



**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.2 Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
Communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine***

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

Département du Puy-de-Dôme

SOMMAIRE

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	14
1. CHAMP D’APPLICATION	4	6.3. L’élargissement de la Bande d’Arrêt d’Urgence	14
2. OBJET	4	IV. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC LE PLUI DE SAINT-YVOINE ET EXPOSE DES CHANGEMENTS APPORTES AU PLUI.....	17
3. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE	4	1. PRESENTATION DU PLUI DES COMMUNES D’AULHAT-FLAT, BREMAT, ORBEIL, SAINT-BABEL ET SAINT-YVOINE EN VIGUEUR.....	17
4. ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	5	2. RAPPORT DE PRESENTATION.....	18
5. CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE	5	3. PROJET D’AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)....	19
III. PRESENTATION DU PROJET.....	7	4. ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	19
1. CONTEXTE DU PROJET	7	5. REGLEMENT	19
2. JUSTIFICATION DU PROJET	8	5.1. Analyse de la compatibilité avec le règlement.....	22
2.1. Une insuffisance des dispositifs d’assainissement aux abords de l’autoroute.....	8	Dispositions applicables à la zone N.....	22
2.2. Une insuffisance au niveau de la sécurité et du niveau de service offert	8	5.2. Dispositions graphiques du zonage.....	22
3. OBJECTIFS DU PROJET	9	5.3. Mise en compatibilité du règlement	29
4. PRESENTATION DES PRINCIPALES VARIANTES DU PROJET	9	V. SYNTHESE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUI DE SAINT-YVOINE AVEC LE PROJET	29
4.1. Scénario n° 1 : Création de refuges au niveau des PAU et de refuges supplémentaires tous les 500 m environ.....	9		
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. ...	10		
4.3. Scénario n° 3 : Création de refuges au niveau des PAU et recalibrage intégral de la BAU à 3 m	11		
5. DETERMINATION DU MEILLEUR SCENARIO.....	11		

I. PREAMBULE

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine, 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 PLUi nécessaire à sa réalisation.

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur la A75 s'inscrit dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) et 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) et Issoire.

En effet, concernant la ville de Saint-Yvoine, les dispositions actuelles du Plan Local d'Urbanisme intercommunal 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 PLUi pour la réalisation du projet.

Cette pièce constitue le dossier de mise en compatibilité du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine. Une autre pièce a été

établie afin de rendre compatible le PLU de Coudes avec l'opération de réhabilitation.

La procédure de mise en compatibilité a ainsi pour objet de faire évoluer le contenu du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine 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.

1. Champ d'application

La présente procédure doit en l'espèce avoir pour effet la mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine, document approuvé par délibération du Conseil communautaire Agglo Pays d'Issoire le 19 Décembre 2019.

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 intercommunale, c'est-à-dire qu'il concerne l'ensemble du territoire des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine.

Parmi ses principales fonctions, le PLUi :

- 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.

2. 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 Saint-Yvoine. 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 PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (présentée au chapitre IV du présent document : « *Analyse de la compatibilité avec le PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine* »).

3. 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 PLUi, 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.

4. 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 PLUi 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 PLUi.

5. Contenu du dossier de mise en compatibilité

Le présent dossier de mise en compatibilité du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine comprend les documents suivants :

- Une présentation du projet, présentant ses caractéristiques essentielles ;
- Une analyse de la compatibilité avec le PLUi (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 PLUi ;
- Une synthèse de la mise en compatibilité du PLUi.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine 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.

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.**

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

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 :

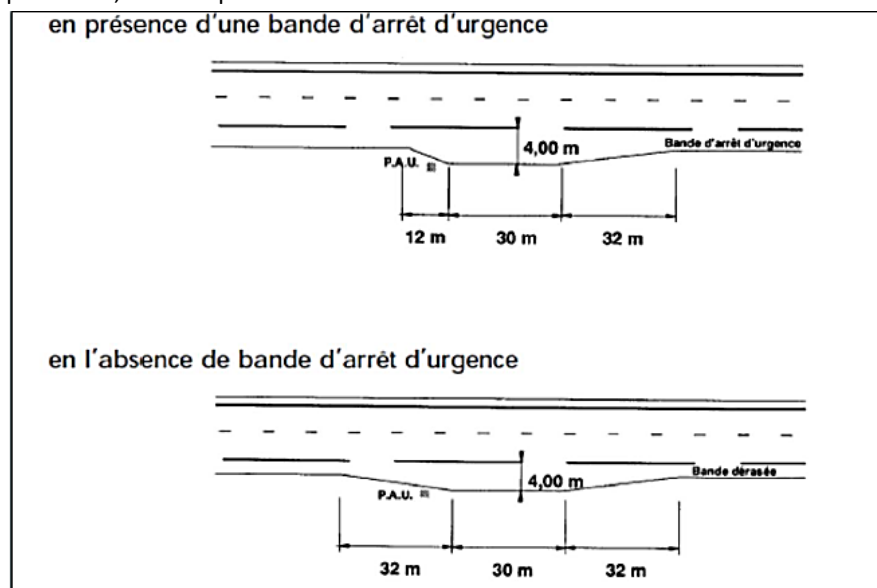
Un impluvium, c'est à dire la surface de la plateforme routière dont les eaux pluviales ou déversées sur la chaussée seront traitées par ce bassin ;

- 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 à 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 %

