



Mission régionale d'autorité environnementale

PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur

**sur la déclaration de projet n°2 emportant mise en compatibilité
du plan local d'urbanisme (PLU) de Mornas (84) liée au projet
d'activités "Les Crousilles" (2ème avis)**

**N° MRAe
0004859/A PP**

PRÉAMBULE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) PACA s'est réunie le 20 novembre 2025, à Marseille. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur la déclaration de projet n°2 emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Mornas (84) liée au projet d'activités "Les Crousilles" (2ème avis).

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté par Philippe Guillard, Jean-François Desbouis, Sylvie Bassuel, Marc Challéat, Jacques Daligaux et Johnny Douvinet, membres de la MRAe.

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 le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la commune de Mornas pour avis de la MRAe sur la déclaration de projet n°2 emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Mornas (84) liée au projet d'activités "Les Crousilles" (2ème avis). Le dossier est composé des pièces suivantes :

- notice de présentation valant rapport sur les incidences environnementales (RIE),
- orientations d'aménagement et de programmation (OAP),
- règlement et plan de zonage.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R104-23 du Code de l'urbanisme (CU) relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L104-6 CU, il en a été accusé réception en date du 27 août 2025. Conformément à l'article R104-25 CU, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R104-24 CU, la DREAL a consulté par courriel du 28 août 2025 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui n'a pas transmis de contribution.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le portail internet de l'évaluation environnementale. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'article R123-8-I-c) CE fait obligation à la personne responsable de mettre à disposition du public une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avispp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

La commune de Mornas, située dans le département de Vaucluse, comptait une population de 2 530 habitants en 2022 (INSEE) sur une superficie de 26 km². Elle est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en 2014. La commune est comprise dans le territoire de la communauté de communes Rhône Lez Provence et sera couverte par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Rhône Provence Baronnies en cours d'élaboration.

Elle souhaite mettre en compatibilité son plan local d'urbanisme (PLU) par l'intermédiaire d'une déclaration de projet, afin de permettre l'implantation d'une zone d'activités économiques sur un foncier de 5 ha, actuellement occupé par le marché aux puces.

Une première modification du PLU a fait l'objet d'un avis de la MRAe, en date du 3 juillet 2023, qui soulignait la nécessité de compléter l'évaluation environnementale en ce qui concerne la biodiversité, les nuisances liées au bruit et à la qualité de l'air et de présenter des mesures d'évitement ou/et de réduction mobilisables dans le cadre du document d'urbanisme.

Selon le dossier, suite aux réserves partagées dans la précédente procédure, la commune a souhaité présenter une nouvelle mise en compatibilité de son PLU qui fait l'objet du présent avis.

La MRAe relève que l'avis émis sur la précédente version du projet de DP-MEC du PLU a conduit à une amélioration de la prise en compte de l'environnement.

Cependant, dans le cadre d'une démarche éviter-réduire-compenser liée à l'implantation du secteur de projet, la MRAe invite de nouveau la commune à intégrer dans les documents opposables du PLU modifié (règlement et/ou OAP), des mesures visant à garantir la préservation de la biodiversité et à atténuer les incidences sanitaires (bruit et pollution de l'air) pour les habitants résidant le long de la RD907, les riverains de la zone et les futurs employés.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Description du projet motivant la mise en compatibilité du PLU.....	6
1.3. Les objectifs de la mise en compatibilité du PLU de Mornas.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	7
1.5. Qualité, complétude et lisibilité du dossier.....	8
1.6. Cohérence avec le PADD et compatibilité avec les documents de rang supérieur.....	8
2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....	9
2.1. Biodiversité (dont Natura 2000).....	9
2.1.1. Habitats naturels, faune et flore : analyse des zones touchées.....	9
2.1.2. Préservation des continuités écologiques : les trames verte, bleue et noire.....	11
2.1.3. Étude des incidences Natura 2000.....	11
2.2. Bruit et qualité de l'air.....	11

AVIS

1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale

1.1. Contexte

La commune de Mornas, située dans le département de Vaucluse, comptait une population de 2 530 habitants en 2022 (INSEE) sur une superficie de 26 km². Elle est dotée d'un plan local d'urbanisme (PLU) approuvé en 2014 qui a fait l'objet de différentes procédures (révision allégée en 2018, modification et déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU en 2022). Le territoire communal fait partie de la communauté de communes Rhône Lez Provence et sera couvert par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Rhône Provence Baronnies en cours d'élaboration.

