



**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 PLU D'AULHAT-FLAT, BRENAT, ORBEIL,
SAINT-BABEL ET SAINT-YVOINE**

***Pièce G. MISE EN COMPATIBILITE DES PLANS LOCAUX D'URBANISME (INTERCOMMUNAUX)
DE SAINT-YVOINE ET COUDES***

***G.1. Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme
Communes de Coudes***

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

Département du Puy-de-Dôme

SYSTRA

SYSTRA – Direction Conseil et Aménagement

Adresse du Siège Social • 72, rue Henry Farman • 75513 PARIS Cedex 15 • FRANCE

2022

SOMMAIRE

SOMMAIRE	2	5. DETERMINATION DU MEILLEUR SCENARIO	11
I. PREAMBULE	3	6. DESCRIPTION DU PROJET RETENU	12
II. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE	4	6.1. Les bassins	13
1. DEFINITION	4	6.2. Les refuges	13
2. CHAMP D'APPLICATION	4	6.3. L'élargissement de la Bande d'Arrêt d'Urgence	14
3. OBJET	4	IV. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE	
4. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE	4	COUDES ET EXPOSE DES CHANGEMENTS APPORTES	
5. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	5	AU PLU	16
6. CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE	5	1. PRESENTATION DU PLU DE COUDES	16
III. PRESENTATION DU PROJET	7	2. RAPPORT DE PRESENTATION.....	17
1. CONTEXTE DU PROJET	7	3. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)	17
2. JUSTIFICATION DU PROJET	8	4. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	18
2.1. Une insuffisance des dispositifs d'assainissement aux abords de		5. LE REGLEMENT.....	18
l'autoroute.....	8	5.1. Analyse de la compatibilité avec le règlement	22
2.2. Une insuffisance au niveau de la sécurité et du niveau de service		Dispositions applicables à la zone UD.....	22
offert	8	Dispositions applicables à la zone UG.....	22
3. OBJECTIFS DU PROJET	9	Dispositions applicables zone N et Nn.....	23
4. PRESENTATION DES PRINCIPALES VARIANTES DU PROJET	9	5.2. Mise en compatibilité du règlement.....	31
4.1. Scénario n° 1 : Création de refuges au niveau des PAU et de refuges		Dispositions applicables à la zone N.....	31
supplémentaires tous les 500 m environ.....	9	V. SYNTHESE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU	
4.2. Scénario n° 2 : Création de refuges au niveau des PAU et recalibrage		DE COUDES AVEC LE PROJET	33
de la BAU à 3 m dans les zones à contrainte faible ou modérée. ...	10		
4.3. Scénario n° 3 : Création de refuges au niveau des PAU et recalibrage			
intégral de la BAU à 3 m	11		

I. PREAMBULE

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Coudes, dans le département du Puy-de-Dôme, porte sur la prise en compte de l'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75 et présente l'adaptation des dispositions du PLU nécessaire à sa réalisation.

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur la A75 a fait l'objet d'une décision ministérielle en date du 24 juin 2009. Elle a ensuite été reprise dans le CPER 2015-2020 signé entre l'État et la région Auvergne le 27 avril 2015.

Cette opération a pour objectif principal de réhabiliter la section Coudes-Issoire 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.

Le projet s'implante sur les territoires de 4 communes du Puy-de-Dôme : Coudes, Sauvagnat-Sainte-Marthe, Saint-Yvoine et Issoire. L'opération doit respecter la réglementation en vigueur et notamment les règles d'urbanisme édictées localement. Il s'avère que l'opération n'est pas compatible avec les PLU des communes de Coudes, Saint-Yvoine (PLUi d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine).

En effet, concernant la ville de Coudes, les dispositions actuelles du Plan Local d'Urbanisme ne permettent pas, en l'état, la réalisation de l'opération sur les secteurs envisagés. Une mise en compatibilité doit être réalisée. Elle permettra d'adapter les dispositions du PLU pour la réalisation du projet.

Cette pièce constitue le dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Coudes. Une autre pièce a été établie afin de rendre compatible le PLU de Saint-Yvoine avec l'opération de réhabilitation.

La procédure de mise en compatibilité a ainsi pour objet de faire évoluer le contenu du PLU de Coudes afin que celui-ci permette l'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75.

Cette mise en compatibilité sera réalisée par Déclaration d'Utilité Publique comme prévu par l'article L153-54 du code de l'urbanisme, objet du présent dossier.

II. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

1. Définition

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'Urbanisme. Conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, ainsi qu'aux articles R.153-13, R.153-14 à R.153-17 dudit code, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération d'utilité publique, elles peuvent être adaptées pour être mises en compatibilité avec le projet, à condition que l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

2. Champ d'application

La présente procédure doit en l'espèce avoir pour effet la mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Coudes, document approuvé par délibération du Conseil communautaire Agglo Pays d'Issoire le 18 Février 2020.

Un Plan Local d'Urbanisme est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Dans le cas présent, il a été réalisé à l'échelle communale, c'est-à-dire qu'il concerne l'ensemble du territoire de la commune de Coudes.

Parmi ses principales fonctions, le PLU :

- Définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application ;
- Découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- Prévoit les futurs équipements publics ;
- Fixe les règles pour les constructions.

3. Objet

La procédure de mise en compatibilité, objet du présent dossier, doit permettre la réalisation de tous les éléments de l'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75, situé en partie sur le territoire de la ville de Coudes. Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, et ne permettent donc pas sa réalisation, comme l'a démontré l'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Coudes (présentée au chapitre IV du présent document : « *Analyse de la compatibilité avec le PLU de Coudes* »).

4. Déroulement de la procédure de mise en compatibilité

L'article L.103-2 du de l'urbanisme indique :

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° Les procédures suivantes :

c) La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;

Ainsi pour assurer la mise en compatibilité du document d'urbanisme, il est nécessaire de mener une concertation au titre de l'urbanisme.

Cette concertation a été organisée par la préfecture du Puy-de-Dôme et menée du 1^{er} au 15 septembre 2021.

L'article L153-54 du code de l'urbanisme précise :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique [...] et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté **à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence** ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont **fait l'objet d'un examen conjoint** de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Pour assurer la mise en compatibilité du PLU, il est donc nécessaire de mener une enquête publique, portant à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité.

Préalablement à l'enquête publique, une réunion d'examen conjoint est organisée par l'autorité en charge de la procédure de mise en compatibilité, à savoir le Préfet du Puy-de-Dôme, avec les personnes publiques prévues par les textes susvisés. Le procès-verbal de cette réunion est joint au présent dossier.

5. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

Depuis le 1er février 2013, le décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est entré en vigueur. Ce décret implique que les procédures de mise en compatibilité peuvent éventuellement être soumises à une évaluation environnementale, de manière automatique ou suite à un examen au cas par cas effectué par l'Autorité environnementale compétente (Mission Régionale d'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable – MRAe).

L'article R.104-8 du code de l'Urbanisme précise que : « *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion* :

1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ».

Ainsi, si la mise en compatibilité du PLU affecte de manière significative un site Nature 2000, une évaluation environnementale devra être automatiquement réalisée. Dans les autres cas, cette évaluation environnementale devra être réalisée seulement si, après une demande d'examen au cas par cas, la MRAe s'est prononcée en faveur de la réalisation de cette évaluation.

Dans le cas qui nous intéresse, les bassins de rétention, objet principal du projet, sont réalisés au sein de la zone Natura 2000 « Val d'Allier-Alagnon » qui jouxte l'autoroute A75.

À ce titre, la procédure de mise en compatibilité doit faire l'objet d'une évaluation environnementale proportionnée à l'importance du projet et à la sensibilité du site d'implantation.

La MRAe Auvergne-Rhône Alpes sera l'autorité environnementale compétente sur la procédure d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU.

6. Contenu du dossier de mise en compatibilité

Le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de Coudes comprend les documents suivants :

Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Coudes

- Une présentation du projet, présentant ses caractéristiques essentielles ;
- Une analyse de la compatibilité avec le PLU (rapport de présentation, PADD, Orientations Particulières d'Aménagement et de Programmation, règlement, plan de zonage) ;
- L'exposé des changements qu'il est proposé d'apporter au PLU de Coudes ;
- Une synthèse de la mise en compatibilité.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Coudes fait l'objet d'une pièce complémentaire au présent dossier de mise en compatibilité.

III. PRESENTATION DU PROJET

1. Contexte du projet

L'autoroute A75 relie Clermont-Ferrand à Montpellier et Béziers en traversant le Massif Central sur environ 330 km.

La section de l'autoroute A75 concernée par le présent projet se situe entre Coudes et Issoire. La construction de cette voie a commencé dans les années 60 dans le département du Puy-de-Dôme par l'aménagement en deux fois deux voies de la route nationale n°9 (RN.9), puis par la réalisation de différentes déviations d'agglomération dans les années 70.

Cette autoroute gratuite (à l'exception du viaduc de Millau) a été construite par l'État et est exploitée par la Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central.

La section autoroutière entre Coudes et Issoire a la particularité d'être située dans une fracture du horst de Saint-Yvoine. La rivière Allier s'écoule au sein de cette zone d'effondrement entre Issoire et Coudes.

Le tronçon autoroutier de Clermont-Ferrand à Issoire supporte un important trafic, estimé à environ 50 à 60 000 véhicules jours dont 4 500 à 5 000 poids lourds à l'approche immédiate de Clermont-Ferrand.

Entre Coudes et Issoire, ce trafic voit son intensité diminuer. Entre 2017 et 2021, on peut observer une légère diminution du trafic tous véhicules confondus. L'année 2020 reste anormalement en dessous des autres années en raison des mesures sanitaires ayant entraîné une baisse significative du trafic. Les trafics présentés sont issus d'une station de recueil de données trafics située à Orbeil, au PR 30 sur l'A75 à l'extrémité sud de la section étudiée. Elle fait état des TMJA (2 sens confondus) suivants :

- 2021 : 27 851 Véhicules/J dont 10,8 % de PL,
- 2020 : 22 973 Véhicules/J dont 11,7 % de PL,
- 2019 : 29 261 Véhicules/J dont 10,6 % de PL,
- 2018 : 29 719 Véhicules/J dont 11 % de PL.
- 2017 : 30 723 Véhicules/J dont 13 % de PL.