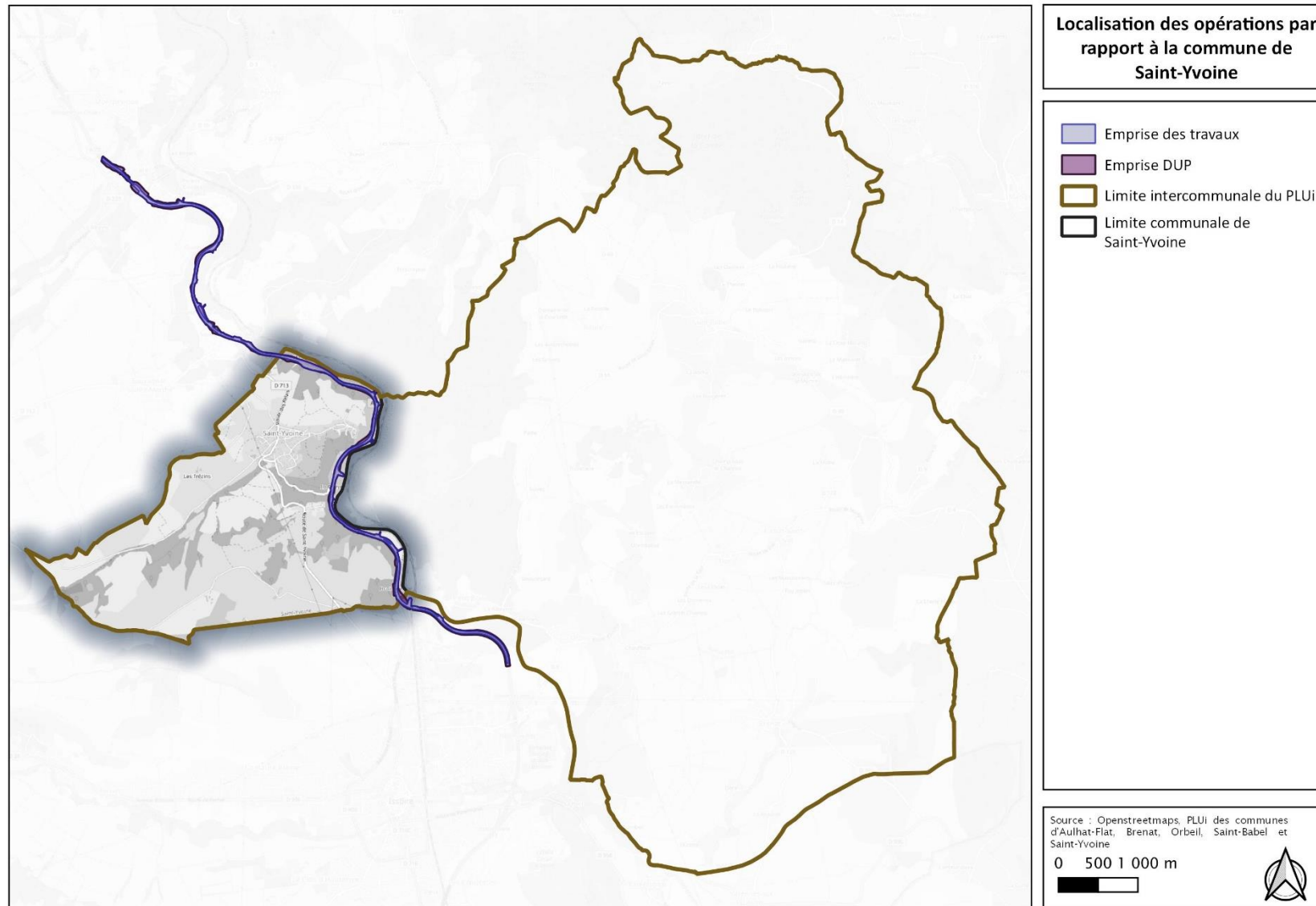


Figure 1 Localisation des opérations de réhabilitation de l'autoroute A75 sur la section Coudes-Isoire à l'échelle des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine

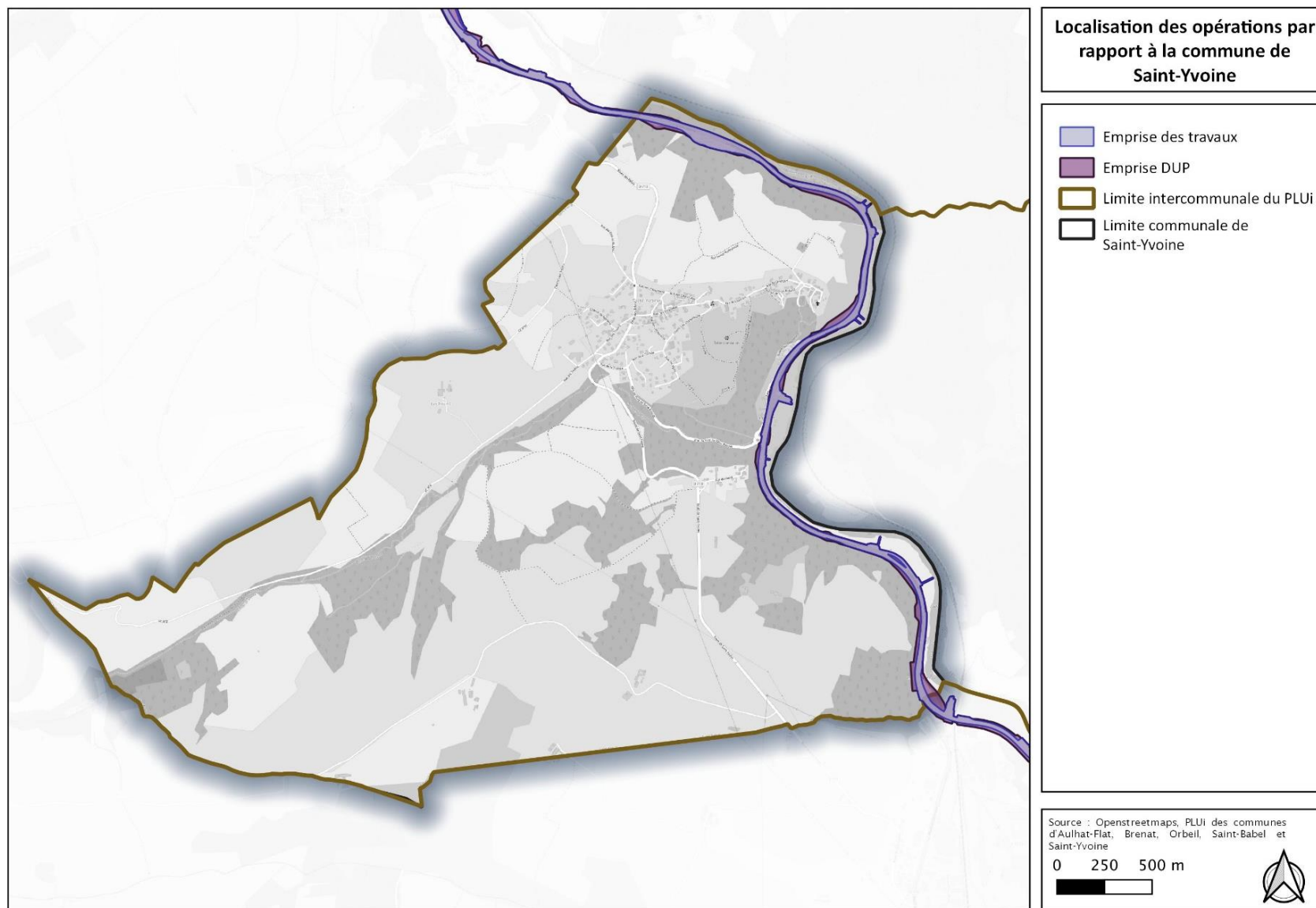


Figure 2 Localisation des opérations de réhabilitation de l'autoroute A75 sur la section Coudes-Isoire à l'échelle de la commune de Saint-Yvoine

IV. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC LE PLUi DE SAINT-YVOINE ET EXPOSE DES CHANGEMENTS APPORTES AU PLUi

1. Présentation du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine en vigueur

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine 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 PLUi a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire Agglo Pays d'Issoire le 19 Décembre 2019. Il a été élaboré en remplacement du Plan d'Occupation des Sols (POS) existant.