La commune souhaite mettre en compatibilité son PLU par l'intermédiaire d'une déclaration de projet, afin de permettre l'implantation d'une zone d'activités, « *vecteur de développement économique et génératrice d'emplois* », sur un foncier de 5 ha actuellement occupé par le marché aux puces, qui comprend 200 places d'exposition et des places de stationnement pour les visiteurs.

Par délibération du 24 mars 2025, le conseil municipal a engagé une nouvelle déclaration de projet n°2 emportant mise en compatibilité (DP-MEC) du PLU, qui remplace et annule la première procédure lancée en 2022, objet d'un avis de la MRAe PACA en date du 3 juillet 2023¹. La MRAe soulignait la nécessité de compléter l'évaluation environnementale en ce qui concerne la biodiversité, les nuisances liées au bruit et à la qualité de l'air et de présenter des mesures d'évitement et de réduction mobilisables dans le cadre du document d'urbanisme.



Figure 1: Localisation de la commune et du secteur de projet - Source : Notice de présentation

¹ [Avis MRAe PACA sur la DP-MEC n°2 du PLU de Mornas \(84\).](#)

1.2. Description du projet motivant la mise en compatibilité du PLU

Le projet de zone d'activités artisanales, industrielles et/ou logistiques, prévoit la construction :

- de plusieurs bâtiments composés de cellules modulables « *pour s'adapter au plus près des besoins des entreprises* » (un en secteur ouest et deux en secteur est) de 14 et 11 m de hauteur, sur une emprise maximale au sol de 12 000 m² ;
- de voies d'accès, de chargement et de déchargement des camions, ainsi que des places de stationnement ;
- d'équipements techniques nécessaires au fonctionnement des bâtiments ;
- de bassins de rétention des eaux pluviales.

La MRAe note l'évolution du projet, initialement prévu pour la construction d'un bâtiment sur une emprise maximale au sol de 20 650 m² permettant d'éviter les secteurs à enjeux.

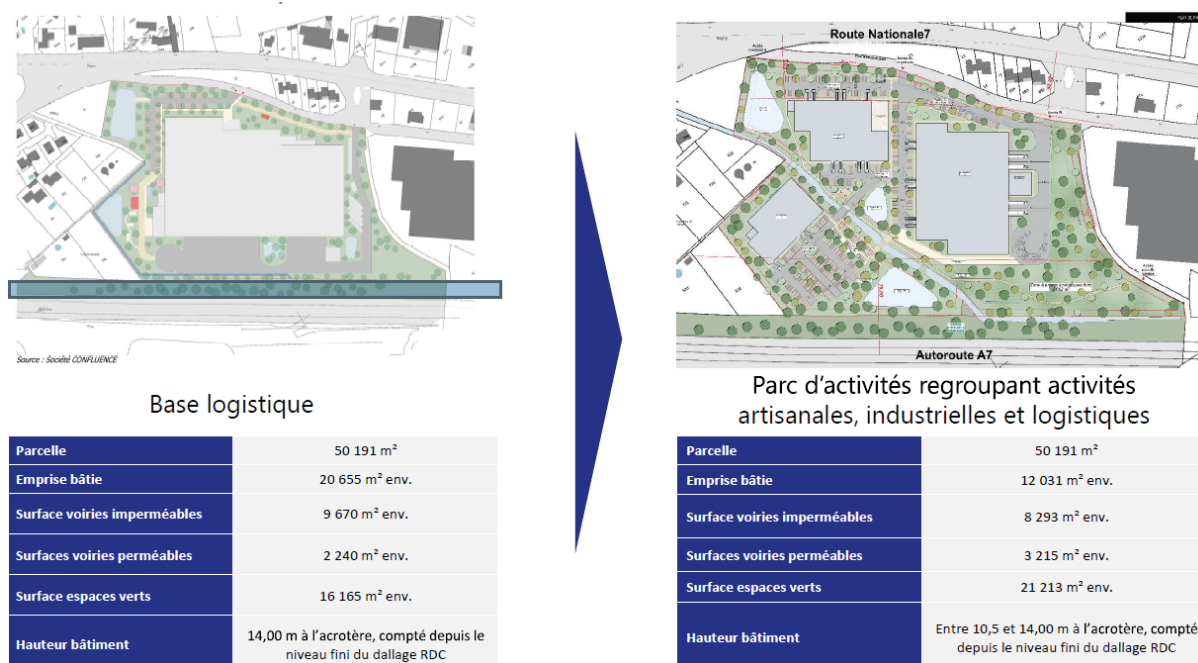


Figure 2: Evolution du projet "Les Crousilles" version 2023 (à gauche) et version étudiée dans le présent avis (à droite) - Source : Compléments MRAe justification 2ème saisine

