

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

TABLE DES MATIERES

1. DELIBERATION DE DECLARATION D’INTENTION3

2. ANNEXES DE LA DECLARATION D’INTENTION5

3. DELIBERATION DU BILAN DE LA CONCERTATION.....7

4. DELIBERATION DE PRISE EN CONSIDERATION ET PRESCRIPTION DE LA CONCERTATION AU TITRE DE L’ARTICLE L.103-2 DU CODE DE L’URBANISME8

5. MISE A L’ENQUETE PUBLIQUE10

6. AVIS DU DOMAINE ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE11

7. AVIS DE LA MRAE SUR L’ETUDE D’IMPACT14

7.1 PREAMBULE14

7.2 REPONSES AUX OBSERVATIONS.....22

8. AVIS DU CSRPN SUR LE DOSSIER DE DEMANDE DE DEROGATION AU TITRE DES ESPECES PROTEGEES 38

8.1 PREAMBULE38

8.2 REPONSES AUX OBSERVATIONS.....43

1. Délibération de déclaration d'intention



Pôle Infrastructures et Désenclavements
Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat



DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE Réunion du 16/05/25

CP25_05_04_04

ROUTES ET MOBILITES DURABLES

AMENAGEMENT DE LA RD 938 TER ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA CHARENTE-MARITIME – DECLARATION D'INTENTION

Présidence : M. Alain LEBOEUF

Présents :

M. Guillaume JEAN, Mme Anne AUBIN-SICARD, M. Luc BOUARD, M. Arnaud CHARPENTIER, M. Maxence DE RUGY, M. Noël FAUCHER, M. Laurent FAVREAU, M. Cyrille GUIBERT, M. Valentin JOSSE, M. Alain LEBOEUF, M. Rémi PASCRAU, Mme Florence PINEAU, Mme Isabelle RIVIERE, Mme Bérangère SOULARD.

Excusés avec procuration :

Mme Carole CHARUAU. Mme Anne-Marie COULON.

Absents ou excusés :

Mme Leslie GAILLARD. Mme Isabelle DURANTEAU.

Résultat du vote : 16 pour, 0 contre, 0 abstention

1/3

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NANTES, 6 allée de l'île Gloriette 44041 NANTES Cedex 01, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. La juridiction administrative peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr



La Commission Permanente,

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles R.121-25, L.121-15-1 à L.121-18 et L.122-1 ;

Vu la délibération n°4 4 de la Commission Permanente du 2 décembre 2022, prenant en considération l'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime et prescrivant la concertation au titre du L.103-2 du Code de l'urbanisme ;

Vu la délibération n°4 4 de la Commission Permanente du 11 octobre 2024 tirant le bilan de la concertation pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime ;

Vu le rapport du Président du Conseil Départemental ;

Considérant l'utilité d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic de desserte locale entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime en privilégiant un aménagement sur place de plusieurs créniaux de dépassement avec le regroupement et la création de carrefours sécurisés, de voies parallèles de rétablissement pour les dessertes riveraines et agricoles, ainsi que la sécurisation de la traverse de l'île d'Elle ;

Considérant la nécessité de réaliser une déclaration d'intention préalablement à l'enquête publique unique sur ce projet, en vertu de l'article L.121-18 du Code de l'environnement ;

Conformément à la délégation qui a été donnée à la Commission Permanente,

Après en avoir délibéré,

Décide :

- d'approuver la déclaration d'intention de l'aménagement de la RD 938 TER entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime et ses six annexes jointes à la présente délibération ;
- d'autoriser le Président du Conseil Départemental à transmettre la déclaration d'intention et ses six annexes à Monsieur le Préfet du Département de la Vendée ;
- d'autoriser la publication de la déclaration d'intention et six annexes conformément aux modalités définies à l'article R.121-25 du code de l'environnement, telle que jointe en annexe au présent rapport ;

2/3

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NANTES, 6 allée de l'île Gloriette 44041 NANTES Cedex 01, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. La juridiction administrative peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr



Précise :

- que la présente délibération est sans incidence budgétaire immédiate.

Le Président du Conseil Départemental,

Signé par : Alain LEBOEUF
Date : 22/05/2025
Qualité : Président du Conseil
Départemental de la Vendée (A.
Leboeuf)
Alain LEBOEUF

2. Annexes de la déclaration d'intention

Annexe

DECLARATION D'INTENTION

(Articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement)

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RD 938T ENTRE FONTENAY LE COMTE ET LA CHARENTE MARITIME

En application de l'article L.121-18 du code de l'environnement, le Département de la Vendée publie la présente déclaration d'intention relative au projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime qui consiste en l'aménagement sur place de plusieurs créniaux de dépassement entre Fontenay-le-Comte et l'île d'Elle avec le regroupement et la création de carrefours sécurisés, de voies parallèles de rétablissement pour les dessertes riveraines et agricoles, ainsi que la sécurisation de la traverse de l'île d'Elle, dans le but d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sur cet axe.

La présente déclaration d'intention comporte les mentions requises au I de l'article L. 121-18 du code de l'environnement.

1- Motivations et raisons d'être 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. En 2023, le trafic moyen journalier sur cet axe est de 4 336 véh/j entre Vix et l'île d'Elle et est exclusivement local. La part de poids lourds est de 12,28 %, soit 533 véhicules.

Cet axe primaire du réseau routier départemental est aussi emprunté par de nombreux transports exceptionnels. Il est marqué par la présence d'accès riverains et de nombreuses intersections assurant les dessertes agricoles et riveraines. Ces contraintes ainsi que la circulation des poids lourds et véhicules lents sur cet axe routier engendrent des difficultés de circulation, de sécurité et de nuisances pour les riverains.

Les objectifs de cet aménagement sont les suivants :

- 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 traverse d'agglomération de L'île-d'Elle et améliorer le cadre de vie.

2- Plan et programme dont le projet découle

Sans objet.

3- Liste des communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet

Les communes dont le territoire est affecté par le projet sont les communes de Fontenay-le-Comte, Auchay-sur Vendée, Doix-lès-Fontaines, Montreuil, Vix, Les Velluire-sur-Vendée, Le Gué-de-Velluire et l'île d'Elle.

Annexe

4- Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement

Les incidences potentielles d'ores et déjà identifiées du projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime sur le plan environnemental sont :

- La consommation d'espaces agricoles ;
- L'artificialisation de zones humides ;
- La destruction de linéaires de haies ;
- Le franchissement du réseau hydrographique existant ;
- La présence d'espèces patrimoniales et ou protégées ;
- Le risque de dégradation des milieux par la pollution chronique ou une éventuelle pollution accidentelle ;
- Le trafic routier avec les nuisances et risques qu'il implique (bruit, qualité de l'air...).

Le parti d'aménagement choisi vise à limiter ces incidences.

5- Solutions alternatives envisagées

Afin de limiter au maximum les impacts, le Département de la Vendée a pris le parti d'aménager sur place plusieurs créniaux de dépassement à 3 voies entre Fontenay-le-Comte et l'île d'Elle. Par ailleurs, l'aménagement de créniaux de dépassement s'arrête avant l'île d'Elle afin de ne pas toucher de site Natura 2000.

La traversée de l'île d'Elle est intégrée au projet, un aménagement urbain a été étudié en concertation avec la commune afin de sécuriser les déplacements tous modes et d'apaiser la circulation.

Ce parti d'aménagement est en lui-même une solution alternative à d'autres solutions antérieurement envisagées qui auraient plus consommées d'espace et qui auraient eu un impact environnemental et agricole plus important.

6- Modalités de concertation préalable du public

Ce projet a déjà fait l'objet d'une concertation préalable au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme qui s'est déroulée du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024 et prescrite par la délibération 4 4 de la Commission Permanente du Conseil Départemental de la Vendée le 2 décembre 2022.

Trois réunions publiques ont notamment été réalisées les 3, 5 et 6 juin 2024 à Fontenay-le-Comte, les Velluire-sur-Vendée et l'île d'Elle. Au cours de cette concertation, dans chacune des mairies concernées par le projet ainsi que sur le site internet du Département, les documents suivants étaient consultables : le dossier de concertation, les panneaux d'informations. Par ailleurs, 6 permanences ont été organisées par le service Etudes et Travaux Neufs du Département pour répondre aux questions du public, en mairie de Fontenay-le-Comte, Vix et l'île d'Elle.

Plusieurs moyens d'expression ont été mis à disposition du public, un registre était disponible dans chacune des huit mairies et une adresse e-mail dédiée a été communiquée.

A l'issue de cette concertation, un bilan a été réalisé et approuvé par la délibération 4 4 de la Commission Permanente du Conseil Départemental de la Vendée le 11 octobre 2024.

Annexe

7- Publicité de la déclaration d'intention

Conformément aux articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement, la déclaration d'intention est publiée :

- Sur le site internet du Département de la Vendée : <http://www.vendee.fr>
- Sur le site de la préfecture de la Vendée : <http://vendee.gouv.fr>

Elle est également affichée en mairies des communes de Fontenay-le-Comte, Auchay-sur Vendée, Doix-lès-Fontaines, Montreuil, Vix, Les Velluire-sur-Vendée, Le Gué-de-Velluire et l'Île-d'Elle.

Annexes à la déclaration d'intention :

- Plan de situation du projet ;
- 5 plans d'aménagement (secteur 1, secteur 2, secteur 3, secteur 4 et le plan d'aménagement de la traverse de l'Île d'Elle).

3. Délibération du bilan de la concertation

Acte publié le : 15-10-2024



COMMISSION PERMANENTE
CONSEIL DÉPARTEMENTAL

DELIBERATION

Réunion du 11 octobre 2024

Envoyé en préfecture le 14/10/2024
Reçu en préfecture le 14/10/2024
Publié le
ID : 085-228500013-20241011-CP20241011_4_4-DE

Envoyé en préfecture le 14/10/2024
Reçu en préfecture le 14/10/2024
Publié le
ID : 085-228500013-20241011-CP20241011_4_4-DE

4 4 - AMENAGEMENT DE LA RD 938 TER ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA CHARENTE-MARITIME - BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le quorum étant atteint,

LA COMMISSION PERMANENTE

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.103-2 et R.103-1 2 et suivants ;

Vu la délibération n°4 4 de la Commission Permanente du 2 décembre 2022 prenant en considération le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime et prescrivant la concertation au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme ;

Vu les modalités de concertation prévues par la délibération n°4 4 de la Commission Permanente du 2 décembre 2022 ;

Vu le bilan de la concertation annexé à la présente délibération ;

Vu le rapport n° 4 4 présenté par Mme Brigitte HYBERT ;

Considérant que la concertation publique au titre des articles L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme s'est déroulée du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024 conformément aux dispositions prévues par la délibération n°4 4 de la Commission Permanente du 2 décembre 2022 avec de bons chiffres de participation du public ;

APRES EN AVOIR DELIBERE :

- acte que les modalités de la concertation mises en œuvre sont conformes à ce qui était prévu dans la délibération n°4 4 de la Commission Permanente du 2 décembre 2022 ;
- approuve le bilan de la concertation tel qu'annexé à la présente délibération ;
- approuve l'augmentation de l'estimation du projet, portée désormais à 21 500 000 € HT ;

- décide de clore la phase de concertation au titre de l'article L.103-2 et suivants du Code de l'urbanisme ;
- décide de poursuivre les études de la variante retenue pour les quatre secteurs et la traversée de L'île-d'Elle à l'issue de la concertation publique, tenant compte des remarques émises et annexées à la présente délibération ;
- précise que le bilan sera joint au dossier d'enquête publique du projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.

– Adopté –

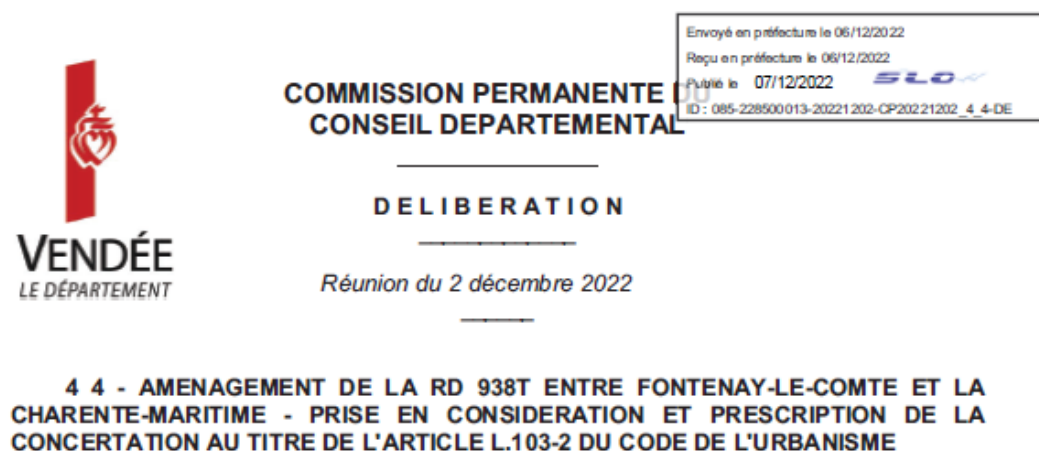
Le Président du Conseil Départemental

Alain LEBOEUF

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NANTES, 6 allée de l'île Glorieuse 44041 NANTES Cedex 01, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. La juridiction administrative peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr

2/2

4. Délibération de Prise en considération et prescription de la concertation au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme



Le quorum étant atteint,

LA COMMISSION PERMANENTE

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles R.103-1 2° et L.103-2 et suivants ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le rapport n° 4 4 présenté par Mme Florence PINEAU ;

Considérant la nécessité d'améliorer les échanges locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de La Rochelle, en privilégiant un aménagement sur place de plusieurs créneaux de dépassement à 3 voies entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime avec le regroupement et la création de carrefours sécurisés, de voies parallèles de rétablissement pour les dessertes riveraines et agricoles, pour l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic ;

Considérant la nécessité de sécuriser et apaiser la traversée de L'île d'Elle, en réalisant des aménagements urbains sécurisant les déplacements tous modes et apaisant la circulation ;

APRES EN AVOIR DELIBERE :

- décide de prendre en considération le projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, selon le plan général joint en annexe, pour un coût objectif de 20 M€ valeur 2022 ;

- précise que ce projet a pour objectifs :
 - de sécuriser et fluidifier les échanges locaux sur la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime ;
 - de sécuriser et apaiser la traversée de L'île d'Elle ;
- autorise le Président du Conseil Départemental à poursuivre les études et démarches nécessaires à la réalisation du projet, à saisir toutes les instances ou autorités administratives et environnementales compétentes pour la poursuite du projet ;
- précise que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, ainsi que le dossier de demande d'autorisation environnementale et d'enquête parcellaire seront soumis à l'approbation de la Commission Permanente ;
- décide de réaliser les acquisitions foncières ainsi que les échanges et cessions immobilières éventuelle et de recourir le cas échéant à l'expropriation ;
- autorise le Président du Conseil Départemental à organiser une concertation pour ce projet, en application des articles L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme ;
- précise que la concertation a pour objectifs :
 - d'informer un public large (habitants, propriétaires des terrains d'assises du projet, associations locales et autres personnes concernées) ;
 - de recueillir l'avis du public sur le projet, afin de prendre en compte dans la mesure du possible leurs remarques, questions et attentes lors des études ultérieures ;
- autorise le Président du Conseil Départemental à mener la concertation selon les modalités suivantes :
 - la publicité de la procédure de mise en concertation préalable sera réalisée par un affichage en mairies concernées, par voie de presse et par un affichage sur le site internet du Département ;
 - au moins une réunion publique sera organisée, dont les dates et les lieux seront annoncés par voie de presse, et sur le site internet du Département ;
 - les documents de concertation seront mis à disposition du public en mairies concernées ainsi que sur le site internet du Département, un registre permettant au public de formuler ses remarques sera disponible dans ces mairies ;
- précise qu'à l'issue de la concertation, la Commission Permanente sera appelée à clôturer la concertation préalable et à délibérer sur le bilan de la concertation ; ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique du projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime ;
- précise que la délibération est sans incidence budgétaire immédiate.

