



Mission régionale d'autorité environnementale

Provence-Alpes-Côte d'Azur

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
de Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur la déviation Sud de Coustellet (84)**

n° MRAe – 2018-2029

Préambule

Conformément aux dispositions prévues par les articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement, l'autorité environnementale a été saisie par Monsieur le Préfet du Vaucluse sur la base du dossier de déclaration d'utilité publique de la déviation Sud de Coustellet situé sur le territoire de la centralité urbaine¹ de Coustellet (84). Le maître d'ouvrage du projet est le conseil départemental du Vaucluse.

Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement et ses annexes techniques,
- une évaluation des incidences Natura 2000,
- un plan de situation et le périmètre du projet,
- l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018 portant dérogation à l'interdiction de destruction et d'al-tération d'habitats d'espèces protégées.

La DREAL PACA² a accusé réception du dossier à la date du 10 septembre 2018 date de départ du délai de deux mois pour formuler l'avis de l'autorité environnementale.

Suite à la décision du Conseil d'État n°400559 en date du 6 décembre 2017, la mission régionale d'autorité environnementale de la région Provence Alpes Côte d'Azur, a adopté le présent avis.

Pour établir son avis, la DREAL PACA a consulté, conformément aux dispositions prévues par l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence régionale de santé (ARS) et le préfet de département au titre de ses attributions en matière d'environnement.

L'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 devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R.122-7 du code de l'environnement, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R.122-7 du code de l'environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7-II, l'avis est également publié sur le SIDE (système d'information développement durable environnement) :

<http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-pa-ca.aspx>

accessible via le site internet de l'autorité environnementale / DREAL :

¹ Coustellet n'est pas une commune mais un pôle urbain à vocation essentiellement économique qui s'est développé sur un hameau au point de jonction de quatre communes du département du Vaucluse : Cabrières d'Avignon, Maubec, Oppède, et Robion. (p.14)

² Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-r1406.html>

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L.122-1-1, cette décision prendra en considération le présent avis.

L'article L.122-1 du code de l'environnement fait obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'autorité environnementale. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. L'autorité environnementale recommande que cette réponse soit jointe au dossier d'enquête ou de participation du public.

Enfin, une transmission de la réponse à la DREAL serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets.

Sommaire de l'avis

Préambule.....	2
Synthèse de l'avis.....	5
Avis.....	7
1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact.....	7
1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs.....	7
1.2. Procédures.....	9
1.2.1. <i>Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....</i>	9
1.2.2. <i>Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....</i>	9
1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale.....	9
1.4. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique.....	10
1.4.1. <i>Sur le périmètre et la présentation du projet.....</i>	10
1.4.2. <i>Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées.....</i>	11
2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence.....	11
2.1. Sur la consommation de terres agricoles.....	11
2.2. Sur la biodiversité, y compris Natura 2000.....	12
2.2.1. <i>Espaces naturels remarquables (dont sites Natura 2000).....</i>	12
2.2.2. <i>Espèces protégées.....</i>	13
2.2.3. <i>Continuités écologiques.....</i>	13
2.3. Sur le paysage.....	14
2.4. Sur le risque d'inondation et la qualité du milieu récepteur.....	14
2.5. Sur les déplacements et le cadre de vie,.....	15

Synthèse de l'avis

La réalisation de la déviation Sud de Coustellet a pour objectif le décongestionnement et la mise en sécurité du carrefour particulièrement chargé entre la RD900 et la RD2 actuellement situé dans la partie urbanisée de Coustellet.

Le projet est concerné par des enjeux importants de consommation d'espace agricoles, de biodiversité, de paysage, et de préservation du cadre vie et de la santé humaine. L'implantation de la future déviation dans le lit majeur du Calavon-Coulon confère à l'opération une sensibilité particulière en termes de risque d'inondation, de préservation de la continuité écologique de la ripisylve du cours d'eau et de préservation du site Natura 2000 correspondant.

En particulier, la mise en œuvre du projet est étroitement subordonnée au respect de la procédure dérogatoire à la protection des espèces protégées, et à la révision du Sage(7) Calavon-Coulon.

Coustellet est un secteur économique stratégique marqué par la multiplication des projets d'aménagement dont les effets potentiellement négatifs peuvent se cumuler au détriment des enjeux environnementaux de l'aire d'études.

L'étude d'impact doit être complétée et précisée sur un certain nombre de points afin de rendre compte de la bonne insertion du projet dans son environnement physique, naturel et humain.