L'élaboration du PLUi a pour objectifs de :

- Habitat :
 - Privilégier les zones déjà équipées en réseaux, privilégier l'utilisation des dents creuses du tissu urbanisé, rénover les centres-bourgs et valoriser les entrées des communes ;
 - Maîtriser progressivement l'urbanisation en fonction des équipements existants et des services offerts ;
 - En dehors des centres-bourgs, les bâtiments seront à un étage plus les combles ;
- Économie :
 - Préserver l'aspect rural du paysage, protéger les espaces naturels et agricoles du territoire ;
 - Utilisation d'un parcellaire et d'orientations des constructions économes de l'espace ;
 - Favoriser l'implantation des quartiers durables, prendre en compte les performances énergétiques des bâtiments ;
 - Création d'espaces verts et d'aires de jeux à proximité des bourgs ;
- Transports et déplacements
 - Projet intercommunal d'un foyer logement pour personnes âgées ;
 - Projet intercommunal d'un centre de loisirs ;
 - Projet intercommunal d'un pôle petite enfance ;
 - Développer le télétravail au moyen du renforcement de la couverture numérique
- Environnement et sites paysagers
 - Aménagement de liaisons piétonnes et réouverture d'anciens chemins le long des cours d'eau présents sur la CCCA
 - Mettre en place une piste cyclable connectée à Issoire Communauté (projet de passerelle au-dessus de l'Allier)
 - Développer le covoiturage en développant l'offre de parking
 - Améliorer le stationnement
- Environnement et sites paysagers
 - Valoriser et rénover le petit patrimoine architectural public et privé présent sur le territoire
 - Protéger le patrimoine naturel et paysager du territoire

- Réaménager les espaces délaissés et les décharges en espaces verts
- Prendre en compte les spécificités hydrauliques des bassins versants de la CCCA, limiter l'imperméabilisation des espaces publics, prévoir l'implantation de zones tampons pour limiter les ruissellements ;
- Energie :
 - Privilégier particulièrement les équipements photovoltaïques et le bois énergie
- Tourisme :
 - Favoriser l'implantation d'un restaurant sur le territoire
 - Développer l'offre de gîtes et camping à la ferme
 - Renforcer l'attrait et l'accès au domaine de Vort

- 3) Plan de zonage au 1/5000
- 4) Plan de zonage au 1/2500
- 5) Emplacements réservés et programme de logements
- 4. Orientation d'Aménagement et de Programmation
- 5. Annexes
 - 1) Liste des servitudes d'utilité publique
 - 2) Plan des servitudes d'utilité publique
 - 3) Mémoires des annexes sanitaires
 - 4) 1 Arrêté classement sonore et 2 Plan classement sonore
 - 5) Plan des réseaux d'eau potable
 - 6) Plan des réseaux d'assainissement
 - 7) Zonage Assainissement 1. Étude préalable et 2. Dossier

Le PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine comporte les pièces suivantes :

1. Rapport de présentation
 - 1) Diagnostic territorial
 - 2) Justifications
 - 3) Évaluation environnementale
 - 4) Évolutions apportées aux documents entre l'arrêt et l'approbation
 - 5) Abrogation des cartes communales d'Aulhat et Saint-Babel
2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
3. Règlement :
 - 1) Règlements graphiques
 - 2) Règlement écrit

2. Rapport de présentation

Le rapport de présentation mentionne à plusieurs reprises l'autoroute A75 comme :

- Une des principales infrastructures de transports dans le Val d'Allier et la colonne vertébrale du territoire ;
- Un axe de concentration du risque lié au transport de matière dangereuse ;
- Une infrastructure de catégorie 1 dans le classement des voies bruyantes établissant des prescriptions en matière d'isolation des constructions ;

Ainsi la présence de l'autoroute A75 est traduite réglementairement comme risques naturels et technologiques avec la mise en place d'une marge de recul L.111-6 (amendement Dupont) autour de l'A75.

Aucune incompatibilité n'est identifiée entre le rapport de présentation et les opérations de réhabilitation de la section Coudes-Isoire sur l'autoroute A75.

3. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable PADD est la clé de voûte du Plan Local d'Urbanisme intercommunal. C'est un document simple et concis exposant les grands enjeux du développement intercommunal pour les années à venir.

Le projet des communes s'articule autour de trois grandes orientations :

- Allier développement urbain et cadre rural ;
- Maintenir l'attractivité du territoire et valoriser l'espace urbain ;
- Concevoir un projet respectueux du cas de vie et de l'environnement.

L'autoroute A75 est mentionnée à plusieurs reprises dans le PADD comme principal axe de desserte du territoire notamment grâce aux deux échangeurs existants sur le territoire.

Aucune incompatibilité n'est identifiée entre le PADD et les opérations de réhabilitation de la section Coudes-Isoire sur l'autoroute A75

4. Orientations d'Aménagement et de Programmation

À Saint-Yvoine, quatre secteurs de la commune font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation.

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

5. Règlement

L'opération de réhabilitation de la section Coudes-Isoire sur l'autoroute A75 prend place au sein de la zone naturelle (N) du PLUi sur la commune de Saint-Yvoine.

