance plus longue de la RN88 Production de déchets équivalente à la situation actuelle		Faible	Sensibilisation des automobilistes sur consommation de carburant et gestion des déchets Limitation des déchets produits par les opérations d'entretien de la voie	/

Modalités de suivi des mesures environnementales

Prise en considération dès la passation des marchés

Dès la consultation visant à retenir les intervenants de la phase travaux, le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) imposera aux entreprises candidates de présenter un Plan d'Assurance Environnement (PAE) ou de schéma d'organisation de la protection et du respect de l'environnement (SOPRE), détaillant les éléments suivants :

- les mesures de prévention : propreté du matériel, révision fréquente du matériel ;
- les mesures de prévention et d'intervention en cas d'accident : procédures adaptées aux enjeux et substances utilisées ;
- les procédures de mise en œuvre des travaux selon le respect des milieux naturels environnants.

Le DCE comprendra en outre le plan d'identification des zones écologiquement sensibles et les mesures à prendre afin d'éviter tout impact sur ces zones. La cartographie des parcelles à enjeux écologiques ainsi que des éléments naturels (fossés, haies...) à préserver et à mettre en défens sera diffusée auprès de chacune des entreprises qui interviendra sur le chantier et ce, dès l'amont des travaux.

Suivi environnemental du chantier

Tout au long du chantier, un coordinateur environnemental en charge du contrôle et du suivi environnemental du chantier sera désigné par le maître d'ouvrage (MOA).

Afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre des mesures préconisées en faveur de l'environnement pendant les travaux, une notice environnement (type NRE) est rédigée par le coordonnateur environnemental dans le cadre de la consultation des entreprises. Elle fournit aux entreprises le plan des enjeux environnementaux en leur spécifiant, notamment, qu'il est interdit de réaliser une installation de chantier ou des dépôts de matériels et matériaux dans les zones sensibles (zones mises en défens).

Avant le commencement des travaux, dans le cadre de la préparation du chantier et de l'élaboration du PAE, l'entreprise doit soumettre à la validation du maître d'œuvre (MOE) et du coordonnateur environnemental, le plan d'implantation de la base vie et des zones de dépôt.

Chaque procédure du PAE du titulaire d'un marché de travaux fera l'objet en phase chantier d'une validation par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le coordinateur environnement.

Une visite préalable sur site du chantier sera organisée par le coordinateur environnemental avec le chef de chantier, le responsable environnemental de l'entreprise, la MOE et MOA. Les équipes de chantier seront informées de ces préconisations et le plan des enjeux environnementaux leur sera laissé à disposition pour consultation.

Un contrôle régulier durant les travaux de l'intégrité des sites devant être préservés sera effectué par le coordonnateur environnemental.

Plus particulièrement, le coordonnateur environnemental interviendra comme suit :

- détermination des modalités de mise en œuvre du chantier, notamment de la zone exacte d'emprise des travaux et des accès ;
- repérage des enjeux et contraintes liés aux milieux naturels, à la faune et à la flore ;
- piquetage des zones sensibles ;
- visites régulières sur le chantier et suivi environnemental du respect par les entreprises de l'ensemble des prescriptions écologiques ;
- assistance pour la prise en compte dans le cadre du chantier des espèces végétales invasives ;
- vérification du bon état des installations mises en place pour la préservation des milieux naturels.

Gestion des déchets, bruit, gaz à effet de serre du chantier

Les travaux généreront plusieurs types de déchets, liés à l'activité humaine et à l'activité du chantier, qu'il conviendra de traiter afin de limiter la nuisance visuelle et olfactive mais également le risque de pollution qu'ils pourraient engendrer. Chaque type de déchets généré par le projet sera pris en charge par une filière adaptée.

Dès la phase de conception, le MOE a cherché l'équilibre des mouvements des terres du projet afin de limiter les imports et exports de matériaux du chantier. Cet équilibre est atteint en réalisant les travaux sur l'ensemble du tracé ou en commençant par la partie nord (section RD906 au quartier du Pont d'Allier) qui est excédentaire et dont les matériaux peuvent être réutilisés sur la section comprise entre la RD71 et la RD906.

Les déchets liés à toute activité humaine dans la base vie (déchets non liés au chantier) feront l'objet d'un tri sélectif au moyen de containers mis à disposition dans la base vie. Ces derniers seront évacués et collectés via le système de collecte des ordures ménagères.

Les déchets du BTP pouvant être produits pendant le chantier ont différentes natures :

- matériaux naturels : déchets verts, terres ;
- matériaux manufacturés : bétons, aciers, bordures de trottoirs, poteaux, bornes, déchets de peinture ;
- produits hydrocarbonés : croûtes d'enrobés bitumineux ;
- autres : déchets en mélange.

La grande majorité des déchets qui seront produits sur le chantier seront des déchets inertes et banals.

Ils seront autant que faire se peut recyclés et réutilisés sur site, ou hors chantier selon les conditions économiques du moment et la réglementation en vigueur.

En dernier recours, ils seront qualifiés de « déchets ultimes » et dirigés vers un centre de stockage adapté.

Les déchets banals et dangereux nécessitant d'être évacués seront pris en charge par des filières adaptées.

Pour chaque marché de travaux, l'entreprise titulaire s'engagera en :

- réduisant les déchets à la source ;
- évacuant ses déchets tous les jours vers les bennes dédiées, en veillant au compactage des déchets dès que cela est possible ;
- gérant la filière déchets depuis les bennes jusqu'aux entreprises de recyclage ;
- réutilisant sur place certains déchets avec l'accord des maîtres d'œuvre, du contrôleur technique ;
- maîtrisant les consommations d'eau, d'électricité lors du chantier.