Recommandations principales

- **Analyser les effets cumulés de la déviation sud de Coustellet avec les autres projets d'aménagement prévus dans le secteur.**
- **Evaluer les incidences potentielles du projet sur l'espace agricole de la plaine de Coustellet examiné dans sa globalité, dans le cadre d'une approche cumulée des différents projets prévus dans le secteur, et préciser les mesures de compensation éventuellement nécessaires à cette échelle d'analyse.**
- **Préciser les incidences potentielles du projet sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 mentionnés dans le DOCOB et réévaluer la conclusion de l'étude d'incidences Natura 2000 suite à cette analyse.**
- **Compléter l'étude paysagère pour rendre compte, à l'aide de simulations appropriées à différents niveaux d'observation (montages photographiques, coupes à l'échelle, schémas d'ambiance,...), de l'insertion du projet dans son environnement sensible proche ou lointain, notamment pour ce qui concerne les perceptions depuis les habitations riveraines actuelles et futures.**

Avis

1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

1.1. Présentation du projet, contexte et objectifs

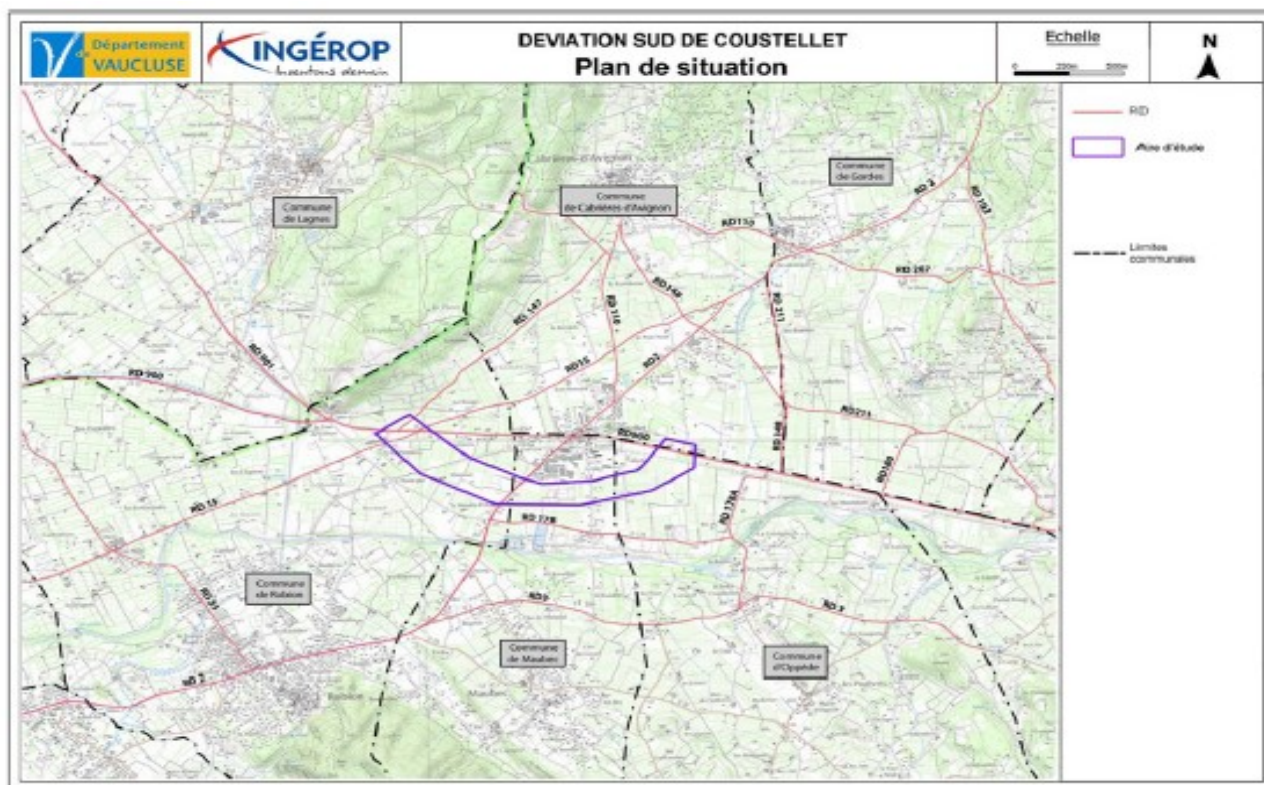


Figure 1 - Localisation du site de projet – Source étude d'impact

Le périmètre de la Déviation Sud de Coustellet se situe dans la plaine du Calavon-Coulon en périphérie sud de la centralité urbaine de Coustellet. Le projet visant la décongestion et la sécurisation du carrefour entre la RD2 et la RD900 actuellement situé en plein cœur du secteur urbanisé de Coustellet, prévoit sur une longueur d'environ 2 700 m :

- une chaussée à 2x1 voie en section ouest et à 2x2 voies sur le tronçon est,
- deux carrefours giratoires à l'intersection de la voie nouvelle avec la RD2 et la RD900,

- trois passages supérieurs³ pour le franchissement de la véloroute (ancienne voie ferrée interceptée en deux endroits) et d'une voie communale (la route des Caves),
- un dispositif d'assainissement pluvial (dont bassins de rétention),
- des aménagements paysagers.

