



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction interdépartementale des Routes
Massif Central**

**DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE COUDES ET DU PLUi
D'AULHAT-FLAT, BRENAT, ORBEIL, SAINT-BABEL ET SAINT-YVOINE**

Pièce A Note de présentation non technique

Projet de réhabilitation de l'A75 – Section Coudes-Issoire

Département du Puy-de-Dôme

SOMMAIRE

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| I. Préambule | 2 |
| II. Coordonnées de l'autorité responsable du projet | 2 |
| III. Objet de l'enquête | 2 |
| IV. Caractéristiques principales du projet | 2 |
| V. Synthèse des principales raisons pour lesquelles le projet soumis à l'enquête est retenu et notamment du point de vue de l'environnement ... | 3 |

I. PREAMBULE

Cette note est prise en vertu de l'article R 123-8 2° du Code de l'environnement.

Article R.123-8 2° :

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme.

Le dossier comprend au moins : [...]

2° En l'absence d'évaluation environnementale le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas ne soumettant pas le projet, plan ou programme à évaluation environnementale et, lorsqu'elle est requise, l'étude d'incidence environnementale mentionnée à l'article L. 181-8 et son résumé non technique, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ; [...]

II. COORDONNEES DE L'AUTORITE RESPONSABLE DU PROJET

L'opération est sous la maîtrise d'ouvrage de l'État, représenté par la Direction Interdépartementale des Routes Massif Central (DIR MC). Cette dernière sera en charge du lancement de la procédure d'expropriation et bénéficiaire de la déclaration d'Utilité Publique.

Des informations pourront être demandées auprès des personnes suivantes :

Direction Interdépartementale des Routes Massif Central (DIR MC)

60 avenue de l'Union soviétique – CS 90447

63033 Clermont-Ferrand Cedex 1

Contacts sur le projet :

Nathalie CHANEL : nathalie.chanel@developpement-durable.gouv.fr

William ROUZAIRE : william.rouzaire@developpement-durable.gouv.fr

III. OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête publique, effectuée dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est préalable à :

- **la déclaration d'utilité publique (DUP)** des travaux nécessaires à la réhabilitation de la section Coudes-Issouire de l'A75 ;
- **la mise en compatibilité** du Plan Local d'Urbanisme de Coudes et du Plan Local d'Urbanisme intercommunal d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine.

En vertu de l'article R131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'enquête parcellaire sera menée conjointement à la présente enquête.

IV. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issouire sur la A75 a pour objectif principal de réhabiliter la section Coudes-Issouire du point de vue environnemental par un traitement des eaux, d'améliorer la sécurité et le niveau de service offert aux

usagers, de faciliter et sécuriser les interventions d'entretien et d'exploitation. L'ensemble de ces mesures accroîtra la sécurité des usagers par mauvais temps (en évacuant les eaux de chaussées) et augmentera la pérennité de la chaussée (en évacuant les eaux de la route).

En effet, la section Coudes-Isoire connaît aujourd'hui plusieurs problèmes :

- Le système de gestion des eaux pluviales actuellement présent connaît des dysfonctionnements et ne présente aucun dispositif de gestion de la pollution accidentelle
- Des conditions de visibilité dégradé
- La présence de bandes d'arrêts d'urgence de largeur réduite voire inexistante
- Des postes d'appel d'urgence qui ne répondent pas aux normes de sécurité

La section Coudes-Isoire est considérée comme accidentogène. Malgré les différentes mesures mises en place concernant la réduction des accidents des solutions plus durables sont attendues.