— Adopté —

Le Président du Conseil Départemental

Alain LEBOEUF

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NANTES, 6 allée de l'île Gloriette 44041 NANTES Cedex 01, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. La juridiction administrative peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr

Annexe à la délibération n°44 de la Commission Permanente du 2 décembre 2022

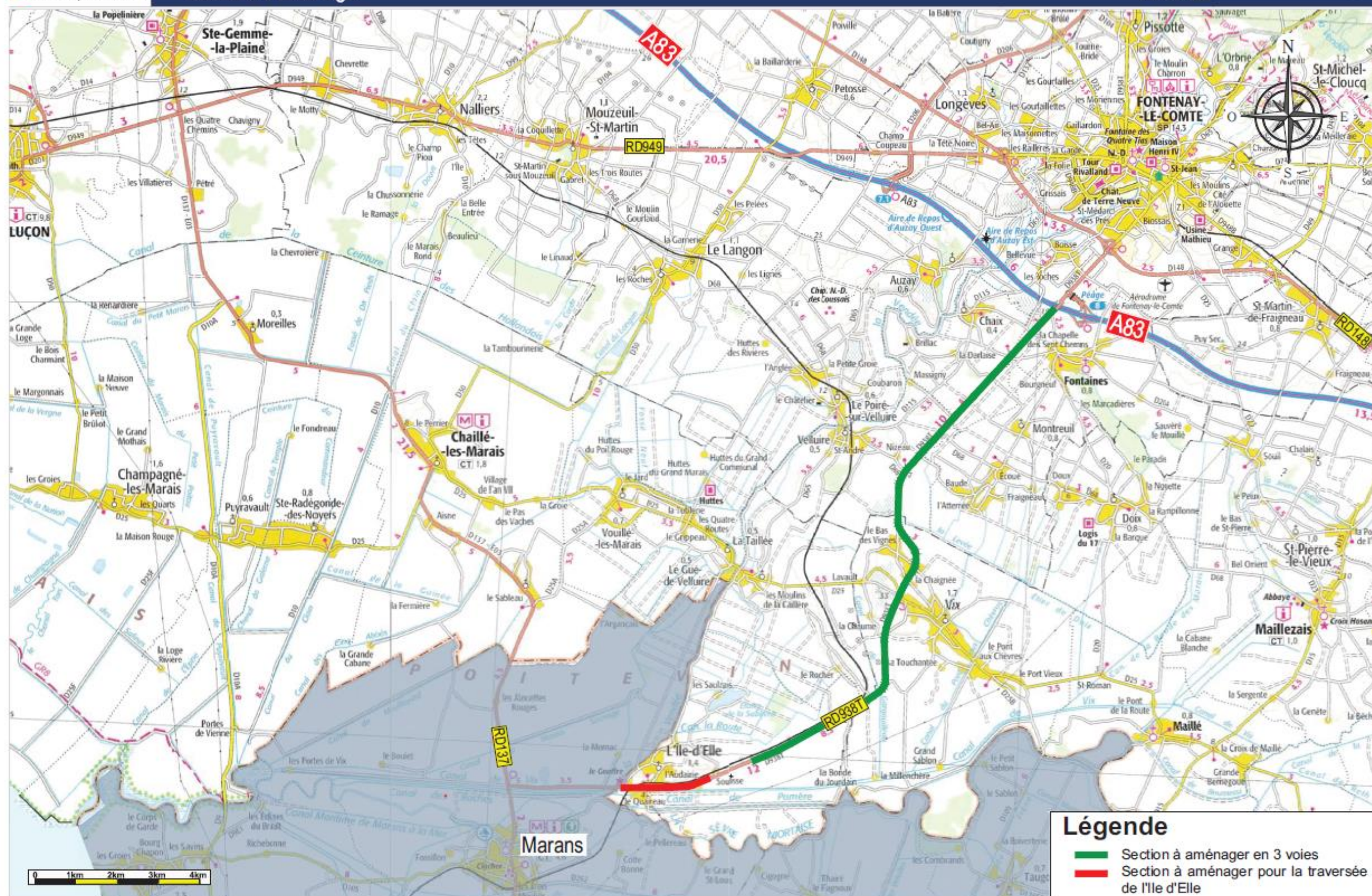


RD 938T: Aménagement entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime

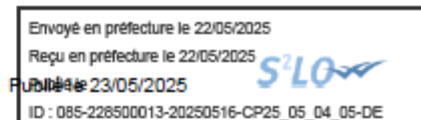
Sections à aménager

Direction des Routes, Serv.

Envoyé en préfecture le 06/12/2022
 Reçu en préfecture le 06/12/2022
 Publié le 07/12/2022
 ID : 045 228500013-20221202-CP20221202_4_4-DE



5. Mise à l'enquête publique



DELIBERATION DE LA COMMISSION PERMANENTE

Réunion du 16/05/25

CP25_05_04_05

ROUTES ET MOBILITES DURABLES

AMENAGEMENT DE LA RD 938 TER ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA CHARENTE-MARITIME – MISE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Présidence : M. Alain LEBOEUF

Présents :

M. Guillaume JEAN, Mme Anne AUBIN-SICARD, M. Luc BOUARD, M. Arnaud CHARPENTIER, M. Maxence DE RUGY, M. Noël FAUCHER, M. Laurent FAVREAU, Mme Leslie GAILLARD, M. Cyrille GUIBERT, M. Valentin JOSSE, M. Alain LEBOEUF, M. Rémi PASCRAEU, Mme Florence PINEAU, Mme Isabelle RIVIERE, Mme Bérangère SOULARD.

Excusés avec procuration :

Mme Carole CHARUAU. Mme Anne-Marie COULON. Mme Isabelle DURANTEAU.

Résultat du vote : 18 pour, 0 contre, 0 abstention

1/3

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NANTES, 6 allée de l'île Giorlette 44041 NANTES Cedex 01, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. La juridiction administrative peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telrecours.fr



La Commission Permanente,

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu la délibération n°4 4 de la Commission Permanente du 2 décembre 2022, prenant en considération l'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime et prescrivant la concertation au titre du L.103-2 du Code de l'urbanisme ;

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L.110-1 et suivants et R.111-1 et suivants relatifs à l'enquête publique ;

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L.131-1 et R.131-1 et suivants relatifs à l'enquête parcellaire ;

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants ainsi que ses articles L.123-6 et R.123-7 relatifs aux enquêtes publiques en général et aux enquêtes publiques uniques en particulier ;

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L.122-1 et suivants ainsi que R.122-1 et suivants relatifs aux études d'impact ;

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L.181-1 et suivants ainsi que R.181-1 et suivants relatifs à l'autorisation environnementale ;

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L.214-1 et suivants ainsi que R.214-1 et suivants relatifs aux régimes d'autorisation ou de déclaration au titre de la préservation de l'eau et des milieux aquatiques ;

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L.411-1 et L.411-2 relatifs à la conservation des espèces protégées dans leur habitat naturel ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.103-2 et suivants et R.103-1 2^e sur la concertation ;

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.153-49 et suivants et R.153-13 et suivants relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;

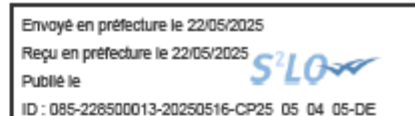
Vu le Code de la voirie routière et notamment ses articles L.131-4 et suivants ainsi que R.131-3 et suivants relatifs au classement / déclassement de la voirie départementale ;

Vu le Code rural et de la pêche-maritime et notamment ses articles L.112-1-3 et D.112-1-18 à D.112-1-23 ;

Vu l'avis du service des Domaines du 27 février 2025 ;

2/3

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NANTES, 6 allée de l'île Giorlette 44041 NANTES Cedex 01, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. La juridiction administrative peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telrecours.fr



Vu la délibération n°4 4 de la Commission Permanente du 11 octobre 2024 tirant le bilan de la concertation pour le projet d'aménagement de la RD 938TER entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime ;

Vu le rapport du Président du Conseil Départemental ;

Conformément à la délégation qui a été donnée à la Commission Permanente ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

- d'arrêter à 22,5 millions d'euros HT l'estimation du coût de l'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime comprenant notamment la réparation des préjudices individuels agricoles (drainage, irrigation, accès, clôtures, etc.) et 258 000 € HT pour les acquisitions foncières à réaliser conformément à l'estimation du 27 février 2025 réalisée par le service des Domaines ;
- d'autoriser le Président du Conseil Départemental à saisir Monsieur Le Préfet de la Vendée afin qu'il soumette à enquête publique unique le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime (communes de Fontenay-le-Comte, d'Auchay-sur-Vendée, Doix-lès-Fontaines, Montreuil, Les Velluire-sur-Vendée, Le Gué-de-Velluire, Vix et L'Île-d'Elle) ;
- d'autoriser le Président du Conseil Départemental à déposer une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et la demande de dérogation au titre de la préservation des espèces protégées ;
- d'autoriser le Président du Conseil Départemental à solliciter l'avis de Monsieur Le Préfet de la Vendée sur l'étude préalable agricole ;
- d'autoriser le Président du Conseil Départemental à saisir Monsieur Le Préfet de la Vendée afin de réaliser une enquête parcellaire pour ce projet ;

Précise :

- que la présente délibération est sans incidence budgétaire immédiate.

Le Président du Conseil Départemental

Signé par : Alain LEBOEUF
Date : 22/05/2025
Qualité : Président du Conseil
Départemental de la Vendée (A.
Leboeuf)
Alain LEBOEUF

3/3

La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de NANTES, 6 allée de l'Île Gloriette 44041 NANTES Cedex 01, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et/ou notification. La juridiction administrative peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr

6. Avis du domaine Estimation sommaire et globale



Direction régionale des Finances publiques de la Loire-Atlantique et du département de Loire-Atlantique

Pôle d'évaluation domaniale

4 quai de Versailles – CS 93503

44035 Nantes Cedex 1téléphone : 02 40 20 75 96

mél. : drfip44.pole-valuation@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE

Affaire suivie par : Philippe VISTOUR

téléphone : 06 85 11 61 41

courriel : philippe.vistour@dgfip.finances.gouv.fr

Réf. DS: 22682317

Réf OSE : 2025-85111-14882

7304 - SD



Le 27/02/25

Le Directeur régional des Finances publiques
de Loire-Atlantique

à

M le Président
Du Conseil Départemental de la Vendée
40 rue Maréchal Foch
85000 LA ROCHE SUR YON

AVIS DU DOMAINE ESTIMATION SOMMAIRE ET GLOBALE

Commune :	L'Île d'Elle- Fontenay le Comte-Doix les Fontaines- Auchay sur Vendée - Montreuil- Les Velluies Vendée- Vix
Adresse de l'opération:	
Département :	Vendée
Dépense prévisionnelle :	258 000 €

Il est rappelé que les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent sur délibération motivée s'écarter de cette valeur.

1 - SERVICE CONSULTANT

Département de la Vendée

affaire suivie par : Bertrand Gendreau.

2 - DATE

de consultation : 25/02/2025

de réception : 25/02/2025

de visite sommaire du périmètre:

de dossier en état : 25/02/2025

3 - OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE – DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Aménagement de la RD 938 ter entre Fontenay le Comte et l'Île d'Elle - Mise à 3 voies de 3 secteurs - DUP en préparation.

4 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES IMMEUBLES COMPRIS DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Les emprises du projet routier concerneront principalement des terres agricoles destinées à la culture et à l'élevage. La mise en 2x2 voies sera faite sur 3 secteurs.

Emprises approchées par section			
Section 1	Commune	Zonage PLU	Surface (m²)
	FONTENAY LE COMTE	Zone A	10 000
	DOIX LES FONTAINES	Zone A	21 000
	DOIX LES FONTAINES	Zone Ue	400
	AUCHAY SUR VENDEE	Zone Znc	43 000
	MONTREUIL	Zone A	3 000
	LES VELLUIRES VENDEE	Zone A	40 700
	LES VELLUIRES VENDEE	Zone N	1 200
	VIX	Zone A	1 500
	TOTAL SECTION 1		
Section 2	Commune	Zonage PLU	Surface (m²)
	VIX	Zone A	94 300
	TOTAL SECTION 2		94 300
Section 3	Commune	Zonage PLU	Surface (m²)
	LE GUE DE VELLUIRE	Zone Znc	3 400
	VIX	Zone A	5 000
	L'ILE D'ELLE	Zone A	120 000
	TOTAL SECTION 3		128 400
TOTAL			343 500

Emprises approchées par commune			
Commune	Zonage PLU	Surface (m²)	
FONTENAY LE COMTE	Zone A	10 000	10 000
DOIX LES FONTAINES	Zone A	21 000	21 400
DOIX LES FONTAINES	Zone Ue	400	
AUCHAY SUR VENDEE	Zone Znc	43 000	43 000
MONTREUIL	Zone A	3 000	3 000
LES VELLUIRES VENDEE	Zone A	40 700	41 900
LES VELLUIRES VENDEE	Zone N	1 200	
VIX	Zone A	100 800	100 800
LE GUE DE VELLUIRE	Zone Znc	3 400	3 400
L'ILE D'ELLE	Zone A	120 000	120 000
TOTAL		343 500	343 500

Emprises approchées par zonage	
Zonage	Surface (m²)
Zone A	295 500
Zone N	1 200
Zone Znc	46 400
Zone Ue	400
TOTAL	343 500

5 - URBANISME – RÉSEAUX**5.1 Urbanisme :**

Voir §4

6 - DATE DE RÉFÉRENCE**7 - DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION**

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

À ce stade de la procédure, les biens n'ont pas fait l'objet d'une visite approfondie et le service n'est pas en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise.

8 - ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DE LA DÉPENSE

La dépense globale pour l'acquisition des emprises foncières de l'opération décrite par le consultant, peut être établie comme suit :

Les indemnités principales

qui correspondent à la valeur vénale des biens, sont arbitrées à : 109 651 €

Les indemnités accessoires et aléas divers

calculés forfaitairement sur la base des indemnités principales :

- indemnités de emploi, dues en cas de DUP, arbitrées à : 11 965 €

→ dégressives de 20 % à 10 % de l'indemnité principale lorsque les propriétaires à exproprier sont des particuliers (personnes physiques ou morales)

→ 5 % de l'indemnité principale pour les emprises appartenant à l'État ou à des personnes de droit public ou des personnes dont le capital est majoritairement public

Sans précision sur les propriétaires de parcelles, le calcul a été effectué en appliquant le tarif de 20 % à 10 % sur l'ensemble des parcelles

- indemnités d'éviction, arbitrées forfaitairement à : 104 056 €

Selon les informations communiquées au service, la surface agricole est de 343 100 m², soit 34,31 ha.

Il a été appliqué le Protocole départemental d'indemnisation de la Vendée avec indemnisation forfaitaire des exploitants agricoles évincés avec un barème forfaitaire unique 758,20€/ha X 4 ans. Soit 34,31 ha X 758,20 € X 4 ans

- <u>Indemnités pour fumures et arrières fumures :</u>	10 293 €
<i>Il a été appliqué le protocole agricole 2024, soit 300 €/ha</i>	
- <u>aléas divers</u> , arbitrés à 20 % des indemnités principales soit :	21 930 €

SOIT :		
Indemnités principales estimées à	:	109 651 €
Indemnités accessoires et aléas divers estimés à	:	<u>148 244 €</u>
 Dépense totale estimée à	:	 257 895 €

La dépense totale s’établit à 257 895 arrondie à 258 000 €

9 - DURÉE DE VALIDITÉ

Le présent avis est valable 18 mois.

10 - OBSERVATIONS

Il n’est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d’archéologie préventive, de présence d’amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

La présente estimation est réalisée sur la base des éléments en possession du service à la date du présent avis.

Une nouvelle consultation du Pôle d’évaluation domaniale serait nécessaire si l’opération n’était pas réalisée dans le délai ci-dessus ou si les règles d’urbanisme ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

Pour le Directeur régional des finances publiques



Philippe VISTOUR
inspecteur des finances publiques

7. Avis de la MRAe sur l’étude d’impact

7.1 Préambule

L’étude d’impact a fait l’objet d’un avis adopté par la Mission Régionale d’Autorité Environnementale (MRAE) le 11 décembre 2025.

En vertu de l’article L. 122-1 du code de l’environnement, le porteur de projet est tenu d’apporter une réponse écrite à la MRAe. Cette réponse devra être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l’ouverture de l’enquête publique.