Les aménagements sont représentés sur le plan masse suivant :

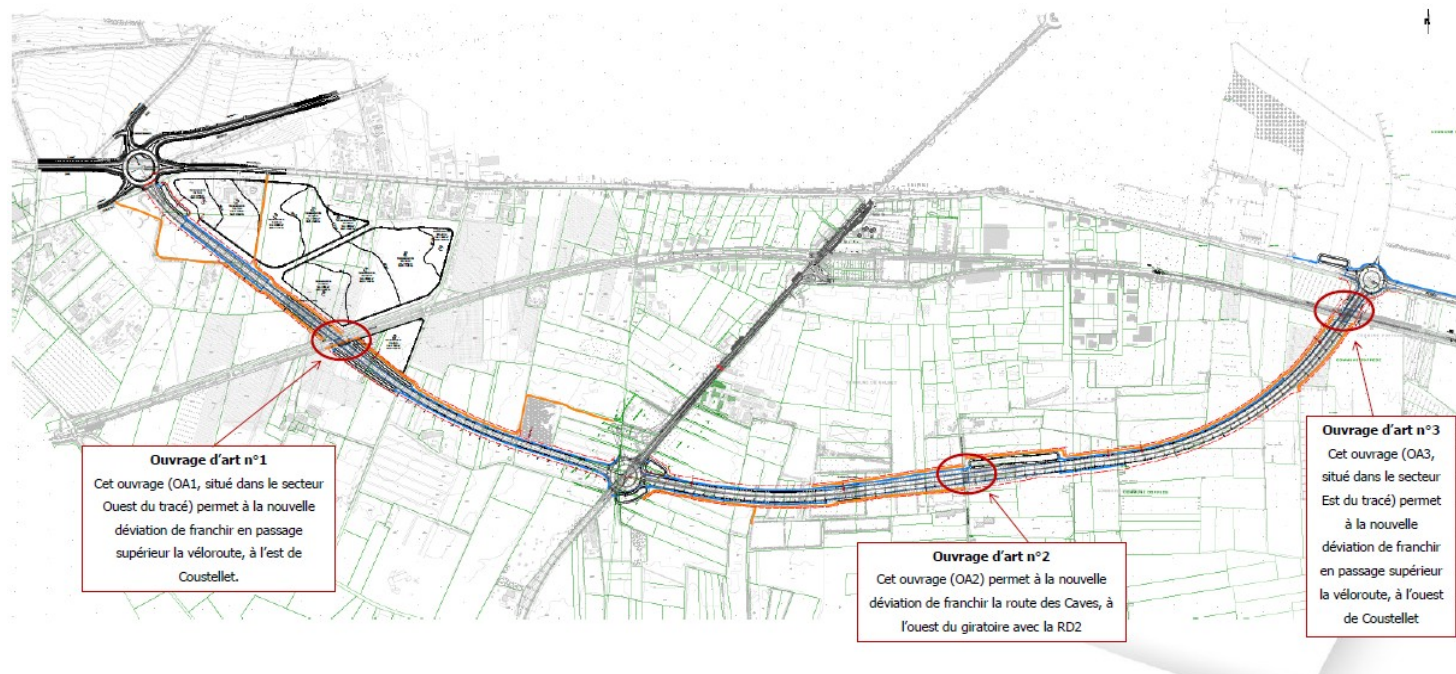


Figure 2 – Plan masse du projet routier – Source étude d'impact

Le projet de Déviation Sud de Coustellet est concerné par :

- le Scot(6) du bassin de vie de Cavaillon-Coustellet-l'Isle-sur-la-Sorgue approuvé le 19 décembre 2012, actuellement en cours de révision, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du 10 juillet 2018⁴,
- le PLU(4) de Robion approuvé en mars 2017, et le PLU de Maubec approuvé le 24 janvier 2017.

Les deux autres communes du secteur Cabrières d'Avignon et Oppède ne possédant pas de document d'urbanisme local sont régies par le RNU(9).

³ La déviation nouvelle passe au-dessus de la véloroute et de la route des caves.

