



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la Mission régionale d'Autorité
environnementale sur la déviation de Tulette par la RD94
présentée par le Conseil départemental de la
Drôme et concernant la commune de Tulette (26)
(2^e avis)**

Avis n° 2026-ARA-AP-2097-N19414

Avis délibéré le 28 juillet 2026

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), s'est réunie le 28 juillet 2026 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la déviation de Tulette par la RD94 sur la commune de Tulette (26) - (2^e avis).

Ont délibéré : Pierre Baena, Fabienne Cresci, Jeanne Garric, Anne Guillabert, Jean-Pierre Lestoille, Yves Majchrzak, François Munoz, Anne Pons, Muriel Preux, Émilie Rasooly, Guy Robin 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 le 16 juin 2026 par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'Autorité environnementale.

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 l'Agence régionale de santé et de la préfecture de la Drôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, ont été consultées. L'Agence régionale de Santé a transmis sa contribution le 09 juillet 2026

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. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

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

Le projet consiste à créer une déviation au sud du centre-ville de Tulette (26), actuellement traversé par la route départementale RD 94. L'emprise des aménagements prévus est d'environ 9 ha et concerne en grande majorité des parcelles agricoles.

Par suite de la [décision n° 2017-ARA-DP-00359](#) prise le 23 mars 2017 par l'autorité en charge du cas par cas, le projet a fait l'objet d'une démarche d'évaluation environnementale dont l'étude d'impact, jointe au dossier, constitue la restitution. Ce projet a déjà fait l'objet d'une saisine pour avis de l'Autorité environnementale, qui a donné lieu à l'[avis n° 2022-ARA-AP-1395](#) délibéré le 17 septembre 2022. Le dossier a évolué et le projet fait l'objet d'une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale.

Les compléments apportés dans le cadre de ce nouveau dossier ne permettent pas de lever la plupart des interrogations émises par l'Autorité environnementale dans l'avis sus-mentionné concernant les principaux enjeux du territoire et du projet identifiés :

- 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, malgré une volonté exprimée par la commune de limiter celle-ci dans le cadre du futur PLU ;
- les espèces faunistiques protégées (avifaune et insectes) et les continuités écologiques existant au droit du fuseau retenu pour le passage du projet de déviation ;
- la qualité paysagère et patrimoniale de ce secteur viticole ;
- les nuisances (bruit, qualité de l'air) liées aux déplacements motorisés ;
- les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le changement climatique.

Avis

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Présentation du territoire et du projet

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 1994 habitants en 2023 (donnée Insee), 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)

Le projet consiste 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 : 11 880 véhicules par jour, dont 860 poids lourds (données 2023), 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 assurant 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 9 ha et concerne en grande majorité des parcelles agricoles.