A titre indicatif, pour 2021, les trafics par sens sont sensiblement identiques :

- sens nord → sud : 13 887 Véhicules/J dont 11,04 % de PL,
- sens sud → nord : 13 991 Véhicules/J dont 10,89 % de PL.

2. Justification du projet

2.1. Une insuffisance des dispositifs d'assainissement aux abords de l'autoroute

Lors de la construction de l'autoroute A75, la conception du réseau d'assainissement ne prévoyait pas de traitement particulier des eaux recueillies sur la plateforme routière avant rejet dans le milieu naturel. La mise en place du système de collecte répondait uniquement aux objectifs de sécurité des usagers en évacuant le plus rapidement possible les eaux pluviales de la chaussée vers le milieu naturel. Actuellement le réseau d'assainissement pluvial de l'A75 entre Coudes et Issoire est organisé de la manière suivante :

- Sens 1 (Clermont->Issoire, coté montagne) : dispositif de collecte des eaux pluviales de type fossé béton, caniveau, cunettes béton ou en herbe, et fossés enherbés puis traversée des eaux via des buses béton avant rejet direct dans l'Allier.
- Sens 2 (Issoire -> Clermont, coté Allier) : pas d'ouvrage de collecte et écoulement direct des eaux vers l'accotement.

L'Allier, milieu récepteur de l'ensemble des rejets de l'A75 entre Coudes et Issoire présente plusieurs enjeux :

- Vulnérabilité de la ressource en eau destinée à l'alimentation en eaux potable avec la présence de champs captant en aval du secteur ;
- Importance écologique du Val d'Allier avec notamment la mise en place de zonages d'inventaires et de protection (ZNIEFF de type II et Natura 2000 au titre de la Directive Habitats).

Malgré les enjeux importants liés à l'Allier, le dispositif d'assainissement des eaux pluviales ne présente aucun dispositif de gestion de la pollution accidentelle.

Par ailleurs, il a pu être constaté à plusieurs endroits des accumulations d'eaux sur la chaussée. Située en zones inondables de l'Allier pour la crue centennale, l'A75 a de plus déjà été inondée. Ainsi en 2003, pour une crue de retour 20 ans, la bande d'arrêt d'urgence du sens 2 était sous l'eau.

Le système de gestion des eaux pluviales présente ainsi des insuffisances :

- **Dysfonctionnement du traitement quantitatif avec accumulation d'eaux sur les voies ;**
- **Absence de dispositif de traitement des pollutions accidentelles.**

2.2. Une insuffisance au niveau de la sécurité et du niveau de service offert

S'inscrivant dans un site particulièrement contraint, le tracé de la section de l'A75 entre Coudes et Issoire ne répond pas aux règles de l'art attendues pour ce type d'infrastructure. Ainsi les caractéristiques géométriques de l'ouvrage présentent :

- Des conditions de visibilité dégradées avec environ 50% des rayons de courbures admettant une valeur inférieure au minima admissible pour infrastructure de cette catégorie. Cette sinuosité implique également des distances de visibilité insuffisantes pour plusieurs refuges.
- Des Bandes d'Arrêt d'Urgence (BAU) de largeur réduite voire inexistante ne permettant pas d'assurer les fonctions essentielles d'évitement, de récupération : dans le sens Clermont – Issoire, la largeur de BAU est hétérogène, variant de 0,50 à 3 m. Dans l'autre sens, la largeur moyenne, plus constante est de 2 m.
- Des Postes d'Appel d'Urgence qui ne répondent pas aux normes de

sécurité, n'étant pas systématiquement accompagnés de refuge et parfois implantés derrière la glissière et donc inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.

3. Objectifs du projet

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Isoire de l'autoroute A75 vise ainsi deux objectifs principaux :

- La protection de la ressource en eau avec la mise en place d'un dispositif de gestion des pollutions accidentelles ;
- La mise en sécurité des usagers et des agents avec la mise aux normes des Postes d'Arrêt d'Urgence, la création de zones refuges et l'élargissement de la Bande d'Arrêt d'Urgence.

4. Présentation des principales variantes du projet

Plusieurs scénarios ont été identifiés par ordre de niveau de service offert et de difficulté de réalisation croissants :

4.1. *Scénario n° 1 : Création de refuges au niveau des PAU et de refuges supplémentaires tous les 500 m environ.*

L'aménagement minimum consiste à créer des refuges au niveau de chaque PAU et de rendre le PAU accessible en modifiant la disposition des glissières chaque fois que nécessaire. Sur 24 PAU existants :

- 7 refuges sont convenablement aménagés ;
- 4 refuges existants sont à aménager ou stabiliser ;
- 7 refuges sont à créer en déplaçant une glissière métallique ;
- 6 refuges sont à créer en déplaçant une glissière béton.

La question se pose ensuite, en l'absence de véritable BAU, de créer des refuges supplémentaires. Cette situation est prévue par l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) qui préconise un refuge tous les 2 km en présence de BAU et tous les km en l'absence de BAU. Les refuges sont équipés d'un poste d'appel d'urgence (PAU).

Compte-tenu du niveau de trafic élevé et des conditions de visibilité

médiocres, l'inspecteur général des routes a préconisé de retenir l'implantation d'un refuge tous les 500 mètres (sauf difficulté technique majeure) en l'absence de BAU. L'aménagement serait ainsi complété par la création d'une vingtaine de refuges supplémentaires (non équipés de PAU), ce qui offrirait ainsi une possibilité d'arrêt en toute sécurité tous les 500 m.

La sécurité des usagers serait ainsi significativement améliorée ainsi que celle des personnels d'exploitation pour des interventions ponctuelles. En outre, certains refuges pourraient être aménagés pour offrir à l'exploitant un accès aux ouvrages d'assainissement décrits plus loin.

Ce scénario a été chiffré par la DIR Massif Central à 22,9 Millions d'euros TTC (date de valeur 2015) dans l'hypothèse la moins contraignante pour l'organisation du chantier.

4.2. 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.

Il a été constaté qu'il était en général possible de recalibrer la BAU à 3 m de largeur dans la plupart des cas à condition de déplacer le dispositif de sécurité (glissière béton en général, quelquefois métallique). Dans le sens Issoire-Clermont (côté Allier), il existe en général un replat derrière la GBA qui permet de réaliser l'élargissement avec un minimum de terrassements. Il serait ainsi possible d'obtenir :

dans le sens Issoire -> Clermont un linéaire de BAU de 3 m d'environ 8 km sur 9 ;

dans le sens Clermont -> Issoire un linéaire d'environ 7 km sur 9 avec toutefois de nombreuses interruptions dans les zones de proximité de la falaise.

Les conditions d'intervention des véhicules d'entretien et d'exploitation ainsi que des services d'urgence seraient fortement améliorées. Certaines interventions ne nécessiteraient plus de neutralisation de la voie lente, réduisant ainsi la gêne aux usagers.

Ce scénario n°2 a été étudié selon 2 variantes. L'une strictement conforme à l'ICTAAL avec une bande dérasée de gauche (BDG) de 1,40 mètre, et l'autre dérogeant à cette norme, avec une bande dérasée de gauche (BDG) de 1,00 mètre.

La mise en conformité ICTAAL (avec BDG à 1,40 m) comparée à l'application d'un profil réduit comportant une BDG de 1 m induit :

une augmentation du linéaire de BAU de largeur inférieure à 2,50 m, notamment dans le sens 1 (+ 1 275 m de BAU < 2,50 m et non modifiables) ;

des travaux supplémentaires sur des secteurs où la BAU existante est déjà calibrée à au moins 2,50 m. Plus particulièrement pour le sens 1 : 1 010 m de BAU non concernés dans le cas de l'option n°1 avec BDG à 1 m devront faire l'objet de travaux supplémentaires. Pour le sens 2, 410 m de BAU sont concernés ;

n'impacte pas le nombre de refuges supplémentaires à implanter (sens 1 : aucun et sens 2 : 2).

Ce scénario a été chiffré par la DIR entre 22,9 et 23,3 Millions d'euros TTC (date de valeur 2015).

4.3. Scénario n° 3 : Création de refuges au niveau des PAU et recalibrage intégral de la BAU à 3 m

La réalisation d'une continuité intégrale de la BAU à 3 m nécessiterait le traitement des points durs résiduels suivants :

Sens Issoire -> Clermont :

murs de soutènement d'une centaine de mètres situés entre les diffuseurs 10 et 9 ;

un mur de soutènement d'une centaine de mètres entre les diffuseurs 8 et 9 ;

le viaduc de Coudes (Bande dérasée de droite – BDD de 0,50 m) ;

un linéaire estimé d'environ 500 m qui nécessiterait des travaux importants et un remblaiement en zone inondable.

Sens Clermont -> Issoire :

le viaduc de Coudes (BDD de 0,50 m) ;

le mur anti-bruit (PR 22 +500) ;

les zones de proximité de la falaise : (PR21 + 500, 23 +800, 24+600, 25+500, 27+000, 27+600, 28+200).

Il convient également dans ces zones de préserver la fonction piège à cailloux.

Ce scénario 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.

5. Détermination du meilleur scénario

Le tableau 15 ci-après précise l'incidence de chacune des solutions, au regard des critères suivants :

environnement ;

gain en matière de sécurité ;

gain en matière d'exploitation ;

coût (valeur 2015).

	Scénario 1	Scénario n°2 – BDG 1m	Scénario n°2 – BDG 1,40 m
Environnement			
Sécurité			
Exploitation			
Coût opération	22,9 M€ TTC	23,3 M€ TTC	22,9 M€ TTC

Tableau – Comparatif des solutions proposées

En matière d'incidence environnementale, le scénario 2 présente moins d'impacts,

Pour la thématique « sécurité », les 2 scénarios présentent un gain similaire.

En matière d'exploitation, l'élargissement de BAU permet de faciliter et de sécuriser davantage les interventions. Néanmoins, la mise en place d'une BDG de 1,40 m se fait au détriment du linéaire de BAU élargi à 2,50 m.

Ainsi, au vu des éléments qui précèdent, la solution retenue correspond au scénario n° 2 avec une bande dérasée de gauche de 1 mètre

La solution retenue pour le volet sécurité a fait l'objet d'une demande de dérogation aux règles de l'art en août 2016 portant sur :

- la largeur de Bande Dérasée de Gauche (fixée à 1 m y compris en présence d'un dispositif d'assainissement) ;
- la possibilité de maintenir un dimensionnement ICTAAL 2000 pour les refuges les plus contraints spatialement.
- 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.

