

Département de la Vendée

Aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PARTIE F : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Pièce 2 : PLU de Velluire

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----------|
| 1. OBJET DU DOSSIER ET DE L'OPERATION..... | 4 |
| 2. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME | 6 |
| 2.1 CODE DE L'URBANISME (PARTIE REGLEMENTAIRE – DECRETS EN CONSEIL D'ETAT) : ARTICLE R. 153-13 ET R. 153-14 | 6 |
| 2.2 CODE DE L'URBANISME (PARTIE LEGISLATIVE) : ARTICLE L. 153-54 ET L.143-44..... | 6 |
| 2.3 LOI N° 2010-788 DU 12/07/2010 ET DECRET N° 2015-1783 DU 28 DECEMBRE 2015 : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE..... | 6 |
| 2.4 PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE..... | 7 |
| 2.4.1 <i>L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique</i> | 7 |
| 2.4.2 <i>L'enquête publique.....</i> | 7 |
| 2.4.3 <i>Rapport de la commission d'enquête.....</i> | 7 |
| 2.4.4 <i>Consultation pour avis simple de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal compétent ou de la commune</i> | 7 |
| 2.4.5 <i>Approbation de la mise en compatibilité du PLU.....</i> | 7 |
| 2.4.6 <i>La Déclaration d'Utilité Publique.....</i> | 7 |
| 3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE VELLUIRE..... | 8 |
| 3.1 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE RAPPORT DE PRESENTATION | 8 |
| 3.2 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD) | 8 |
| 3.3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP).. | 8 |
| 3.4 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE REGLEMENT ECRIT..... | 9 |
| 3.4.1 <i>Zone A.....</i> | 10 |
| 3.4.2 <i>Zone Aa.....</i> | 10 |
| 3.4.3 <i>Zone Nh</i> | 10 |
| 3.5 ANALYSE DU PROJET AU REGARD DES ELEMENTS GRAPHIQUES..... | 11 |
| 3.5.1 <i>Emplacements réservés</i> | 11 |
| 3.5.2 <i>Eléments protégés au PLU</i> | 11 |
| 3.5.3 <i>Servitudes d'utilité publique</i> | 11 |
| 3.5.4 <i>Conclusion sur la compatibilité avec les éléments graphiques</i> | 11 |
| 4. MODIFICATIONS APORTEES AU PLU..... | 12 |
| 4.1 MODIFICATION DES EMPLACEMENTS RESERVES..... | 12 |
| 4.2 MODIFICATIONS DU REGLEMENT DE LA ZONE NH | 12 |
| 4.2.1 <i>Règlement avant mise en compatibilité</i> | 13 |
| 4.2.2 <i>Règlement après mise en compatibilité</i> | 14 |
| 5. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE..... | 15 |
| 5.1 CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE..... | 15 |
| 5.2 CONTENU DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE..... | 15 |

| | |
|--|----|
| 5.3 ARTICULATION AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES | 15 |
| 5.3.1 <i>Le SDAGE Loire-Bretagne.....</i> | 16 |
| 5.3.2 <i>Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Sèvre-Niortaise et Marais Poitevin</i> | 17 |
| 5.3.3 <i>Le Schéma de Cohérence Territoriale Sud-Est Vendée.....</i> | 17 |
| 5.3.3.1 <i>Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)</i> | 17 |
| 5.3.3.2 <i>Le Document d'Orientations et D'Objectifs (DOO).....</i> | 19 |
| 5.3.4 <i>Le Schéma de Cohérence Territoriale Sud-Vendée Littoral.....</i> | 22 |
| 5.3.4.1 <i>Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)</i> | 22 |
| 5.3.4.2 <i>Le Document d'Orientations et D'Objectifs (DOO).....</i> | 24 |
| 5.3.5 <i>Le SRADDET Pays de La Loire.....</i> | 26 |
| 5.4 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE GLOBALE DU PROJET | 29 |
| 5.4.1 <i>Analyse de l'état initial de l'environnement</i> | 29 |
| 5.4.2 <i>Analyse des incidences du projet</i> | 43 |
| 5.4.2.1 <i>Tableau de synthèse général – Impacts et mesures ERC</i> | 43 |
| 5.4.2.2 <i>Tableau de synthèse du milieu naturel – Impacts et mesures ERC</i> | 55 |
| 5.5 EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET A ETE RETENU | 58 |
| 5.5.1 <i>Justification de l'intérêt public majeur du projet</i> | 58 |
| 5.5.2 <i>Concertation avec les élus locaux</i> | 61 |
| 5.5.3 <i>Etudes préliminaires (2022-2024).....</i> | 61 |
| 5.5.3.1 <i>Etude de faisabilité - 2022</i> | 61 |
| 5.5.3.2 <i>Diagnostic environnemental - 2023</i> | 61 |
| 5.5.3.3 <i>Variantes et analyse comparative - 2024</i> | 61 |
| 5.5.4 <i>Poursuite des études suite à la concertation.....</i> | 70 |

1. Objet du dossier et de l'opération

La RD 938T entre Fontenay-le-Comte et L'Île-d'Elle est un axe routier départemental bidirectionnel d'une longueur d'environ 17 km assurant la desserte économique du Sud Est vendéen et notamment du pôle économique de Fontenay-le-Comte. La RD 938 T est reliée à l'A83 axe Niort – Nantes au niveau de la commune de Fontenay-le-Comte et à la RD 137 à l'ouest de L'Île-d'Elle en direction de la Charente-Maritime et de la Rochelle.

Le projet consiste à aménager la RD938T sur l'ensemble de l'itinéraire Fontenay-le-Comte – L'Île d'Elle avec la création de **10 créneaux de dépassement successifs, comprenant l'aménagement et la sécurisation de 14 carrefours**. Cet aménagement a été privilégié en concertation avec les élus afin d'assurer la sécurité et la fluidité des échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de La Rochelle et d'améliorer le cadre de vie des riverains et de sécuriser les différentes traversées et cheminements agricoles. Les créneaux de dépassement seront complétés par la mise en œuvre de carrefours de type tourne à gauche sécurisés et de 2 giratoires, ainsi que l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle. Ce projet départemental répondant aux enjeux locaux permet de limiter les impacts tant sur les plans foncier, qu'agricole et environnemental.

La réalisation de ce projet a été annoncée le 28 février 2022 par le Département de la Vendée, avec un objectif de démarrage des travaux en 2026. La Commission Permanente du Conseil Départemental de la Vendée, a pris en considération ce projet le 2 décembre 2022.

Le projet est situé dans le Département de la Vendée sur le territoire de 3 Communautés de Communes et 8 communes :

- Communauté de Communes Pays de Fontenay-Vendée :
 - Commune de Fontenay-le-Comte ;
 - Commune de Doix près Fontaines ;
 - Commune de Auchay-sur-Vendée ;
 - Commune de Montreuil.
 - Commune de Les Velluire-sur-Vendée ;
- Communauté de Communes Vendée Sèvre Autise ;
 - Commune de Vix.
- Communauté de Communes Sud Vendée Littoral :
 - Commune du Gué-de-Velluire ;
 - Commune de L'Île-d'Elle.

Les objectifs du projet d'aménagement sont donc les suivants :

- Assurer la sécurité et la fluidité des échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de la Charente-Maritime ;
- Améliorer la liaison d'intérêt local Fontenay-le-Comte, L'Île-d'Elle, la Charente-Maritime sans attirer le trafic de transit national ;
- Contribuer à la sécurisation, tous modes de déplacement, de la traverse d'agglomération de L'Île-d'Elle et améliorer le cadre de vie.



Figure 1 : Localisation du projet

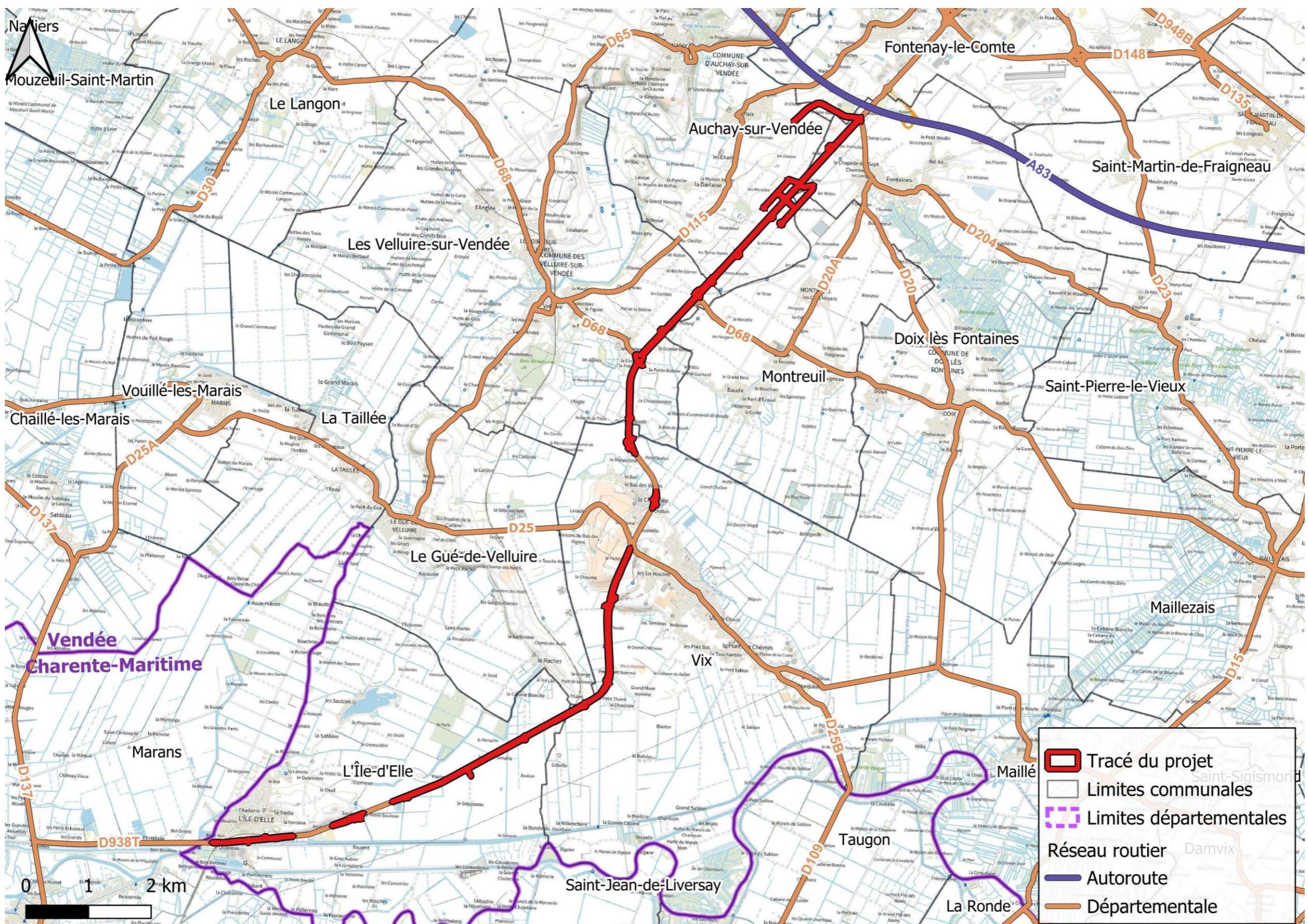


Figure 2 : Tracé du projet

2. Les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité : articles du code de l'urbanisme

Les dispositions des articles L. 153-54, L. 143-44, R. 153-13 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme, liées à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sont explicitées ci-après.

2.1 Code de l'urbanisme (partie réglementaire - décrets en Conseil d'Etat) : Article R. 153-13 et R. 153-14

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du Préfet. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le Préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

2.2 Code de l'urbanisme (partie législative) : article L. 153-54 et L.143-44

D'après l'article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme, « une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint ».

Application au projet

Conformément à ces articles, le projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera, le cas échéant, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pour tous les documents d'urbanisme, « Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement [...] » (article L. 153-55 pour les PLU).

Ces mêmes articles précisent que l'enquête publique est réalisée par le Préfet puisqu'une déclaration d'utilité publique est requise, que la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation du projet.

À noter que lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, les documents d'urbanisme ne peuvent pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

La mise en compatibilité du PLU de Velluire porte sur la modification du règlement écrit et sur l'ajout d'un emplacement réservé pour la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

2.3 Loi n° 2010-788 du 12/07/2010 et décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 : évaluation environnementale de la mise en compatibilité

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle 2), en particulier son article 16, a réformé les dispositions législatives du code de l'urbanisme relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

Ces dispositions sont intégrées dans le code de l'urbanisme aux articles R. 104-1 à 33.

Sont dans le cas présent soumis à évaluation environnementale de façon systématique (liste non exhaustive) :

L'élaboration et la révision des schémas de cohérence territoriale (SCOT), les mises en compatibilité qui portent atteinte aux orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ou qui changent les dispositions du document d'orientation et d'objectifs, ainsi que les mises en compatibilité et les modifications susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

L'élaboration, la révision et les mises en compatibilité emportant les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du Code de l'urbanisme des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) comprenant les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale, ainsi que les modifications et mises en compatibilité susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

L'élaboration, la révision et les mises en compatibilité emportant les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du Code de l'urbanisme des plans locaux d'urbanisme (PLU et PLUi) dont le territoire comprend tout ou partie d'un site Natura 2000, ainsi que les révisions, modifications et mises en compatibilité de PLU susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

L'élaboration et la révision des cartes communales (CC) dont le territoire comprend tout ou partie d'un site Natura 2000, ainsi que les révisions susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;

Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre d'une procédure intégrée (PIL) en application de l'article L. 300-6-1 du CU, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement.

Sont soumises ou non à évaluation environnementale après examen au cas par cas :

Toutes les procédures d'élaboration, de révision ou de mise en compatibilité des PLU et PLUi qui ne sont pas soumises à évaluation environnementale de façon systématique ;

Toutes les procédures d'élaboration ou de révision des cartes communales qui ne sont pas soumises à évaluation environnementale de façon systématique.

En outre, la mise en compatibilité du PLU de Velluire est soumise à évaluation environnementale afin de démontrer notamment que l'impact du projet est faible et que le projet retenu est celui de moindre impact.

2.4 Procédure de mise en compatibilité

La procédure prévue aux articles L. 153-54 et L. 143-44 du Code de l'Urbanisme relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet coordonnateur apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions des documents d'urbanisme avec l'opération.

Quatre grandes étapes jalonnent la procédure.

2.4.1 L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Conformément aux articles L. 153-54 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLUi avec un projet présentant un caractère d'utilité publique, font l'objet d'un examen conjoint des personnes suivantes :

- L'Etat ;
- La ou les communes concernées ;
- L'Etablissement Public de Coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), lorsqu'il existe ;
- La Région ;
- Le Département ;
- L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains ;
- Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultés, pour avis, les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée (Chambre d'Agriculture, centre régional de la propriété forestière...) et, à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

A l'issue de cet examen conjoint est dressé un procès-verbal, pièce du dossier d'enquête d'utilité publique.

2.4.2 L'enquête publique

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est soumis à enquête publique organisée selon les modalités prévues au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement. Il s'agit d'une enquête publique unique, portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des documents d'ouverte et organisée par le préfet (article L. 153-55 du code de l'urbanisme).

2.4.3 Rapport de la commission d'enquête

Selon l'article R.112-19 du Code de l'expropriation, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête examine les observations recueillies et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant, s'il en fait la demande. Pour ces auditions, le président peut déléguer l'un des membres de la commission. Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée. Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions au préfet désigné, chargé de centraliser les résultats de l'enquête

2.4.4 Consultation pour avis simple de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunal compétent ou de la commune

Au terme de l'enquête publique, le préfet transmet à l'EPCI compétent ou à la commune le dossier de mise en compatibilité du PLU éventuellement modifié au vu des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint. Le conseil communautaire ou municipal dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer. Son avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans ce délai (articles L. 153-57 1^e et R. 153-14 du code de l'urbanisme).

2.4.5 Approbation de la mise en compatibilité du PLU

Le décret ou l'arrêté préfectoral de DUP emporte mise en compatibilité du PLU (article L. 153-58 1^e du code de l'urbanisme). Lorsque la DUP ne relève pas de la compétence du préfet, le ministre chargé de l'urbanisme la contresigne ou cosigne (alinéa 2 de l'article R. 153-14 du code de l'urbanisme).

2.4.6 La Déclaration d'Utilité Publique

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

3. Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Velluire

La commune de Les Velluire-sur-Vendée est soumise au PLU de Velluire, approuvé par délibération du Conseil d'Agglomération le 12 mars 2019.

3.1 Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation

La RD938T est abordée au sein du chapitre II correspondant au diagnostic du fonctionnement urbain au niveau du titre 7.1 spécifique au "Fonctionnement et desserte du territoire":

« La commune est traversée par des routes départementales, voies majeures de circulation, qui structurent le territoire :

- la RD 938ter traverse la commune du Nord au Sud, à près de 2 km à l'Est du bourg. Cet axe majeur de circulation permet de rejoindre Fontenay-le-Comte au Nord (et l'échangeur de l'A83) et Marans au Sud-ouest. »

Le carrefour de la RD98T avec la RD68 venant de La Fraignée est diagnostiqué comme dangereux au rapport de présentation du PLU. Celui-ci est sécurisé par l'aménagement d'un giratoire.

Le projet n'est pas abordé dans le reste des chapitres du rapport de présentation.

Le projet ne remet pas en cause les modalités du rapport de présentation. Au contraire, il permet de répondre à la problématique de sécurisation du carrefour avec la RD68.

3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Les grandes orientations politiques du PLU sont traduites dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Le PADD présente 3 grandes orientations :

1. Préserver le cadre de vie et valoriser l'identité du bourg ainsi que des hameaux ;
2. Maintenir et développer le tissu économique local tout en préservant l'activité agricole ;
3. Favoriser le développement touristique et mettre en valeur le patrimoine existant.

Le projet est concerné par l'axe 1.4. Assurer une intervention sur l'espaces public. Dans le cadre de cet axe « la commune souhaite améliorer les conditions de circulation sur son territoire en faveur de la sécurité, de la fluidité de circulation et des déplacements piétons et cyclistes ».

La RD938T n'est pas directement citée dans cette orientation mais l'opération d'aménagement a pour objectif la sécurisation des carrefours et d'assurer la fluidité des échanges.

La carte suivante localise les actions à mener dans le cadre du PADD sur la commune de Velluire:

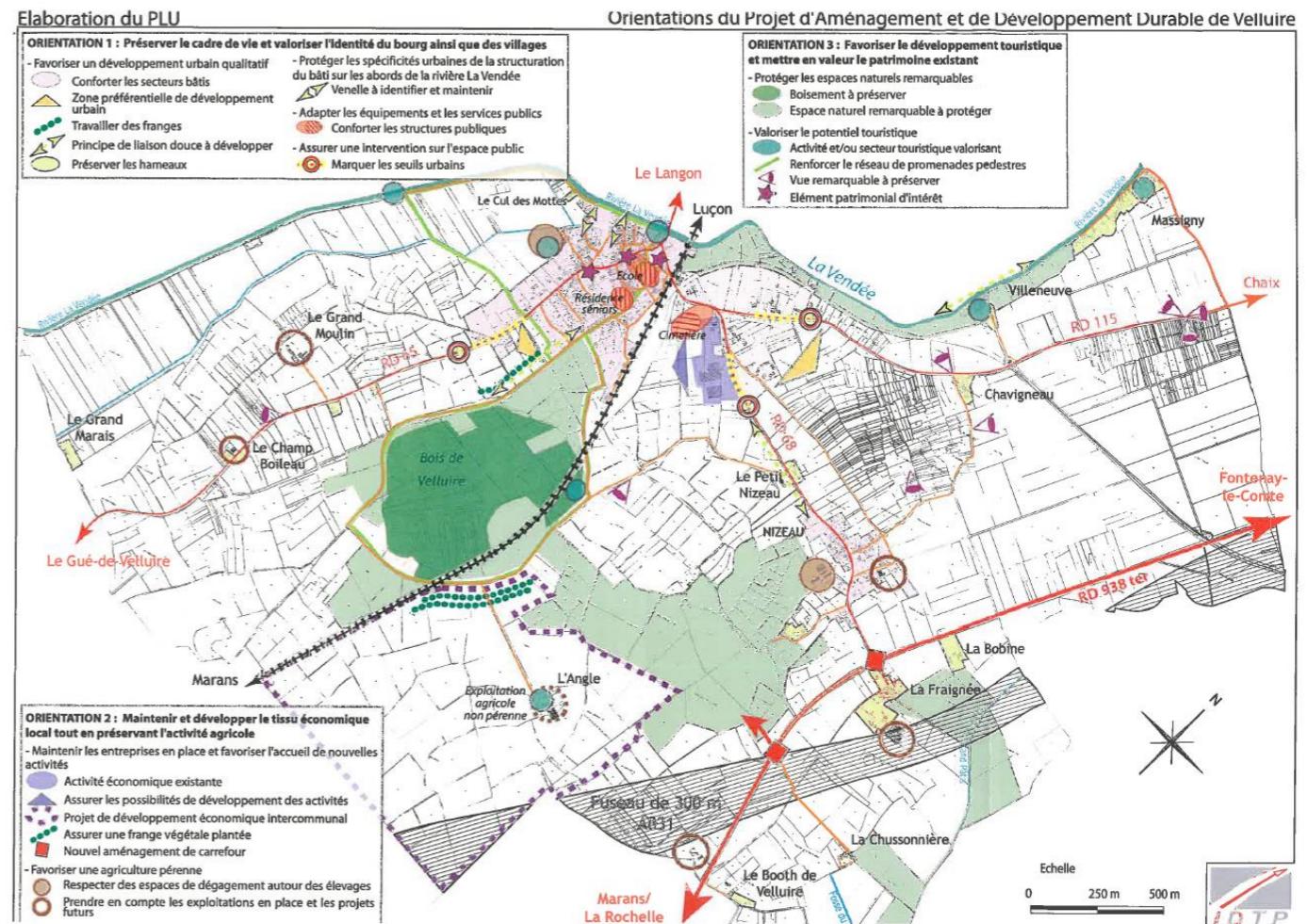


Figure 3 : Orientations du PADD de Velluire (Source : PLU de Velluire)

Le carrefour de la RD938T au niveau du lieu-dit de La Fraignée, ainsi que celui menant au lieu-dit la Chussonnière sont identifiés comme carrefours à aménager dans le cadre de l'orientation 2.

Le projet prévoit le réaménagement et la sécurisation du carrefour de La Fraignée. L'accès à la Chussonnière est supprimé et rétabli au niveau du giratoire créé à l'intersection des RD938T et 68 au niveau du Nizeau.

Le projet et ses composantes s'inscrivent dans plusieurs objectifs du PADD du PLU.

Le projet est compatible avec les objectifs du PADD du PLU.

3.3 Analyse de la compatibilité du projet avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Les orientations générales d'aménagement sont les suivantes :

1. Respecter le paysage environnant {point de vues, topographie...} ;
2. Réduire les surfaces imperméabilisées, le linéaire des voiries et réseaux;
3. Assurer les jonctions avec la voirie structurante et les opérations limitrophes ;
4. Maîtriser l'écoulement des eaux pluviales sans aggraver les effluents ;

5. Favoriser les liaisons douces et notamment vers le centre du village ;
6. Maintenir la végétation existante, privilégier les espaces plantés à l'engazonnement ;
7. Favoriser les clôtures végétales et les noues (fossés à pente faible) ;
8. Créer des espaces utiles et supprimer les trottoirs inappropriés ;
9. Réduire les consommations d'éclairage public (balisage, variateur de tension, ...), éviter les éclairages inutiles (boules sans réflecteur).

Les orientations sectorielles concernent uniquement le secteur de « La Moulinette » non concerné par le projet.

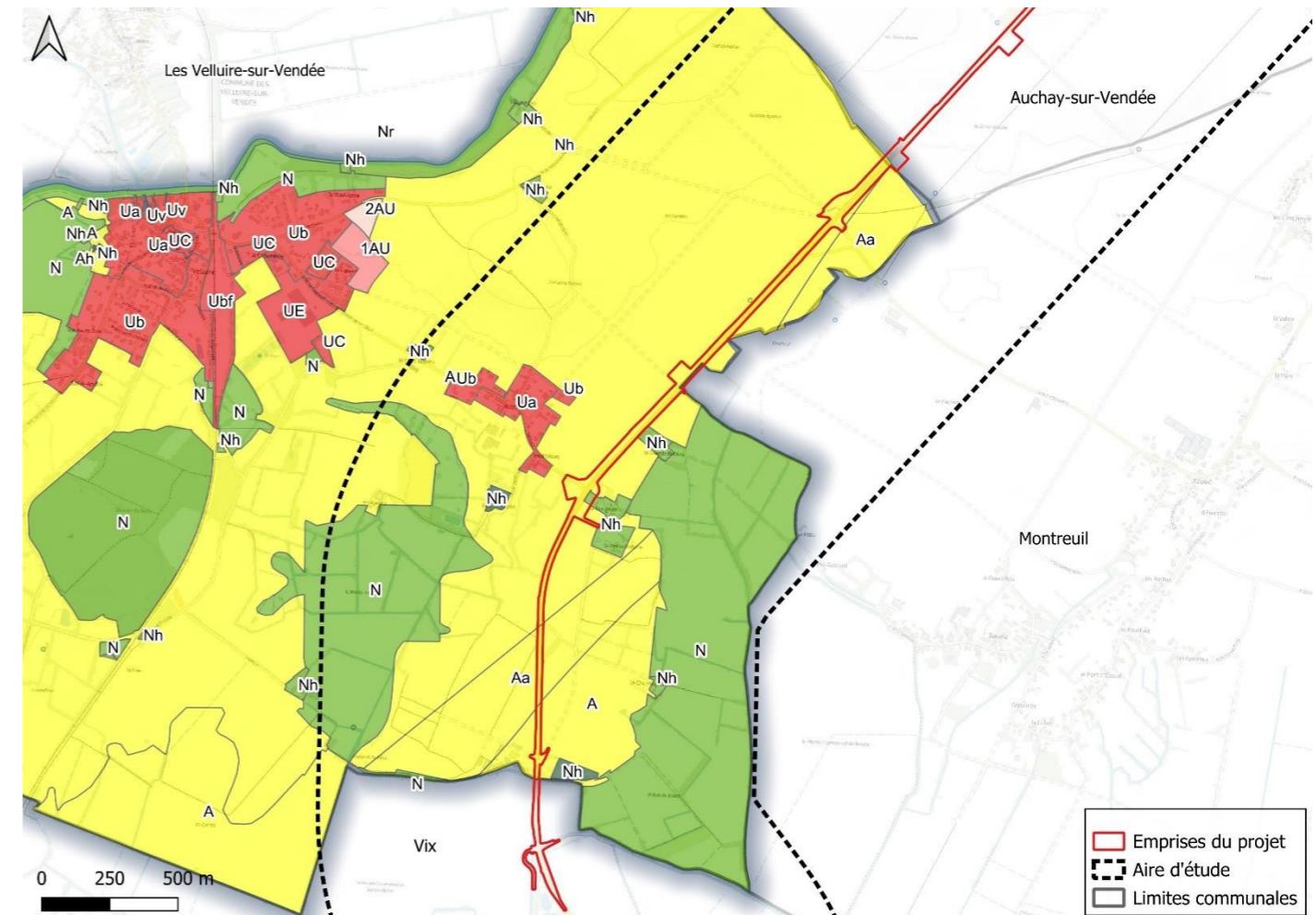
Le projet est concerné par l'orientation 3, il permettra dans le cadre de la sécurisation des carrefours, permettant d'« assurer les jonctions avec la voirie structurante ».

Il respecte également les orientations 1, 2 et 4. En effet, le projet s'appuie sur la RD93T existante ce qui permet de réduire les surfaces imperméabilisées et l'impact sur le paysage. La gestion des eaux pluviales apportée favorise le rétablissement des écoulements naturels et l'infiltration des eaux.

En ce sens, le projet est compatible avec les OAP du PLU.

3.4 Analyse de la compatibilité du projet avec le règlement écrit

La cartographie suivante présente les zonages réglementaires du PLU interceptés par le projet. Chaque zone est détaillée dans les paragraphes qui suivent ainsi que l'analyse de la compatibilité du projet avec ces dernières.



3.4.1 Zone A

Secteurs de la commune, équipés ou non à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles et forestières et aux activités agritouristiques.

D'après l'article A-1 : Occupations et utilisations du sol interdites :

1.1-« *Toutes les constructions nouvelles, installations et utilisations du sol non directement liées et nécessaires à l'exploitation agricole ou aux services publics ou d'intérêt collectif et non prévues à l'article A2 sont interdites.* »

Le projet et donc autorisé en tant que projet d'intérêt collectif.

De plus « Toute voie nouvelle doit présenter les caractéristiques suivantes :

- être adaptée aux usages qu'elle supporte ou aux opérations qu'elle doit desservir;
- assurer la sécurité des usagers ;
- être adaptée à la circulation des véhicules de secours incendie et de collecte des ordures ménagères.
- respecter les écoulements des eaux sur les voies adjacentes ;
- avoir une largeur minimale de chaussée de 4 mètres.

Le projet est donc autorisé au sein du zonage A.

3.4.2 Zone Aa

Secteur agricole inconstructible du fuseau pressenti de l'autoroute.

D'après l'article A-1 : Occupations et utilisations du sol interdites :

1.1-« *Toutes les constructions nouvelles, installations et utilisations du sol non directement liées et nécessaires à l'exploitation agricole ou aux services publics ou d'intérêt collectif et non prévues à l'article A2 sont interdites.* »

Le projet et donc autorisé en tant que projet d'intérêt collectif. De plus, le projet d'autoroute A831 faisant l'objet de ce zonage a été abandonné.

De plus « Toute voie nouvelle doit présenter les caractéristiques suivantes :

- être adaptée aux usages qu'elle supporte ou aux opérations qu'elle doit desservir;
- assurer la sécurité des usagers ;
- être adaptée à la circulation des véhicules de secours incendie et de collecte des ordures ménagères.
- respecter les écoulements des eaux sur les voies adjacentes ;
- avoir une largeur minimale de chaussée de 4 mètres.

Le projet est donc autorisé au sein du zonage A.

3.4.3 Zone Nh

Secteur d'habitat isolé en milieu agricole ou naturel. Dans le but de préserver les secteurs agricoles et naturels environnants, les nouvelles constructions sont interdites. Des aménagements et extensions sous conditions sont cependant autorisés.

D'après l'article A-1 : Occupations et utilisations du sol interdites :

« *Toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article N2 sont interdites.* ».

Le projet n'est pas cité dans les occupations du sol autorisées à l'article N2. Le projet n'est donc pas autorisé au sein de ce zonage.

Le projet n'est donc pas autorisé au sein du zonage Nh.

3.5 Analyse du projet au regard des éléments graphiques

3.5.1 Emplacements réservés

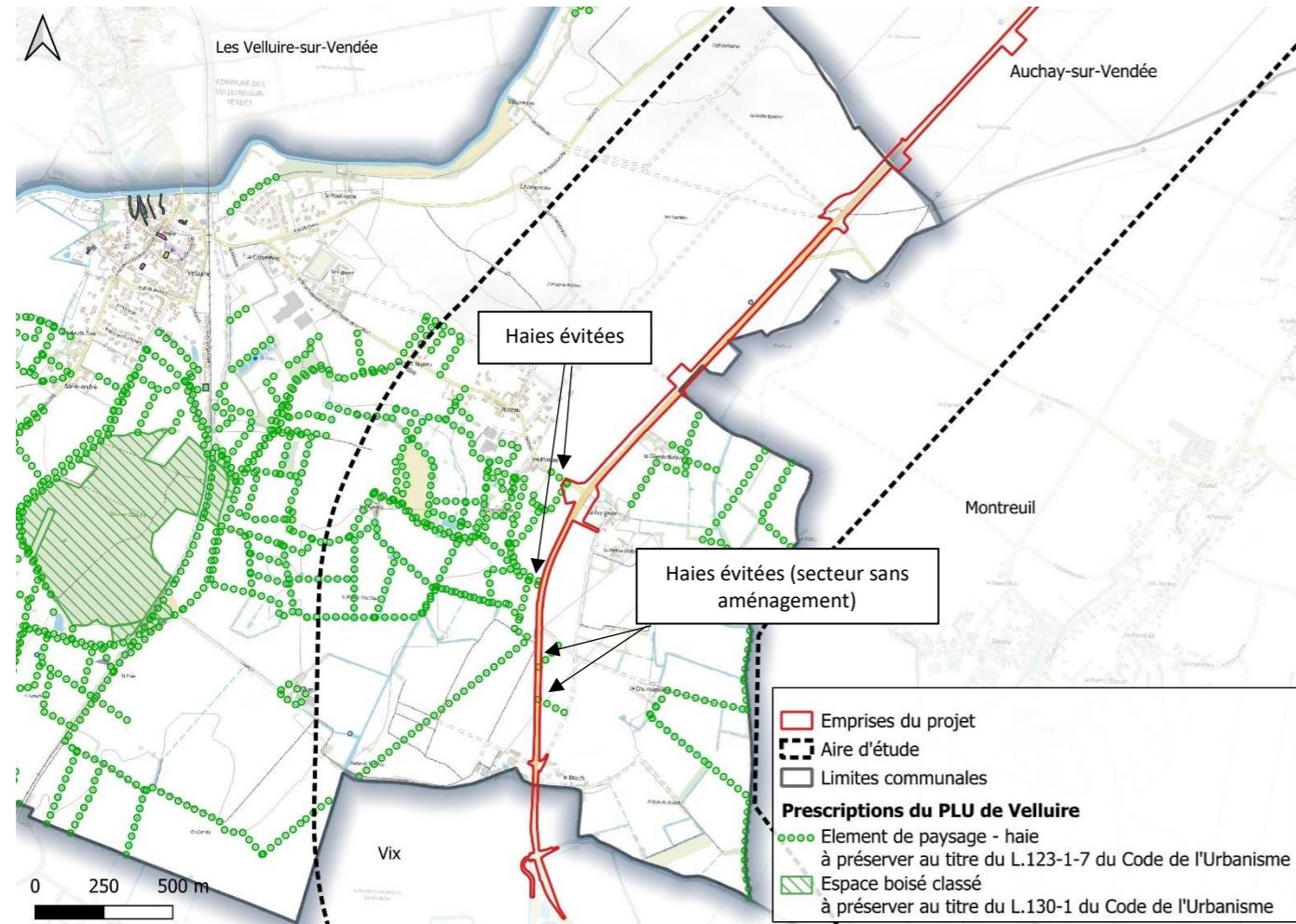
Les emplacements réservés suivants sont listés au PLU. Ils ne sont pas interceptés par le projet.

Tableau 1 : Liste des emplacements réservés au PLU

| Numéro | Destination | Surface en m ² | Bénéficiaire |
|--------|--------------------------------|---------------------------|--------------|
| 1 | Aire de retournement | 500 m ² | Commune |
| 2 | Agrandissement groupe scolaire | 320m ² | Commune |
| 3 | Venelles | 2 314 m ² | Commune |

Le projet d'aménagement ne remet pas en cause les emplacements réservés cités.

3.5.2 Éléments protégés au PLU

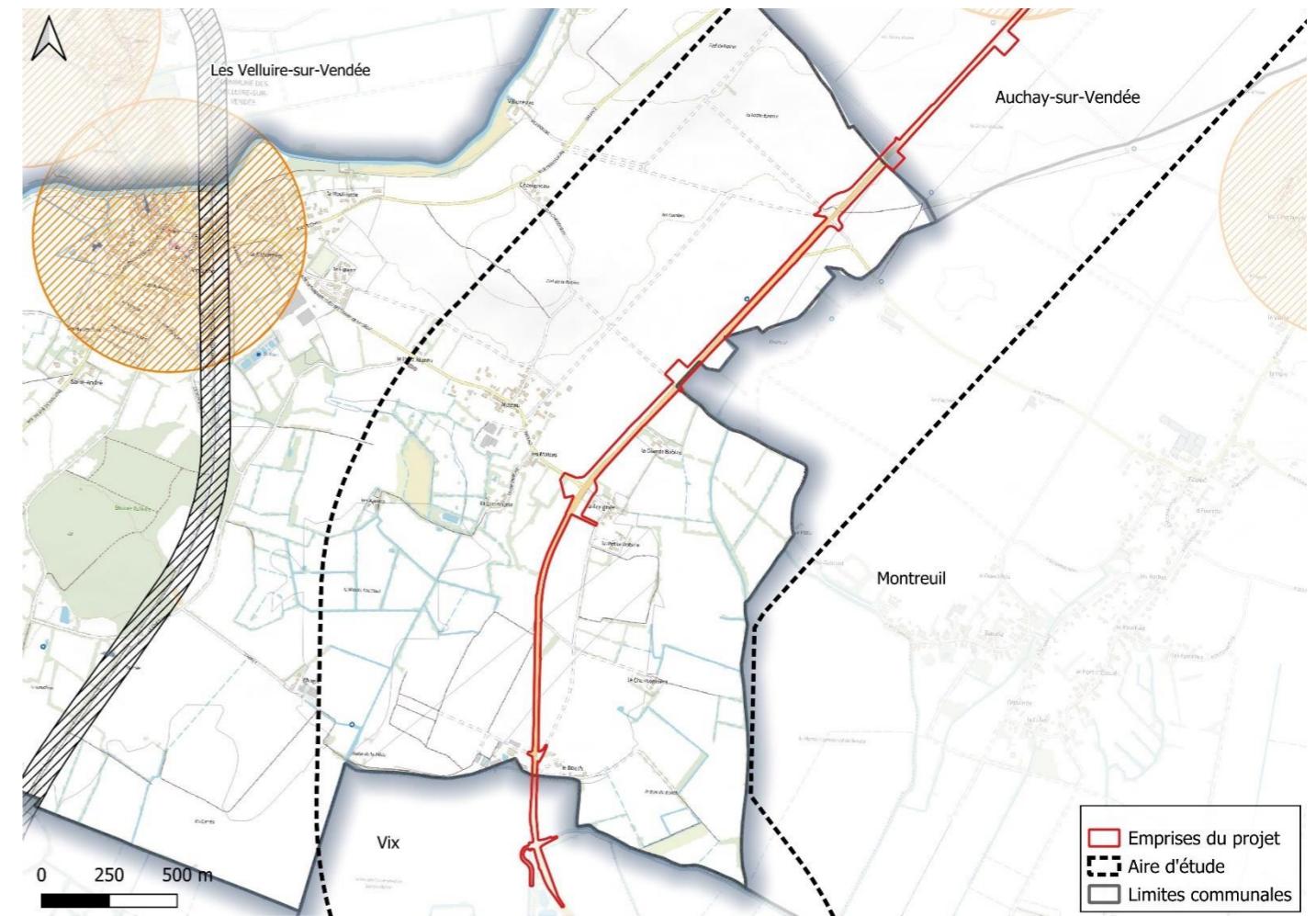


L'ensemble des linéaires de haies protégés au PLU sont évités. Aucun élément protégé n'est impacté.

Aucun élément protégé au PLU de Velluire n'est intercepté par le projet.

3.5.3 Servitudes d'utilité publique

La zone d'étude n'intercepte aucune servitude recensée au PLU de Velluire.



Le projet n'est concerné par aucune servitude d'utilité publique au droit du PLU de Velluire.

3.5.4 Conclusion sur la compatibilité avec les éléments graphiques

Le projet est compatible avec ces éléments, il n'impacte aucun élément graphique protégé.

4. Modifications apportées au PLU

Le PLU de Velluire doit être rendu compatible avec le projet. En effet, même si le PADD et plusieurs autres documents sont en phase avec le projet d'aménagement, certaines dispositions ne sont pas compatibles avec ce dernier.