Le présent avis concerne la mise en compatibilité du PLU et ne porte pas sur les éventuels impacts du projet d'aménagement sur le site « Les Crousilles ». Selon le dossier, le projet envisagé fera l'objet d'une saisine spécifique de l'autorité environnementale pour un examen au cas par cas au titre de la rubrique 39 de l'annexe à l'article R122-2 du Code de l'environnement.

1.3. Les objectifs de la mise en compatibilité du PLU de Mornas

Le site s'implante à l'interface entre une zone d'activités (Les Crousilles) et une zone résidentielle. Il est classé en zone Ui au PLU en vigueur, réservée aux activités de bureaux, services, artisanales et industrielles. La DP-MEC consiste à créer un secteur Uil destiné à l'implantation d'activités logistrielles² ainsi que celles autorisées en secteur Ui. Elle implique également la création des règlements graphique et écrit du nouveau secteur Uil, ainsi que la modification de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Les Crousilles ».

Le secteur de projet est partiellement inclus dans les bandes de 100 m le long de l'A7 et de 75 m le long de la RD907 qui, en dehors des zones urbanisées, imposent un recul des constructions au titre de l'article L111-6 du Code de l'urbanisme. Le dossier présente donc une étude « *Entrée de ville* » prévue par l'article L111-8 du même code, permettant de justifier la réduction de ces reculs³.

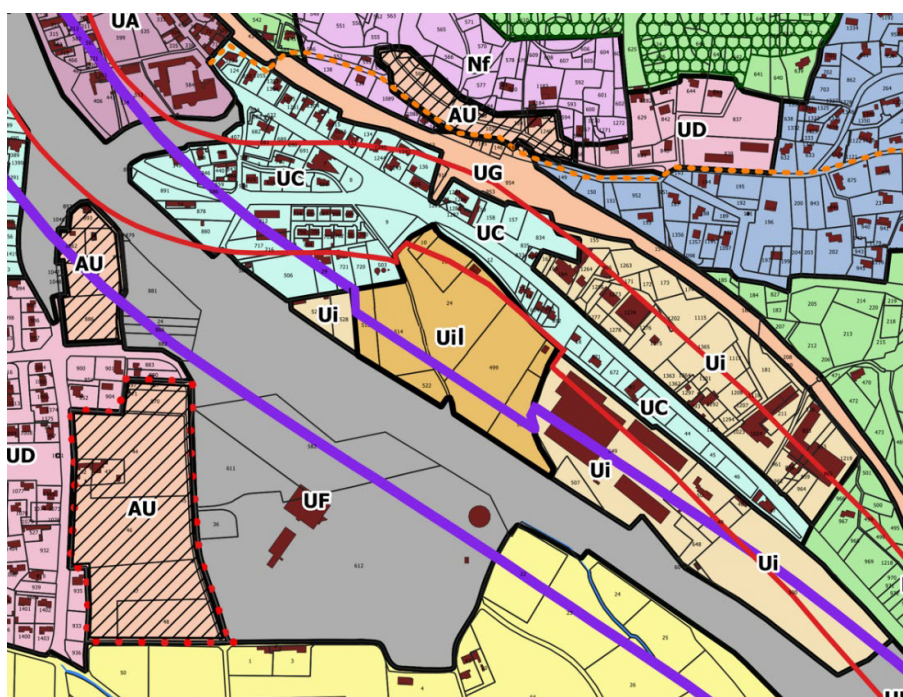


Figure 3: Localisation du secteur de projet Uil en aplat orange. Le trait violet représente le recul de 75 mètres le long de l'A7 et le trait rouge le recul de 50 mètres le long de la N7 (article L111-8 du code de l'urbanisme) - Source: Notice de présentation.

