



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale  
sur le projet de déviation de la route départementale RD94 porté  
par le Département de la Drôme sur la commune de Tulette (26)**

**Avis n° 2022-ARA-AP-1395**

**Avis délibéré le 17 septembre 2022**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd) a décidé dans sa réunion collégiale du 13 septembre 2022 que l'avis sur projet de déviation de la route départementale RD94 serait délibéré collégalement par voie électronique entre le 13 et le 17 septembre 2022.

Ont délibéré : Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Yves Sarrand, Jean-Philippe Strebler, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

\*\*\*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie pour avis au titre de l'autorité environnementale le 18 juillet 2022 par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de la Drôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés. Ils ont transmis leurs contributions respectivement en date du 15 et 5 septembre 2022.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.**

**Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

## Synthèse de l'Avis

La commune de Tulette se situe au sud-ouest du département de la Drôme, dans un contexte rural viticole.

Le projet porté par le Département de la Drôme vise à créer une déviation au sud du centre-ville, actuellement traversé par la route RD 94. Le trafic dans la commune est important : 11 220 véhicules par jour, dont 900 poids-lourds (donnée 2015), et la route est contrainte par le bâti existant. Le trafic poids-lourds dessert en particulier la société de vins de la vallée du Rhône « Celliers des Dauphins » dont l'extension est en cours, ainsi qu'une future zone d'activités en développement sur le même secteur.

Le projet de voirie, d'une longueur totale de 2,5 km environ, comporte sept carrefours giratoires. Une partie du linéaire existant de la route sera de plus recalibrée. L'emprise totale des aménagements est d'environ 8,9 ha et concerne en grande majorité des parcelles agricoles.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :

- la gestion économe de l'espace, du fait de l'imperméabilisation de terres actuellement utilisées par la viticulture et du risque de périurbanisation induit par le projet ;
- les espèces faunistiques protégées (avifaune et insectes) ;
- la qualité paysagère et patrimoniale de ce secteur viticole ;
- les nuisances (bruit, qualité de l'air) liées aux déplacements motorisés ;
- les risques d'inondation ;
- les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le changement climatique.

L'état initial de l'environnement est décrit de manière globalement satisfaisante au droit du site d'implantation du projet mais pas pour ce qui concerne le tracé actuel de la RD94 . Les inventaires faune-flore sont à actualiser ; les enjeux paysager et patrimonial du site doivent être caractérisés de manière plus précise afin de garantir leur juste prise en compte par le projet de déviation. Le périmètre d'étude doit être étendu à l'itinéraire actuel, afin notamment de qualifier son niveau sonore et la qualité de l'air.

Les impacts du projet doivent être plus précisément étudiés, en particulier en matière :

- d'urbanisation induite d'espaces agricoles entre la limite urbaine actuelle et le tracé de la nouvelle infrastructure, potentiellement importante ;
- de destruction directe et de dérangement des espèces faunistiques (dont certaines sont protégées nationalement) durant les travaux comme en phase d'exploitation de la route ;
- d'insertion paysagère, dans un contexte de paysage viticole de qualité ;
- d'évolution du cadre de vie, du niveau sonore et de la qualité de l'air le long de l'itinéraire actuel et de la future voie ;
- de maîtrise des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, devant nécessairement prendre en compte le trafic induit par la réalisation du projet.
- d'analyse et de non aggravation des risques d'inondation.

Il est nécessaire que l'augmentation du trafic routier et des nuisances associées à l'origine du projet soit reconsidérée et étayée précisément, au regard du contexte actuel en matière de lutte contre le changement climatique. L'alternative consistant à aménager le centre-ville et revoir les

modes de circulation et de déplacements sans réaliser une déviation doit être étudiée, notamment au regard de l'objectif national d'absence d'artificialisation nette en cours de déclinaison à l'échelle nationale. Le choix du parti d'aménagement proposé doit être justifié après une comparaison multicritères (prenant en compte des critères environnementaux) entre les différentes solutions étudiées, dont celle de l'aménagement de l'itinéraire existant.