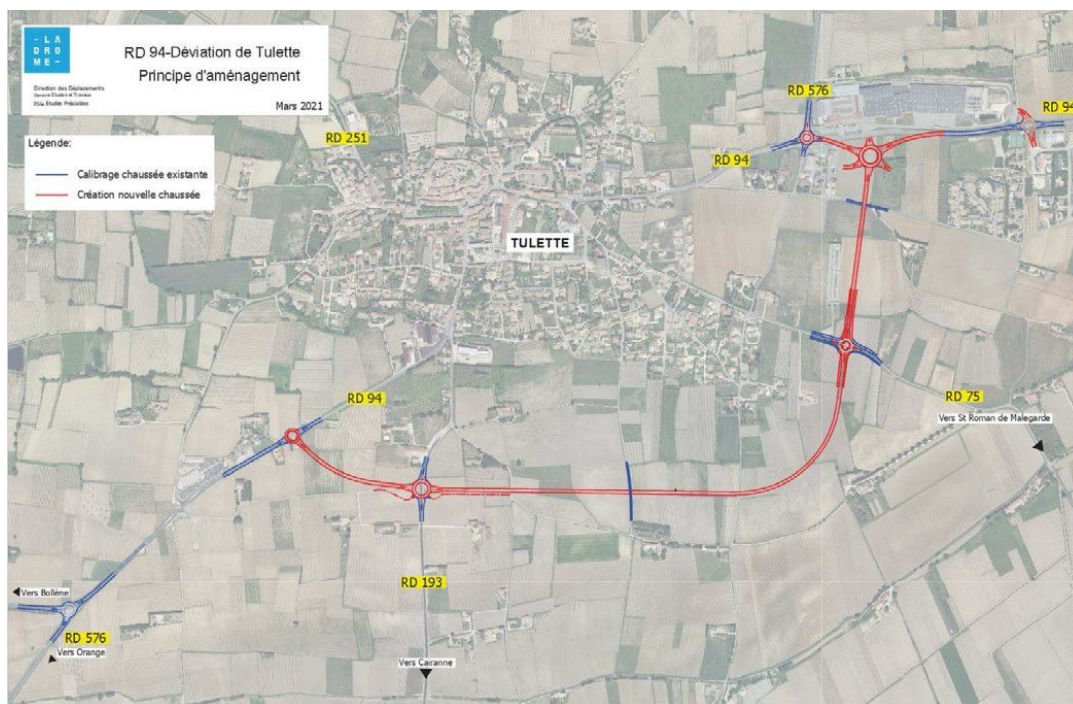


Figure 2: Plan d'ensemble du projet (source : étude d'impact)

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. 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. Le projet comprend également le rétablissement d'accès agricoles supprimés du fait de l'aménagement de la déviation.

1.2. Procédures relatives au projet

Le projet doit faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) qui interviendra à la suite de l'enquête publique environnementale à laquelle le projet est soumis. 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 Drôme¹ ;
- 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 espèces animales protégées (invertébrés et oiseaux)².

Comme suite à la [décision n° 2017-ARA-DP-00359](#) prise le 23 mars 2017 par l'autorité en charge du cas par cas, le projet a fait l'objet d'une démarche d'évaluation environnementale dont l'étude d'impact, jointe au dossier, constitue la restitution.

1 Le dossier d'enquête publique précise à ce sujet (p.413) : « la Direction départementale des territoires de la Drôme a délivré un récépissé de dépôt du dossier de déclaration donnant accord pour commencer les travaux, en date du 17 octobre 2018 (dossier n° 26-2019-00221). Une première prorogation de cette autorisation a été délivrée le 6 septembre 2021 pour une durée de 3 ans. Une seconde prorogation a été délivrée en 2024 »

2 Le dossier d'enquête publique précise à ce sujet (p.413) : « un dossier d'information a été constitué et a déjà fait l'objet d'échanges avec les services de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes. [...] Les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser les dommages causés aux espèces protégées et/ou à leurs habitats, ainsi que les modalités de leurs suivis, ont été intégrées par anticipation au présent dossier d'étude d'impact »

Ce projet a déjà fait l'objet d'une saisine pour avis de l'Autorité environnementale, qui a donné lieu à l'[avis n° 2022-ARA-AP-1395](#) délibéré le 17 septembre 2022. En synthèse de cet avis, la MRAe recommandait au maître d'ouvrage :

« 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 multi-critères (prenant en compte des critères environnementaux) entre les différentes solutions étudiées, dont celle de l'aménagement de l'itinéraire existant. »

Le présent avis est complémentaire du précédent.

1.3. Principaux enjeux environnementaux

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 ;
- la biodiversité avec les espèces faunistiques protégées (avifaune et insectes) dans un contexte général d'effondrement de la biodiversité ³;
- la qualité paysagère et patrimoniale de ce secteur viticole ;
- le cadre de vie (bruit, qualité de l'air) liées aux déplacements motorisés ;
- le risque d'inondation ;
- les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le changement climatique.

3 <https://biodiversite.gouv.fr/les-5-pressions-responsables-de-leffondrement-de-la-biodiversite>

2. Analyse de l'étude d'impact

La plupart des points évoqués dans le 1^{er} avis de l'Autorité environnementale ont été repris. Ils portent principalement sur :