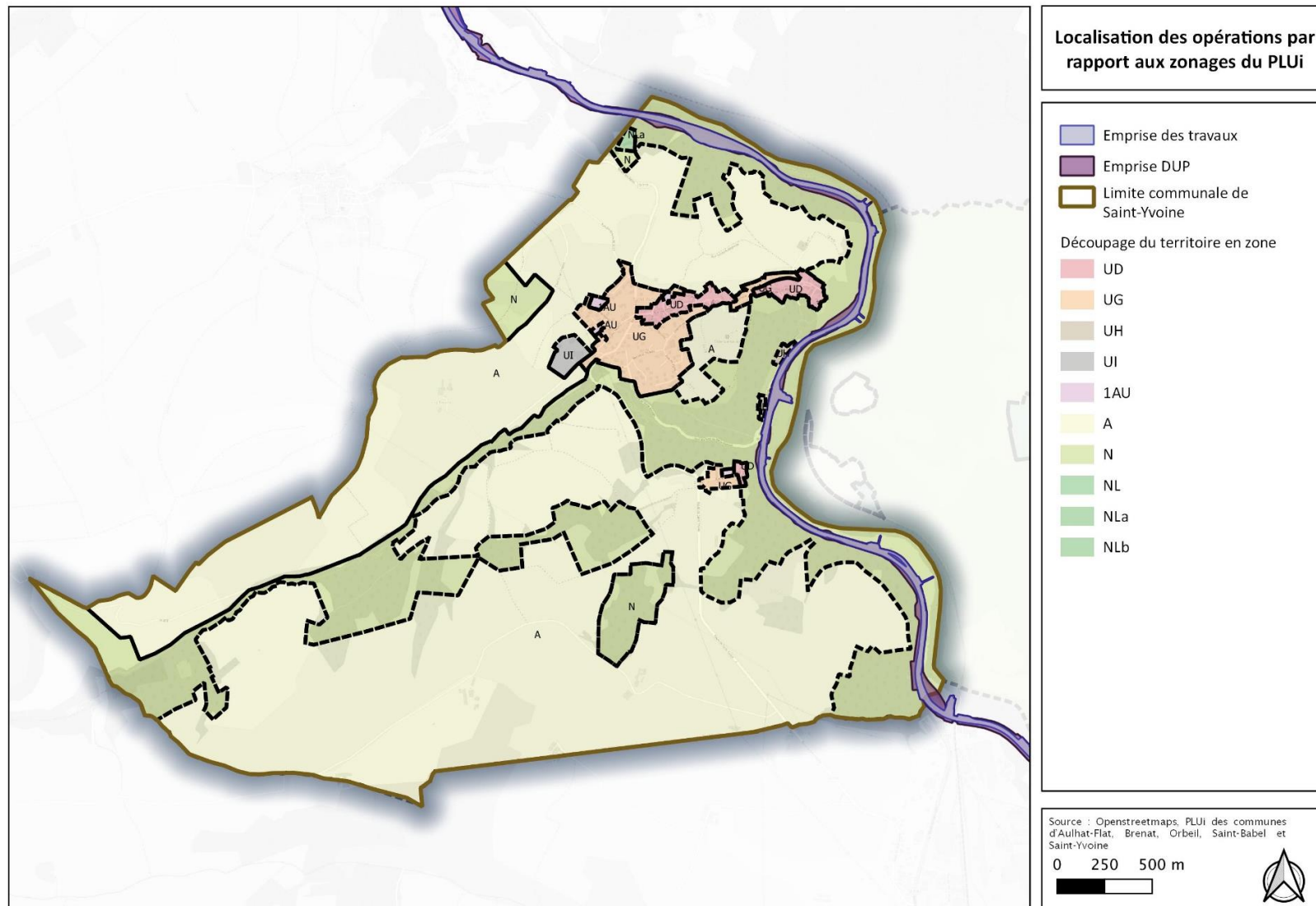


Figure 3 Zonage du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (Zoom sur la commune de Saint-Yvoine)

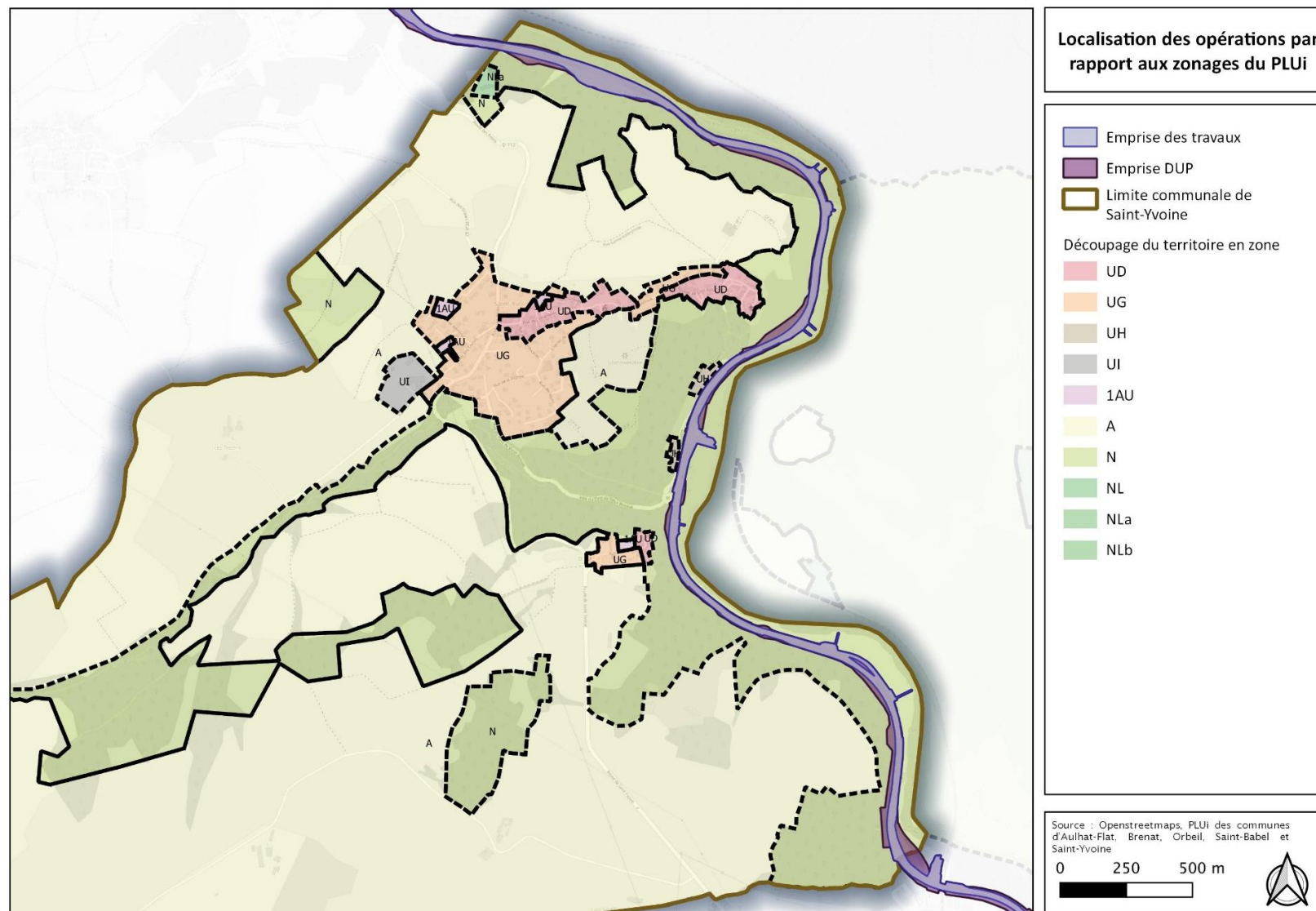


Figure 4 Zonage du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (Zoom sur les opérations)

5.1. Analyse de la compatibilité avec le règlement

Dispositions applicables à la zone N

Section 1 - Destination des constructions, usages des sols et natures d'activités

Sont autorisés en zone N, les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec la vocation de la zone et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

Par ailleurs, les exhaussements et affouillements de sols sont autorisés à condition d'être liés aux travaux de construction ou d'aménagement admis dans la zone.