En outre, les émissions de gaz à effet de serre (GES) devront faire l'objet d'un suivi dans le cadre d'un bilan carbone du projet routier. Un critère relatif à la capacité à limiter les émissions de GES dans les procédés de travaux pourra être intégré dans l'analyse des offres lors de la consultation des entreprises de travaux.

Préalablement au commencement des travaux, le dossier bruit de chantier d'une entreprise titulaire d'un marché de travaux sera transmis aux préfetures de l'Ardèche et de la Lozère.

Identification des parcelles compensatoires

Au-delà des mesures d'évitement et de réduction prises par le maître d'ouvrage, des mesures compensatoires sont envisagées pour compenser les impacts résiduels. Ces mesures seront actualisées et précisées dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale et plus particulièrement dans le volet de dérogation à la destruction d'espèces protégées, sur la base des études de conception détaillées qui permettront de définir précisément les impacts et les mesures associées.

L'analyse menée dans le cadre des études préalables à la DUP a permis d'aboutir à un premier niveau de définition des mesures compensatoires.

Les parcelles d'accueil de la compensation écologique seront identifiées finement lors de la phase de conception détaillée et seront détaillées dans le dossier de dérogation espèces protégées. Les études cibleront les parcelles répondant aux critères environnementaux dans un rayon de 10 km autour du projet.

Une première étude a permis de pré-identifier un gisement de terrains vers lesquels sera dirigée la prospection foncière pour la compensation écologique concernant les zones humides.

La prospection parcellaire se poursuivra lors de la phase de conception détaillée afin de confirmer la potentialité compensatoire des secteurs pré-identifiés. Elle intégrera également les parcelles appartenant à des propriétaires privés ainsi que les parcelles agricoles qui peuvent aussi présenter un potentiel de restauration.

Contenu, mise en œuvre et suivi des mesures compensatoires

Le contenu des mesures compensatoires, c'est-à-dire les procédés d'ingénierie écologique à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de compensation varie selon l'état initial des parcelles. Il sera à déterminer au cas par cas afin de tenir compte des caractéristiques propres à la parcelle compensatoire et des potentialités de restauration qu'elle présente. Ainsi, pour chaque parcelle sera défini un projet compensatoire qui lui est propre. En outre, pour chaque projet compensatoire, afin de s'assurer de la pérennité écologique des mesures, un plan de gestion devra être défini.

Afin de s'assurer de la réalisation effective des mesures environnementales, leur efficacité et leur pertinence, un programme de suivi sera établi par le maître d'ouvrage par un prestataire qualifié. En particulier, un protocole de suivi des mesures environnementales sera établi par un écologue. Chaque mesure compensatoire proposée devra faire l'objet d'un suivi de son efficacité sur une période d'environ 30 ans afin de vérifier l'atteinte des objectifs de compensation sur les parcelles compensatoires.

Elles nécessitent :

- La réalisation d'un état initial ;
- La définition de critères de succès / d'objectifs observables et mesurables ;
- La définition d'un plan de suivi : choix d'indicateurs, de la fréquence et de la période des mesures, de la durée du plan de suivi.

Globalement, les mesures suivantes sont à prévoir :

- Suivi de la structure de la végétation et du développement des végétaux plantés ou semés ;
- Suivi de la non-recolonisation par les espèces invasives ou indésirables ;
- Suivi de la colonisation ou du développement par les cortèges d'espèces ciblées, à affiner au cas par cas (suivi des invertébrés, des reptiles, des amphibiens, des oiseaux et des mammifères).

VU et annexé à l'arrêté inter-préfectoral n°PREF/BCPPAT-2024-085-017 du 25 mars 2024

CONTOURNEMENT DE LANGOGNE

MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUï DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU HAUT-ALLIER

Projet de contournement de Langogne, mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Haut-Allier, en application des articles L153-13, L153-14 et L153-54 à 59 du Code de l'urbanisme.

Table des matières

Partie I : Consistance du projet sur le territoire de la communauté de communes du Haut-Allier.....	3
Partie II : Pièces modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité.....	8
1. Le règlement.....	8
2. Le plan de zonage, prescriptions et annexes.....	11
a) Compatibilité avec le plan de zonage :.....	11
b) Compatibilité avec les prescriptions et servitudes :.....	11
3. Autres documents :.....	16
a) Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :.....	16
b) Les Orientations d'Aménagement et de Programmation(OAP) :.....	16
c) Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) :.....	16
4. Pièces graphiques après mise en compatibilité.....	17

Partie I : Consistance du projet sur le territoire de la communauté de communes du Haut-Allier

Le présent document vise à exposer les modifications rendues nécessaires par la réalisation du contournement de Langogne sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunales (PLUi) de la communauté de communes du Haut-Allier (CCHA).

Le PLUi de la communauté de communes du Haut-Allier couvre à ce jour 10 communes : Auroux, Bel Air Val d'Ance, Chastanier, Cheylard l'Evêque, Langogne, Luc, Naussac-Fontanes, Rocles, Saint Bonnet Laval et Saint-Flour-de-Mercoire.

Seules les communes de Langogne et de Saint-Flour-de-Mercoire sont comprises dans l'aire d'étude du projet de contournement de Langogne.

Le PLUi a été approuvé le 20 février 2014, une première modification simplifiée a été approuvée le 26 février 2016.

Un périmètre d'étude est reporté sur les plans de zonages pour la réalisation du contournement de Langogne.