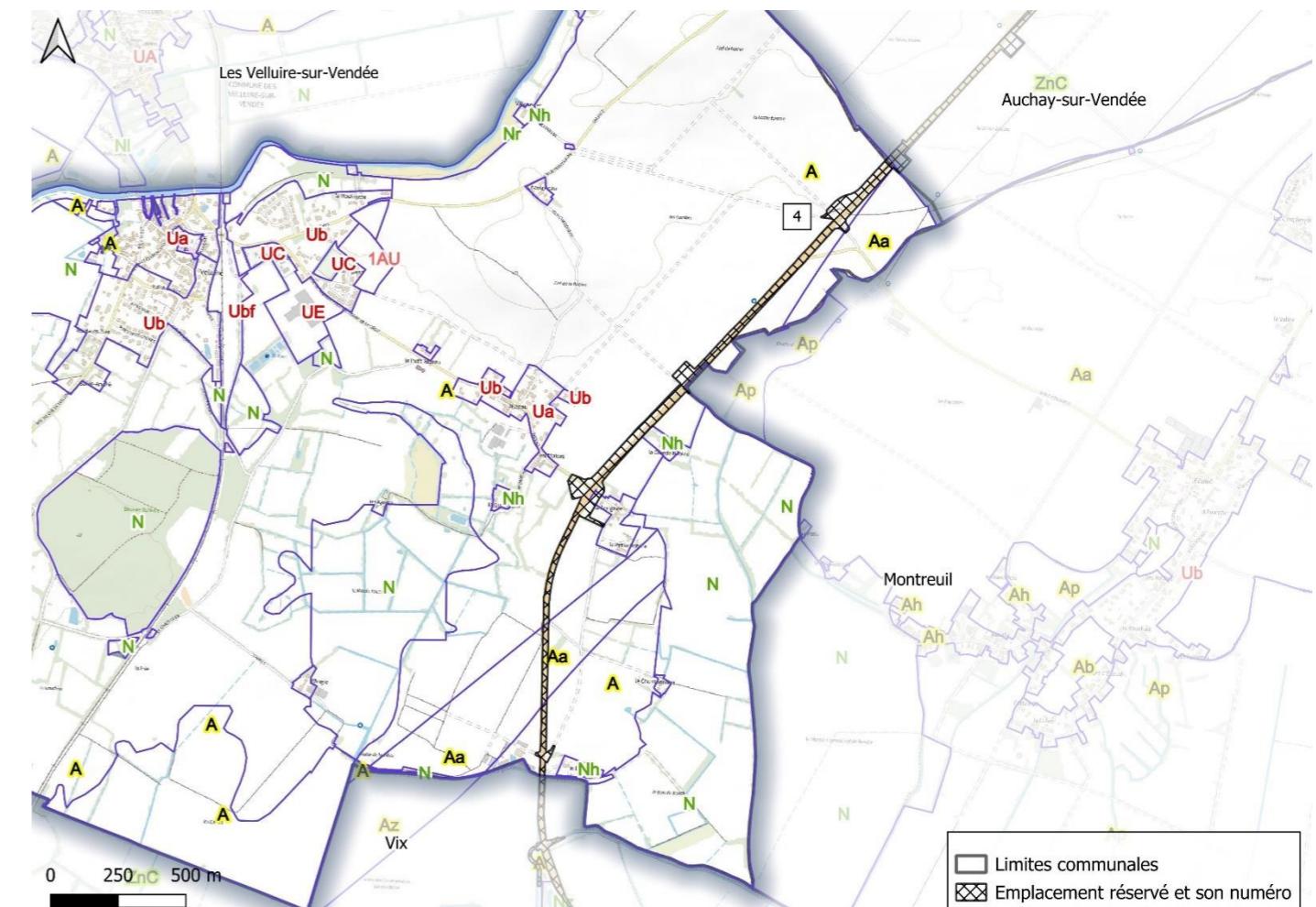
4.1 Modification des emplacements réservés

Le CD85 souhaite ajouter le projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime à la liste des emplacements réservés recensés au document graphique. Il prendrait le N°4.

Tableau 2 : Liste des emplacements réservés interceptés après aménagement

| Numéro | Destination | Surface en m ² | Bénéficiaire |
|--------|---|---------------------------|--------------|
| 1 | Aire de retournement | 500 m ² | Commune |
| 2 | Agrandissement groupe scolaire | 320m ² | Commune |
| 3 | Venelles | 2 314 m ² | Commune |
| 4 | Aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime | 92 500 m ² | CD85 |

Le plan de zonage est donc modifié pour prendre en compte la nouvelle surface ER4 à créer.



4.2 Modifications du règlement de la zone Nh

Le règlement de cette zone non compatible avec le projet est modifié.

Le règlement de la zone Nh doit être modifié pour prendre en compte le projet d'aménagement.

Un encadré rouge permet de visualiser les modifications.

4.2.1 Règlement avant mise en compatibilité

La zone N et les secteurs Nh, Nr et Ne

NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

La zone N est une zone naturelle à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Le secteur Nh correspond à l'habitat isolé en milieu agricole ou naturel. Dans le but de préserver les secteurs agricoles et naturels environnants, les nouvelles constructions sont interdites. Des aménagements et extensions sous conditions sont cependant autorisés.

Le secteur Nr correspond à une zone strictement protégée zone Natura 2000 d'intérêt communautaire.

Le secteur Ne correspond au secteur de la station d'épuration.

RAPPEL

- En secteur Nh, la démolition de tout ou partie d'un bâtiment est subordonnée à la délivrance d'un permis de démolir.
- La démolition de tout ou partie d'un bâtiment à protéger, identifié au titre de l'article L. 123-1 alinéa 7 du Code de l'Urbanisme et repéré au plan de zonage est subordonnée à la délivrance d'un permis de démolir.
- L'édification des clôtures est soumise à autorisation.

Article N1 : Occupations et utilisations du sol interdites

Toutes les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article N2 sont interdites et notamment :

- Toute construction, affouillement, exhaussement et remblaiement en zone humide reportée au plan de zonage, qui seraient de nature à porter atteinte au caractère humide de la zone identifiée au plan de zonage, sauf s'ils sont liés et nécessaires à l'activité agricole.
- Le stationnement des caravanes, quelles qu'en soit la durée, à l'exception de celui exercé dans le cadre des aires naturelles de camping à la ferme.

Information : La mise en place de stockage de produits polluants miscibles ou non dans l'eau, ou des produits sensibles à l'eau qui pourraient être en contact avec l'eau dans les zones inondables reportées à l'atlas des zones inondables peut être interdit par ailleurs .

Article N2 : Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

En zone N :

2.1 - A condition d'une bonne insertion dans le site :

- les constructions, travaux et aménagements :
 - d'intérêt public et/ou liés à une mission d'intérêt public, nécessaires à la gestion des milieux naturels ;
 - directement nécessaires à la mise en valeur et à la gestion des boisements ;



Juin 2013

- liées et nécessaires aux services publics, à la sécurité, à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces (tels qu'abris pour arrêts de transports collectifs, réalisation de sentiers piétons, aires naturelles de stationnement, installations sanitaires...)
- les ouvrages techniques (transformateurs, postes de refoulement, supports de transport d'énergie....) nécessaires au fonctionnement des réseaux d'utilité publique.

En secteur Nh :

2.2 - L'extension des constructions ou occupations et utilisations du sol existantes et régulièrement édifiées avant l'approbation du PLU ayant une destination dont la création est interdite. La surface de cette extension autorisée ne devra pas dépasser 50 m² de Surface de plancher supplémentaire par rapport à la surface existante à la date d'approbation du présent PLU.

2.3 - L'aménagement, la restauration et l'extension des habitations et annexes existantes à la date d'approbation du PLU à condition de ne pas créer de nouveau logement et qu'ils se fassent en harmonie avec l'existant.

2.4 - La construction d'annexes à condition qu'elles jouxtent la construction principale (sauf pour les bassins de piscines). Les piscines et les vérandas sont autorisées.

2.5 - Pour les bâtiments justifiant d'un intérêt architectural et patrimonial, le changement d'usage destiné à créer un nouveau logement est autorisé sous conditions :

- que ce changement n'entrave pas le développement des exploitations agricoles situées à proximité ;
- qu'il n'engendre pas de nuisances ni de risques pour la sécurité des voisins ;
- qu'il soit réalisé dans le sens d'une mise en valeur du patrimoine bâti ancien rural ;
- que soit conservé l'aspect architectural et patrimonial initial du bâtiment existant notamment dans le traitement des ouvertures, des volumes et des matériaux ;
- que l'assainissement soit réalisable.

2.6 - Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient liés aux occupations du sol autorisées dans la zone.

En secteur Ne :

2.7 - Les constructions d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement ou à l'extension de la station d'épuration.

2.8 - En dérogation à l'article 1, les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient nécessaires au fonctionnement ou à l'extension de la station d'épuration.

Article N3 : Accès et voirie

I. Accès

3.1 - Pour être constructible tout terrain doit avoir accès à une voie soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

3.2 - Toute autorisation peut être refusée sur des terrains qui :

- ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées permettant la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie ;
- ont des accès présentant un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.



Juin 2013

4.2.2 Règlement après mise en compatibilité

- liées et nécessaires aux services publics, à la sécurité, à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces (tels qu'abris pour arrêts de transports collectifs, réalisation de sentiers piétons, aires naturelles de stationnement, installations sanitaires...)
- les ouvrages techniques (transformateurs, postes de refoulement, supports de transport d'énergie...) nécessaires au fonctionnement des réseaux d'utilité publique.

En secteur Nh :

2.2 - L'extension des constructions ou occupations et utilisations du sol existantes et régulièrement édifiées avant l'approbation du PLU ayant une destination dont la création est interdite. La surface de cette extension autorisée ne devra pas dépasser 50 m² de Surface de plancher supplémentaire par rapport à la surface existante à la date d'approbation du présent PLU.

2.3 - L'aménagement, la restauration et l'extension des habitations et annexes existantes à la date d'approbation du PLU à condition de ne pas créer de nouveau logement et qu'ils se fassent en harmonie avec l'existant.

2.4 - La construction d'annexes à condition qu'elles jouxtent la construction principale (sauf pour les bassins de piscines). Les piscines et les vérandas sont autorisées.

2.5 - Pour les bâtiments justifiant d'un intérêt architectural et patrimonial, le changement d'usage destiné à créer un nouveau logement est autorisé sous conditions :

- que ce changement n'entrave pas le développement des exploitations agricoles situées à proximité ;
- qu'il n'engendre pas de nuisances ni de risques pour la sécurité des voisins ;
- qu'il soit réalisé dans le sens d'une mise en valeur du patrimoine bâti ancien rural ;
- que soit conservé l'aspect architectural et patrimonial initial du bâtiment existant notamment dans le traitement des ouvertures, des volumes et des matériaux ;
- que l'assainissement soit réalisable.

2.6 - Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient liés aux occupations du sol autorisées dans la zone.

2.7 - Les équipements d'infrastructures routières, les ouvrages et installations nécessaires à la réalisation de l'aménagement de la RD938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.

En secteur Ne :

2.8 - Les constructions d'ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement ou à l'extension de la station d'épuration.

2.9 - En dérogation à l'article 1, les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient nécessaires au fonctionnement ou à l'extension de la station d'épuration.

Article N3 : Accès et voirie

I. Accès

3.1 - Pour être constructible tout terrain doit avoir accès à une voie soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins.

3.2 - Toute autorisation peut être refusée sur des terrains qui :

- ne seraient pas desservis par des voies publiques ou privées permettant la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie ;
- ont des accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte-tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.



5. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

5.1 Contexte réglementaire de l'évaluation environnementale

Le décret n° 2021-1345 du 13 octobre 2021, pris en application de la loi ASAP du 7 décembre 2020, modifie le régime de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. Il étend le champ d'application de l'évaluation environnementale à de nombreux cas de modification et de mise en compatibilité (MEC), notamment des SCOT et des PLU, parachevant ainsi la transposition dans le code de l'urbanisme de la directive 2001/42 du 27 juin 2001. Il apporte également des modifications procédurales et crée un dispositif d'examen au cas par cas réalisé par la personne publique responsable.

Ainsi, d'après les articles R.104-11 à R.104-14, le projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime ayant des incidences notables sur l'environnement (**avant la mise en place de la séquence ERC**) et une superficie de plus de 5 ha, la mise en compatibilité du PLUi est soumise à évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de s'interroger sur l'étendue des incidences des modifications apportées au document d'urbanisme et d'adapter les modifications initiales afin qu'elles n'aient pas de répercussions plus larges que le projet. Il est important de noter que la présente évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité et non sur l'ensemble des règles du document d'urbanisme.

« L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est une démarche qui contribue au développement durable des territoires. Le fait d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrit dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. À l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement. » (Source : Site internet du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie).

L'objectif de l'évaluation environnementale stratégique de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est de définir si :

- Les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement ;
- Les politiques portées sur la zone sont conciliables.

5.2 Contenu de l'évaluation environnementale

Le contenu de la présente évaluation environnementale de la mise en compatibilité s'appuie sur le contenu réglementé du rapport d'évaluation environnementale réalisé dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme. Ce dernier est précisé à l'article R. 104-1 à 33 du Code de l'urbanisme.

Le contenu défini par l'article R. 104-18 est le suivant :

- Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- **Une analyse de l'état initial de l'environnement** et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;

- Une analyse exposant :

- a) Les **incidences notables probables** de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- b) Les **problèmes posés par l'adoption du document** sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;
- L'exposé des **motifs pour lesquels le projet a été retenu** au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;
- La présentation des **mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser** s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- La définition des **critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement** afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;
- Un **résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Il est à noter que comme défini à l'article R. 104-19 le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

Par ailleurs, ce même article indique que le rapport peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents. Ainsi, la présente évaluation environnementale **s'appuie largement sur le contenu plus détaillé de l'étude d'impact du projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime, objet du présent dossier. Le public est invité à s'y référer pour plus de précisions.**

La mise en compatibilité porte uniquement sur la modification du règlement du zonage Nh et l'ajout d'un emplacement réservé pour le projet. La mise en compatibilité du PLU n'aura pas d'impact supplémentaire que celui du projet qui fait déjà l'objet d'une étude d'impact au sein du présent dossier de DUP. Ainsi il est présenté une synthèse de l'évaluation environnementale réalisée. L'ensemble des impacts et mesures sont précisés au sein de l'étude d'impact complète (PARTIE E – Pièce 2).

Une dernière partie vient ensuite justifier l'intérêt public majeur et la solution de moindre impact retenue.

5.3 Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes

La mise en compatibilité du PLU de Velluire doit être compatible avec :

- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne,
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Sèvre-Niortaise et Marais Poitevin,
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Sud-Est Vendée,
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Sud-Vendéen Littoral,
- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) Pays de La Loire.

5.3.1 Le SDAGE Loire-Bretagne

Le SDAGE du bassin Loire-Bretagne constitue le cadre de référence de la gestion de l'eau. Il définit les orientations d'une politique intégrée de l'eau.

Le secteur d'étude est inclus dans le périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne. Celui-ci a été approuvé le 18 mars 2022 par arrêté de la préfète coordinatrice de bassin.

Les objectifs environnementaux fixés prévoient qu'en 2027, 61 % des masses d'eau (cours d'eau, plans d'eau, de transition, côtières et souterraines) seront en bon état. Le bassin Loire-Bretagne comprend 135 000 km de cours d'eau et 2 600 km de côtes, soit 40% de la façade maritime du pays.

Le bassin Loire-Bretagne comprend 135 000 km de cours d'eau et 2 600 km de côtes, soit 40% de la façade maritime du pays.

Le SDAGE a ainsi identifié les principaux problèmes et enjeux, articulés selon 4 thématiques, à l'échelle du bassin Loire-Bretagne :

- **Qualité de l'eau** : Garantir des eaux de qualité pour la santé des hommes, la vie des milieux aquatiques et les différents usages ;
- **Milieux aquatiques** : Préserver et restaurer les milieux aquatiques vivants et diversifiés, des sources à la mer ;
- **Quantité** : Partager la ressource disponible et réguler ses usages ; adapter les activités humaines et les territoires aux inondations et aux sécheresses ;
- **Gouvernance** : Organiser l'ensemble des acteurs pour gérer l'eau et les milieux aquatiques dans les territoires, en cohérence avec les autres politiques publiques ; mobiliser les moyens de façon cohérente, équitable et efficiente.

Le projet est rattaché au sous bassin versant du littoral dans le cadre de l'application du programme de mesures du SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027.

En réponse à ces enjeux identifiés, 14 grandes orientations ont été fixées pour la période 2016-2021 (les enjeux concernés par le projet sont présentés en gras) :

- 1) Repenser les aménagements de cours d'eau du fait des modifications physiques des cours d'eau qui perturbent le milieu aquatique et conduisent à une dégradation de son état ;
- 2) Réduire la pollution par les nitrates : les nitrates ont des effets négatifs sur la santé humaine et le milieu naturel. Ce sont des éléments indésirables pour l'alimentation en eau potable. Ils favorisent l'eutrophisation et la prolifération d'algues dans les milieux aquatiques. La présence des nitrates dans l'eau est essentiellement due à l'agriculture et à l'élevage ;
- 3) Réduire la pollution organique et bactériologique : les rejets de pollution organique sont susceptibles d'altérer la qualité biologique des milieux ou d'entraver certains usages ;
- 4) Maîtriser et réduire la pollution par les pesticides : tous les pesticides sont toxiques au-delà d'un certain seuil. Leur maîtrise est un enjeu de santé publique et d'environnement ;
- 5) Maîtriser et réduire les pollutions dues aux substances dangereuses : leur rejet peut avoir des conséquences sur l'environnement et la santé humaine, avec une modification des fonctions physiologiques, nerveuses et de reproduction ;
- 6) Protéger la santé en protégeant la ressource en eau : une eau impropre à la consommation peut avoir des conséquences négatives sur la santé. Elle peut aussi avoir un impact en cas d'ingestion lors de baignades, par contact cutané ou par inhalation ;

Partie F : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- 7) Maîtriser les prélèvements d'eau : certains écosystèmes sont rendus vulnérables par les déséquilibres entre la ressource disponible et les prélèvements. Ces déséquilibres sont particulièrement mis en évidence lors des périodes de sécheresse ;
- 8) **Préserver les zones humides** : elles jouent un rôle fondamental pour l'interception des pollutions diffuses, la régulation des débits des cours d'eau et des nappes souterraines, l'amélioration des caractéristiques morphologiques des cours d'eau ou la conservation de la biodiversité ;
- 9) Préserver la biodiversité aquatique : la richesse de la biodiversité aquatique est un indicateur du bon état des milieux. Le changement climatique pourrait modifier les aires de répartition et le comportement des espèces ;
- 10) Préserver le littoral : le littoral Loire-Bretagne représente 40 % du littoral de la France continentale. Situé à l'aval des bassins versants et réceptacle de toutes les pollutions, il doit concilier activités économiques et maintien d'un bon état des milieux et des usages sensibles ;
- 11) Préserver les têtes de bassin versant : ce sont des lieux privilégiés dans le processus d'épuration de l'eau, de régulation des régimes hydrologiques et elles offrent des habitats pour de nombreuses espèces. Elles sont très sensibles et fragiles aux dégradations ;
- 12) Faciliter la gouvernance locale et renforcer la cohérence des territoires et des politiques publiques : la gestion de la ressource en eau ne peut se concevoir qu'à l'échelle du bassin versant. Cette gouvernance est également pertinente pour faire face aux enjeux liés au changement climatique ;
- 13) Mettre en place des outils réglementaires et financiers : la Directive européenne cadre sur l'eau énonce le principe de transparence des moyens financiers face aux usagers. La loi sur l'eau et les milieux aquatiques renforce le principe du « pollueur-payeur » ;
- 14) Informer, sensibiliser, favoriser les échanges : la Directive cadre européenne et la Charte de l'environnement adossée à la Constitution française mettent en avant le principe d'information et de consultation des citoyens.

Le projet a été pensé de façon à ne pas impacter le réseau hydrographique local. Il prévoit des mesures afin d'éviter toutes pollutions par des substances dangereuses, de gérer les eaux pluviales et mettre en place une compensation respectant les préconisations de la disposition 8B-1 des impacts n'ayant pas pu être évités et réduits sur les zones humides du secteur.

Differentes variantes d'aménagement du projet ont été proposées afin de limiter les impacts sur les zones milieux naturels et les zones humides en évitant le plus possible les zones à enjeux (ex :site Natura 2000).

Le projet reprend donc les différentes priorités du SDAGE Loire-Bretagne. Le projet est compatible avec le SDAGE et notamment avec les objectifs « 3D Maîtriser les eaux pluviales par la mise en place d'une gestion intégrée » et « 8B – Préserver les zones humides dans les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités ».

La mise en compatibilité du PLU est compatible avec les éléments du SDAGE.

5.3.2 Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Sèvre-Niortaise et Marais Poitevin

Le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) 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. Il repose sur une démarche volontaire de concertation avec les acteurs locaux.

Il est un instrument essentiel de la mise en œuvre de la directive cadre sur l'eau (DCE). A

Le projet est localisé sur le territoire du SAGE Sèvre Niortaise Marais Poitevin adopté par la Commission Locale de l'Eau (CLE) le 17 février 2011.

D'une superficie de 3 700 km², le bassin versant du SAGE s'étend sur tout ou partie du territoire de 223 communes. Administrativement, il s'étend sur :

- Deux régions : Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire ;
- Quatre départements : Deux-Sèvres (79), Charente-Maritime (17), Vendée (85) et Vienne (86).

Le bassin versant de la Sèvre niortaise et du Marais poitevin s'étend des sources de la Sèvre niortaise à une trentaine de kilomètres à l'est de Niort jusqu'à son estuaire dans la baie de l'Aiguillon. Il comprend aussi l'ensemble de ses affluents (à l'exception du linéaire situé hors du marais pour la rivière Vendée) ainsi que le bassin versant du Curé et l'amont du bassin hydrographique de la Dive de Couhé. Pour ce dernier secteur, il a été en effet mis en évidence la forte contribution des eaux souterraines de l'amont de la Dive aux débits de la Sèvre niortaise.

Dans un contexte d'évolutions marquées, tant urbanistique (extension importante autour des principaux centres urbains) que paysagère (remembrement, disparition de prairies), et d'un territoire où les interactions entre les eaux superficielles et souterraines sont fortes, il a été fait le constat :

- D'une dégradation importante de la qualité des eaux ;
- D'un important déséquilibre entre les besoins en eau ;
- De la présence de milieux humides remarquables à préserver ;
- De risques d'inondation non négligeables.

La CLE a déterminé 12 objectifs généraux selon trois thématiques présentés ci-dessous :

Pour la gestion qualitative des eaux superficielles et souterraines :

- Définir des seuils de qualité à atteindre pour 2015 ;
- Améliorer la qualité de l'eau en faisant évoluer les pratiques agricoles et non agricoles ;
- Améliorer l'efficacité des systèmes d'assainissement ;
- Préserver et mettre en valeur les milieux naturels aquatiques.

Pour la gestion quantitative des ressources en période d'étiage :

- Définir des seuils objectifs et de crise sur tous les cours d'eau, le Marais poitevin et les nappes souterraines ;
- Améliorer la connaissance quantitative des ressources ;
- Développer des pratiques et des techniques permettant de réaliser des économies d'eau ;
- Diversifier les ressources
- Améliorer la gestion des étiages.

Pour la gestion des crues et des inondations :

- Renforcer la prévention contre les inondations ;
- Assurer la prévision des crues et des inondations ;

- Améliorer la protection contre les crues et les inondations.

Le projet devra être compatible avec les grandes orientations du SAGE.

Le projet permettra d'améliorer la gestion des eaux pluviales apportée, il permettra de favoriser l'infiltration des eaux pluviales à l'aide de bassins et prévoit des dispositifs de prévention des pollutions inexistantes actuellement.

Il s'inscrit donc dans la continuité des orientations et prescriptions du SAGE. Il respecte également le règlement.

La mise en compatibilité du PLU est compatible avec les éléments du SAGE.

5.3.3 Le Schéma de Cohérence Territoriale Sud-Est Vendée

Les communes de Fontenay-le-Comte, Doix-lès Fontaine, Auchay-sur-Vendée, Montreuil, Les Velluire-sur-Vendée et Vix concernées par le projet d'aménagement de créneaux de dépassements sur la RD938T sont incluses au sein du SCoT Sud-Est Vendée approuvé le 21 avril 2021.

Le SCoT Sud-Est Vendée s'articule autour de 3 axes stratégiques :

1. Un maillage métropolitain, urbain et villageois qui organise l'accroche, la structuration et la valorisation des flux ;
2. Une excellence patrimoniale qui révèle la singularité du Sud-Est Vendée seuil du Marais et du Bocage ;
3. Un écosystème fertile et réceptif pour les initiatives locales.

5.3.3.1 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

La carte suivante présente les axes de développement du SCoT. Fontenay-le-Comte est indiquée comme pôle structurant.

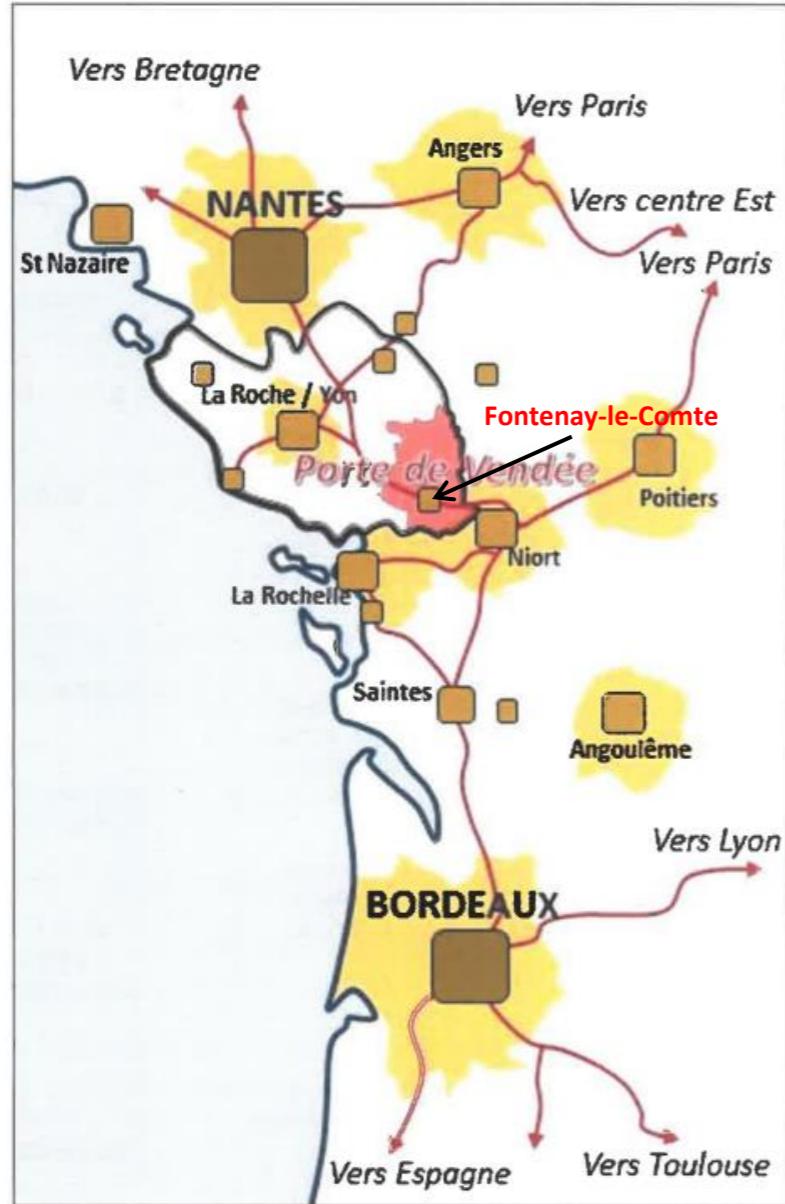


Figure 8 : Pôles et axes structurants au SCOT Sud-Est Vendée

Le projet est concerné par les objectifs suivants du PADD :

- Axe 1 « Ancre du territoire aux réseaux vendéens et au pôle métropolitain centre-atlantique »

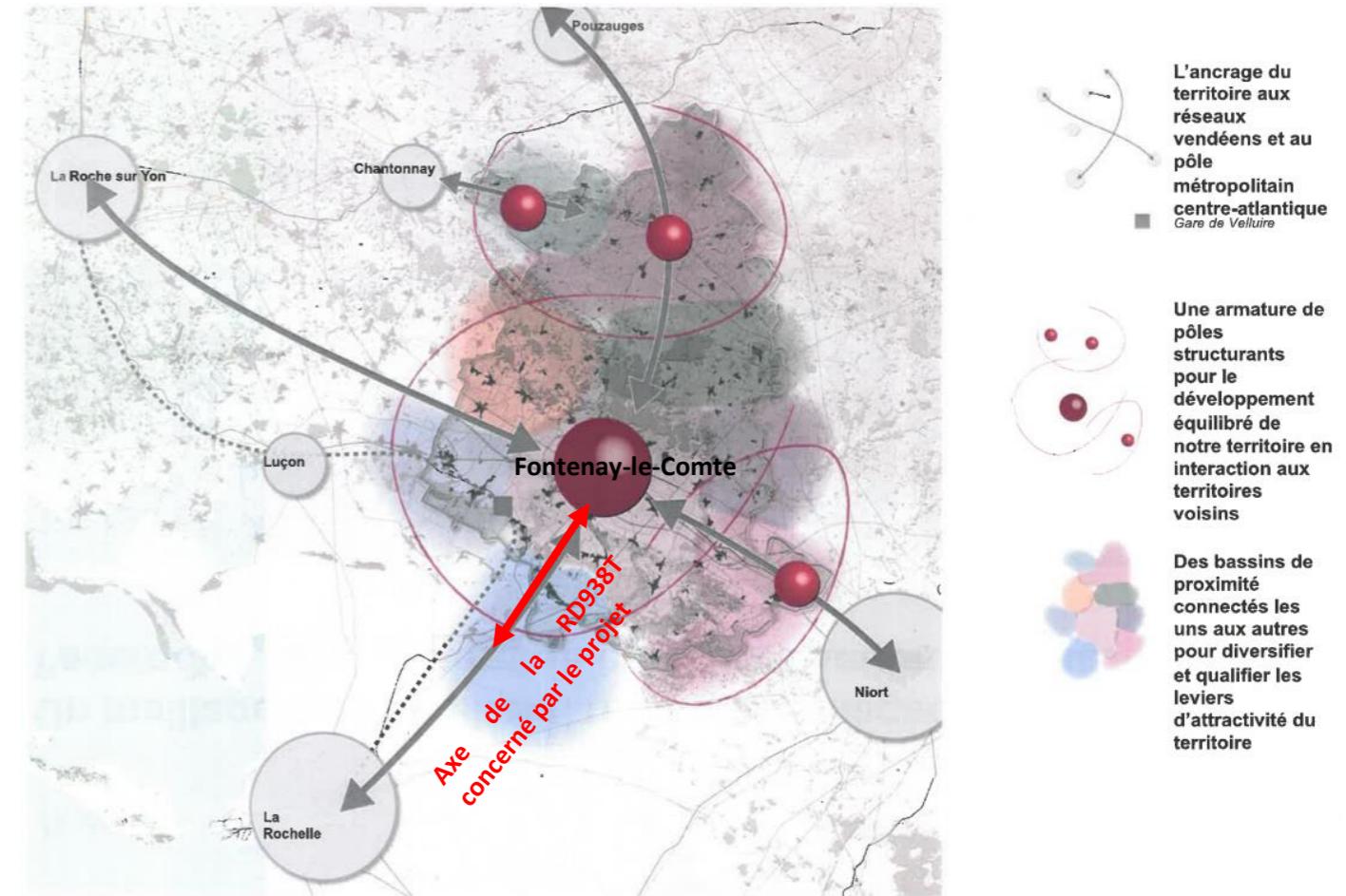


Figure 9 : Carte des échanges à promouvoir dans le cadre du PADD (Source : SCoT Sud-Est Vendée)

A. L'ancre du territoire aux réseaux vendéens et au pôle métropolitain centre-atlantique

2. Renforcer notre action dans les réseaux régionaux

« L'accroche physique de notre territoire vis-à-vis des espaces voisins (l'armature urbaine de Vendée et le pôle métropolitain centre-Atlantique) se concrétise par la fréquentation croisée de nombreux équipements structurants, notamment dans les domaines des services métropolitains (enseignement supérieur, santé, culture...) »

Notre insertion dans ces réseaux exige donc des mobilités performantes :

- Liaison routière performante entre La Rochelle et Fontenay-le-Comte [...]»

Un des objectifs majeurs du projet est d'assurer la fluidité des échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de La Rochelle par la mise en place de créneaux de dépassemens sur cet axe stratégique. Il répond donc directement à cet objectif.

B. Une armature de pôles structurants de développement équilibré de notre territoire en action aux territoires voisins

1. Fontenay-le-Comte capitale du Sud-Vendée

Le PADD aborde au sein de ce chapitre la volonté de promouvoir Fontenay-le-Comte comme « capitale du Sud-Vendée ».

Cette orientation du PADD souligne l'intérêt du projet d'aménagement entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime en lien avec le renforcement du pôle de Fontenay-le-Comte.

- Axe 2 «Une excellence patrimoniale qui révèle la singularité de la « Porte de Vendée », seuil du Marais et du Bocage»

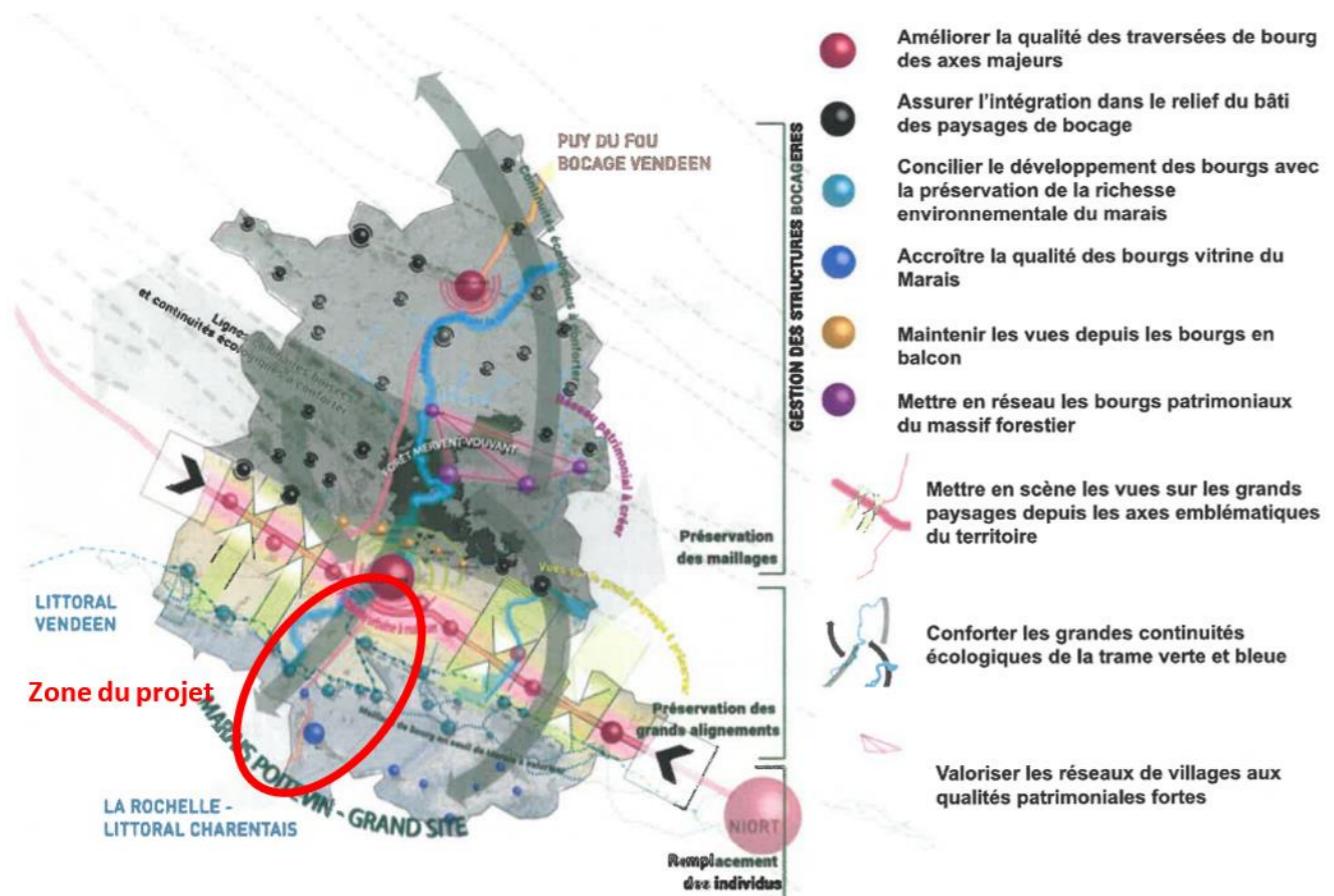


Figure 10 : Carte de l'axe 2 du PADD (Source : SCoT Sud-Est Vendée)

La RD938T est concernée par un enjeu relatif à la mise en scène des vues sur les grands paysages depuis les axes emblématiques du territoire.

A. Une valorisation paysagère qui souligne la singularité du lien bocage-marais

2.Révéler la singularité des paysages ruraux de notre territoire

Cet objectif aborde la préservation et la valorisation des éléments paysagers suivants :

- La plaine

→ Maintien des fenêtres paysagères et de cônes de vue le long des axes routiers structurants ;

→ La préservation des alignements arborés structurants qui constituent des marqueurs et repères paysagers.

- Le marais

→ maintien et renforcement du maillage bocager

Le projet a été conçu de manière à limiter les impacts sur le paysage et les milieux naturels en restant sur le profil actuel de la RD938T et en réalisant un élargissement d'un unique côté pour la réalisation des

créneaux. De plus, l'ensemble des éléments paysagers et naturels impactés en bordure de voirie qui n'ont pas pu être évités, les haies notamment, sont compensés au sein des emprises du projet.

5.3.3.2 Le Document d'orientations et D'Objectifs (DOO)

Le projet est concerné par les objectifs suivants du DOO :

- **Chapitre 2. Objectifs relatifs à la protection des espaces et sites naturels, agricoles, forestiers et urbains**

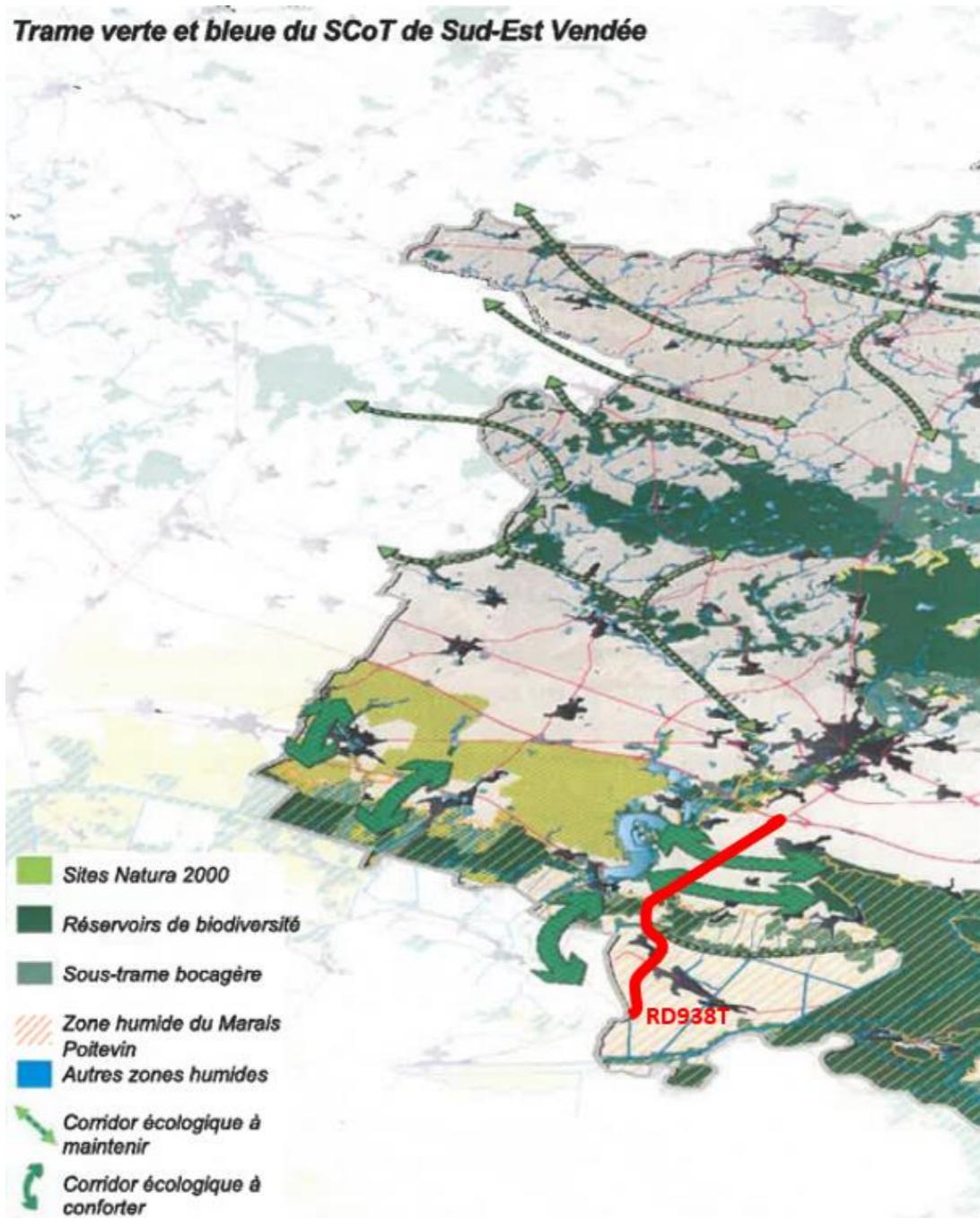
2B. Conforter la qualité écologique et paysagère du territoire associant marais, plaine et bocage

2b1- Protéger les réservoirs de biodiversité et la sous-trame bocagère

2b4- Préserver les espaces constitutifs de la trame verte et bleue

2b5- Promouvoir une trame verte et bleue vectrice de qualité urbaine

Le projet repose sur la RD938T qui constitue déjà une rupture des continuités écologiques. Des mesures seront mises en place dans le cadre de l'aménagement afin d'assurer un rétablissement d'une partie des continuités écologiques actuellement interrompues, notamment via l'installation d'ouvrages spécifiques à la place de certaines bus ou cadres existants pour permettre le passage des loutres, petits mammifères terrestres, amphibiens et reptiles.