À l'issue des différentes études, le projet retenu est le suivant :

- La construction de 18 bassins routiers à volume mort, dont 3 bassins dits « classiques »¹ et 15 bassins dits « réduits »² représentant une surface totale de 5 000 m².
- La réalisation de deux refuges dans le sens 2 pour une surface totale d'environ 3 500 m², ce qui améliorera la sécurité des usagers
- l'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence (pour atteindre 2,5 m) par modification du marquage horizontal et/ou par déplacement des dispositifs de retenue pour une surface totale d'environ 4 515 m², pour augmenter la sécurité des usagers et des agents d'exploitation. L'objectif est de porter la largeur de BAU à 2,50 m sur 84 % du linéaire pour le sens nord → sud (soit

¹ fournissant des services autres que la pollution accidentelle par temps sec et donc plus pertinents que les biefs de confinement

+27 % par rapport à l'état actuel), et sur 68 % du linéaire pour le sens sud → nord (soit +37 % par rapport à l'état actuel).

- La mise aux normes de 21 PAU avec accès PMR, ce qui améliorera la sécurité de tous.
- La réfection de la chaussée ce qui complétera les dispositifs de sécurité mis en place dans le cadre du projet.

V. SYNTHÈSE DES PRINCIPALES RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET SOUMIS A L'ENQUÊTE EST RETENU ET NOTAMMENT DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT

1. La prise en compte de la dimension environnementale dans la conception du projet

La prise en compte de l'environnement a été souhaitée dès la phase d'étude et de conception. Ainsi, afin de pallier aux problématiques de la section Coudes-Isoire de l'A75, plusieurs solutions ont été envisagées :

- **Construction d'un nouveau kilomètre d'autoroute.** Cette alternative a été abandonnée, notamment en raison de son coût élevé et des impacts sociaux et environnementaux que cela aurait engendré.
- **Mise en place de techniques alternatives aux ouvrages de type bassins ou fossés.** Solution abandonnée, car ces dispositifs d'infiltration ne comprennent pas de dispositif de décantation permettant de traiter la pollution et la nature des sols ne permet pas une bonne infiltration.

² présentant un volume utile limité à 35 m³ pour répondre au traitement d'une pollution accidentelle par temps sec : 25 m³ de polluant correspondant au volume d'une cuve standard et 10 m³ d'eaux des services de secours

Concernant le volet « assainissement », la solution la plus pertinente porte sur la construction d'ouvrages (bassins de rétention) dédiés au traitement de la pollution des eaux issues de la plateforme autoroutière.

Concernant le volet « équipements de sécurité et d'exploitation », plusieurs scénarii ont été envisagés :

- **Scénario n° 1 :** Création de refuges au niveau des PAU et de refuges supplémentaires tous les 500 m environ.
- **Scénario n° 2 :** Création de refuges au niveau des PAU et recalibrage de la BAU à 3 m dans les zones à contrainte faible ou modérée.
- **Scénario n° 3 :** Création de refuges au niveau des PAU et recalibrage intégral de la BAU à 3 m

Le scénario n°3 n'a pas été chiffré. En effet la reprise des talus rocheux ainsi que des ouvrages concernés entraînerait des coûts considérables sans rapport avec le bénéfice recherché.

Depuis 2010 le projet a évolué suite, notamment, aux inventaires faune-flore réalisés en 2012 et 2014.

Une phase d'optimisation du projet a été réalisée début 2013 au regard de la thématique environnementale en raison des constats suivants :

- sur les aménagements proposés, 12 bassins et 5 refuges présentent une sensibilité au zonage Natura 2000 ;
- 8 bassins sont très proches de la rivière Allier (impact important au regard de la loi sur l'eau).

La solution retenue (création de deux nouveaux refuges au lieu des 17 attendus dans un des scénarios) présente une diminution du nombre de refuges et de bassins afin de limiter l'impact sur les secteurs d'habitats sensibles.

- L'implantation de certains refuges a ensuite dû être modifiée pour en améliorer la perception : des investigations complémentaires faune – flore ont été réalisées en 2017 afin de prendre en considération ces décalages d'emprises.
- La détermination sur mesure de la taille des bassins constitue une réelle prise en compte de l'environnement par le porteur de projet.
 - L'emprise du chantier sera limitée au strict nécessaire et sera obligatoirement délimitée par du matériel de type « rubalise » ou cordage. Ceci permettra d'éviter l'expansion du chantier et le piétinement des zones connexes au chantier.