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie principalement des enjeux de préservation des milieux naturels et de limitation des nuisances sonores et de la pollution de l'air.

² Logistrielle : logistique industrielle

³ Demande de dérogation des règles de recul (loi Barnier) de 75 mètres par rapport à l'A7 et de 50 mètres par rapport à la RD907 pour toutes nouvelles constructions.

1.5. Qualité, complétude et lisibilité du dossier

Le dossier présenté a pris en compte une partie des recommandations de l'avis de la MRAe de 2023 concernant l'intégration des inventaires de 2023 et les enjeux liés au fossé traversant le site : caractérisation d'une zone humide occasionnant la présentation de nouveaux principes d'aménagement et d'implantation du secteur de projet.

Cependant, le dossier ne montre pas comment les mesures énoncées dans l'évaluation environnementale sont traduites dans les documents opposables (règlement et/ou OAP) (Cf. § 2.1 et 2.2 du présent avis).

La MRAe note des différences entre les documents pour ce qui concerne les estimations du trafic routier généré par le projet :

- le paragraphe relatif à la description du projet indique qu'en « *termes de volume de trafic, les flux générés par le projet représentent 1,6 % du trafic global à l'HPM (heure de pointe du matin) et 2,3 % à l'HPS (heure de pointe du soir). En termes de girations, le projet générera 48 rotations PL par jour, dont 23 mouvements de tourne- à-gauche depuis la RRD907 Sud vers la rue Maoucrousset* ». (p24) « *Un carrefour à feux permettrait ainsi de mieux gérer les flux PL et les flux VL et permettre un fonctionnement du carrefour plus sécurisé pour tous les usagers notamment pour les véhicules fréquentant la zone commerciale en face du secteur* ».
- celui concernant la justification au titre de la loi Barnier (étude entrée de ville) note qu'en « *termes de volume de trafic, les flux générés par le projet représentent 1,9 % du trafic global à l'HPM et 2,6 % à l'HPS* ». « *En termes de girations, le projet générera 11 rotations PL par jour et 22 rotations VUL par jour, dont 16 mouvements de tourne-à-gauche depuis la RN7 Sud vers la rue Maoucrousset Ouest* ». « *Un carrefour giratoire permettrait ainsi de mieux gérer les flux PL et les flux VL et permettre un fonctionnement du carrefour plus sécurisé pour tous les usagers notamment pour les véhicules fréquentant la zone commerciale en face du secteur du projet* ».

1.6. Cohérence avec le PADD et compatibilité avec les documents de rang supérieur

La cohérence de la DP-MEC avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU opposable est abordée. Pour une meilleure information du public, il conviendrait de joindre le PADD au dossier.

Le dossier présente la même analyse que celle réalisée en 2023, relative à la compatibilité de la DP-MEC du PLU de Mornas, en l'absence de SCoT opposable, avec le SDAGE Provence-Alpes-Côte d'Azur, le SRCE, le SRCAE annexés au SRADDET PACA et le PPA de Vaucluse⁴.

La MRAe réitère sa recommandation en ce qui concerne la compatibilité de la DP-MEC avec le PPA de Vaucluse, dont les documents constituant le dossier d'enquête publique⁵ (réalisée en début d'année 2025) sont consultables sur le site de la préfecture. En effet, le volet « transports et mobilité », en lien avec les risques sanitaires, énonce la promotion de solutions alternatives à la voiture individuelle, notamment lors des déplacements domicile/travail des travailleurs ainsi que les mobilités douces.

4 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET), schéma régional climat air énergie (SRCAE), et plan de protection de l'atmosphère (PPA).

5 Enquête publique inter-préfectorale portant sur le projet de Plan de Protection de l'Atmosphère de Vaucluse réalisée du lundi 27 janvier 2025 au vendredi 28 février 2025. [Site de la préfecture de Vaucluse](#).

Selon le dossier, le site intégrera les modes doux par la mise en place de parcs à vélo à destination des usagers et « *la municipalité réfléchit au réaménagement du carrefour sur la RD907 pour favoriser et sécuriser les circulations modes doux* ». Pour autant, ni le règlement, ni l'OAP n'inscrivent l'installation de parcs à vélo au sein de ce secteur.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de la compatibilité de la DP-MEC avec le projet de PPA de Vaucluse et de prévoir des mesures concrètes en faveur des modes actifs dans le règlement de la zone Uil.