À l'issue de l'enquête publique, le préfet de la Lozère a sollicité, par courrier en date du 24 octobre 2023 l'avis du Président de la CCHA.

Par délibération du 30 novembre 2023, le conseil communautaire de la CCHA, en application de l'article L.153.14 du Code de l'urbanisme, a donné un avis favorable à la mise en compatibilité du PLUi du Haut-Allier avec le projet intégrant les aménagements modifiés à la suite de l'enquête publique.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme devient exécutoire dès lors que la déclaration d'utilité publique est publiée, conformément aux dispositions des articles R. 153-20 et R.153-21 du Code de l'urbanisme.

Le tableau suivant liste les éléments interceptés (voies routières ou hydrauliques) par la bande soumise à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement de Langogne et indique comment ce projet rétablit chaque fonctionnalité :

Commune	Voie rétablie	N° Ouvrage	Nature du rétablissement
Saint-Flour-de-Mercoire	RN88 déviée	Giratoire de Saint-Flour	Carrefour giratoire
	RD71		
	Chemin dans parcelles privées	PI01	Boviduc
	Chemin dans parcelles privées	PI02	Boviduc
	Passage agricole/Talweg	OH1	Passage agricole

Commune	Voie rétablie	N° Ouvrage	Nature du rétablissement
Langogne	Ruisseau Ravin des chèvres	OH2	Ouvrage hydraulique
	La Langouyrou	OANC1	Viaduc du Langouyrou
	Ruisseau Monteil	OH4	Ouvrage hydraulique
	Talweg	OH6	Ouvrage hydraulique
	Talweg	OH6bis	Ouvrage hydraulique
	Route des Choisinets	Giratoire 2	Carrefour giratoire
	Route de Brugeyrolles		
	Chemin dans parcelles privées	PI08	Boviduc
	Talweg	OH7	Ouvrage hydraulique
	Talweg	OH9	Ouvrage hydraulique
	RD906	Giratoire 3	Carrefour giratoire
Langogne/Lespéron	l'Allier	OANC2	Viaduc de l'Allier
Lespéron	Voie communale n°8	PS10	Passage supérieur
	Talweg	OH11	Ouvrage hydraulique
	RD392	PS12	Passage supérieur
	Talweg	OH13	Ouvrage hydraulique
	Ruisseau Malevielle et Chemin de Malesvielles	OH14 + PI	Passage inférieur
Langogne	Ruisseau de la Genetouze et Chemin de Germanes	OH15 + PI	Passage inférieur

Commune	Voie rétablie	N° Ouvrage	Nature du rétablissement
	Talweg	OH16	Ouvrage hydraulique
	Talweg	OH16bis	Ouvrage hydraulique
	Talweg	OH17	Ouvrage hydraulique
	Chemin de Nirgoult	PI18	Passage inférieur
	Talweg	OH19	Ouvrage hydraulique
	Talweg	OH19bis	Ouvrage hydraulique
	RN88 déviée	Giratoire 4	Passage inférieur
	Route zone industrielle		Carrefour giratoire

PI = passage inférieur, PS = passage supérieur, OH = ouvrage hydraulique

Ainsi, l'ensemble des voies de communication est rétabli

Les cours d'eau interceptés sont rétablis par des ouvrages hydrauliques.

La bande soumise à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernée par la communauté de communes du Haut-Allier est présentée sur la page suivante.

Partie II : Pièces modifiées dans le cadre de la mise en compatibilité

La surface d'emprise retenue pour la mise en compatibilité et pour l'emplacement réservé à créer correspond à la bande soumise à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Celle-ci s'étend selon les secteurs entre 15 et 30 mètres au-delà des emprises strictes du projet. Cette surface supplémentaire est retenue pour permettre une marge de manœuvre lors des ajustements éventuels du projet qui seront réalisés lors des études postérieures à la DUP.

Les zones du PLUi impactées par la mise en conformité sur le territoire de la communauté de communes du Haut-Allier sont les zones suivantes :

- Nh
- Nn
- Nd
- AN
- Ub1
- AUox
- AUx1

1. Le règlement

La compatibilité avec les règlements consiste à vérifier si les règlements sont incompatibles avec le projet. Le cas échéant le règlement est modifié en ajoutant un ou plusieurs alinéas pour affranchir le projet des contraintes imposées par le règlement.

- Zones N (Nh, Nn et Nd)

La zone N du Plan Local d'Urbanisme intercommunal correspond aux secteurs naturels et forestiers du territoire, à protéger en raison :

- Soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique,
- Soit de l'existence d'une exploitation forestière,
- Soit de leur caractère d'espaces naturels.

L'article A2 du règlement de la zone N indique que :

- Les constructions et installations techniques nécessaires aux infrastructures publiques ou d'intérêt collectifs, sous réserve que leur implantation réponde à une nécessité technique avérée et qu'elle participe d'une intégration harmonieuse et adaptée à l'environnement ; ne sont autorisés dans la zone que les occupations du sol mentionnés dans l'article A2.
- Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires à la réalisation des aménagements, installations et constructions autorisées.
- Or l'article A2 n'autorise pas les constructions et installations d'infrastructures routières.

Le projet est une infrastructure publique, il est donc compatible avec le règlement du zonage N. Aucune mise en compatibilité de la zone N n'est nécessaire.

- Zones An

La zone A du Plan Local d'Urbanisme intercommunal correspond aux terres agricoles de la CCHA. Il s'agit de secteurs, équipés ou on, dédiés à l'agriculture, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économiques des terres agricoles.