Section 2 – Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

Les dispositions spécifiques liées à la volumétrie et l'implantation des constructions peuvent être différentes pour les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés.

Les différentes dispositions spécifiques à la qualité architecturale, environnementale et paysagère des constructions 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 N

5.2. Dispositions graphiques du zonage

Trame bleue identifiée au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

Le règlement graphique identifie plusieurs éléments aquatiques et espaces d'interface entre les milieux terrestres et aquatiques. Ainsi, dans ces secteurs, les aménagements des cours d'eau et de leurs abords doivent veiller à maintenir les continuités écologiques (maintenir les boisements, permettre la libre circulation de la faune, protéger le lit mineur des cours d'eau).

Dans les secteurs matérialisés au plan de zonage comme zone humide, toute occupation du sol ainsi que tous aménagements susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones humides sont interdits, notamment les constructions de toute nature, les remblais/déblais et les drainages.

Les opérations de réhabilitation de la section Coudes-Issoire sur l'autoroute A75 sont de nature à compromettre l'existence des zones humides et sont donc incompatibles avec les dispositions du règlement.

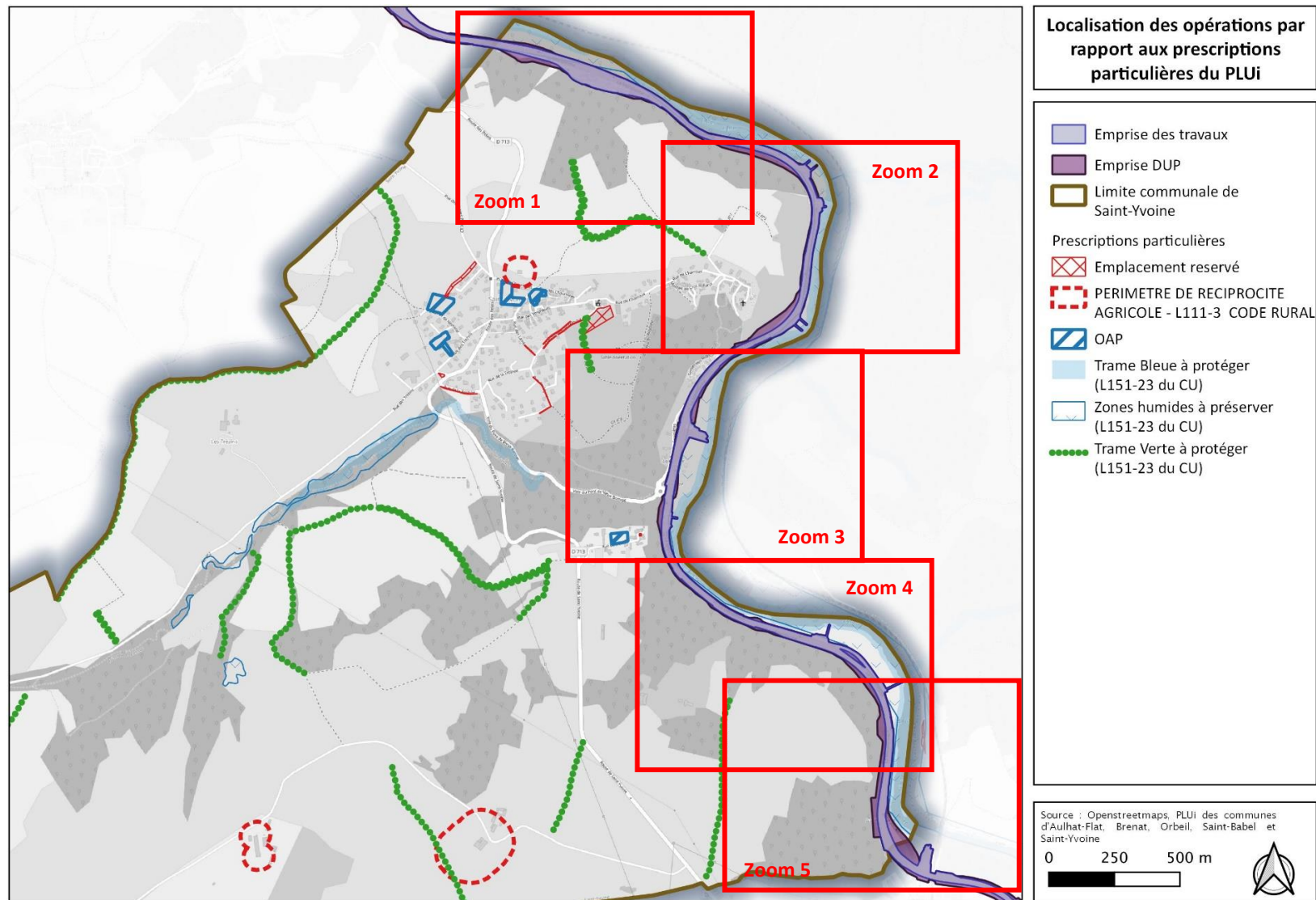


Figure 5 Prescriptions particulières du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (Zoom sur la commune de Saint-Yvoine)