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

6. Description du projet retenu

À l'issue des différentes études, la solution retenue est la suivante :

- **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 5000 m².**

Ces éléments constituent le résultat du dialogue avec les services de l'eau de la direction départementale des territoires du Puy de Dôme afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement.

- **La réalisation de deux refuges dans le sens 2 pour une surface totale d'environ 3500 m², ce qui améliorera la sécurité des usagers**

La surface d'un refuge est de 150 m² environ (surface inférieure pour les refuges suivant la norme ICTAAL 2000).

Cette solution limite davantage les impacts environnementaux (création de deux nouveaux refuges au lieu des 17 attendus dans un des scénarios).

- **L'élargissement de la bande d'arrêt d'urgence par modification du marquage horizontal et/ou par déplacement des dispositifs de retenue pour une surface totale d'environ 4515m², pour augmenter la sécurité de nos usagers et de nos agents d'exploitation.**

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

L'objectif est d'homogénéiser la largeur de la BAU en proposant d'atteindre au moins la valeur seuil de 2,50 m. L'homogénéité rendue à la largeur de BAU contribuera à améliorer la sécurité et le confort.

- **La mise aux normes de 21 PAU avec accès PMR, ce qui améliorera la sécurité de tous**

6.1. Les bassins

Le projet envisage la création de **18 bassins routiers à volume mort** dont :

- **3 bassins dits « classiques »** (fournissant des services autres que la pollution accidentelle par temps sec et donc plus pertinents que les biefs de confinement). La surface d'un bassin « classique » est d'environ 1000 m².
- **15 bassins dits « réduits »** (présentant un volume utile limité à 35 m³ pour répondre au traitement d'une pollution accidentelle par temps sec : 25m³ de polluant correspondant au volume d'une cuve standard et 10m³ d'eaux des services de secours). La surface d'un bassin « réduit » est de 70 m².

Ces bassins « réduits » sont des dispositifs proches du bief de confinement en termes de volume mais ils disposent des éléments d'un bassin routier à volume mort afin de bénéficier au mieux des fonctions de lutte contre la pollution par temps de pluie, la pollution chronique et la pollution saisonnière.

Chaque bassin est caractérisé par :

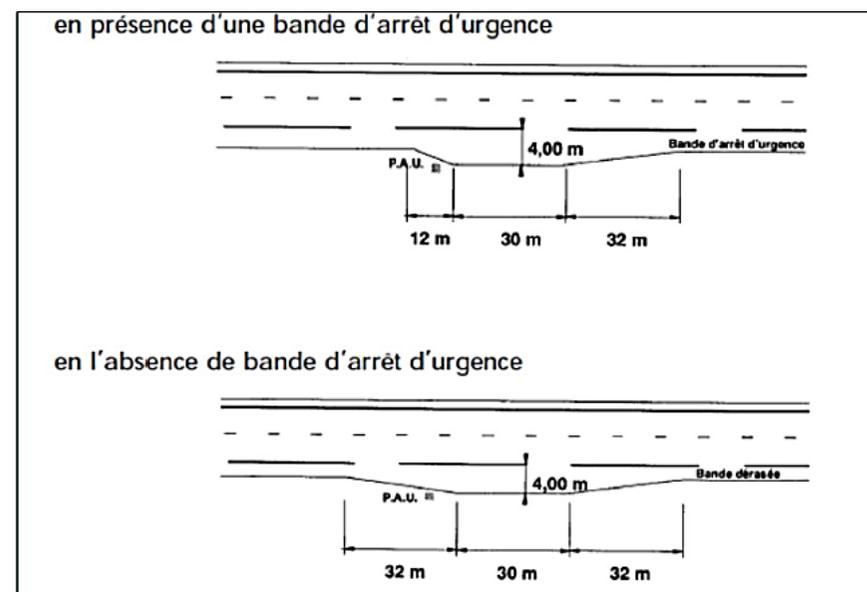
Un impluvium, c'est à dire la surface de la plateforme routière dont les eaux pluviales ou déversées sur la chaussée seront traitées par ce bassin ;

- Un réseau de collecte des eaux depuis la chaussée vers le bassin ;
- Un exutoire naturel qui sera ici la rivière Allier.
- La surface totale des 18 bassins est de 5000 m².

6.2. Les refuges

Les refuges sont des zones spécialement aménagées sur l'accotement pour améliorer localement les conditions d'un arrêt d'urgence. Ces refuges sont équipés de Postes d'Appel d'Urgence.

Pour des arrêts en sécurité, ces refuges sont dimensionnés selon des principes prédéfinis, illustrés par le schéma suivant.



6.3. L'élargissement de la Bande d'Arrêt d'Urgence

L'objectif est d'homogénéiser la largeur de la BAU en proposant d'atteindre au moins la valeur seuil de 2,50 m partout où cela est possible.

L'élargissement de la BAU a 2,50 m peut être obtenu par modification du marquage horizontal et/ou par déplacement des dispositifs de retenue (DR).

Actuellement le linéaire de chaussée ayant une BAU au moins égale à 2,50 m, représente 50 % du linéaire dans le sens nord → sud, et 31 % linéaire dans le sens sud → nord.

Le tableau suivant illustre les objectifs d'élargissement de la BAU sur la section dans le cadre de ce projet :

	Linéaire BAU >2,50 m	% existant	Linéaire objectif BAU >2,50 m	% Objectif
sens n → s	5335 m	50 %	8860 m	80 %
sens s → n	3407 m	31 %	7600 m	68 %

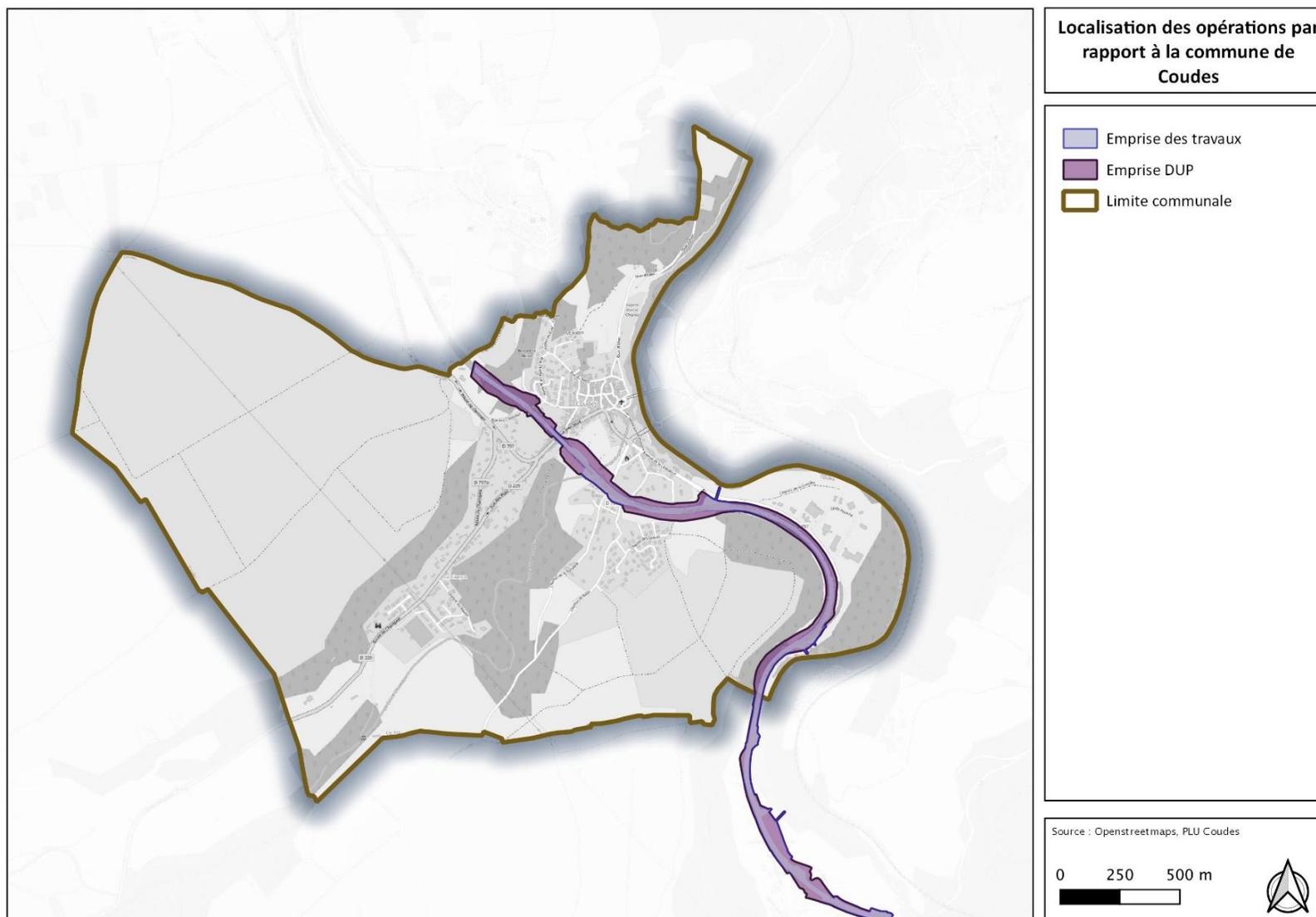


Figure 1

Localisation des opérations de réhabilitation de l'autoroute A75 sur la section Coudes-Issoire à l'échelle de la commune de Coudes

valoriser ses richesses naturelles.

IV. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE COUDES ET EXPOSE DES CHANGEMENTS APPORTES AU PLU

1. Présentation du PLU de Coudes

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Coudes est le document d'urbanisme actuellement en vigueur sur le territoire du projet. Il s'agit du document visé par le présent dossier de mise en compatibilité. Le PLU a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire Agglo Pays d'Issoire le 18 Février 2020. Il a été élaboré en remplacement du Plan d'Occupation des Sols (POS) existant.