L'Autorité environnementale recommande que l'étude d'impact lui soit représentée avant mise à l'enquête publique et délivrance de toute autorisation.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

# Sommaire

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>6</b>
1.1. Contexte.....	6
1.2. Présentation du projet.....	6
1.3. Procédures relatives au projet.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	8
<b>2. Analyse de l'étude d'impact.....</b>	<b>8</b>
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	8
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	12
2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	17

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1. Contexte

La commune de Tulette se situe au sud-ouest du département de la Drôme, dans un contexte rural marqué par la viticulture. Sa population, de 1 963 habitants en 2015, est en augmentation croissante sur la période récente.

La commune est actuellement couverte par le règlement national d'urbanisme (RNU). Un plan local d'urbanisme (PLU) est en cours d'élaboration.

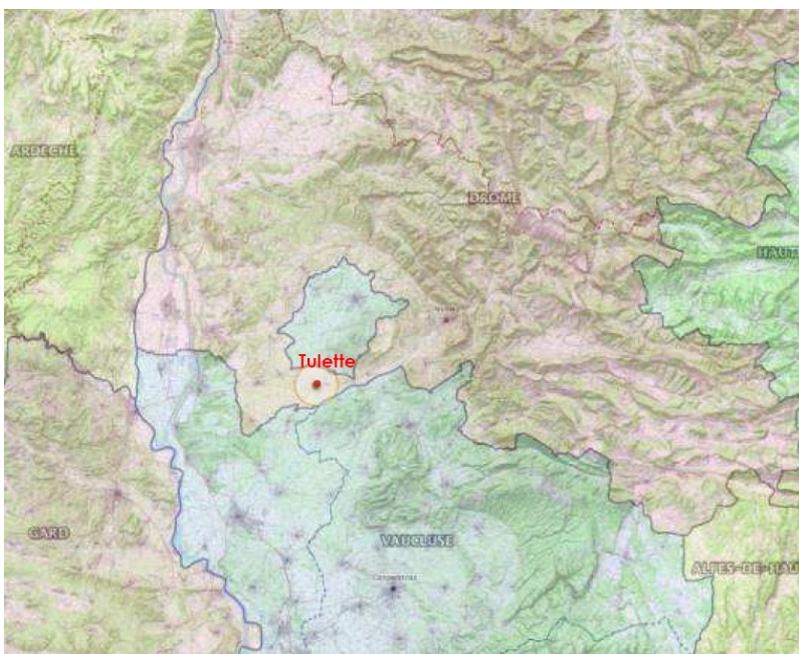


Figure 1: Localisation de la commune (source : étude d'impact)

### 1.2. Présentation du projet

Le projet vise à créer une déviation au sud du centre-ville de Tulette, actuellement traversé par la route départementale RD 94.

Le trafic de la RD 94 au centre-ville est important : 11 220 véhicules par jour, dont 900 poids-lourds (donnée 2015), et la route est contrainte par le bâti existant. Le trafic poids-lourds dessert en particulier la société des vins « Celliers des Dauphins », dont l'extension est en cours, ainsi qu'une future zone d'activités en développement sur le même secteur.

Le projet de voirie, d'une longueur totale de 2,5 km environ, comporte sept carrefours giratoires, le plus à l'est permettant la desserte du secteur d'activités sus-mentionné. Une partie du linéaire existant de la RD sera recalibrée.

L'emprise des aménagements est d'environ 8,9 ha et concerne en grande majorité des parcelles agricoles.