- la caractérisation de l'état initial de l'environnement :
 - les continuités écologiques à l'échelle locale : il est précisé que « *l'enjeu global du contexte écologique est jugé modéré en vue du lien fonctionnel avec la ZNIEFF de type I « Parcelle cultivée à Tulette » située à 600 m au sud de la zone d'étude* » et une carte schématique a été ajoutée (p.147). Cette dernière montre que le fuseau d'implantation de l'infrastructure vient fragmenter plusieurs continuités identifiées, sans que l'étude en fasse mention ;
 - les habitats naturels : des inventaires complémentaires ont été réalisés, permettant de décrire plus finement les milieux présents sur l'aire d'étude et de déterminer les surfaces concernées (p.148 à 151) ;
 - les eaux souterraines : la vulnérabilité des deux nappes identifiées au droit du projet a été estimée ;
 - le risque d'inondation : il est précisé que « *le projet est concerné pour partie par une zone jaune [du PPRi du bassin versant du Lez] correspondant à une zone à risque d'inondation associée au canal du Moulin* » et que « *le principe est [d'y] autoriser les constructions en respectant les prescriptions énoncées aux articles correspondants du titre 5 du règlement du PPRi* » (p.119), sans toutefois que celles-ci soient détaillées ni prennent en compte de façon explicite les effets du changement climatique sur cet aléa ;
 - le petit patrimoine : la réponse du maître d'ouvrage à l'avis initial indique qu'« *une analyse plus fine du territoire dans une bande de 100 m de part et d'autre du tracé retenu n'a pas identifié de bâti à caractère patrimonial comme des cabanes de vigneron* » (p.65). Or, une analyse rapide montre l'existence d'un bâti au niveau du giratoire n°4 (carte p.318) : l'intérêt potentiel de celui-ci nécessite d'être qualifié ;
 - la qualité de l'air : des mesures *in situ* au niveau de la commune (centre-ville et tracé du projet) ont été effectuées en 2023 et 2024. Elles montrent notamment que les estimations moyennes annuelles des concentrations en particules PM_{2,5} et en NO₂, si elles sont inférieures aux maximums réglementaires, dépassent toutefois les recommandations de l'Organisation Mondiale pour la Santé (OMS) au niveau de plusieurs points (p.130 à 132 de l'étude d'impact) ;
- les alternatives examinées et la justification des choix retenus :
 - les prévisions de trafic sur la RD 94 dans le centre-ville de Tulette : actuellement d'environ 12 000 véhicules/jour (deux sens confondus) dont 900 poids lourds, ce flux pourrait atteindre à l'horizon 2045 soit 13 800 véhicules/jour selon le (scénario au fil de l'eau (sans la déviation), soit se situer dans une fourchette évaluée entre 3 600 véhicules/jour (dont 390 poids lourds) et 7 200 véhicules/jour (dont 520 poids-lourds) avec la déviation. Ces données permettent d'estimer la réduction de la circulation en centre-ville entre 74 % et 48% selon le scénario choisi ;
 - la comparaison d'alternatives : le choix de contourner le bourg par le sud a été fait principalement au regard des contraintes topographiques et de la plus forte densité du bâti résidentiel dispersé au nord, en dépit d'enjeux environnementaux plus importants au sud (p.211) : espace viticole à préserver et biodiversité, en particulier. Par ailleurs, l'étude des solutions d'aménagement sur place (p.213-214) conclut qu'« *un réaménagement de la RD 94 en traversée de centre-ville ne permet pas de corriger l'ensemble des problèmes identifiés* ». L'analyse multicritères des solutions alternatives est donc toujours à produire en prenant en compte l'ensemble des critères

environnementaux, en particulier le cadre de vie - santé humaine (bruit, pollution de l'air), la consommation d'espace, les émissions de gaz à effet de serre, la sécurité, le potentiel d'urbanisation induite, la biodiversité et les continuités écologiques en incluant la phase de travaux et exploitation, etc... afin de disposer d'une analyse complète du choix effectué.