L'élaboration du PLU a pour objectifs de :

- Mettre en œuvre une politique de l'habitat créant les conditions favorables pour répondre aux besoins et enjeux de développement de la commune
- Assurer le développement des équipements publics, de loisirs et d'infrastructure répondant aux besoins de la population
- Conduire une politique tenant compte de l'impact environnemental et énergétique
- Favoriser l'activité économique tout en conciliant les possibilités de développement avec la maîtrise du cadre futur
- Préserver la qualité architecturale et environnementale, conserver et

Le PLU de Coudes comporte les pièces suivantes :

1. Rapport de présentation
2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
3. Orientation d'Aménagement et de Programmation
4. Règlement :
 - a. Règlement
 - b. Plan de zonage au 1/5000
 - c. Plan de zonage au 1/2500
 - d. Emplacements réservés et programme de logements
5. Annexes
 - a. Liste des servitudes d'utilité publique
 - b. Plan des servitudes d'utilité publique
 - c. Mémoires des annexes sanitaires
 - d. 1 Arrêté classement sonore et 2 Plan classement sonore
 - e. Plan des réseaux d'eau potable
 - f. Plan des réseaux d'assainissement
 - g. Zonage Assainissement 1. Étude préalable et 2. Dossier

2. Rapport de présentation

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le PADD, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Cette pièce s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il justifie les objectifs compris dans le PADD au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation mentionne l'autoroute A75 comme une infrastructure linéaire engendrant une fragmentation et source de nuisances acoustiques. La réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75 ne remet pas en cause le diagnostic établi dans le rapport de présentation.

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire est compatible avec le rapport de présentation de la commune de Coudes.

3. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le PADD est la pièce centrale du PLU, permettant de définir le projet de territoire. Le PADD est élaboré à partir du diagnostic territorial (démographie, habitat, activités, déplacements, services et équipements publics et contraintes des documents supérieurs), et d'une analyse paysagère et environnementale permettant de faire ressortir les enjeux du territoire et d'identifier les orientations du projet communal sur lequel la municipalité souhaite s'engager.

Le projet de territoire de COUDES s'établit pour la période 2017-2030 et s'articule autour des 2 thématiques suivantes :

- Permettre un accueil de nouveaux habitants et un développement compatible avec les ressources
- Affirmer un statut de centralité locale attractive

Le PLU est l'expression du projet urbain de la commune et constitue le code de cohérence des diverses actions d'aménagement. À ce titre, il comporte un document spécifique à caractère prescriptif qui vient en appui du règlement et des plans de zonage : le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Le PADD présente l'autoroute A75 comme une contrainte à prendre en compte dans le développement. Par ailleurs, le PADD vise la préservation de la trame bleue et notamment les zones humides recensées avec des prescriptions spécifiques dans le règlement. La réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75 ne remet pas en cause le projet de la commune de COUDES.

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire est compatible avec le rapport de présentation de la commune de Coudes.

4. Orientations d'aménagement et de programmation

A Coudes, sept secteurs de la commune font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation :

- Les Chazeaux
- Chemin du Gazon
- Lebary
- Les Plats
- Chemin des Graves
- La Gazelle
- La Ronzière

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75 se déroule en dehors des secteurs faisant l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation.

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire est compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation.

5. Le règlement

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75 prend place au sein des zones suivantes du PLU de Coudes :

- La zone urbaine (Centre-bourg) UD ;
- La zone urbaine à vocation résidentielle UG
- La zone naturelle N et Nn (correspondant au site Natura 2000).

L'opération est également concernée par les éléments à protéger au titre de l'article L151-23° du Code de l'Urbanisme : secteurs humides à forte biodiversité et secteurs humides : secteur de cours d'eau.

Figure 2 Zonage du PLU de Coudes

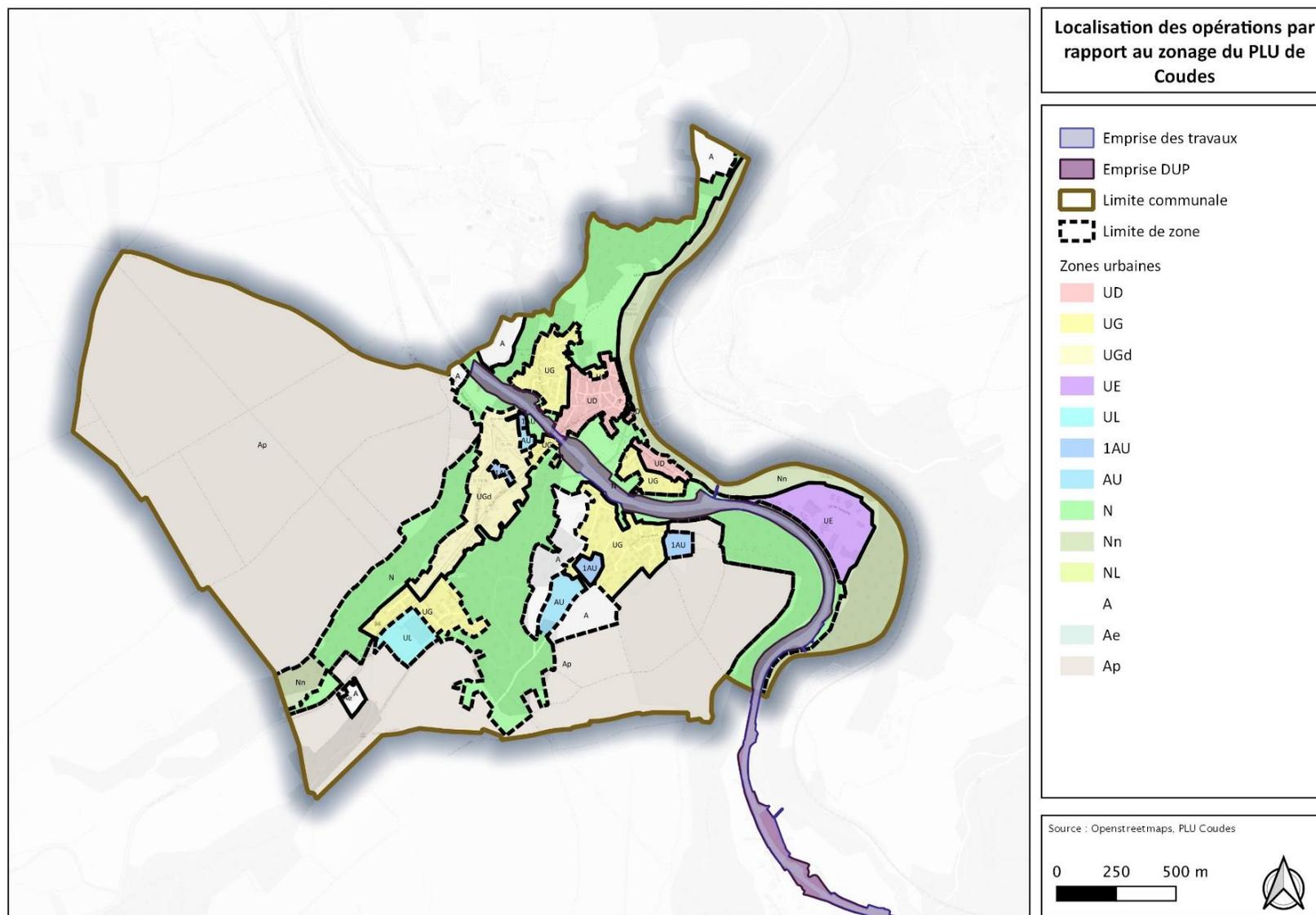


Figure 3 Zoom du zonage du PLU de Coudes à l'échelle de l'emprise projet (1/2)