Trame verte et bleue du SCoT de Sud-Est Vendée➤ **Chapitre 4. Objectifs relatifs aux transports et déplacements****CHAPITRE 4****Objectifs relatifs aux transports et déplacements**

- Aire de covoiturage existante à conforter / à créer
- Emprise de l'aérodrome à conserver
- Gare de Velluire à conserver et réactiver
- Aménagement d'espaces multi-modaux en lien avec l'élévation du niveau de service collectif
- Liaison Express Fontenay – Benet – Niort TGV à renforcer
- Aire de réflexion de la desserte urbaine (échelle du pôle fontenaysien)
- Axe structurant de diversification des mobilités intercommunales
- Axe cyclable structurant
- Itinéraire cyclotouristique secondaire

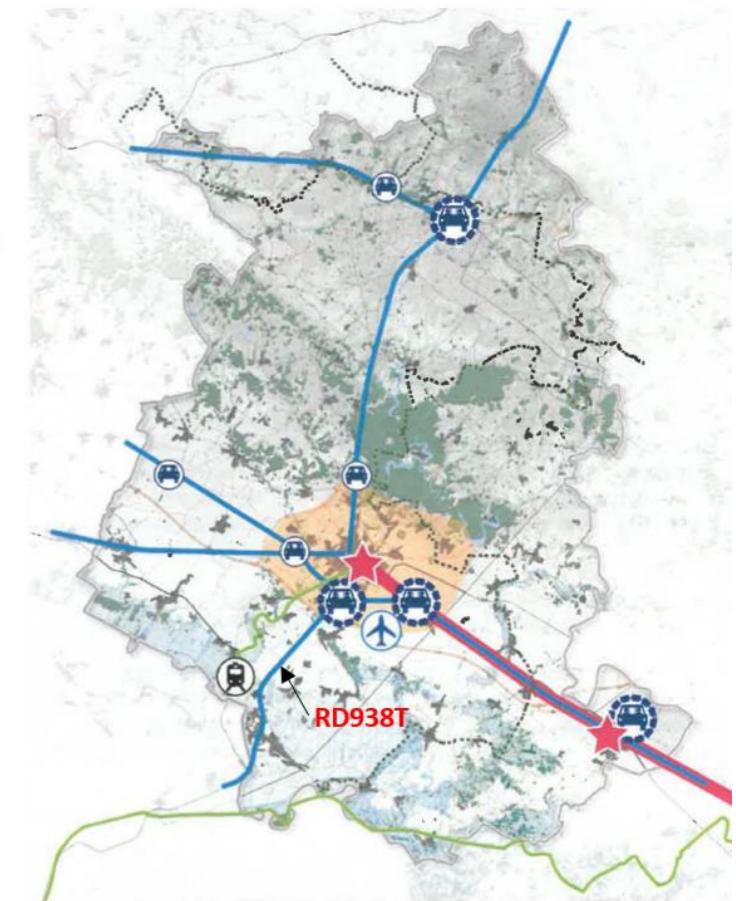


Figure 12 : Carte des objectifs du chapitre 4 du DOO du SCoT Sud-Est Vendée

4A. Favoriser l'accroche et la connexion du territoire aux grands réseaux régionaux et nationaux**Le renforcement de l'accès à La Rochelle**

« Dans le cadre d'une amélioration nécessaire de la liaison routière Fontenay-le-Comte / La Rochelle / Rochefort, promue à l'échelle du pôle métropolitain, la portion Fontenay-le-Comte / Marans (**D 938T**) pourra être aménagée et valorisée, en lien notamment au contournement de Marans. »

Le projet participe directement à cet objectif via l'aménagement de la portion Fontenay-le-Comte- L'Île-d'Elle permettant l'amélioration de la sécurité et de la fluidité de l'axe.

2C. Préserver les qualités fonctionnelles et paysagères de l'espace agricole**2C2- Préserver les espaces agricoles à fort enjeux agricoles**

Les vignes AOC présentes sur la commune de Vix sont évitées par le projet.

➤ [Chapitre 5. Objectifs relatifs au développement économique, commercial et artisanal](#)

5A. Articuler nos principales polarités économiques et les filières du territoire à des logiques régionales structurantes

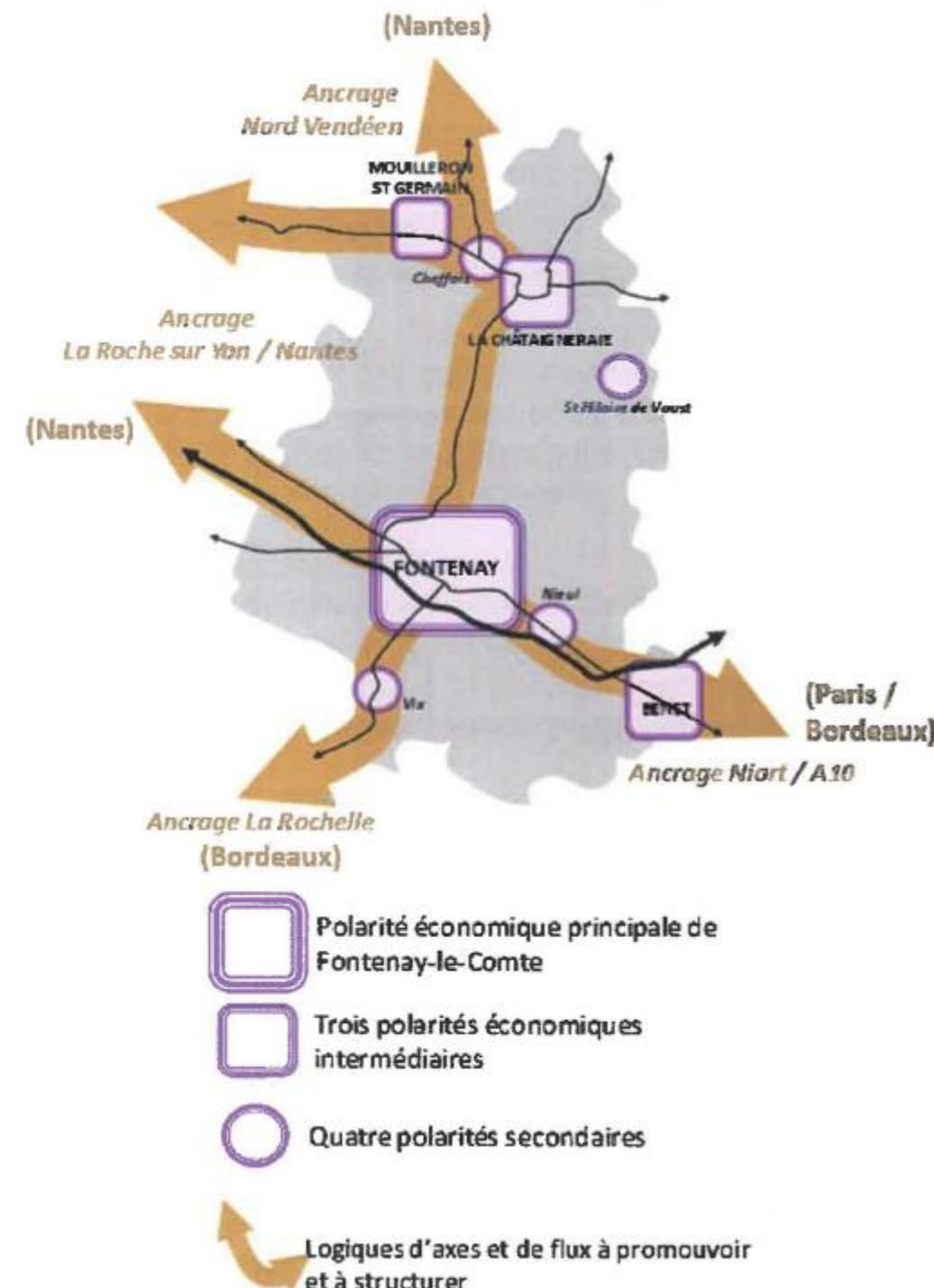


Figure 13 : Schématisation de l'axe 5A du DOO au SCoT Sud-Est Vendée

Dans le cadre de cet axe, le projet permettra d'assurer la fluidité des échanges économiques entre Fontenay-le-Comte et La Rochelle. La commune de Vix, également identifiée comme polarité secondaire et desservie par la RD938T, profitera également de la fluidification et de la sécurisation de l'axe.

➤ [Chapitre 6. Objectifs relatifs à la qualité urbaine, architecturale et paysagère](#)

CHAPITRE 6

Objectifs relatifs à la qualité urbaine, architecturale et paysagère

- Unité paysagère « Marais »
- Unité paysagère « Plaine »
- Unité paysagère « Bocage »
- Itinéraires vitrine du territoire (D938 tronçon sud)
- Itinéraires vitrine du territoire (D938 tronçon nord)
- Itinéraires vitrine du territoire (D25)

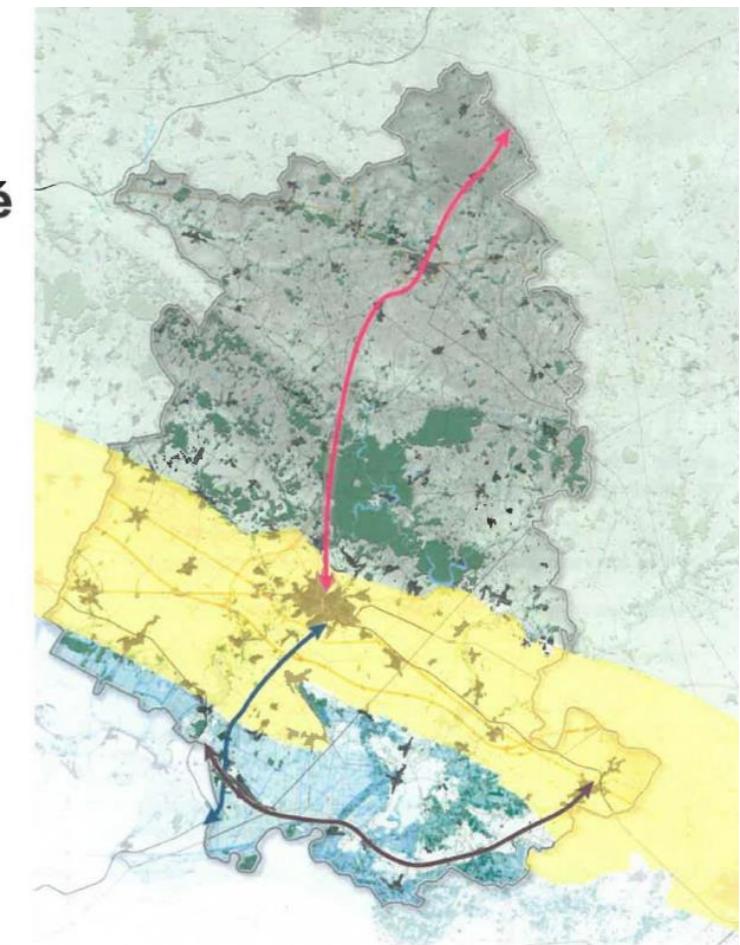


Figure 14 : Carte des objectifs du chapitre 6 du DOO du SCoT Sud-Est Vendée

La RD938 tronçon sud qui est concernée par le projet est identifiée comme « itinéraire vitrine du territoire » sur la cartographie des enjeux. Elle traverse les unités paysagères « Plaine » et « Marais » sur sa partie sud.

Les impacts paysagers du projet sont faibles. Chaque élément végétal impacté sera compensé de manière à restituer les paysages traversés qui ne seront pas déstructurés.

- Chapitre 7. Objectifs relatifs aux équipements et services

CHAPITRE 7

Objectifs relatifs aux équipements et service

- Affirmer le rayonnement métropolitain des équipements du pôle de Fontenay-le-Comte au sein de l'Arc Atlantique
- Autres pôles de l'Arc Atlantique à proximité du territoire
- Liaison Fontenay-le-Comte / Autres pôles
- Pôles structurants du territoire dont les équipements de centralités sont confortés : Benet, Mouilleron-Saint-Germain, La Chataigneraie
- Autres pôles structurants voisins
- Liaisons entre les pôles structurants et Fontenay-le-Comte
- Pôles des bassins de proximité dont les équipements sont maintenus et renforcés, pour assurer l'accès à tous aux services de proximité

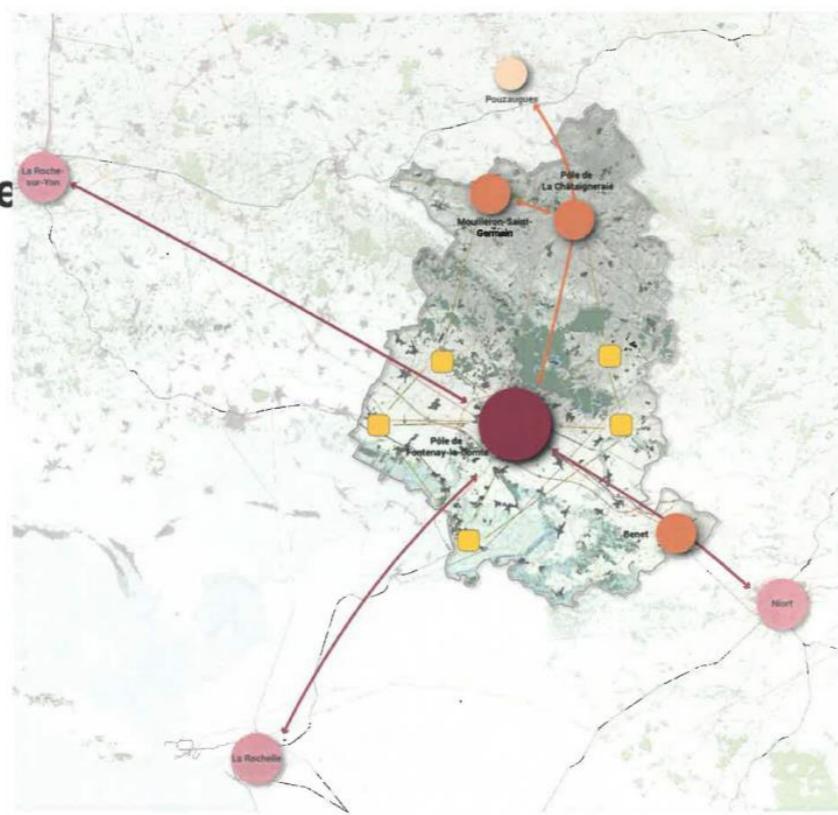


Figure 15 : Carte des objectifs du chapitre 7 du DOO du SCoT Sud-Est Vendée

7A. Développer des équipements et des services de rayonnement métropolitain à Fontenay-le-Comte en valorisant les complémentarités à l'échelle du pôle métropolitain centre atlantique et en référence au maillage vendéen.

Le projet permettra de renforcer la connexion de Fontenay-le-Comte avec le Pôle métropolitain Centre Atlantique dans le cadre de cet objectif.

A noter que la commune de L'Île-d'Elle n'est pas intégrée à ce SCoT et n'est pas déviée. Sans lien avec le contournement de Marans, le projet est compatible avec le SCOT Sud Est Vendée

La mise en compatibilité du PLU est compatible avec les éléments du SCoT.

5.3.4 Le Schéma de Cohérence Territoriale Sud-Vendée Littoral

Les communes du Gué-de-Velluire et de L'Île-d'Elle, sur lesquelles sont prévues le projet et notamment l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle, sont incluses au sein du SCOT Sud-Vendée Littoral approuvé le 11 mai 2023.

Les 4 grandes orientations du SCoT sont les suivantes :

- Affirmer le positionnement du territoire ;
- Assurer un développement cohérent garant des grands équilibres ;

- Adapter les modes d'urbanisation aux spécificités des communes ;
- Valoriser le cadre de vie remarquable du territoire et sa sobriété territoriale.

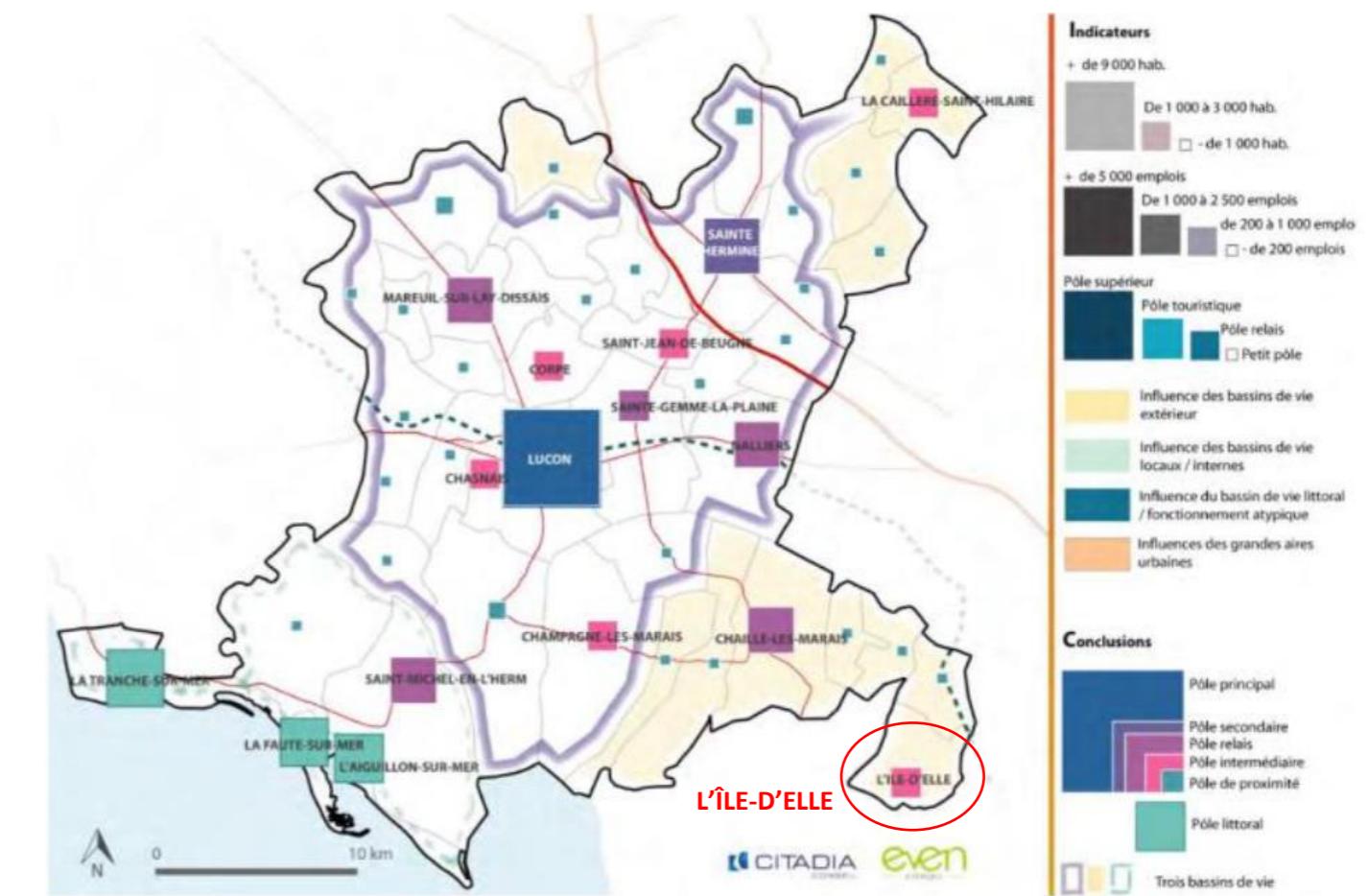


Figure 16 : Armature territoriale et connectivité au sein du territoire du SCOT (Source :SCOT Sud-Vendée Littoral)

La commune de L'Île-d'Elle est identifiée au SCOT comme pôle intermédiaire.

5.3.4.1 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

- Affirmer le positionnement du territoire

Le projet est concerné par l'objectif suivant :

- **Objectif 1 : Imbriquer le développement du territoire avec celui des territoires voisins qu'ils soient éloignés ou rapprochés :**
 - Approfondir les relations avec les territoires voisins notamment ceux de Fontenay-le-Comte, Marans et Chantonnay et de manière générale avec ceux du « Bas-Poitou »

Le projet participera à cet objectif en permettant d'assurer la fluidité et la sécurité des échanges avec Fontenay-le-Comte via la RD938T.

➤ Assurer un développement cohérent garant des grands équilibres

La cartographie suivante présente une synthèse des objectifs de ce chapitre :

Carte synthèse

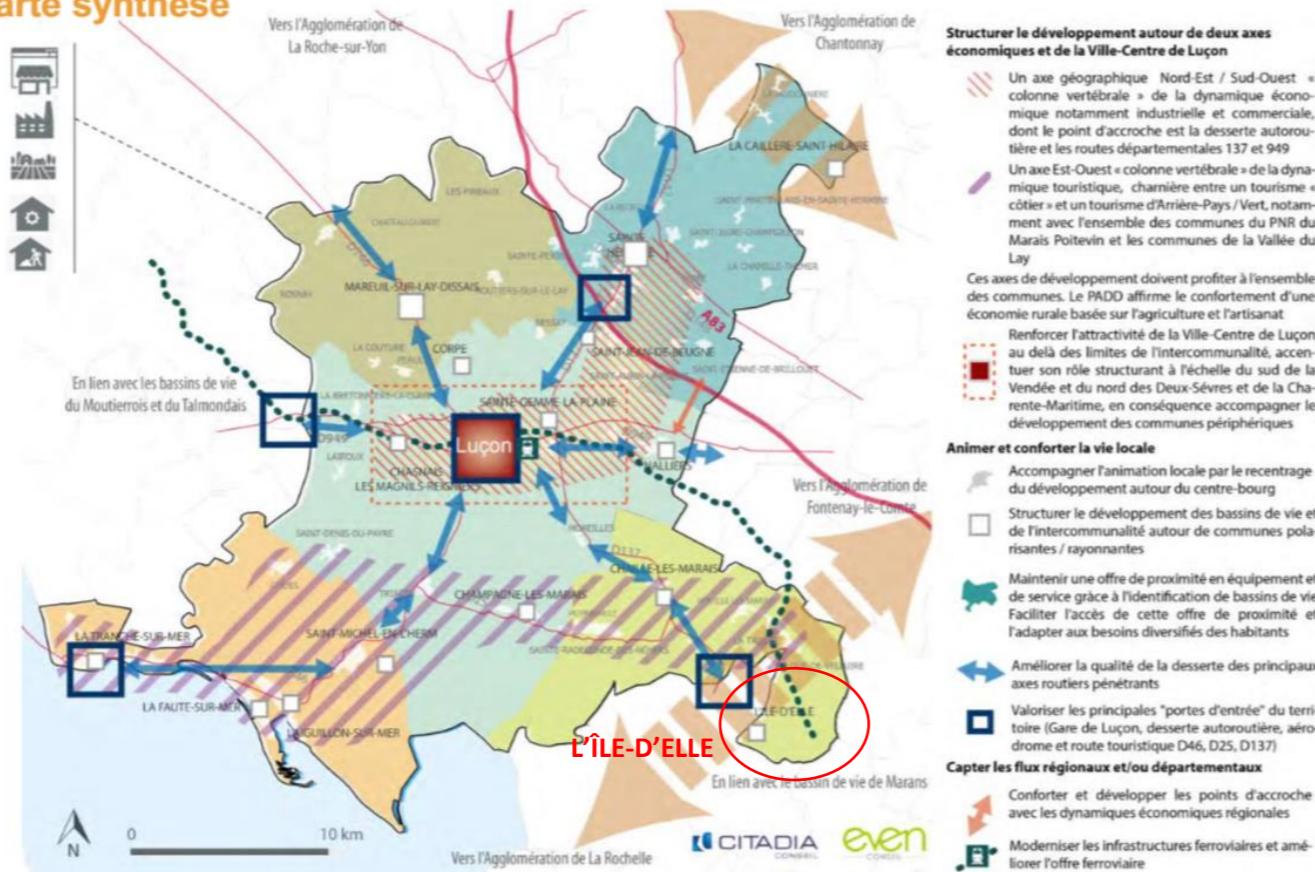


Figure 17 : Carte de synthèse du chapitre « Assurer un développement cohérent garant des grands équilibres » au PADD

La commune de L'Île-d'Elle est concernée par les objectifs suivants de ce chapitre :

- **Objectif 3 :** Conforter et développer les points d'accroche avec les dynamiques économiques régionales et départementales
- Conforter le développement des communes situées en frange des bassins de vie de Marans ainsi que de Chantonnay

Le projet permettra d'améliorer le cadre de vie au niveau de la traversée actuelle de la RD938T, il participe donc indirectement à cet objectif.

- **Objectif 5 :** Moderniser les infrastructures ferroviaires et améliorer l'offre ferroviaire :
- Moderniser les infrastructures ferroviaires afin de faciliter les transports journaliers de Luçon en direction des agglomérations de Nantes, La Roche-sur-Yon, La Rochelle et Niort.

Le projet n'impactera pas la voie SNCF.

➤ Adapter les modes d'urbanisation aux spécificités des communes

La cartographie suivante présente une synthèse des objectifs de ce chapitre :

Carte synthèse

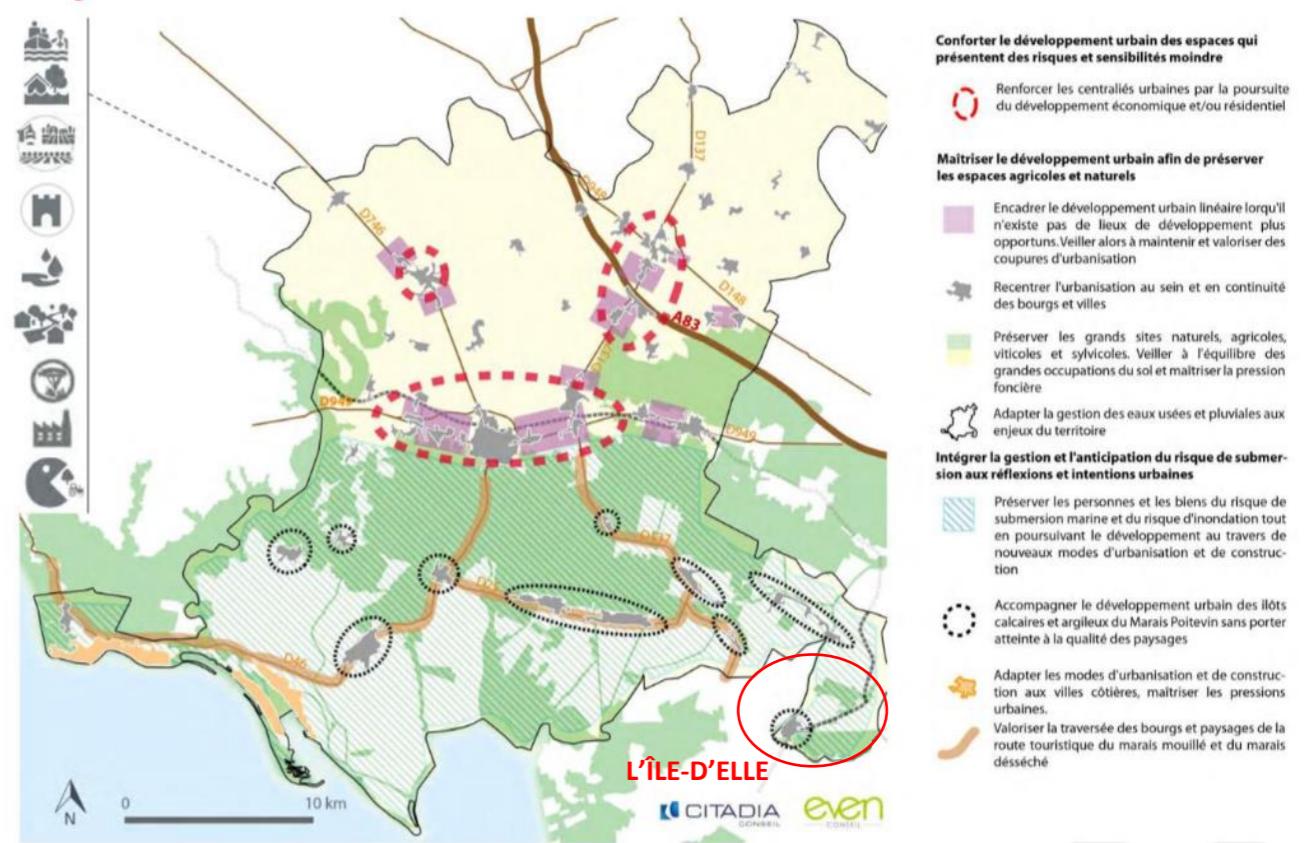


Figure 18 : Carte de synthèse du chapitre « Adapter les modes d'urbanisation aux spécificités des communes » au PADD

La commune de L'Île-d'Elle est concernée par les objectifs suivants de ce chapitre :

- **Objectif 18 :** Maintenir les structures urbaines originelles
- Lors des réflexions sur la localisation des futures zones à ouvrir, prendre en compte et préserver dans la mesure du possible la structure originelle des bourgs (village-rue, village étoile ou village groupé).

L'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle n'impactera pas la structure actuelle du bourg. Au contraire, l'aménagement réalisé permettra d'améliorer le cadre de vie en lien avec la traversée actuelle de la RD938T.

- **Objectif 21:** Préserver les fonctionnalités écologiques au sein et à proximité des espaces urbanisés
- Prendre en compte dans les choix d'aménagement la présence de sites d'importance écologique majeure à proximité du tissu urbain (ex : Site Natura 2000 et enveloppe urbaine de Luçon) ;
 - Préserver les franges bocagères et boisées dans la Plaine du Bas-Poitou où les infrastructures routières ferroviaires et énergétiques sont nombreuses et les extensions urbaines récentes significatives.

Les sites Natura 2000 à proximité de L'Île-d'Elle ont volontairement été évités dans le cadre de la conception du projet.

- **Objectif 23 :** Adapter la gestion des eaux usées et pluviales aux enjeux du territoire :
 - Favoriser la réutilisation des eaux pluviales et leur pré-traitement par des systèmes alternatifs (noues...)

Le projet permettra d'améliorer la gestion des eaux pluviales, les eaux de voiries étant non-gérées actuellement. Les eaux de la nouvelle voirie seront collectées par un système de fossés enherbés et acheminées vers des bassins d'infiltration.

- Valoriser le cadre de vie remarquable du territoire et sa sobriété territoriale

La cartographie suivante présente une synthèse des objectifs de ce chapitre :

Carte synthèse

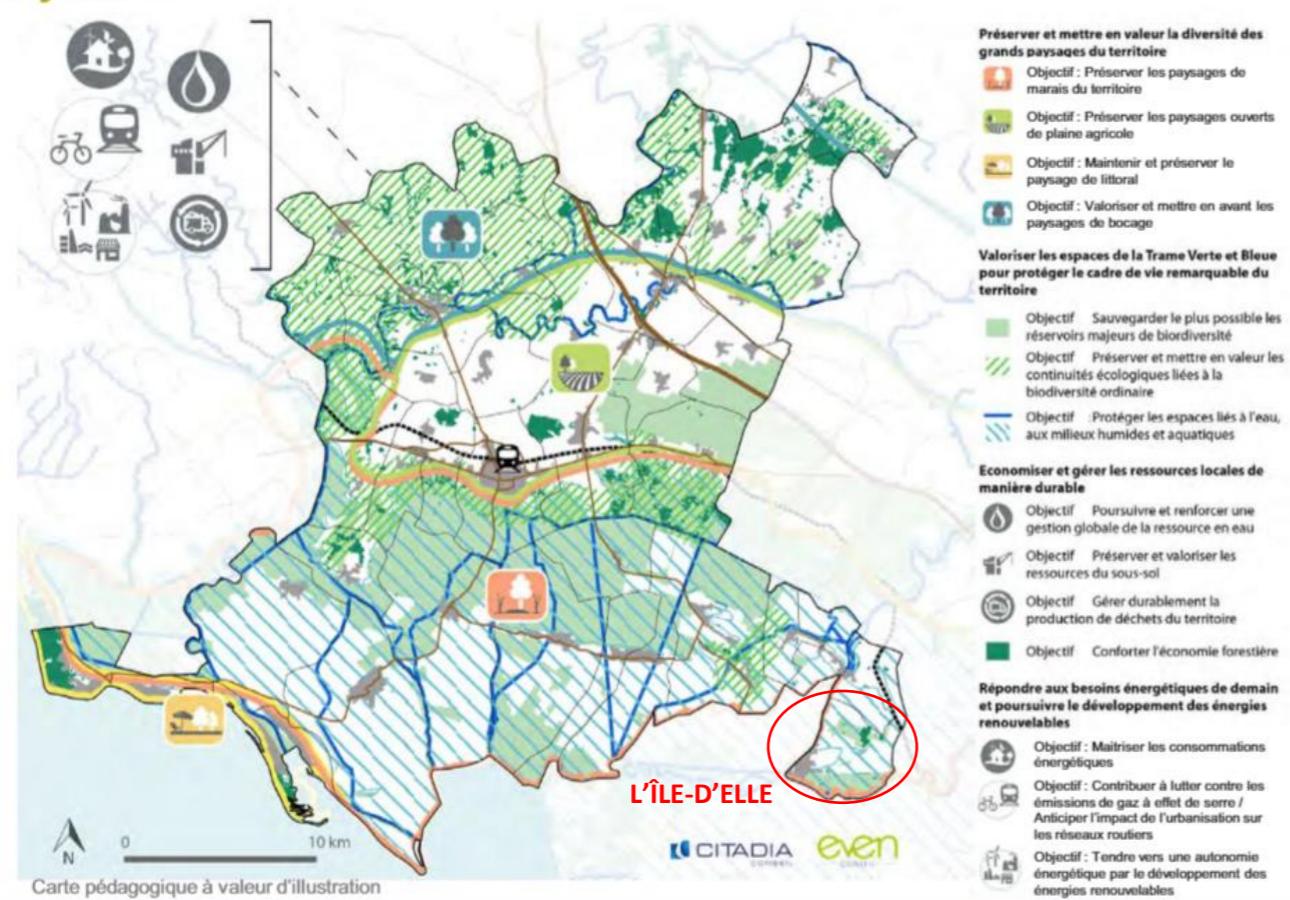


Figure 19 : Carte de synthèse du chapitre «Valoriser le cadre de vie remarquable du territoire et sa sobriété territoriale » au PADD

La commune de L'Île-d'Elle est concernée par les objectifs suivants de ce chapitre :

- **Objectif 27:** Préserver les paysages de marais du territoire
 - Préserver le réseau bocager des Marais mouillés essentiellement
- **Objectif 31:** Sauvegarder le plus possible des réservoirs majeurs de biodiversité ;
- **Objectif 33:** Protéger les espaces liés à l'eau, aux milieux humides et aquatiques

L'aménagement réalisé sur L'Île-d'Elle permettra d'améliorer le cadre de vie et de valoriser les espaces verts existants en les renforçant.

5.3.4.2 Le Document d'Orientations et D'Objectifs (DOO)

Seuls les chapitres, prescriptions et recommandations concernant la ville de L'Île-d'Elle ou le projet sont relevés ci-après.

- Assurer un développement cohérent garant des grands équilibres

Chapitre 1 : Armature intercommunale

La commune de L'Île-d'Elle est citée dans la **prescription P1**. « La stratégie de développement territorial portée par le SCoT s'appuie sur : [...]Les 17 communes motrices de la dynamique de leur bassin de vie appelées pôles », comprenant la commune de L'Île-d'Elle.

Chapitre 2 : Mobilité

- **Recommandation 5 :** « Encourager l'intégration paysagère des installations et constructions liées au transport (stationnement, voirie, etc...) et de la limitation de l'imperméabilisation des sols »

Les emprises de la RD938T actuelle seront réutilisées afin de limiter les imperméabilisations supplémentaires. De plus, le projet sera réalisé en respectant le profil de la RD938T afin de limiter l'impact sur le paysage. Une réflexion paysagère est également réalisée à l'échelle du projet afin de venir compenser les éventuels impacts.

Des places de stationnement réalisées par la commune sont prévues dans le cadre de l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle. La zone de parking prévue sera entourée d'un espace végétal aménagé (voir figure ci-dessous) :

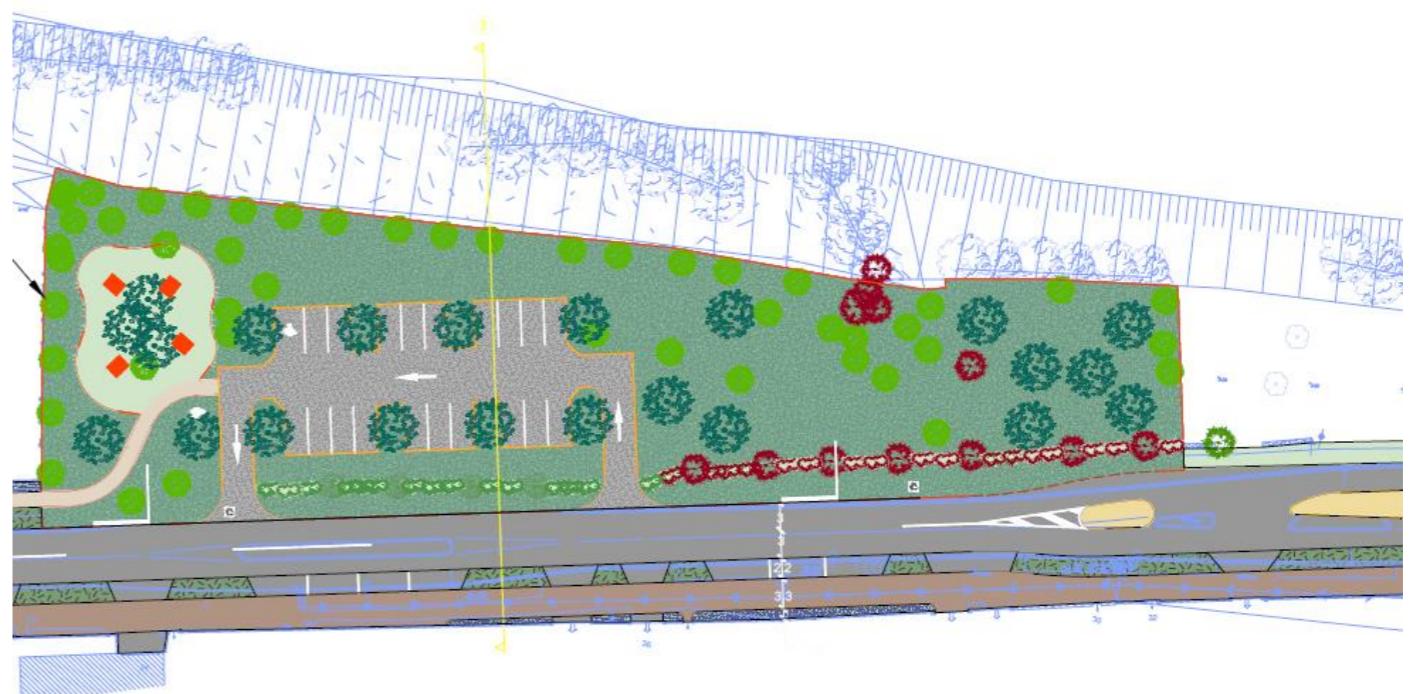


Figure 20 : Aménagement autour des zones de parking prévues sur L'Île-d'Elle (Source : Plan des aménagements)

Chapitre 3 : Espace et zone d'activité économique

La commune de L'Île-d'Elle est citée dans la **prescription P10** en tant que « zone d'activité stratégique » : « Ces zones se situent à proximité des axes routiers majeurs, des portes d'entrée et vitrines économiques du territoire telle que la desserte de l'A83 et des RD. »

L'aménagement de la RD938T viendra fluidifier les échanges économiques, notamment avec la commune de Fontenay-le-Comte.

- AdAPTER LES MODES D'URBANISATION AUX SPÉCIFICITÉS DES COMMUNES

Chapitre 2 : Paysage et entrée de ville

- **Prescription 7 :** « La mise en valeur et le réaménagement des entrées de villes existantes seront systématiquement recherchées afin de favoriser une meilleure intégration paysagère. La recherche de qualité des entrées de ville s'accompagnera d'une amélioration de la sécurité routière sur ces secteurs. Elle pourra passer par la sécurisation et la cohabitation des différents modes de mobilités (motorisée, piétonne, cyclable). [...] »

L'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle s'inscrit directement dans le cadre de cette prescription. Il vise à apaiser les vitesses, améliorer le cadre de vie lié à la traversée de la RD938T et à assurer la bonne cohabitation des différents usages (transit routier, circulations douces, stationnement riverains et commerces).

- Valoriser le cadre de vie remarquable du territoire et sa sobriété territoriale.