Le secteur An correspond aux terres présentant un intérêt agronomique spécifique, où les constructions sont interdites hormis, sous strictes conditions, les abris pour animaux ou les infrastructures de déplacements et de réseaux d'énergie, publics ou d'intérêt collectif.

L'article A1 du règlement de la zone An précise les occupations et utilisations du sol interdites :

- Les constructions et installations autres que celles mentionnées à l'article A2
- Dans les zones humides tout dépôt, comblement, drainage, aménagement, affouillement ou construction, pouvant détruire les milieux présents, hors ceux nécessaires aux infrastructures viaires d'intérêt général sous réserve de mise en œuvre de mesures de compensation

L'article A2 du règlement de la zone An indique que peuvent être autorisées et sous réserve de préserver le caractère agricole de la zone :

- Les constructions et installations nécessaires aux infrastructures publiques ou d'intérêt collectif, sous réserve que leur implantation réponde à une nécessité technique avérée et qu'elle participe d'une intégration harmonieuse et adaptée à l'environnement.

Le projet est une infrastructure viaire d'intérêt collectif ou général. Il est donc compatible avec le règlement du zonage N.

Aucune mise en compatibilité de la zone An n'est nécessaire.

- Zones Ub1

La zone Ub du Plan Local d'Urbanisme intercommunal correspond principalement aux extensions résidentielles des bourgs et hameaux.

Parmi ces zones le secteur Ub1 correspond à la zone Ub du bourg centre de Langogne.

Le projet est une infrastructure viaire d'intérêt collectif ou général. Ce type de projet n'est pas cité dans les interdictions de zonage. Ainsi, il est par défaut autorisé. Il est compatible avec le règlement de zonage Ub1.

Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.

- Zones AUox

La zone AUo du PLUi est une zone à urbaniser « bloquée ».

Les réseaux n'existent pas à proximité immédiate en quantité suffisante pour desservir la zone. Son ouverture à l'urbanisation est conditionnée à une modification ou une révision du PLUi.

Le secteur AUox est dédié aux activités artisanales et industrielles situées en continuité de la zone AUx des Choisinets.

Le projet est une infrastructure viaire d'intérêt collectif ou général. Le projet est une nouvelle installation, incluse dans les installations interdites.

Le projet n'est donc pas compatible avec le zonage AUox du PLUi du Haut-Allier.

À ce titre, le règlement de la zone AUox doit être modifié afin de permettre le projet.

Mise en compatibilité de la zone AUox

Les modifications apportées pour la mise en compatibilité du règlement sont mentionnées en rouge. Elles concernent l'article AUo 2 du règlement du PLUi (page 88).

Article AUo 2 : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

Peuvent être admises :

- En AUohn : les installations et constructions légères nécessaires au fonctionnement du camping ;
- En AUoz : les installations et constructions nécessaires au fonctionnement des activités touristiques existantes sans changement de destination ;
- En AUox : 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.

- Zones AUx1

La zone AUx du PLUi correspond aux secteurs à urbaniser dédiés aux activités artisanales et industrielles, à Langogne (AUx1) et Auroux (AUx2). Les réseaux n'existent pas à proximité immédiate et en quantité suffisante pour desservir la zone, mais les travaux sont prévus par la collectivité.

La zone AUx1 située aux Choisinets à proximité de la future déviation de la RN88 sera urbanisée lors de la réalisation d'opération(s) d'aménagement d'ensemble compatible(s) avec l'Orientation d'Aménagement e de Programmation établie sur le secteur.

Le projet est une infrastructure viaire d'intérêt collectif ou général. Ce type de projet n'est pas cité dans les interdictions de zonage. Ainsi, il est par défaut autorisé.

Le projet est compatible avec le règlement de zonage AUx1. Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.

Bien que l'article L111-6 du Code de l'urbanisme introduit un principe général qui s'applique de fait au document d'urbanisme, afin de prendre en compte la demande de la commission d'enquête, la phrase suivante sera ajoutée à la fin de l'article 3 du titre I du règlement du PLUi (page 12) : « *En complément, il est rappelé que toute construction en dehors des espaces urbanisés sera interdite de part et d'autre de l'axe du futur contournement de Langogne selon les dispositions de l'article L111-6 du Code de l'urbanisme.* »

2. Le plan de zonage, prescriptions et annexes

a) Compatibilité avec le plan de zonage :

Le fuseau d'étude intégré dans le PLUi ne correspond pas à un emplacement réservé.

Une modification doit être apportée aux plans de zonages pour faire figurer un nouvel emplacement réservé au bénéfice de l'Etat. Cette emplacement réservé correspond aux emprises nécessaires au projet de contournement de Langogne et il sera reporté sur les plans de zonages du PLUi du Haut-Allier sous **le numéro 37 pour la commune de Langogne et sous le numéro 05 pour la commune de Saint-Flour de Mercoire.**

Les plans de zonages du PLUi Haut-Allier doivent faire l'objet d'une mise en compatibilité pour y reporter le nouvel emplacement réservé au bénéfice de l'État correspondant aux emprises du projet de Contournement de Langogne.

b) Compatibilité avec les prescriptions et servitudes :

- Haies à protéger :

Les haies protégées suivantes se situent sur l'emprise du futur tracé de la RN88 :

- Au niveau du giratoire du Pont d'Allier (à l'ouest et au Nord du giratoire)
- Au niveau des abords de l'Allier aux deux passages entre la commune de Langogne et la commune de Lespéron (au niveau des traversées du cours d'eau de la Génestouze et de l'Allier)

- Au niveau de la traversée du Langouyroux

Le règlement du zonage précise :

- Les éléments de paysage identifiés par le PLUi (boisements, parcs arborés, arbres d'alignements, haies,...) et localisés sur le document graphique sont protégés pour leur qualité paysagère ou écologique. Ils sont à préserver, à requalifier ou à mettre en valeur, tout projet devra tenir compte de leur rôle dans la structuration paysagère à l'échelle de la commune.
- Tous travaux de nature à porter atteinte à l'intégrité ou à la pérennité de ces arbres et espaces arborés sont interdits à moins de moyennner une restitution compensatoire.
- Les surfaces vertes ou boisées concernées devront être conservées sur au moins 80 % de leur surface.