Le présent chapitre vise à apporter les réponses du maître d’ouvrage aux points à préciser et aux observations formulés par la MRAe (en encadrés de couleur).



Avis délibéré

sur le projet d’aménagement de la RD 938T

entre Fontenay-le-Comte (85) et la Charente-Maritime (17)

n° PDL 005501 / AP

Introduction sur le contexte réglementaire

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie du projet d'aménagement de la RD 928T entre Fontenay-le-Comte (85) et la Charente-Maritime au niveau de Rochefort. L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre des procédures pour lesquelles le dossier a été établi en vue d'une enquête publique unique, à savoir :

- procédure de déclaration d'utilité publique ;
- procédure d'autorisation environnementale comportant un volet au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques et un volet de dérogation relatif aux espèces protégées et à leurs habitats ;
- procédure de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes vendéennes de l'Île-d'Elle, Vix, Velluire et Fontenay-le-Comte ;
- procédure de classement et de déclassement des voies.

Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis Vincent Degrotte, Olivier Robinet, Mireille Amat.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, cet avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2.

1 Présentation du projet et de son contexte

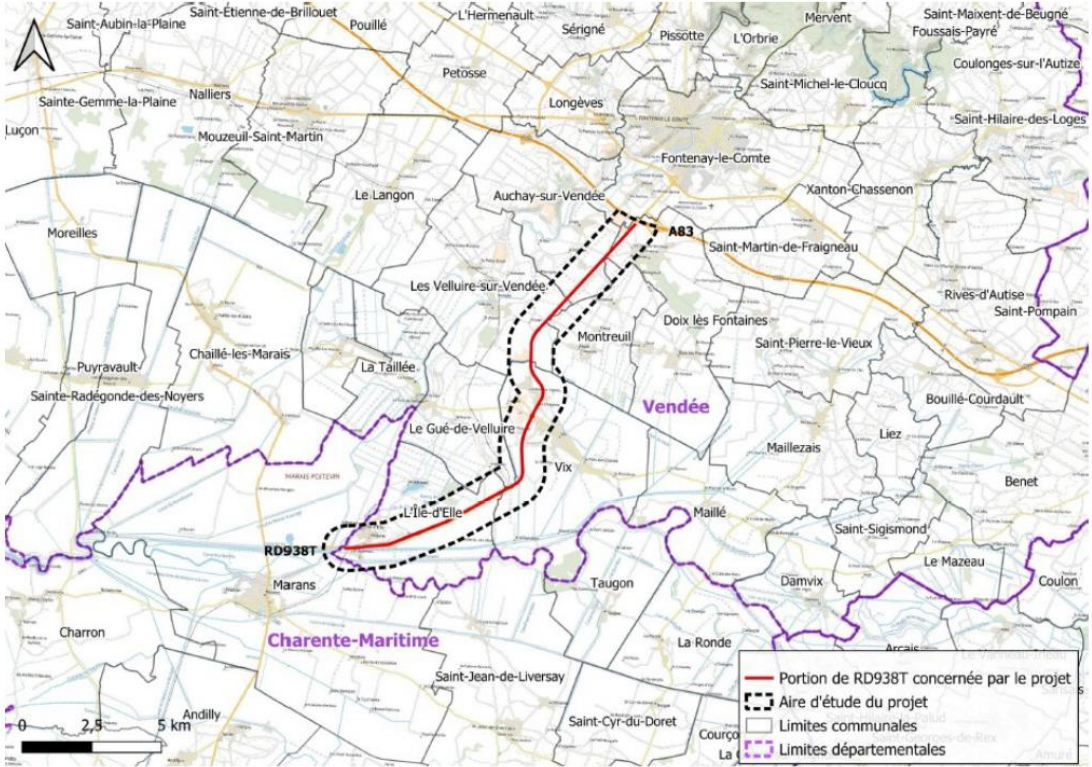
Le présent projet s'inscrit dans le contexte des suites de l'abandon du projet de l'A831 qui devait relier l'A83 au niveau de Fontenay-le-Comte à l'A 837 au niveau de Rochefort en Charente-Maritime.

A l'échelle départementale, la RD 938 T constitue un axe structurant notamment du point de vue de la desserte économique du sud-est Vendéen et en particulier du pôle économique de Fontenay-le-Comte.

La RD 938T entre Fontenay-le-Comte et L'Île-d'Elle est une route à deux voies bidirectionnelles d'une longueur d'environ 17 km. 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 trafic moyen sur cet axe varie entre 7 124 véh/j en janvier et 7 663 véh/j en août, avec un trafic poids lourd supérieur à 500 PL/j. Par ailleurs la RD 938 T permet d'assurer la desserte de communes situées de part et d'autre à partir des carrefours auxquelles se greffent d'autres routes départementales et voies communales, et supporte aussi la circulation d'engins agricoles du secteur. Le trafic de transit représente moins de 14 % de la circulation de la RD 938 T.

Le projet consiste à aménager la RD 938T sur l'ensemble de l'itinéraire Fontenay-le-Comte – L'Île-d'Elle avec la création de 10 créniaux de dépassement complétés par la mise en œuvre de 12 carrefours de type tourne-à-gauche sécurisés et de 2 giratoires, ainsi que l'aménagement de la traversée de L'Île-d'Elle.

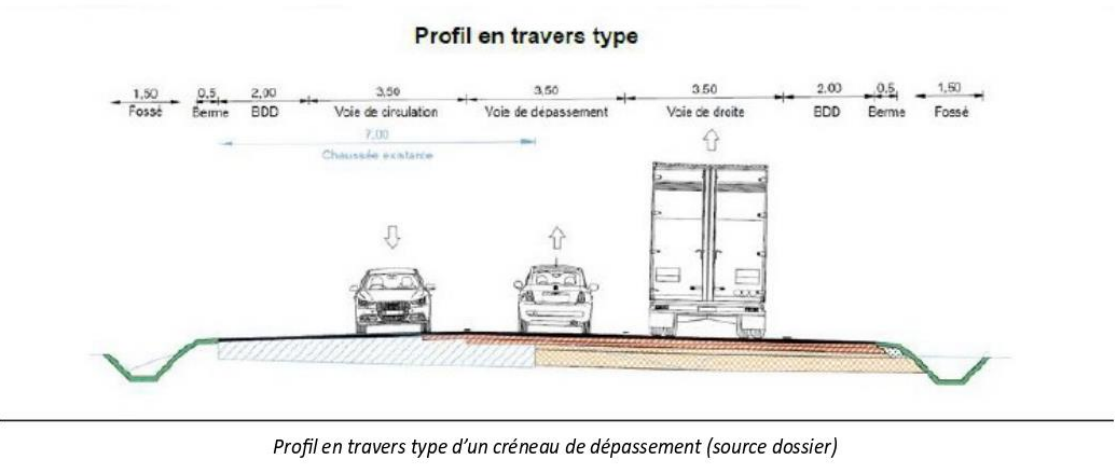


Situation de la RD 938 T et zone d'étude (source dossier)

Les objectifs du projet présentés par le maître d'ouvrage sont :

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

Le projet d'aménagement comportera ainsi pour chaque sens de circulation 5 créniaux de dépassement répartis alternativement le long de l'itinéraire. Selon les sections, les longueurs de créniaux varieront entre 500 et 900 m. La chaussée ainsi élargie sera constituée de 3 voies de 3,50 m avec des accotements de part et d'autre de 2 m de large puis des bernes de 0,50 m et fossés trapézoïdaux de 1,50 m. L'aménagement de l'itinéraire est ainsi l'occasion de mettre à niveau le système d'assainissement avec l'adaptation des ouvrages hydrauliques et la création de 8 bassins de gestion des eaux pluviales. Les aménagements se feront sur la base de l'altimétrie de la route actuelle dont le profil se situe essentiellement à un niveau proche du terrain naturel environnant.



L'aménagement des carrefours est l'occasion de regrouper certains échanges en un seul point au travers de voies de rétablissement latérales à la RD 938 T, ce qui a conduit dans un cas particulier sur un secteur nord de l'aménagement à envisager la création d'un ouvrage d'art notamment pour le passage des engins agricoles sous la RD 938 T. La MRAe relève que pour ce cas particulier du projet, le dossier n'expose pas dans le détail les caractéristiques du futur ouvrage d'art, notamment en termes de profils en travers type au niveau de la RD 938 T et au niveau de la voie rétablie.

La MRAe recommande de présenter les principales caractéristiques du futur ouvrage d'art prévu pour le rétablissement des cheminements agricoles au nord de l'aménagement programmé.

L'intégralité du tracé de la RD 938 T se situe au sein du parc naturel régional du Marais poitevin. Le projet est décomposé en 4 secteurs d'aménagements présentés du nord au sud. Le tracé s'inscrit principalement dans un environnement agricole occupé majoritairement par les grandes cultures laissant peu de place à l'expression de milieux naturels diversifiés autres que quelques boisements et alignements d'arbres ou de haies le long de la RD 938T, le dernier secteur se situant au sein du Marais poitevin. L'aire d'étude, dans sa partie sud, est ainsi concernée par la zone de protection spéciale et la zone spéciale de conservation Natura 2000 du Marais poitevin.

A ce stade, la MRAe relève que le dossier ne propose pas de description des caractéristiques de la phase opérationnelle du projet relative aux procédés de construction à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et la quantité des matériaux et ressources naturelles utilisés comme attendu au titre de l'article R122-5. De fait, il en résulte par la suite une analyse des incidences partielle de ce point de vue.

Le coût d'investissement du projet est estimé à ce stade à 22,5 millions d'euros HT.

2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus par la mise en œuvre du projet, d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation, d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe concernent :

- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la transparence hydraulique de l'ouvrage et la gestion des eaux pluviales des chaussées ;

- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ;
- l'évolution des conditions de circulation et son impact sur les émissions de gaz à effet de serre.

3 Qualité de l'étude d'impact et du résumé non technique

Le présent avis est produit sur la base du dossier établi en vue de l'enquête publique, dont la MRAe a été saisie dans sa version datée de juin 2025.

A titre de rappel, le Conseil départemental de Vendée, maître d'ouvrage, était soumis à obligation de réaliser une étude d'impact pour son projet d'infrastructure routière d'un linéaire supérieur à 10 km, au regard de la catégorie 6c et seuils du tableau annexé de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Le dossier est dans l'ensemble structuré de façon très claire et bien illustré. Il fait l'objet de sommaires détaillés et de table de rappel des figures et tableaux, permettant d'accéder rapidement aux documents et aux informations recherchés relatifs aux diverses procédures embarquées ou associées au projet (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale et demande de dérogation espèces protégées, mise en compatibilité du document d'urbanisme, classement/déclassement de voirie).

3.1 Étude d'impact

Analyse de l'état initial de l'environnement

La présentation de l'environnement physique de l'aire d'étude du projet est bien appréhendée pour ce qui concerne le relief, la géologie, les eaux superficielles et souterraines. Concernant la thématique du climat, l'analyse de l'état initial s'appuie notamment sur les éléments issus de la station météorologique la plus proche de Niort, prise comme référence, et présente des tableaux relatifs aux moyennes mensuelles des précipitations, températures et ensoleillement, observées sur la période 1991-2020.

En ce qui concerne la qualité de l'air, le dossier s'appuie sur les éléments relatifs à l'année 2021 mis à disposition par Air Pays de la Loire du territoire des communautés de communes concernées. Le dossier rappelle que les deux stations de mesure de la qualité de l'air en Vendée à La Roche-sur-Yon (zone urbaine) et à La Tardière (zone rurale) présentent des valeurs inférieures aux seuils réglementaires nécessitant une information ou une alerte pour les différents paramètres suivis. Seul un dépassement, pour l'ozone, est constaté par rapport à l'objectif défini à long terme.

La MRAe relève néanmoins qu'il aurait été plus pertinent de prendre comme référence la station en milieu urbain de Niort (appartenant au réseau de surveillance ATMO Nouvelle Aquitaine) située à 30 km à l'est plus proche que celle de La Roche-sur-Yon à 50 km au nord-ouest.

La MRAe recommande de compléter la description de l'état initial concernant la qualité de l'air à partir de l'exploitation des données issues de la station de surveillance de Niort.

S'agissant d'un projet routier, la réalisation de l'étude d'impact a également donné lieu à une campagne de mesures in situ du 1^{er} au 16/02/2023 afin de dresser un diagnostic de la qualité de l'air au niveau de l'aire d'étude pour le dioxyde d'azote constituant un marqueur de la pollution automobile. Ainsi quatre points de mesures étaient situés au niveau de la RD 938 T dont un au niveau de la traversée de l'Île d'Elle, et un cinquième point situé à l'écart à l'ouest de la route permettant de disposer de données sans influence de la route départementale.

Au regard de la nature du projet et de ses objectifs, le dossier s'est notamment attaché à produire une analyse de l'état initial de l'environnement en ce qui concerne le milieu humain et l'exposition des populations et activités aux risques et nuisances notamment générés par la circulation automobile. Pour l'évaluation du trafic, le dossier a pu s'appuyer sur divers relevés à partir de stations de comptages routiers, permanentes ou mises en

place ponctuellement. L'étude de trafic menée spécifiquement dans le cadre du projet est venue compléter ces relevés par des comptages qui sont couplés à deux enquêtes « origines/destinations » permettant de distinguer comment s'opèrent les échanges entre les divers axes routiers concernés en basse saison (période hivernale) et en haute saison (pointe estivale).

L'analyse de l'état initial de l'environnement est dans l'ensemble effectuée de façon claire et utilement assortie de nombreuses illustrations, cartographies, photographies et tableaux de synthèse.

Concernant les milieux naturels, les aires d'études prises en compte apparaissent adaptées pour la détermination des enjeux tout comme les inventaires naturalistes réalisés entre janvier 2023 et mars 2025 qui ont ainsi pu couvrir l'ensemble du cycle biologique des divers groupes d'espèces faunistiques et floristiques.

Cependant, dans son avis sollicité dans le cadre de l'instruction de la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats, le comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) pointe l'absence de présentation de relevés phytosociologiques alors que cette approche est évoquée pour la caractérisation de la flore et des habitats naturels. Il en résulte par conséquent une difficulté quant à l'appréciation de la bonne caractérisation des prairies des aires d'études. Ainsi, aucune information n'est produite en ce qui concerne des prairies subhalophiles thermo-atlantiques du Marais poitevin, qui constituent pourtant un enjeu majeur du site Natura 2000 alors que 150 ha sont a priori présents sur la zone d'étude rapprochée.

Bien que n'ayant pas été détectée lors des prospections de terrain, il est à noter que le dossier omet de mentionner la Rainette méridionale parmi les différentes espèces d'intérêt communautaire du site Natura 2000 du Marais poitevin.

Du point de vue des enjeux, le dossier rappelle que la RD 938T constitue un élément fort de fragmentation des continuités écologiques du territoire.

Nonobstant les précisions attendues en ce qui concerne la caractérisation précise des prairies, il est déjà noté la présence de deux habitats d'intérêt communautaire (prairie mésophile de fauche et Saulaies marécageuses à Saule blanc). Trois espèces floristiques à enjeux forts sont observées sur l'aire d'étude immédiate.

En ce qui concerne les mammifères, les enjeux les plus forts concernent le Campagnol amphibie (vulnérable au niveau régional), la Loutre d'Europe (quasi menacée) constitue un enjeu modéré et le Hérisson d'Europe, l'Ecureuil roux et la Genette commune présentent des enjeux plus faibles.

A noter une forte diversité des espèces de chauve-souris (17 sur les 20 reproductrices en région), notamment du fait de la diversité et disponibilité des milieux favorables pour le gîte potentiel et la chasse.

Concernant l'avifaune, l'étude met en évidence une bonne représentation des espèces en nombre et en diversité (107 espèces dont 57 nicheuses), le niveau d'enjeu est considéré globalement moyen, et concerne notamment des oiseaux de plaine comme le Busard cendré, l'Œdicnème criard, le Vanneau huppé ou encore un certain nombre de passereaux comme le Chardonneret élégant, la Linotte mélodieuse ou le Tarier pâtre...

Pour les amphibiens, parmi le 7 espèces recensées dont 5 ont réellement pu être observées, l'enjeu le plus élevé concerne le Triton marbré (responsabilité régionale élevée du point de vue de la conservation de l'espèce).