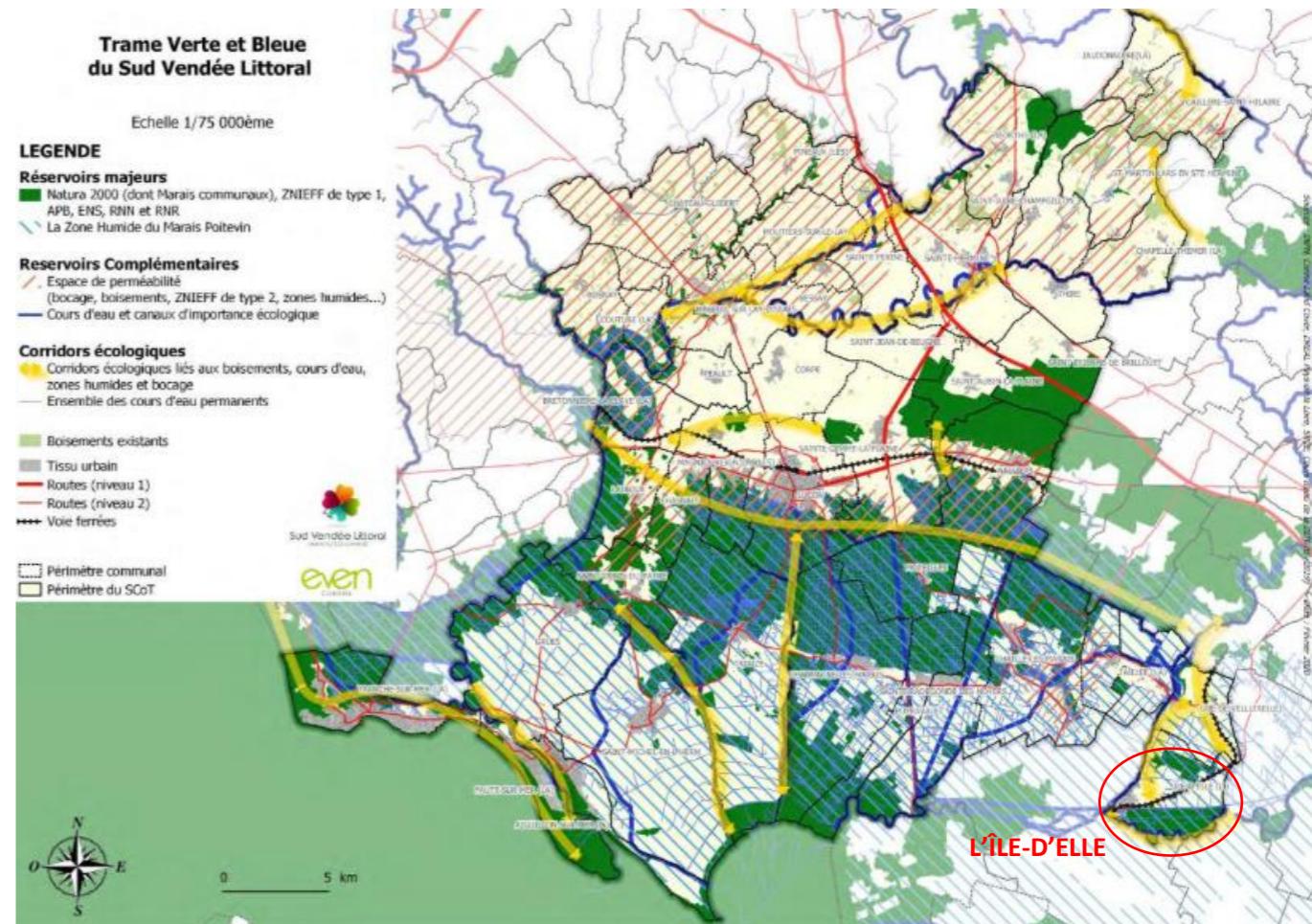
Chapitre 2 : Biodiversité, paysage et sylviculture**Partie F : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Figure 21 : Trame Verte et Bleue du Sud Vendée Littoral

- **Prescription 9 :** « Les réservoirs de biodiversité majeurs (sites Natura 2000, la Zone humide du marais Poitevin...) ne sont pas destinés à être urbanisés. Cependant, quand un projet d'urbanisation (intérêt général ou infrastructure) est prévu dans un de ces réservoirs identifiés au sein de la TVB, il conviendra de justifier que le projet est compatible avec une pérennité de la fonctionnalité écologique du réservoir et qu'il ne porte pas atteinte à l'intégrité des milieux. »

Les sites Natura 2000 à proximité de L'Île-d'Elle ont volontairement été évités dans le cadre de la conception du projet. Le projet impacte 7,57ha de zones humides et de marais situés dans le Marais Poitevin. Les zones humides impactées sont uniquement localisées en bordure de la RD actuelle et seront toutes compensées, ainsi la fonctionnalité du réservoir ne sera pas impactée.

- **Recommandation 1 :** « Les choix de localisation des zones d'urbanisation et de conception des projets pourront prendre en compte les enjeux environnementaux. Le principe « Eviter, Réduire, Compenser » doit-être respecté dans cet ordre. En cas de projet au sein ou en lisière de la TVB, le maintien de la fonctionnalité de la continuité écologique pourra être intégré. »

Les enjeux environnementaux ont été pris en compte dès les études de faisabilité à travers les diagnostics réalisés. La démarche ERC a été appliquée dans le cadre de la conception du projet. Des rétablissements des continuités écologiques actuellement interrompues sont notamment prévus par le remplacement des ouvrages hydrauliques actuels par des ouvrages permettant le passage de la faune.

La mise en compatibilité du PLU est compatible avec les éléments du SCoT.

5.3.5 Le SRADDET Pays de La Loire

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) des Pays de la Loire a été adopté par le Conseil régional les 16 et 17 décembre 2021 et approuvé par le Préfet de Région le 7 février 2022.

Il s'agit d'un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants : le schéma régional des infrastructures de transport (SRIT), le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de l'intermodalité (SRI), le schéma régional climat air énergie (SRCAE) et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Il remplace aussi l'ancien schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT).

Le SRADDET s'articule autour de deux grands axes, répartis en 7 orientations qui découlent de 30 objectifs :

- ❖ **Conjuguer attractivité et équilibre des Pays de la Loire**

- ✓ Assurer l'attractivité de tous nos territoires en priorisant sur les plus fragiles
- 1. Conforter un maillage fin et équilibré de polarités sur l'ensemble du territoire pour résorber la fracture territoriale ;
- 2. Développer un urbanisme préservant la santé des Ligériens ;
- 3. Contribuer à une offre de logements favorisant mixité sociale et parcours résidentiel et adaptée aux besoins d'une population diversifiée ;
- 4. Maintenir une présence effective et adaptée des services du quotidien ;
- 5. Renforcer l'offre de soins de premier recours sur l'ensemble du territoire ;
- 6. Mieux intégrer les zones économiques et commerciales au projet de territoire ;
- 7. Faire de la biodiversité et de sa connaissance un moteur d'innovation pour le développement des Pays de la Loire ;

- ✓ Construire une mobilité durable pour tous les ligériens
- 8. Développer les transports collectifs et leur usage ;
- 9. Promouvoir les autres solutions durables de déplacement incluant les motorisations alternatives (électrique, bio-GNV, hydrogène) ;
- 10. Répondre aux besoins spécifiques de déplacement dans les zones peu denses ;
- 11. Développer et faciliter l'intermodalité et la coordination entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité ;
- 12. Développer la logistique fluviale et ferroviaire comme alternative à la route ;

- ✓ Conforter la place européenne et internationale des Pays de la Loire
- 13. Conforter le rôle européen des métropoles et du réseau de villes au bénéfice de l'ensemble du territoire ligérien ;
- 14. Assurer la connexion nationale et internationale de la région au moyen d'infrastructures de transport adaptées ;
- 15. Promouvoir la digitalisation de l'économie et déployer les usages numériques au service de l'inclusion et de l'amélioration des services publics, au moyen d'une couverture numérique et en

téléphonie mobile complète et performante ;

- ❖ **Relever collectivement le défi de la transition environnementale en préservant les identités territoriales ligériennes**

- ✓ Faire de l'eau une grande cause régionale
- 16. Stopper la dégradation de la qualité de la ressource en eau et amorcer une dynamique de reconquête ;
- 17. Contribuer à un équilibre de la ressource par une gestion quantitative favorisant les économies d'eau ;
- ✓ Préserver une région riche de ses identités territoriales
- 18. Concilier préservation des espaces naturels et développement des activités des territoires littoraux ;
- 19. Conjuguer préservation de la Loire et de l'estuaire avec la valorisation de son patrimoine et la gestion des risques ;
- 20. Promouvoir une ruralité ouverte, vivante et respectée ;
- ✓ Aménager des territoires résilients en préservant nos ressources et en anticipant le changement climatique
- 21. Tendre vers zéro artificialisation nette des espaces naturels, agricoles et forestiers à l'horizon 2050 ;
- 22. Assurer la pérennité des terres et activités agricoles et sylvicoles garantes d'une alimentation de qualité et de proximité ;
- 23. Préserver les paysages, les espaces naturels et la biodiversité remarquable et ordinaire ;
- 24. Limiter, anticiper et se préparer aux effets du changement climatique de manière innovante et systémique ;
- 25. Prévenir les risques naturels et technologiques ;
- 26. Conserver une bonne qualité de l'air pour tous les ligériens ;
- ✓ Tendre vers la neutralité carbone et déployer la croissance verte
- 27. Diminuer les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre : massifier la rénovation du parc immobilier, décarboner les mobilités, améliorer les performances dans l'industrie et l'agriculture ;
- 28. Devenir une région à énergie positive en 2050 ;
- 29. Gérer nos déchets autrement : réduction, réemploi, réutilisation, recyclage ;
- 30. Développer l'économie circulaire pour aménager durablement notre région et économiser les ressources.

Plusieurs règles et mesures découlent de ces objectifs. **Le projet doit y être compatible.**

L'axe de la RD938T est notamment identifié dans les projets d'itinéraires d'Intérêt Régional Routier au sein de la règle n°11.

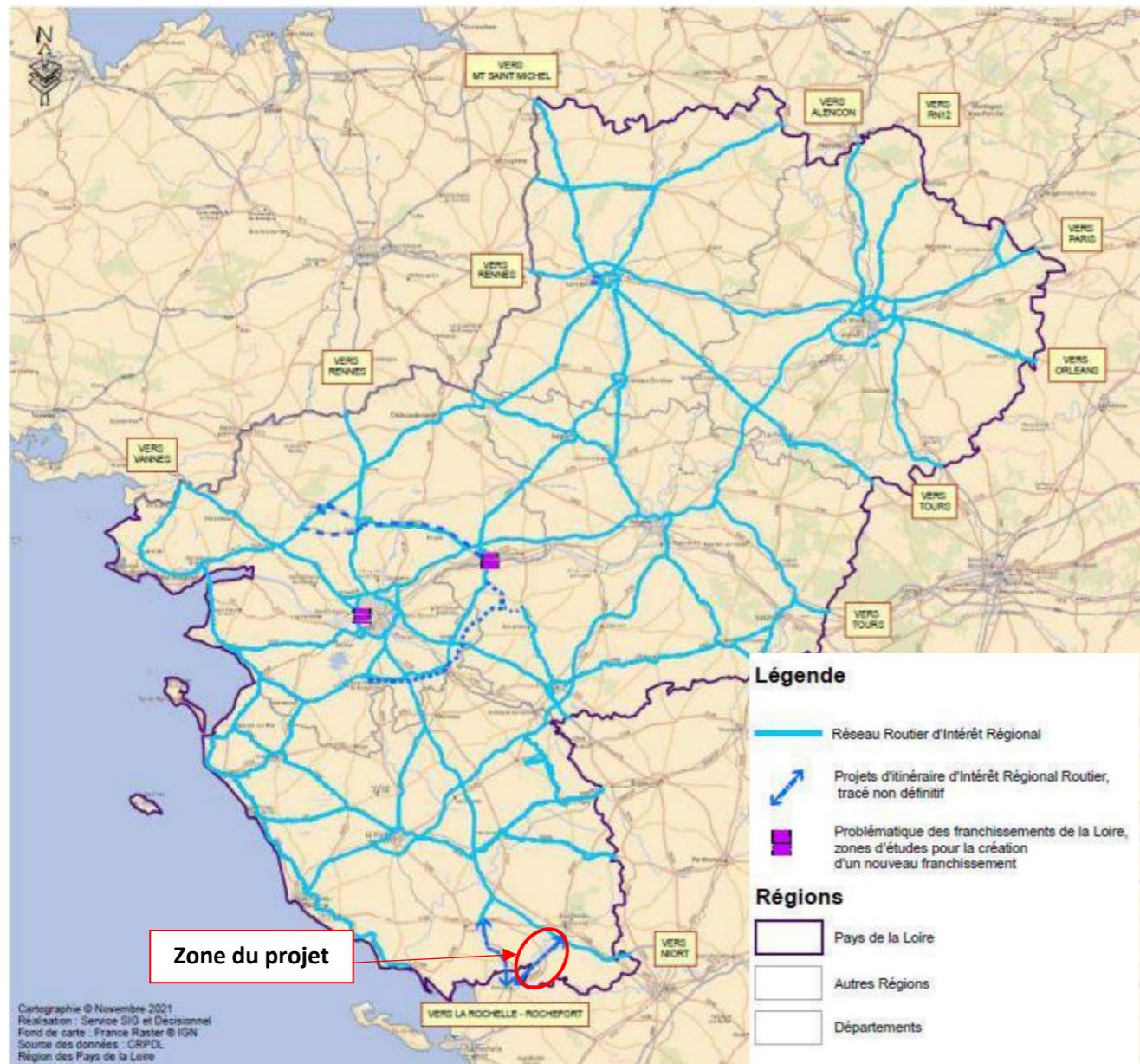


Figure 22 : Carte du Réseau Routier d'Intérêt Régional du SRADDET Pays de la Loire (Source : Fascicule du SRADDET)

La règle 11 concerne les « itinéraires routiers d'intérêt régional » identifiés. L'énoncé de la règle est le suivant :

« Inscrire dans les stratégies de développement et d'aménagement les axes routiers identifiés au titre des itinéraires d'intérêt régional, contribuer à leur renforcement afin de conserver et d'amplifier leur vocation de désenclavement et de connexion des territoires. Ces itinéraires devront veiller à privilégier des aménagements en faveur des usages multimodaux et partagés de la voirie, tout en recherchant une performance écologique globale et en limitant en particulier les fragmentations des habitats et procédant à l'effacement des ruptures des continuités écologiques. »

Le projet permettra d'assurer la fluidité des échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de La Rochelle par la mise en place de créneaux de dépassemens sur cet axe stratégique.

Le projet ne prévoit pas d'aménagement cyclable. Néanmoins, l'aménagement de la RD938T comprend des accotements revêtus et élargis constituants des bandes multifonctionnelles permettant d'améliorer la sécurité des circulations cycles sur la route départementale. Des aménagements piétons et cycles sont prévus sur l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle.

Vis-à-vis des continuités écologiques, le projet repose sur la RD938T actuelle dont l'axe général ne sera pas modifié. La RD938T actuelle constitue déjà un axe de rupture des continuités écologiques, le projet n'augmentera pas cet effet. De plus le projet prévoit l'aménagement de dispositifs permettant le passage de la faune (dispositifs de banquettes en gradins, dispositifs de buses sèches et palissades de guidage de la faune) afin de rétablir les continuités.

❖ Carte de synthèse des enjeux du SRADDET

L'axe de la RD938T est également identifié sur la carte des enjeux comme « grand projet d'infrastructure routière ». La ville de Fontenay-le-Comte est recensée comme « pôle structurant régional ».

La zone du projet est également localisée au sein d'un « secteur à fort enjeu écologique ». Le projet a été optimisé afin de réduire au maximum ses incidences sur les milieux naturels et agricoles (réutilisation de la voie actuelle et élargissement d'un unique côté).

Les mesures ERC concernant le milieu naturel permettront d'améliorer la transparence écologique de la RD 938T. Ces mesures sont définies au sein de l'étude d'impact (Partie E – Pièce 2) et résumées dans la partie 5.4.2.2 du présent rapport.

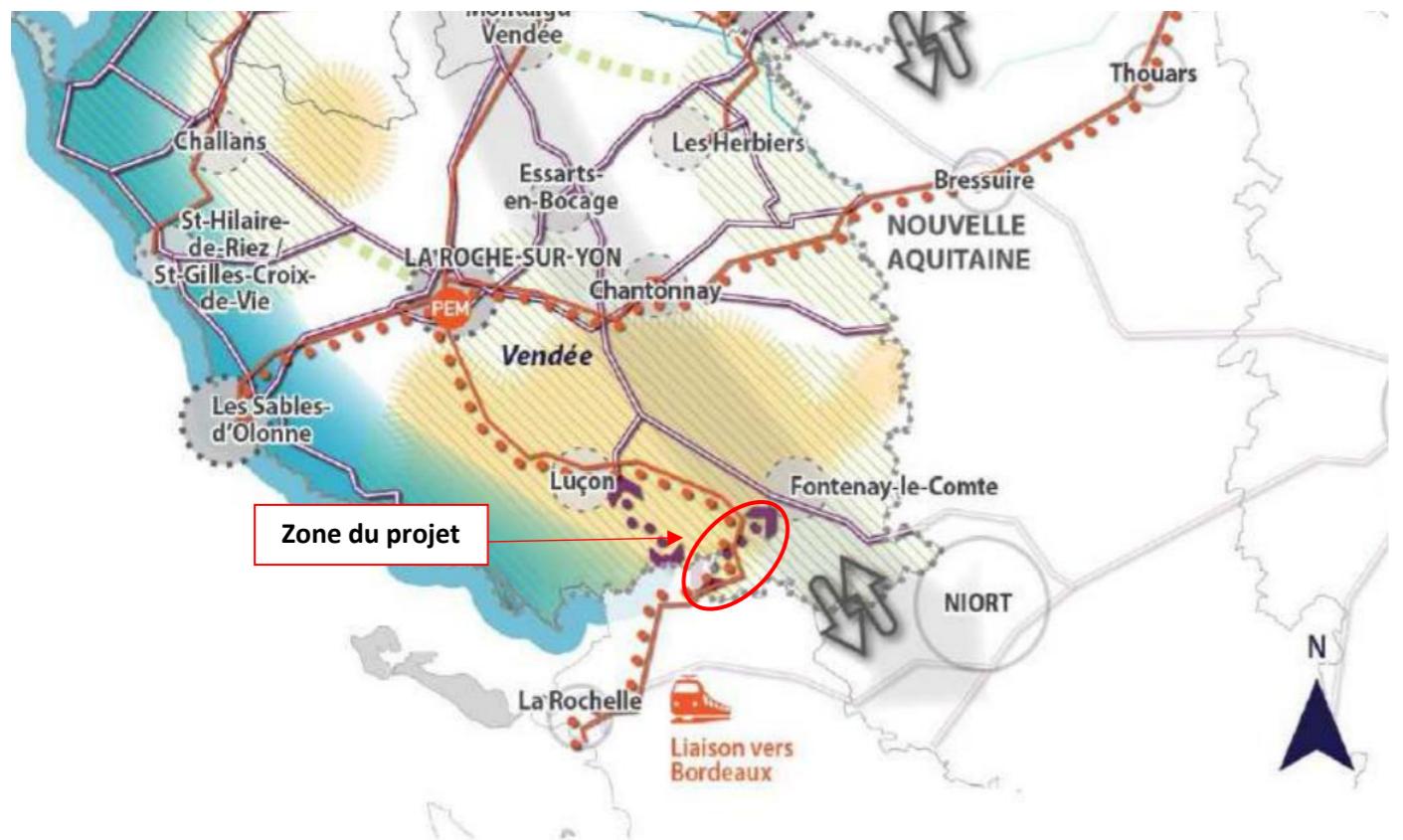


Figure 23 : Carte de synthèse du SRADDET Pays de la Loire (Source : Rapport d'objectifs du SRADDET)

| | |
|--|--|
| Développer les complémentarités territoriales au moyen de coopération renforcées | Répondre aux besoins spécifiques de déplacement dans les zones peu denses |
| | Zones à dominante rurale peu denses |
| I - CONJUGUER ATTRACTIVITÉ ET ÉQUILIBRE DES PAYS DE LA LOIRE | Assurer la connexion nationale et internationale de la région au moyen d'infrastructures de transport adaptées |
| Conforter un maillage fin et équilibré de polarités sur l'ensemble du territoire pour résorber la fracture territoriale | Principaux axes de flux assurant la connexion nationale et internationale de la région |
| | Itinéraire routier d'intérêt régional |
| Pôles d'échelle métropolitaine | Nouveaux franchissements de Loire |
| Pôles d'équilibre régionaux | Grands projets d'infrastructures routières |
| Pôles structurants régionaux | Aéroport Nantes-Atlantique |
| Développer les transports collectifs et l'intermodalité | Grand port maritime Nantes Saint-Nazaire |
| Réseau ferroviaire | Projet amélioration liaisons maritimes européennes et transatlantiques |
| Liaisons ferroviaires à moderniser | |
| Pôles d'échanges multimodaux stratégiques | |
| II - RELEVER COLLECTIVEMENT LE DÉFI DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE EN PRÉSERVANT LES IDENTITÉS TERRITORIALES LIGÉRIENNES | |
| | |
| Concilier préservation des espaces naturels et développement des activités des territoires littoraux | |
| Conjuguer préservation de la Loire et de l'estuaire avec la valorisation de son patrimoine et la gestion des risques | |
| | |
| Promouvoir une ruralité ouverte, vivante et respectée | |
| | |
| Préserver les paysages, les espaces naturels et la biodiversité remarquable et ordinaire | |
| | |

Ainsi le projet s'inscrit dans la continuité des objectifs du SRADDET. La mise en compatibilité du PLU est compatible avec les éléments du SRADDET.

5.4 Evaluation environnementale globale du projet

5.4.1 Analyse de l'état initial de l'environnement

Le tableau suivant synthétise l'état initial complet réalisé sur l'ensemble du projet.

| Niveau d'enjeu – Légende : | | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|--|
| | | | | Pas de sensibilité particulière – Eléments favorables au projet |
| | | | | Sensibilité impliquant des contraintes faibles pour le projet |
| | | | | Elément informatif, ni favorable, ni défavorable en regard du projet |
| | | | | Sensibilité impliquant des contraintes modérées pour le projet |
| | | | | Sensibilité impliquant des contraintes fortes à très fortes pour le projet |

| Segment | Sous-segment | Niveau d'enjeu potentiel en regard du projet | Observations |
|-----------------|----------------------------|--|---|
| Milieu physique | Climat | Vert | Exposée à des vents Sud-Ouest dominants, la zone d'étude bénéficie d'un climat océanique caractérisé par des températures assez douces, une faible amplitude thermique et des précipitations assez fréquentes réparties tout au long de l'année. Les conditions climatiques sont relativement homogènes sur l'ensemble de la zone d'étude et ne présentent pas d'enjeux majeurs. |
| | Topographie | Jaune | La topographie du secteur d'étude est relativement plane avec la traversée de quelques zones vallonnées. Celle-ci ne présente pas de contrainte majeure vis-à-vis du projet. Les enjeux principaux seront liés au passage inférieur et aux zones de voiries actuellement en déblais. |
| | Géologie | Jaune | Le projet se situe essentiellement sur des alluvions et limons présentant généralement une portance faible, une compressibilité élevée et une forte sensibilité à l'eau (retrait-gonflement des argiles). Les zones calcaires traversées au nord constituent quant à elles des roches sédimentaires plus ou moins altérées pouvant présenter des risques de dissolution. Une étude géotechnique sera réalisée afin de préciser les types de sols en place et les contraintes associées, notamment en lien avec les terrassements et à la stabilité des sols. |
| | Hydrogéologie - Hydrologie | Rouge | <u>Documents de planification et de gestion de la ressource en eau :</u> SDAGE Loire-Bretagne Le projet fait partie du périmètre du SDAGE Loire-Bretagne. Il est rattaché au sous-bassin versant «Loire aval et côtiers vendéens » dans le cadre de l'application du programme de mesures du SDAGE. 14 grandes orientations ont été fixées pour la période 2022-2027, dont 4 pouvant être concernées par le projet (repenser les aménagements de cours d'eau, pollution organique et bactériologique et micropolluants, protection de la ressource en eau et préservation des zones humides). Ces orientations sont déclinées en mesures. Le projet devra être compatible avec les grandes orientations du SDAGE Loire-Bretagne, et devra concourir aux objectifs d'atteinte du bon état écologique énoncé. Dans le cadre du projet, les enjeux résident principalement dans la gestion des eaux pluviales et la préservation des zones humides. SAGE Sèvre-Niortaise et Marais Poitevin Le projet fait partie du périmètre du SAGE Sèvre-Niortaise et Marais Poitevin ; Celui-ci définit 12 objectifs généraux en lien avec la préservation des eaux superficielles et souterraines, la gestion des ressources en eau et la gestion des inondations. Le projet devra être compatible avec les orientations du SAGE ainsi qu'avec son règlement. Les enjeux vis-à-vis des documents de planification et de gestion de la ressource en eau sont forts. |

| Segment | Sous-segment | Niveau d'enjeu potentiel en regard du projet | Observations |
|------------------|--------------|--|---|
| | | Eaux souterraines : | <p>Le projet se situe sur des nappes libres vulnérables vis-à-vis des pollutions. Le projet ne prévoyant pas de prélèvement d'eau, l'objectif du projet sera de ne pas aggraver l'état qualitatif des masses d'eau souterraine.</p> |
| | | Périmètres de protection d'alimentation en eau potable : | <p>Aucune contrainte à prévoir car absence de périmètre de protection des captages intercepté par le secteur d'étude.</p> |
| | | Hydrographie et hydrologie : | <p>Le nord de l'aire d'étude est marqué par un réseau hydrographique pratiquement absent. Sur la partie sud, on retrouve un réseau hydrographique dense constitué de canaux, fossés et cours d'eau temporaires qui drainent les zones de marais. Les masses d'eau superficielles présentent un état écologique moyen et un bon état chimique qu'il conviendra de préserver.</p> <p>Aucun cours d'eau identifié sur la cartographie des cours d'eau au titre de la Police de l'eau par la DDTM 85 n'est traversé par le projet. Seuls le Canal de Gargouilleau et l'Etier des Marais d'Ecoué sont identifiés comme indéterminés et sont concernés par le projet. Des buses positionnées sous voirie permettent actuellement la continuité de ces écoulements naturels de part et d'autre de la RD938T.</p> <p>Le projet d'aménagement routier s'inscrit au sein d'un réseau hydrographique existant, pour lequel il convient de ne pas perturber le fonctionnement actuel.</p> <p>Ainsi, les aménagements projetés risquent de modifier la structure du réseau hydrographique en empiétant sur des emprises actuellement dédiées à des ouvrages hydrauliques de type fossés qui permettent d'assurer la gestion des écoulements naturels.</p> <p>Le projet d'aménagement ne doit pas, in fine, constituer un obstacle à ces écoulements naturels, et leur rétablissement doit donc être prévu à l'issue des travaux à l'aide d'ouvrages hydrauliques. Actuellement, les eaux de la voirie de la RD938T ne sont ni traitées, ni compensées. Dans sa grande majorité les eaux de ruissellement sont récupérées par un système de fossés longitudinaux, de pente très faible voire nulle.</p> <p>Les enjeux vis-à-vis des eaux superficielles sont forts. Une étude hydraulique a été réalisée en 2024 pour définir les principes d'assainissement et les modalités de rétablissements des écoulements.</p> |
| Zones humides | | | <p>A partir des données bibliographiques et des expertises de terrains, 4 grands ensembles de zones humides fonctionnelles ont été définis au sein de la zone d'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZH1 « Nord de Vix » ; - ZH2 « De Vix à l'Île-d'Elle » ; - ZH3 « Sud l'Île-d'Elle » ; - ZH4 « Ouest l'Île-d'Elle » . <p>Celles-ci sont essentiellement présentes sur la partie sud de l'aire d'étude, associées aux zones de marais. Il s'agit essentiellement de zones humides pédologiques.</p> |
| Risques naturels | | Risque inondation | <ul style="list-style-type: none"> - Plan de gestion des Risques Inondation (PGRI) <p>Le projet devra respecter les orientations et objectifs du PGRI Loire-Bretagne 2022-2027.</p> <ul style="list-style-type: none"> - PAPI (Programme d'Actions de Prévention des Inondations) : <p>Les communes de l'aire d'étude font partie du périmètre du PAPI du « Bassin de la Vendée ».</p> |

| Segment | Sous-segment | Niveau d'enjeu potentiel en regard du projet | Observations |
|-----------------------|----------------------------------|--|--|
| | | - | <p>- PPRI</p> <p>L'aire d'étude n'est concernée par aucun zonage réglementaire des PPRI en vigueur. Le PPRI Vendée Aval est en cours d'élaboration.</p> <p>Le projet n'est pas concerné par le risque inondation par débordement de cours d'eau.</p> <p>Aléa Remontées de nappe :</p> <p>Le secteur d'étude est concerné par l'aléa remontée de nappe. Le degré de l'aléa varie d'une sensibilité quasi-inexistante au nord (zone topographiquement plus haute), à une sensibilité moyenne à forte sur la partie sud du secteur d'étude (zones de marais). Le projet au vu de sa nature présente des enjeux modérés vis-à-vis de l'aléa remontée de nappe.</p> |
| | | | <p>Risques de mouvements de terrain :</p> <p>La zone d'étude n'est soumise à aucun zonage réglementaire vis-à-vis des mouvements de terrain.</p> <p>Elle présente un aléa moyen lié au retrait et au gonflement des argiles. Cette contrainte sera prise en compte dans le cadre de la conception du projet, et notamment grâce aux études géotechniques à venir.</p> |
| | | | <p>Risques liés aux phénomènes météorologiques :</p> <p>Les communes du projet, comme l'ensemble du département de la Vendée présentent des risques liés aux phénomènes météorologiques. Les risques météorologiques sont à prendre en compte, principalement en phase chantier afin de garantir la sécurité du personnel et du matériel de chantier.</p> |
| | | | <p>Risque sismique :</p> <p>L'aire d'étude est classée en zone 3, correspondant à la catégorie du risque modéré.</p> |
| Milieu naturel | Réseau Natura 2000 | | <p>L'aire d'étude immédiate et l'aire d'étude éloignée sont concernées par quatre sites du réseau Natura 2000 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZPS « Marais Poitevin » (5410100) - ZSC « Marais Poitevin »(5200659) - ZPS « Plaine calcaire du sud Vendée »(5212011) - ZSC « Marais Poitevin » (5400446) |
| | Espaces naturels protégés | | <p>L'aire d'étude ainsi que le projet sont compris au sein du PNR du Marais Poitevin.</p> |

| Segment | Sous-segment | Niveau d'enjeu potentiel en regard du projet | Observations |
|-----------------------------------|--|--|--|
| | Inventaires scientifiques de biodiversité et autres espaces naturels | | <p>L'aire d'étude immédiate ainsi que l'aire d'étude éloignée sont concernées par plusieurs ZNIEFF de type I et II.</p> <p>Les ZNIEFF suivantes sont localisées au sein de l'aire d'étude immédiate :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZNIEFF de type I : « Bois de Velluire et ses abords » - ZNIEFF de type I : « Communal de Montreuil et abords » - ZNIEFF de type I : « Bois de la Furie et des prairies environnantes » - ZNIEFF de type I : « Roselières de l'île d'Elle » - ZNIEFF de type I : « Coteaux de l'île d'Elle » - ZNIEFF de type I : « Sèvre Niortaise et canaux évacuateurs » - ZNIEFF de type II : « Complexe écologique du marais poitevin, des zones humides littorales voisines, vallées et coteaux calcaires attenants » - ZNIEFF de type II : « Marais Poitevin » <p>L'aire d'étude immédiate ainsi que l'aire d'étude éloignée (tampon de 10 km) sont concernées par deux ZICO : « Marais Poitevin et Baie de l'Aiguillon » et « Plaine calcaire du Sud Vendée »</p> |
| | Trame verte et bleue | | <p>Des continuités écologiques sont recensées au SRCE Pays de La Loire ainsi qu'aux SCoT du territoire Sud-Est Vendée, SCoT du Pays d'Aunis et SCoT Sud Vendée Littoral sur l'aire d'étude.</p> <p>SRCE de la région Pays de la Loire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un réservoir de biodiversité au sein de la sous trame boisée ou humide ou littorale ou milieux ouverts ou superposition de plusieurs sous-trames - Un corridor écologique d'importance régionale, à préserver ou remettre en état - Le site est également encadré par des zones urbaines et traversé par plusieurs routes constituant des éléments fragmentant surfaciques et linéaires. La RD 938T constitue en elle-même un élément fragmentant linéaire de niveau 2 (fort). <p>SCoT du territoire Sud-Est Vendée, SCoT du Pays d'Aunis et SCoT Sud Vendée Littoral</p> <p>La zone d'étude est concernée par des espaces naturels comme des réservoirs de biodiversité et des coeurs de nature constitués par des grands ensembles continus d'espaces naturels qui forment des noyaux de biodiversité potentielle. Il s'agit généralement des plus grands espaces naturels continus. Ceux-ci sont susceptibles de concentrer la plupart des espèces animales et végétales remarquables du territoire concerné.</p> <p>La zone d'étude est traversée par deux corridors écologiques à renforcer et par un corridor écologique à pérenniser. Un corridor de milieux ouverts est également proche de la zone d'étude.</p> |
| | Habitats naturels, faune et flore | | <p>Voir tableau suivant spécifique aux enjeux écologiques.</p> |
| Milieu humain et socio-économique | Aménagements et urbanisme | | <p>Schéma de Cohérence Territoriale :</p> <p>L'aire d'étude du projet se situe sur le territoire du SCOT Sud-Est Vendée, approuvé le 21 avril 2021 (aménagements des créneaux de dépassements) et sur celui du SCOT Sud-Vendéen Littoral approuvé le 11mai 2023 pour l'aménagement sur la commune de L'Île-d'Elle. Le projet devra ainsi être compatible avec ces deux documents.</p> <p>SCOT Sud-Est Vendée approuvé le 21 avril 2021.</p> <p>3 axes stratégiques :</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Un maillage métropolitain, urbain et villageois qui organise l'accroche, la structuration et la valorisation des flux ; 5. Une excellence patrimoniale qui révèle la singularité du Sud-Est Vendée seuil du Marais et du Bocage ; |

| Segment | Sous-segment | Niveau d'enjeu potentiel en regard du projet | Observations |
|---------|--------------|--|---|
| | | 6. Un écosystème fertile et réceptif pour les initiatives locales. | <p>Le projet s'inscrit notamment au sein de l'orientation A de l'axe 1 « Ancrage du territoire aux réseaux vendéens et au pôle métropolitain centre-atlantique » à travers l'action 2 « Renforcer notre action dans les réseaux régionaux » en assurant une « <i>liaison routière performante entre La Rochelle et Fontenay-le-Comte</i> ». En effet un des objectifs majeurs du projet est d'assurer la fluidité des échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de La Rochelle par la mise en place de créneaux de dépassements sur cet axe stratégique.</p> <p>Le SCOT aborde également au sein de l'axe 1.B « <i>Une armature de pôles structurants de développement équilibré de notre territoire en action aux territoires voisins</i> » la volonté de promouvoir Fontenay-le-Comte comme « <i>capitale du Sud-Vendée</i> », ce qui souligne encore l'intérêt du projet d'aménagement entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.</p> <p>SCOT Sud-Vendéen Littoral approuvé le 11 mai 2023.</p> <p>4 grandes orientations du SCOT sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Affirmer le positionnement du territoire ; ➤ Assurer un développement cohérent garant des grands équilibres ➤ Adapter les modes d'urbanisation aux spécificités des communes ; ➤ Valoriser le cadre de vie remarquable du territoire et sa sobriété territoriale. <p>Le projet d'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle répond notamment à l'objectif 4 du PADD qui consiste à « améliorer et moderniser la qualité de la desserte des principaux axes routiers pénétrants » en « sécurisant la traversée de l'agglomération » de L'Île-d'Elle.</p> |
| | | Le projet est concerné par les documents d'urbanismes suivants : | <ul style="list-style-type: none"> - Le PLU de la commune de Fontenay-le-Comte, approuvé le 26/09/2023. - Le PLU de la commune de Fontaines approuvé le 20/06/2013 ; - La Carte Communale de la commune de Auchay-sur-Vendée, approuvée le 09/01/2020 ; - Le PLU de la commune de Montreuil, approuvé le 22/05/2014 ; - Le PLU de la commune de les Velluire-sur-Vendée, approuvé le 12/03/2019 ; - Le PLU de la commune de Vix, approuvé le 26/09/2007 ; - La Carte Communale de Le Gué-de-Velluire, approuvée le 26/07/2021 ; - Le PLU de la commune de L'Île-d'Elle, approuvé le 26/07/2021. <p>Le projet doit veiller à être compatible avec les différents documents d'urbanismes et leurs différentes composantes (PADD, POA, OAP, zonages, ...).</p> <p>Le projet et ses composantes s'inscrivent dans plusieurs objectifs des <u>PADD des PLU</u>, notamment à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sécurisation des différentes traversées et cheminements agricoles sur la RD 938T ; - La sécurisation des carrefours. - La fluidification des échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de La Rochelle ; - La réduction des emprises pour limiter l'impact sur les parcelles agricoles et les milieux naturels - Apaisement des vitesses, assurer la bonne cohabitation des différents usages (transit routier, circulations douces, stationnement riverains et commerces) via l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle <p>Le projet devra veiller à respecter le règlement associé aux zonages concernés et autres dispositions relatives à l'occupation et l'utilisation du sol. Si des impacts devaient persister, le Département devra justifier de l'intérêt général et l'utilité publique du projet et une mise en compatibilité des documents d'urbanisme devra être engagée.</p> |

| Segment | Sous-segment | Niveau d'enjeu potentiel en regard du projet | Observations |
|---------|---|--|---|
| | Contexte démographique | | <p>Le territoire étudié regroupe environ 22 000 habitants, avec Fontenay-le-Comte comme principal pôle urbain (13 000 habitants), offrant des emplois, services et équipements. Les autres communes, plus petites, subissent un vieillissement de la population et un exode des jeunes actifs, bien que certaines zones résidentielles attirent de nouvelles familles. La densité de population varie fortement, avec Fontenay-le-Comte à 300 hab/km² contre moins de 50 hab/km² dans les communes rurales, où l'habitat est dispersé. L'économie repose sur l'agriculture, l'industrie et les services, mais le taux de chômage y est élevé. La mobilité est majoritairement assurée par la voiture, bien que le train facilite l'accès aux grands pôles urbains. Les enjeux portent sur la revitalisation des centres-bourgs, l'amélioration des infrastructures et le soutien aux entreprises locales pour renforcer l'attractivité du territoire.</p> <p>Le projet peut avoir une influence sur les mobilités locales, notamment en lien avec l'emploi sur Fontenay-le-Comte et dans les villes alentours.</p> |
| | Occupation du sol | | <p>Selon les données de Corine Land Cover, l'aire d'étude est majoritairement occupée par des terres arables hors périmètres d'irrigation, ponctuées par des systèmes cultureaux et parcellaires complexes aux abords des tissus urbains et quelques zones de prairies. La RD938T traverse plusieurs tissus urbains discontinus, correspondant à la Chaignée, Vix et L'Île-d'Elle. On retrouve également au niveau des collines de Vix des vignobles et vergers plus au nord associés à la Pépinière de l'Atlantique.</p> |
| | Urbanisation et habitat | | <p>Quelques rares habitations se situent à proximité immédiate du projet.</p> |
| | Activités économiques et agricoles | | <p>Malgré un dynamisme économique notable, certaines difficultés persistent. La désertification commerciale dans certains bourgs, le manque d'opportunités pour les jeunes actifs et la dépendance vis-à-vis de l'économie de Fontenay-le-Comte sont des enjeux majeurs</p> <p>Le développement des infrastructures telles que la RD938T permettant d'assurer la liaison avec La Rochelle est un levier majeur pour favoriser l'essor économique du territoire.</p> <p>L'aire d'étude est majoritairement agricole. Il s'agit essentiellement de grandes cultures présentant un enjeu limité. Des vignes AOC Fiefs Vendéens sont protégées au niveau de la commune de Vix mais ne seront pas impactées. Le projet présente un enjeu fort vis-à-vis du maintien des accès aux parcelles agricoles et à certaines exploitations.</p> |
| | Activités touristiques et de loisirs | | <p>Le territoire de l'aire d'étude offre un cadre naturel et patrimonial propice au développement du tourisme et des loisirs. Néanmoins, les activités touristiques et de loisirs restent relativement limitées au sein de l'aire d'étude rapprochée. On retrouve davantage d'offres d'hébergements touristiques sur les centre-bourgs en périphérie de celle-ci ainsi que sur la commune de Fontenay-le-Comte plus développée en termes d'activités.</p> |
| | Risques technologiques | | <p>Risque Transport de Matières Dangereuses (TMD) :</p> <p>La RD938T est un axe routier présentant une potentialité d'accident de TMD plus forte du fait de l'importance du trafic</p> <p>Une canalisation de transport de produits chimiques est localisée à une centaine de mètres au sud de l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle. Celle-ci est localisée de l'autre côté du Canal de Vix, aucun impact n'est à prévoir.</p> <p>Sites et sols pollués :</p> <p>Le secteur d'étude présente 13 anciens sites industriels et de services, en activité ou pas (sites Basias). Aucune parcelle identifiée dans la base de données Basias n'est concernée par les emprises du projet. Ainsi aucun impact n'est à prévoir.</p> <p>La base de données BASOL du Ministère, qui regroupe les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif, n'indique qu'aucun de ces sites n'est situé dans le périmètre d'étude.</p> <p>Risque industriel – Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) :</p> <p>Cinq ICPE sont identifiées au sein de l'aire d'étude rapprochée. Aucune n'est SEVESO et aucune ,ne fait l'objet d'un Plan de Prévention. Aucune interaction n'est à prévoir.</p> |

| Segment | Sous-segment | Niveau d'enjeu potentiel en regard du projet | Observations |
|-------------------------------|--|--|---|
| Paysages et patrimoine | Paysage | | La RD938T traverse des paysages variés au sein des unités paysagères de la plaine du Bas-Poitou au nord et de celle du Marais-Poitelin au sud. Les enjeux du projet résident principalement dans le maintien des haies ou de leur compensation paysagère. |
| | Espaces naturels sensibles | | Aucune zone de préemption des Espaces Naturels Sensibles (ENS) n'est répertoriée au sein de l'aire d'étude rapprochée du projet. |
| | Patrimoine bâti – Monument historique – Sites inscrits et classés | | La RD938T intercepte le périmètre de protection de La Forêt de Nesdeau, les masques de visibilités présents (haies le long de la RD) seront maintenus dans le cadre du projet. Une demande d'avis sera réalisée auprès de l'Architecte des Bâtiments de France dans le cadre de la procédure d'Autorisation Environnementale. Le site classé du Marais Mouillé Poitevin est localisé à proximité de l'aire d'étude rapprochée à plus de 900m du projet de créneaux. Aucun impact n'est à prévoir. |
| | Archéologie | | De nombreuses zones de présomption de prescription archéologiques sont interceptées par le projet. La DRAC sera sollicitée dans le cadre du présent Dossier d'Autorisation Environnementale afin d'identifier la nécessité ou non de réaliser un diagnostic archéologique. |
| Mobilités | Circulations actuelles | | La RD938T est sécante avec de nombreuses voies, revêtues ou non, le long de la section comprise entre L'Île-d'Elle et Fontenay-le-Comte. Elle est notamment traversée par plusieurs départementales (D137, D25, D68 et D20). La RD938T est classée « réseau routier TE72 » et est de ce fait ouverte aux convois exceptionnels dont le poids total roulant n'excède pas 72 tonnes. Hors convois exceptionnels, l'itinéraire est interdit aux poids lourds de plus de 26 tonnes. |
| | Modes actifs | | Il n'existe pas d'aménagement modes actifs le long de l'itinéraire de la RD938T. Un itinéraire cyclable mixte véloroute/site propre réalisé par le département est présent à l'ouest du projet entre Fontenay-le-Comte et le Velluire ainsi qu'entre le Gué-de-Velluire et L'Île-d'Elle. Le Département a par ailleurs pour projet de liaisonner ces deux itinéraires afin de relier Fontenay-le-Comte à L'Île-d'Elle. |
| | Accidentologie | | 21 accidents y ont été recensés entre 2011 et 2024, qui se concentrent principalement entre la Chaignée et Nizeau dont 4 mortels et 19 blessés hospitalisés. Ce nombre d'accident est relativement important comparativement au niveau de trafic sur la RD938T. |
| | Trafic | | Le trafic PL sur la RD938T est supérieur à 500 véhicules/ jour, des remontées de files ponctuelles apparaissent fréquemment liées aux difficultés de dépassements dans la configuration actuelle. A l'exception du samedi matin en période estivale, le trafic de transit sur la RD938T représente moins de 17 % des véhicules circulant sur la R938T. Ces résultats indiquent que la RD938T a principalement une vocation de desserte locale et que le risque de report de trafic sur cet axe lié au projet d'aménagement est limité. |
| Cadre de vie et santé | Environnement sonore | | De manière générale, les habitations situées à proximité de la RD938T sont en zone d'ambiance sonore préexistante modérée. S'agissant d'un aménagement d'une route existante, il conviendra de déterminer dans un premier temps si la transformation est considérée comme significative ou non afin de déterminer les éventuelles mesures à prendre. Les nuisances sonores font partie des enjeux du projet. |
| | Qualité de l'air | | Les données d'Air Pays de la Loire pour l'année 2021, montrent que les valeurs réglementaires sont respectées au niveau des stations Delacroix et de la Tardiére pour le NO2, les particules PM10 et PM2,5. De plus, les cartes issues des modélisations réalisées par Air Pays de la Loire pour les concentrations en moyenne annuelle des polluants ne mettent pas en évidence des dépassements des valeurs limites des différents polluants (NO2, PM10, PM2,5), seuls des dépassements peuvent être observés pour l'ozone. Les autres polluants (benzène, BaP, métaux, CO, SO2) mesurés par quelques stations dans la région, ne mettent pas en évidence des dépassements des valeurs réglementaires ou des valeurs élevées pour l'année 2021. Les indices de qualité de l'air calculés pour les communautés de communes concernées par le projet en 2021 sont moyens la majorité de l'année (80 – 83 %). |

| Segment | Sous-segment | Niveau d'enjeu potentiel en regard du projet | Observations |
|---------|--------------|--|---|
| | | | Toutes les concentrations relevées pour le dioxyde d'azote (NO2) sont inférieures à la valeur limite et également à l'objectif de qualité fixés à 40 µg/m3. |

Les observations réalisées dans le cadre des inventaires écologiques permettent d'identifier des enjeux sur l'aire d'étude immédiate et ses abords.