Les haies impactées par le projet seront soit réaménagées soit compensées par la création de nouvelles : le projet est donc compatible avec le PLUi.

- Zones humides :

Le projet recoupe plusieurs zones humides inscrites au PLUi.

Le règlement du zonage précise que dans les zones humides : tout dépôt, comblement, drainage, aménagement, affouillement ou construction pouvant détruire les milieux présents sont interdits, hors ceux nécessaires aux infrastructures viaires d'intérêt général sous réserve de mise en œuvre de mesures de compensation.

Le projet est une infrastructure viaire d'intérêt général.

Il prévoit des mesures de compensation pour toutes zones humides interceptées par le projet. Les mesures de compensation zones humides seront définies et détaillées dans le dossier d'autorisation environnementale.

Aucune mise en comptabilité n'est nécessaire.

- Espaces boisés classés :

Le projet ne traverse aucun espace boisé classé.

- Emplacements réservés :

Le tracé retenu du contournement de la RN88 traverse 3 emplacements réservés :

- Il recouvre par endroits l'emplacement ER25 « Le Mas Richard »
- Il se connecte à l'emplacement ER14 « Le Mas Richard »
- Il se connecte à l'emplacement ER19 « Le Mas Richard »

Le projet de contournement est compatible avec les emplacements réservés qu'il traverse.

Toutefois, la liste et la cartographie des emplacements réservés devront faire l'objet d'une mise en comptabilité pour ajouter l'emplacement réservé relatif au projet :

Un nouvel emplacement réservé de la commune de Langogne doit être ajouté relatif au contournement de Langogne au bénéfice de l'État d'une superficie de 660 659 m².

La liste des emplacements réservés de la commune de Langogne mise à jour :

N°	Libellé	Nom	Superficie	Bénéficiaire
1	Langogne : Aménagement du carrefour des Tuileries	ER01	586	Département
2	Langogne : Élargissement de la RD26 entre PK 0 et PK 0.5	ER02	1 822	Département
3	Langogne : Élargissement de la voie communale N°6 (de la Valette) des abattoirs au pont SNCF	ER03	9 531	Commune
4	Langogne : Aménagement d'une voie au nord du cimetière	ER04	836	Commune
5	Langogne : Aménagement du carrefour rue Pierre Grasset / avenue Jean Jaurès	ER05	69	Commune
6	Élargissement de la voie communale N°26	ER06	2 239	Commune
7	Élargissement de la rue Henri Guignon	ER07	461	Commune
8	Élargissement de la voie communale N°2 jusqu'à la RD 26	ER08	7 673	Commune
9	Langogne : Aménagement du carrefour rue Pierre Grasset / rue du Boulodrome	ER09	35	Commune
10	Langogne : Aménagement du carrefour quai du Langouyrou / Bel air	ER10	35	Commune
11	Langogne : Création d'un accotement et fossé en bordure de la RD 26 (largeur 1,5m)	ER11	127	Département
12	La Croix du Chapel : Aménagement du carrefour Jean Jaures - avenue Jean Moulin / rue Croix de Chapel	ER12	648	Commune

N°	Libellé	Nom	Superficie	Bénéficiaire
13	La Croix du Chapel : Élargissement du chemin des Quatre vents	ER13	635	Commune
14	Le Mas Richard : Voie de desserte zone d'activites : à retracer desserte interne (PAE)	ER14	1 569	Commune
15	Les Lombards : Élargissement de la rue de Beauregard	ER15	883	Commune
16	Les Lombards : Aménagement du carrefour Rue de Beauregard / Allée des Lilas	ER16	43	Commune
17	Langogne : Aménagement de voie et élargissement du pont	ER17	142	Commune
18	Langogne : Aménagement rue Marthe Dupeyron/ rue du Pontet	ER18	512	Commune
19	Le Mas Richard : Élargissement de la route des Choisinets	ER19	16 336	Commune
20	Langogne : Aménagement des quais du Langouyrou	ER20	30	Commune
21	La Tuilerie : Création d'un cheminement piétonnier	ER21	371	Commune
22	Langogne : Aménagement carrefour Chemin du Pradou (cône de visibilité)	ER22	716	Commune
23	La Tuilerie : Élargissement rue des Tuileries	ER23	1 052	Commune
24	Élargissement de la voie route de Brugeyrolles et aménagement du carrefour avec la route des Choisinets	ER24	871	Commune
25	Le Mas Richard : Création d'une voie d'accès à la zone d'activités des Choisinets et raccordements à la RD 906, 9 et route Brugeyrolles	ER25	18 783	Commune
26	La Croix du Chapel : Création d'un accès (voie) pour l'aménagement d'une zone commerciale et artisanale	ER26	1 046	Commune
27	Langogne : Élargissement du chemin du Val d'Allier	ER27	1 297	Commune
28	Langogne : Création d'une voie entre le chemin du Val d'allier et le chemin des Quatre vents	ER28	1 591	Commune
29	Langogne : Création d'une voie entre le chemin du Val d'allier et la gendarmerie	ER29	1 275	Commune
30	Les Violettes : Aménagement du carrefour des Tuileries	ER 30	2 488	Département
31	Création d'une aire de retournement	ER31	394	Commune
32	Élargissement du chemin des Gachassous	ER32	1 323	Commune