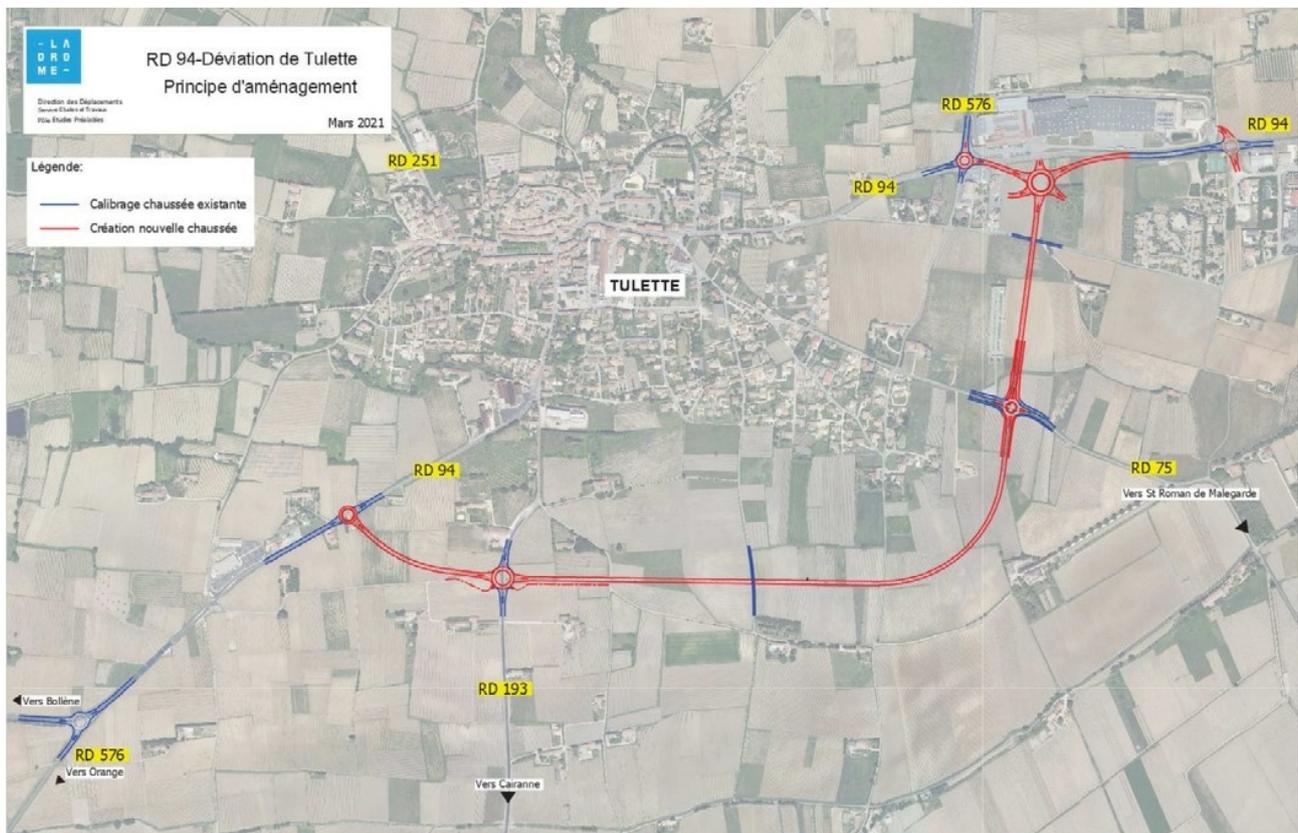


Figure 2: Plan d'ensemble du projet (source : étude d'impact)

En section courante, l'emprise du projet est en moyenne d'une largeur de 21 mètres comportant la chaussée (6,50 m) et, de part et d'autre, les accotements (2,25 m), les fossés et noues et les talus de déblais et remblais (profil en travers type p.17). La gestion des eaux pluviales sera assurée par un réseau de fossés et de noues d'infiltration le long de la voirie, ainsi que par quatre bassins et un massif d'infiltration (schéma p.19). Le projet comprend également le rétablissement d'accès agricoles supprimés du fait de l'aménagement de la déviation (carte EI p.16).

Le dossier indique que le projet de PLU comprendra un emplacement réservé pour la réalisation du projet.