La présence de la Couleuvre verte et jaune et du Lézard à deux raies amène à considérer un niveau d'enjeu modéré pour le groupe des reptiles.

Pour les insectes, le niveau d'enjeu est globalement moyen et localement fort du fait de la présence d'indices de la Rosalie des Alpes détectée au niveau des arbres.

En ce qui concerne la faune aquatique, les canaux, au regard de leur caractère peu favorable à la reproduction des poissons, assurent avant tout une fonction de transit notamment pour l'anguille. De fait le niveau d'enjeu est considéré comme faible.

La MRAe recommande de caractériser plus précisément les prairies à partir d'une présentation des résultats des relevés phyto-sociologiques réalisés.

En ce qui concerne le paysage, le dossier permet d'appréhender de manière satisfaisante les différentes ambiances caractéristiques des deux entités paysagères concernées par l'aire d'étude que sont la plaine du Bas-Poitou au nord et celle du Marais poitevin. Le reportage photographique et les croquis des différentes séquences paysagères traversées par la RD 938 T permettent d'illustrer utilement le propos descriptif.

Articulation du projet avec les documents de planification

Parmi les huit documents de planification d'urbanisme des communes traversées par le projet, l'étude d'impact en retient quatre pour lesquels une mise en compatibilité s'impose donnant lieu pour chacun d'entre eux à une analyse des dispositions réglementaires faisant obstacle au projet et nécessitant une évolution. L'analyse des incidences associées sont traitées dans les dossiers spécifiques relatifs aux procédures de mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique.

Au titre 8 consacré à l'exposé de la compatibilité et articulation du projet avec les divers plans et programmes, l'étude d'impact n'aborde pas la compatibilité avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la région Pays de la Loire approuvé en mars 2022, document qui se substitue aux schémas sectoriels préexistants. Au cas présent l'analyse n'est produite que partiellement et indirectement au travers de la référence au schéma régional de cohérence écologique – SRCE et au plan régional de prévention et de gestion des déchets - PRPGD approuvé le 17 octobre 2019, désormais intégrés au Sraddet .

Classiquement, les projets d'aménagement routiers sont consommateurs de matériaux de carrières (sables et granulats) principalement utilisés pour la réalisation des structures de chaussées, les ouvrages d'art, les remblais éventuels d'apport et pour certains ouvrages d'assainissement en béton. À aucun moment le dossier n'aborde la manière dont le projet prend en compte le schéma régional des carrières.

En revanche, le dossier aborde de manière plus précise comment le projet s'inscrit par rapport aux orientations du SDAGE Loire Bretagne et aux objectifs du SAGE Sèvre-Niortaise et Marais poitevin.

Du point de vue du risque inondation, l'étude d'impact rappelle que l'aire d'étude du projet n'est concernée par aucune des zones réglementées des différents PPRI recensés sur les communes traversées par le projet.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma régional des carrières.

Cumuls d'impacts

Pour cette analyse, le dossier présente dans un premier temps un tableau avec huit projets indiqués comme situés aux abords du projet sans autre forme de justification du point de vue du périmètre pertinent à prendre en considération pour ce recensement.

Puis, dans un second temps, il propose une présentation de chacun d'entre eux pour lequel une analyse sommaire des impacts cumulés est menée. Sans que ce projet fasse partie des huit projets identifiés, l'analyse porte également sur l'aménagement à 2x2 voies de la portion de la RD 137 entre le carrefour de sortie d'autoroute et celui formé avec la RD 949, complété par un aménagement en tracé neuf à 2x1 voie entre la RD 949 et la RD 137 au niveau de la zone d'activités des 4 chemins au sud de Sainte-Gemme-La-Plaine dont l'enquête publique s'est déroulée du 15 avril au 15 mai 2024. Cet itinéraire rejoint l'extrémité de la RD 938 T située en Charente-Maritime au niveau d'un autre projet potentiel, la déviation de Marans, et joue à ce titre un rôle dans la répartition du trafic depuis ce département vers des destinations vendéennes. Le rôle de cet itinéraire via la RD 137 a notamment été pris en compte au travers des enquêtes origines / destinations des trafics produites au dossier.

Pour ces différents aménagements routiers, l'argumentation proposée vise avant tout à indiquer des objectifs différents poursuivis par ces projets pour considérer l'absence de lien fonctionnel qui, dans le cas contraire, nécessiterait une approche plus globale au regard de la notion de projet. Ce faisant, l'analyse des effets cumulés avec les différents projets pris en compte pour les différentes composantes de l'environnement reste très sommaire et se limite au rappel des incidences de chacun des projets considérés mais ne répond pas à la démonstration attendue notamment du point de vue des surfaces aménagées et des incidences cumulées du projet concernant l'artificialisation et les fonctionnalités des sols, les milieux naturels ou les émissions de gaz à effet de serre.

La MRAe recommande d'analyser, pour les différentes thématiques pour lesquelles le projet de la RD 938 T présente des incidences, les effets cumulés de celles-ci avec les incidences identifiées au sein de l'ensemble des autres projets pris en considération au dossier.

Méthodes

Les méthodes et protocoles utilisés pour la réalisation de l'étude d'impact sont présentés au titre 11 en fin de cette étude et exposés de manière plus détaillée au sein des études spécifiques (étude de trafics, étude acoustiques, étude air et santé, étude faune flore) annexées au dossier.

La méthode d'identification des zones humides repose sur les critères réglementaires relatifs aux caractéristiques de la végétation et des sols. Pour l'évaluation des incidences et des mesures visant à rétablir l'équivalence des fonctionnalités, la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (MNEFZH version 2) a été mise en œuvre.

Les noms et qualités des divers auteurs des études sont également rappelées en fin de dossier conformément aux exigences réglementaires.

3.2 Résumé non technique

Le résumé non technique, présenté en début de l'étude d'impact, est globalement clair et reprend de façon synthétique les différents chapitres traités par l'étude d'impact. Il devra néanmoins être actualisé au regard des compléments attendus, suite aux recommandations formulées dans le présent avis et des réponses qui y seront apportées.

4 Analyse des variantes et justification des choix effectués

Le chapitre relatif à la justification du projet, rappelle le contexte lié à l'abandon du projet de l'A831 qui a conduit le conseil départemental à trouver une solution aux problématiques locales de fluidité et de sécurité de son itinéraire pour lesquels il présente le résultat des études de trafics ainsi que le diagnostic d'accidentalité.

Au regard du parti pris initial en faveur d'un aménagement sur place, les deux variantes présentées pour chacun des quatre secteurs à aménager de la RD 938 T diffèrent principalement du point de vue du nombre et du positionnement des créniaux de dépassement et des modalités de rétablissement des communications pour lesquelles le dossier présente le bilan de l'analyse multi-critères qui repose sur les thématiques : fonctionnalités du projet et rétablissements, agriculture, acoustique, bâti et activités économiques, et l'environnement.

A l'issue de cette analyse comparative et du bilan de la concertation réalisée en 2024, le choix d'aménagement global s'est orienté sur la variante 2 pour les secteurs 1, 2 et 4 et sur la variante 1 pour le secteur 3. La MRAe relève ainsi, que pour les secteurs 1 et 3, le choix s'est opéré en privilégiant le critère « fonctionnalités et rétablissements » par rapport au critère environnement. Cependant des adaptations ont été apportées à l'issue de la concertation notamment pour réduire quelques impacts d'ores et déjà identifiés à ce stade, notamment pour le secteur n°1, au niveau du tracé des voies d'accès au passage inférieur ainsi qu'en ce qui concerne

l'élargissement des deux créniaux centraux privilégié côté est pour conserver la haie en bordure ouest de la RD 938 T. Pour le secteur n°3, en revanche, aucune adaptation n'est prévue pour limiter l'impact sur la haie et les fourrés au carrefour de la Chaume dont l'aménagement nécessite de disposer d'un dégagement de visibilité suffisant à son approche.

Le projet porte principalement sur la mise en place de créniaux de dépassement sur la route existante, en aménagement sur place dont il peut être considéré qu'il est de moindre impact par rapport à une solution d'une liaison nouvelle, exclue a priori par le maître d'ouvrage.

La MRAe observe que des variantes portant sur la largeur du profil en travers et notamment des accotements n'ont pas été étudiées. La mise en place de bandes multifonctionnelles permettant la circulation des cyclistes a été retenue alors qu'un itinéraire cyclable, en partie en site propre, existe à l'ouest de la RD938T. Les règles de l'art¹ permettent sous conditions de réduire la largeur des accotements notamment en fonction de l'intensité de la circulation des cycles.

La MRAe recommande de justifier le profil en travers proposé, sur la base d'une analyse comparative multicritères intégrant à la fois la stratégie de déplacements des cycles² et les enjeux de sécurité et environnementaux (biodiversité, zones humides, artificialisation des sols).

5 Prise en compte de l'environnement par le projet

L'étude d'impact présente les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation projetées en réponse aux effets dommageables identifiés. Les thématiques appelant plus spécifiquement des remarques sont détaillées ci-après.

5.1 La consommation d'espace, l'artificialisation des sols et les effets sur le climat liés à l'aménagement routier et à son usage

Bien que portant sur l'aménagement d'un axe routier existant, le projet s'implante sur 20 ha d'espaces agricoles ou naturels.

Au regard de l'usage majoritairement agricole des sols qui seront ainsi artificialisés, le dossier ne présente pas d'estimation chiffrée des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la construction de la route. Il se limite à indiquer que ces émissions proviendront de l'artificialisation des sols, de la réalisation des terrassements, de la réalisation des ouvrages d'assainissement, des chaussées, sans davantage de précisions du point de vue de leur quantification et des incidences. De la même manière, arguant que le projet n'a pas vocation à augmenter le trafic et que ses aménagements ont vocation à fluidifier la circulation, il sera de nature à réduire les émissions actuelles liées à la congestion du trafic, là encore sans proposer une approche quantifiée. La MRAe remarque par ailleurs que la fluidification du trafic et notamment le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h contre 80km/h actuellement peut conduire à une augmentation des émissions du fait de consommations énergétiques plus élevées. Aussi le dossier gagnerait davantage à faire le lien avec les éléments produits par ailleurs au titre de l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et avantages induits par le projet et plus particulièrement le calcul du coût des nuisances liées à l'effet de serre additionnel.

Aussi, au regard des principes d'aménagement retenus pour la végétalisation et les aménagements paysagers des talus et dépendances du projet, le dossier gagnerait à indiquer dans quelle mesure le maître d'ouvrage est en mesure, *a minima*, de compenser les pertes de carbone induites par l'usage de l'aménagement routier et les émissions liées aux travaux.

¹ [ARP – Aménagement des routes principales – CEREMA Août 2022](#)

² Le choix de ne pas interdire l'usage de la voie aux cycles pour les diriger sur un itinéraire dédié en majorité

Le dossier explique que pour le calcul des émissions polluantes et de la consommation énergétique, il s'est appuyé sur le modèle COPERT 5³. Cependant, la présentation des données de trafic d'entrée du tableau 126 de l'étude d'impact ne suffit pas à comprendre comment les résultats ont été obtenus car ils dépendent à la fois des trafics, de la composition du parc automobile français⁴, de la distance parcourue et des vitesses pratiquées. Pour la bonne compréhension du public, le dossier devrait faire un effort de vulgarisation compte tenu du caractère très technique du sujet.

La valorisation monétaire des coûts liés à l'effet de serre additionnel, abordée par ailleurs, n'apporte pas davantage de précision du point de vue de la quantification de ces émissions à compenser.

Le dossier gagnerait également à prendre en compte les émissions liées aux opérations d'entretien courant (fauchage des accotements, curages des ouvrages d'assainissement) et de renouvellement des couches de roulement en fonction de la durée de vie pour laquelle les chaussées ont été dimensionnées, compte tenu notamment que des opérations porteront sur une infrastructure dont les surfaces revêtues seront élargies par rapport à la route actuelle.

La MRAe rappelle l'existence du guide relatif à la prise en compte des émissions de GES dans les études d'impact⁵ pour tout type de projet, ainsi que le guide de mai 2020⁶ « recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers » afin de répondre aux exigences du décret 2017-725 relatives aux principes et modalités du calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics.

La MRAe recommande :

- d'exposer clairement le bilan des émissions de gaz à effets de serres de la variante retenue sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure (construction et exploitation) ;
- de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre résultant du projet.

5.2 La préservation des milieux naturels et de la biodiversité, notamment gestion de l'eau

La MRAe rappelle que l'article R 122-5 III du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comprend notamment, pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : « une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ». Or, le dossier se limite à un diagnostic du parcellaire agricole effectué sur la zone d'étude. A ce stade le maître d'ouvrage renvoi à une étape ultérieure relative à l'avis de la commission départementale d'aménagement foncier quant à l'opportunité de réaliser un AFAFE⁷, dont la compétence relève du conseil départemental.

Si la décision de mettre en œuvre ou non un AFAFE n'est effectivement pas encore connue par le maître d'ouvrage, compte tenu des incidences potentielles sur un périmètre possiblement plus large que celui de l'aire

³ Méthodologie de l'agence européenne de l'environnement qui permet l'estimation des émissions directes des véhicules , ainsi que les émissions hors gaz d'échappement, liées à l'usure des véhicules ou des voies de circulation.

⁴ Structure du parc roulant français pour la période 1980-2050 source institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) désormais Université Gustave Eiffel.

⁵ Guide méthodologique de février 2022 « prise en compte des GES dans les études d'impact ».

⁶ Guide de mai 2020, élaboré à la demande du ministère de la Transition écologique (DGITM) par le Cerema intitulé « recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers.

⁷ Aménagement foncier agricole, forestier et environnemental.

d'étude actuellement prise en compte, le dossier gagnerait à présenter au minimum les enjeux existants sur le périmètre prévisible et ceux dont la préservation apparaît nécessaire dans l'hypothèse où un aménagement foncier serait retenu.

Milieux aquatiques

Le dossier s'attache à préciser les principes et le dimensionnement des ouvrages de collecte des eaux de plateforme routière, ainsi que les modalités de rétablissement par des ouvrages hydrauliques des eaux de bassins versants naturels interceptées par le tracé.

Le dispositif d'assainissement routier et de gestion des pollutions routières proposé correspond à un système conçu selon les recommandations des guides techniques du SETRA⁸.

Selon la configuration des 8 bassins versants routiers qui composent l'intégralité de la plateforme, le dossier précise les caractéristiques des bassins de rétention dimensionnés pour une pluie décennale avec un rejet à débit limité de 3 l/s/ha. A noter qu'en raison de la topographie plane pour la partie de la route en secteur de marais il n'apparaît pas possible de prévoir une collecte via un bassin en l'absence de pente suffisante. La gestion sera alors assurée au travers des fossés latéraux enherbés élargis destinés à stocker et infiltrer les eaux de la plateforme routière. Bien qu'actuellement la seule présence de fossés dans le secteur de marais suffise déjà à gérer les eaux dans la mesure où aucun phénomène d'inondation de la route n'a visiblement été déploré dans ce secteur, il n'en demeure pas moins que du fait de la faible altimétrie du projet, ces ouvrages d'assainissement seront possiblement davantage exposés qu'aujourd'hui aux remontées de nappes influant les capacités de rétention des fossés, notamment en lien avec les évolutions du climat déjà perceptible en termes d'épisodes plus intenses.

Les ouvrages de rétention intègrent une surverse qui évite la rupture des bassins en cas de phénomènes supérieurs à celui pour lequel les ouvrages ont été dimensionnés. Quand bien même, par rapport à la situation actuelle, l'aménagement de créneaux est ainsi l'occasion de mettre le système d'assainissement routier au niveau des standards comparables pour la création d'une route, le projet va contribuer à une imperméabilisation supérieure dont les conséquences en cas d'évènements exceptionnels (notamment une pluie centennale) méritent d'être appréciées. A ce stade le dossier ne permet pas de situer précisément les zones destinées à accueillir la surverse et les conséquences en aval des rejets d'eau non régulés pour de tels phénomènes. Cela revêt une importance particulière pour les ouvrages en aval desquels des habitations ou des activités seraient potentiellement exposées. C'est principalement le cas des habitations à l'est de la RD 938T sur les communes de Fontaines Montreuil Ecoué pour lesquelles une sensibilité aux inondations est déjà identifiée sans que des mesures complémentaires ne soient envisagées à ce stade.