Le tableau ci-dessous détaille les enjeux écologiques par types d'habitats sur la zone d'étude. La carte page suivante se base sur ce tableau et représente une vision globale des enjeux à l'échelle du projet. Afin de mieux visualiser la localisation des enjeux, la carte globale est ensuite subdivisée et consultable sous forme de 8 cartes différentes.

Tableau 3 : Répartition des enjeux écologiques sur la zone d'étude

| Enjeu écologique | Localisation et justification |
|------------------|--|
| Majeur | - |
| Fort | <p>Boisements de feuillus, Chênaie, Aulnaies non riveraines, Saulaies marécageuses à saule blanc :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Habitats/flore : aucun enjeu écologique fort pour ce groupe d'habitat. ✓ Faune : les milieux boisés de la zone d'étude ont un intérêt : <ul style="list-style-type: none"> ○ Fort pour les chiroptères qui vont transiter et se nourrir le long des lisières, et dont certaines espèces vont pouvoir nicher au niveau des arbres à cavité dans les boisements plus âgés (comme c'est certainement le cas au niveau de la chênaie se trouvant au nord et de la zone d'étude, et celle au sud-ouest, au niveau du réseau de canaux). ○ Fort pour les oiseaux puisqu'ils constituent des éléments nécessaires à la nidification de diverses espèces patrimoniales des milieux boisés observées sur la zone d'étude, comme le Verdier d'Europe, la Tourterelle des bois et le Roitelet huppé. ○ Moyen pour les amphibiens quand il s'agit de milieux boisés et de lisières connectées à des sites de reproduction (habitats terrestres utilisés pour le repos et l'hivernage). ○ Moyen pour les reptiles car les lisières sont des milieux essentiels à leur conservation (reproduction et repos). ○ Faible pour les insectes (aucune espèce à enjeu repérée dans les boisements de la zone d'étude). <p>Mares, Plans d'eau, Bassins de rétention d'eau, Réseau hydrographique :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Habitats/flore : faible enjeu écologique. Une attention doit être portée sur la présence d'espèces exotiques envahissantes, sur plusieurs tronçons hydrographique présent dans l'aire d'étude immédiate. ✓ Faune : les milieux aquatiques de la zone d'étude ont un intérêt : <ul style="list-style-type: none"> ○ Fort pour : 1) la Loutre d'Europe qui peut utiliser le réseau hydrographique pour circuler et s'alimenter. Les enjeux liés à la conservation de l'espèce sont particulièrement élevés aux abords de la RD (risques de collision). 2) les chiroptères qui vont venir chasser à la surface de l'eau, notamment le Murin de Daubenton, espèce inféodée aux milieux aquatiques et très actif au niveau des canaux bordant les prairies humides à l'ouest du projet. ○ Moyen pour les oiseaux de la zone d'étude car certaines espèces nichant dans les milieux frais et humides bordant les cours d'eau ou les pans d'eau vont venir s'y alimenter, comme la Bouscarle de Cetti ou le Martin-pêcheur d'Europe. ○ Fort pour les amphibiens observés sur le site car les milieux aquatiques sont indispensables à leur reproduction. ○ Faible pour les reptiles. ○ Moyen pour les insectes et en particulier les odonates qui vont aller se reproduire sur les mares et les cours d'eau, notamment l'Agrion blanchâtre et la Cordulie à |

| Enjeu écologique | Localisation et justification |
|------------------|--|
| | <p>corps fin, deux espèces patrimoniales qui se reproduisent très certainement au niveau des larges canaux se trouvant au sud de L'Île-d'Elle.</p> <p>Certaines Bermes routières, Prairies de fauche, Prairies mésophiles de fauche, Prairies pâturées, Végétations des prairies de fauches</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Habitats/flore : sur une berme routière, présente au sud de la commune de Vix en pied de coteau du terrain de motocross, se trouvent une station d'<i>Odontites jaubertianus var. jaubertianus</i> et d'<i>Orchis homme pendu</i> (<i>Orchis anthropophora</i>) espèce, respectivement, protégée au niveau national et régional. De plus, une station de Renoncule à feuilles d'ophioglosse (<i>Ranunculus ophioglossifolius</i>), espèce protégée au niveau national, est présente en bordure est de l'aire d'étude rapproché au sein d'une prairie pâturée. Les autres habitats de ce groupe (Prairies de fauche et Végétations des prairies de fauches et Prairies de pâture) ont un faible à très faible enjeu écologique. ✓ Faune : Certaines prairies présentent un enjeu fort pour les oiseaux car plusieurs espèces patrimoniales des milieux ouverts vont venir y nicher, notamment le Bruant proyer et la Cisticole des joncs, espèces à enjeu fort. <p>Certaines Magnocariçaies, Roselières à Roseau commun, Prairies mésohygrophiles de fauche et pâturées :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Habitats/flore : faible enjeu écologique. ✓ Faune : Certaines parcelles de prairie mésohygrophile représentent un enjeu fort <ul style="list-style-type: none"> ○ Pour les oiseaux car elles peuvent abriter la Cisticole des joncs, le Bruant proyer, l'<i>Œdicnème criard</i> et le Vanneau huppé en nidification. ○ Pour les mammifères terrestres et semi-aquatiques, puisque la présence du campagnol amphibie a été notée au niveau d'une des prairies de la zone d'étude. ○ Enjeu écologique modéré pour les chiroptères qui peuvent profiter de la présence d'insectes au sein des prairies humides pour chasser. C'est notamment le cas pour la prairie humide bordant le canal le plus fréquenté par le Murin de Daubenton. ○ Les prairies humides peuvent d'avérer favorable à la Courtilière commune, espèce d'orthoptère patrimoniale. <p>Fourrés arborés, Fourrés arbustifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Habitats/flore : le fourré présent sur le coteau de l'Île-d'Elle, au nord de la voie ferrée à l'est du bourg, héberge plusieurs stations de flore patrimoniale observés lors des inventaires de 2023 : une station d'<i>Odontite de Jaubert</i> protégée au niveau national, une station d'<i>Orchis homme pendu</i> protégée au niveau régional et une station d'<i>Ophrys de la passion</i> (<i>Ophrys passionis</i>) en danger critique sur la liste rouge des Pays de la Loire. Les autres fourrés ont un faible enjeu écologique. ✓ Faune : <ul style="list-style-type: none"> ○ Intérêt écologique fort pour les oiseaux nicheurs des milieux-semi-ouverts : Linotte mélodieuse, Chardonneret élégant, Bouscarle de Cetti (espèces à enjeu), etc. ○ Habitats à enjeu fort pour les reptiles car nécessaires à leur reproduction et repos. ○ Habitats pouvant être utilisés par les chiroptères en chasse, notamment le fourré situé sur le coteau calcaire à l'est de l'île-d'Elle qui constitue une zone de chasse importante pour le Murin à moustaches. |

| Enjeu écologique | Localisation et justification | Enjeu écologique | Localisation et justification |
|------------------|---|--|-------------------------------|
| Moyen | <ul style="list-style-type: none"> Ces mèmes fourrés au niveau du côteau calcaire abritent également la Cordulie à corps fin et l'Agrion blanchâtre en alimentation ou en repos, bien qu'elles ne se reproduisent pas à cet endroit. <p>Friches post-culturales, Friches rudérales, Ronciers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : Les friches rudérales présentes de part et d'autre de la route départemental reliant Vix à l'Île-d'Elle et celle présente en pied de coteau du terrain de motocross, hébergent des importantes stations d'Orchis homme pendue, espèce protégée au niveau régional. Les autres friches (post-culturelle et rudérale) ont un faible enjeu écologique. Faune : <ul style="list-style-type: none"> Reproduction de la Cisticole des joncs et de l'Œdicnème criard sur certaines parcelles, les friches fournissent également une zone de repos et d'alimentation pour les nombreuses autres espèces. Chasse éventuelle des chiroptères. Milieux favorables à divers insectes. <p>Certaines Vignes et Pépinière de vigne en friche :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : faible enjeu écologique. Faune : certaines parcelles de vignes et vignes abandonnées ont été indiquée comme présentant un enjeu fort car elles peuvent abriter le Bruant proyer en nidification. <p>Linéaires de haies :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : Les haies ont une structure végétale composée d'essences locales à faible enjeu écologique au regard de leur composition floristique. Cependant, elles sont le témoignage de pratiques agricoles ancestrales, qui souligne la douceur du paysage et participent activement aux continuités écologiques dans ce secteur. Faune : <ul style="list-style-type: none"> Les haies sont des structures paysagères indispensables à l'écologie des chiroptères, ceux-ci les utilisant afin de se protéger durant le transit mais également comme zones de chasse. Certaines haies arborées de la zone d'étude pourraient également comporter des arbres susceptibles d'abriter des gîtes à chiroptères. Les haies sont des habitats favorables à la nidification de divers oiseaux patrimoniaux à enjeu de conservation : Linotte mélodieuse, Chardonneret élégant, Tarier pâtre, Bruant jaune, Bergeronnette printanière... Les haies constituent des zones favorables aux amphibiens, aux reptiles et aussi aux insectes. <p>Arbre avec indice de présence d'insectes saproxylophages (Rosalie des Alpes). Arbres favorables aux insectes saproxylophages, bordant l'arbre avec indices de présence.</p> <p>Arbre à cavité abritant un couple de Chouette chevêche.</p> <p>Portions de route traversant des canaux et cours d'eau favorables à la circulation de la Loutre d'Europe (risque important de collision routière).</p> | <p>incidences Natura 2000 devra être réalisé. Les autres boisements présents dans l'aire d'étude immédiate et rapproché ont un faible enjeu écologique.</p> <p>Bermes routières, Prairies de fauche, Prairies mésophiles de fauche, Prairies pâturées, Végétations des prairies de fauches :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : à l'exception des parcelles abritant <i>Odontites jaubertianus var. jaubertianus</i>, <i>Orchis anthropophora</i> et <i>Ranunculus ophioglossifolius</i>, ces habitats présentent un faible à très faible enjeu écologique. Faune : <ul style="list-style-type: none"> La plupart des prairies présentent un enjeu moyen pour les oiseaux car certaines espèces à enjeu moyen peuvent venir y nicher, comme l'Alouette des champs et l'Œdicnème criard, mais les prairies représentent également une zone d'alimentation pour un large cortège d'espèces d'oiseaux. <p>Certaines Vignes et Vignes abandonnées :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : faible enjeu écologique. Faune : à l'exception des parcelles pouvant abriter le Bruant proyer en nidification, la majorité des vignes présentent un enjeu moyen pour les oiseaux. On peut observer l'Alouette des champs, l'Œdicnème criard et le Vanneau huppé en nidification. | |
| Moyen | <p>Boisements de feuillus, Chênaie, Aulnaies non riveraines, Saulaies marécageuses à saule blanc :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : La saulaies à Saule blanc est un habitat d'intérêt communautaire prioritaire, inscrit à l'annexe I de la directive habitats faune flore. Une évaluation des | <p>Cultures, Cultures maraîchères, Potagers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : faible à très faible enjeu écologique. Faune : les cultures et leurs bordures peuvent présenter un intérêt pour la nidification de diverses espèces des milieux ouverts comme l'Alouette des champs, l'Œdicnème criard et le Vanneau huppé. Elles constituent également des zones de chasse pour les rapaces (Faucon crécerelle, Busard cendré, Milan noir) et l'Hirondelle rustique. <p>Chemins agricoles :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : très faible enjeu écologique. Faune : aucun enjeu particulier. <p>Jardins, Parcs et squares :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : très faible enjeu écologique. Faune : milieux favorables à la reproduction de diverses espèces d'oiseaux communs, et éventuellement au Verdier d'Europe, espèce à enjeu. La courtilière commune peut également apprécier les jardins pour la reproduction. <p>Plantations d'arbres feuillus, Vergers :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : faible enjeu écologique. Faune : aucune observation notable. <p>Prairie améliorée, Prairies temporaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> Habitats/flore : diversité végétale faible et commune. Les prairies améliorées ont un cortège végétal principalement anthropique. Faune : cortège d'espèces communes fréquentant ces prairies pour l'alimentation. | |

| Enjeu écologique | Localisation et justification |
|------------------|--|
| Non concerné | Cimetière, Serres, Zones urbanisées, Réseau ferroviaire |

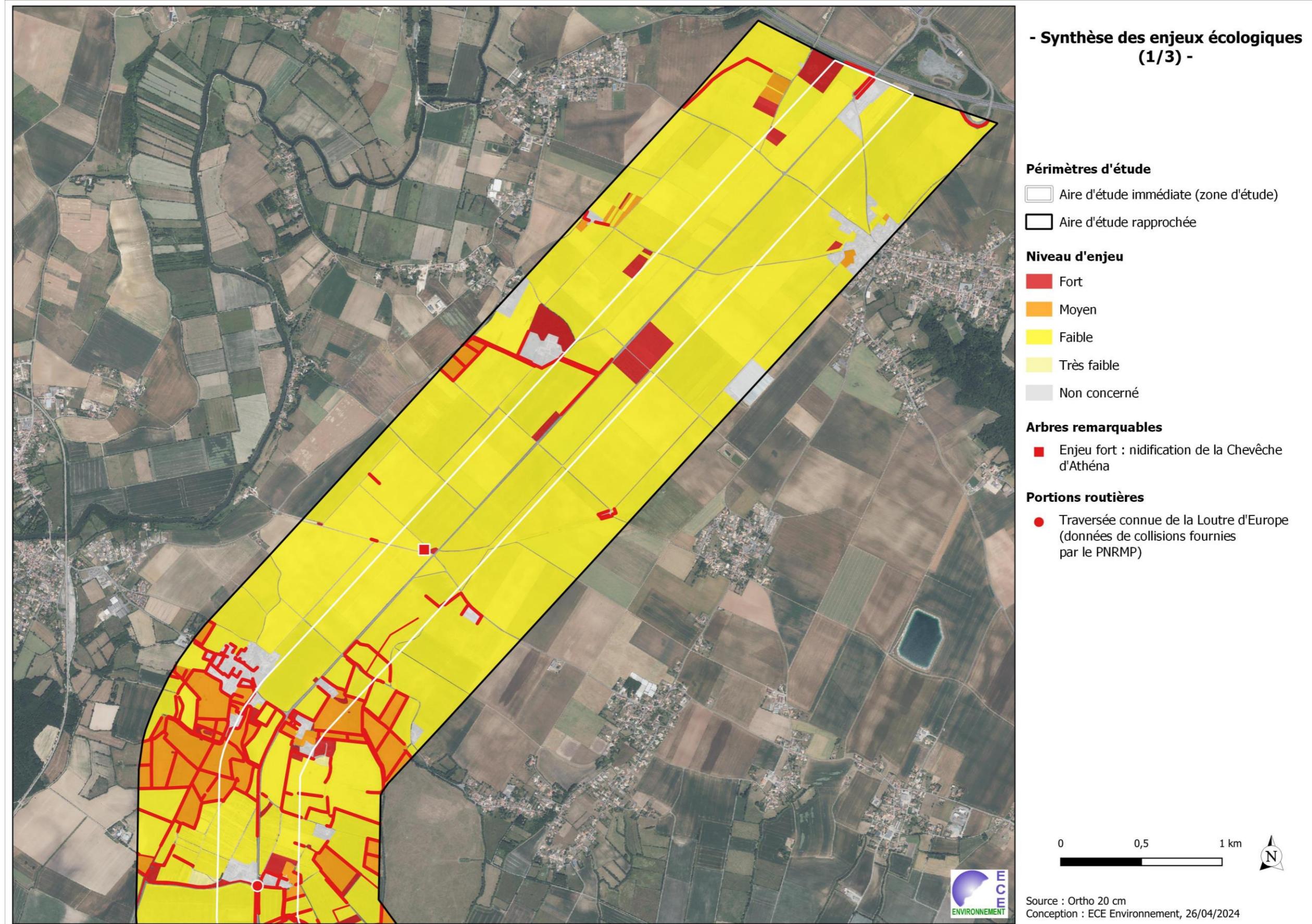


Figure 24 : Synthèse des enjeux écologiques (1/3)

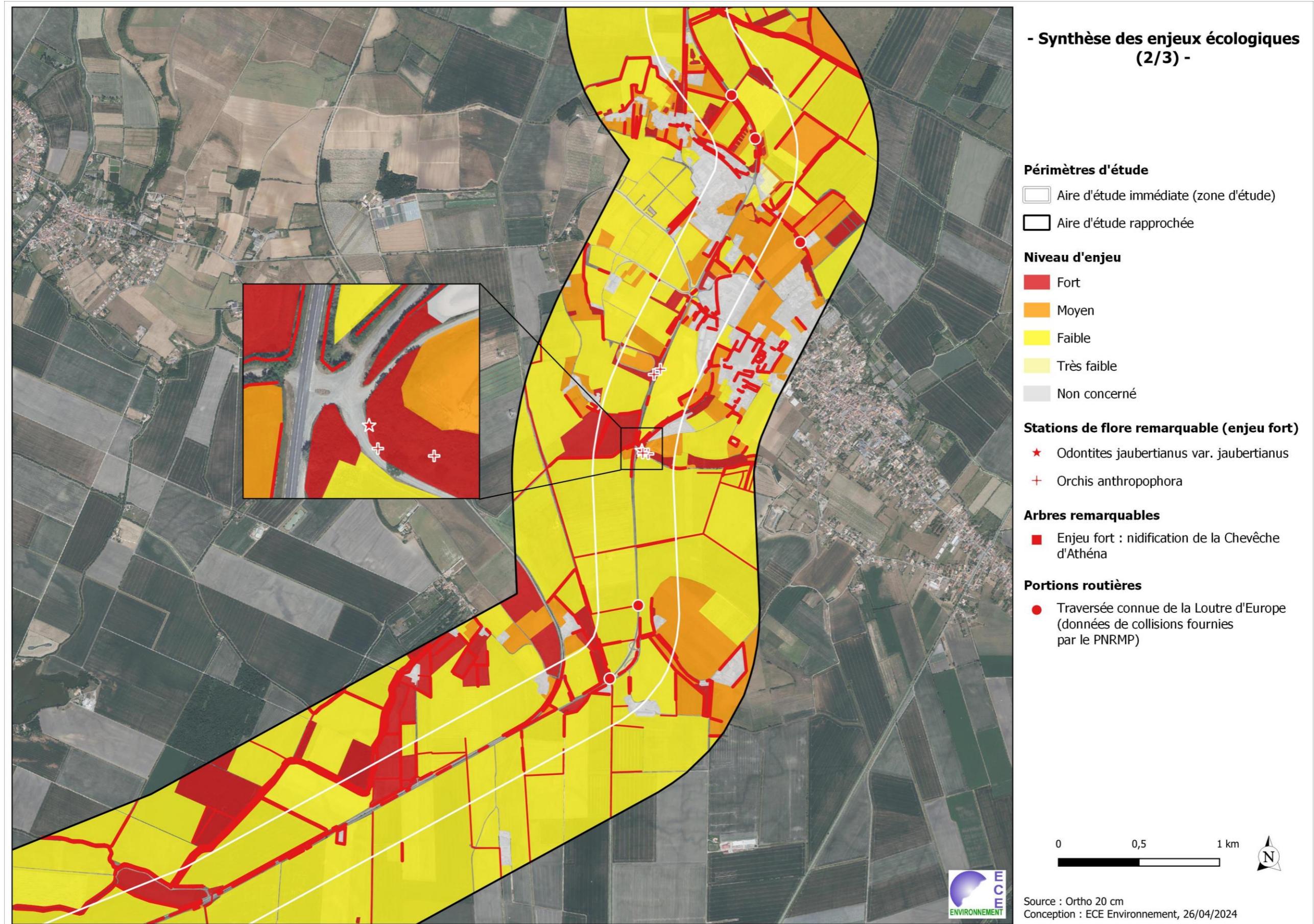


Figure 25 : Synthèse des enjeux écologiques (2/3)

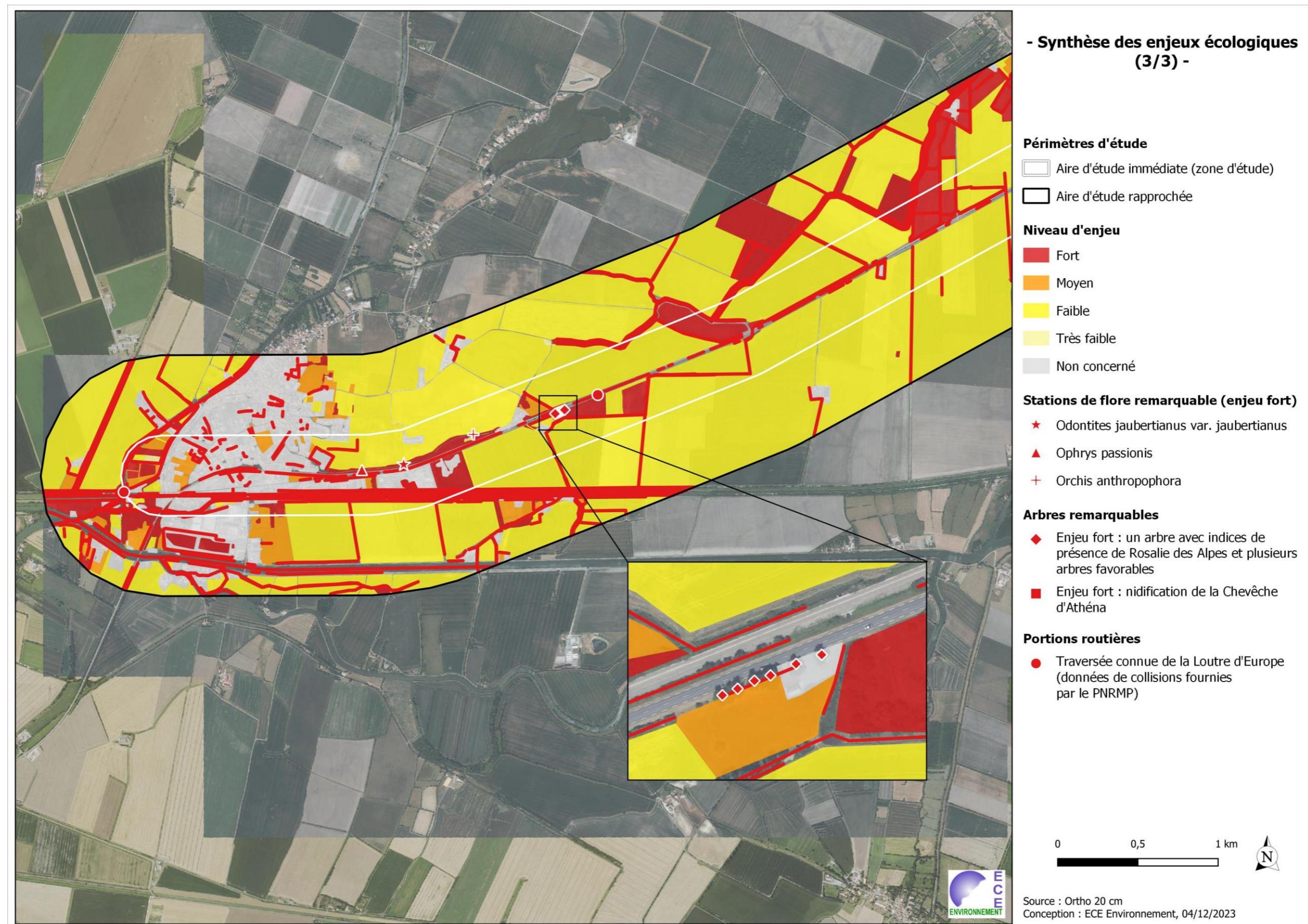


Figure 26 : Synthèse des enjeux écologiques (3/3)

5.4.2 Analyse des incidences du projet

5.4.2.1 Tableau de synthèse général – Impacts et mesures ERC

Le tableau suivant synthétise les impacts et mesures ERC mises en place dans le cadre du projet.

Légende :