⁴ disponible à l'adresse suivante : <http://www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DRPACA/avis-ae-projets-pa-ca.aspx>

1.2. Procédures

1.2.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet de Déviation Sud de Coustellet, compte-tenu de sa nature, de son importance, de sa localisation et de ses incidences potentielles sur l'environnement, est soumis à étude d'impact conformément aux articles L.122-1 et R.122-2 du code de l'environnement. Il entre dans le champ de l'étude d'impact au titre de la rubrique 6°d (version en vigueur avant la réforme d'août 2016) du tableau annexe de l'article R.122-2, concernant « toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km ». A l'issue d'une procédure d'examen au cas par cas, le projet a été soumis à étude d'impact par arrêté préfectoral n°AE-F09313PO768 du 04 septembre 2013. Le contenu réglementaire de l'étude d'impact est précisé à l'article R.122-5 du code de l'environnement.

1.2.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

Pour mémoire, les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation (L. 122-1-1-III du code de l'environnement)⁵.

Le projet relève des procédures d'autorisation suivantes⁶ :

- déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU de Maubec, autorisation dans le cadre de laquelle le présent avis est émis,
- autorisation environnementale au titre de la « loi sur l'eau »,
- dérogation à la préservation des espèces protégées, après avis du CNPN(1) ; les modalités d'application de la dérogation sont précisées dans l'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018 portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

1.3. Enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Le périmètre d'accueil du projet de Déviation Sud de Coustellet se présente initialement comme un espace péri-urbain entièrement dédié à l'activité agricole. L'analyse de l'état initial de l'environnement, abordée dans ses composantes physique, naturelle, et cadre de vie, conduit à la mise en évidence des enjeux suivants :

- la pérennité de l'espace agricole de la plaine de Coustellet,

⁵ Si le projet fait l'objet de plusieurs autorisations échelonnées dans le temps, le maître d'ouvrage, si les incidences du projet n'ont pu être identifiées correctement ni appréciées lors de la première autorisation, actualise l'étude d'impact dans le cadre des autorisations suivantes qui permettent également d'apprécier toutes les incidences du projet. Cette nouvelle évaluation s'effectue dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet.

⁶ Liste non exhaustive établie sur la base des informations fournies par l'étude d'impact de juillet 2018

- la protection de la biodiversité, et la préservation de la fonctionnalité écologique, notamment au niveau de la ripisylve du Coulon-Calavon⁷,
- l'insertion paysagère du projet : prise en compte de l'ambiance agricole initiale du site, et des perceptions proches vers les habitations riveraines ou lointaines vers les villages perchés.
- la gestion du risque inondation et du ruissellement pluvial liée à l'implantation du projet routier dans le lit majeur du Coulon-Calavon dans une zone concernée par les débordements de plusieurs cours d'eau,
- la préservation des eaux de surface ou souterraines, très sensibles aux pollutions, en lien avec les modalités d'assainissement de la future infrastructure routière,
- la qualité de l'ambiance sonore, la limitation de la pollution de l'air, la maîtrise de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre liées à l'organisation des déplacements et à l'intégration fonctionnelle du projet.

1.4. Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet de l'étude d'impact et le résumé non technique

1.4.1. Sur le périmètre et la présentation du projet

L'étude d'impact globalement conforme au R.122-5 du code de l'environnement, aborde l'ensemble des enjeux concernés le projet dans le cadre d'une présentation structurée étayée par une cartographie de qualité.

Le secteur stratégique de Coustellet « *en plein essor* » sur le plan économique est caractérisé par la multiplication des projets d'aménagement (urbanisme, infrastructures, ...). L'étude d'impact évoque notamment des réflexions prospectives sur des potentialités de développement notamment sur le secteur du Moulin d'Oise au nord est de Robion (développement commercial et logements) « afin d'affirmer ce hameau comme un pôle urbain relais à vocation mixte. Ce pôle est prévu par le ScoT du bassin de vie de Cavaillon -Coustellet.

Cette situation induit des incidences potentielles cumulées en matière de préservation des terres agricoles, de biodiversité, de déplacements et de cadre de vie (bruit, qualité de l'air) qui ne font pas l'objet d'une analyse suffisamment détaillée dans l'étude d'impact.

Recommandation 1 : Analyser les effets cumulés de la déviation sud de Coustellet avec les autres projets d'aménagement prévus dans le secteur⁸.

⁷ A l'aval de la confluence avec la Sénancole (affluent de rive droite), le Calavon prend le nom de Coulon.

⁸ On peut citer à ce titre : la ZAC Moulin d'Oise, l'extension de la ZAC du Tourail, la ZAC du Sarret, la requalification urbaine de la traversée de Coustellet.