2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

2.1. Biodiversité (dont Natura 2000)

2.1.1. Habitats naturels, faune et flore : analyse des zones touchées

Le secteur de projet n'intercepte aucun périmètre écologique tel qu'une zone d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) ou un inventaire contractuel (site Natura 2000). Le dossier indique la réalisation de plusieurs inventaires naturalistes (septembre 2021, de juin à octobre 2022 et d'avril à mai 2023).

La dernière campagne d'inventaires réalisée en période printanière a révélé la présence de la Diane dans les friches herbacées et les alignements d'arbres au sud-est, faisant évoluer l'enjeu écologique de ce secteur de faible à moyen (entre le projet et celui présenté dans le cadre de la 1^{re} déclaration de projet de 2023). En outre, cette campagne a révélé de nouveaux oiseaux nicheurs et la confirmation d'une zone humide au fond du fossé (ruisseau de la Mayre) qui traverse le site. La valeur écologique « *assez forte* » sur la partie sud-est du secteur et du ruisseau traversant le site est conservée.

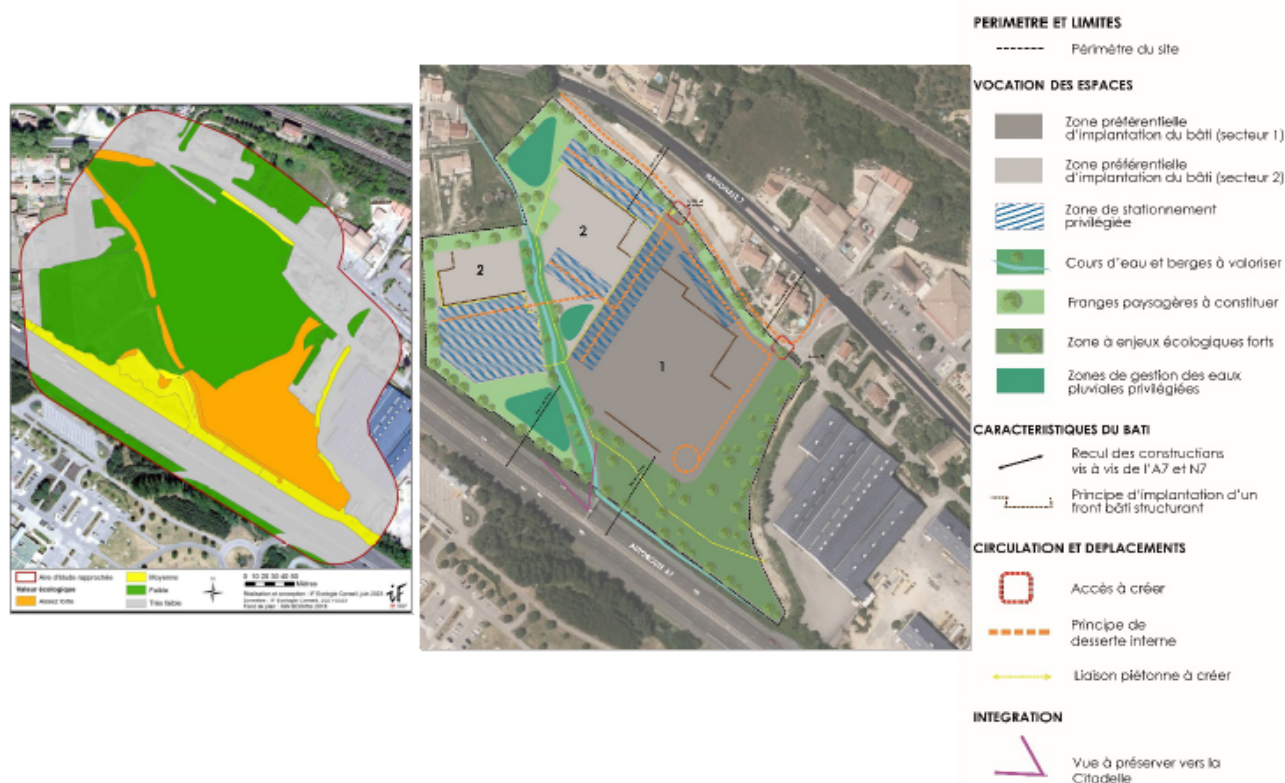


Figure 4: Localisation des zones à valeurs écologiques (à gauche) et des principes d'implantation des aménagements (à droite) - Source : Notice de présentation.