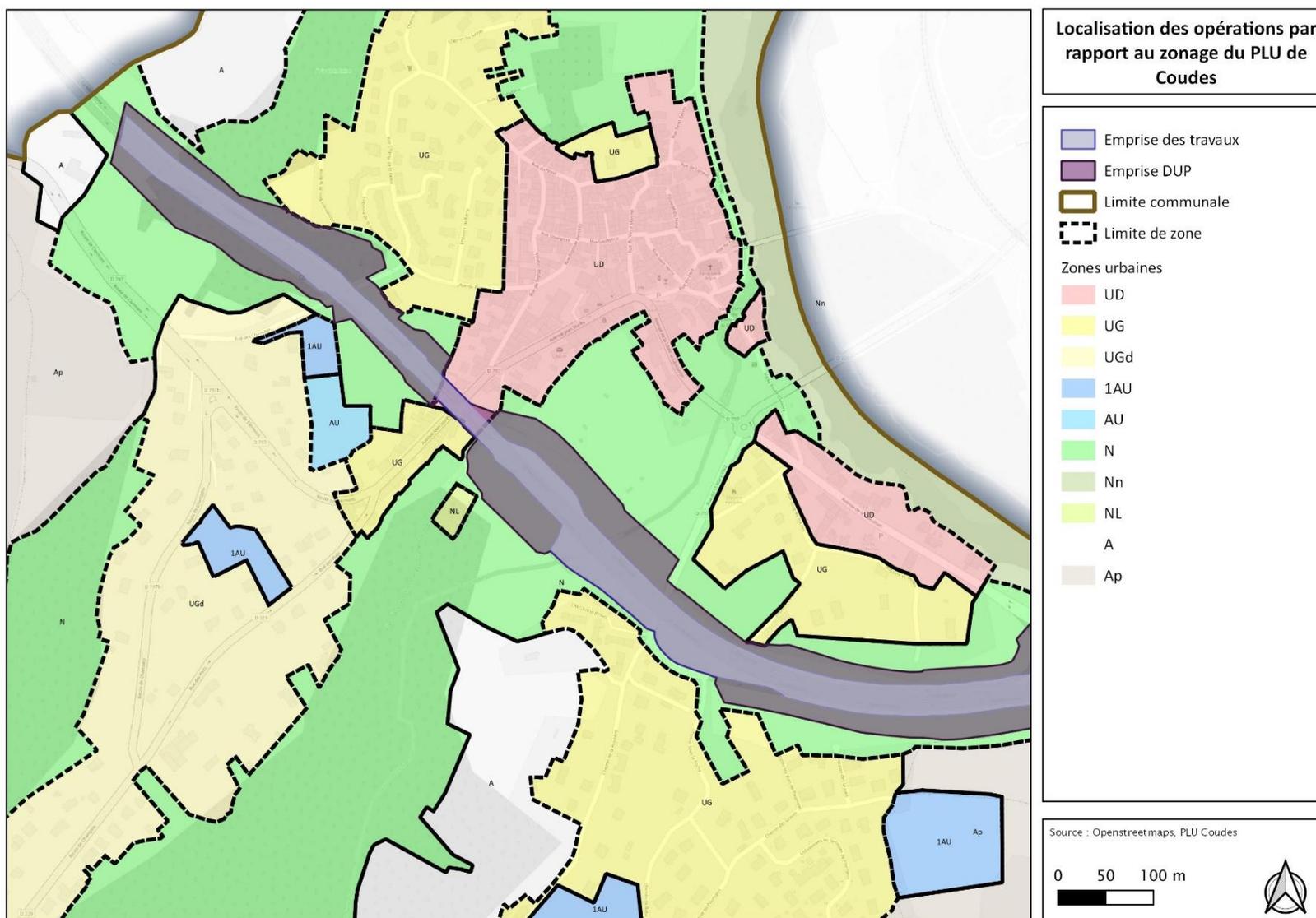
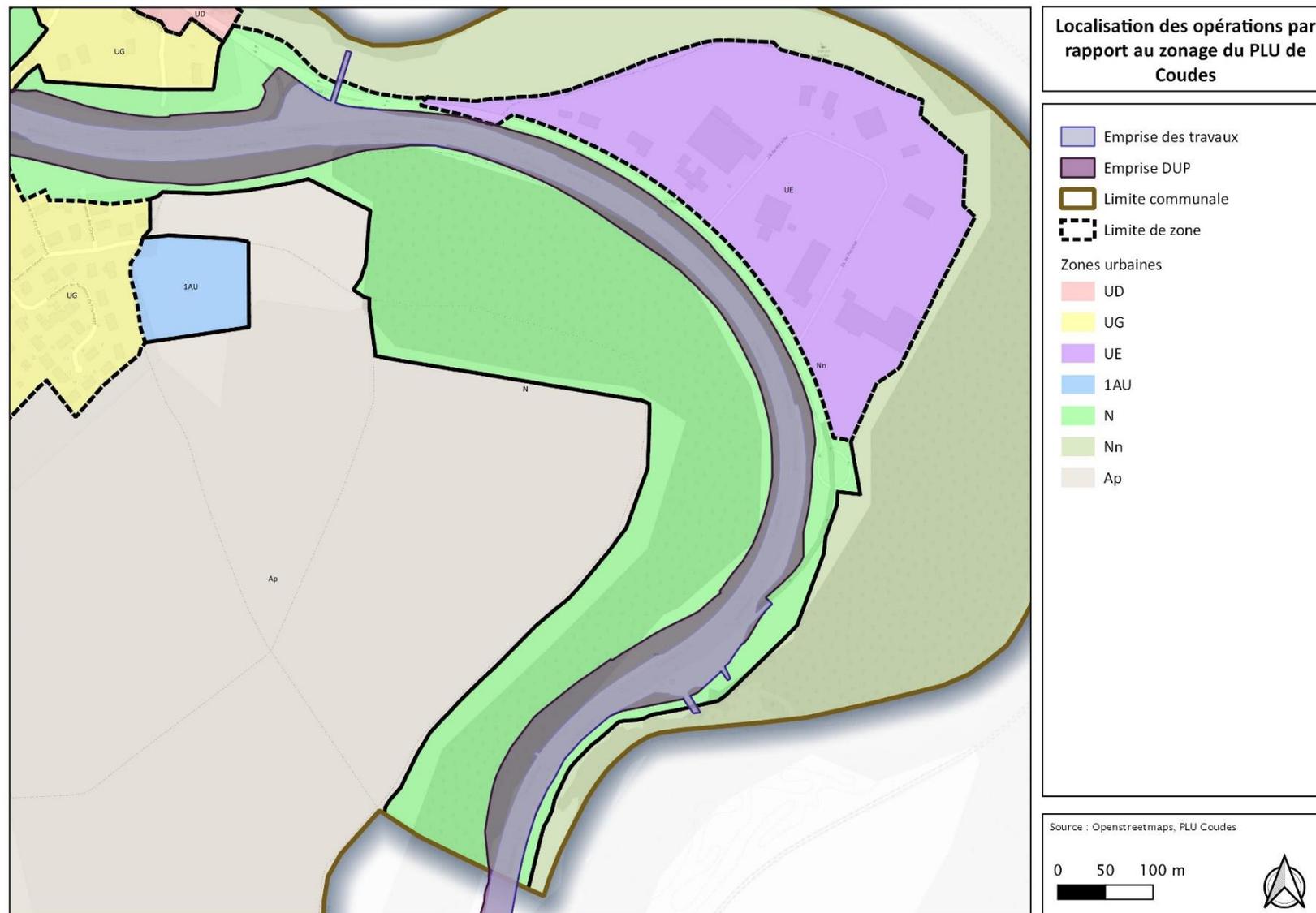


Figure 4 Zoom du zonage du PLU de Coudes à l'échelle de l'emprise projet (2/2)



5.1. Analyse de la compatibilité avec le règlement

Dispositions applicables à la zone UD

SECTION 1 - DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITÉS

La sous-destination « Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés » est autorisée dans cette zone sans conditions.

SECTION 2 – CARACTÉRISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE

Les différentes dispositions présentées dans cette section ne sont pas applicables aux ouvrages techniques nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, répondant à des exigences techniques différentes.

SECTION 3 – ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX

Au regard de la consistance du projet, les dispositions de cette section ne sont pas applicables à l'opération : pas de nouvelles dessertes routières ou par les réseaux.

Les opérations de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75 sont donc compatibles avec le règlement de la zone UD

Dispositions applicables à la zone UG

SECTION 1 - DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITÉS

La sous-destination « Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés » est autorisée dans cette zone sans conditions.

SECTION 2 – CARACTÉRISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE

Les différentes dispositions présentées dans cette section ne sont pas applicables aux ouvrages techniques nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, répondant à des exigences techniques différentes.

SECTION 3 – ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX

Au regard de la consistance du projet, les dispositions de cette section ne sont pas applicables à l'opération : pas de nouvelles dessertes routières ou par les réseaux.

Les opérations de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75 sont donc compatibles avec le règlement de la zone UG

Dispositions applicables zone N et Nn

SECTION 1 - DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D'ACTIVITÉS

Pour la destination « Équipement d'intérêt collectif et services publics », la sous-destination « Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés » est autorisé, à condition d'être nécessaire aux services publics d'intérêt collectif.

SECTION 2 – CARACTÉRISTIQUES URBAINES, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE

Les différentes dispositions présentées dans cette section ne sont pas applicables aux ouvrages techniques nécessaires aux services publics et/ou d'intérêt collectif, répondant à des exigences techniques différentes.

SECTION 3 – ÉQUIPEMENTS ET RÉSEAUX

Au regard de la consistance du projet, les dispositions de cette section ne sont pas applicables à l'opération : pas de nouvelles dessertes routières ou par les réseaux.

Prescriptions graphiques

Par ailleurs, les opérations prennent également place au sein de secteurs identifiés comme Éléments à protéger au titre de l'article L151-23° du Code de l'Urbanisme : Il s'agit des zones suivantes dont les dispositions du règlement indiquent :

- **Secteurs humides à forte biodiversité**

Les prescriptions associées au « secteurs humides à forte biodiversité » protégés au titre des L151-23 et R151-43 (5°) et reportés sur le plan de zonage sont :

- Autoriser l'élagage des ripisylves des secteurs de cours d'eau à forte biodiversité ;
- Conserver différentes strates en sous-étage ;
- Maintenir des arbres sénescents, à cavités, morts sur pied et/ou à terre, sauf risques sanitaires, servitudes ou mise en danger du public ;
- Autoriser la coupe et le dessouchage des espèces exotiques envahissantes : renouée asiatique, jussie à grandes fleurs, ailanthe, érable négundo, robinier... par des méthodes adaptées en évitant toute pratique favorisant la dissémination ;
- Autoriser les travaux nécessaires aux réseaux d'eau potable, d'adduction d'eau, d'air et d'assainissement des eaux usées ou pluviales ainsi qu'au réseau électrique.
- Interdire la création de retenue dans les secteurs de cours d'eau à forte biodiversité ;
- Interdire les équipements d'intérêt collectif et services publics ;
- Interdire l'imperméabilisation, le remblaiement, l'affouillement, le drainage ou l'assèchement des secteurs de cours d'eau à forte biodiversité sauf pour un accès ponctuel au cours d'eau ;
- Interdire la coupe rase (avec ou sans dessouchage) des secteurs de cours d'eau à forte biodiversité sauf dans des peupleraies (plantations existantes de peuplier) ;
- Interdire le défrichement (changement d'occupation du sol) des secteurs de cours d'eau à forte biodiversité sauf pour un accès ponctuel au cours d'eau en lien avec un chemin pédestre, cycliste ou équestre ou sauf sur des digues pour des raisons de mise en sécurité des digues ;
- Interdire la populiculture (plantation de peupliers) ainsi que la plantation de résineux ou d'espèces exogènes de type robinier, érable

négundo... ;

- **Secteurs humides : secteur de cours d'eau**

Les prescriptions associées aux « secteurs de cours d'eau » protégés au titre des L151-23 et R151-43 (5°) reportés sur le plan de zonage sont :

- Autoriser l'élagage des ripisylves des secteurs de cours d'eau ;
- Autoriser le recépage ponctuel de jeunes plants des arbres (de faible diamètre) des ripisylves des secteurs de cours d'eau ;
- Autoriser la coupe et le dessouchage des espèces exotiques envahissantes : renouée asiatique, ailanthe, érable négundo, robinier... par des méthodes adaptées en évitant toute pratique favorisant la dissémination ;
- Autoriser les travaux nécessaires aux réseaux d'eau potable, d'adduction d'eau, d'air et d'assainissement des eaux usées ou pluviales ainsi qu'au réseau électrique
- Interdire la création de retenue dans les secteurs de cours d'eau ;
- Interdire l'imperméabilisation, le remblaiement, l'affouillement, le drainage ou l'assèchement des secteurs de cours d'eau sauf pour un accès ponctuel au cours d'eau ;
- Interdire la coupe rase (avec ou sans dessouchage) des secteurs de cours d'eau sauf dans des peupleraies (plantations existantes de peuplier) ;
- Interdire le défrichement (changement d'occupation du sol) des secteurs de cours d'eau sauf :
 - pour un accès ponctuel au cours d'eau en lien avec un chemin pédestre, cycliste ou équestre

- sur des digues pour des raisons de mise en sécurité des digues
- pour les travaux nécessaires à la réalisation de la Voie Verte-véloroute du val d'Allier.