- les impacts environnementaux du projet :
 - la consommation d'espace agricole : la surface nécessaire à l'aménagement de la déviation est estimée à 9,21 ha, dont environ 8 ha de vigne (Étude d'impact, p.231), en augmentation par rapport à ce qui était indiqué dans le dossier initial (8,93 ha). Malgré le plan de principe du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU en cours d'élaboration (non encore applicable) fourni dans le dossier, qui prévoit le maintien d'une coupure d'urbanisation entre le sud du bourg et le projet de déviation, l'Autorité environnementale maintient l'alerte émise dans l'avis initial concernant le risque d'un fort développement de l'urbanisation dans ces secteurs agricoles, qui seront facilement desservis par la déviation et dont l'exploitation se trouvera compliquée du fait de la fragmentation du parcellaire agricole générée par l'infrastructure ;
 - les émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques : une nouvelle étude de la qualité de l'air liée à l'évolution du trafic a été réalisée. Elle montre que *« les émissions à terme de polluants seront toutes inférieures aux normes réglementaires sur l'ensemble de la zone d'étude quel que soit le scénario [avec ou sans projet, notamment du fait des améliorations technologiques du parc] »* et que *« le projet va induire une nouvelle zone d'émission de polluants centrée sur la voie nouvelle et réduire les émissions en centre-ville »* (p.237). Il est indiqué que les émissions de particules fines sont en conformité avec les recommandations de l'OMS mais il n'est pas précisé ce qu'il en est pour les autres polluants. En revanche, aucun bilan global des émissions de gaz à effet de serre, tant en phase travaux (terrassements, transport de matériaux, construction des infrastructures, etc.) que durant l'exploitation du projet de voirie (induisant un allongement des distances parcourues et une augmentation des vitesses), n'a été effectué ;
 - la gestion de l'eau : des mesures ont été ajoutées pour contenir les risques de pollution des eaux induits en phase travaux (p.239) et la vulnérabilité du projet au risque d'inondation a été étudiée (p.363) ;
 - les milieux naturels et la biodiversité : le niveau d'impact du projet sur les habitats naturels, la faune et la flore a été réévalué et les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation de ces effets sont décrites plus finement (p.249 à 299). Il convient de noter que, comme indiqué précédemment, ce projet fait l'objet d'une procédure de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et d'habitats de ces espèces car, *« après mise en place des mesures d'évitement et de réduction, l'évaluation environnementale a montré l'existence d'impacts résiduels significatifs sur 5 espèces protégées d'oiseaux et une espèce protégée d'insecte »* (p.298) ;
 - l'insertion paysagère : seuls deux photomontages figurent dans le dossier (p.326-327), réalisés de surcroît au niveau de voies déjà existantes, ce qui s'avère insuffisant pour juger de la qualité de l'insertion paysagère de ce projet d'infrastructure rectiligne, comportant des aménagements lourds (4 giratoires et 3 bassins de rétention, en particulier) et d'importantes mesures paysagères (plantation d'alignements d'arbres en bord de route) dans ce contexte de grandes parcelles viticoles (p.318) ;
 - les effets cumulés du projet avec la déviation de la RD94 à Suze-la-Rousse : ceux-ci sont évoqués (p.345). L'étude relève à juste titre que *« les impacts cumulés potentiels découlent de la perception par les usagers des modalités de traitement des ouvrages qui se répètent le long des deux projets : la gestion des talus et des systèmes d'assainissement de la plateforme routière (fossés enherbés, noues, bassins*

d'infiltration), les nombreux carrefours giratoires, les entrées de ville ». Le risque de banalisation/déqualification paysagère du secteur induit par la succession de ces aménagements routiers de contournement est de fait confirmé par les coupes et simulations paysagères (état actuel/ état projeté) présentées dans le dossier (p. 326/327 dossier d'enquête publique) ;

- les incidences spécifiques aux infrastructures de transport : celles-ci sont étudiées (p.347 à 358). Il est notamment évalué que *« la mise en place du projet entraîne une variation importante du coût de la pollution atmosphérique [de 10 à 14 % supplémentaire au scénario « fil de l'eau »], les valeurs plus importantes avec projet que sans [étant] une fois de plus liées à l'augmentation des distances parcourues et des vitesses »* (p.352). Il en est de même pour les coûts liés aux émissions de gaz à effet de serre (même page). Ces constats interrogent sur la pertinence du projet.

Par ailleurs, le mémoire en réponse du pétitionnaire à l'avis de l'Autorité environnementale évoque des études jointes en annexe à l'étude d'impact (étude de la qualité de l'air et des effets du projet sur la santé et étude de trafic), mais celles-ci ne figurent pas dans le dossier transmis à l'Autorité environnementale.

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire :

- **pour le risque inondation, de détailler les prescriptions qui seront mises en œuvre en application des articles correspondants du titre 5 du règlement du PPRi et de la prise en compte des effets du changement climatique ;**
- **pour le petit patrimoine, de qualifier le bâti au niveau du giratoire n°4 ;**
- **de produire l'analyse multicritères des solutions alternatives en prenant en compte l'ensemble des critères environnementaux, en particulier le cadre de vie - santé humaine (bruit, pollution de l'air), la consommation d'espace, les émissions de gaz à effet de serre, la sécurité, le potentiel d'urbanisation induite, la biodiversité et les continuités écologiques en incluant la phase de travaux et exploitation, etc... afin de disposer d'une analyse complète du choix effectué ;**
- **pour la consommation d'espace, d'exposer les mesures prises pour éviter tout développement de l'urbanisation dans les secteurs agricoles, qui seront facilement servis par la déviation et dont l'exploitation sera plus difficile du fait de la fragmentation du parcellaire agricole générée par l'infrastructure ;**
- **pour les émissions de gaz à effet de serre, d'établir un bilan complet incluant la phase travaux (terrassements, transport de matériaux, construction des infrastructures, etc.) et celle d'exploitation du projet de voirie (induisant un allongement des distances parcourues et une augmentation des vitesses) ;**
- **pour les effets cumulés du projet avec la déviation de la RD94 à Suze-la-Rousse, de gérer le risque de banalisation voire déqualification paysagère du secteur induit par la succession des aménagements routiers de contournement.**