Concernant la pollution chronique des eaux de plateforme routière, l'abattement des principaux polluants routiers repose principalement sur la décantation effectuée au sein des bassins. La MRAe constate que le dossier ne propose pas d'évaluation des charges relatives aux matières en suspension (MES), matières organiques (DCO et DBO5), hydrocarbures et métaux lourds en fonction du trafic attendu à terme, ni ne propose une estimation des taux d'abattement de ces divers polluants en fonction des caractéristiques des ouvrages proposés.

La gestion des pollutions accidentelles est abordée pour la phase travaux et la phase d'exploitation de la route. Pour la phase travaux, le dossier s'attache à indiquer les dispositions contractuelles entre le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre pour la mise en œuvre par les entreprises des dispositions afin de prévenir toute pollution accidentelle.

⁸ SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes.

Pour la phase d'exploitation le dossier indique les modalités de confinement des pollutions au droit des zones tampon étanches en amont des bassins de gestion des eaux pluviales routières par l'intermédiaire d'une vanne de sécurité à actionner. Il est à relever que les moyens de suivi, de surveillance et d'intervention en cas d'incident ou d'accident apparaissent trop sommairement décrits à ce stade. Au regard du statut de la voie dans le réseau routier départemental, le dossier gagnerait à rappeler plus précisément la politique d'entretien et d'exploitation en fonction du niveau de service défini pour cet axe. En effet, en fonction du trafic et notamment de la part de poids lourds, et de l'affluence en fonction des périodes de l'année, celle-ci est probablement adaptée du point de vue des moyens humains et matériels, des fréquences de contrôles et d'entretien et des délais d'intervention requis par comparaison à ceux d'autres axes plus secondaires. Le dossier n'indique pas à quelle fréquence seront envisagées les opérations d'entretien et de curage des fossés et bassin ainsi que la destination de boues.

Par ailleurs, bien que par sa situation géographique la route actuelle soit faiblement exposée à des conditions hivernales de forte intensité, le dossier gagnerait à rappeler le nombre de jours moyen d'intervention en termes d'opérations de salage et de déneigement attendus ainsi que les incidences liées à l'emploi du sel de déverglaçage.

La MRAe recommande :

- **d'identifier les principaux enjeux environnementaux à préserver dans l'hypothèse de la mise en œuvre d'un aménagement foncier agricole forestier et environnemental ;**
- **de préciser les conséquences des phénomènes de surverses, correspondant à une pluie d'occurrence centennale, pour les espaces situés en aval des bassins routiers ;**
- **de préciser les niveaux de pollution chronique attendus pour les divers composés en fonction du trafic estimé à terme ;**
- **de démontrer l'adéquation des dispositifs d'assainissement visant à assurer un abattement compatible avec les niveaux de rejets projetés ;**
- **de détailler les moyens de suivi, de surveillance et d'intervention en fonction du niveau de service défini par le gestionnaire de l'infrastructure.**

Zones humides

Les deux tiers sud du tracé de la RD 938 T traversent des secteurs de zones humides du Marais poitevin et son réseau hydrographique. Quatre grands ensembles de zones humides fonctionnelles ont été retenus au sein de la zone d'étude.

Ce paramètre a été pris en compte dès l'amont de la conception du projet notamment en faisant le choix d'arrêter l'aménagement de crènaux de dépassement sur le secteur entre Le Thairé et L'Île d'Elle dont les secteurs humides sont également inclus dans le périmètre du site Natura 2000. Au niveau de l'analyse comparative des variantes pour le secteur n°2, le choix s'est porté sur la variante 2 dontqui supprimait un des deux crènaux de dépassement sur Vix en raison des enjeux relatifs à la présence de zone humide et de haies. L'étude d'impact présente l'identification et la caractérisation des zones humides aux abords de l'aménagement, selon les critères floristiques et pédologique.

Au stade des études de définition plus précise du projet, quelques mesures d'évitement comme l'adaptation du tracé de la voie de rétablissement vers Chaix ou encore le déplacement du positionnement de bassins à l'ouest du giratoire de La Fraignée ont été mises en œuvre.

Malgré ces mesures d'évitement et de réduction, les incidences du projet concernent 7,57 ha de zones humides sur les 396 ha que comprend l'aire d'étude immédiate. Le maître d'ouvrage propose 4 sites de compensations

représentant une surface totale de 13,33 ha sur lesquelles des actions de restauration de zones humides drainées ou remblayées sont prévues. Les modalités de réalisation de ces mesures au sein des emprises du projet et les modalités de gestion et d'entretien et leur suivi sont abordées de manière détaillée et apparaissent adaptées.

Faune – flore – habitats

Nonobstant les lacunes ou imprécisions relevés par l'avis du CSRPN auxquelles le maître d'ouvrage est appelé à apporter des réponses, l'identification des enjeux relatifs à la faune montre une diversité et une richesse certaine malgré la présence notamment de cet axe routier. Comme évoqué précédemment, le réseau hydrographique, les zones humides ou les haies aux abords immédiats de la route ont été pris en compte dans les réflexions au stade des variantes puis dans l'affinement des principes d'aménagement de la solution retenue. Le tracé s'est attaché à éviter de nouvelles incidences sur le site Natura 2000 du Marais poitevin que la route longe déjà par endroits.

Pour la phase travaux, il sera tenu compte de mesures d'évitement comme les périodes sensibles à éviter pour la faune, la mise en défens des zones naturelles sensibles au travers de leur balisage ainsi que le maintien du fonctionnement hydraulique du secteur.

Vis-à-vis des espaces directement impactés (zones humides et haies) qui constituent des habitats pour les divers groupes d'espèces animales du secteur, notamment des espèces protégées et/ou à enjeu de préservation, le porteur de projet propose des mesures de replantation et de compensation des zones humides. Le dossier présente une démonstration de l'équivalence écologique des mesures compensatoires en faveur des espèces protégées. Ainsi pour 966 m de haies détruites, 7 038 m seront recréées. Toutefois comme le souligne le CSRPN dans son avis, certaines mesures de compensation favorables à la faune au plus près de l'infrastructure s'avèrent inadaptées au regard du risque de collision.

La mise à niveau des ouvrages hydrauliques passant sous la route sera l'occasion de coupler ceux-ci paravec des dispositifs favorables pour le passage de la petite faune. Le projet sera ainsi de nature à atténuer l'effet de coupure d'une partie des continuités écologiques constituée par la route actuelle. Par rapport à la proposition d'équiper les passages faune de pièges photographiques, la MRAe relève, comme le CSRPN, l'importance de préciser le protocole de suivi associé à cette démarche notamment dans la mesure où la traversée sous chaussée allongée par l'élargissement de la plateforme routière peut constituer un frein à la fréquentation des ouvrages par la faune. Par ailleurs, malgré ces mesures, l'élargissement de la route constitue un facteur de risque supplémentaire de collision pour certaines espèces au niveau de la chaussée (par l'allongement du temps de traversée) par rapport à la situation actuelle vis-à-vis duquel le gestionnaire de la voie gagnerait à mettre en place un suivi de la mortalité de la faune pour, le cas échéant, être en capacité de proposer des mesures correctives qui s'imposeraient en complément des dispositifs prévus au niveau des ouvrages de traversée hydraulique notamment.

Concernant la flore, le porteur de projet prévoit de compenser la perte d'une station de 0,17 ha d'Orchis homme-pendu (plante protégée au niveau régional), par transplantation sur 0,35 ha de barquettes de sols issues des sols impactés. Cette mesure est proposée notamment du fait qu'une solution du type récolte de graines et semis ou transplantation de pieds matures reste expérimentale et peu concluante en règle générale. Au regard du caractère particulier de cette démarche alternative pour la compensation, la MRAe s'interroge quant aux chances de succès d'une telle mesure dont le dossier ne précise pas par ailleurs si elle a pu déjà être éprouvée dans le cadre d'autres projets, ce qui renforce le degré d'exigence du protocole à mettre en place pour la mise en œuvre et le suivi de cette mesure.

Au regard de ce qui précède, la MRAe recommande :

- *de reconsidérer certaines mesures de compensation d’habitats naturels proches de la route au regard des risques de collision pour certaines espèces animales auxquelles ces mesures sont censées profiter ;*
- *de présenter le protocole de suivi relatif à la mise en place des pièges photographiques au droit des passages faune ;*
- *parallèlement de proposer un suivi de la mortalité de la faune par collision, afin d’être en capacité d’apporter les mesures correctives ;*
- *d’indiquer si la mesure proposée pour la compensation d’une station d’Orchis homme-pendu a déjà été mise en œuvre et évaluée par ailleurs et de présenter le protocole à même de garantir le succès de cette mesure.*

5.3 L’évolution des nuisances pour les riverains du projet

Bruit

Sur la base du niveau de trafic attendu à la mise en service prévue en 2028 et à l’horizon de 2048, le dossier restitue sous forme de cartes et tableaux les niveaux sonores en période diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h) pour les secteurs concernés par des habitations aux abords du projet sans mise en place de mesure particulière de protection acoustique.

Les résultats de cette modélisation font apparaître aucune modification significative du niveau sonore auxquels sont exposés les riverains. La variation maximale entre la situation sans projet et avec projet se situant à 1 dB(A). Ces résultats n’appellent pas de commentaires de la part de la MRAe.

Qualité de l’air

L’importance de l’étude est déterminée en fonction du niveau de trafic à terme (ici une étude de niveau 3) Les incidences du projet sur la santé sont évaluées sur la base de l’indice pollution population (IPP), déterminé à partir de la population et de la concentration du polluant traceur retenu (dioxyde d’azote - NO2) sur une maille de 200 m de côté. Le dossier présente le résultat final du calcul de l’IPP sans projet et avec projet à l’horizon 2028 et 2048 ainsi que des concentrations moyennes des polluants sur bande d’étude sans et avec projet à ces mêmes horizons. L’étude sur la qualité de l’air conclut à des niveaux d’émissions de polluants identiques avec ou sans projet et à l’absence d’incidences significatives, les effets liés à l’augmentation du trafic étant réduits par la fluidification du trafic permise par les créneaux de dépassement ainsi que par les évolutions technologiques du parc de véhicules à termes. La MRAe relève néanmoins que la comparaison doit être réalisée non pas par rapport à la situation actuelle mais par rapport à la situation de référence qui intègre les évolutions du parc automobile.

5.4 Volet de mise en compatibilité des PLU

PLU de Fontenay le Comte

Une mise en compatibilité du PLU est nécessaire par le fait que le projet prévoit, pour le rétablissement d’une voie de communication, l’abattage de deux arbres figurant au sein d’un alignement identifié comme à préserver au titre de l’article L 151-15 du code de l’urbanisme. La mise en compatibilité vise à redéfinir le tracé de l’alignement d’arbres à préserver qui intégrera notamment les replantations prévues dans le cadre du projet.

PLU de Velluire

L’élargissement de la plateforme routière va empiéter sur un secteur Nh pour lequel le PLU n’inclut pas les équipements d’infrastructures routières parmi les occupations autorisées. Le règlement de la zone Nh est ainsi modifié pour intégrer cette possibilité en ajoutant cette catégorie d’aménagements parmi des occupations possibles. La MRAe relève que si cette mise en compatibilité concerne un secteur isolé, le document ne précise pas la surface de zone Nh affectée par le projet, ni n’évoque les incidences de l’introduction d’une telle disposition vis-à-vis d’autres secteur Nh du PLU.

PLU de Vix

L’élargissement de la plateforme routière va empiéter sur des secteurs A et Av du PLU au sein desquels le règlement actuel n’autorise pas les équipements d’infrastructures routières. Le règlement des zones A et Av est ainsi modifié pour intégrer cette possibilité en ajoutant cette catégorie d’aménagements parmi des occupations possibles. La MRAe relève que le document ne précise pas la surface de zones A et Av affectées par le projet, ni n’évoque les incidences de l’introduction d’une telle disposition ainsi généralisée à tout le zonage A et Av.

PLU de l’Île d’Elle

L’élargissement de la plateforme routière va empiéter sur des secteurs A et Ar du PLU au sein desquels le règlement actuel n’autorise pas les équipements d’infrastructures routières. Le règlement des zones A et Ar est ainsi modifié pour intégrer cette possibilité en ajoutant cette catégorie d’aménagements parmi des occupations possibles. La MRAe relève que le document ne précise pas la surface de zone A et Ar affectée par le projet, ni n’évoque les incidences de l’introduction d’une telle disposition ainsi généralisée à tout le zonage A et Ar. Les évolutions des PLU présentées dans la partie F du dossier apparaissent cohérentes avec les besoins liés à la réalisation du projet et n’excèdent pas ces derniers. Toutefois le dossier ne procède pas à l’évaluation des incidences de la consommation d’espace pour les secteurs dont le règlement des PLU ne permet pas actuellement le projet.

La MRAe recommande de compléter l’évaluation des incidences relative à la mise en compatibilité des PLU de Velluire, Vix et de L’Île-d’Elle en ce qui concerne la consommation d’espace induite par les modifications réglementaires destinées à permettre la réalisation d’infrastructures jusqu’alors interdites au sein de secteurs Nh, A, Av et Ar.

6 Conclusion

L’abandon du projet d’aménagement de l’A831 a amené le Conseil départemental de la Vendée à réfléchir localement aux aménagements nécessaires afin de fluidifier et sécuriser la circulation des 17 km de la RD938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime. La solution retenue consiste à mettre en place des créneaux de dépassements et à regrouper et aménager les points d’échanges avec le reste du réseau routier s’y connectant. Globalement, le dossier structuré de façon claire et bien illustré repose sur des études de qualité dont les méthodes sont clairement exposées. Toutefois la MRAe formule certaines recommandations afin d’améliorer la compréhension du projet et de ses enjeux pour une meilleure prise en compte de l’environnement sur certains de ses aspects.

Une approche plus précise des caractéristiques des ouvrages et de ce que cela implique en termes de mobilisation de ressources et d'énergies est attendue notamment pour être en capacité d'appréhender comment s'inscrivent les émissions de gaz à effets de serre liées à la construction dans une analyse plus globale du cycle de vie du projet.

L'aménagement de la RD 938 T sera l'occasion de mettre à niveau les dispositifs relatifs à la gestion des eaux pluviales de la plateforme routière notamment du point de vue des risques de pollutions chroniques et accidentelles dont jusqu'à présent l'infrastructure était dépourvue à l'exception des fossés et des ouvrages hydrauliques eux-mêmes à renforcer. Les modalités d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure gagneraient à être abordées dans le détail au regard du niveau de service attribué à cet axe par le gestionnaire de la route.

Compte tenu de la forte sensibilité environnementale associée notamment au Marais poitevin, le maître d'ouvrage s'est attaché à présenter un état initial qui permet d'apprécier dans l'ensemble les enjeux faunistiques et floristique sur un cycle biologique complet, toutefois quelques précisions sont attendues en ce qui concerne la caractérisation des prairies en lien avec le site Natura 2000. Le dossier retranscrit aux différentes étapes de concertation et de conception du projet, la démarche d'évitement, de réduction et de compensation des incidences de la solution finalement retenue. La MRAe souligne l'effort accordé pour une présentation des mesures visant à assurer l'équivalence écologique voire un gain, cependant certaines mesures de compensation méritent d'être questionnées du point de vue de leur localisation à proximité de la route, et les protocoles de suivi sont à présenter dans le détail.

Enfin, l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets routiers notamment portés par le Conseil départemental, mérite d'être plus aboutie sur les différentes thématiques concernées par des impacts similaires.

Alors que le projet routier est porté par le Conseil départemental, l'absence de décision à ce stade d'engager une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier à compétence exclusive du Département ne permet pas d'apprécier le cas échéant l'ensemble des incidences des réorganisations parcellaires et travaux connexes qui seraient à rattacher au projet d'aménagement de la RD 938 T. Il en résulte par conséquent des incertitudes qui requièrent une vigilance particulière dès lors qu'une partie de ce parcellaire agricole est concerné notamment par le réseau Natura 2000.

Nantes, le 11 décembre 2025
Le président de la MRAe Pays de la Loire
Signé
Daniel FAUVRE

7.2 Réponses aux observations

La MRAe formule dans son avis plusieurs demandes de précisions. Les réponses apportées à chacune de ces demandes sont présentées ci-après (en italique et encadré rouge).