- Interdire la populiculture (plantation de peupliers) ainsi que la plantation de résineux ou d'espèces exogènes de type robinier, érable négundo... ;

Ainsi les prescriptions associées aux secteurs humides à forte biodiversité et aux secteurs humides : secteur de cours d'eau sont incompatibles avec la réalisation de l'opération de réhabilitation de l'A75 sur la section Coudes-Issoire.

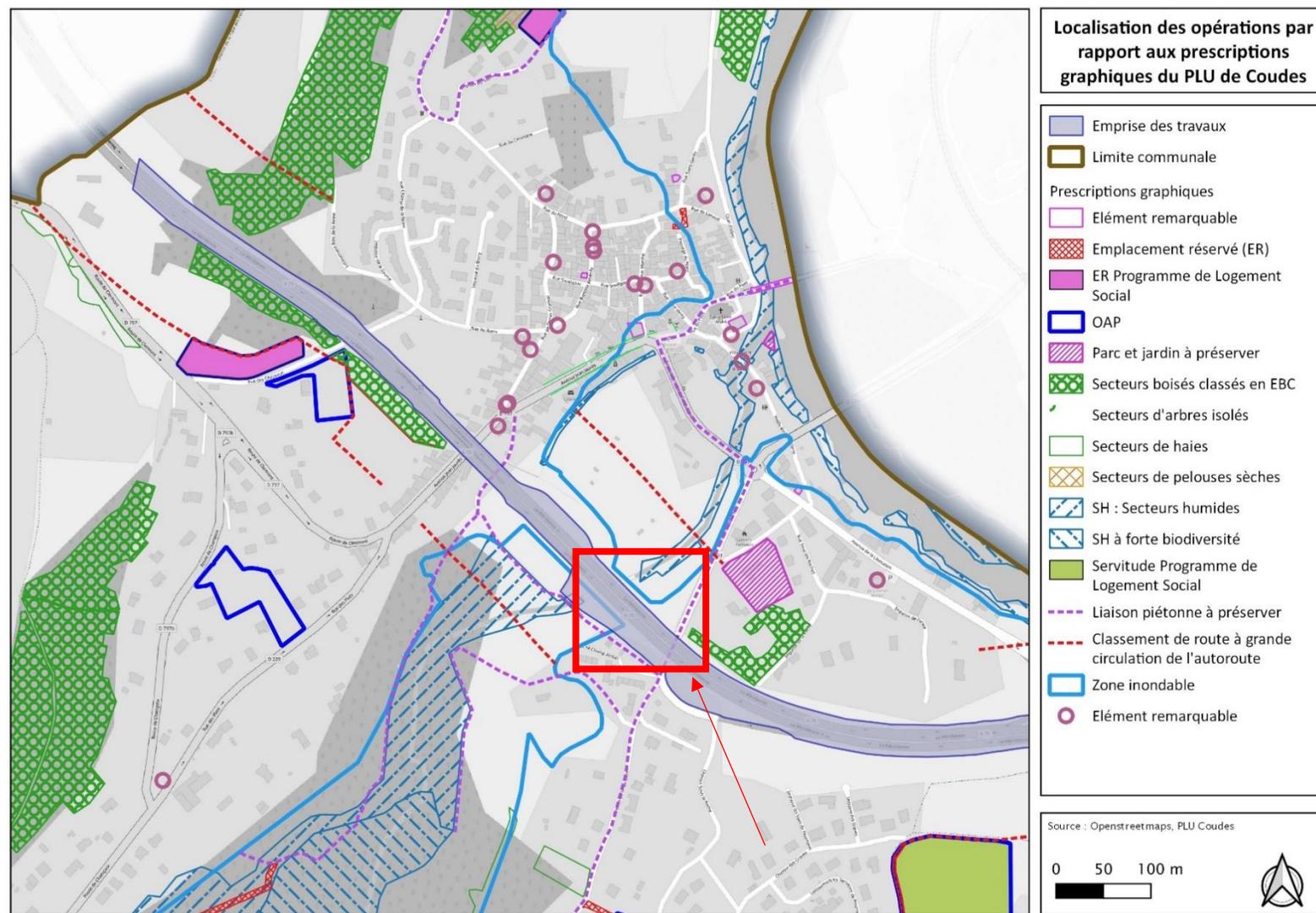


Figure 5 Prescriptions graphiques du PLU de Coudes à l'échelle de l'emprise projet (1/2)

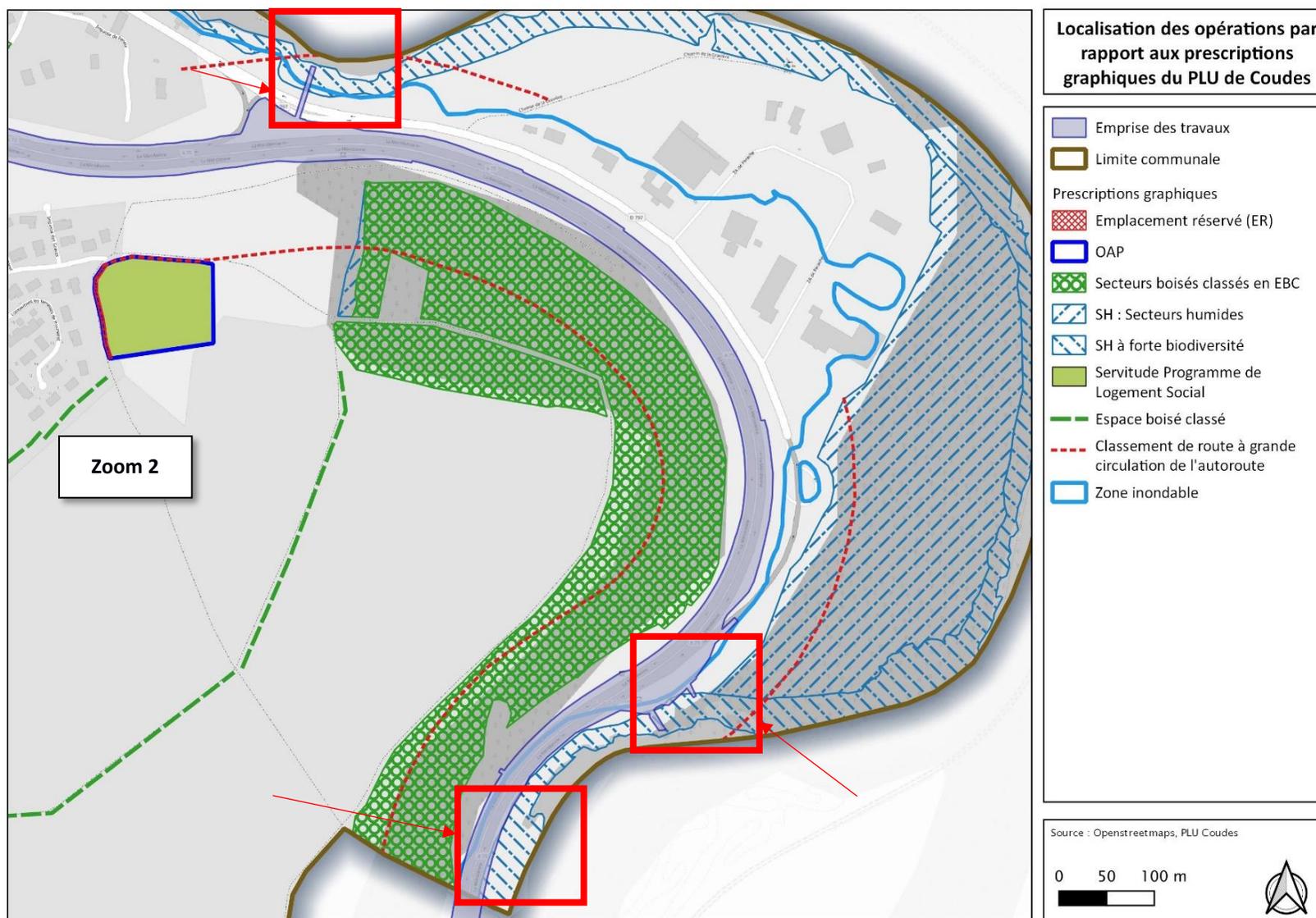


Figure 6 Prescriptions graphiques du PLU de Coudes à l'échelle de l'emprise projet (2/2)