1.4.2. Sur la justification des choix, le scénario de référence et les solutions de substitution envisagées

L'étude d'impact (chapitre 3) développe les enjeux et présente les atouts de la réalisation de la Déviation Sud de Coustellet, pour répondre aux objectifs de décongestionnement du centre urbain, et de développement économique du pôle de Coustellet.

Il est indiqué que le tracé retenu (solution n°2), parmi les quatre options de raccordement de la déviation sur la RD900 en partie est de Coustellet, correspond à une variante courte qui « *réduit au maximum les impacts sur le milieu agricole, le milieu naturel et le fonctionnement hydraulique* ». Cette affirmation succincte de l'étude d'impact doit être justifiée par une analyse plus détaillée des principaux avantages environnementaux de la solution technique retenue.

2. Avis sur le contenu de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet au regard des enjeux environnementaux en présence

2.1. Sur la consommation de terres agricoles

La préservation de l'espace agricole de la plaine de Coustellet historiquement marquée par l'agriculture, très dynamique et en pleine mutation, est un enjeu de première importance du projet de Déviation Sud de Coustellet. L'aire d'étude dotée de qualités agro-pédologiques élevées est parcourue par un réseau dense de chemins agricoles et de systèmes d'irrigation (fossés, canalisations). Plusieurs appellations d'origine contrôlées (AOC) viticoles sont présents sur le périmètre de projet.

La réalisation du projet routier est susceptible d'avoir des conséquences négatives non négligeables sur 49,59 ha de terres agricoles, soit par la consommation directe de neuf parcelles exploitées sur une surface totale d'environ 10,78 ha, soit de façon plus indirecte, par la déstructuration fonctionnelle de 38,81 ha d'espace agricole devenus difficilement exploitables (difficultés d'accès, taille critique des parcelles, délaissés, décaissement, ...) suite à la réalisation de la déviation. Il convient également de mentionner la vulnérabilité (spéculation foncière, abandon, enfrichement) de l'espace agricole (26,83 ha) enclavé à terme entre le futur barreau de contournement et l'extension de l'urbanisation de la partie sud de Coustellet. A ce titre, les documents d'urbanisme locaux devront s'attacher à contenir l'enveloppe urbaine existante en tenant compte des enjeux environnementaux (fonctionnalités écologiques, bruit, qualité de l'air).

Il est précisé que le projet de déviation est prévu par le Scot de Cavaillon-Coustellet-L'Isle sur la Sorgue. Il fait l'objet d'un emplacement réservé compatible avec le PLU de Robion mais pas avec le PLU de Maubec⁹.

Les principales mesures de réduction d'impact proposées par le maître d'ouvrage portent sur le rétablissement des accès agricoles et des réseaux d'irrigation. Des compensations financières et territoriales sont également prévues pour les parcelles agricoles directement touchées par le projet.

Toutefois, le niveau d'incidences du projet sur la fonctionnalité globale de l'espace agricole de la plaine de Coustellet n'est pas évalué dans le dossier.

⁹ La procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) en cours prévoit également la mise en compatibilité du PLU de Maubec.

Par ailleurs, le projet de Déviation Sud de Coustellet s'inscrit dans un processus global de consommation de terres agricoles lié à la multiplication des aménagements¹⁰ dans le secteur stratégique de Coustellet.

Recommandation 2 : Evaluer les incidences potentielles du projet sur l'espace agricole de la plaine de Coustellet examiné dans sa globalité, dans le cadre d'une approche cumulée des différents projets prévus dans le secteur, et préciser les mesures de compensation éventuellement nécessaires à cette échelle d'analyse.

2.2. Sur la biodiversité, y compris Natura 2000

2.2.1. Espaces naturels remarquables (dont sites Natura 2000)

Le périmètre de projet est inclus en totalité dans le parc naturel régional (PNR) du Luberon et dans la zone de transition de la réserve de biosphère(8) du Luberon. De plus, il s'inscrit dans une aire d'étude élargie comportant plusieurs zonages naturels remarquables (Znieff(11), sites Natura 2000, domaine vital de l'Aigle de Bonelli), ce qui constitue un indicateur de la sensibilité écologique du site de projet.

Secteurs humides

Les principaux éléments du vaste réseau de secteurs humides, essentiellement d'origine anthropique (sites d'exploitation de matériaux, réservoirs agricoles, bassins de rétention, ...), situés sur les terrasses alluviales du Calavon aux alentours du secteur le projet sont identifiés. Selon l'étude d'impact, aucun d'entre eux ne réunit les trois critères réglementaires¹¹ constitutifs d'une zone humide avérée.