Les incidences brutes (avant la mise en place des mesures) jugées de niveau « assez fort à moyen », restent inchangées.

L'OAP « Les Crousilles » prévoit, contrairement à la précédente version, l'implantation de plusieurs bâtiments tout « en préservant des espaces paysagers à forte valeur environnementale et la Mayre existante qui traverse le site » (cf. figure 3).

Cependant, la MRAe souligne que les mesures d'évitement et de réduction présentées dans la notice de présentation ne sont pas reprises dans l'OAP et relèvent du niveau projet⁶. Celles listées dans l'OAP restent générales : « conservation possible des liaisons avec la trame verte et bleue, mise en œuvre de gîtes et nichoirs pour la faune, conception d'espaces verts en strates permettant de favoriser la faune et la flore » et les secteurs « zone à enjeux écologiques forts » et « cours d'eau et berges à valoriser » identifiés sur le plan de principes d'aménagement manquent de traduction réglementaire.

Pour la MRAe, il appartient, dès le stade du PLU, de prévoir les mesures d'évitement et de réduction mobilisables dans le cadre du document d'urbanisme, afin de limiter les incidences sur les zones les plus riches ou les plus fragiles.

La MRAe recommande de compléter les mesures (règlement et OAP) permettant de garantir la prise en compte des zones naturelles les plus sensibles, sans se limiter aux mesures qui seraient potentiellement présentées par le futur porteur de projet.

⁶ Extraits des mesures ER : ME2 - Effectuer les défrichements, décapages des sols et déconstruction des bâtiments en dehors des périodes de reproduction et d'hibernation, ME3 - Proscrire l'utilisation de poteaux creux, ME4 - Eviter la pollution des sols et des eaux lors du chantier, MR1 - Vérifier l'absence d'espèces protégées dans les micro-habitats avant le début des travaux, MR2 - Organiser le chantier de manière à réduire ses impacts sur les Reptiles et la petite faune en général, MR3 - Restaurer des habitats propices à l'Ascalaphon.

2.1.2. Préservation des continuités écologiques : les trames verte, bleue et noire

Le secteur de projet ne se situe dans aucune trame verte ou bleue. D'une façon globale, le secteur est soumis à un morcellement important des milieux naturels en raison de l'urbanisation et des infrastructures linéaires (RD907, voie ferrée, A7). Selon le dossier, seuls les espaces arborés et arbustifs le long de l'A7 ainsi que le fossé temporaire traversant le site semblent être des corridors fonctionnels, mais de « *qualité médiocre* ».

En ce qui concerne la trame noire⁷, l'OAP indique qu'« *un travail sur l'éclairage général du site visant dans la mesure du possible à garantir la présence de zones noires dépourvues d'éclairage artificiel* » permettra de favoriser le développement de la biodiversité.

Pour la MRAe, il conviendrait que la gestion de la pollution lumineuse (limitation des éclairages nocturnes dans les zones d'activités, éclairage public) soit retranscrite dans le règlement et/ou l'OAP (indiquer par exemple le type d'éclairage à privilégier, les zones à exclure d'éclairage...), afin de garantir sa prise en compte.

La MRAe recommande d'intégrer la prise en compte de la lutte contre la pollution lumineuse au sein du règlement et/ou l'OAP.

2.1.3. Étude des incidences Natura 2000

L'étude d'incidences Natura 2000 ne cible pas les espèces communautaires concernées, ni les objectifs des DOCOB⁸ des deux sites Natura 2000⁹ susceptibles d'être affectés par la mise en œuvre de la DP-MEC du PLU de Mornas, dont certaines sont pourtant identifiées lors des inventaires naturalistes, notamment le Murin à oreilles échancrées et la Diane. En effet, bien que le secteur de projet soit séparé du site Le Rhône aval par l'autoroute, des risques d'incidences existent au droit des ouvrages de franchissement en passage inférieur susceptibles de permettre aux chiroptères de franchir l'autoroute. Il convient d'identifier la présence (ou non) de tels ouvrages et de vérifier que le projet de MEC n'obère pas ces continuités.