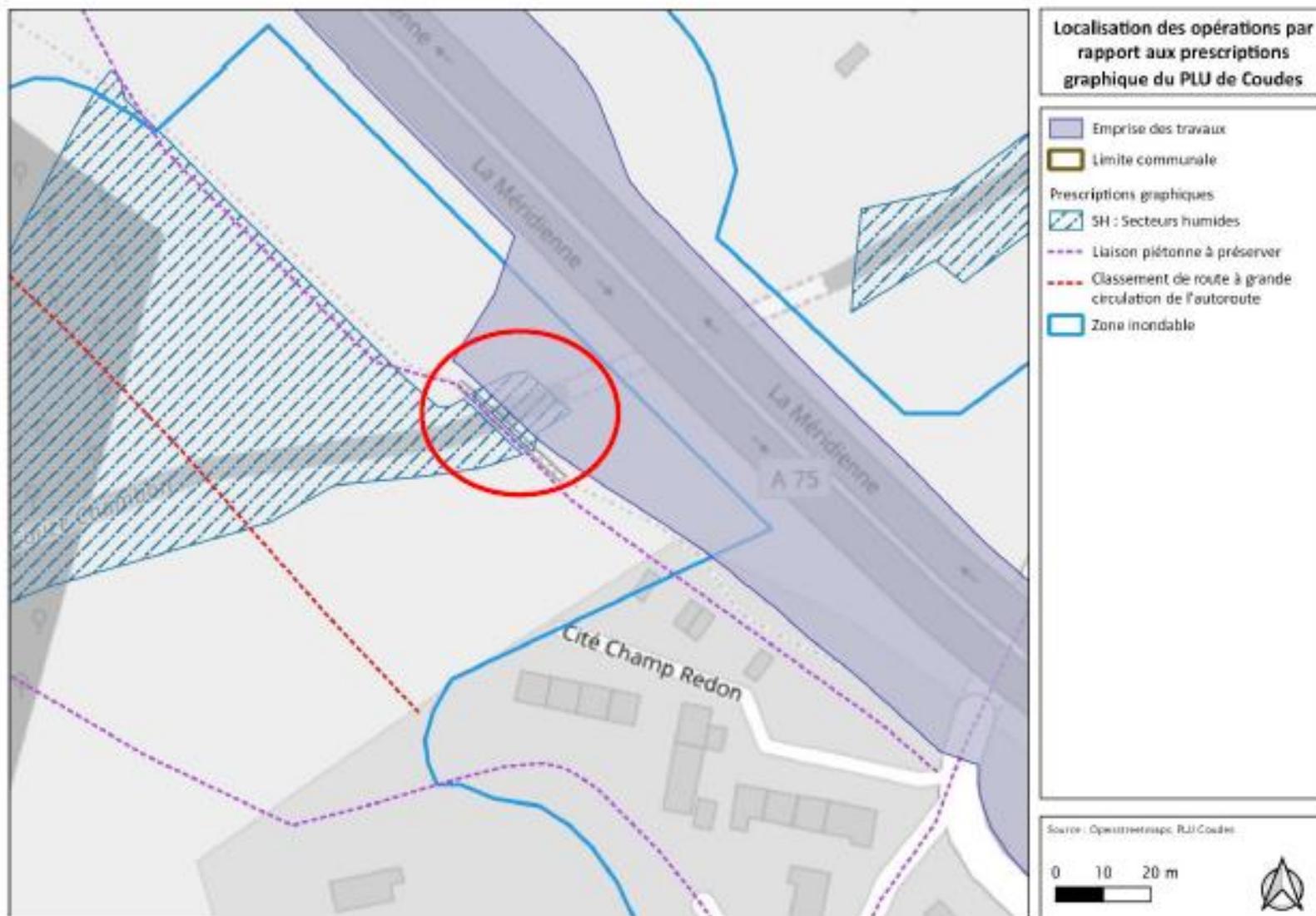


Figure 7 Zoom 1 sur le secteur d'incompatibilité avec les prescriptions graphiques du PLU de Coudes

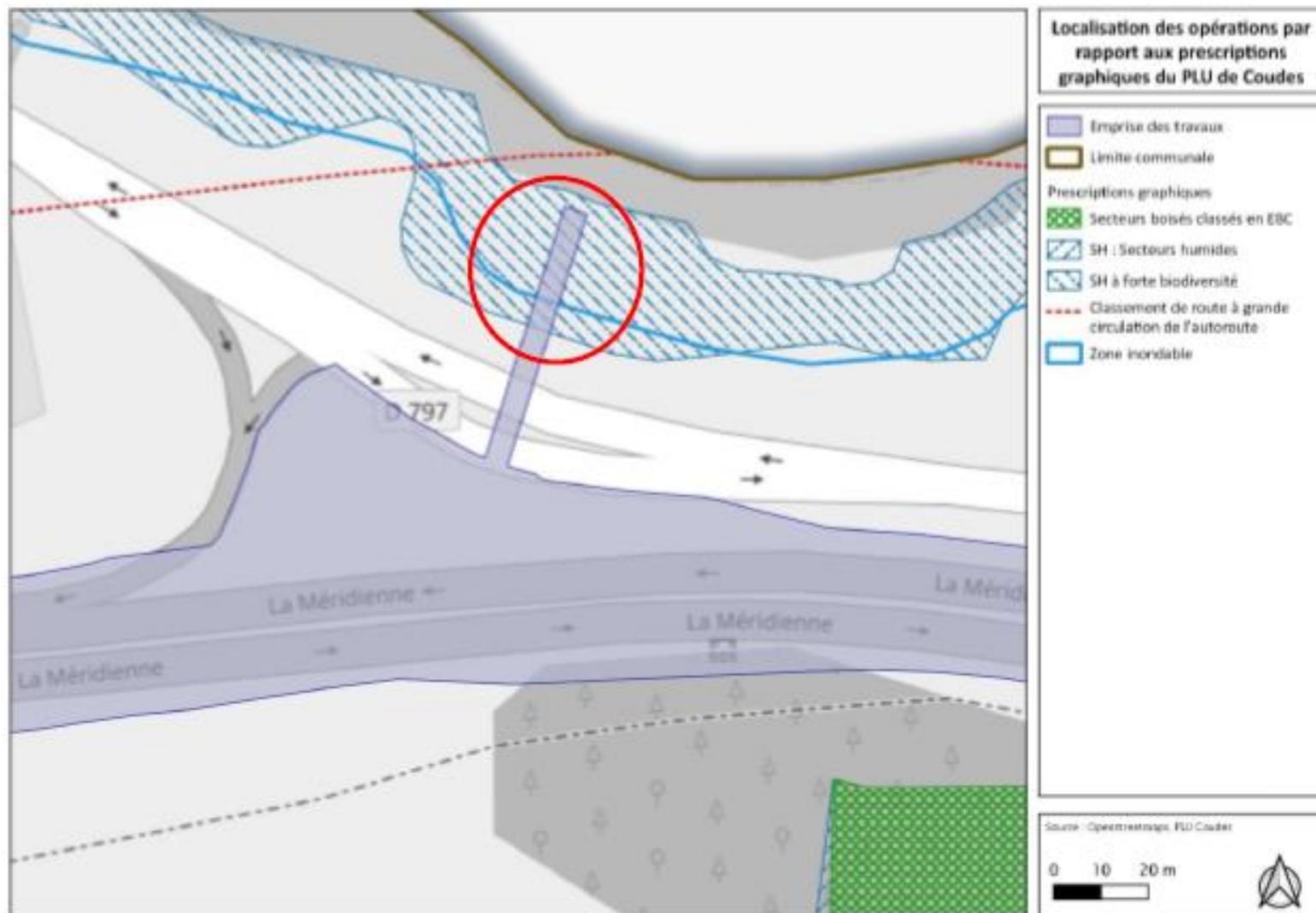


Figure 8 Zoom 2 sur le secteur d'incompatibilité avec les prescriptions graphiques du PLU de Coudes

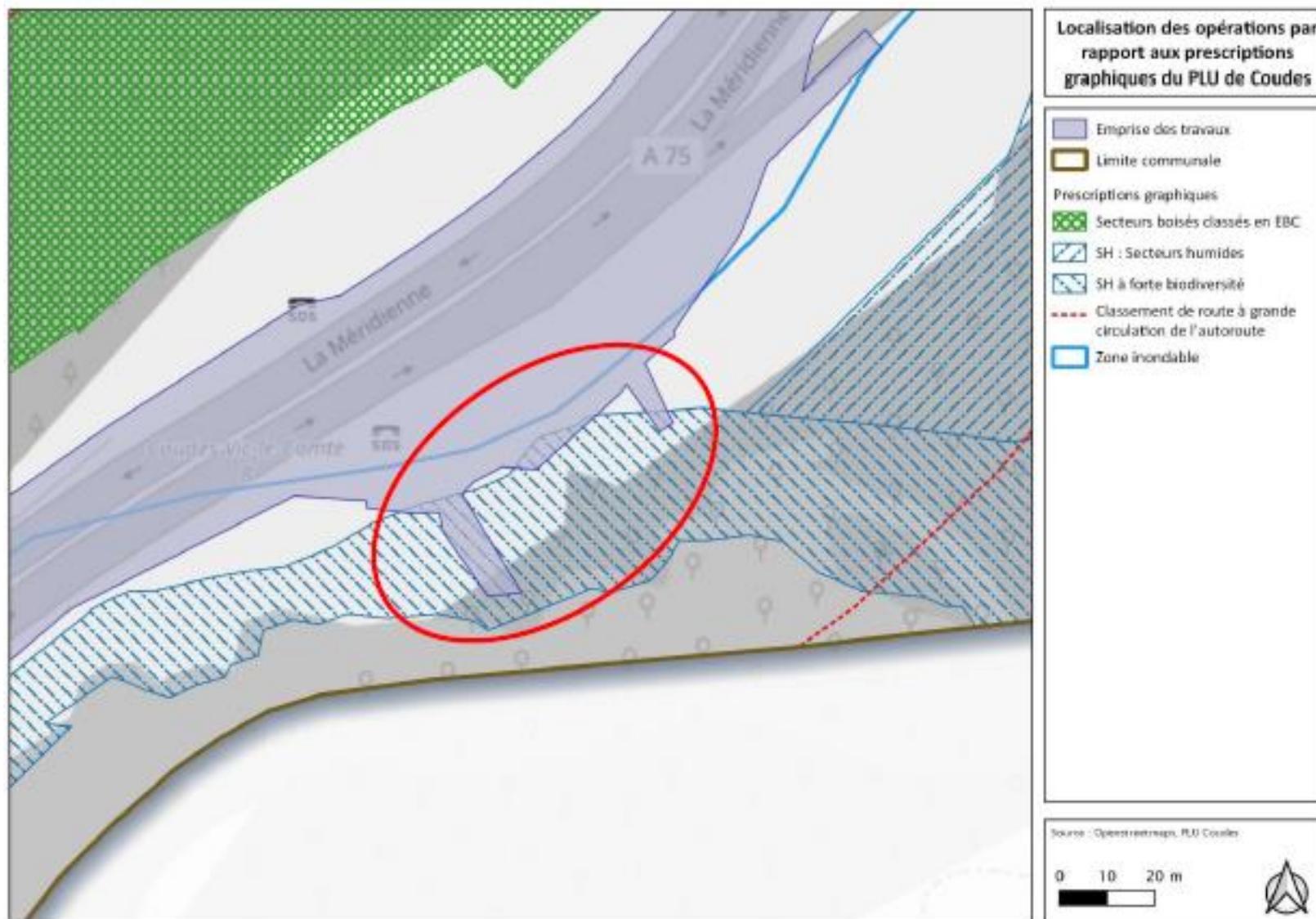


Figure 9 Zoom 3 sur le secteur d'incompatibilité avec les prescriptions graphiques du PLU de Coudes