### 1.3. Procédures relatives au projet

Le projet fera l'objet d'une enquête publique à l'issue de laquelle son utilité publique doit être prononcée.

L'élaboration du projet a été accompagnée d'une démarche d'évaluation environnementale (dont l'étude d'impact, jointe au dossier, constitue le compte-rendu) suite à la décision de l'Autorité en charge du cas par cas de 2017<sup>1</sup>.

Le projet fait par ailleurs l'objet :

- d'une déclaration au titre de l'article L. 214-1 du code de l'environnement (« Loi sur l'eau ») déposée auprès des services de la préfecture de la Drôme ;
- d'une demande de dérogation à l'interdiction générale d'atteinte aux espèces protégées, le projet étant susceptible de générer des atteintes résiduelles significatives à plusieurs es-

1 Décision n° 2017-ARA-DP-00359 du 23 mars 2017 : [https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20170323\\_dec-dp00359.pdf](https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20170323_dec-dp00359.pdf)

pèces animales protégées (invertébrés et oiseaux). Cette demande est en cours d'instruction par le conseil national de la protection de la nature (CNPN).

#### **1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné**

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet sont :

- la gestion économe de l'espace, du fait de l'imperméabilisation de terres actuellement utilisées par la viticulture et du risque de périurbanisation induit par le projet ;
- les espèces faunistiques protégées (avifaune et insectes) ;
- la qualité paysagère et patrimoniale de ce secteur viticole ;
- les nuisances (bruit, qualité de l'air) liées aux déplacements motorisés ;
- les risques d'inondation ;
- les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le changement climatique.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

Les études spécifiques menées pour l'élaboration de l'étude d'impact ne figurent pas dans le dossier transmis. Elles doivent être annexées à l'étude d'impact pour la complète information du public.

### **2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution**

#### Milieus naturels et biodiversité

Le site du projet n'accueille aucun zonage d'inventaire ou de protection du milieu naturel. La Znieff<sup>2</sup> et le site Natura 2000 les plus proches sont localisés respectivement à environ 600 mètres et un kilomètre au sud de l'aire d'étude.

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de l'ex-région Rhône-Alpes désormais inclus dans le schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SradDET)<sup>3</sup> situe le projet au sein des « *grands ensembles agricoles participant ainsi de la fonctionnalité écologique du territoire* » et indique que « *le niveau de perméabilité [du secteur] est à préciser* » (p.46). L'« analyse éco-paysagère locale » présentée p.48, très sommaire, ne permet pas de caractériser les continuités écologiques existant au niveau local.

**L'Autorité environnementale recommande de caractériser et cartographier les continuités écologiques au niveau local de manière détaillée.**

Les habitats présents sur l'aire d'étude sont identifiés et localisés (carte p.51). Ils sont constitués principalement de parcelles de vignes exploitées, de friches et de jachères agricoles, ainsi que d'espaces artificialisés (bâti isolé, terrains vagues, routes existantes). Quelques éléments ponctuels présentent toutefois un intérêt écologique plus notable : fossés et canaux d'irrigation à hélophytes (zones humides avérées), alignements d'arbres et fourrés, et pelouses à Brachypode de Phénicie.

---

2 Zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique

3 Le SRCE est aujourd'hui inclus dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Auvergne Rhône-Alpes, ce que le dossier pourrait utilement préciser  
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
projet de déviation de la route départementale RD94 à Tulette (26)

**L'Autorité environnementale recommande de préciser les surfaces et la carte des habitats naturels.**

Les inventaires de terrains, effectués entre mars 2016 et mai 2017 ont notamment révélé la présence de :