En conclusion, la conception du projet a été pensée pour avoir le moins d'impact sur l'environnement. Cette réflexion va également dans le sens des mesures Éviter Réduire Compenser au titre de l'évitement et de la réduction.

2. La mise en place de mesures de prévention, réduction et de compensation

Il sera mis en place des mesures de prévention, de réduction et de compensation afin de préserver au mieux la valeur écologique des emprises concernées par le projet.

Au préalable, il convient de rappeler que le projet n'aura aucune influence sur l'augmentation de la hauteur d'eau de la rivière lors d'une crue. Il est donc compatible avec le règlement du PPRNpi du Val d'Allier Issoirien dans la mesure où il n'aggrave pas le risque au sein du bassin hydrographique.

Le projet intercepte le site Natura 2000 ZSC FR8301038 « Val d'Allier – Alagnon ». C'est pourquoi une évaluation des incidences Natura 2000 est en cours de finalisation.

Les mesures d'évitement et de réduction mises en place sont :

Les grandes mesures d'évitement et de réduction envisagées sont les suivantes :

Prise en compte des enjeux écologiques dans la conception du projet et déplacement des aménagements (bassins, refuges) projetés pour préserver les enjeux identifiés :

- Adaptation de la période des travaux aux enjeux écologiques : pas de débroussaillage de septembre à octobre, ni de mi-février à mi-mars
- Balisage et mise en défens d'espèces floristiques patrimoniales et/ou protégées
- Végétalisation des emprises travaux
- Localisation des installations de chantier et zones de stockage des véhicules et engins en dehors de zones naturelles sensibles.
- Limitation de la propagation des espèces invasives en phase chantier
- Limitation des pollutions lors des travaux
- Assistance environnementale en phase travaux par un écologue

Parmi les mesures de réduction et d'évitement on peut citer la réflexion qu'il y a eu lors de la conception et la définition du projet. En effet, plusieurs scénarios ont été envisagés afin d'être le plus adapté au projet mais aussi afin d'avoir le moins d'impact possible sur l'environnement. Par exemple, le bassin n°1 a été déplacé afin de sortir du PPRI Couze Chambon.

Les mesures compensatoires :

Seule une espèce présente des impacts résiduels modérés : l'Orme lisse (*Ulmus laevis*). Un maximum de 45 Orme lisse seront détruits. Par ailleurs, 5 985 m² d'habitats favorables (Forêt de frênes et d'aulnes des fleuves medio-européens et Forêts mixtes de chênes, d'ormes et de frênes des grands fleuves) seront impactés par le projet.

Une stratégie compensatoire est définie pour compenser les impacts du projet. Elle sera davantage détaillée dans le dossier présenté au CNPN.

Plusieurs mesures seront mises en place au titre de la compensation :

- Lutte contre le Robinier et la Renouée de bohème
- Plantation d'essences de forêt alluviale (dont l'Orme lisse)
- Gestion du site de compensation

3. Une prise en compte environnementale dans le cadre des procédures réglementaires associées

La mise en œuvre de mesures d'atténuation, d'accompagnement et de suivi déclinées dans le dossier CNPN permettront de supprimer ou de réduire très fortement les impacts et risques éventuels du projet sur les espèces de faune, de flore et sur leurs habitats.

Pour les destructions d'habitat d'espèces ou d'individus d'espèces protégées une dérogation sera demandée auprès du préfet.

Une évaluation des incidences Natura 2000 est en cours de finalisation.

Le projet de réhabilitation de la section Coudes Issoire de l'A75 a fait l'objet d'une décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, en application de l'article R.122-3 du Code de l'environnement le 23 février 2021. Cette décision conclut que le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale.

La décision n° F-084-20-C-0168 est disponible sur le site internet de l'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable et présentée en annexe dans le présent dossier.

En conséquence, le projet n'a pas d'incidence négative notable sur l'environnement. Au contraire, il permet d'éviter la pollution de la rivière Allier par le traitement des eaux de l'A75.