1. Présentation du projet et de son contexte

La MRAe recommande de présenter les principales caractéristiques du futur ouvrage d'art prévu pour le rétablissement des cheminements agricoles au nord de l'aménagement programmé.

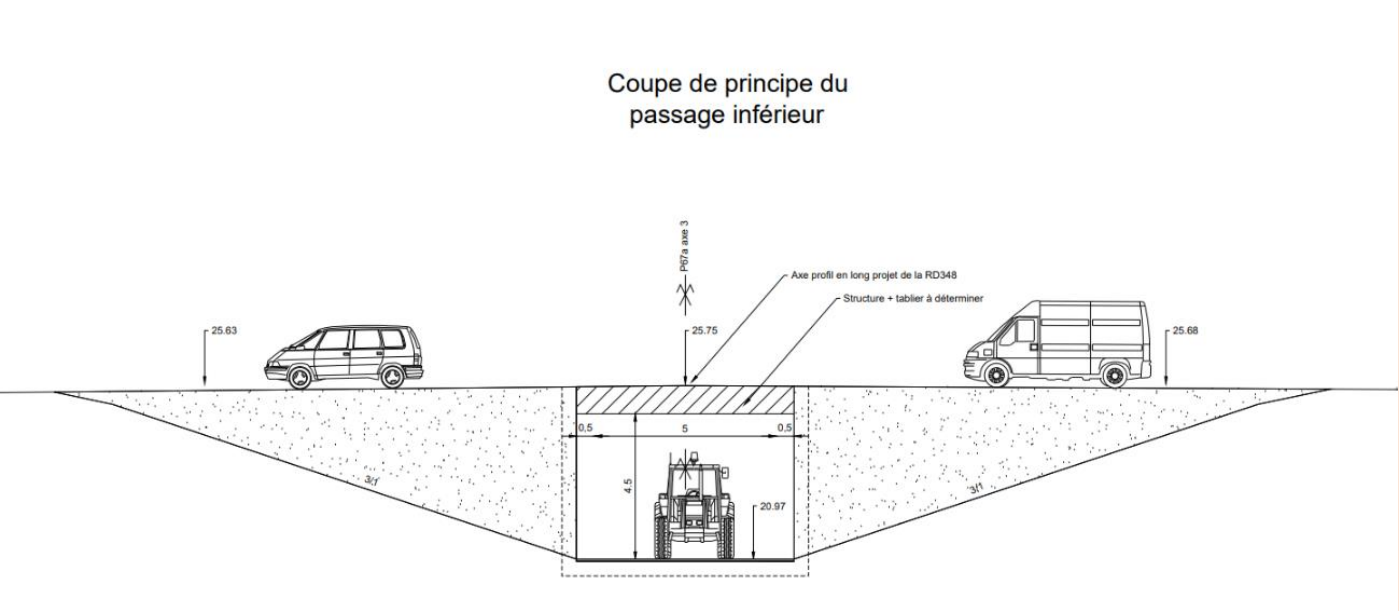
Réponse du maître d'ouvrage :

Afin de permettre aux véhicules notamment agricoles de traverser la RD938T, il sera mis en œuvre un passage inférieur (sous la RD938T).

Au droit du franchissement, un ouvrage de type cadre ouvert (PIPO) ou fermé (PICF) sera réalisé. Cet ouvrage aura un gabarit libre de 4,5 m de hauteur par 6 m de largeur.

Le projet prévoit également la mise en œuvre de garde-corps au droit de l'ouvrage pour assurer la sécurité des véhicules.

L'accès à l'ouvrage sera possible via la mise en place de nouvelle voies pentées à 5%. La mise en œuvre de ces voies impliquera la création de talus.



Coupe de principe du passage inférieur prévu pour le rétablissement des cheminements agricoles au nord

Ces modifications ont été apportées au sein des pièces du dossier d'enquête publique.

A ce stade, la MRAe relève que le dossier ne propose pas de description des caractéristiques de la phase opérationnelle du projet relative aux procédés de construction à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et la quantité des matériaux et ressources naturelles utilisés comme attendu au titre de l'article R122-5. De fait, il en résulte par la suite une analyse des incidences partielle de ce point de vue.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'article R122-5 du Code de l'environnement indique que l'étude d'impact doit comprendre une description du projet y compris :

“une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés”

Le CD85 précise que l'étude d'impact a été réalisée à un stade d'avancement correspondant à des études de niveau avant-projet, dans lesquelles les principes d'aménagement, les emprises et les dispositifs techniques majeurs sont définis, mais où les choix constructifs détaillés relèvent encore des phases ultérieures de conception et de consultation des entreprises.

À ce stade, les procédés de construction et les modalités d'approvisionnement en matériaux ne sont pas définitivement arrêtés, ceux-ci dépendant notamment :

- des choix techniques proposés par les entreprises dans le cadre des marchés de travaux ;
- des contraintes d'exécution et d'optimisation propres à chaque lot ;
- des opportunités de réemploi ou de valorisation de matériaux issus du chantier.

Toutefois, le projet repose sur des techniques routières courantes, sans recours à des procédés spécifiques ou innovants susceptibles de générer des impacts environnementaux supplémentaires. Les travaux concerneront principalement :

- des terrassements de faible amplitude, réalisés majoritairement dans l'emprise de la route existante ;
- la réalisation de structures de chaussées et d'ouvrages d'assainissement conformes aux standards techniques en vigueur ;
- l'utilisation de matériaux classiques du génie routier (granulats, enrobés, béton pour ouvrages hydrauliques).

De plus, le projet consiste en l'élargissement de la route existante, permettant de maintenir l'ensemble des structures de chaussées actuelles, limitant les procédés de construction.

L'énergie mobilisée lors de la phase travaux correspondra essentiellement à l'utilisation d'engins de chantier et aux transports de matériaux, dans des proportions comparables à celles de projets d'aménagement routier de nature et d'ampleur équivalentes.

Au regard de ces éléments, l'absence de quantification détaillée des volumes de matériaux et des consommations énergétiques à ce stade n'est pas de nature à remettre en cause l'identification et l'appréciation des incidences environnementales du projet, celles-ci étant principalement liées aux emprises, aux milieux traversés et aux principes d'aménagement retenus.

Le CD85 précise que les caractéristiques détaillées de la phase opérationnelle, incluant les procédés constructifs, les volumes de matériaux mobilisés et les mesures de limitation des impacts associés, seront précisées lors des phases ultérieures de conception et intégrées, le cas échéant, dans les dossiers d'exécution et les documents contractuels encadrant les travaux.

Le CD85 veillera, dans le cadre de la préparation et de l'exécution des travaux, à intégrer des prescriptions visant à limiter la consommation de ressources naturelles et d'énergie, notamment par l'optimisation des terrassements, le réemploi de matériaux, la limitation des transports et le recours à des techniques conformes aux bonnes pratiques environnementales.

3. Qualité de l'étude d'impact et du résumé non technique

3.1. Etude d'impact

Analyse de l'état initial de l'environnement

La MRAe relève néanmoins qu'il aurait été plus pertinent de prendre comme référence la station en milieu urbain de Niort (appartenant au réseau de surveillance ATMO Nouvelle Aquitaine) située à 30 km à l'est plus proche que celle de La Roche-sur-Yon à 50 km au nord-ouest.

La MRAe recommande de compléter la description de l'état initial concernant la qualité de l'air à partir de l'exploitation des données issues de la station de surveillance de Niort

Le projet étant localisé sur le territoire de la région Pays de la Loire, l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air s'est appuyée en priorité sur les données issues du réseau de surveillance ATMO Air Pays de la Loire, afin d'assurer une cohérence territoriale avec le périmètre d'implantation du projet et avec les documents de planification régionaux en vigueur, notamment le SRADDET.

À ce titre, deux stations de référence ont été mobilisées dans l'étude air :

- la station de La Tardière, située à environ 25 km du secteur du projet et représentative d'un contexte rural comparable ;
- la station Delacroix à La Roche-sur-Yon, située à environ 50 km, représentative d'un contexte urbain régional.

La station de Niort, située à environ 30 km à l'est du site du projet, relève quant à elle du réseau ATMO Nouvelle-Aquitaine. Bien que géographiquement plus proche que La Roche-sur-Yon, elle n'a pas été retenue comme station de référence principale, afin de conserver une cohérence méthodologique fondée sur un même réseau régional de surveillance et des référentiels homogènes.

En complément des données issues des stations régionales présentées, l'étude s'est appuyée sur des cartes de modélisation de la qualité de l'air à l'échelle du secteur du projet, ainsi que sur une campagne de mesures in situ réalisée spécifiquement le long de la RD 938T, permettant de caractériser finement l'exposition locale, indépendamment des seules stations de fond.

Ces éléments permettent ainsi d'appréhender de manière représentative et proportionnée l'état initial de la qualité de l'air au droit du projet.

Cependant, dans son avis sollicité dans le cadre de l'instruction de la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats, le comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) pointe l'absence de présentation de relevés phytosociologiques alors que cette approche est évoquée pour la caractérisation de la flore et des habitats naturels. Il en résulte par conséquent une difficulté quant à l'appréciation de la bonne caractérisation des prairies des aires d'études. Ainsi, aucune information n'est produite en ce qui concerne des prairies subhalophiles thermo-atlantiques du Marais poitevin, qui constituent pourtant un enjeu majeur du site Natura 2000 alors que 150 ha sont a priori présents sur la zone d'étude rapprochée.

La MRAe recommande de caractériser plus précisément les prairies à partir d'une présentation des résultats des relevés phyto-sociologiques réalisés.

Réponse du maître d’ouvrage :

Comme il est formulé dans la réponse à l’avis du CSRPN ci-après, l’approche méthodologique retenue s’appuie sur la phytosociologie sigmatiste, sans toutefois mettre en œuvre des relevés phytosociologiques systématiques, notamment l’évaluation des coefficients d’abondance-dominance selon l’échelle de Braun-Blanquet.

Les relevés floristiques réalisés au droit de l’aire d’étude immédiate montrent que les milieux présents correspondent principalement à des cultures, des bords de route enherbés et quelques prairies hygrophiles, lesquelles ne présentent toutefois pas les espèces caractéristiques ni les conditions écologiques propres aux prairies relevant du code 1410-3 (prairies subhalophiles thermo-atlantiques).

Bien que n’ayant pas été détectée lors des prospections de terrain, il est à noter que le dossier omet de mentionner la Rainette méridionale parmi les différentes espèces d’intérêt communautaire du site Natura 2000 du Marais poitevin.

Réponse du maître d’ouvrage :

La Rainette méridionale n’est pas citée car elle est inscrite à l’annexe IV de la directive 92/43/CEE, et non à l’annexe II qui recense les espèces d’intérêt communautaire ayant contribué à la désignation du site Natura 2000 et sur lesquelles portent l’évaluation des incidences Natura 2000.

Articulation du projet avec les documents de planification

La MRAe recommande de compléter l’analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis du schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires et du schéma régional des carrières.

Réponse du maître d’ouvrage :

SRADDET Pays de La Loire

Le projet de la RD938T est localisé sur le territoire du SRADDET Pays de La Loire adopté par le conseil régional en décembre 2021 et approuvé par le Préfet de Région en février 2022.

Le SRADDET est traduit à travers 30 objectifs, selon les axes suivants :

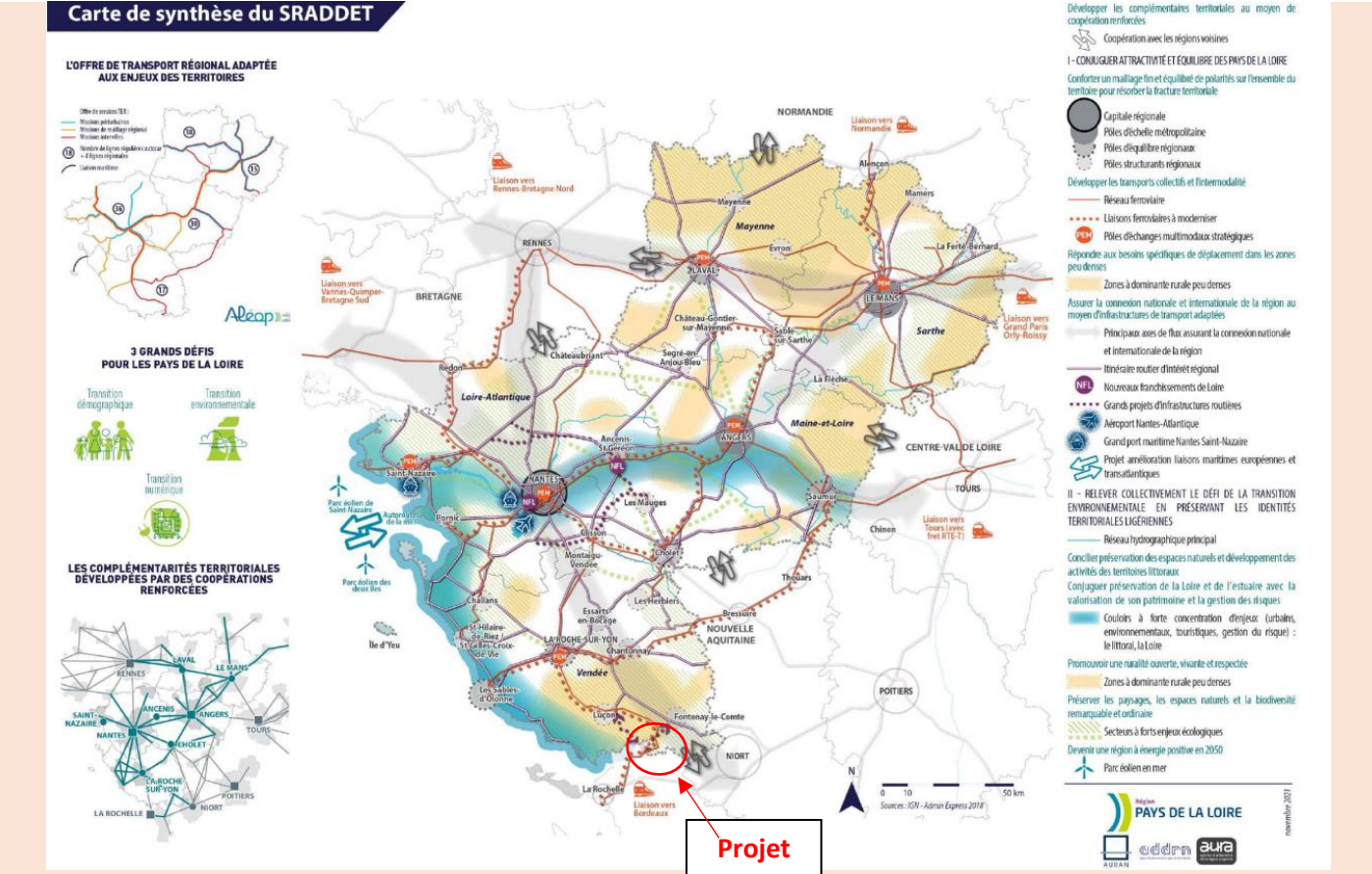
I. Conjuguer attractivité et équilibre des Pays de La Loire

- A. Assurer l’attractivité de tous nos territoires en priorisant sur les plus fragiles
- B. Construire une mobilité durable pour tous les ligériens
- C. Conforter la place européenne et internationale des Pays de La Loire

II. Relever collectivement le défi de la transition environnementale en préservant les identités territoriales ligériennes

- A. Faire de l’eau une grande cause régionale
- B. Préserver une région riche de ses identités territoriales
- C. Aménager des territoires résilients en préservant nos ressources et en anticipant le changement climatique
- D. Tendre vers la neutralité carbone et déployer la croissance verte

La carte suivante présente les objectifs :



Carte de synthèse du SRADDET

Le projet de la RD938T est identifié comme “Grands projets d’infrastructures” au sein de l’objectif A “Assurer l’attractivité de tous nos territoires en priorisant sur les plus fragiles”.