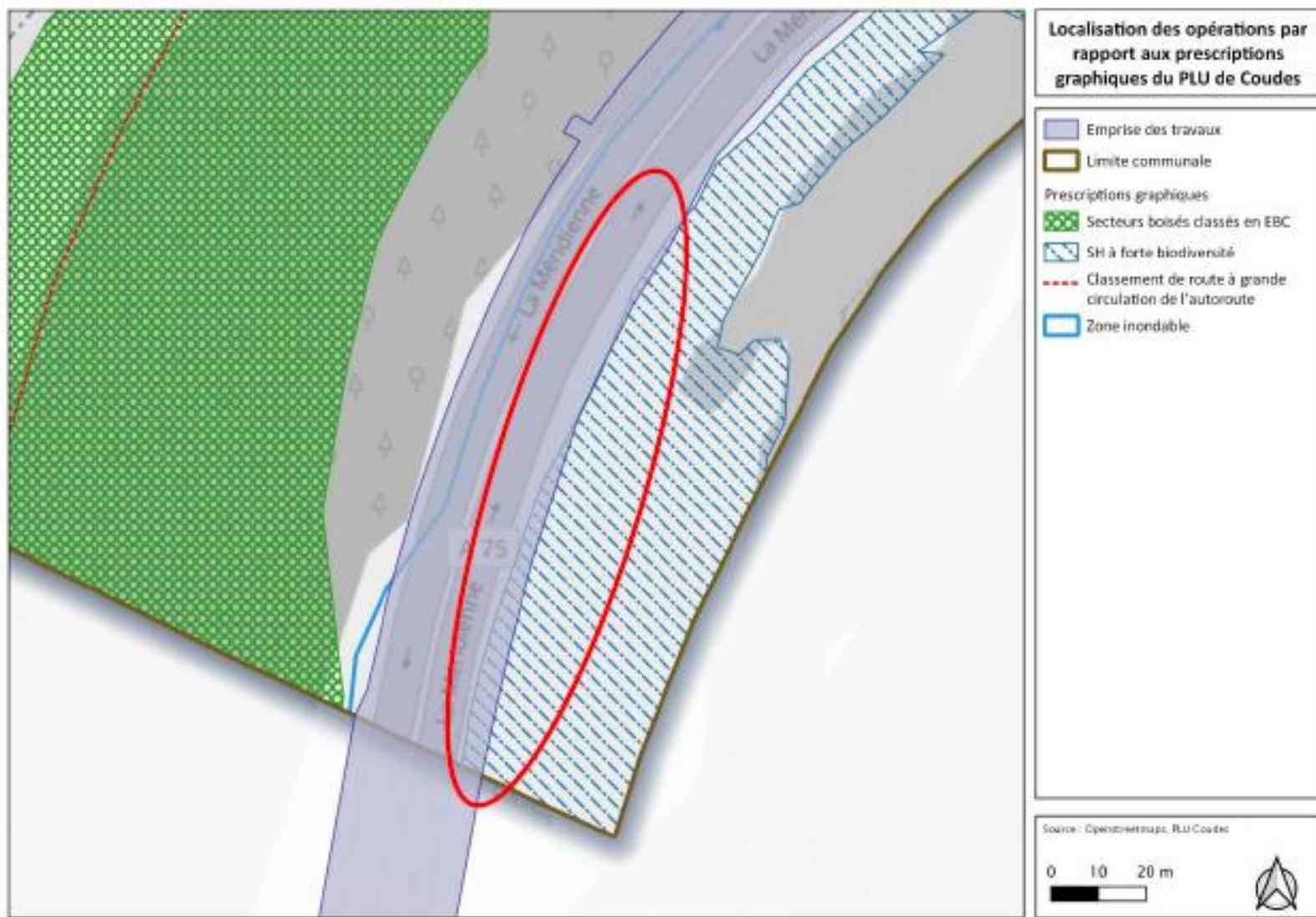


Figure 10 Zoom 4 sur le secteur d'incompatibilité avec les prescriptions graphiques du PLU de Coudes

5.2. Mise en compatibilité du règlement

Le SAGE Allier Aval ne permettant pas la réduction des zonages de zones humides, la modification apportée au règlement vise à permettre uniquement les travaux nécessaires aux opérations de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75.

Dispositions applicables à la zone N

Le règlement du PLU de Coudes, après modification, est le suivant :

Article N2.2 - QUALITÉ URBAINE, ARCHITECTURALE, ENVIRONNEMENTALE ET PAYSAGÈRE

[...]

3° Éléments à protéger au titre de l'article L151-23° du Code de l'Urbanisme :

- Secteurs humides à forte biodiversité

Les prescriptions associées au « secteurs humides à forte biodiversité » protégés au titre des L151-23 et R151-43 (5°) et reportés sur le plan de zonage sont :

- Autoriser l'élagage des ripisylves des secteurs de cours d'eau à forte biodiversité ;
- Conserver différentes strates en sous-étage ;
- Maintenir des arbres sénescents, à cavités, morts sur pied et/ou à terre, sauf risques sanitaires, servitudes ou mise en danger du public ;
- Autoriser la coupe et le dessouchage des espèces exotiques envahissantes : renouée asiatique, jussie à grandes fleurs, ailanthe, érable négundo, robinier... par des méthodes adaptées en évitant toute pratique favorisant la dissémination ;
- Autoriser les travaux nécessaires aux réseaux d'eau potable, d'adduction d'eau, d'air et d'assainissement des eaux usées ou

pluviales ainsi qu'au réseau électrique.

- **Autoriser les opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section comprise entre Coudes et Issoire, y compris les affouillements et exhaussements sous réserve de maintenir la qualité paysagère, le caractère naturel de la zone, notamment pour garantir la préservation de la fonctionnalité des zones humides, agricole et forestière.**
- Interdire la création de retenue dans les secteurs de cours d'eau à forte biodiversité ;
- Interdire les équipements d'intérêt collectif et services publics **non autorisés** ;
- Interdire l'imperméabilisation, le remblaiement, l'affouillement, le drainage ou l'assèchement des secteurs de cours d'eau à forte biodiversité sauf pour un accès ponctuel au cours d'eau **ou sauf pour les opérations autorisées** ;
- Interdire la coupe rase (avec ou sans dessouchage) des secteurs de cours d'eau à forte biodiversité sauf dans des peupleraies (plantations existantes de peuplier) **ou sauf pour les opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section comprise entre Coudes et Issoire** ;
- Interdire le défrichement (changement d'occupation du sol) des secteurs de cours d'eau à forte biodiversité sauf pour un accès ponctuel au cours d'eau en lien avec un chemin pédestre, cycliste ou équestre ou sauf sur des digues pour des raisons de mise en sécurité des digues **ou sauf pour les opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section comprise entre Coudes et Issoire** ;
- Interdire la populiculture (plantation de peupliers) ainsi que la plantation de résineux ou d'espèces exogènes de type robinier, érable

négundo... ;

- **Secteurs humides : secteur de cours d'eau**

Les prescriptions associées aux « secteurs de cours d'eau » protégés au titre des L151-23 et R151-43 (5°) reportés sur le plan de zonage sont :

- Autoriser l'élagage des ripisylves des secteurs de cours d'eau ;
- Autoriser le recépage ponctuel de jeunes plants des arbres (de faible diamètre) des ripisylves des secteurs de cours d'eau ;
- Autoriser la coupe et le dessouchage des espèces exotiques envahissantes : renouée asiatique, ailanthe, érable négundo, robinier... par des méthodes adaptées en évitant toute pratique favorisant la dissémination ;
- Autoriser les travaux nécessaires aux réseaux d'eau potable, d'adduction d'eau, d'air et d'assainissement des eaux usées ou pluviales ainsi qu'au réseau électrique ;
- **Autoriser les opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section comprise entre Coudes et Issoire, y compris les affouillements et exhaussements sous réserve de maintenir la qualité paysagère, le caractère naturel de la zone, notamment pour garantir la préservation de la fonctionnalité des zones humides, agricole et forestière.**
- Interdire la création de retenue dans les secteurs de cours d'eau ;
- Interdire l'imperméabilisation, le remblaiement, l'affouillement, le drainage ou l'assèchement des secteurs de cours d'eau sauf pour un accès ponctuel au cours d'eau **ou sauf pour les opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section comprise entre Coudes et Issoire ;**
- Interdire la coupe rase (avec ou sans dessouchage) des secteurs de

cours d'eau sauf dans des peupleraies (plantations existantes de peuplier) **ou sauf pour les opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section comprise entre Coudes et Issoire ;**

- Interdire le défrichement (changement d'occupation du sol) des secteurs de cours d'eau sauf :
 - pour un accès ponctuel au cours d'eau en lien avec un chemin pédestre, cycliste ou équestre
 - sur des digues pour des raisons de mise en sécurité des digues
 - pour les travaux nécessaires à la réalisation de la Voie Verte-véloroute du val d'Allier.
 - **pour les opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section comprise entre Coudes et Issoire ;**
- Interdire la populiculture (plantation de peupliers) ainsi que la plantation de résineux ou d'espèces exogènes de type robinier, érable négundo... ;

NB : Sont indiquées en rouge, les modifications apportées au règlement.

V. SYNTHÈSE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE COUDES AVEC LE PROJET

Les incompatibilités identifiées avec le PLU et l'opération de réhabilitation de l'autoroute A75 sur la section Coudes-Issoire portent sur les prescriptions graphiques identifiées dans le règlement du PLU.

En effet dans les secteurs humides (secteur de cours d'eau et à forte biodiversité), le règlement ne permet pas la réalisation des opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section Coudes-Issoire :

- Interdiction des équipements d'intérêt collectif et services public ;
- Interdiction de l'imperméabilisation, le remblaiement, l'affouillement, le drainage ou l'assèchement des secteurs de cours d'eau ;
- Interdiction de coupe rase (avec ou sans dessouchage) ;
- Interdiction de défrichement (changement d'occupation du sol) des secteurs de cours d'eau ;

La mise en compatibilité vise à permettre strictement la réalisation des opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section Coudes-Issoire avec l'ajout de mention spécifique à cet aménagement.

Ainsi il n'est pas prévu de modifier le règlement graphique (pièce 4b Plan de zonage) en réduisant les zones humides identifiées dans le PLU.