N°	Libellé	Nom	Superficie	Bénéficiaire
33	La Tuilerie : Création d'un cheminement piétonnier (2m de large) pour rétablissement de continuité	ER33	288	Commune
34	Création de voirie (largeur 4m) pour rétablissement de continuité	ER34	88	Commune
35	Aménagement d'un tourne à gauche au croisement de la RD 26 et de la route d'entrée dans la zone d'équipements publics de Langogne-Naussac.	ER35	2 475	Département
36	La Croix du Chapel : Aménagement du carrefour Avenue Jean Moulin / Chemin Quatre Vents (rond-point)	ER36	155	Commune
37	Contournement de Langogne	ER37	660 659	État

De même, un nouvel emplacement réservé doit être inscrit pour la commune de Saint-Flour de Mercoire, relatif au contournement de Langogne au bénéfice de l'État d'une superficie de 10 630 m².

N°	Libellé	Nom	Superficie	Bénéficiaire
1	Saint-Flour-de-Mercoire : Création d'un parc de stationnement.	ER01	771	Commune
2	Saint-Flour-de-Mercoire : Aménagement du carrefour de la voie communale n°2 et du chemin d'entrée Ouest du bourg	ER02	20	Commune
3	Saint-Flour-de-Mercoire : Élargissement du chemin d'entrée Ouest du bourg	ER03	225	Commune
4	Saint-Flour-de-Mercoire : Élargissement de la voie communale n°2	ER04	142	Commune
5	Contournement de Langogne	ER05	10 630	État

3. Autres documents :

a) Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

D'après les objectifs assignés au projet de contournement de Langogne, et avec les mesures ERC définies en faveur de la préservation du milieu naturel, le projet est compatible avec les orientations du PADD.

Cependant la représentation du contournement sur la carte de synthèse du PADD du territoire du Haut-Allier doit être actualisée pour prendre en compte les évolutions du tracé du projet de contournement de Langogne.

b) Les Orientations d'Aménagement et de Programmation(OAP) :

La réalisation du projet de contournement de Langogne ne remet pas en cause la réalisation des OAP.

Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire pour les OAP.

c) Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) :

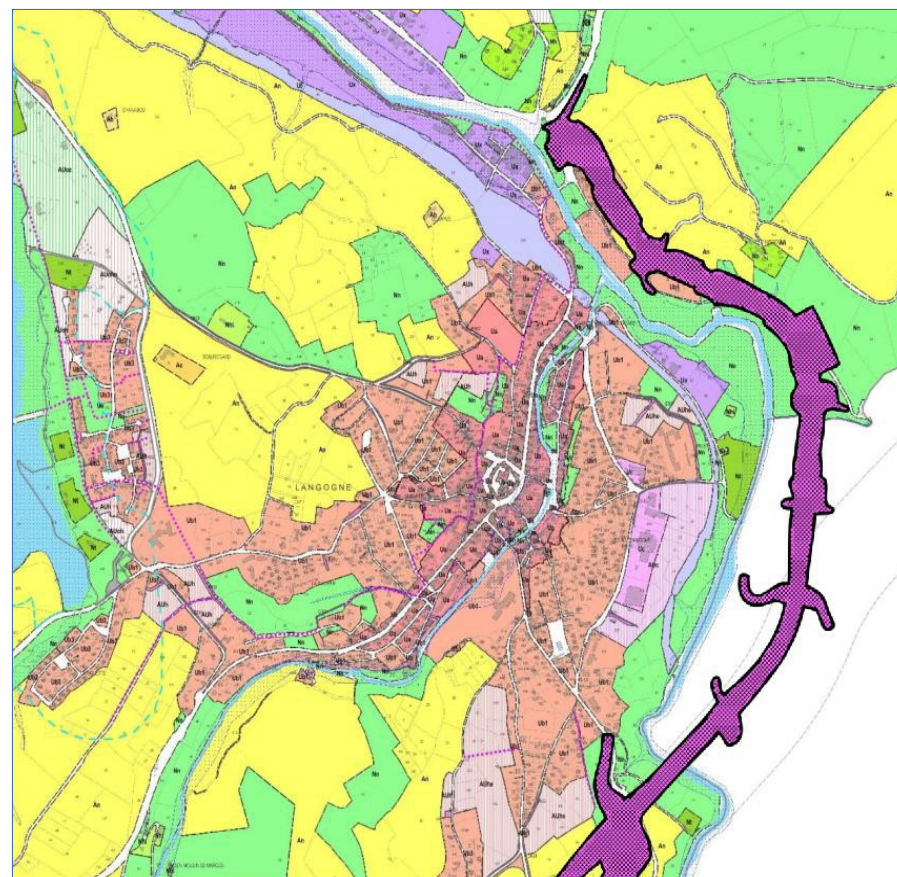
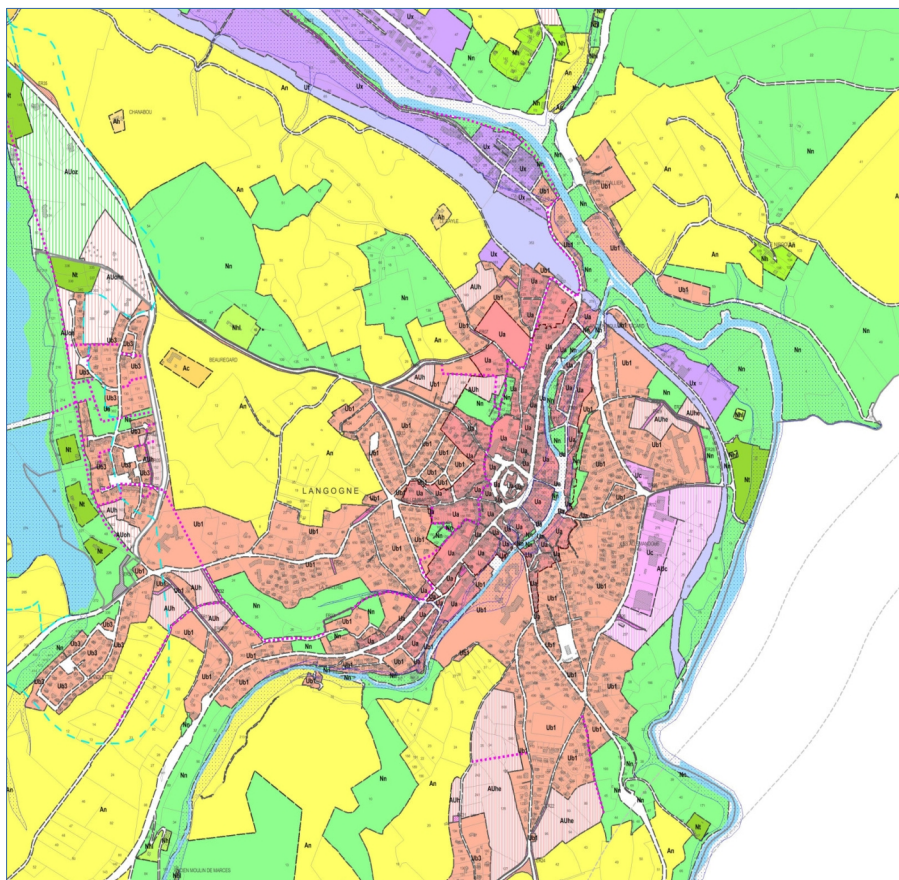
Le DAC ne concerne pas directement le projet. Ce document étant lié directement au règlement de zonage on se référera alors au règlement.