| | |
|----|-------------------------|
| P+ | Effet Positif |
| N | Effet nul - négligeable |
| Ef | Effet faible |
| Ed | Effet défavorable |
| ED | Effet très défavorable |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|-----------------|---|--------------|---|--|
| Milieu physique | <p>Climat</p> <p><u>Phase travaux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Emissions de gaz à effet de serre par les engins de chantier et le matériel à moteur thermique - Perturbation du chantier en cas d'événements climatiques exceptionnels <p><u>Phase exploitation :</u></p> <p>Les impacts indirects sur le climat sont symbolisés par les rejets de Gaz à Effets de Serre (GES), issus de la circulation routière.</p> <p>L'impact indirect sur le contexte climatique est faible puisque le projet consiste à aménager la RD938T existante et n'a pas vocation à augmenter les trafics sur celle-ci.</p> <p>Il permettra d'assurer une fluidité sur l'axe et de réduire les vitesses sur L'Île-d'Elle, ce qui pourra permettre d'améliorer la situation existante.</p> | Ef | <p>Mesures de réduction en phase travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de bonnes pratiques sur le chantier - En cas de sécheresse, arrosage régulier du chantier pour limiter l'envol de poussières - Mise en œuvre de procédures particulières en cas d'événement climatique exceptionnel | N |
| | <p>Topographie / Géologie / Sol et sous-sol</p> <p><u>Phase travaux :</u></p> <p>L'aménagement sera réalisé sur la base de l'altimétrie actuelle de la RD938T. Les terrassements seront limités à l'élargissement du profil actuel, aux bassins et à la création du passage inférieur au nord.</p> <p>A l'échelle globale du relief, l'opération n'aura qu'un impact marginal sur la topographie, et n'aura donc aucun effet résiduel sur cette dernière.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Production de déblais et de remblais : Les déblais et terres végétales seront réemployés sur site. Des zones de stockage provisoires des terres seront prévues en phase travaux. - Production de déchets de chantier : gravats, ferrailles et déchets verts lors du dégagement des emprises + déchets inertes, déchets banals et déchets spéciaux lors des réalisations - Pollutions accidentelles pouvant être provoquées par émulsions liées aux matériaux du chantier pouvant s'infiltrer dans le sol et sous-sol et se mêler aux eaux de ruissellement. Les remblais pourraient également être source de pollution | Ed | <p>Mesures de réduction en phase travaux :</p> <p>L'équilibre déblais/remblais sur l'opération sera recherché au maximum. Aussi les mouvements de terre générés seront limités autant que possible et la réutilisation des déblais sur site dans le cadre du projet sera privilégiée.</p> <p>➤ Besoins en matériaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réutilisation des déblais extraits du site pour le projet - L'approvisionnement en matériaux « extérieurs » nécessaires pour le remblai sera privilégié en circuit court et local, préférentiellement dans des carrières ou ISDI du département. - On évitera d'utiliser des matériaux nobles pour la confection des remblais courants. <p>➤ Déchets de chantier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tri sélectif mis en place sur le chantier - Nettoyage permanent du chantier et aux abords - Suivi des déchets produits et des filières utilisées (agrées) sur la durée totale du chantier | N |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|---|---|--------------|--|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pollution du sol et du sous-sol : <ul style="list-style-type: none"> - Toutes les précautions seront prises afin d'éviter la pollution du sol et du sous-sol : stockage des produits sur aire étanche, collecte produits dangereux par entreprises spécialisées, avitaillement et entretien sur zones adaptées, ... - Chantier inscrit dans une démarche de réduction des nuisances environnementales avec l'adoption d'un PRE qui prendra en compte les éléments suivants : communication du chantier, gestion des nuisances sonores, gestion sélective des déchets, gestion des poussières et des envols, gestion des eaux - Procédure et moyens d'intervention d'urgence pour contenir une éventuelle pollution accidentelle et éviter la dispersion des polluants. -> Plan d'Assurance Environnement (PAE) | |
| Hydrologie / Hydrogéologie / Hydraulique | Phase exploitation : Il n'y aura aucun impact en phase exploitation. Les mouvements de terre réalisés dans le cadre du projet sont liés à la phase chantier. | N | | N |
| | Phase travaux : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Impacts sur les conditions d'écoulements des eaux : <ul style="list-style-type: none"> - Eaux souterraines : Le projet ne modifiera pas substantiellement les conditions d'écoulement des eaux souterraines. La majeure partie des travaux de terrassement pourront être réalisés à sec. Aucun pompage dans les eaux souterraines n'est prévu dans le cadre du projet : aucun rabattement n'est donc à redouter - Eaux superficielles : Les travaux engendreront une imperméabilisation progressive des sols. ➤ Impacts sur la qualité des eaux : <ul style="list-style-type: none"> - La circulation d'engins couplée au ruissellement peut être à l'origine d'apport de MES (matières en suspension) au niveau du réseau hydrographique cours d'eau. - Risque de pollution accidentelle (engins de chantier, produits liés aux opérations de construction) ➤ Besoins en eaux du chantier Les besoins seront principalement liés : fabrication des produits, arrosage des pistes pour lutter contre émission de poussières et nettoyage du matériel et des engins. -> impact faible à moyen, selon les conditions climatiques pendant les travaux. | Ed | Mesures de réduction : <ul style="list-style-type: none"> - Huiles et hydrocarbures récupérés, stockés et évacués vers des filières agréées. Respect des articles R. 211-60 à R. 211-65 du Code de l'Environnement - Eaux usées (EU) de la base de vie du chantier : traitées conformément à la réglementation. Si pas de raccordement au réseau EU le plus proche (sous réserve d'obtention d'une autorisation des services concernés), les sanitaires des installations de chantier seront chimiques sans rejet dans le milieu naturel, et vidangés par une entreprise spécialisée. - Approvisionnement, entretien et réparation des engins s'effectueront sur des aires étanches - En cas de constat de fuites ponctuelles ou de déversements accidentels, application du plan d'intervention pour éviter la pollution du sol, du sous-sol et des eaux : L'entrepreneur devra tout mettre en œuvre afin de confiner, traiter puis évacuer l'éventuelle pollution par l'intermédiaire d'une société agréée conformément à la réglementation. Les éventuels stockages de terre et produits souillés se feront sur des aires étanches. En cas de déversement accidentel, le réseau global de collecte des eaux de chantier devra être obturé au niveau de l'exutoire des bassins de traitement afin d'éviter toute transmission vers le réseau communal ou le milieu naturel. Des kits anti-pollution seront présents sur le chantier. - Chantier maintenu en état permanent de propreté et nettoyage régulier des chaussées aux abords du chantier. - Maintien des travaux en dehors des ruissellements amont : mise en place des dispositifs de gestion des eaux pluviales (fossés, bassins) dans le sens aval -> amont. - Limiter les MES : collecte des eaux issues des zones de chantier via un réseau de drainage mis en place dès le début des travaux et raccordé à des bassins. - Intervention hors période pluvieuse. - Toute décharge ou rejet de quelque matériau que ce soit dans les cours d'eau ou la nappe phréatique est rigoureusement proscrit (boues, huiles, chaux, ciment...). - Volume d'eau nécessaire à l'arrosage limité au strict nécessaire. | Ef |
| | Phase exploitation : ➤ Impacts sur les conditions d'écoulements des eaux : | Ed | Le projet sera réalisé à partir du profil de la RD938T actuelle afin de réduire les imperméabilisations et l'impact sur les écoulements déjà interceptés. | P+ |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|----------------|---|--------------|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Pas d'impact sur les eaux souterraines car le milieu récepteur des eaux de pluie générées par le projet correspond aux eaux superficielles. - Pas d'impact sur la qualité des eaux consommées car l'aire d'étude ne recoupe pas de périmètre de protection AEP. - Le projet va engendrer une augmentation de l'imperméabilisation des sols et donc une augmentation des débits transférés au milieu récepteur. <p>➤ Impacts sur la qualité des eaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pollution chronique provoquée par la circulation des véhicules (usure chaussée, pneumatiques, ...) - Pollution accidentelle (accidents de véhicules, fuites, ...) | | <p>L'ensemble des eaux de la voirie actuelle et nouvellement créée seront gérées par un système de fossés et de bassins. Les bassins versants naturels interceptés par la nouvelle voirie seront collectées par des fossés enherbées et acheminées vers les ouvrages de rétablissements actuels.</p> <p>Les bassins seront accompagnés d'un bassin anti-pollution en amont afin de gérer les éventuelles pollutions accidentnelles.</p> <p>Ainsi le projet aura un impact positif sur le traitement des eaux de la voirie qui actuellement ne sont ni traitées, ni compensées. Les canalisations existantes seront maintenues dans les mêmes dimensions sur la section nord afin de ne pas engendrer de risque inondation pour les habitations localisées aux points bas à l'est.</p> | |
| Zones humides | <p>Phase travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destruction des zones humides situées dans l'emprise du projet et dans la zone de chantier ; - Perturbation des écoulements superficiels et souterrains modifiant l'alimentation en eau et potentiellement le caractère humide des zones impactées ; - Pollutions par MES lors d'épisodes pluvieux ou accidentelles par déversement <p>Phase exploitation :</p> <p>Les incidences attendues en phase d'exploitation sont les mêmes que celles de la phase travaux : effet d'emprise, perturbation des écoulements, pollutions.</p> <p>Le projet engendre la destruction permanente de 75677 m² (soit 7,57 ha) de zones humides sur les 396 ha identifiés sur l'aire d'étude immédiate, soit 1,2 %. Cette destruction a lieu principalement sur des cultures et cultures maraîchères (EUNIS I1.3 et I1.2) et plus localement sur des fourrés arborés (EUNIS F3.1), des végétations de prairies de fauches, prairies temporaires, bermes routières et chemins agricoles (EUNIS E2 et E2.2), des friches post-culturales (EUNIS I1.5), des Aulnaies non rivulaires (EUNIS G1.B), des roselières à Roseau commun (EUNIS D5.11) et des Boisement de feuillus et plantation de feuillus (EUNIS G1 et G1.C).</p> | ED | <p>Mesures d'évitement :</p> <p>La conception du projet a été menée de manière à éviter les incidences sur les zones humides. L'évitement le plus notable concerne l'abandon de l'aménagement d'un créneau de dépassagement sur Vix, a notamment permis d'éviter des impacts sur les zones humides.</p> <p>Mesures de réduction :</p> <p>➤ En phase travaux</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limitation des emprises au strict nécessaire et balisage ; - Interdiction de dépôt (terre végétale, matériaux de déblais, ...) en zones humides ; - Mise en place dès que possible au démarrage de chantier des dispositifs d'assainissement provisoire ; - Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur - Mesures pour garantir la qualité des eaux vis-à-vis des pollutions accidentnelles, des pollutions chroniques (matières en suspension entraînées lors d'évènement pluvieux, laitances de béton, ...); - Remise en état à la fin des travaux <p>➤ En phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Limiter le risque de pollution via le principe de gestion des eaux pluviales <p>Mesures compensatoires :</p> <p>Ces mesures de réduction rendent non significatives les incidences temporaires et permanentes du projet sur les zones humides. En revanche, il subsiste un impact résiduel d'emprise d'environ 7,57ha qui nécessite la mise en œuvre de mesures compensatoires.</p> <p>Les sites suivants sont prévus pour les compensations zones humides, soit une surface totale de 13,33ha.</p> | Ef |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | | | | | | | | Impact après mise en place des mesures |
|------------------|--|--------------|---|---------------------|---------------------|------------|-----------|---------------------------|--------------|--|--|
| | | | Identifiant | Nom | Parcelle cadastrale | Commune | Propriété | Surface (m ²) | Surface (ha) | | |
| | | | Site 1 | Le Communal | AI0093 | Île-d'Elle | Commune | 35 187 | 3,5 | | |
| | | | Site 2 | La Petite Souisse | AS0017 | Île-d'Elle | Commune | 23 893 | 2,4 | | |
| | | | Site 3 Le marais communal de Gargouilleau | AB0138 | Vix | Commune | 38 510 | | | | |
| | | | | AB0135 | Vix | Commune | 15 360 | | | | |
| | | | | AB0108 | Vix | Commune | 16 455 | | | | |
| | | | Site 4 | Le Tertre des Voyes | YC0138 | Vix | Privé | 4 271 | 0,4 | | |
| | | | | | | | | | | | |
| Risques naturels | <p>➤ Risque météorologique : Les travaux ne sont pas de nature à engendrer des impacts sur le risque météorologique. En revanche, les conditions météorologiques peuvent influencer sur le chantier.</p> <p>➤ Risque mouvement de terrain : Le projet ne sera pas à l'origine d'une aggravation du risque de mouvement de terrain. Globalement, la zone d'étude est soumise à un aléa retrait-gonflement des argiles moyen.</p> <p>➤ Risque inondation : Le projet n'est pas concerné par le risque inondation par débordement de cours d'eau. Le secteur d'étude est néanmoins concerné par l'aléa remontée de nappe. Aucun impact n'est à prévoir vis-à-vis du projet.</p> | Ef | <p>Mesures de réduction :</p> <p>Risque météorologique : En phase travaux, les entreprises en charge des travaux consulteront la carte de vigilance élaborée par Météo France deux fois par jour. Cette carte peut être consultée sur le site internet de Météo France : https://vigilance.meteofrance.fr/fr. Aux couleurs, définies à partir de critères quantitatifs, correspondent des phénomènes météorologiques attendus et des conseils de comportement adaptés.</p> <p>Risque mouvement de terrain : Une étude géotechnique sera réalisée avant le début des travaux afin d'adapter la structure de la chaussée aux conditions géotechniques et géologiques existantes.</p> <p>Risque inondation : Sur le secteur nord, afin de ne pas engendrer de risque inondation supplémentaire pour les habitations situées au point bas à l'est de la RD938T, les dimensions des canalisations actuelles sous la RD938T seront maintenues. Le projet n'entraînera pas d'aggravation du risque inondation du secteur.</p> <p>De plus, le projet participera à réduire le risque lié au ruissellement dans le secteur d'étude. En effet, des ouvrages de gestion des eaux pluviales seront mis en place et permettront de prendre en charge</p> | N | | | | | | | |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|----------------|---|---|---|---|
| | | | les eaux pluviales issues du projet. A noter que les eaux issues du bassin versant routier ne sont actuellement pas gérées. | |
| Milieu naturel | <u>Voir tableau suivant</u> | | | |
| Milieu humain | Paysage | Phase travaux Les impacts des travaux sur le paysage se limiteront aux abords de la RD938T, ils seront limités dans le temps. Un entretien régulier du chantier et de ses abords sera réalisé. | Ef | L'impact sur le paysage lors de la phase travaux peut difficilement être réduit. Ces effets relativement négatifs, mais ordinaires lors de tout chantier, seront concentrés sur la période de travaux. Mesures de réduction <ul style="list-style-type: none"> - Une organisation rationnelle des trafics (approvisionnement ou sortie) et du stationnement lié au chantier est recherchée. - Les entreprises chargées des travaux veilleront à maintenir le chantier et ses abords propres (nettoyage systématique et régulier des voiries, ...) et à évacuer les déchets pour éviter toute pollution visuelle. Le PRE permettra de s'assurer de la réalisation de travaux propres, ce qui contribuera grandement à la réduction des impacts sur le paysage. - Afin d'intégrer les travaux dans une approche plus respectueuse des conditions paysagères, il sera également mis en place des protections visuelles des aires de chantier, notamment si celles-ci sont situées à proximité des habitations (palissades). - En fin de travaux, une remise en état du site sera assurée : nettoyage et cicatrisation des éventuelles pistes de chantier, des zones d'installation de matériel, ainsi que d'éventuelles zones de dépôts temporaires. |
| | | Phase exploitation L'aménagement projeté se situe majoritairement dans un secteur agricole et péri-urbain. Le projet de création de 10 créneaux de dépassagement à 1+2 voies, 8 bassins ainsi que le réaménagement de 14 carrefours nécessite d'élargir les espaces artificialisés de l'infrastructure routière de la RD938T en empiétant sur les paysages limitrophes. L'aménagement routier modifiera également les perceptions du paysage du secteur, notamment pour les populations riveraines). Ces impacts paysagers ont également des effets sur le cadre de vie des riverains. | Ed | Mesures d'évitement <ul style="list-style-type: none"> ➤ Créneau abandonné Un créneau de dépassagement supplémentaire était initialement prévu sur la commune de Vix, au nord de «La Chaignée ». Ce créneau a été abandonné afin d'éviter l'impact sur les alignements d'arbres présents de part et d'autre de la voie et ainsi l'impact paysager et écologique associé. ➤ Evitement de deux alignements d'arbres sur la voie de rétablissement vers Chaix Mesures de compensation Les mesures de compensation paysagères ont été réalisées en adéquation avec les mesures de compensation du milieu naturel. <ul style="list-style-type: none"> - <u>Plantation de haies arbustives et multistries</u> ; - <u>Plantations de fourrés arbustifs et arborés</u> - <u>Plantation d'arbres isolés</u> |
| | Patrimoines naturel, culturel et archéologiques | Phase travaux La phase travaux n'aura qu'un impact temporaire sur les abords du monument historique correspondant à la Forêt de Nesdeau. | Ef | La DRAC sera sollicitée dans le cadre de l'instruction du dossier afin de déterminer si un diagnostic archéologique est nécessaire. En cas de découverte fortuite de vestige archéologique, le chantier sera arrêté de façon à préserver le patrimoine archéologique susceptible d'être impacté par le projet et à informer les |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|----------------|--|--------------|--|--|
| | <p>Une grande partie de l'aire d'étude est concernée par des Zones de Présomption de Prescriptions Archéologiques, il est donc susceptible d'avoir un impact sur des vestiges archéologiques.</p> <p>Phase exploitation</p> <p>La RD938T intercepte le périmètre de protection de La Forêt de Nesdeau.</p> <p>Aucun effet n'est attendu en phase d'exploitation sur le patrimoine archéologique, les mesures ayant été prises en phase travaux.</p> | | <p>services archéologiques compétents pour évaluer la pertinence et l'exploitation des éventuelles découvertes conformément à la législation en vigueur.</p> <p>Les masques de visibilités présents (haies le long de la RD) seront maintenus au niveau de La Forêt de Nesdeau dans le cadre du projet. Ainsi aucun impact visuel n'est à prévoir.</p> | |
| Urbanisme | <p>Le projet permet de répondre aux différents problèmes ressortis dans les documents du SCOT Sud-Vendée Littoral et Sud-Est Vendée.</p> | Ef | <p>Le projet permettra notamment d'assurer la fluidité des échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de La Rochelle par la mise en place de créneaux de dépassements sur cet axe stratégique.</p> <p>L'aménagement réalisé au niveau de L'Île-d'Elle permettra d'améliorer le cadre de vie au niveau de la traversée actuelle de la RD938T</p> <p>Le projet a été conçu de manière à limiter les impacts sur le paysage et les milieux naturels en restant sur le profil actuel de la RD938T et en réalisant un élargissement d'un unique côté pour la réalisation des créneaux. De plus, l'ensemble des éléments paysagers et naturels impactés en bordure de voirie qui n'ont pas pu être évités, les haies notamment, sont compensés au sein des emprises du projet.</p> | P+ |
| | <p>Le projet est compatible avec les OAP des PLU. Il respecte notamment les OAP du PLU de Fontenay-le-Comte via une gestion des eaux pluviales par infiltration et l'amélioration des continuités écologiques avec l'aménagement de passages à faune (remplacement des buses par des ouvrages cadres sous la RD938T actuelle pour le passage des loutres).</p> <p>Le projet intercepte une extrémité d'un alignement d'arbre protégé au PLU de Fontenay-le-Comte(2 arbres impactés), celui-ci n'ayant pas pu être évité entièrement sera compensé. Le PLU nécessite une mise en compatibilité.</p> <p>Le projet est compatible avec l'ensemble des règlements de zonages traversés hormis les suivants qui nécessiteront une mise en compatibilité des PLU visés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone Nh du PLU de Velluire ; - Zones A ET Av du PLU de Vix ; - Zones A et Ar du PLU de L'Île-d'Elle. | Ed | <p>Mesure d'évitement - haies : Les haies protégées aux PLU ont été évitées autant que possible dans le cadre du projet</p> <p>Mesure de compensation – alignement d'arbre</p> <p>Les 2 arbres impactés seront compensés par la plantation de 4 arbres dans le virage de la future route. Conformément au règlement et OAP, les arbres abattus seront remplacés par des essences locales avec un port similaire. Les essences retenues pourront être similaires ou choisies dans la liste préconisée dans l'OAP thématique n°3 « Les Franges urbaines / interfaces agricoles ».</p> <p>Le projet prévoit la suppression de deux arbres d'une extrémité d'un alignement d'arbre protégé au PLU. Le plan de zonage sera modifié pour prendre en compte ces évolutions.</p> <p>Le projet fera l'objet d'une mise en compatibilité des PLU de Velluire, Vix, Fontenay-le-Comte et L'Île-d'Elle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le déplasement de l'alignement d'arbre protégé impacté et compensé (PLU de Fontenay-le-Comte) ; - La modification des règlements suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Zone Nh du PLU de Velluire ; - Zones A ET Av du PLU de Vix ; - Zones A et Ar du PLU de L'Île-d'Elle. | N |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|---------------------------|---|--------------|--|--|
| Contexte socio-économique | <p>Phase travaux</p> <p>Les travaux pourront générer des nuisances temporaires sur les habitations à proximité des emprises du projet. Des mesures seront prises afin de réduire les nuisances en liées au chantier. Les accès riverains et aux commerces seront maintenus.</p> | Ed | <p>Mesures de réduction</p> <p>Les mesures à mettre en œuvre durant la phase de chantier pour la préservation du cadre de vie des habitations et commerces à proximité du projet consisteront à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place une signalisation adaptée aux nouvelles conditions de circulation imposées par le chantier. - Assurer les accès aux habitations, commerces et parcelles agricoles. Des déviations pourront être mises en place et signalées. - Utiliser du matériel de chantier répondant aux normes en vigueur en matière de nuisances sonores, de vibrations occasionnées et de pollution atmosphérique. - Mettre en place des protections contre la dispersion de poussières (arroser les pistes de chantier durant les périodes sèches, afin de limiter l'envol de poussières ; limiter les vitesses de circulation des engins ; ...). - Aménager les horaires des travaux bruyants lorsqu'ils se situent à proximité des habitations et commerces. - Dans le cas où des dépôts temporaires de matériaux concerneraient des espaces agricoles, les surfaces utilisées feront l'objet de concertations avec les agriculteurs et devront être situées à proximité immédiate du chantier et être remises en état après utilisation. <p>Afin de réduire notamment les nuisances phoniques, les interventions les plus pénalisantes et ou les plus proches des secteurs d'habitat seront réalisées au maximum durant les semaines, dans une plage horaire allant de 8h00 à 19h00 (à l'exception des travaux ponctuels de nuit).</p> | Ef |
| | <p>Phase exploitation</p> <p>➤ Agriculture : Les principaux impacts liés à un aménagement routier sur l'activité agricole sont principalement liés à l'effet de <u>substitution</u> provoquant la suppression définitive de sols à vocation agricole au droit des exploitations affectées. Ici, le projet impacte une superficie d'environ 20 ha en bordure de RD938T, pour la création de nouveaux accès et de bassins de gestion des eaux pluviales.</p> <p>➤ Economie : L'aménagement de la RD 938T répond à un besoin d'assurer la sécurité et la fluidité des échanges économiques locaux entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime tout en gardant son caractère local et donc sans attirer de trafic de transit national.</p> <p>➤ Emplois : Le projet n'aura aucun effet sur les emplois du secteur en phase d'exploitation. Le projet pourra permettre de favoriser les échanges avec l'Agglomération de La Rochelle en fluidifiant l'axe de la RD938T.</p> <p>➤ Habitats :</p> | | <p>➤ Agriculture : Evitement La RD938T est élargie d'un unique côté afin de limiter l'impact sur les parcelles agricoles. Réduction Un diagnostic agricole préalable et une concertation auprès des agriculteurs a été réalisée afin d'identifier les accès agricoles prioritaires à rétablir dans le cadre de l'aménagement, ainsi que les carrefours à sécuriser. La majorité des accès agricoles sont rétablis. Compensation Concernant les parcelles impactées, il sera procédé à l'indemnisation des propriétaires et exploitants affectés par le projet conformément aux dispositions en vigueur. Habitats – réduction : - Les accès aux habitations seront rétablis Le projet pourra notamment permettre de favoriser les échanges avec l'Agglomération de La Rochelle et d'améliorer le cadre de vie en entrée de L'Île-d'Elle.</p> | |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|---------------------------|---|--------------|---|--|
| | <p>L'ensemble des accès aux habitations seront rétablis en phase exploitation et modifiés dans un objectif de sécurisation. Un nouvel accès sera créé pour l'accès aux habitations au sud de la Fraignée afin de limiter les engorgements actuels.</p> <p>Les aménagements de la traversée de L'Île-d'Elle ont également comme objectif de contribuer à la sécurisation, tous modes de déplacement, de la traversée d'agglomération de L'Île-d'Elle et d'améliorer le cadre de vie via un apaisement des vitesses en entrée d'agglomération, la sécurisation des cheminements piétons et cyclables et la création de places de parking.</p> <p>➤ Tourisme / loisirs :</p> <p>La création de 40 places de parking sur l'entrée de L'Île-d'Elle, réalisé par la commune, viendra favoriser l'accès aux commerces.</p> <p>Le projet, via l'amélioration des accès à la commune de L'Île-d'Elle et à la sécurisation des déplacements et accès, permettra d'engendrer des incidences positives sur le tourisme et les loisirs.</p> | | | |
| Transport et déplacements | <p>Phase travaux</p> <p>La phase de travaux est génératrice d'impacts sur le cadre de vie des riverains et usagers notamment du fait des nuisances issues du chantier, de la circulation des engins, des modifications des conditions de circulation.</p> <p>Les effets temporaires du projet sur les infrastructures routières pourront être de différents ordres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des remaniements provisoires de chaussées ; - Des interruptions de circulation lors des travaux au niveau des secteurs franchis ; - Des limitations de vitesse, des rétrécissements de chaussée et des circulations alternées ; - L'ensemble du chantier est susceptible de générer un trafic de camions (matériaux : béton, remblais, déblais et matériel) sur les voies routières à proximité des zones de travaux. | Ed | <p>Mesures de réduction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une information spécifique des riverains et usagers sera organisée avant le démarrage des travaux et des informations périodiques seront diffusées durant la période de chantier : nature, durée et période d'exécution, déviations, sécurité, ..., en concertation avec les collectivités locales et les gestionnaires de voirie. - Pour chaque axe, en phase travaux, les entreprises essaieront de ne fermer temporairement qu'une seule voie de circulation. Une alternance de sens avec système de feux sera éventuellement mise en place au besoin. Si une voie venait à être temporairement neutralisée, une déviation serait mise en place et signalée. - Le trafic des engins liés au chantier sera spatialement différencié de la circulation. Il est interdit aux engins de circuler en dehors des emprises prévues par le projet. - Les accès aux habitations seront intégralement conservés, soit par la voirie existante, soit, à l'occasion, par la création d'un accès secondaire provisoire. - Après travaux, les chaussées seront remises en état. - Les déplacements des éventuels convois exceptionnels, nécessaires à la réalisation de certains travaux, s'effectueront dans des plages horaires aménagées, en accord avec les services gestionnaires compétents. - Des dispositifs de sécurité seront mis en place pour gérer la circulation des camions de chantier sur les voies publiques. | Ef |
| | <p>Phase exploitation</p> <p>➤ Modes de transport :</p> <p>L'aménagement de la RD938T ne comprend pas d'aménagement cyclables. Un projet d'itinéraire cyclable est prévu par le Département à l'ouest du projet permettant de relier L'Île-d'Elle à Fontenay-le-Comte.</p> | P+ | <p>-</p> | P+ |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|----------------|---|--------------|--|--|
| | <p>Des aménagements piétons et cycles sont prévus sur l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle. Une sécurisation des cycles sera également assurée sur la RD938T par la réalisation d'accotements de 2 m de large revêtus.</p> <p>Les traverses cyclables de la RD 938T seront sécurisées au niveau du passage inférieur créé ainsi qu'aux nouveaux carrefours aménagés et notamment les 2 giratoires créés. Par ailleurs, la réalisation de tourne-à-gauche, permettra aux endroits où cela est opportun de prévoir une traversée des cycles en deux temps grâce aux îlots séparateurs.</p> <p>Phase exploitation</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Trafic routier : <p>L'augmentation du trafic attendue laisse entendre la nécessité de sécuriser cette portion et d'améliorer le confort des usagers de la départementale.</p> <p>Le projet permet la reconfiguration, voire la suppression, des intersections présentant des points de dangersités. En outre, la création de créneaux de dépassement à intervalle régulier, en alternance, apporte aux usagers la possibilité d'effectuer des dépassements plus sécuritaires, en multipliant « les occasions », ce qui permet d'ôter toute sensation de stress et d'amoindrir toute tentation de dépassement de la limitation de vitesse.</p> <p>D'un point de vue des temps de parcours, le nouvel aménagement permet de gagner entre 15 et 30 secondes pour les véhicules légers ; il entraîne une perte de l'ordre de 31 secondes pour les PL. L'aménagement permet donc de sécuriser l'itinéraire, permettre le dépassement de véhicules sans modification significative des temps de parcours moyens.</p> <p>Hors pointes du samedi matin en période estivale, tous les scenarii apporte un impact positif sur les temps de trajet des véhicules légers.</p> | P+ | | P+ |
| Cadre de vie | <p>Phase travaux</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bruit <p>La circulation des camions et des engins de chantiers ainsi que les travaux de terrassements peuvent être à l'origine de gênes sonores pour le voisinage proche mais d'une manière générale, cette gêne sonore potentielle et temporaire sera relativement modérée, compte-tenu que la part de la circulation des véhicules imputable au chantier est relativement faible par rapport aux flux de véhicules actuels. Seules les maisons situées à proximité de la RD938T auront une gêne sonore supplémentaire, bien qu'elles soient déjà en limite immédiate de la RD.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Air <p>Les travaux engendreront des impacts liés au fonctionnement des équipements à moteur thermique (camions, engins de chantier) et aux envols de poussières.</p> | Ed | <p>Mesures d'évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Air <ul style="list-style-type: none"> - Arrosage des pistes par temps sec. - L'utilisation de matériaux pulvérulents sera interdite par vent fort. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pollution lumineuse <ul style="list-style-type: none"> - Travaux de jour majoritairement <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gestion des déchets <p>Il sera demandé aux entreprises de justifier le choix de procédés et de réservations permettant de limiter la production de déchets.</p> | Ef |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|----------------|---|--------------|---|--|
| | <p>En ce qui concerne les poussières émises, celles-ci seront dues à la fragmentation des particules du sol ou du sous-sol. Elles seront d'origines naturelles et essentiellement minérales.</p> <p>De plus, l'émission des poussières sera fortement dépendante des conditions de sécheresse des sols et du vent. Le risque d'émission est en pratique limité aux longues périodes sèches, peu fréquentes compte tenu de la climatologie du site.</p> <p>➤ Vibrations et pollution lumineuse</p> <p>L'utilisation d'engins de terrassement comme les niveleuses et surtout les compacteurs est à l'origine de vibrations. La circulation des engins de chantiers et camions d'approvisionnement seront également à l'origine de vibrations. Celles-ci ne se ressentent qu'à proximité du chantier, puisqu'elles s'atténuent très vite dans le sol. Elles ne sont donc susceptibles d'être ressenties temporairement que par les riverains proches.</p> <p>Les travaux seront essentiellement réalisés de jour. Des phases pourront ponctuellement nécessiter des travaux de nuit. L'impact de la pollution lumineuse sur la population et sur les espèces naturelles est donc minimisé.</p> <p>➤ Gestion des déchets</p> <p>Les déchets de chantier peuvent être à l'origine de la pollution des sols et sous-sols (et par conséquent les eaux superficielles et souterraines) au droit des aires de stockage si elles ne sont pas maîtrisées et protégées.</p> <p>De plus, le chantier générera les catégories de déchets suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lors du dégagement des emprises : gravats, ferrailles, déchets verts ; - Lors des réalisations elles-mêmes : déchets inertes, déchets banals, déchets spéciaux. <p>Le chantier va nécessiter des opérations de déblaiement. En fonction de leur nature, ces déblais seront réutilisés sur site en remblais ou seront mis en dépôt définitif.</p> | | <p>Mesures de réduction</p> <p>➤ Bruit</p> <p>Le bruit ne peut être éliminé sur un chantier. En revanche, il peut être réduit en intensité et/ou en durée, diminuant ainsi les effets.</p> <p>Durant les travaux, des dispositions seront prises pour limiter les nuisances sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'adoption d'un matériel conforme aux normes en vigueur sur le bruit et disposant de certificats de contrôle ; - La limitation de la vitesse de circulation des engins de chantiers sur les aires de chantiers ; - Le choix de l'implantation des équipements sur le site des travaux ; - L'adaptation du matériel et du mode opératoire des travaux. <p>De plus, une programmation horaire adaptée sera mise en œuvre notamment pour les opérations les plus bruyantes ou à proximité des habitations.</p> <p>Afin de réduire notamment les nuisances phoniques, les interventions les plus pénalisantes et/ou les plus proches des secteurs d'habitat seront réalisées au maximum durant les semaines, dans une plage horaire allant de 8h00 à 19h00 (à l'exception des travaux ponctuels de nuit).</p> <p>Aussi, les travaux seront réalisés dans le respect des tolérances imposées par la législation en vigueur. Pour le cas de réalisation de travaux exceptionnels en dehors de ces plages horaires, toutes les précautions seront prises pour limiter la gêne occasionnée, et notamment une bonne information des personnes concernées.</p> <p>➤ Air</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nettoyage systématique des voies d'accès au chantier. - Les bennes à déchets concernant les matériaux légers seront équipées de couvercles ou de filets. Aucun dépôt de matériaux ne sera toléré en dehors des emprises du chantier. - En ce qui concerne l'émission des gaz d'échappement issus des engins de chantier, les véhicules utilisés respecteront les normes d'émission en vigueur en matière de rejets atmosphériques. <p>➤ Vibrations et pollution lumineuse</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les engins lourds ou bruyants utilisés par les entreprises lors des travaux devront respecter les normes environnementales en vigueur concernant la propagation des vibrations. - L'éclairage, en phase travaux de nuit, sera pensé de manière à ne pas éblouir riverains et usagers. <p>➤ Gestion des déchets</p> <p>Respect des orientations du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD).</p> <p>Une zone de tri dédiée au chantier sera mise en place. Les entreprises mettront à disposition des conteneurs pour collecter les produits polluants d'une part (notamment les huiles), et les déchets ordinaires d'autre part. Ces conteneurs seront installés en dehors de tout espace sensible (cours</p> | |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|----------------|--|--------------|---|--|
| | | | <p>d'eau, zones humides, ...). L'utilisation de ces conteneurs sera obligatoire. Ils seront évacués par des entreprises spécialisées qui procèderont à l'élimination des déchets.</p> <p>Un suivi des déchets produits et des filières utilisées sera mis en place sur la durée totale du chantier. Ce suivi permettra de conserver les informations relatives aux quantités de déchets par catégorie (inertes, banals, spéciaux), aux filières utilisées pour chaque catégorie.</p> <p>Enfin, le nettoyage permanent du chantier sera assuré, au niveau des installations, comme sur les abords.</p> | |
| | <p>Phase exploitation - Bruit</p> <p>Le projet n'aura pas d'impact supplémentaire que la RD938T actuelle sur le bruit. Les habitations à proximité resteront en ambiance sonore modérée. Les habitations soumises à une ambiance sonore actuelle plus importante (trois bâtiments proches de l'intersection entre la RD938T avec la RD25, et au Petit Thairé) ne seront pas davantage impactées.</p> | N | | N |
| | <p>Phase exploitation - Air</p> <p>La mise en place du projet ne générera pas d'émissions polluantes supplémentaires. Au contraire la mise en place de voies de dépassagement permettra une meilleure fluidité du trafic et une répartition plus étendue des émissions polluantes, réduisant ainsi les concentrations près des habitations voisines. De plus, la qualité de l'air tend à s'améliorer dans les scénarios futurs pour les NOx, les particules PM2,5, le CO et le benzène grâce aux améliorations technologiques des moteurs et carburants et le renouvellement.</p> <p>Les émissions polluantes sont identiques entre les scénarios AVEC et SANS PROJET à horizon constant.</p> <p>Ainsi, sur la base des hypothèses de trafic retenues, la réalisation du projet n'a pas d'impact significatif sur la qualité de l'air du secteur d'étude.</p> <p>Le projet ne génère pas d'impact sanitaire supplémentaire.</p> | N | - | N |
| | <p>Phase exploitation - Pollution lumineuse</p> <p>Aucun éclairage supplémentaire ne sera réalisé dans le cadre du projet. Ainsi aucun impact permanent n'est à prévoir.</p> | N | | N |
| Santé humaine | Les incidences sur la santé humaine liées à la réalisation des travaux et au projet en exploitation ont été analysées au cours des chapitres précédents. | Ed | <p>Phase travaux :</p> <p>La réduction des effets sur la santé concernera la maîtrise des nuisances sonores liées aux engins mécaniques, la circulation des camions, l'émission de poussières... Ainsi les travaux seront réalisés dans le respect des règles d'hygiène et de sécurité inhérentes aux chantiers.</p> <p>Des mesures spécifiques à la phase chantier seront prises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stockage sur le site des produits en quantité nécessaire et suffisante (ni plus ni moins) et mise en œuvre si nécessaire de dispositifs de rétention adaptés et couverts ; - Bâchage des matériaux pulvérulents ou arrosage afin de supprimer les risques de propagation de poussières en période sèche ; | Ef |

| Thème concerné | Effets | Type d'effet | Mesures d'évitement, de réduction et/ou d'accompagnement | Impact après mise en place des mesures |
|--|---|--------------|--|--|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> - Maintien permanent de la propreté au niveau du chantier, réalisation d'arrosage pour éviter l'envol de poussières et un nettoyage régulier des chaussées aux abords du chantier ; - En cas de stockage temporaire de terres polluées sur le site, et pour prévenir les risques d'envols de poussières ou de dégazage de produits volatils, les tas de matériaux seront arrosés ou bâchés selon les cas... <p>Le PRE mis en place permettra de matérialiser ces engagements.</p> <p>Phase exploitation :</p> <p>En phase exploitation, les différentes mesures prises dans le cadre du projet vis-à-vis des différentes thématiques présentées précédemment permettront de limiter les impacts sur la population alentour.</p> <p>Pour rappel (non exhaustif) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction du bruit par dispositifs de limitation de vitesse, ... - Réduction des émissions de polluants par limitation de vitesse et répartition des flux, ... - Réduction de la pollution des eaux par la mise en œuvre d'ouvrages de rétention/régulation, ... | |
| Vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs | <p>Risques inondation : potentiellement aggravés par l'augmentation de l'imperméabilisation des sols, augmentant ainsi le ruissellement des sols.</p> <p>Risques liés aux phénomènes météorologiques</p> <p>Le projet n'est pas de nature à augmenter le risque météorologique. En revanche, les conditions météorologiques peuvent influencer le chantier.</p> <p>Risques technologiques</p> <p>Le projet peut être à l'origine d'une pollution des sols.</p> | ED | <p>Mesure d'évitement (risque météorologique) :</p> <p>Les entreprises en charge des travaux consulteront la carte de vigilance élaborée par Météo France deux fois par jour, afin de suivre, en cas de phénomènes météorologiques, les consignes présentées.</p> <p>Mesures de compensation et de réduction (risques inondation et littoraux) :</p> <p>Pour éviter l'aggravation des risques inondation en cas d'événements majeurs exceptionnels, le projet prévoit une gestion des eaux pluviales pour compenser l'imperméabilisation des sols due à la création de voirie, avec mise en place de bassins de stockage présentant un volume suffisamment important pour gérer les eaux pluviales de voirie, mais présentant également une surverse en cas d'événement exceptionnel.</p> <p>Sur le secteur nord, afin de ne pas engendrer de risque inondation supplémentaire pour les habitations situées au point bas à l'est de la RD938T, les dimensions des canalisations actuelles sous la RD938T seront maintenues.</p> <p>Mesures de réduction (risques technologiques) :</p> <p>Le stockage des matériaux, des produits et des engins de chantier se fera sur des aires étanches, à l'écart des sites sensibles.</p> <p>Le stockage des déblais issus du chantier se fera dans des bennes étanches avant évacuation vers des filières adaptées.</p> <p>Les aires de chantiers seront nettoyées et remises en état à la fin des travaux.</p> <p>Des kits antipollution seront mis à disposition.</p> | Ef |

5.4.2.2 Tableau de synthèse du milieu naturel – Impacts et mesures ERC

| Objet | Enjeu local | Nature de l'impact | Phase | Impact brut | Mesures d'évitement et de réduction | Impact résiduel | Besoin de compensation | | | |
|--|--------------------|---|--------------|-------------|---|-----------------|------------------------|--|--|--|
| Habitats et flore | | | | | | | | | | |
| Habitats | Très faible à Fort | Destruction d'habitats | Travaux | Faible | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 2 : Lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes MRn 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux | Négligeable | Non | | | |
| | | Altération des milieux | | Faible | | Négligeable | Non | | | |
| | Nul | Altération des milieux | Exploitation | Nul | | Nul | Non | | | |
| Flore patrimoniale | Très faible à Fort | Destruction d'espèce patrimoniale (84 pieds d'Orchis homme-pendu, espèce protégée) | Travaux | Fort | MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 2 : Lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes MRn 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux | Fort | Oui | | | |
| Espèces exotiques envahissantes | - | Propagation et développement d'espèces végétales exotiques envahissantes | Travaux | Moyen | | Négligeable | Non | | | |
| Zones humides | | | | | | | | | | |
| Zones humides | Moyen à Fort | Effet d'emprise : destruction permanente sous emprise des aménagements de 75677 m ² (soit 7,57 ha) | Travaux | Fort | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 2 : Lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes MRn 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux | Fort | Oui | | | |
| | | Altération des milieux | | Moyen | | Négligeable | Non | | | |
| | | Altération des milieux | Exploitation | Négligeable | | Négligeable | Non | | | |
| Mammifères | | | | | | | | | | |
| Ecureuil roux Hérisson d'Europe Genette commune | Faible | Destruction d'habitats : de 2,1 à 6,4 % des habitats de reproduction, repos, alimentation et transit | Travaux | Faible | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 3 : Évitement des périodes de forte sensibilité de la faune au démarrage du chantier MRn 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux MRn 8 : Mise en place de passages à faune | Faible | Oui | | | |
| | | Destruction d'individus | | Moyen | | Négligeable | Non | | | |
| | | Dérangement | | Faible | | Négligeable | Non | | | |
| | | Mortalité routière et ruptures de continuités | Exploitation | Faible | | Négligeable | Non | | | |
| | | Dérangement | | Négligeable | | Négligeable | Non | | | |
| Loutre d'Europe Campagnol amphibie | Fort | Destruction d'habitats | Travaux | Nul | MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 3 : Évitement des périodes de forte sensibilité de la faune au démarrage du chantier MRn 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux MRn 8 : Mise en place de passages à faune | Nul | Non | | | |
| | | Destruction d'individus | | Négligeable | | Négligeable | Non | | | |
| | | Dérangement | | Faible | | Négligeable | Non | | | |
| | | Altération des milieux aquatiques | | Faible | | Négligeable | Non | | | |
| | | Mortalité par collision routière et ruptures de continuités | Exploitation | Faible | | Négligeable | Non | | | |
| | | Dérangement | | Négligeable | | Négligeable | Non | | | |
| Chiroptères | | | | | | | | | | |
| Toutes les espèces | Très faible à fort | Destruction d'habitats : de 2,2 à 4,5 % des habitats de d'alimentation et de transit | Travaux | Faible | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 3 : Évitement des périodes de forte sensibilité de la faune au démarrage du chantier MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux MRn 7 : Absence d'éclairage permanent sur la RD 938T | Faible | Oui | | | |
| | | Destruction d'individus | | Nul | | Nul | Non | | | |
| | | Dérangement | | Moyen | | Négligeable | Non | | | |
| | | Altération des milieux aquatiques | | Faible | | Négligeable | Non | | | |
| | | Mortalité par collision routière | Exploitation | Négligeable | | Négligeable | Non | | | |
| | | Rupture de continuités | | Faible | | Faible | Oui | | | |
| | | Dérangement | | Négligeable | | Négligeable | Non | | | |
| Oiseaux | | | | | | | | | | |
| Oiseaux nicheurs | | | | | | | | | | |
| Oiseaux des milieux ouverts : Bergeronnette printanière, Bruant proyer, Cédicnème criard, Vanneau huppé, Cisticole des joncs, Alouette des champs (espèce non protégée), Bergeronnette grise, Caille des blés, Fauvette grisette | Faible à Fort | Destruction d'habitats d'espèce : de 2,9 à 3,3 % des habitats de reproduction (cultures, vignes, prairies, friches) | Travaux | Très faible | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 3 : Évitement des périodes de forte sensibilité de la faune au démarrage du chantier MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux MRn 7 : Absence d'éclairage permanent sur la RD 938T | Très faible | Oui | | | |
| | | Destruction d'habitats d'espèce : de 2,9 à 3,3 % des habitats de repos/alimentation (cultures, vignes, prairies, friches) | | Négligeable | | Négligeable | Non | | | |
| | | Destruction d'individus si travaux réalisés en période nuptiale | | Fort | | Négligeable | Non | | | |
| | | Dérangement si travaux réalisés en période nuptiale | | Fort | | Négligeable | Non | | | |
| Oiseaux des milieux semi-ouverts : Alouette lulu, Bouscarle de Cetti, Bruant jaune, Chardonneret élégant, Chouette chevêche, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Tourterelle des bois, Bruant zizi, Buse variable, Corbeau freux, Faisan de Colchide, Fauvette à tête noire, Grive draine, Huppe fasciée, Hypolaïs | Très faible à Fort | Destruction d'habitats d'espèce : de 2,1 à 6,4 % des habitats de reproduction (haies, fourrés, ronciers) | Travaux | Faible | MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 3 : Évitement des périodes de forte sensibilité de la faune au démarrage du chantier MRn 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux | Faible | Oui | | | |
| | | Destruction d'habitats d'espèce : de 2,9 à 3,3 % des habitats de repos/alimentation (cultures, vignes, prairies, friches) | | Négligeable | | Négligeable | Non | | | |
| | | Destruction d'individus si travaux réalisés en période nuptiale | | Fort | | Négligeable | Non | | | |

| Objet | Enjeu local | Nature de l'impact | Phase | Impact brut | Mesures d'évitement et de réduction | Impact résiduel | Besoin de compensation |
|---|--------------------|---|--------------------------|-------------|---|-----------------|------------------------|
| Crabaud épineux, Grenouille agile, Grenouille verte au sens large, Pélodyte ponctué, Rainette verte | Faible à Moyen | Destruction d'habitats : de 0 à 3,9 % d'habitats de repos, alimentation et transit | Travaux | Faible | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 3 : Évitement des périodes de forte sensibilité de la faune au démarrage du chantier MRn 4 : Gestion de l'éclairage nocturne en phase chantier MRn 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux | Faible | Oui |
| | | Destruction d'individus | | Faible | | Négligeable | Non |
| | | Dérangement | | Négligeable | | Négligeable | Non |
| | | Altération des milieux aquatiques | | Faible | | Négligeable | Non |
| | | Mortalité par collision routière | Exploitation | Faible | MRn 10 : Absence d'éclairage permanent sur la RD 938T MRn 8 : Mise en place de passages à faune | Négligeable | Non |
| | | Rupture de continuités | | Faible | | Faible | Oui |
| | | Dérangement | | Négligeable | | Négligeable | Non |
| Reptiles | | | | | | | |
| Couleuvre verte et jaune, Lézard des murailles, Lézard à deux raies | Faible à Moyen | Destruction d'habitats : de 2,2 à 3,9 % des habitats de reproduction, repos, alimentation et transit | Travaux | Faible | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 3 : Évitement des périodes de forte sensibilité de la faune au démarrage du chantier MRn 4 : Gestion de l'éclairage nocturne en phase chantier MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux | Faible | Oui |
| | | Destruction d'individus | | Moyen | | Négligeable | Non |
| | | Dérangement | | Moyen | | Négligeable | Non |
| | | Mortalité par collision routière | Exploitation | Faible | MRn 8 : Mise en place de passages à faune | Négligeable | Non |
| | | Rupture de continuités | | Faible | | Faible | Oui |
| | | Dérangement | | Négligeable | | Négligeable | Non |
| Insectes | | | | | | | |
| Rosalie des Alpes | Fort | Destruction d'habitats : de 0 % des habitats de reproduction, repos, alimentation et transit | Travaux | Nul | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 4 : Gestion de l'éclairage nocturne en phase chantier MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux | Nul | Non |
| | | Destruction d'individus | | Nul | | Nul | Non |
| | | Dérangement | | Nul | | Nul | Non |
| Cordulie à corps fin, Agrion Blanchâtre | Moyen | Destruction d'habitats : 0 % des habitats de reproduction, repos, alimentation et transit | | Nul | | Nul | Non |
| | | Destruction d'individus | | Négligeable | | Négligeable | Non |
| | | Dérangement | | Nul | | Nul | Non |
| Courtilière commune | Moyen | Destruction d'habitats : 2,4 % des habitats de reproduction, repos, alimentation et transit | | Négligeable | | Négligeable | Non |
| | | Destruction d'individus | | Négligeable | | Négligeable | Non |
| | | Dérangement | | Nul | | Nul | Non |
| Toutes les espèces | Très faible à Fort | Mortalité par collision routière et ruptures de continuités | Exploitation | Négligeable | MRn 10 : Absence d'éclairage permanent sur la RD 938T | Négligeable | Non |
| | | Dérangement | | Nul | | Nul | Non |
| Faune aquatique (poisson, mollusques et crustacés) | | | | | | | |
| Toutes les espèces | Très faible à Fort | Destruction d'habitats : 0 % des habitats de reproduction, repos, alimentation et transit | Travaux | Nul | MEn 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel MEn 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver MRn 1 : Maitrise des risques de pollutions MRn 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur MRn 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux | Nul | Non |
| | | Destruction d'individus | | Nul | | Nul | Non |
| | | Dérangement | | Nul | | Nul | Non |
| | | Altération des milieux aquatiques | | Fort | | Négligeable | Non |
| | | Ruptures de continuités | Exploitation | Nul | - | Nul | Non |
| | | Fonctionnement hydraulique | | Nul | | Nul | Non |
| Continuités écologiques | | | | | | | |
| Continuités écologiques | Moyen | Rupture de continuités : absence d'ouvrages sous voirie adaptés pour les mammifères semi-aquatiques, destruction de haies constituant des axes de transit pour la faune | Travaux/ Exploitation | Faible | MRn 8 : Mise en place de passages à faune | Négligeable | Non |

5.5 Exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu

5.5.1 Justification de l'intérêt public majeur du projet

D'une manière générale, le territoire concerné par le projet ne présente pas de contrainte majeure pour sa bonne réalisation.

Les principaux enjeux environnementaux, bien que restant modérés, sont les suivants :

- La biodiversité présente sur la section de RD938T participe à la qualité paysagère du secteur. La route étant existante, les enjeux en termes de fragmentation ou de modification des entités paysagères demeurent toutefois faibles. L'objectif sera néanmoins de conserver autant que possible les boisements et les haies qui structurent le paysage et de diminuer le caractère fragmentant de la voie existante sur les marais traversés ;
- La présence de potentielles traversées de Loutre au niveau de la RD398T en lien avec le réseau de fossés existants. La RD938T actuelle constitue déjà un risque de collision pour la Loutre d'Europe, l'ajout d'une voie de dépassement n'aura pas d'impact majeur, au contraire les rétablissements hydrauliques prévus dans le cadre du projet pourront constituer des passages à faune favorables ;
- Une attention particulière sera menée pour assurer le respect des objectifs de qualité des eaux superficielles, milieu récepteur de la plate-forme routière ;
- L'enjeu sera également le rétablissement des accès agricoles depuis la RD938T.

L'importance socio-économique du projet

La RD 938T relie le bassin de Fontenay-le-Comte à la Charente-Maritime. Cet axe bidirectionnel de 17 km de long entre Fontenay-le-Comte et L'Île-d'Elle assure notamment la desserte économique locale entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.

Le trafic moyen journalier mesuré sur cet axe est variable, de 7 000véh/j sur la section entre Vix et Fontenay-le-Comte à de 4 336 véh/j en L'Île-d'Elle et Vix (au Thairé) (TMJA année 2023). Le trafic journalier peut monter jusqu'à 10 000véh/j en été sur la section entre Vix et Fontenay-le-Comte. La part de poids-lourds est de 12,28 % (533 PL), principalement liée à l'activité économique du territoire. Le trafic y est quasi exclusivement local, la part de transit s'élève à 14% seulement. On constate d'importants flux d'échanges entre la RD 938T et l'A83 / Fontenay-le-Comte ainsi qu'entre la RD 938T et la RD 137 / la Charente-Maritime.

Cet axe du réseau routier départemental est aussi emprunté par de nombreux engins agricoles et comporte de nombreux accès riverains et agricoles. Il dessert par ailleurs, plusieurs communes situées de part et d'autre de la voie. Aussi, cet axe comporte de nombreuses intersections qu'il convient de sécuriser.

Les besoins exprimés par les élus et les entreprises sont essentiellement :

- Assurer la fluidité : L'axe est rectiligne et efficace mais il est constaté une difficulté à dépasser un véhicule lent et les nombreux carrefours non aménagés qui entraînent des ralentissements ;
- Assurer la sécurité : La demande porte sur la sécurisation des mouvements de dépassement et des mouvements de tourne à gauche, Il est notamment constaté de nombreux chocs arrière au niveau des carrefours.

L'aménagement de la RD 938T répond donc à un besoin d'assurer la sécurité et la fluidité des échanges économiques locaux entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime tout en gardant son caractère local et donc sans attirer de trafic de transit national.

Le projet vise à garantir une desserte de qualité du secteur Sud-Est vendéen. Les objectifs sont :

- ✓ Assurer la sécurité et la fluidité des échanges départementaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de la Charente-Maritime ;
- ✓ Améliorer la liaison d'intérêt local Fontenay-le-Comte, L'Île-d'Elle, la Charente-Maritime sans attirer le trafic de transit national ;
- ✓ Contribuer à la sécurisation, tous modes de déplacement, de la traversée d'agglomération de L'Île-d'Elle et améliorer le cadre de vie.