- cinq espèces floristiques remarquables<sup>4</sup>, dont une est protégée nationalement (le Cirse de Montpellier) : voir carte de localisation p.56 ;
- quatre espèces d'invertébrés protégées nationalement ou présentant un statut de rareté au niveau local. Elles ont été principalement contactées dans les milieux humides (canaux et fossés) traversant le fuseau ;
- cinq espèces d'amphibiens et reptiles, protégées nationalement mais communes localement, également contactées au niveau de ces secteurs humides ainsi que des friches et lisières ;
- quatre espèces d'oiseaux protégées et rares au niveau local<sup>5</sup> ainsi que plusieurs espèces de passereaux plus communes mais néanmoins protégées. Elles utilisent les zones ouvertes et semi-ouvertes du site en reproduction et pour l'alimentation ;
- quelques individus d'Hérisson d'Europe (espèce protégée nationalement et quasi-menacée régionalement) au niveau des lisières et bosquets résiduels ;
- un cortège d'espèces communes de chiroptères exploitant le site de façon ponctuelle et en transit uniquement (absence de gîtes potentiels).

En outre, la présence probable du Campagnol amphibie (espèce protégée nationalement) est à signaler en raison de données historiques attestant de sa présence au sein du canal du Comte, qui présente toujours des habitats favorables à cette espèce.

Toutefois, aucun inventaire ne semble avoir été réalisé pour les poissons et les invertébrés sur les cours d'eau traversés par le projet (canal du Comte et du Moulin), sans qu'aucun élément d'explication ne soit apporté.

Le niveau d'enjeu du site en termes de biodiversité est considéré globalement modéré et localement « assez fort » (carte ci-dessous).

---

4 Évaluées « NT » (quasi menacées) sur la liste rouge régionale

5 Évaluées de « VU » (vulnérable) à « CR » (en danger critique) sur la liste rouge régionale  
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes  
projet de déviation de la route départementale RD94 à Tulette (26)  
Avis délibéré le 17 septembre 2022



## Paysage et patrimoine

Le projet s'inscrit dans un paysage de vignobles sur les terrasses de la vallée de l'Aygues, au sud des contreforts de la montagne de la Lance.

Les caractéristiques paysagères du site d'implantation du projet sont décrites et cartographiées.

L'étude souligne la nécessité que le projet s'installe au niveau du terrain naturel et « *reste sur une même terrasse* » (p.80). .

L'étude indique par ailleurs que « *la zone traverse des parcelles qui accueillent éléments du petit patrimoine comme des puits ou bien d'anciennes cabanes de bergers en pierres sèches* » (p.67) sans que ces éléments soient identifiés.

**L'Autorité environnementale recommande que le petit patrimoine situé dans le fuseau d'implantation du projet soit inventorié et cartographié.**

## Qualité de l'air

L'étude souligne que « *la commune de Tulette fait partie, avec 77 communes du département, des zones sensibles pour la qualité de l'air. Cela concerne un axe centré sur la vallée du Rhône et étendu autour de Romans-sur-Isère et au bassin de Valréas* » (p.37), rendant nécessaire une estimation des émissions de polluants au niveau du domaine d'étude.

Les éléments de conclusion quant à l'évolution de l'environnement sur le territoire en l'absence de mise en œuvre du projet (p.25) sont peu compréhensibles :

- « *L'urbanisation de la commune de Tulette ne devrait donc pas avoir de conséquences majeures sur les milieux naturels et l'activité viticole* » : de quelle urbanisation s'agit-il ? Sur quels éléments s'appuie ce constat ?
- « *le trafic de la RD94, source de nuisances pour les habitants du bourg, est destiné à augmenter [et] s'accompagnera d'une augmentation des nuisances associées (sonores, visuelles, pollution...)* » puis « *l'exposition des populations à la pollution atmosphérique liée au trafic devrait se stabiliser voire se réduire en raison de l'évolution des comportements de mobilité et du parc automobile [...]* » : laquelle de ces deux affirmations contradictoires faut-il prendre en compte ? La seconde constitue un argument en défaveur de l'utilité du projet.

L'état initial sur la qualité de l'air est insuffisant. Les résultats qui sont présentés (avec des diagrammes peu lisibles) sur la commune constituent une évaluation globale mais ne présentent pas la situation effective au cœur du village, à proximité de la RD.