4. Pièces graphiques après mise en compatibilité

Plan de zonage du PLUi du Haut-Allier Langogne Nord

Avant mise en compatibilité

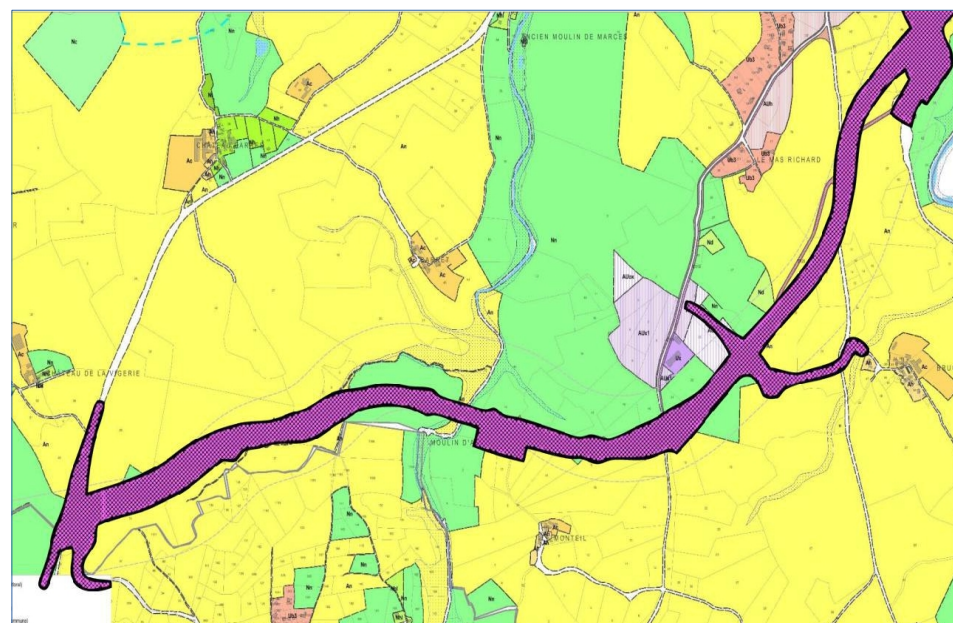
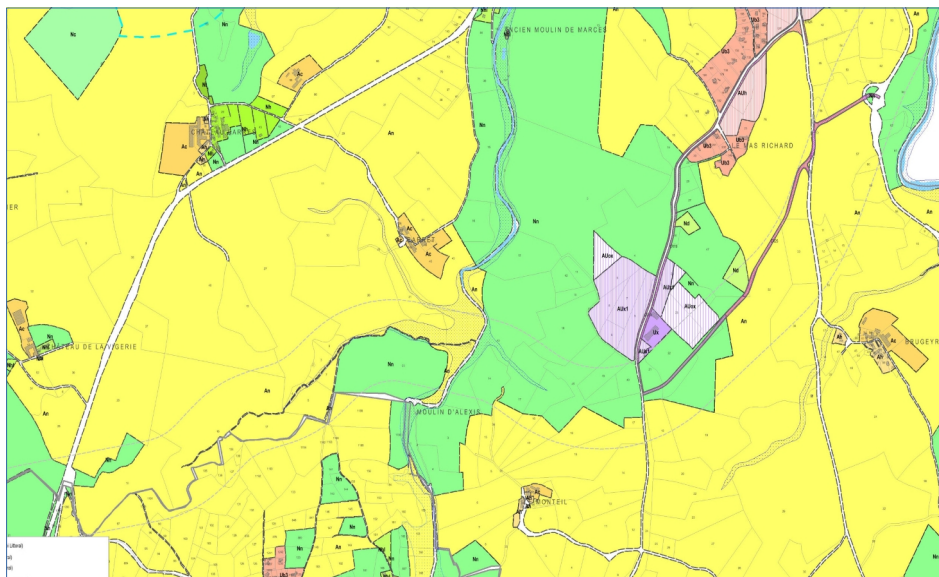
Plan après mise en compatibilité