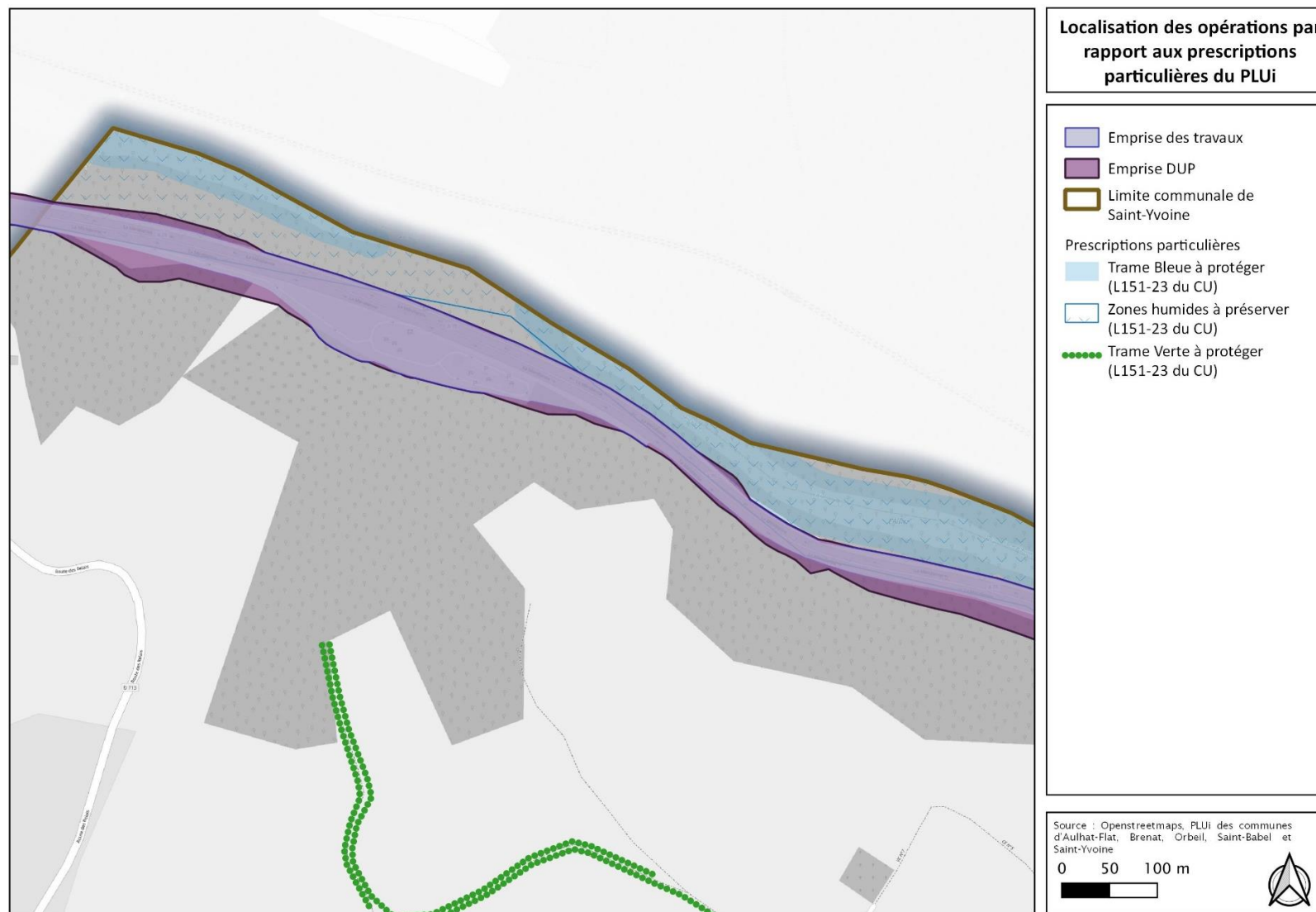


Figure 6 Prescriptions particulières du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (Zoom 1)

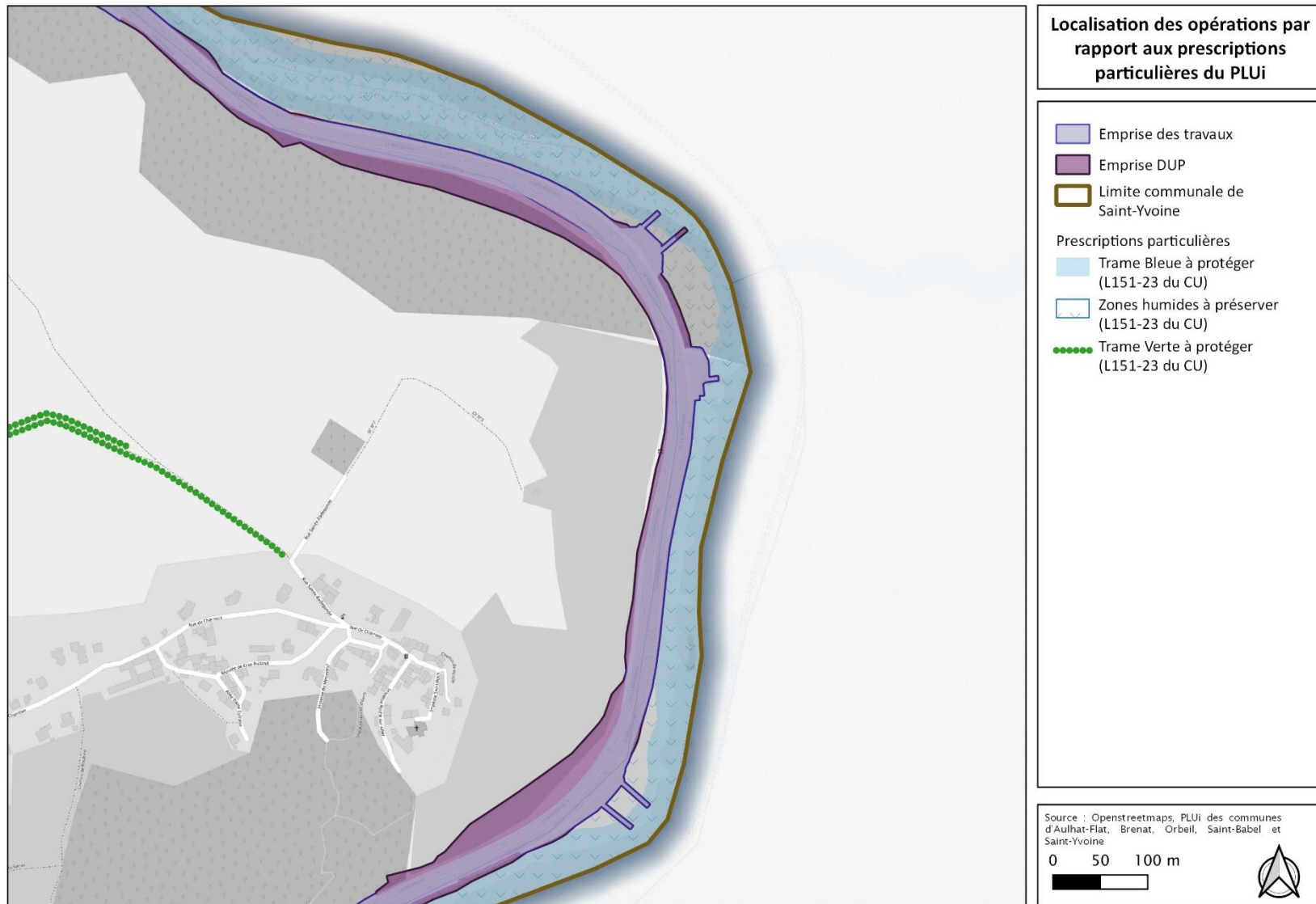


Figure 7 Prescriptions particulières du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (Zoom 2)