Des mesures de compensation des secteurs humides potentiellement déstructurés par le projet sont présentées au titre du maintien de l'habitat des amphibiens dans l'arrêté de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées (voir infra 2.2.2 Espèces protégées).

La compatibilité du projet routier avec l'orientation 6 du Sdage doit être précisée pour ce qui concerne « *la préservation et la restauration du fonctionnement naturel des milieux aquatiques et des zones humides* ».

Sites Natura 2000

Conformément à la réglementation en vigueur (articles R.414-19 et suivants du code de l'environnement), une évaluation des incidences Natura 2000¹², présentée sous forme de document annexe (fascicule 11) à l'étude d'impact, a été réalisée pour le site Natura 2000 ZSC(3) « *Le Calavon et l'Enchrême* » situé à environ 390 m au sud de la zone de projet.

¹⁰ ZAC Moulin d'Oise, ZAC du Tourail, ZAC du Sarret, requalification urbaine de la traversée de Coustellet, voie verte sur la route des Caves, suppression du passage à niveau n°15 sur la RD900.

¹¹ C'est à dire le critère pédologique (géomorphologie des sols), le critère biologique (population végétale caractéristique) et le critère hydrologique (alimentation et écoulements).

¹² Réalisée par le bureau d'études écologiste Naturalia.

Compte tenu des éléments fournis, l'absence d'incidence significative du projet routier sur les habitats et sur les espèces communautaires (invertébrés, amphibiens et chiroptères) ayant justifié la désignation de la ZSC paraît justifiée. En revanche, l'analyse des effets potentiellement négatifs sur les objectifs de conservation du site mentionnés dans le DOCOB(2) manque de justification ; en particulier, les atteintes potentielles sur les secteurs humides ne sont pas examinées et celles sur l'espace de mobilité du cours d'eau doivent être étudiées avec les dispositions, non précisées dans le dossier, de la révision en cours du Sdage (voir infra 2.5 Sur les risques naturels).

Les principaux résultats et arguments ainsi que la conclusion de l'étude d'incidences Natura 2000 doivent être retranscrits dans une rubrique spécifique de l'étude d'impact.

Recommandation 3 : Préciser les incidences potentielles du projet sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 mentionnés dans le DOCOB et réévaluer la conclusion de l'étude d'incidences Natura 2000 suite à cette analyse.

2.2.2. Espèces protégées

Les résultats des prospections de terrain¹³ mettent en évidence un enjeu local de conservation significatif (« modéré à fort ») pour plusieurs espèces faunistiques protégées : amphibiens, oiseaux et chiroptères.

Malgré l'application de plusieurs mesures d'évitement et de réduction d'impact, l'existence d'effets résiduels jugés significatifs a conduit à la nécessité d'une procédure de dérogation au régime de protection des espèces. L'arrêté préfectoral du 23 juillet 2018 portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées après avis du CNPN(1), outre l'énumération des mesures d'évitement et de réduction applicables au projet, prévoit « la mise en œuvre stricte de mesures compensatoires » portant sur :

- le développement et la gestion d'un agro-système dans la plaine du Calavon, au bénéfice des oiseaux et des chiroptères,
- la réhabilitation et la mise en gestion écologique d'une zone humide et de ses formations terrestres associées, sur une surface de 3,9 ha, au bénéfice des amphibiens.

2.2.3. Continuités écologiques

L'aire d'études, malgré sa proximité avec l'urbanisation de Coustellet, est caractérisée par la présence de deux grands ensembles favorables au déplacement des espèces biologiques, encore fonctionnels bien que touchés tous deux par quelques dégradations liées à l'activité humaine : la ripisylve du Calavon altérée par d'anciens seuils et barrages et sites d'extraction de matériaux, et la plaine agricole affaiblie écologiquement par la pratique de cultures intensives. Le périmètre du projet routier n'est concerné, ni comme réservoir de biodiversité, ni comme corridor de la trame verte et bleue régionale du SRCE(10).

Les incidences potentielles de la déviation de Coustellet sont bien analysées pour ce qui concerne le maintien de la perméabilité écologique nord-sud de l'ouvrage routier. Plusieurs dispositifs de franchissement pertinents sont proposés à cet effet au titre de la mesure de réduction d'inci-

¹³ Réalisées par le bureau d'études écologiste Naturalia de mars à septembre 2013 et de mars à juin 2015.

dences MR5 notamment pour les amphibiens et pour les chiroptères en lien avec le dispositif d'aménagement paysager du projet. En revanche, aucune disposition n'est mentionnée pour éviter ou réduire voire compenser les incidences potentielles sur le Calavon consécutives à l'implantation de la future infrastructure routière dans le lit majeur de ce cours d'eau.