Plan de zonage du PLUi du Haut-Allier Langogne Sud

Avant mise en comptabilité

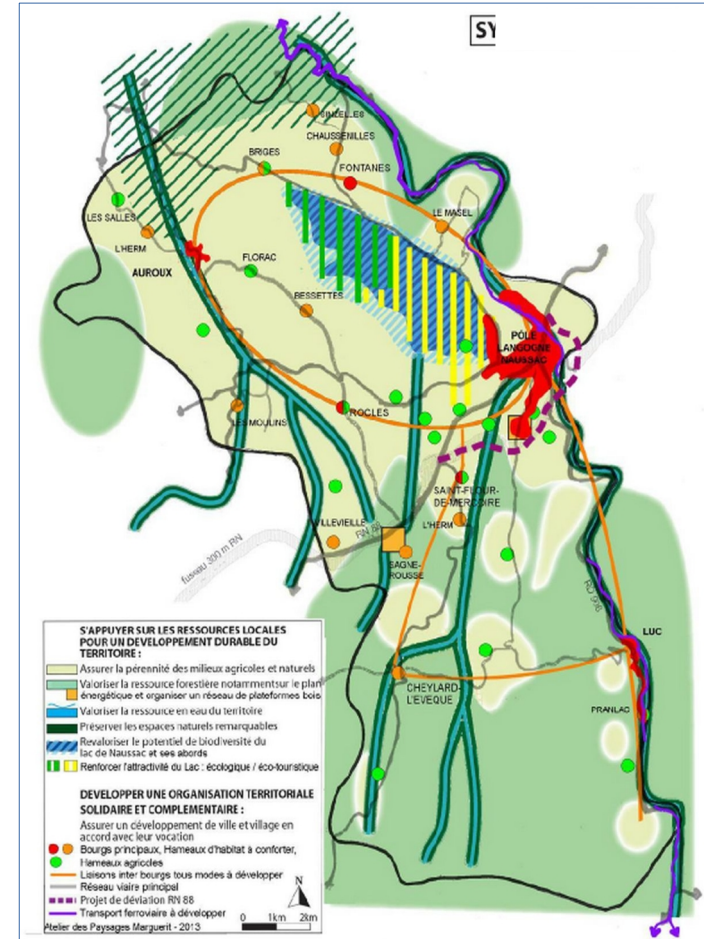
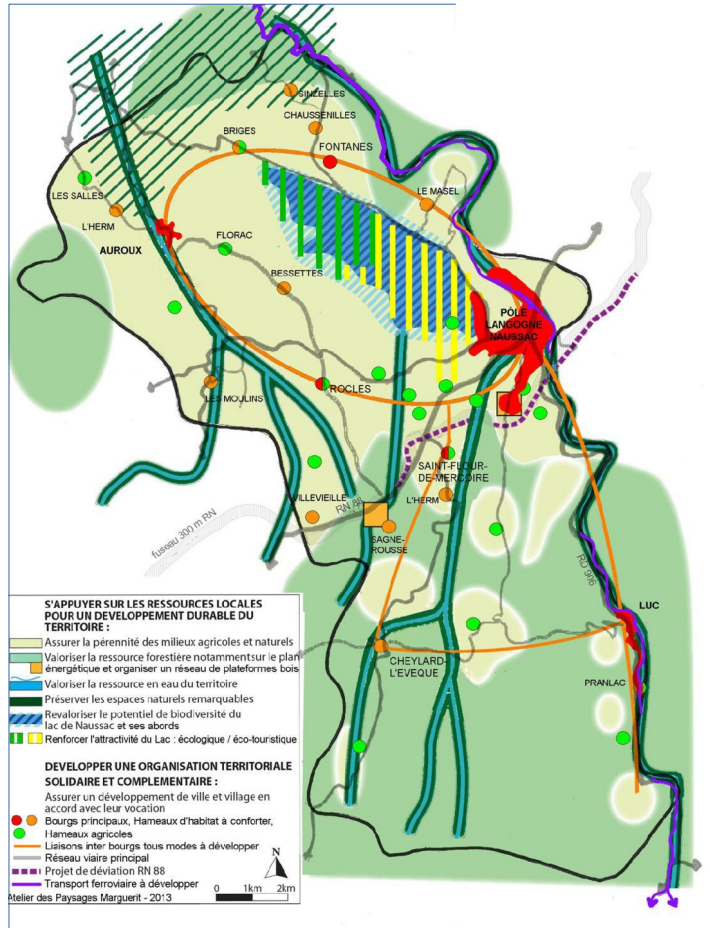
Plan après la mise en compatibilité



Plan d'Aménagement et de Développement Durable du territoire du Haut-Allier

Avant mise en comptabilité

Plan après mise en compatibilité



VU et annexé à l'arrêté inter-préfectoral n°PREF/BCPPAT-2024-085-017 du 25 mars 2024