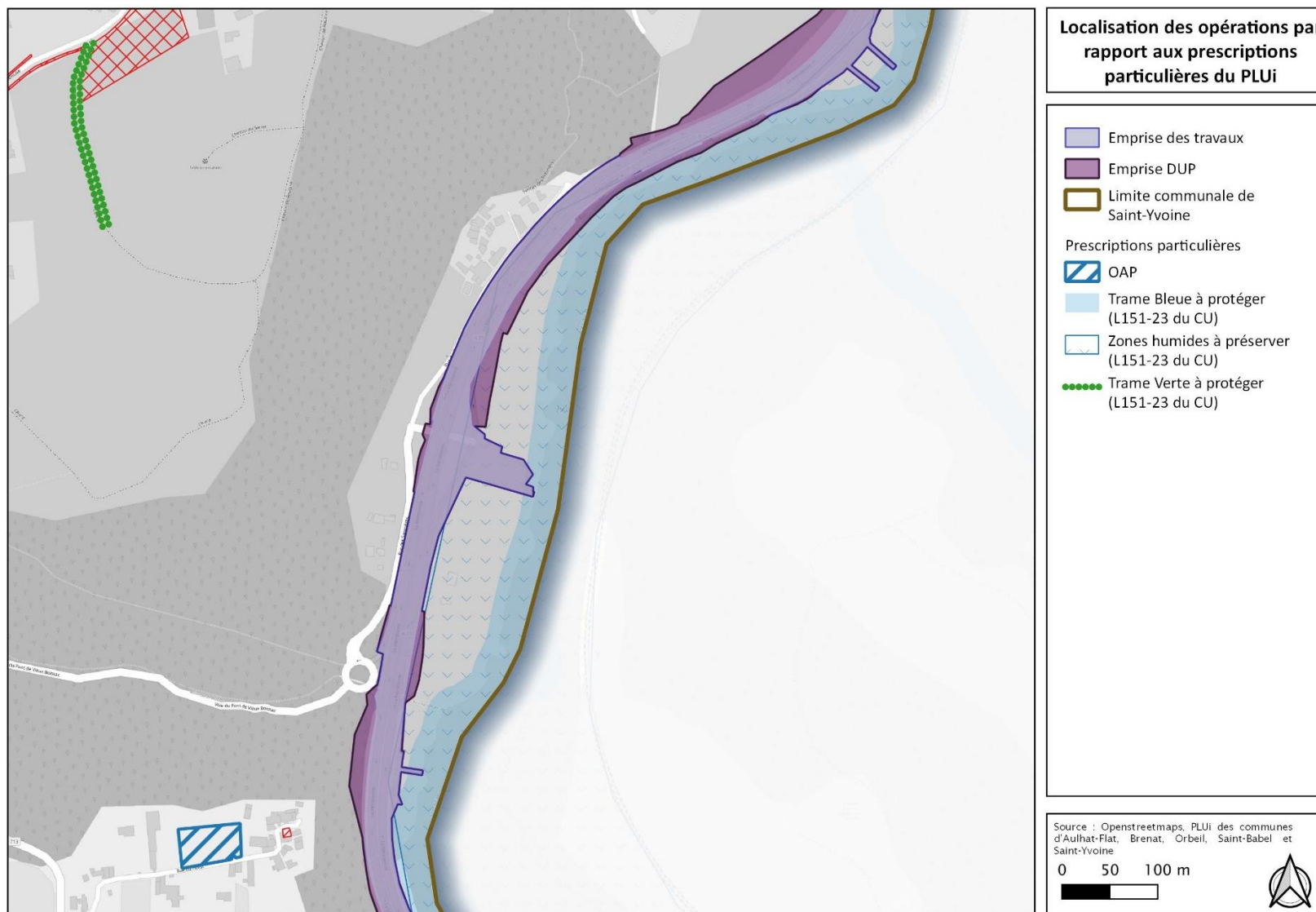


Figure 8 Prescriptions particulières du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (Zoom 3)