Recommandation 4 : Préciser les effets potentiellement négatifs du projet routier sur la ripisylve du Calavon, et les mesures de réduction d'incidences éventuellement nécessaires, en lien avec l'étude en cours concernant la révision du Sage.

2.3. Sur le paysage

La réalisation de la déviation sud de Coustellet implique la mutation paysagère significative d'un secteur actuellement entièrement marqué par une forte tradition agricole, dans un contexte ouvert de plaine qui favorise les relations visuelles sensibles avec plusieurs sites perchés remarquables (Gordes, Oppède, Cabrières d'Avignon, et de façon plus rapprochée avec les habitations limitrophes. A ce titre, les perceptions depuis et vers ces points de vue remarquables proches ou lointains ne sont pas précisément caractérisées. Le périmètre de projet n'est concerné par aucun site classé ou inscrit ou périmètre de monument historique.

Recommandation 5 : Compléter l'analyse de l'état initial par des documents graphiques appropriés permettant de caractériser précisément les perceptions sensibles du site de projet à deux niveaux d'échelle proche et lointaine.

L'étude d'impact présente de façon relativement détaillée le dispositif de végétalisation (bosquets, haies libres, ensemencement, paillage, ...) prévu en section courante et au niveau des points d'intersection de la voie nouvelle avec la route des Caves, ou avec la véloroute, en vue d'atténuer le contraste et l'effet de coupure de l'ouvrage routier avec son environnement naturel et agricole, tout en valorisant les vues offertes à l'automobiliste circulant sur la déviation.

Toutefois, au-delà de cet habillage paysager de l'ouvrage, l'étude paysagère ne rend pas compte de façon suffisamment détaillée des incidences potentielles du remblai routier, surélevé notamment au niveau des points de passage de la future déviation au-dessus de la voirie existante, sur les perceptions sensibles lointaines ou rapprochées identifiées dans l'analyse de l'état initial.

Recommandation 6 : Compléter l'étude paysagère pour rendre compte, à l'aide de simulations appropriées à différents niveaux d'observation (montages photographiques, coupes à l'échelle, schémas d'ambiance,...), de l'insertion du projet dans son environnement sensible proche ou lointain, notamment pour ce qui concerne les perceptions depuis les habitations riveraines actuelles et futures.

2.4. Sur le risque d'inondation et la qualité du milieu récepteur

Le site de projet implanté dans le bassin versant du Calavon est exposé au débordement de trois cours d'eau du secteur de Coustellet : Calavon-Coulon, Sénancole et Vallat de la Merderie. La réalisation du projet routier implique l'artificialisation d'une surface de 5,44 ha dans le lit majeur du Coulon-Calavon. Le PPRI(5) du Calavon-Coulon est actuellement en cours d'élaboration.

La gestion des eaux pluviales issues de la plate-forme routière est assurée sur le plan qualitatif et quantitatif par le système d'assainissement de l'ouvrage routier comprenant notamment des fossés latéraux et des bassins de rétention. Le dispositif doit assurer la préservation du réseau hydrographique et notamment du site Natura 2000 du Calavon tout proche, vis-à-vis des pollutions de surface.

Les mesures prévues par l'étude d'impact visant le maintien de la capacité hydraulique des écoulements dans le lit majeur du Coulon-Calavon portent sur :

- le maintien de la transparence hydraulique de l'infrastructure routière par des ouvrages appropriés ménagés dans le remblai,
- la réalisation de décaissements¹⁴ sur les parcelles agricoles avoisinantes en compensation des remblais de la déviation.

L'implantation du projet dans le lit majeur du Coulon-Calavon nécessite la révision du Sage, actuellement en cours.

Les modalités d'intégration de l'ouvrage routier dans son environnement hydraulique (débordement de cours d'eau et ruissellement pluvial) devront être examinées dans le dossier d'autorisation environnementale.

2.5. Sur les déplacements et le cadre de vie,

Coustellet est situé à l'intersection de deux axes majeurs de déplacement (RD900 et RD2) concernés par un trafic routier important, de l'ordre de 13 500 véh/jour pour la RD900 et de 9 500 véh/jour pour la RD2. L'étude mobilité de 2015 met en évidence plusieurs dysfonctionnements dont une congestion importante du carrefour aux heures de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS). Le site de projet desservi par plusieurs lignes de transport en commun jouxte le tracé de la véloroute du Calavon.

Suite aux campagnes de mesures réalisées en 2015, l'aire d'études est concernée selon l'étude d'impact par :

- une ambiance acoustique modérée sauf aux abords immédiats de la RD2 et de la RD900,
- des concentrations de polluants routiers inférieures aux seuils réglementaires de protection de la santé humaine pour le dioxyde d'azote (NO₂) et pour le benzène avec toutefois des valeurs élevées pour ce dernier.