- Objectifs du SRADDET

Il participe notamment aux objectifs suivants du SRADDET:

Axe	Objectif	Point concerné par le projet	Réponse apportée
I. C. Conforter la place européenne et internationale des Pays de la Loire	14. Assurer la connexion nationale et internationale de la région au moyen d'infrastructures de transport adaptées	Améliorer les liaisons routières : <ul style="list-style-type: none">▪ Réaliser un projet alternatif à l’A831 dans le sud-Vendée ;▪ Poursuivre les opérations identifiées sur le réseau routier d’intérêt régional.	Le projet s’inscrit dans le contexte des suites de l’abandon du projet de l’A831, qui permettait la liaison entre les autoroutes A83 à Fontenay-le-Comte et l’A837 côté Charente-Maritime. Le projet d’aménagement de la RD938T répond alors aux objectifs de fluidification et de sécurisation des trafics d’échanges économiques locaux entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, empruntant la RD 938T. Pour rappel, le projet a principalement une vocation de desserte locale sans attirer le trafic de transit national.

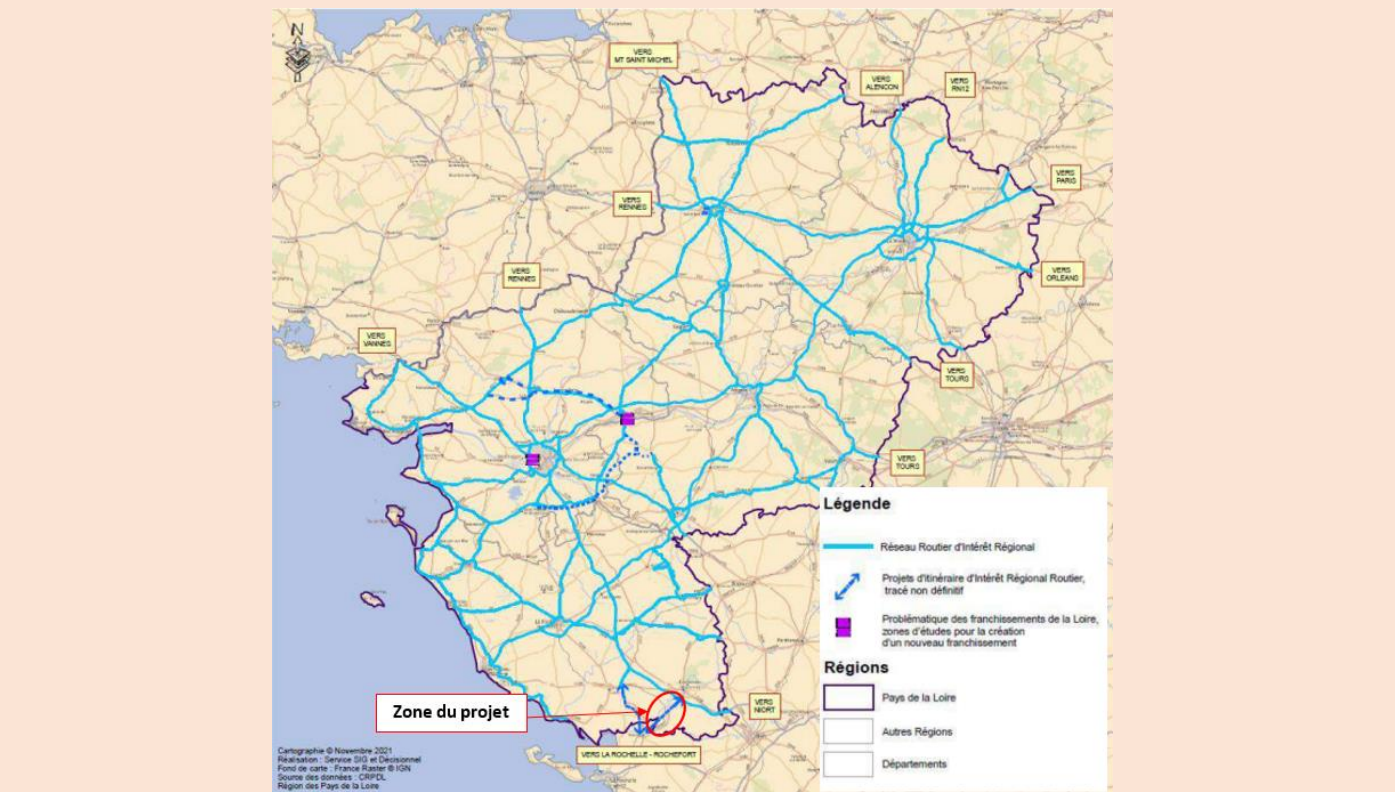
II. A. Faire de l'eau une grande cause régionale	16. Stopper la dégradation de la qualité de la ressource en eau et amorcer une dynamique de reconquête	Lutter contre la dégradation des milieux aquatiques en travaillant à la restauration écologique des cours d'eau (sous la responsabilité des intercommunalités), le rétablissement de la continuité écologique des cours d'eau et la préservation des zones humides Préserver les réservoirs de biodiversité identifiés	Le projet intercepte un réseau de fossés ainsi que 2 cours d'eau « indéterminés » au sens de la cartographie de la DDTM. La majorité de ces écoulements sont déjà interceptés par la RD938T actuelle et seront rétablis dans le cadre du projet notamment par la prolongation des buses existantes. De plus, le projet permettra de gérer les eaux pluviales des bassins versants routiers et naturels intercepté par la nouvelle voirie, non gérées actuellement. Les eaux seront récupérées par un système de fossés enherbés et acheminés vers des bassins d'infiltration. Le projet reprend le profil en long de la voie actuelle afin de limiter les emprises sur le milieu naturel. Une démarche d'évitement a été réalisée avec la réalisation d'inventaires écologiques afin de limiter les impacts sur les zones humides et réservoirs de biodiversité.
	17. Contribuer à un équilibre de la ressource par une gestion quantitative favorisant les économies d'eau	Faciliter le système d'infiltration des eaux pluviales dans les sols, par une désartificialisation des sols et la lutte contre l'étalement urbain	Les eaux pluviales seront gérées par infiltration. Aucun rejet n'est prévu. De plus, le projet repose essentiellement sur les emprises de la voirie actuelle afin de limiter les imperméabilisations supplémentaires.
II. C. Aménager des territoires résilients en préservant nos ressources et en anticipant le changement climatique	25. Prévenir les risques naturels et technologiques	Anticiper l'augmentation de la fréquence d'événements pluvieux extrêmes afin de bien calibrer et concevoir les infrastructures	Les ouvrages de rétention/infiltration ont été dimensionnés pour une crue décennale comme demandé par le SDAGE. En cas d'évènement supérieur, des surverses sont prévues vers les champs.

- Règlement du SRADDET

Le SRADDET fait également l'objet d'un certain nombre de règles auxquelles le projet doit être compatible.

Le projet de la RD938T est indirectement cité à la règle n°11 “Itinéraires routiers d'intérêt régional” qui consiste à “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. » en tant qu'itinéraire alternatif à l'A831 afin de répondre aux objectifs de fluidification des échanges économiques.

42	Projet Tracé non définitif	La Roche-sur-Yon - La Rochelle (itinéraires alternatifs à l'A 831 via Ste-Hermine ou via Fontenay le Comte)	85
----	-------------------------------	---	----



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

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 dépassements sur cet axe stratégique.

Le projet ne prévoit pas d'aménagement cyclable. Néanmoins, l'aménagement de la RD938T comprend des accotements revêtus et élargis constituant 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.

Le projet prend en compte et respecte également les règles suivantes :

- 17. Lutte contre la pollution de l'air (pas d'émissions polluantes supplémentaires liées à la mise en place du projet, et mises en places de mesures de réduction en phase travaux)
- 19. Préservation et restauration de la Trame Verte et Bleue (rétablissement des continuités écologiques, suivi du profil en long existant)
- 20. Eviter/Réduire/Compenser (suivi de la démarche ERC sur l'ensemble des phases du projet)
- 23. Gestion des inondations et limitation de l'imperméabilisation (gestion des eaux pluviales par infiltration et limitation des imperméabilisations via la réutilisation de la chaussée actuelle)

24. Préservation des zones humides (mise en place de la démarche d'évitement, réduction et compensation)

29. Prévention, recyclage et valorisation des déchets de chantier (recyclage des enrobés si possible...)

- 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).



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

Le projet de la RD938T est donc compatible avec le SRADDET Pays de La Loire.

Schéma régional des carrières

Le schéma régional des carrières (SRC), intégré au SRADDET de la région Pays de la Loire, fixe des orientations visant à assurer une gestion durable et économe des ressources minérales, à limiter les impacts environnementaux liés à l'extraction et au transport des matériaux, et à favoriser l'optimisation des besoins en matériaux dans les projets d'aménagement. Celui-ci est abordé p389 de l'étude d'impact :

« Le projet respectera notamment les prescriptions du Schéma Régional des Carrières (SRC). Il sera notamment consulté afin :

- D'Identifier les carrières autorisées à proximité pour l'approvisionnement en matériaux ;
- Privilégier l'utilisation de matériaux locaux pour réduire l'empreinte carbone du transport.
- S'assurer que les carrières sollicitées sont en conformité avec le schéma (autorisations, volumes, localisation). »

L'analyse suivante est apportée afin de démontrer la prise en compte et la compatibilité du projet avec le SRC :

- Nature du projet et besoins en matériaux

Le projet d'aménagement de la RD 938T consiste en un aménagement sur place d'une infrastructure routière existante, sans création de tracé neuf ni d'ouvrages d'art majeurs. Les travaux portent principalement sur :

- l'élargissement ponctuel de la chaussée pour la création de créniaux de dépassement ;
- la réalisation d'ouvrages d'assainissement courants ;
- la mise à niveau des structures de chaussée.

À ce titre, les besoins en matériaux concernent des matériaux courants du génie routier (granulats, matériaux de chaussée, enrobés, bétons pour ouvrages hydrauliques).

- Sobriété et optimisation des ressources

Conformément aux orientations du schéma régional des carrières, le projet s'inscrit dans une logique de sobriété en matière de consommation de ressources minérales, en privilégiant :

- la réutilisation et l'optimisation de l'infrastructure existante ;
- la limitation des terrassements par un profil altimétrique proche du terrain naturel ;
- la réduction des volumes de matériaux mobilisés par rapport à un projet de création d'infrastructure nouvelle.

Les choix de conception du projet permettent ainsi de limiter les besoins en matériaux et ne génère pas de pression particulière sur les ressources minérales régionales.

- Approvisionnement en matériaux et implantation des carrières

À ce stade des études, les modalités précises d'approvisionnement en matériaux ne sont pas encore arrêtées. Elles relèveront des choix des entreprises lors de la phase de consultation et d'exécution des travaux. Néanmoins, le projet est compatible avec les orientations du schéma régional des carrières en ce qu'il n'implique :

- ni l'ouverture de nouvelles carrières,
- ni l'extension de carrières existantes spécifiquement dédiée au projet,
- ni l'exploitation de gisements sensibles ou protégés.

Les matériaux nécessaires seront issus de filières existantes autorisées, dans le respect de la réglementation applicable aux installations classées et aux orientations du SRC.

- Limitation des impacts liés au transport des matériaux

Le schéma régional des carrières vise également à limiter les impacts environnementaux liés au transport des matériaux. Le projet d’aménagement de la RD 938T contribue à cet objectif par :

- des besoins en matériaux maîtrisés ;
- la possibilité de recourir, lorsque cela est techniquement et économiquement pertinent, à des gisements ou plateformes de production situés à une distance compatible avec les principes de réduction des transports ;
- l’intégration, dans les marchés de travaux, de prescriptions favorisant l’optimisation logistique et, le cas échéant, le réemploi de matériaux issus du chantier.

Au regard de sa nature, de son ampleur et de ses objectifs, le projet d’aménagement de la RD 938T est compatible avec les orientations du schéma régional des carrières. Il s’inscrit dans une démarche d’optimisation de l’existant, de maîtrise des besoins en matériaux et de recours à des filières d’approvisionnement autorisées, sans création de pression nouvelle significative sur les ressources minérales régionales.

Les prescriptions issues du schéma régional des carrières seront prises en compte lors de la passation et de l’exécution des marchés de travaux, notamment en matière d’optimisation des approvisionnements et de limitation des impacts environnementaux associés.

Cumuls d’impacts

Pour cette analyse, le dossier présente dans un premier temps un tableau avec huit projets indiqués comme situés aux abords du projet sans autre forme de justification du point de vue du périmètre pertinent à prendre en considération pour ce recensement. Puis, dans un second temps, il propose une présentation de chacun d’entre eux pour lequel une analyse sommaire des impacts cumulés est menée. Sans que ce projet fasse partie des huit projets identifiés, l’analyse porte également sur l’aménagement à 2x2 voies de la portion de la RD 137 entre le carrefour de sortie d’autoroute et celui formé avec la RD 949, complété par un aménagement en tracé neuf à 2x1 voie entre la RD949 et la RD 137 au niveau de la zone d’activités des 4 chemins au sud de Sainte-Gemme-La-Plaine dont l’enquête publique s’est déroulée du 15 avril au 15 mai 2024. Cet itinéraire rejoint l’extrémité de la RD 938 T située en Charente-Maritime au niveau d’un autre projet potentiel, la déviation de Marans, et joue à ce titre un rôle dans la répartition du trafic depuis ce département vers des destinations vendéennes. Le rôle de cet itinéraire via la RD 137 a notamment été pris en compte au travers des enquêtes origines / destinations des trafics produites au dossier.

La MRAe recommande d’analyser, pour les différentes thématiques pour lesquelles le projet de la RD 938 T présente des incidences, les effets cumulés de celles-ci avec les incidences identifiées au sein de l’ensemble des autres projets pris en considération au dossier.

Réponse du maître d’ouvrage :

Conformément à l’article R.122-5 du code de l’environnement, l’analyse des effets cumulés du projet d’aménagement de la RD 938T a été menée en prenant en considération les autres projets connus à la date de réalisation de l’étude d’impact, susceptibles d’interagir avec le projet au regard de leur nature, de leur localisation et des thématiques environnementales concernées.

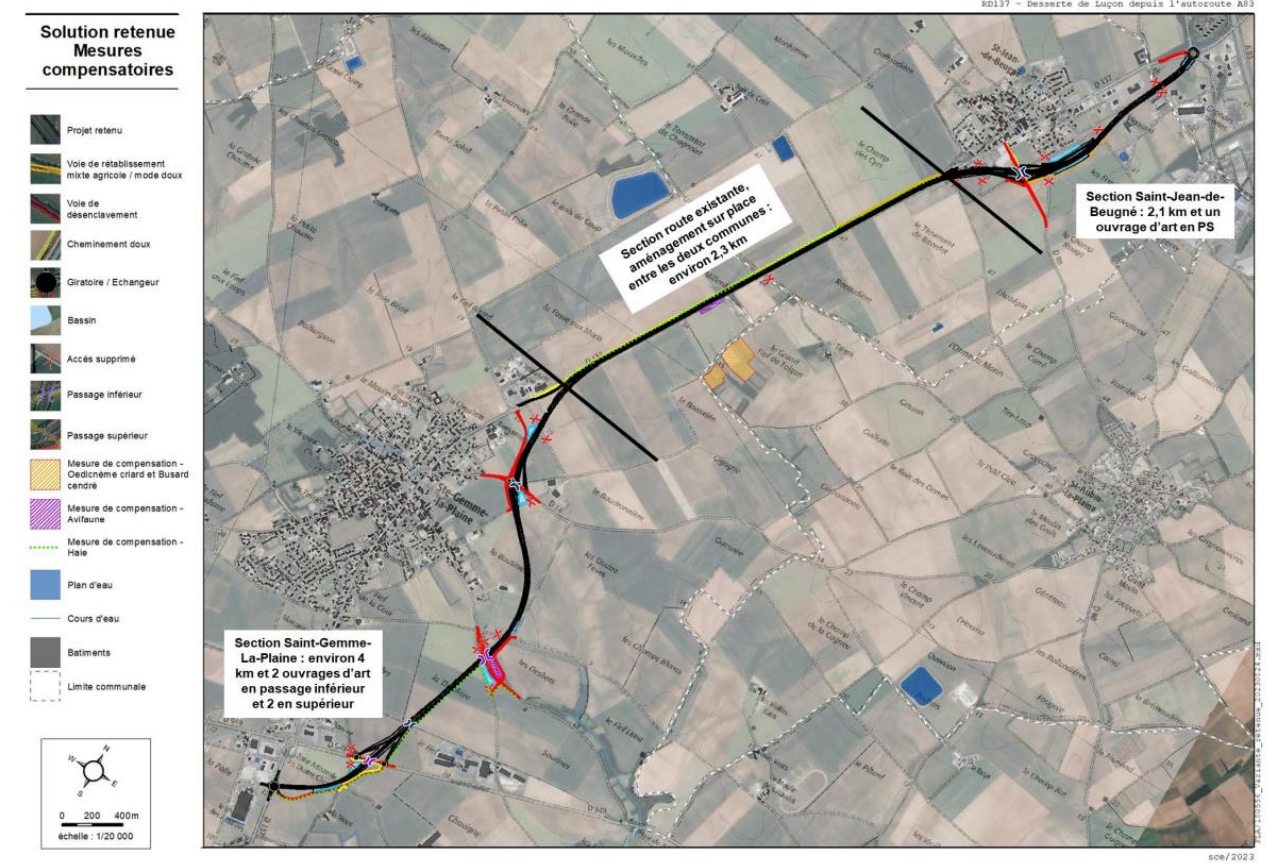
À ce titre, le projet de desserte de Luçon depuis l’autoroute A83 par l’aménagement à 2x2 voies de la RD 137 a été examiné.