L'Autorité environnementale recommande de présenter la situation réelle en matière de qualité de l'air, fondée sur des analyses de terrain.

## **2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement**

Le projet est justifié par les désagréments liés au trafic actuel traversant le bourg pour les habitants de celui-ci : pollution atmosphérique, bruit, vibrations, sécurité.

D'autant plus qu'un accroissement du trafic est attendu d'ici 2030 : « [...] 2900 véhicules de plus (tous types confondus) dont 200 poids lourds » (p.23). Or, les éléments fournis proviennent de guides anciens : « *l'instruction ministérielle relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers (mai 2007) prévoit un accroissement du trafic de 1 % linéaire annuel entre 2020 et 2030* » (p.22) et « *Les transports routiers de marchandises continueront de croître jusqu'en 2030* » (p.23), sans prendre en considération les engagements plus récents relatifs à la limitation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre et à l'artificialisation des sols, renforcés dans le contexte actuel d'intensification de la lutte contre le changement climatique.

Par ailleurs, l'étude ne détaille pas les calculs (hypothèses retenues, méthodes) d'estimation du trafic qui serait retiré du centre-ville.

**L'Autorité environnementale recommande de reconsidérer et d'explicitier les hypothèses retenues pour estimer l'évolution du trafic sur la RD84.**

Le choix du scénario retenu a été fait par comparaison avec deux autres variantes de tracé, plus long, et donc plus coûteux et générant un impact environnemental supérieur (carte p.150). L'analyse comparative multicritère de ces solutions alternatives est à revoir en se fondant sur les hypothèses de trafic révisées. L'absence d'étude d'une solution consistant en un réaménagement de la voie en lieu et place, fondée sur des nouveaux principes de circulation (alternats, réduction de vitesse, revêtements adaptés notamment) largement développés et mis en œuvre dans d'autres secteurs, n'est pas acceptable.

**L'Autorité environnementale recommande d'étudier l'alternative consistant à aménager le centre-ville sans réaliser le projet de déviation, dans l'objectif national de maîtrise de l'urbanisation et de limitation de l'étalement urbain. Elle recommande de justifier le choix du parti d'aménagement retenu après une comparaison multicritères entre les différentes alternatives étudiées.**

### **2.3. Incidences du projet sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser**

#### Consommation d'espace agricole

Le projet artificialisera environ 14 ha de terres agricoles (8,93 ha pour le projet et 5,46 ha pour les mesures compensatoires environnementales), dont 4,3 ha seront imperméabilisés.

Les seules mesures évoquées dans le dossier à ce sujet sont économiques, comme prévu au code rural, et consistent en une indemnisation financière pour les exploitants. Elles ne constituent pas des mesures environnementales et donc n'évitent ni ne réduisent l'impact environnemental du projet (artificialisation des sols, émission de gaz à effet de serre, réchauffement climatique induit) et n'ont à ce titre pas vocation à être mentionnées dans l'étude d'impact.

L'étude indique par ailleurs que « *la déviation pourrait contribuer à stimuler le développement urbain notamment à proximité des points d'échange (extension de zones d'activités desservies par giratoires) ou en périphérie des franges urbaines actuelles dans les quartiers résidentiels* » et que « *cette extension pourrait affecter le vignoble et quelques espaces naturels existants* » (p.25). Elle souligne que « *l'importance de cet impact indirect n'est pas négligeable au regard des surfaces cumulées concernées* » (p.95), sans que ces dernières ne soient quantifiées ni que des mesures pour les éviter, les réduire ou les compenser soient présentées.

Par ailleurs, le constat selon lequel « *la commune n'ayant pas de document d'urbanisme approuvé, il est impossible de connaître l'évolution possible de l'urbanisation au jour de la rédaction de la présente étude d'impact* » (p.23) méconnaît *a priori* les leviers permettant à la collectivité de maîtriser son urbanisation de façon générale et celle potentiellement induite par le projet.