Trafic poids lourds

Le niveau de fonction de la RD 938T tel que proposé par le guide des aménagements de routes principales (ARP, Août 2022) correspond à un niveau élevé avec des trafics soutenus (trafic journalier supérieur à 10 000 véh/j ou supérieur à 500 PL/j).

Tableau 2 : Choix du niveau de fonctions selon les trafics

| | | Niveau de fonctions élevé | |
|---|-----------------------------------|-------------------------------------|----------------------|
| | | Niveau de fonctions intermédiaire | |
| Trafic poids lourds > 500 PL/j | | Niveau de fonctions modéré | |
| 300 PL/j < Trafic poids lourds ≤ 500 PL/j | | | |
| Trafic poids lourds ≤ 300 PL/j | | | |
| | TMJA ²² ≤ 4 000 véh./j | 4 000 véh./j < TMJA ≤ 10 000 véh./j | TMJA > 10 000 véh./j |

Figure 27 : Niveau de fonction de la RD938T selon l'ARP 2022

L'aménagement de créneaux de dépassement constitue une solution pour fiabiliser le temps de parcours, améliorer le confort et limiter les manœuvres dangereuses lorsque l'offre de dépassement s'avère insuffisante.

Accidentologie

Outre l'insuffisance de zones de dépassement sécurisés, la RD938T est sécante avec de nombreuses voies, revêtues ou non, le long de la section comprise entre l'Île-d'Elle et Fontenay-le-Comte. **Elle est notamment traversée par plusieurs départementales (D137, D25, D68 et D20).**

21 accidents y ont été recensés entre 2011 et 2024, qui se concentrent principalement entre la Chaignée et Nizeau dont 4 mortels et 19 blessés hospitalisés.

Ce nombre d'accident est relativement important comparativement au niveau de trafic sur la RD938T.

Depuis 2020, plusieurs autres accidents ont fait l'objet de parutions dans les journaux locaux :

- 8 octobre 2021, « Doix-les-Fontaines Vendée. RD938 : accident entre plusieurs voitures et poids-lourd » (<https://www.lereportersablais.com/>)
 - ➔ Accident impliquant 2 voitures et 2 poids-lourd. Parmi les 5 personnes impliquées : 3 en Urgence relative (homme de 80 ans, Femmes de 79 et 21 ans).
- 21 septembre 2024, « Un homme de 55 ans a été pris en charge par les secours en urgence absolue après un accident de la route à L'Île-d'Elle en Vendée. Les faits ont eu lieu ce samedi après-midi, sur la départementale RD938 Ter. » (ici Loire Océan)
 - ➔ Un homme de 55 ans gravement blessé après un accident de la route à L'Île-d'Elle en Vendée

- 4 août 2024, « Vendée : un grave accident entre plusieurs voitures fait quatre blessés, dont deux en urgence absolue » (Les Sables, Vendée Journal)
 - ➔ Trois voitures impliquées dans cet accident « à forte cinétique » incluant 3 blessés (femme de 20 ans et homme de 33 ans en état d'urgence absolue et une femme de 39 ans et un garçon de 10 ans en état d'urgence relative).

Il a également été identifié des points accidentogènes sur 6 carrefours liés principalement à des problématiques de visibilité ou de géométrie.

La multiplication des carrefours sur l'itinéraire induit de fait une réduction de la sécurité globale de l'itinéraire. Chaque carrefour étant un point potentiellement accidentogène.

Il existe par ailleurs une portion continue de 3,3 km autour du giratoire desservant la commune de Vix où les dépassements sont interdits. Cette distance relativement importante est susceptible de générer des **remontées de files ponctuelles** et donc de la frustration chez les usagers circulant derrière un véhicule lent (camion ou engin agricole), ce qui peut induire des **tentatives de dépassement dangereuses et illicites**.

L'amélioration de la sécurité apportée par le projet sur cet itinéraire

Le trafic poids lourds supérieur à 500 véh/j ainsi que l'offre de dépassement insuffisante sur l'ensemble de l'itinéraire entrave les possibilités effectives de dépassement en sécurité au regard de la densité du trafic rencontré.

L'aménagement de créneaux de dépassement constitue une solution pour fiabiliser le temps de parcours, améliorer le confort et limiter les manœuvres dangereuses lorsque l'offre de dépassement s'avère insuffisante.

Au regard de l'ouvrage « Sécurité des routes et des rues », il faut souligner que les routes comportant des créneaux de dépassement à 3 voies avec affectation de la voie centrale pour le dépassement ont un niveau de sécurité meilleur que les routes à 2 voies, en limitant le risque de conflit lors du dépassement. Ce niveau de sécurité est encore amélioré lorsque les accès sont limités et sécurisés, notamment par des carrefours tourne à gauche et par l'aménagement d'accotement (bandes dérasées multifonctionnelles) associées à la suppression ou à la protection des obstacles situés le long de la route, ce qui est le cas pour ce projet où un certain nombre de carrefours et accès existants sont supprimés et regroupés.

Par ailleurs, les traversées par les modes de déplacement doux (piétons vélos...) de la RD 938T sont sécurisés, principalement au niveau des carrefours giratoires et du passage inférieur.

En autorisant le dépassement sur chaque créneau relativement rapproché, les véhicules plus lents sont facilement doublés, ce qui contribue à améliorer la fluidité du trafic et par conséquent à baisser l'accidentologie.

Le secteur d'étude présente une densité d'accidents relativement importante comparativement au niveau de trafic sur la RD938T. Les accidents recensés sont notamment liés aux nombreux carrefours.

L'aménagement de la RD938T a pour objectif principal la sécurisation de l'itinéraire, la sécurisation des mouvements de dépassement et des mouvements de tourne-à-gauche au niveau des carrefours identifiés comme dangereux.

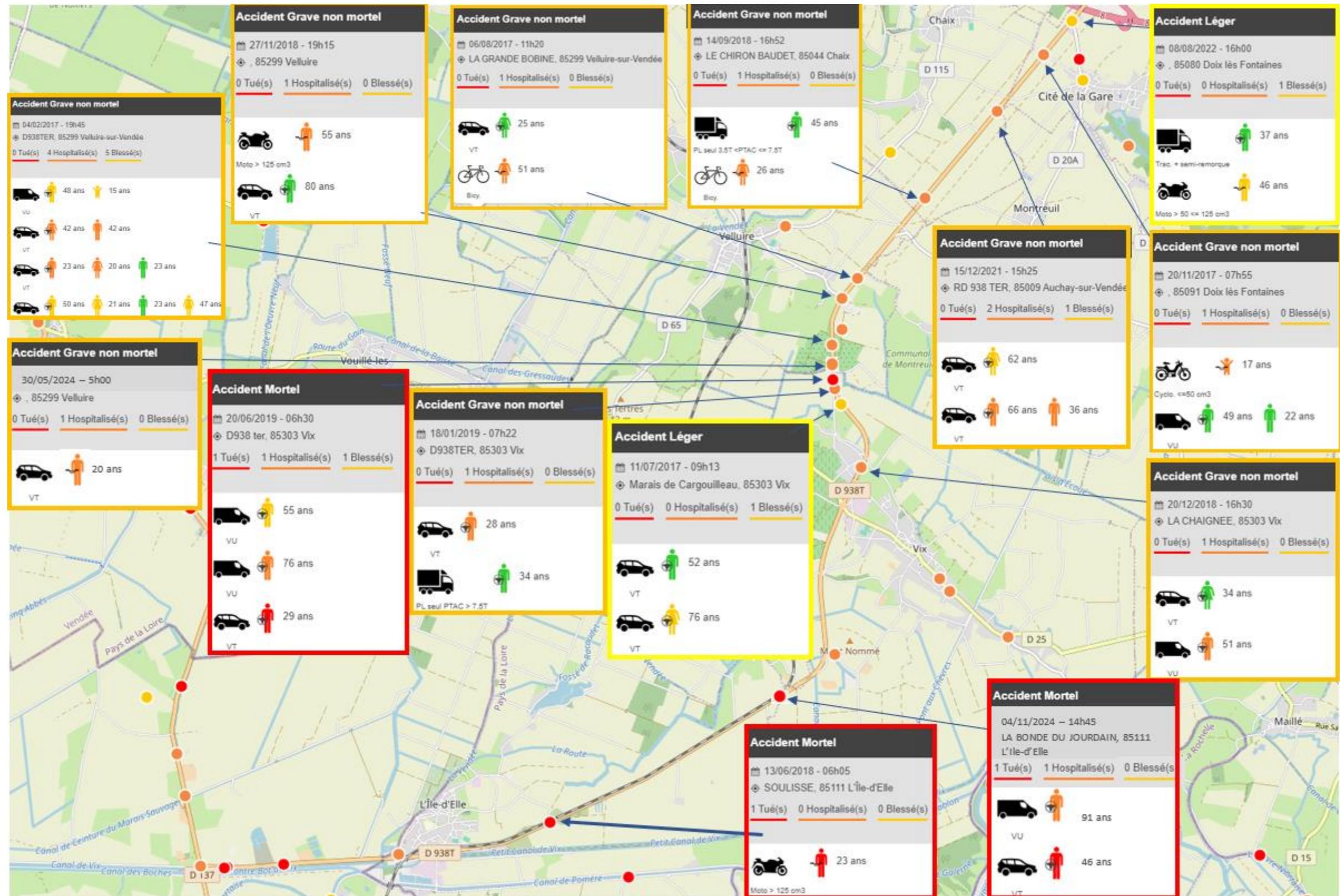


Figure 28 : Accidentologie entre 2011 et 2024 sur la RD938T (Fichier d'accidentologie BAAC 2011-2024)

5.5.2 Concertation avec les élus locaux

Dans un premier temps, le constat a été fait de l'abandon du projet de l'A831 par l'État, qui permettait la liaison entre les autoroutes A83 à Fontenay-le-Comte et l'A837 côté Charente-Maritime.

Il reste cependant nécessaire de fluidifier et sécuriser le trafic d'échanges économiques locaux entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, empruntant la RD 938T.

Le trafic présent sur cet axe est en grande majorité du trafic local, la part de transit y est relativement faible (14%). L'aménagement de la RD938T doit donc conserver son caractère local et ne pas attirer le trafic de transit national. En outre, afin d'assurer la faisabilité du projet, il a été choisi de ne pas prendre d'emprises sur les sites Natura 2000 et donc notamment de ne pas dévier la commune de L'Île-d'Elle.

Les principes d'aménagements retenus, en concertation avec les élus locaux, sont donc les suivants :

- Aménager la RD 938T sur place, par un aménagement à 3 voies permettant des dépassements sécurisés et la création de carrefours en tourne-à-gauche (TAG) favorisant la fluidité et la sécurité des mouvements tournants, pour l'ensemble des modes de déplacement ;
- Limiter les emprises foncières sur les terres agricoles ;
- Assurer la faisabilité du projet en évitant les enjeux environnementaux forts : pas d'emprise en zone Natura 2000 ;
- Pas de déviation de la commune de L'Île-d'Elle, au regard des fortes contraintes environnementales sur la commune et d'un trafic restant mesuré ;
- Aménager la traversée de L'Île-d'Elle en recherchant à apaiser les vitesses, assurer la bonne cohabitation des différents usages (transit routier, circulations douces, stationnement riverains et commerces) ainsi qu'une complémentarité avec les projets de la commune.

Dans le respect de ces principes d'aménagements, la réalisation de créneaux de dépassement se limite du carrefour entre la RD938T et la RD20 à l'extrémité nord-est côté Fontenay-le-Comte, à l'est de L'Île-d'Elle côté sud-ouest. L'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle est prise en compte en zone agglomérée uniquement.

5.5.3 Etudes préliminaires (2022-2024)

5.5.3.1 Etude de faisabilité - 2022

Une étude de faisabilité relative à la sécurisation et à la mise en œuvre de créneaux de dépassement sur la RD938T entre Fontenay-le-Comte et l'Île d'Elle a été réalisée en 2022. Cette étude a permis de déterminer les emplacements privilégiés pour la mise en œuvre de créneaux de dépassement afin de sécuriser et de fluidifier le trafic sur cet itinéraire de 17km. Dans ce cadre, plusieurs propositions d'aménagements ont été comparées dans le cadre d'une analyse multicritères multithématisque.

5.5.3.2 Diagnostic environnemental - 2023

Le travail des variantes ainsi que l'analyse multicritère ont ensuite été repris intégralement en 2023 suite à un diagnostic environnemental complet comprenant :

- Etude de trafic ;
- Etude faune-flore-habitats sur un cycle biologique complet ;
- Etude zones humides ;
- Diagnostic air et acoustique ;
- Diagnostic paysager ;
- Diagnostic agricole.

5.5.3.3 Variantes et analyse comparative - 2024

L'aménagement de la RD 938T porte sur les quatre secteurs suivants. Pour chacun de ces secteurs, deux variantes ont été présentées en plus de l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle.

Chaque secteur a fait l'objet d'une analyse comparative des variantes. Les critères de notation suivants ont été appliqués :

| | |
|---------------------------------------|--|
| Impacts positifs ou absence d'impacts | |
| impact négligeable | |
| Impacts moyens | |
| Impacts négatifs | |

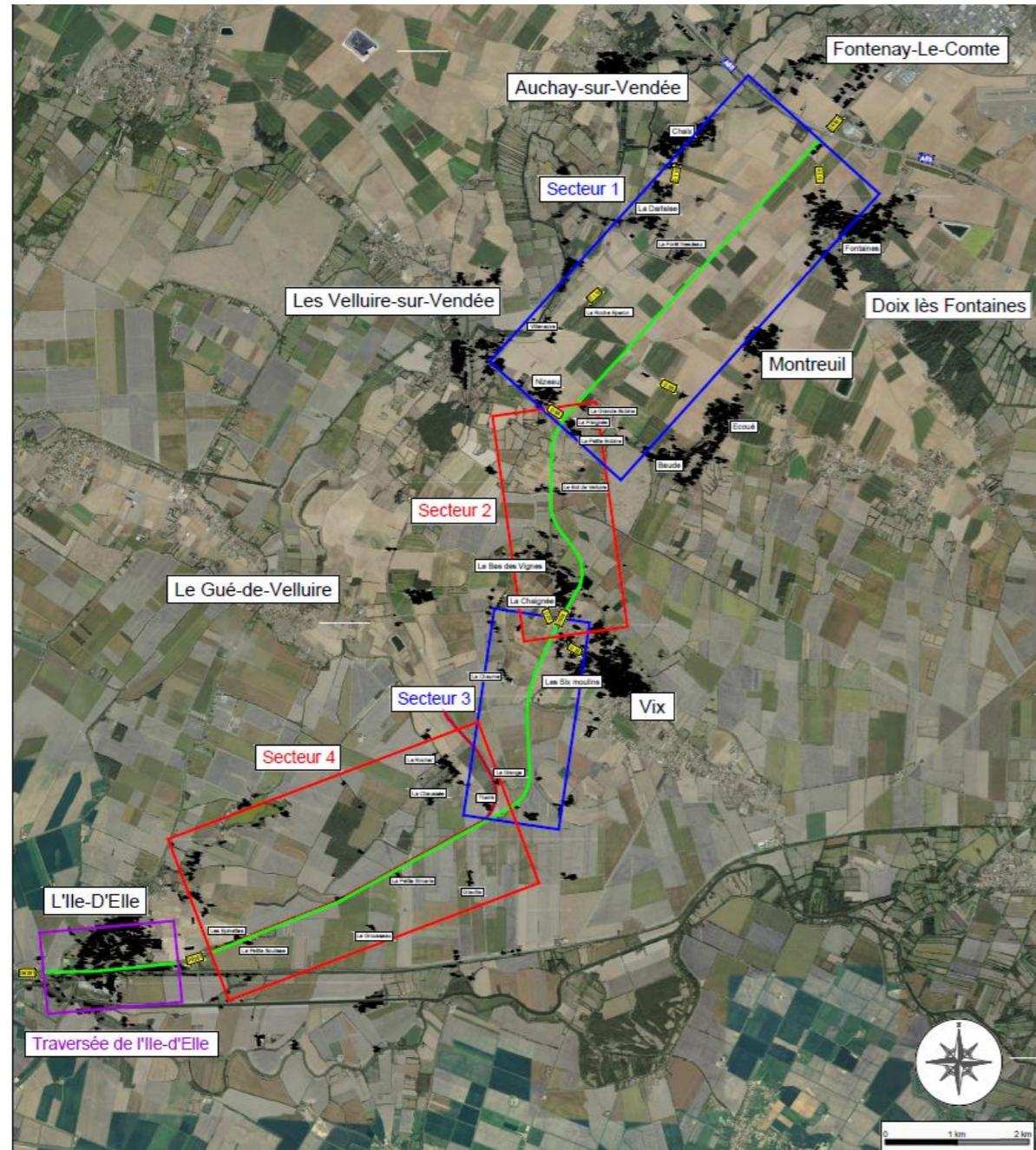


Figure 29 : Secteurs d'aménagement sur la RD938T (Source : IRIS Conseil)

✓ **Secteur 1 : Entre Fontenay-le-Comte et La Fraignée**

Pour le secteur 1 entre le franchissement de l'A83 à Fontenay-le-Comte et le carrefour avec la RD68 desservant la Fraignée et le Nizeau, les deux variantes tiennent compte des principes suivants :

- La création de quatre créneaux de dépassement similaires en termes de longueur et de sens de dépassement, deux dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE et deux dans l'autre sens ;
- La séparation de ces créneaux par une zone de transition et quatre carrefours avec voies spéciales de tourne à gauche (TAG), positionnés au même endroit quelle que soit la variante :
 - Au niveau du carrefour avec la RD20,
 - À l'intersection avec le Chemin de la Forêt,
 - A l'intersection avec la RD68 menant à Ecoué (rue des Fougères),
 - A l'intersection avec la RD68 menant au Nizeau et à la Fraignée ;

- Le rétablissement des accès existants, des dessertes locales notamment agricoles par la création de voies de rétablissement ;
- L'absence d'impact sur le bâti.

Les variantes diffèrent par le côté d'élargissement retenu pour le deuxième créneau de dépassement, par la desserte de Chaix et par la création d'un passage inférieur.

1. Variante 1

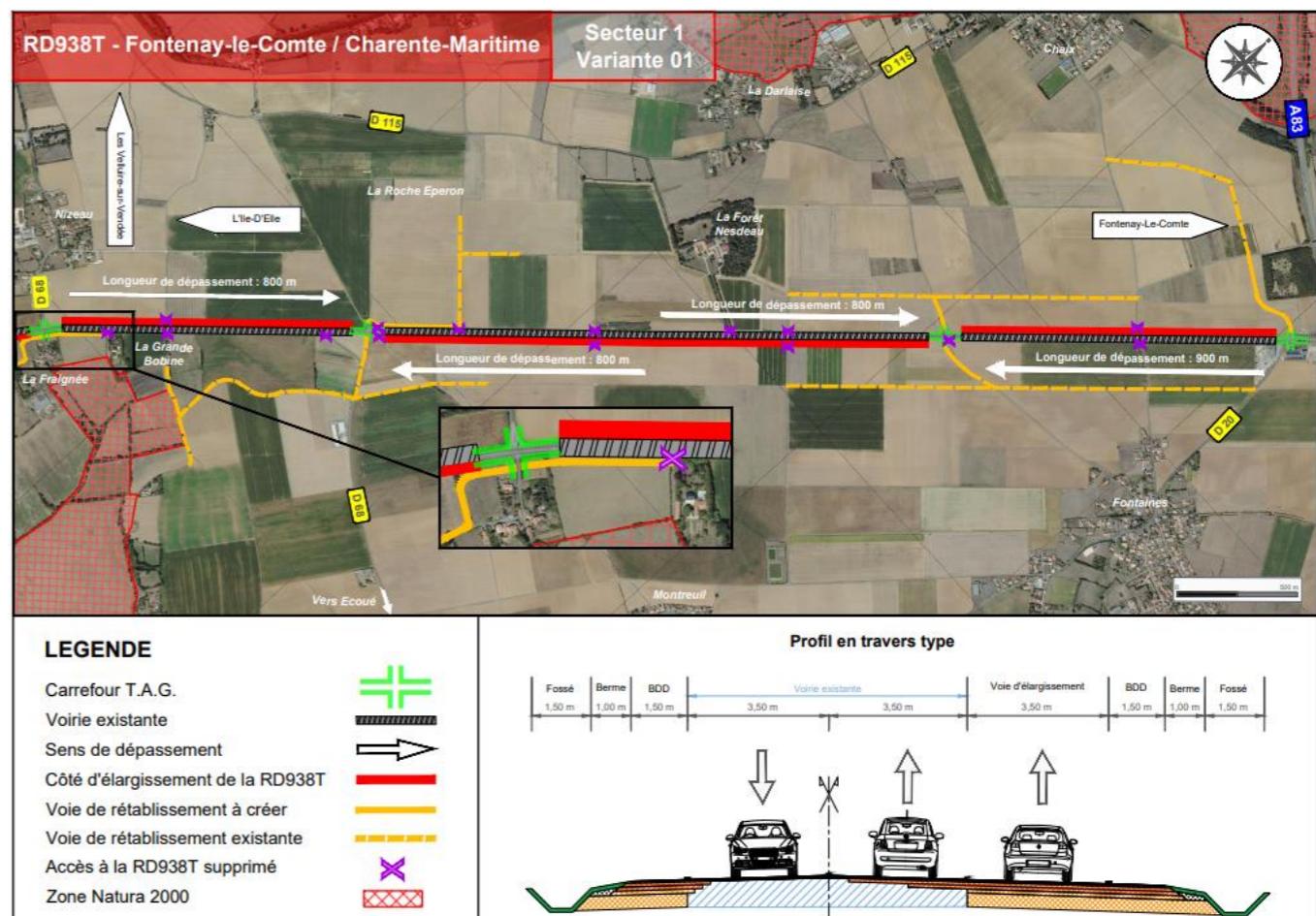


Figure 30 : Présentation de la variante 1 secteur 1 (Source : Concertation 2024, IRIS Conseil)

En variante 1, la RD938T est élargie au nord entre le TAG à l'intersection avec la RD20 et le TAG avec l'intersection du Chemin de la Forêt ainsi qu'entre les deux TAG aux intersections avec la RD 68 (rue des Fougères et la Fraignée/le Nizeau). Elle est élargie au sud entre le TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt et le TAG à l'intersection avec la rue des Fougères (RD68).

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour TAG au niveau de la RD 20 dessert :
 - La RD20 desservant le bourg de Fontaines, la zone d'activités de Fontaines ainsi que la voie de rétablissement existante parallèle à la RD 938T ;
 - Une nouvelle voie de rétablissement rejoignant la voie communale « le Chemin des Filasses » et empruntant le tracé d'une voie de l'ASA de Fontaines pour la desserte du bourg de Chaix ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt est connecté :
 - Côté est à la voie de rétablissement existante parallèle à la RD938T via le chemin de la forêt, qui dessert notamment Fontaines et les parcelles agricoles ;
 - Côté ouest à la voie de rétablissement parallèle à la RD938T via la route de Lugre qui dessert notamment la Darlaise et la Forêt Nesdeau ;

- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (rue des Fougères), dessert :
 - Côté est la RD 68 en direction d'Écoué et Montreuil ;
 - Côté ouest une nouvelle voie de rétablissement le long de la RD938T connectée à la voie communale desservant la Roche Éperon et les voies communales existantes ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (le Nizeau / La Fraignée), dessert :
 - Côté est le lieu-dit La Fraignée ainsi que les deux nouvelles voies de rétablissement pour la desserte de la Grande Bobine et de la Petite Bobine ;
 - Côté ouest la RD 68 desservant le Nizeau et Velluire.

2. Variante 2

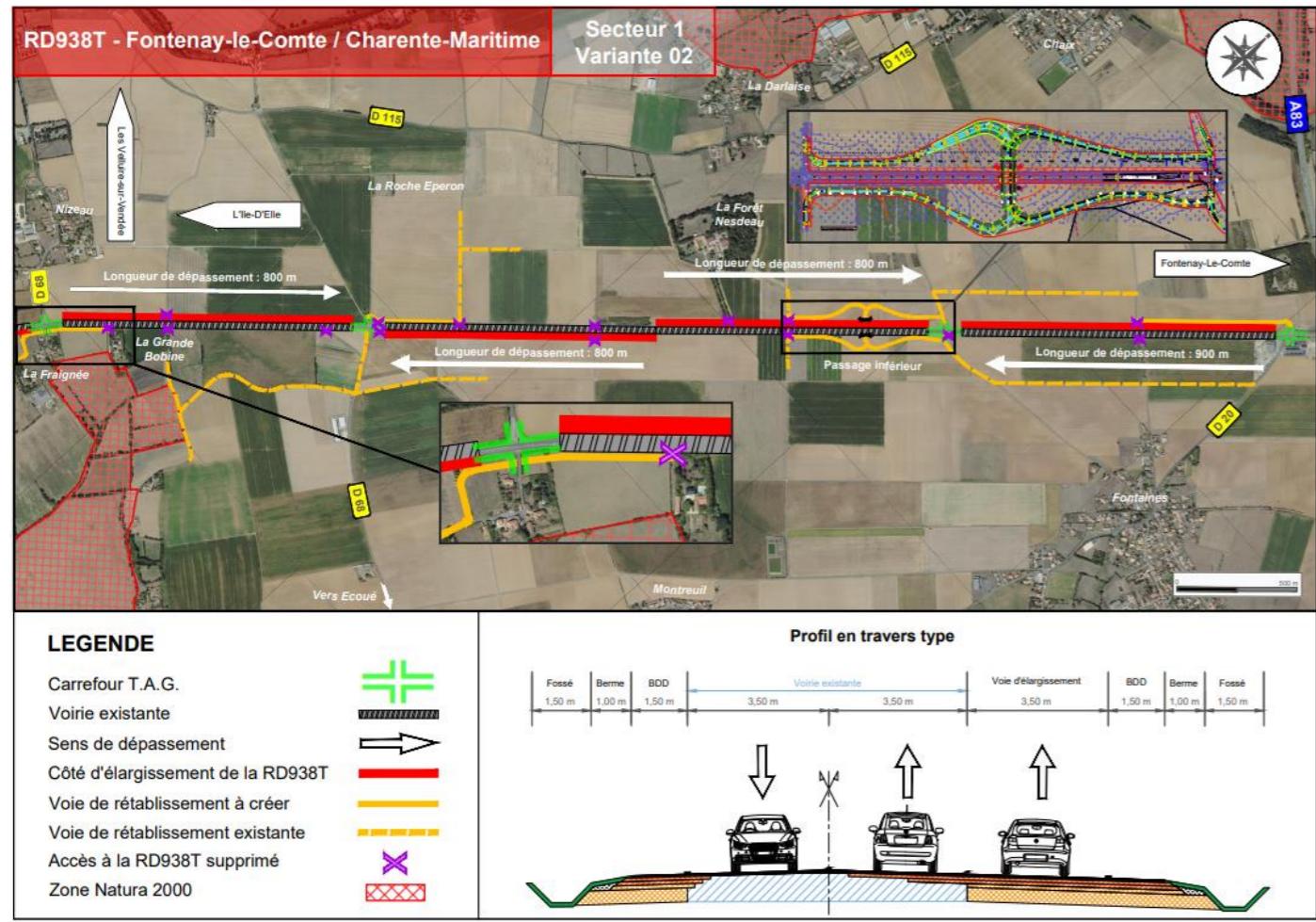


Figure 31 : Présentation de la variante 2 secteur 1 (Source : Concertation 2024, IRIS Conseil)

En variante 2, la RD 938T est élargie à l'ouest entre le TAG à l'intersection avec la RD20 et la zone de transition au niveau de la Forêt Nesdeau ainsi qu'entre les deux TAG aux intersections avec la RD68 (rue des Fougères et la Fraignée/le Nizeau). Elle est élargie à l'est entre le TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt et le TAG à l'intersection avec la rue des Fougères (RD68).

Un passage inférieur est créé entre la Forêt Nesdeau et le Chemin de la Forêt permettant de traverser la RD938T en dehors du flux de circulation. Le passage inférieur est associé à des voies de rétablissement connectées au Chemin de la Forêt Nesdeau et au Chemin de la Forêt, ainsi qu'au TAG du Chemin de la Forêt.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour TAG au niveau de la RD20 dessert :
 - La RD20 desservant le bourg de Fontaines, la zone d'activités de Fontaines ainsi que la voirie de rétablissement existante parallèle à la RD 938T ;

- Une nouvelle voirie de rétablissement rejoignant la voirie communale « le Chemin des Filasses » et empruntant le tracé d'une voirie de l'ASA de Fontaines pour la desserte du bourg de Chaix ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt est connecté :
 - Côté est à la voirie de rétablissement existante parallèle à la RD938T via le Chemin de la Forêt, qui dessert notamment Fontaines et les parcelles agricoles ainsi qu'aux voiries de rétablissement créées de part et d'autre du passage inférieur ;
 - Côté ouest à la voirie de rétablissement parallèle à la RD938T via la route de Lugre qui dessert notamment la Darlaise et la Forêt Nesdeau ainsi qu'aux voiries de rétablissement créées de part et d'autre du passage inférieur ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (rue des Fougères), dessert :
 - Côté est la RD 68 en direction d'Écoué et Montreuil ;
 - Côté ouest une nouvelle voirie de rétablissement le long de la RD 938T connectée à la voirie communale desservant la Roche Éperon et les voies communales existantes ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (le Nizeau / La Fraignée), dessert :
 - Côté est le lieu-dit La Fraignée ainsi que les deux nouvelles voies de rétablissement pour la desserte de la Grande Bobine et de la Petite Bobine ;
 - Côté ouest la RD68 desservant le Nizeau et Velluire.

3. Bilan de l'analyse multicritères sur le secteur 1

| CRITERES | VARIANTE 1 | VARIANTE 2 |
|----------------------------------|--|--|
| Fonctionnalités, Rétablissements | Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la première section. | |
| Agriculture | Moins d'impact sur le foncier agricole. Rallongement de parcours pour 2 exploitants agricoles. | La variante 2 est légèrement plus favorable du point de vue des fonctionnalités agricoles, malgré des impacts fonciers plus importants |
| Acoustique | Légère baisse du niveau de bruit Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la première section. | |
| Bâti, activités économiques | Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la première section | |
| Environnement | 40m de haies impactées. Impact sur des parcelles à enjeux écologique fort. | 500 m de haies impactées. Impact supérieur à la variante 1 sur des parcelles à enjeux écologique fort. |
| Synthèse générale | | |

Figure 32 : Tableau de synthèse de l'analyse multicritères réalisée sur le secteur 1 (Source : Concertation, IRIS Conseil)

La variante 1 est plus favorable que la variante 2 du fait d'impacts moindre pour l'environnement, mais moins favorable du point de vue des fonctionnalités agricoles. Les autres critères sont équivalents.

4. Variante retenue et adaptations suite à la concertation

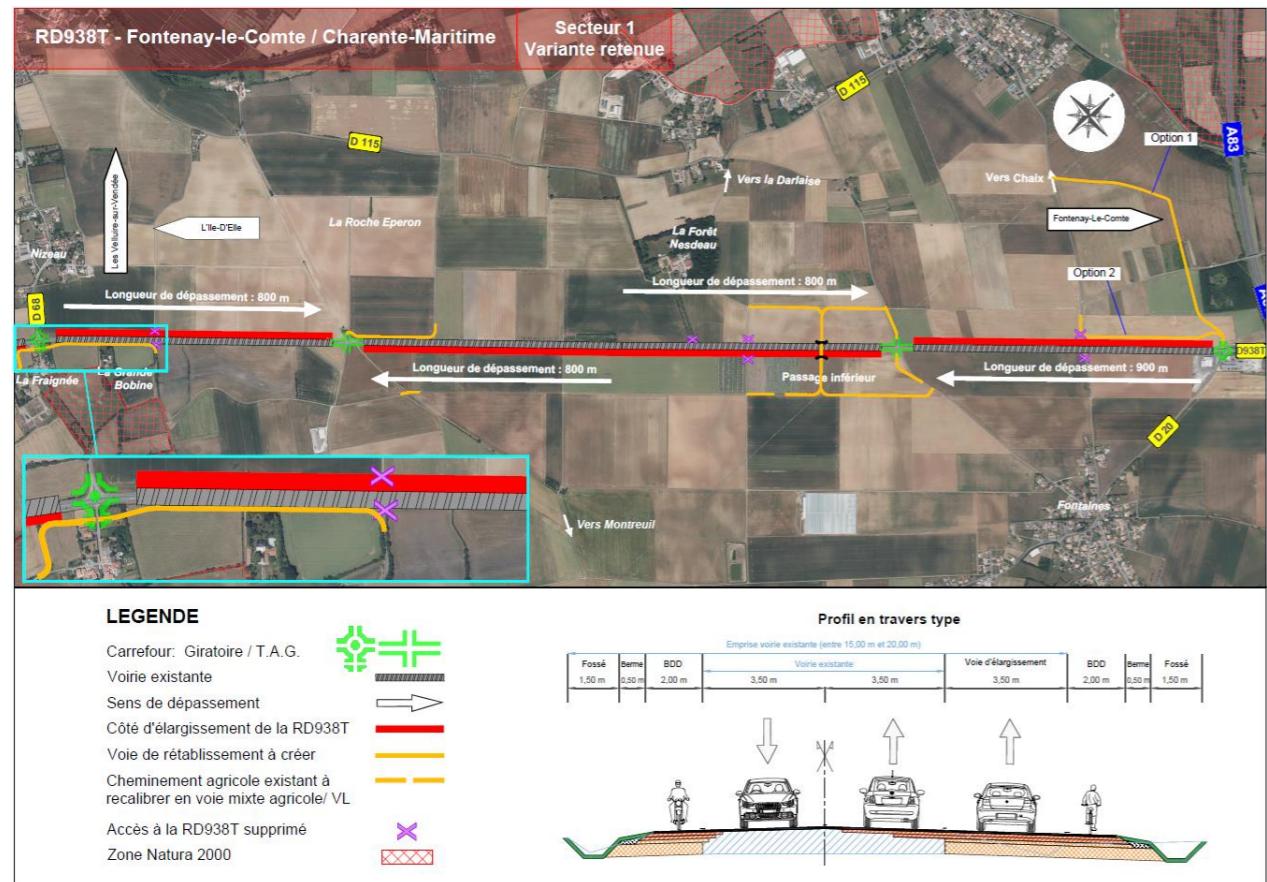


Figure 33 : Plan de la variante retenue sur le secteur 1

La variante retenue à l'issue de la concertation est la variante 2 largement retenue par les personnes qui se sont exprimées sur le sujet. Afin de tenir compte de l'expression du public les modifications suivantes ont été apportées à cette variante :

- Deux giratoires ont été ajoutés aux intersections avec la RD 20 et la RD 68 au Nizeau, compte-tenu des demandes partagées localement entre les riverains, la profession agricole, les acteurs économiques et les élus ainsi que de l'étude de trafic montrant des mouvements tournants à ces carrefours ;
- Les accès au passage inférieur empruntent des voies parallèles existantes afin de limiter les impacts environnementaux et sur le foncier agricole, **permettant ainsi de réduire les impacts environnementaux de la variante retenue** ;
- L'élargissement pour la création des deux créneaux centraux est effectué côté est de la route existante afin de conserver la haie le long de la RD 938T sur le secteur de la forêt Nesdeau ;
- La voie de rétablissement de la Grande Bobine est prolongée jusqu'à la voie communale menant à Baude et Ecoué ;
- Pour le rétablissement de Chaix, les deux options ont été maintenue dans l'attente d'une analyse plus fine des impacts sur chacune des deux options.

✓ Secteur 2 : Entre La Fraignée et le giratoire de Vix

Pour le secteur 2 entre le carrefour avec la RD68 desservant le Nizeau, la Fraignée et le Giratoire de Vix, les deux variantes tiennent compte des principes suivants :

- La création d'un créneau de dépassement entre le carrefour RD68 (Le Nizeau/La Fraignée) et Le Booth dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE, avec un élargissement à l'est ;

- L'absence d'aménagement entre le giratoire de Vix et la rue du Pré de Guerelle, du fait de contraintes environnementales fortes et de l'impossibilité de créer un créneau de dépassement suffisamment long entre ce giratoire et le carrefour avec la rue du Pré de Guerelle ;
- L'aménagement des carrefours suivants :
 - La création d'un carrefour pour la desserte des pépinières et du Booth ;
 - L'aménagement d'un carrefour TAG au niveau de l'intersection avec la rue des Diligences ;
 - L'aménagement du carrefour à l'intersection entre la RD 938T et les rues des Diligences et du Pré de Guerelle.
- L'absence d'impact sur le bâti.

Les variantes diffèrent par le nombre de créneaux de dépassement aménagés et par les possibilités d'échanges offertes par le carrefour à l'intersection entre la RD938T et les rues des Diligences et du Pré de Guerelle.

1. Variante 1

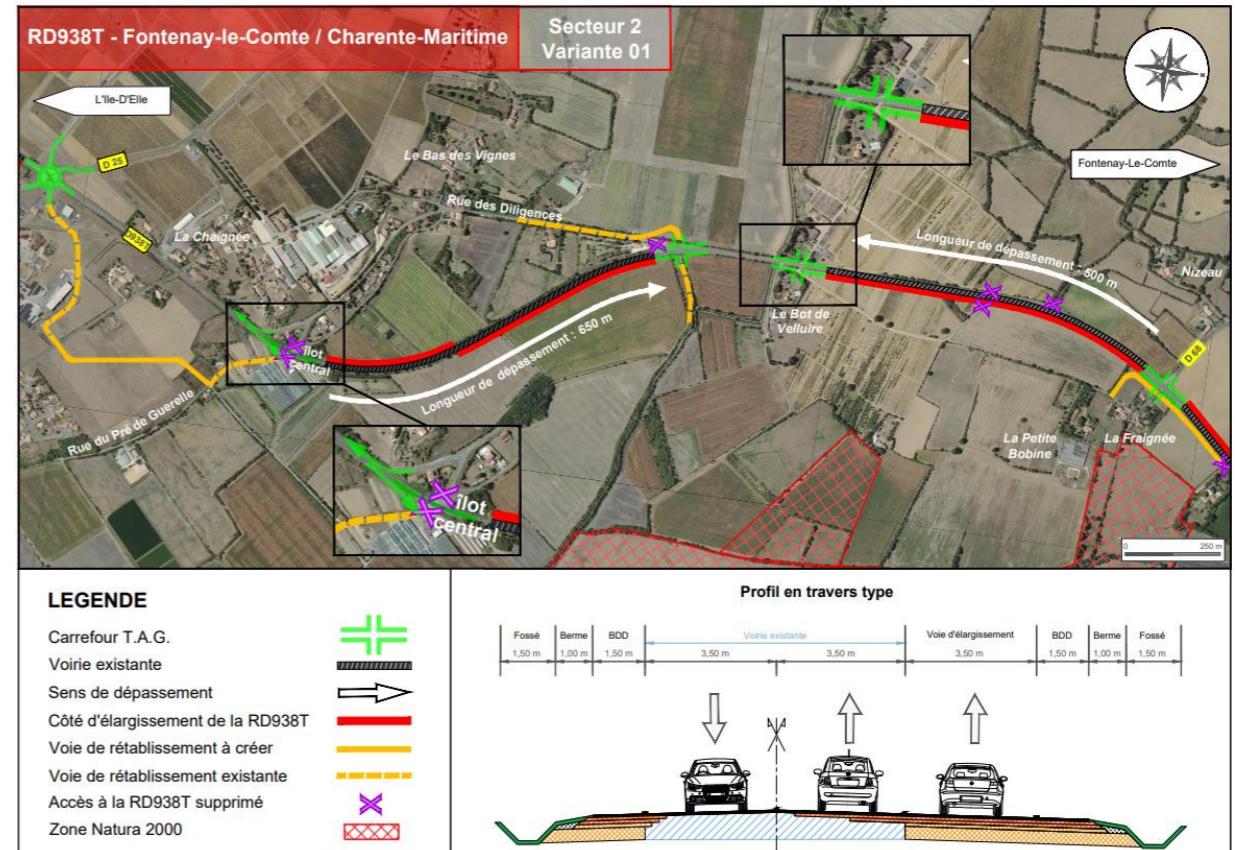


Figure 34 : Présentation de la variante 1 secteur 2 (Source : Concertation 2024, IRIS Conseil)

La variante 1 présente un deuxième créneau de dépassement entre le TAG de la rue des Diligences et l'intersection entre la RD 938T et la rue du Pré de Guerelle. L'élargissement se fait d'abord à l'ouest, puis à l'est afin de ne pas impacter la réserve d'irrigation.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour TAG au niveau du Booth et des pépinières, dessert :
 - Côté est, l'habitation située au Booth ainsi que les voies communales menant notamment à la Chussonnière ;
 - Côté ouest, le site des pépinières ;
- Le carrefour TAG au niveau de la rue des diligences, est connecté :

- Côté est, à une voie de l'association foncière qui dessert notamment Petit Challon ;
- Côté ouest, à la rue des diligences qui dessert la Chaignée ;
- Le carrefour à l'intersection avec la rue des Diligences et la rue du Pré de Guerelle, dessert :
 - La rue du Pré de Guerelle dans le sens L'ÎLE-D'ELLE > FONTENAY-LE-COMTE, sur laquelle se raccorde une nouvelle voie de rétablissement connectée à la rue de Cassinelle et la voie de rétablissement de la zone d'activité, connectée au giratoire de Vix ;
 - La Chaignée dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE ;
 - La RD 938 T en direction de FONTENAY-LE-COMTE depuis la rue du Pré de Guerelle ;
 - La RD 938 T en direction de L'ÎLE-D'ELLE depuis la rue des Diligences.