La simulation des déplacements réalisée aux horizons 2020 et 2040 indique un captage significatif du trafic routier par la déviation, avec pour corollaire une diminution significative pour la RD900 et la RD2 dont le trafic se stabilise sur ces deux axes à environ 5 000 véh/jour. Il n'est pas précisé si l'étude réalisée prend en compte le trafic engendré par les différents projets d'aménagement prévus dans le secteur de Coustellet.

Il est indiqué que la mise en service de la déviation entraîne un déplacement des nuisances (ambiance sonore et qualité de l'air) du centre-ville de Coustellet vers les zones périphériques, avec

¹⁴ Excavation de terres

toutefois un gain global jugé positif par l'étude d'impact. Toutefois, huit bâtiments situés à proximité de la déviation devront faire l'objet d'une protection acoustique réglementaire.

Recommandation 7 : Préciser le degré d'acceptabilité du projet en termes de protection du cadre de vie et de la santé humaine pour les populations exposées au bruit et à la pollution atmosphérique, notamment pour les logements et les établissements dits sensibles potentiellement concernés.

Glossaire

Acronyme	Nom	Commentaire
1. CNPN	Conseil national de protection de la nature	Le Conseil national de protection de la nature est une institution rattachée au ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer français, chargée d'étudier et de donner un avis consultatif sur les projets et textes législatifs ou réglementaires concernant la préservation des espèces sauvages et des espaces naturels, notamment la création de réserves naturelles.
2. DOCOB	Document d'Objectifs	Le document d'objectifs est un document de planification. Il est mis en oeuvre dans les sites Natura 2000 dans le cadre des directives européennes de protection "Habitats" et "oiseaux". Chaque site désigné pour faire partie du réseau doit se doter de ce document. Le DOCOB regroupe un état des lieux du milieu naturel et des activités humaines, et définit les orientations de gestion les plus adaptés à l'espace naturel concerné et les moyens financiers d'accompagnement.
3. Natura 2000	Natura 2000	Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).
4. PLU	Plan local d'urbanisme	En France, le plan local d'urbanisme est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal ou éventuellement intercommunal. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000. Le PLU est régi par les dispositions du code de l'urbanisme, essentiellement aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants.
5. PPRI	Plan de Prévention du Risque Inondation	Document réglementant l'utilisation des sols en fonction des risques auxquels ils sont soumis. Cette réglementation va de l'interdiction de construire à la possibilité de construire sous certaines conditions en passant par l'imposition d'aménagement aux constructions existantes.
6. Scot	Schéma de cohérence territoriale	Le Scot est l'outil de conception et de mise en oeuvre d'une planification intercommunale, il remplace l'ancien schéma directeur.
7. Sage	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux	Le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau est un outil de planification, institué par la loi sur l'eau de 1992, visant la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau. Déclinaison du Sdage à une échelle plus locale, il vise à concilier la satisfaction et le développement des différents usages (eau potable, industrie, agriculture, ...) et la protection des milieux aquatiques, en tenant compte des spécificités d'un territoire. Délimité selon des critères naturels, il concerne un bassin * versant hydrographique ou une nappe.
8.	Réserve de biosphère	La réserve de biosphère (RB) est une reconnaissance par l'UNESCO de régions modèles conciliant la conservation de la biodiversité et le développement durable, avec l'appui de la recherche, de l'éducation et de la sensibilisation, dans le cadre du programme sur l'Homme et la biosphère (MAB).
9. RNU	Règlement National d'Urbanisme	Dans les villes et villages ne disposant ni d'un plan local d'urbanisme, ni d'une carte communale, ni d'un document en tenant lieu, ces dispositions sont fixées par le règlement national d'urbanisme.
10. SRCE	Schéma régional de cohérence écolo-	Élaboré, mis à jour et suivi conjointement par la région et l'État. Il vise à la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Il a vocation à être intégré dans le schéma régional d'aména-

Acronyme	Nom	Commentaire
	gique	gement, de développement durable et d'égalité des territoires.(cf.L371-3 du code de l'environnement)
11. Znieff	Zone naturelle d'intérêt floristique et faunistique	L'inventaire des Znieff est un programme d' inventaire naturaliste et scientifique lancé en 1982 par le ministère chargé de l'environnement et confirmé par la loi du 12 juillet 1983 dite Loi Bouchardeau . La désignation d'une Znieff repose surtout sur la présence d'espèces ou d'associations d'espèces à fort intérêt patrimonial. La présence d'au moins une population d'une espèce déterminante permet de définir une Znieff.