**L'Autorité environnementale recommande que l'impact du projet en termes d'urbanisation induite sur des espaces agricoles et naturels soit évalué précisément et que des mesures soient définies afin de l'éviter, le réduire ou, à défaut, le compenser.**

### Milieu naturel et biodiversité

Les principaux impacts potentiels sur la faune sont identifiés :

- suppression d'habitats sur les emprises de la route et des aménagements nécessaires à la réalisation de la phase chantier (zones de stockage, accès, etc.) ou pollution accidentelle de ceux-ci ;
- destruction directe d'individus durant la phase travaux comme lors de l'exploitation de l'infrastructure (trafic routier et entretien des accotements) ;
- dérangement permanent lié aux nuisances sonores, visuelles et aux vibrations engendrées par les travaux puis par le trafic routier ;
- altération des continuités écologiques.

L'intensité des impacts du projet sur chacun des milieux et espèces est évaluée (tableau p.97 et suivantes). Celle-ci demeure selon le dossier, au plus « modérée » bien que le projet comprenne en particulier le passage en souterrain (busage) des fossés et canaux croisés par le tracé, habitats humides d'intérêt pour l'accueil et le déplacement de la faune, et la destruction et l'altération d'une grande surface d'habitats de reproduction, d'alimentation et de transit de plusieurs espèces d'oiseaux (dont 24,5 ha pour l'Alouette lulu).

Il est par ailleurs évoqué des travaux de « *débroussaillage, d'abattage et dessouchage d'arbres* » et d'« *aménagement d'une aire à proximité du chantier [pour le] stockage d'hydrocarbures* » (p.86) sans que les emprises concernées ne soient localisées. Il est également précisé que « *le béton et les matériaux traités aux liants hydrocarbonés [seront] importés d'une plate-forme de fabrication* » (p.86) : l'emplacement et les caractéristiques de celle-ci ne sont pas précisés et ses impacts sur l'environnement ne sont pas évalués.

Le plan superposant le projet avec la position des stations d'espèces floristiques patrimoniales (p.102) est à une échelle trop large pour permettre d'évaluer l'impact sur celles-ci.

Des mesures sont proposées, notamment l'évitement des périodes sensibles pour la faune et la flore dans le calendrier de réalisation des travaux, le balisage des enjeux situés en marge de l'emprise du chantier, ou la réalisation d'aménagements permettant le rétablissement des continuités écologiques (notamment en ce qui concerne la reconstitution des lits des cours d'eau au niveau des franchissements hydrauliques), mais ceux-ci ne sont décrits que de manière sommaire.

Malgré les mesures mises en œuvre, l'étude conclut à l'existence d'impacts résiduels significatifs sur plusieurs espèces protégées (« *invertébrés affiliés aux zones humides et avifaune liée aux agrosystèmes* », p.114) nécessitant la demande d'une dérogation à l'interdiction de destruction et de déplacement d'espèces protégées.

Des mesures compensatoires sont proposées (p.158 à 171), à destination de l'avifaune (acquisition de parcelles par le Département et remise en état, mise en place de conventions d'usage et de gestion, appui pour la modification des pratiques agricoles) ainsi que de l'entomofaune (recréation d'un habitat favorable à l'Agrion de Mercure sur un tronçon de l'Hérein).

**L'Autorité environnementale recommande de requalifier à la hausse l'impact du projet sur les enjeux liés au milieu naturel, à la faune et à la flore, et de décrire plus finement les mesures d'évitement réduction et si nécessaire de compensation qui seront mises en œuvre. Elle recommande en outre de joindre dès à présent dans le dossier qui sera mis à l'enquête publique les projets de convention de gestion et d'usage.**

### Eau

Les mesures annoncées pour éviter la pollution des eaux durant la phase de travaux, en particulier des canaux du Comte et du Moulin que le tracé intersecte, sont décrites de façon succincte p.88 : mise en place d'aires d'entretien et de stationnement des engins, de stockage des déchets, entretien régulier du matériel, prévision de dispositifs permettant de gérer une pollution accidentelle, etc.