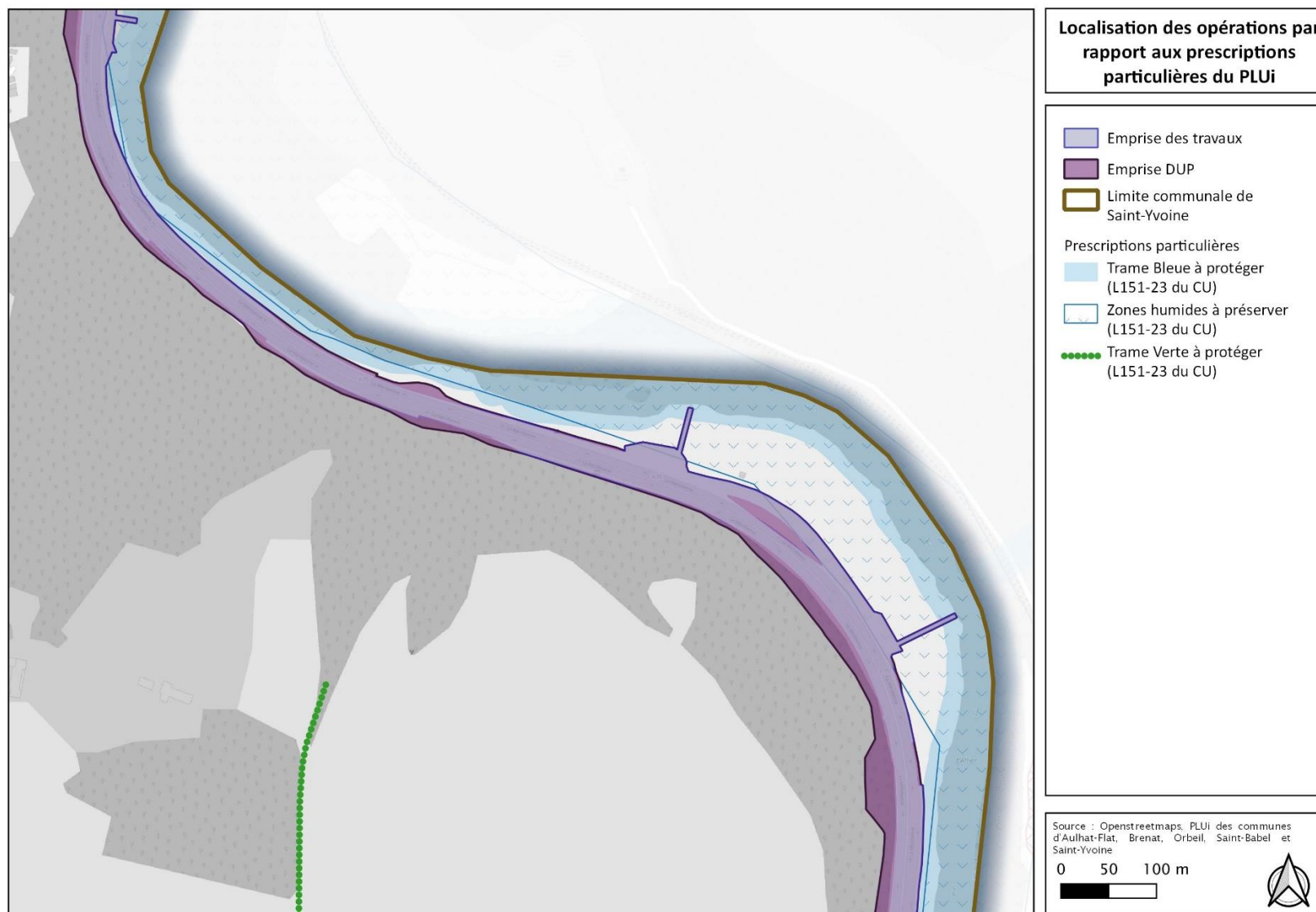


Figure 9 Prescriptions particulières du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (Zoom 4)

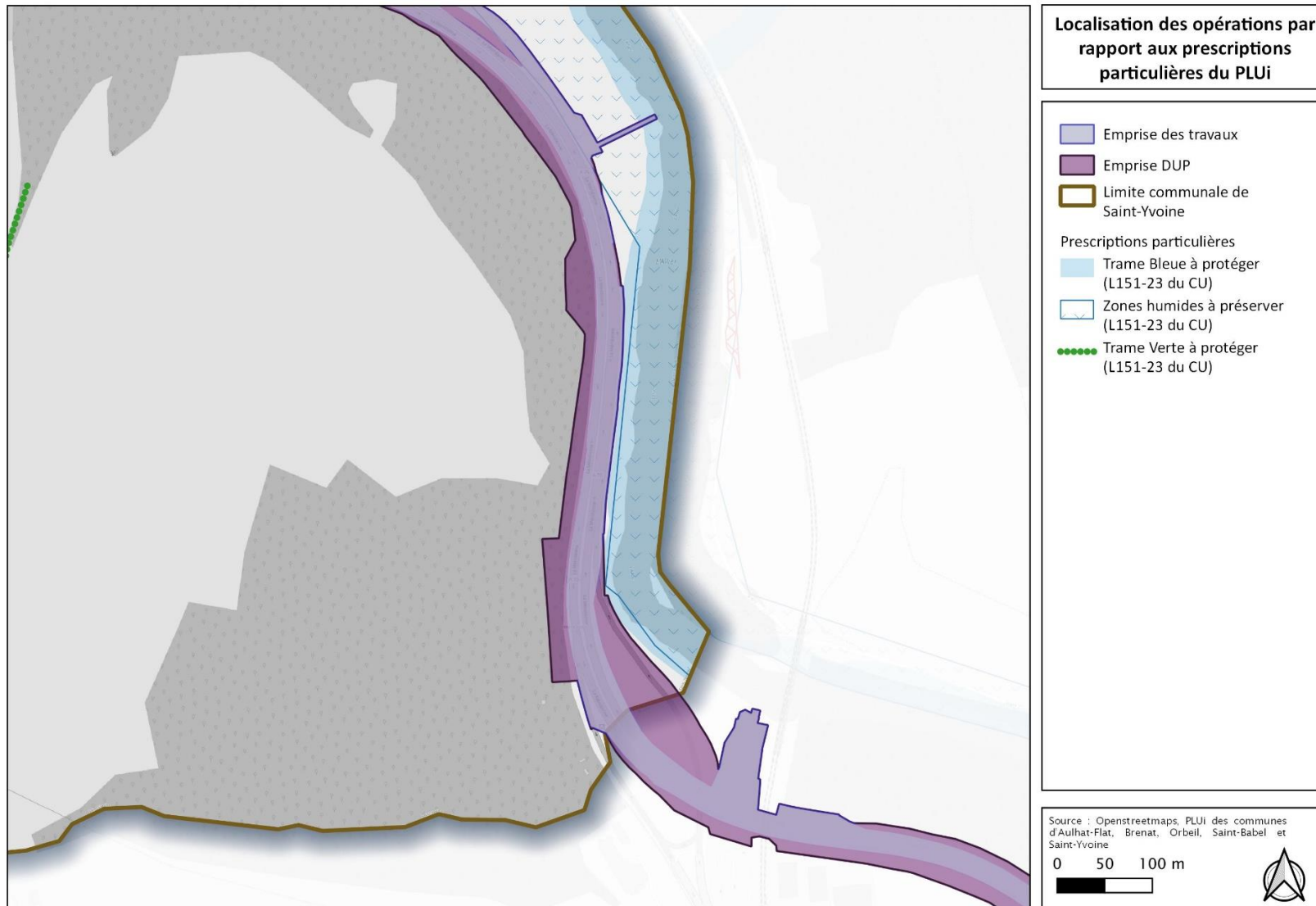


Figure 10 Prescriptions particulières du PLUi des communes d'Aulhat-Flat, Brenat, Orbeil, Saint-Babel et Saint-Yvoine (Zoom 5)

5.3. 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.

Le règlement du PLUi de Saint-Yvoine, après modification, est ainsi le suivant :

Trame bleue identifiée au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme

Le règlement graphique identifie plusieurs éléments aquatiques et espaces d'interface entre les milieux terrestres et aquatiques. Ainsi, dans ces secteurs, les aménagements des cours d'eau et de leurs abords doivent veiller à maintenir les continuités écologiques (maintenir les boisements, permettre la libre circulation de la faune, protéger le lit mineur des cours d'eau).

Dans les secteurs matérialisés au plan de zonage comme zone humide, toute occupation du sol ainsi que tous aménagements susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones humides sont interdits, notamment les constructions de toute nature, les remblais/déblais et les drainages.

Les opérations nécessaires à la réhabilitation de l'A75 sur la section comprise entre Coudes et Issoire sont autorisées, 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.

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

V. SYNTHÈSE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi DE SAINT-YVOINE AVEC LE PROJET

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

En effet dans les secteurs matérialisés au plan de zonage comme zone humide, sont interdits toute occupation du sol ainsi que tous aménagements susceptibles de compromettre l'existence, la qualité, l'équilibre hydraulique et biologique des zones humides.

La mise en compatibilité vise à permettre strictement dans ces secteurs 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 3.3 et 3.4 Plan de zonage) en réduisant les zones humides identifiées dans le PLUi.