Les traversées de la RD 938 T sont impossibles au niveau du carrefour entre la RD 938T et la rue du Pré de Guerelle et la rue des Diligences.

2. Variante 2

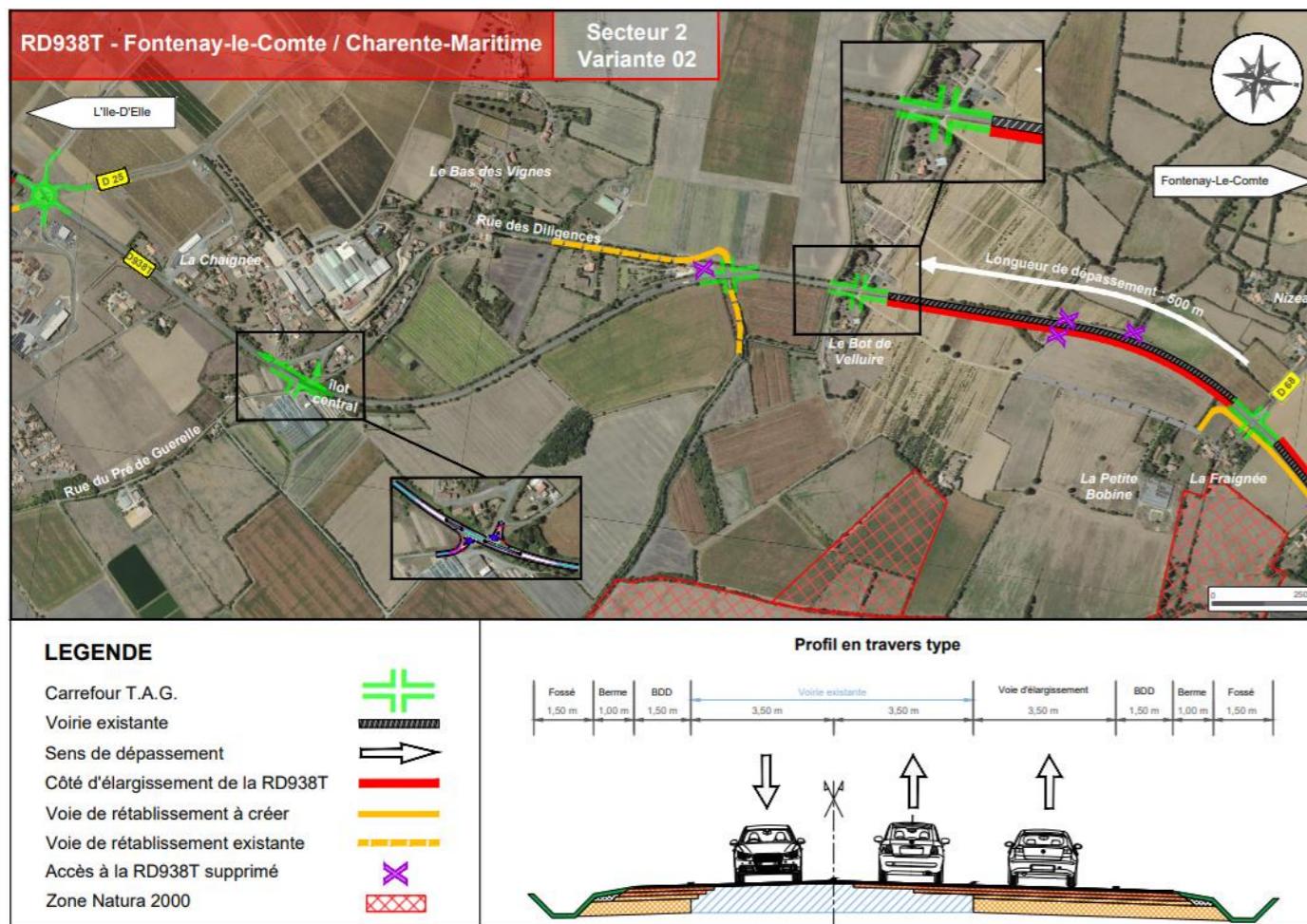


Figure 35 : Présentation de la variante 2 secteur 2 (Source : Concertation 2024, IRIS Conseil)

En variante 2, le deuxième créneau de dépassement est supprimé au regard des contraintes environnementales importantes, notamment la présence de haies et de zones humides.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour TAG au niveau du Booth et des pépinières, dessert :
 - Côté est, l'habitation située au Booth ainsi que les voies communales menant notamment à la Chussonnière ;
 - Côté ouest, le site des pépinières ;
- Le carrefour TAG au niveau de la rue des diligences, est connecté :
 - Côté est, à une voie de l'association foncière qui dessert notamment Petit Challon ;
 - Côté ouest, à la rue des diligences qui dessert la Chaignée ;
- Le carrefour à l'intersection avec la rue des Diligences et la rue du Pré de Guerelle, dessert :
 - La rue du Pré de Guerelle dans les deux sens de circulation ;
 - La rue des Diligences dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE ;
 - La RD 938 T dans les deux sens de circulation depuis la rue du Pré de Guerelle
 - La RD 938 T en direction de L'ÎLE-D'ELLE depuis la rue des Diligences.

Les traversées de la RD 938T sont impossibles au niveau du carrefour entre la RD 938T et la rue du Pré de Guerelle et la rue des Diligences.

3. Bilan de l'analyse multicritères sur le secteur 2

| CRITERES | VARIANTE 1 | VARIANTE 2 |
|----------------------------------|---|---|
| Fonctionnalités, Rétablissements | 1 créneau de dépassement supplémentaire mais moins fonctionnelle en termes d'échanges (1 TAG en moins) | 1 créneau de dépassement en moins que la variante 1 mais des rétablissements plus fonctionnels. |
| Agriculture | Allongement de parcours moyen Impact sur le foncier agricole 1,86 ha | Pas d'allongement de parcours Impact sur le foncier agricole 1,33 ha |
| Acoustique | Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la deuxième section. | |
| Bâti, activités économiques | Impact sur l'accès à la rue du Pré de Guerelle. | Accès à la rue du Pré de Guerelle maintenu par un TAG. |
| Environnement | 1000m de haies impactées. Une zone humide impactée critère pédologique plus 2 zones humides impactées critère habitat | 225m de haies impactées. Une zone humide impactée critère pédologique |
| Synthèse générale | | |

Figure 36 : Tableau de synthèse de l'analyse multicritères réalisée sur le secteur 2 (Source : Concertation, IRIS Conseil)

La variante 2 est plus favorable que la variante 1 en termes de fonctionnalités en raison de l'aménagement d'un TAG tourne-à-gauche supplémentaire. Par ailleurs c'est également la plus favorable au regard des critères agricoles et environnementaux.

4. Variante retenue et adaptations suite à la concertation

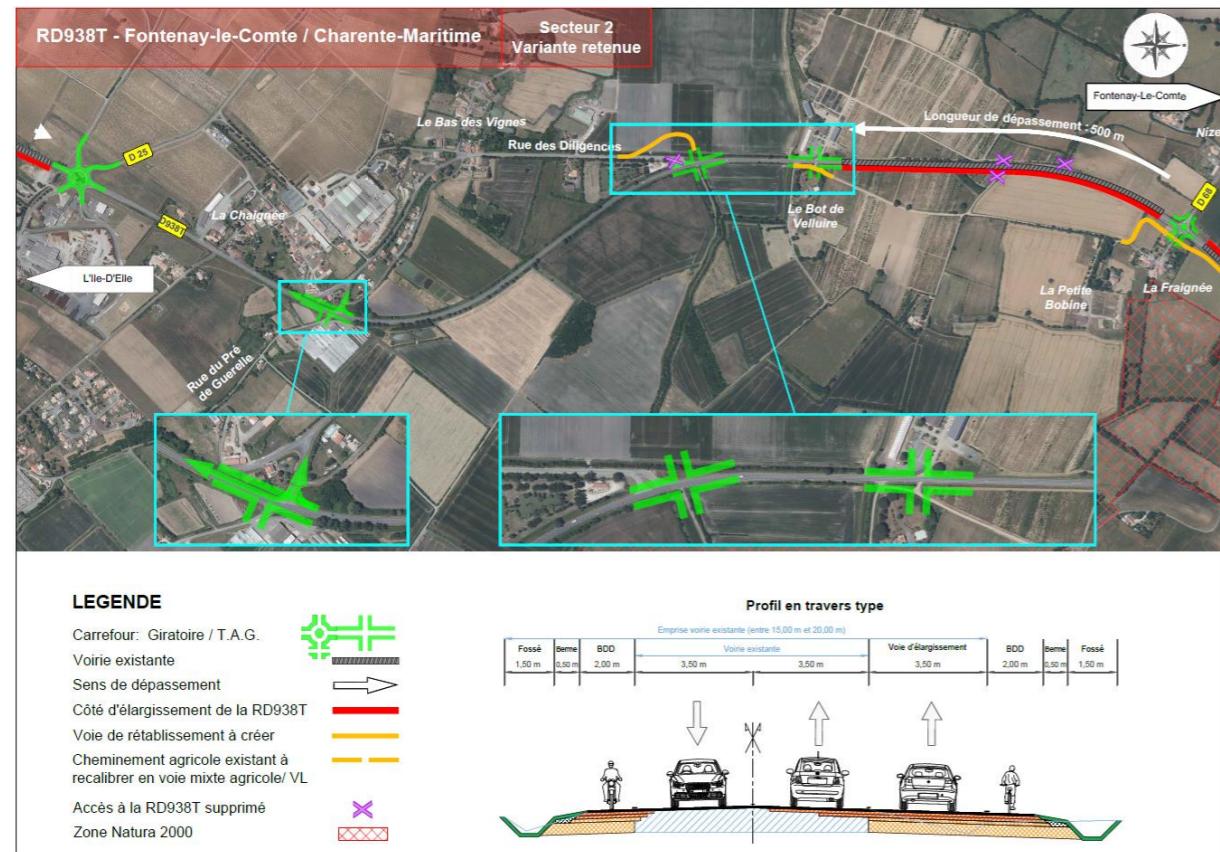


Figure 37 : Plan de la variante retenue sur le secteur 2

La variante retenue à l'issue de la concertation est la variante 2, cette dernière ressortant comme la plus favorable au regard de l'analyse multicritères et ayant été également retenue par les quelques personnes s'étant exprimées sur ce secteur. Elle permet notamment d'éviter d'important impact sur les zones humides et haies présentes entre la rue des diligences et la Chaignée.

✓ Secteur 3 : Entre le giratoire de Vix et Le Thaire

Pour le secteur 3 entre le giratoire de Vix et le Thaire, les deux variantes tiennent compte des principes suivants :

- La création de deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens et similaires en termes de longueur ;
- L'élargissement est prévu côté ouest pour le premier créneau et côté est pour le deuxième créneau ;
- Les créneaux sont séparés par :
 - Le giratoire de VIX qui reste inchangé ;
 - Un carrefour TAG au niveau de la Chaume ;
 - Un carrefour TAG au niveau de Mont Nommé ;
- La création de deux voies de rétablissements côté ouest pour la desserte des parcelles agricoles.
- L'absence d'impact sur le bâti.

Les deux variantes diffèrent au niveau du carrefour de la Chaume qui est soit double (variante 1), soit simple (variante 2).

L'élargissement de la RD 938T entre le giratoire de Vix et le carrefour de la Chaume est réalisé côté est, afin de réduire les impacts sur l'orchis homme pendu, présente en plus grand nombre côté ouest.

1. Variante 1

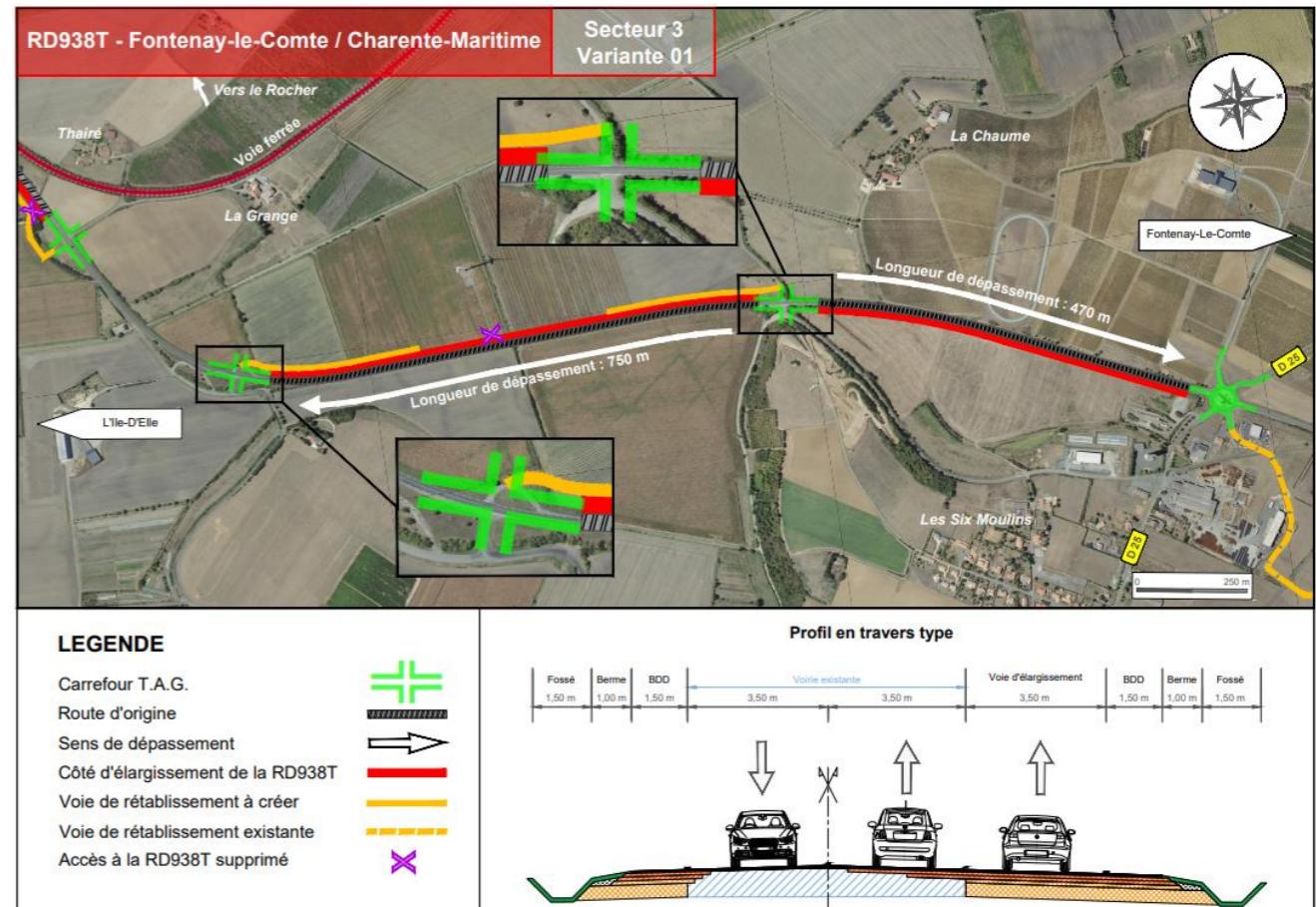


Figure 38 : Présentation de la variante 1 secteur 3 (Source : Concertation 2024, IRIS Conseil)

La variante 1 présente deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens, délimités par deux carrefours TAG et le giratoire de Vix.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour TAG au niveau de la Chaume, conservé à son emplacement actuel, dessert :
 - Côté est les voies communales existantes en direction des Six Moulins et Les Terrières ;
 - Côté ouest, la voie communale menant à la Chaume ainsi qu'une nouvelle voie de rétablissement créée le long de la RD 938 T pour la desserte des parcelles agricoles ;
- Le carrefour TAG de Mont Nommé, est connecté :
 - Côté est à la voie communale existante menant à Petit Mont Nommé, Grand Mont Nommé et La Chaussée ;
 - Côté ouest à une nouvelle voie de rétablissement créée pour la desserte des parcelles agricoles.

2. Variante 2

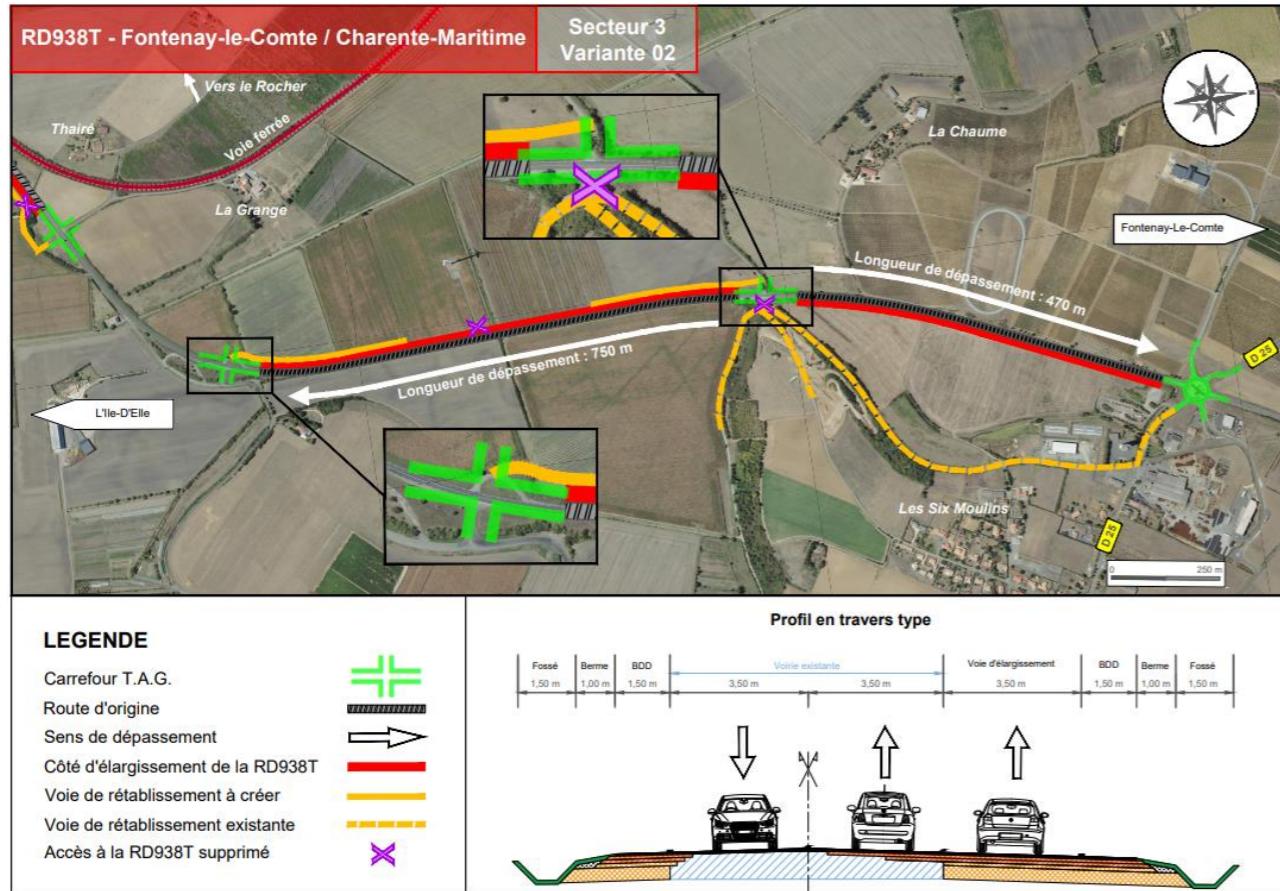


Figure 39 : Présentation de la variante 2 secteur 3 (Source : Concertation 2024, IRIS Conseil)

La variante 2 présente également deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens, délimités par deux carrefours TAG et le giratoire de Vix.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

Le carrefour TAG au niveau de la Chaume, conservé à son emplacement actuel, dessert uniquement, la voie communale côté ouest menant à la Chaume ainsi qu'une nouvelle voie de rétablissement créée le long de la RD 938T pour la desserte des parcelles agricoles ;

- Les accès aux voies communales côté est menant aux Six Moulins et à Les Terrières sont rétablies sur le giratoire de Vix, via des cheminements existants ;
- Le carrefour TAG de Mont Nommé, est connecté :

- Côté est à la voie communale existante menant à Petit Mont Nommé, Grand Mont Nommé et La Chaussée ;
- Côté ouest à une nouvelle voie de rétablissement créée pour la desserte des parcelles agricoles.

3. Bilan de l'analyse multicritères sur le secteur 3

| CRITERES | VARIANTE 1 | VARIANTE 2 |
|----------------------------------|---|--|
| Fonctionnalités, Rétablissements | Variante 1 plus fonctionnelle – Tourne-à-gauche de la Chaume complet | Suppression de l'accès vers Vix du tourne-à-gauche de la Chaume |
| Agriculture | Pas d'allongement de parcours Même impact sur le foncier agricole | Allongement de parcours moyen Même impact sur le foncier agricole |
| Acoustique | Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la deuxième section. | |
| Bâti, activités économiques | Légère modification des conditions d'accès aux propriétés | Impact sur l'accès au Sud de Vix et au Six Moulins |
| Environnement | Plus d'Impact que la variante 2, sur la haie et les fourrés au carrefour de la Chaume, pour permettre un dégagement de visibilité | |
| Synthèse générale | | |

Figure 40 : Tableau de synthèse de l'analyse multicritères réalisée sur le secteur 3 (Source : Concertation, IRIS Conseil)

La variante 1 est plus favorable en termes de fonctionnalité en raison de l'aménagement d'un accès supplémentaire sur le tourne-à-gauche à la Chaume, bien que présentant des impacts environnementaux plus importants que la variante 2 du fait d'emprises supplémentaires côté est.

4. Variante retenue et adaptations suite à la concertation

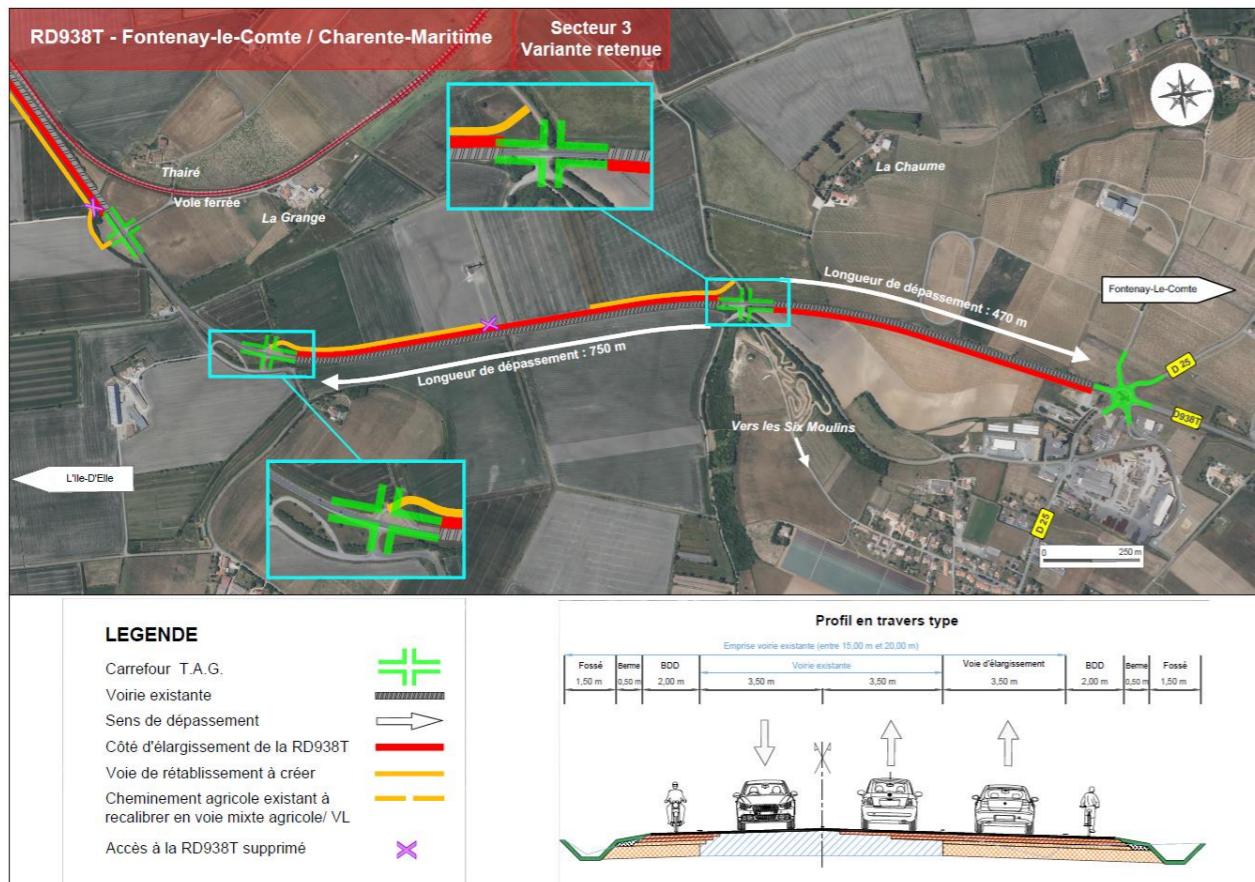


Figure 41 : Plan de la variante retenue sur le secteur 3

La variante retenue à l'issue de la concertation est la variante 1 ressortant comme la variante la plus favorable au regard de l'analyse multicritères. La voie de rétablissement raccordée au carrefour de Mont-Nommé est prolongée jusqu'au chemin d'entretien de l'éolienne.

✓ Secteur 4 : Entre Le Thaire et L'Île-d'Elle

Les deux variantes ont été réalisées en tenant compte des principes suivants :

- La création de deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens et similaires en termes de longueur.
- L'élargissement de la RD 938T est effectué au sud, du fait de la proximité avec la voie ferrée côté nord ;
- Les créneaux sont séparés par trois carrefours TAG :
 - Le carrefour TAG au niveau du Thaire,
 - Le carrefour TAG au niveau de la Cabane Blanche,
 - Le carrefour TAG simple au niveau de Faussebrie ;
- L'aménagement des créneaux de dépassement s'arrête au nord de L'Île-d'Elle pour ne pas impacter les sites Natura 200 à proximité ;
- La RD938T est légèrement décalée vers le sud au niveau du carrefour des Epinettes, afin d'augmenter la longueur du stockage sur la voirie communale en dehors de la voirie ferrée ;
- L'absence d'impact sur le bâti.

Les variantes diffèrent par la desserte du Grousseau, qui s'effectue soit via le carrefour TAG de La Cabane Blanche, soit via celui de Faussebrie.

1. Variante 1

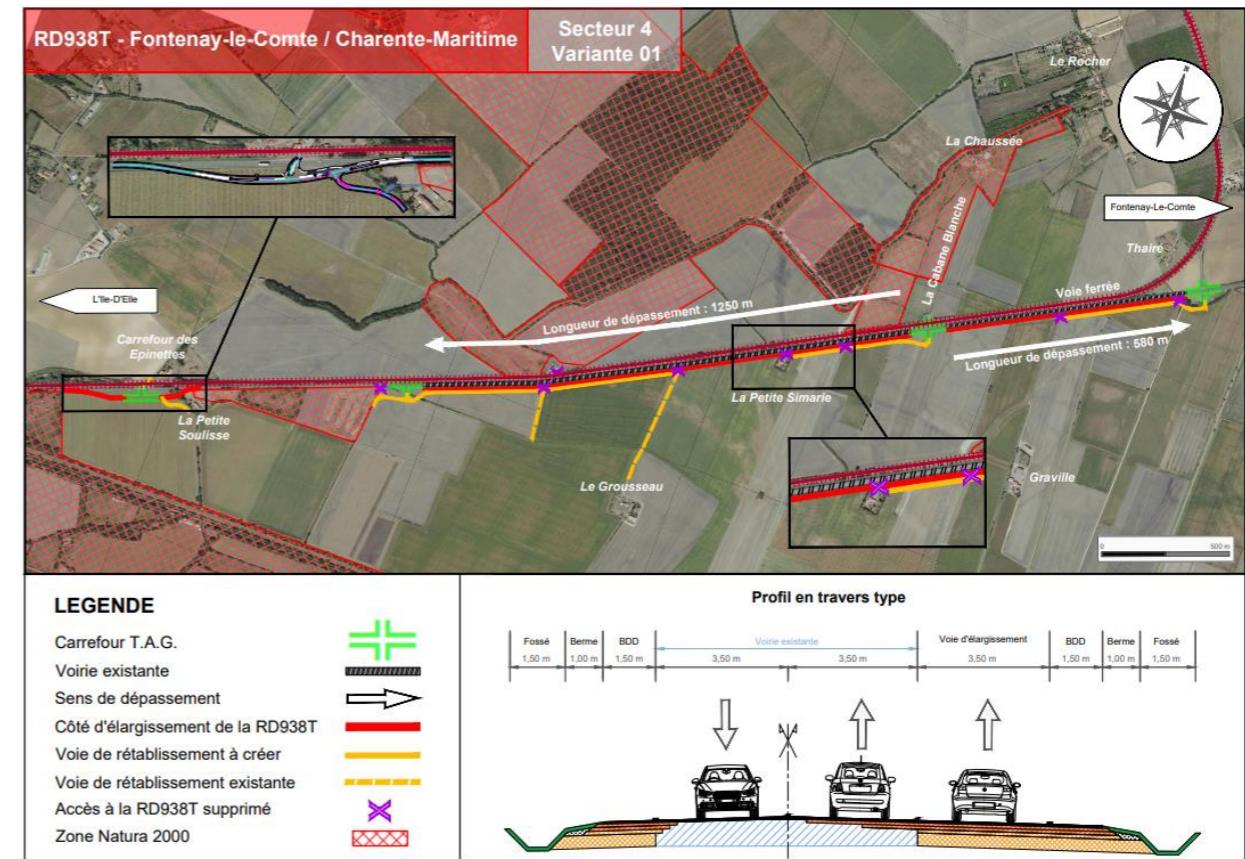


Figure 42 : Présentation de la variante 1 secteur 4 (Source : Concertation 2024, IRIS Conseil)

La variante 1 présente deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens, délimités par trois carrefours TAG.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour TAG au niveau du Thaire, dessert :
 - Côté sud une nouvelle voie de rétablissement longeant la RD 938T, créée pour la desserte de Graville et des parcelles agricoles ;
 - Côté nord, la voirie communale existante desservant Le Thaire et La Grange ;
- Le carrefour TAG de la Cabane Blanche est connecté :
 - Côté sud à une nouvelle voie de rétablissement longeant la RD 938T, créée pour la desserte des parcelles agricoles et de la Petite Simarie ;
 - Côté nord, la voirie menant à la Cabane Blanche et aux parcelles agricoles ;
- Le carrefour TAG de Faussebrie, dessert uniquement côté sud une voie de rétablissement longeant la RD 938T, créée pour la desserte du Grousseau et des parcelles agricoles ;
- Le carrefour des Epinettes, est décalé au Sud et une voie de rétablissement y est connectée pour la desserte de la Petite Soulisse.

2. Variante 2

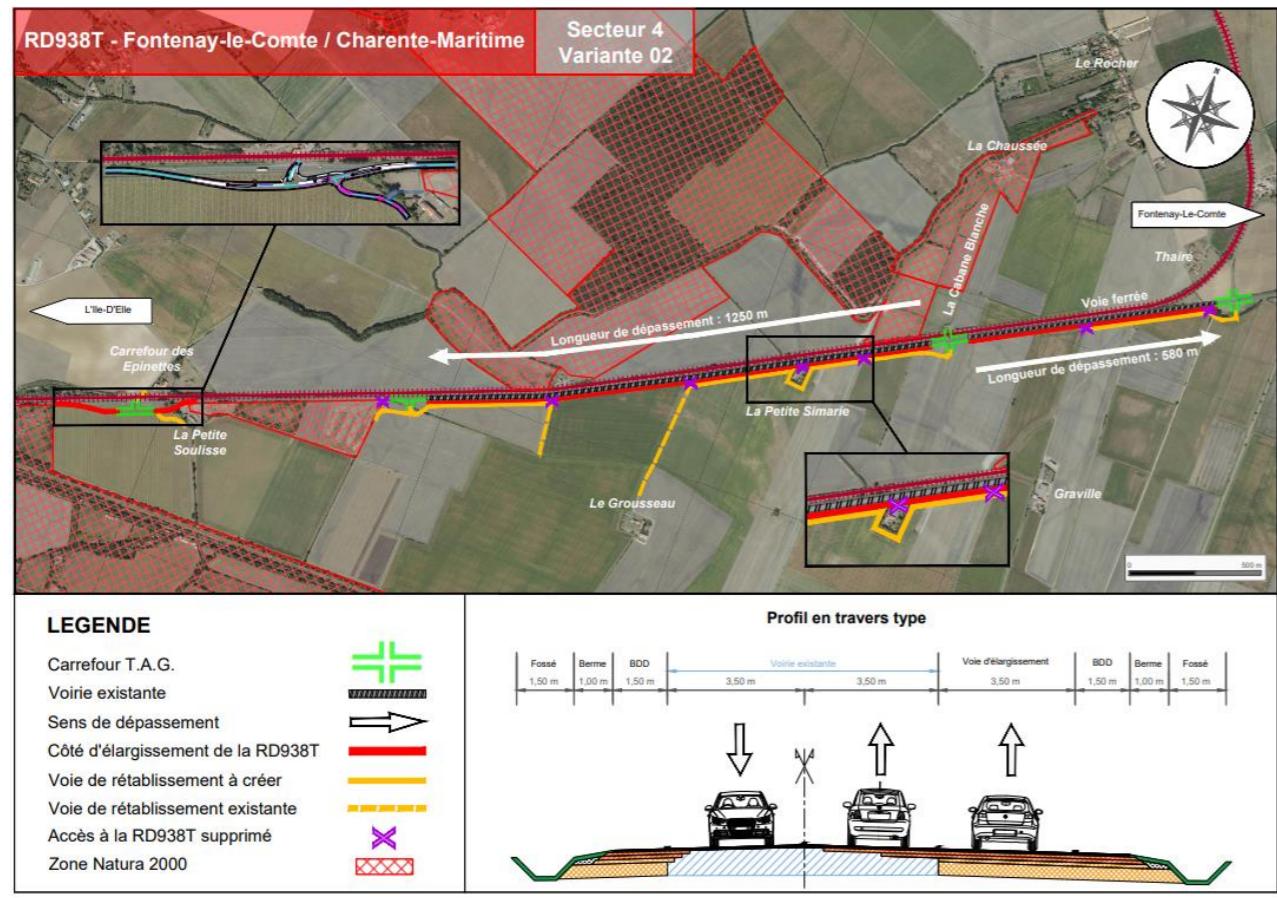


Figure 43 : Présentation de la variante 2 secteur 4 (Source : Concertation 2024, IRIS Conseil)

La variante 2 présente deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens, délimités par trois carrefours TAG.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour TAG au niveau du Thairé, dessert :
 - Côté sud une nouvelle voie de rétablissement longeant la RD 938T, créée pour la desserte de Graville et des parcelles agricoles ;
 - Côté nord, la voie communale existante desservant Le Thairé et La Grange ;
- Le carrefour TAG de la Cabane Blanche est connecté :
 - Côté sud à une nouvelle voie de rétablissement longeant la RD 938T, créée pour la desserte des parcelles agricoles, de la Petite Simarie et du Grousseau ;
 - Côté nord, la voie menant à la Cabane Blanche et aux parcelles agricoles ;
- Le carrefour TAG de Faussebrie, dessert uniquement côté sud une voie de rétablissement longeant la RD 938T, créée pour la desserte des parcelles agricoles ;
- Le carrefour des Epinettes, est décalé au Sud et une voie de rétablissement y est connectée pour la desserte de la Petite Soulisse.

3. Bilan de l'analyse multicritères sur le secteur 4

| CRITERES | VARIANTE 1 | VARIANTE 2 |
|----------------------------------|---|---|
| Fonctionnalités, Rétablissements | Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la quatrième section. | |
| Agriculture | Allongement de parcours moyen | Accès plus fonctionnel de l'exploitant au Sud |
| Acoustique | Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la quatrième section. | |
| Bâti, activités économiques | Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la quatrième section. | |
| Environnement | Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la quatrième section. | |
| Synthèse générale | | |

Figure 44 : Tableau de synthèse de l'analyse multicritères réalisée sur le secteur 4 (Source : Concertation, IRIS Conseil)

Les variantes diffèrent uniquement sur le critère agricole. La variante 2 apparaît comme étant plus favorable que la variante 1.

4. Variante retenue et adaptations suite à la concertation

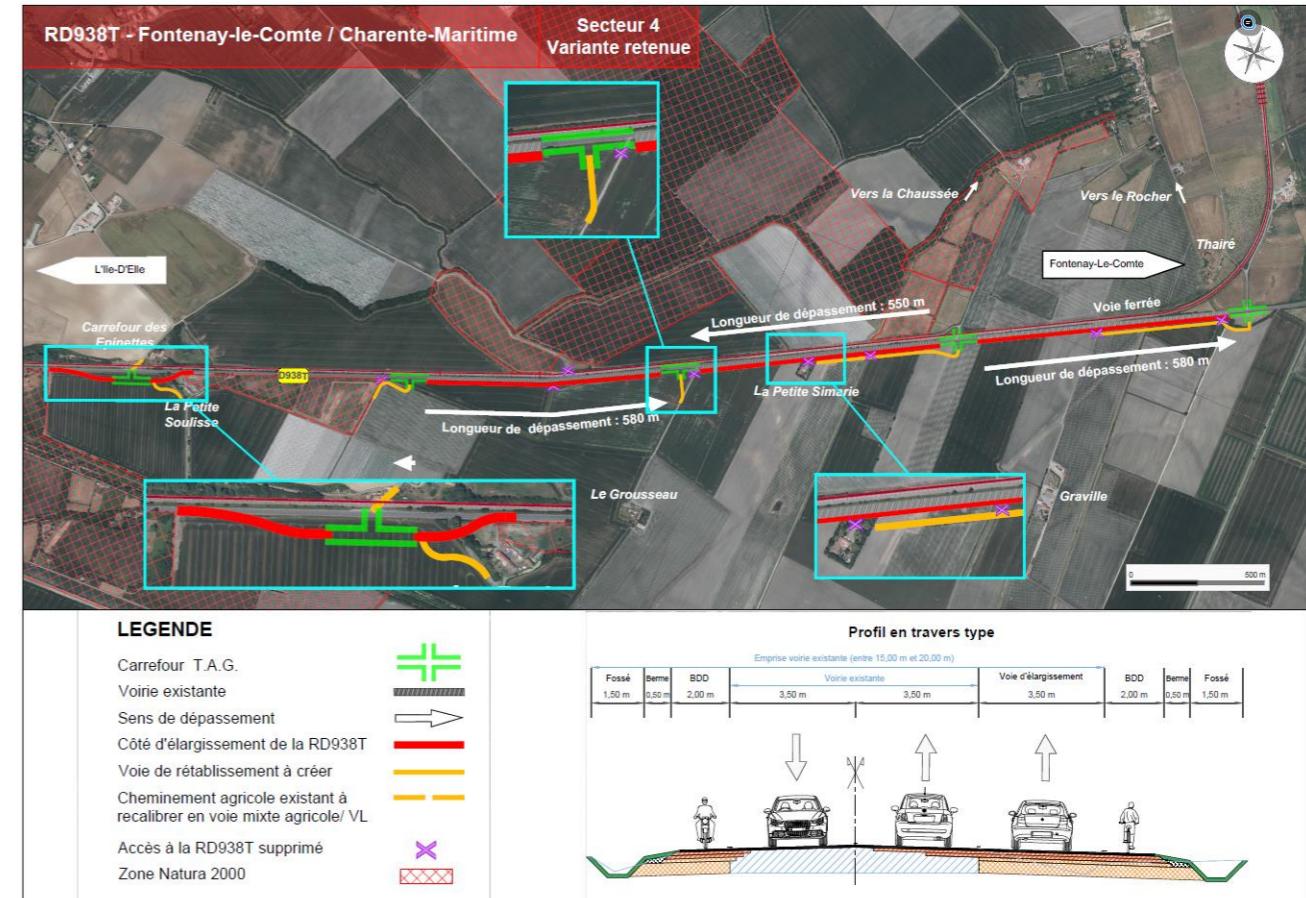


Figure 45 : Plan de la variante retenue sur le secteur 4

Suite à l'expression de plusieurs exploitants sur ce secteur ainsi que de M. le Maire de L'Île-d'Elle, il a été fait le choix d'ajouter un carrefour de type tourne-à-gauche pour rétablir le Grousseau. Permettant ainsi la création de trois créneaux de dépassement de longueur homogène sur ce secteur et diminuant d'un point de vue agricole les allongements de parcours.

✓ La traversée de l'Île d'Elle

L'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle a été réalisé en concertation avec la commune, plusieurs réunions de travail avec la commune ont été organisées et ont mené à la proposition d'aménagement suivante.

Le parti d'aménagement suivant a été proposé en réunion publique ainsi que lors de la concertation.



Figure 46 : Aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle

5.5.4 Poursuite des études suite à la concertation

Suite à la concertation, des études d'Avant-Projet ont été réalisées afin de préciser le positionnement des créneaux de dépassements et l'aménagement à réaliser. Ces études comprennent les études d'assainissement routier suite à la modification de la voirie.