**L'Autorité environnementale recommande de détailler les mesures prises pour éviter la pollution des eaux pendant les travaux.**

Durant la phase d'exploitation de l'infrastructure, un réseau de fossés, noues et bassins permettra de collecter les eaux de ruissellement associées au projet, de réguler les rejets, de limiter les apports de polluants au milieu et de gérer les éventuelles pollutions accidentelles.

Par ailleurs, l'étude d'impact relève que « *[le projet] pourrait aggraver l'aléa inondation dans la traversée de la zone inondable du Lez classée aujourd'hui en aléa faible au PPRi* » (p.87) sans plus de détails.

Le dossier ne fournit pas de précisions sur les volumes d'expansion des crues à compenser. Il ne semble pas qu'une étude hydraulique ait été conduite sur le sujet. L'étude d'impact ne permet pas de vérifier le respect des orientations du Sdage et du PGRI.

L'aggravation du risque de ruissellement, devrait également être étudiée dans la mesure où il ne semble pas que des mesures ait été prises pour éviter l'urbanisation induite en particulier .

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir les conséquences du projet sur l'aléa inondation au regard des évolutions possibles des débits ruisselés, en lien avec le changement climatique, et l'urbanisation induite potentielle.**

### Paysage et patrimoine

Les constats effectués (p.130) restent sommaires, non démontrés et non illustrés.

Le fuseau dans lequel s'inscrit le projet concerne la première et la deuxième terrasse identifiées sur la carte p.75. Par ailleurs, l'enjeu d'« *inscrire le tracé dans la trame parcellaire du vignoble* » est identifié (p.82), ce qui n'est manifestement pas le cas du tracé retenu (plan p.16), en particulier entre les carrefours giratoires n°2 et 3 ainsi qu'au niveau de la courbe située avant le carrefour giratoire n°4.

**L'Autorité environnementale recommande que l'insertion paysagère du projet soit étudiée (en particulier par rapport à la topographie et à la trame parcellaire existante en lien avec**



Le dossier montre que les impacts des deux projets sont du même ordre, même s'il en minimise l'effet cumulé :

- consommation d'espace agricole : emprise cumulée de 18,9 ha sur le vignoble, hors mesures compensatoires, et incertitude quant à l'expansion urbaine des communes entre leurs franges sud actuelles et les tracés des déviations ;
- impacts sur des espèces faunistiques protégées : le projet de Suze-la-Rousse fait également l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées en cours d'instruction visant l'Alouette lulu, l'Edicnème criard, l'Agrion de Mercure, le Bruant proyer, l'Alyte accoucheur et la Grenouille rieuse ;
- effets comparables sur le paysage : fragmentation du vignoble et banalisation des paysages.

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des effets cumulés de ces deux projets et des mesures d'évitement, de réduction et si nécessaire de compensation correspondantes.**

#### Incidences spécifiques aux infrastructures de transport

L'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit présenter en plus des chapitres habituels :

- – *une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;*
- – *une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;*
- – *une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;*
- – *une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;*
- – *une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.*

Ces éléments sont abordés en page 137-138 et 142 de manière rapide. Ces éléments nécessiteraient des explications sur les hypothèses retenues et elles gagneraient à être regroupées dans un chapitre spécifique de l'étude d'impact. Les mesures visant à préciser comment la commune « vise à contenir l'expansion urbaine entre la frange actuelle sud et la déviation » ne sont pas définies.

**L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse spécifique aux infrastructures de transport, de revoir les hypothèses de trafic sur des bases actualisées et de préciser en concertation avec la commune, les mesures destinées à lutter contre l'urbanisation induite.**

#### **2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact**

Ce résumé synthétique et largement illustré permet de prendre connaissance de façon satisfaisante du projet et de la démarche d'évaluation environnementale qui a été menée.

**L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.**