La MRAe recommande d'analyser les incidences de l'aménagement de la zone d'activités - secteur de projet « Les Crousilles » - sur les espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 Le Rhône aval.

2.2. Bruit et qualité de l'air

L'état initial de l'environnement relève que le secteur de projet est concerné par une ambiance sonore et une qualité de l'air dégradées liées :

- à la proximité de l'A7 et de la RD907¹⁰, ainsi que de la voie ferrée¹¹ située au nord du site. À ce titre, le dossier souligne que l'enjeu sera de porter sur la limitation de l'exposition aux nuisances sonores, ainsi que des nuisances supplémentaires générées par le projet ;

7 Trame noire : ensemble des corridors écologiques caractérisés par la nécessité d'une certaine obscurité et empruntés par des espèces nocturnes lucifuges.

8 Document d'objectifs.

9 Le site de projet est à 1,8 km de la Zone spéciale de conservation « Le Rhône aval » et 2,5 km de la zone de protection spéciale « Marais de l'Île Vieille et alentour ».

10 Le secteur de projet est classé en catégorie 1 de la zone d'influence des 300 m de l'A7 et en catégorie 3 de la zone d'influence des 100 m de la RD907.

11 Le secteur de projet est classé en catégorie 2 (250 m) dont la zone d'influence de la voie ferrée.

- aux émissions polluantes dont le transport routier est l'une des principales sources ; dès lors *« l'enjeu sera de préserver la population de cette pollution et de limiter les rejets supplémentaires »*.

Selon quelques extraits de l'étude de gestion des trafics routiers générés par le projet, les flux routiers supplémentaires sont assez faibles (1,9 % du trafic global à l'HPM et 2,6 % à l'HPS) et n'auront quasiment pas d'impact sur la capacité du carrefour (permettant d'accéder au site depuis la RD907) aux heures de pointe, mais *« pourront provoquer des dysfonctionnements ponctuels de circulation au niveau du croisement »*.

Concernant la pollution de l'air, le dossier ne fournit aucune donnée de type « étude air santé » sur le secteur de projet et ses alentours.

L'évaluation environnementale qualifie les incidences de modérées pour les nuisances sonores et la qualité de l'air.

Au titre des mesures ERC, l'OAP « *Les Crousilles* » indique, en ce qui concerne la circulation, que *« l'accès des poids lourds devra être prévu à l'Est du site afin d'éviter tout passage de camion devant les parcelles d'habitation et donc de minimiser les gênes occasionnées par ces flux »*. Pour les nuisances sonores, il est précisé que *« les dispositifs ou installations techniques pouvant générer du bruit, devront être positionnés en toiture vers l'autoroute ou vers les activités afin d'éviter toute exposition des habitants aux nuisances sonores. Toute occupation extérieure pouvant générer des nuisances sonores devra être implantée dans des espaces limitant la propagation du bruit vers les habitations »*.

Pour la MRAe, l'affirmation concernant l'évitement du passage des poids lourds devant les habitations grâce à l'accès à l'est du site de projet n'est pas justifiée ; l'accès à l'A7 pouvant se faire, soit à Bollène au nord, soit à Piolenc au sud du territoire communal. La recommandation émise par la MRAe lors de la première procédure DP-MEC n°2, concernant les nuisances potentielles du projet et leurs effets sur la santé humaine au niveau des traversées des villages de Mornas et Piolenc n'a pas été traitée. Le dossier n'apporte pas la démonstration que l'impact sanitaire potentiel du projet, qui s'ajoute à une situation déjà dégradée, n'augmentera pas pour les habitants résidant le long de la RD907, les riverains et les futurs employés du site d'implantation.

Enfin, la MRAe note que le règlement et/ou l'OAP « *Les Crousilles* » ne prévoit aucune mesure pour éviter et réduire les impacts (induits et subis) du secteur de projet sur la qualité de l'air.

La MRAe recommande de compléter l'état initial de l'environnement par une analyse quantitative et qualitative de la qualité de l'air en se basant sur des données actualisées et futures et de préciser les nuisances potentielles du projet (bruit et pollution de l'air) au niveau des traversées des villages de Mornas et Piolenc. Elle recommande également de présenter des mesures pour atténuer les niveaux d'exposition des habitants résidant le long de la RD907, des riverains et des futurs employés du site d'implantation.