Ce projet est localisé à plus de 20 km à l’ouest du secteur de la RD 938T et poursuit des objectifs distincts, principalement liés à l’amélioration de la desserte de Luçon et à la sécurisation de traverses d’agglomération. Il a par ailleurs fait l’objet d’une autorisation environnementale et d’une enquête publique menée du 15 avril au 15 mai 2024.

Pour rappel, le projet de desserte de Luçon depuis l’autoroute A83 consiste à l’aménagement à 2x2 voies de la RD 137 de l’échangeur autoroutier de Sainte-Hermine jusqu’à la RD 949 permettant l’accès à Luçon. Les objectifs visés par cet aménagement sont les suivants :

- Améliorer la desserte de Luçon, de l’autoroute A 83 à la RD 949 par un axe permettant une circulation rapide, fluide et sécurisée ;
- Contribuer à la sécurisation des traverses d’agglomération de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants de ces deux communes.

Le projet a fait l’objet d’une autorisation environnementale et d’une enquête publique menée du 15 avril 2024 au 15 mai 2024.



Tracé du projet

Precision de l’analyse sommaire des impacts cumulés présentée p 714 de l’étude d’impact

- Milieu physique et hydraulique

Les deux projets sont implantés au sein de bassins versants distincts et n’affectent pas les mêmes masses d’eau. En l’absence de continuité hydraulique entre les secteurs concernés, aucun effet cumulé n’est à prévoir en matière :

- d’écoulements hydrauliques,
- de gestion des eaux pluviales,
- de qualité des eaux superficielles et souterraines.

- Milieu naturel et biodiversité

Le projet de desserte de Luçon par la RD137 depuis l'autoroute A83 est localisé à plus de 20km à l’ouest du projet de la RD938T. Il se situe dans un contexte de plaine calcaire, largement dominé par les parcelles cultivées. Ce contexte écologique se retrouve seulement sur le premier tiers nord du projet de la RD938T, le reste du projet se trouvant en zone de marais.

Le projet de desserte de Luçon est localisé en dehors du PNR du Marais Poitevin. Les deux projets n’ont en commun aucun zonage du milieu naturel.

Le dossier d’autorisation environnemental concernant la RD137 fait mention d’un cortège faunistique similaire à celui observé au niveau de la RD938T :

- Un cortège avifaunistique relativement riche avec environ 70 espèces notées, dont plusieurs espèces nicheuses patrimoniales comme l’Œdicnème criard, le Busard cendré, le Bruant proyer et autres espèces affiliées aux cultures et prairies ; mais aussi la Linotte mélodieuse, le Chardonneret élégant, le Verdier d’Europe, la Cisticole des joncs, la Bouscarle de Cetti et autres espèces affiliées aux milieux ouverts, aux fourrés et aux haies bocagères et urbaines.
- Un cortège herpétologique peu varié, avec trois espèces de reptiles (la Couleuvre helvétique, le Lézard des murailles et le Lézard à deux raies), et aucun amphibien.
- Des mammifères terrestres communs, principalement des espèces non protégées dont les aires de reproduction sont éloignées des tracés du projet et donc non impactées par les travaux. Le Hérisson d’Europe, espèce protégée est néanmoins présente sur l’aire du projet.
- Un intérêt chiroptérologique modérée, avec 15 espèces recensées, mais également de nombreux gîtes possibles (vieux bâtiments, boisements et arbres à cavité).
- Un cortège entomologique peu varié, composé d’espèces communes sans statut patrimonial ou de protection particulier.

Au vu de la distance importante entre le projet de la RD137 et celui de la RD938T, il n’y aura pas d’effets cumulés pour les espèces à faible capacité de dispersion, comme les reptiles, les mammifères et les insectes. Des effets cumulés éventuels pourraient être considérés pour les espèces à plus forte capacité de dispersion, principalement l’avifaune. Néanmoins, malgré les impacts sur la flore et la faune identifiés dans le cadre du projet de la RD938T, la mise en œuvre de la séquence ERC met en évidence une absence d’effets résiduels significatifs (notamment sur l’avifaune) et, par conséquent, une absence d’effets cumulés de ces deux projets.

- Trafic et déplacements

Les deux projets répondent à des logiques de trafic différentes :

- le projet de la RD 137 concerne principalement un trafic de transit, à l’échelle régionale ;
- le projet de la RD 938T vise l’amélioration des conditions de circulation d’un trafic majoritairement local.

Les études de trafic ne mettent pas en évidence d’interactions fonctionnelles entre les deux axes. Les projets n’induisent donc pas de reports ou d’effets combinés sur les flux de circulation, et aucune incidence cumulée n’est attendue sur ce volet.

- Cadre de vie et nuisances

Les deux projets poursuivent un objectif commun d’amélioration du cadre de vie des communes traversées, notamment par la sécurisation des déplacements et la réduction des situations de congestion.

Toutefois, en raison de leur éloignement géographique, les secteurs habités concernés sont distincts, excluant tout effet cumulé en matière de nuisances sonores, de qualité de l’air ou de cadre de vie.

- Surfaces aménagées

Les deux projets présentent des emprises spatiales distinctes et géographiquement éloignées. Le projet d’aménagement de la RD 938T s’inscrit dans l’emprise et l’environnement immédiat d’une infrastructure existante, avec des élargissements ponctuels et linéaires, tandis que le projet de desserte de Luçon par la RD 137 consiste en l’aménagement à 2x2 voies d’un axe structurant situé à plus de 20 km à l’ouest.

En l’absence de proximité géographique et de continuité spatiale entre les emprises, les surfaces aménagées par les deux projets ne se cumulent pas à l’échelle locale ou intercommunale. Aucun effet cumulé significatif n’est donc identifié en matière de consommation d’espace.

- Artificialisation et fonctionnalité des sols

Les incidences du projet de la RD 938T en matière d’artificialisation des sols sont principalement liées à des extensions limitées de la plateforme routière existante. Le projet de desserte de Luçon concerne quant à lui des secteurs agricoles différents, situés dans un autre contexte territorial, sans lien fonctionnel ou écologique avec les secteurs traversés par la RD 938T.

Les deux projets :

- n’affectent pas les mêmes unités foncières ou exploitations agricoles ;
- ne partagent pas de continuités fonctionnelles communes en matière de sols ;
- sont implantés dans des bassins versants et des contextes paysagers distincts.

Ainsi, aucune interaction ni effet cumulé n’est identifié en matière d’artificialisation ou de perte de fonctionnalité des sols.

- Émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre associées aux deux projets relèvent essentiellement de la phase travaux (aucune émission supplémentaire à attendre pour le projet de la RD938T en exploitation).

Le projet de la RD 137 vise principalement un trafic de transit à l’échelle régionale, tandis que le projet de la RD 938T concerne un trafic majoritairement local. En l’absence d’interaction fonctionnelle entre les deux axes et compte tenu de leur éloignement géographique, les effets des deux projets sur les émissions de gaz à effet de serre ne se cumulent pas à l’échelle des territoires concernés.

Au regard de l’ensemble des analyses menées, incluant le milieu physique et hydraulique, le milieu naturel, le trafic et les déplacements, le cadre de vie, ainsi que les thématiques complémentaires relatives aux surfaces aménagées,

à l'artificialisation et à la fonctionnalité des sols, et aux émissions de gaz à effet de serre, le projet d'aménagement de la RD 938T n'est pas susceptible de générer d'effets cumulés significatifs avec le projet de desserte de Luçon par la RD 137.

Les deux projets sont séparés par une distance importante, s'inscrivent dans des contextes territoriaux, hydrauliques, écologiques et fonctionnels distincts, et répondent à des objectifs et à des logiques de trafic différentes. Ils n'affectent ni les mêmes milieux, ni les mêmes bassins versants, ni les mêmes unités foncières ou fonctionnelles, et ne présentent pas d'interactions susceptibles de conduire à des incidences cumulées, y compris en matière de consommation d'espace, d'artificialisation des sols et d'émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, l'analyse des effets cumulés conclut à une absence d'incidences cumulées notables, toutes thématiques confondues, au regard des projets connus à la date de réalisation de l'étude d'impact.

3.2. Résumé-non-technique

Le résumé non technique, présenté en début de l'étude d'impact, est globalement clair et reprend de façon synthétique les différents chapitres traités par l'étude d'impact. Il devra néanmoins être actualisé au regard des compléments attendus, suite aux recommandations formulées dans le présent avis et des réponses qui y seront apportées.

Le RNT a été actualisé suite aux recommandations de la MRAe.

4. Analyse des variantes et justification des choix effectués

La MRAe observe que des variantes portant sur la largeur du profil en travers et notamment des accotements n'ont pas été étudiées. La mise en place de bandes multifonctionnelles permettant la circulation des cyclistes a été retenue alors qu'un itinéraire cyclable, en partie en site propre, existe à l'ouest de la RD938T. Les règles de l'art1 permettent sous conditions de réduire la largeur des accotements notamment en fonction de l'intensité de la circulation des cycles.

La MRAe recommande de justifier le profil en travers proposé, sur la base d'une analyse comparative multicritères intégrant à la fois la stratégie de déplacements des cycles et les enjeux de sécurité et environnementaux (biodiversité, zones humides, artificialisation des sols).

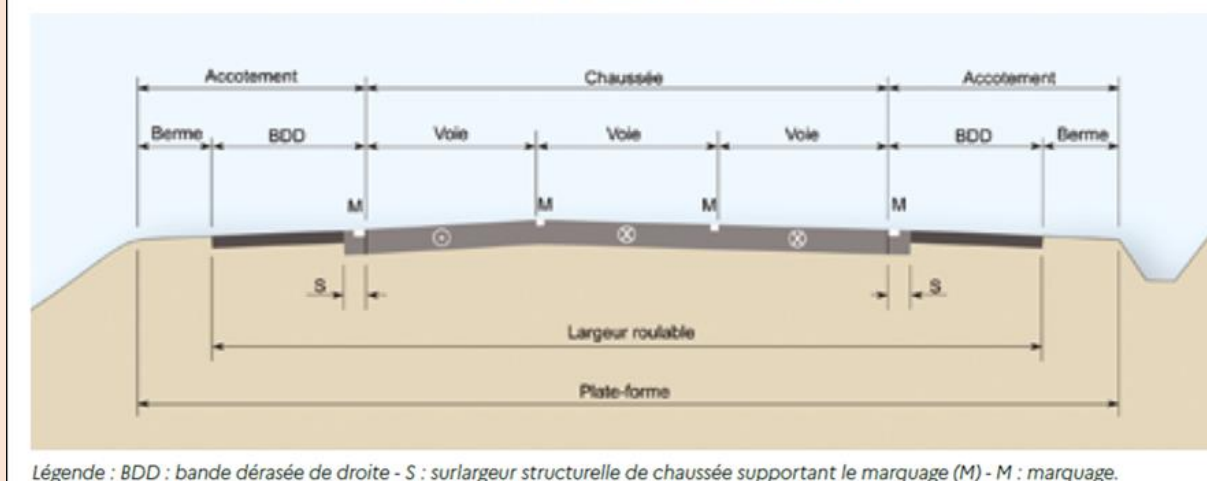
Réponse du maître d'ouvrage :

La MRAE recommande de justifier le profil en travers retenu et souligne qu'aucune variante concernant le traitement des accotements n'a été proposée.

Le guide « Aménagement des Routes Principales » (ARP), publié par le CEREMA en août 2022, précise pour les « routes à trois voies affectées » (type 4.2) le profil en travers type à appliquer, présenté ci-dessous.

1.3 - ÉLÉMENTS DU PROFIL EN TRAVERS À 3 VOIES AFFECTÉES (TYPE 4.2)

Figure 5 : Profil en travers à 3 voies affectées



Profil en travers type pour une route à 3 voies affectées (source : ARP, CEREMA, août 2022)

L'accotement se compose d'une Bande Dérasée de Droite (BDD) et d'une Berme.

Selon le guide ARP (§2.1.1.), la Bande Dérasée de Droite a pour fonctions :

- Assurer la sécurité en offrant une zone de récupération, permettant la remise en trajectoire des véhicules ou la réalisation de manœuvres d'évitement de collisions par déport latéral ;
- Permettre la circulation des modes actifs empruntant la largeur roulable (piétons et cycles) ;
- Permettre l'arrêt ponctuel d'un véhicule ;
- Faciliter les opérations d'entretien de la chaussée et de ses dépendances.

Le guide précise que la largeur normale d'une BDD est de 2m et recommande dans tous les cas la présence d'une BDD revêtue uniformément.

Par ailleurs, bien qu'une piste cyclable départementale existe à l'Ouest de la RD 938 T, il convient de noter :

- Cette piste n'est pas l'itinéraire le plus direct pour les trajets domicile-travail ;
- Elle n'est pas continue entre Fontenay-le-Comte et l'Ile-d'Elle.

Il ne peut donc être raisonnablement exclu l'absence de flux cyclables sur la RD 938 T. De plus, le revêtement de l'accotement permet également son usage par d'autres modes actifs et vélomoteurs en dehors du flux principal de circulation.

Aussi, pour des impératifs de sécurité et compte tenu du niveau de fonction élevé de cette voie, il est nécessaire de prévoir un revêtement de la BDD et de maintenir sa largeur à 2 m, conformément aux préconisations du guide ARP et aux règles de l'art. C'est pourquoi aucune variante n'a été proposée concernant le profil en travers type de la RD 938T.

5. Prise en compte de l’environnement par le projet

5.1. La consommation d’espace, l’artificialisation des sols et les effets sur le climat liés à l’aménagement routier et à son usage

Bien que portant sur l’aménagement d’un axe routier existant, le projet s’implante sur 20 ha d’espaces agricoles ou naturels.

Au regard de l’usage majoritairement agricole des sols qui seront ainsi artificialisés, le dossier ne présente pas d’estimation chiffrée des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la construction de la route.

De la même manière, arguant que le projet n’a pas vocation à augmenter le trafic et que ses aménagements ont vocation à fluidifier la circulation, il sera de nature à réduire les émissions actuelles liées à la congestion du trafic, là encore sans proposer une approche quantifiée.

La MRAe remarque par ailleurs que la fluidification du trafic et notamment le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h contre 80km/h actuellement peut conduire à une augmentation des émissions du fait de consommations énergétiques plus élevées.

Aussi le dossier gagnerait davantage à faire le lien avec les éléments produits par ailleurs au titre de l’analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et avantages induits par le projet et plus particulièrement le calcul du coût des nuisances liées à l’effet de serre additionnel.

Aussi, au regard des principes d’aménagement retenus pour la végétalisation et les aménagements paysagers des talus et dépendances du projet, le dossier gagnerait à indiquer dans quelle mesure le maître d’ouvrage est en mesure, a minima, de compenser les pertes de carbone induites par l’usage de l’aménagement routier et les émissions liées aux travaux.

La valorisation monétaire des coûts liés à l’effet de serre additionnel, abordée par ailleurs, n’apporte pas davantage de précision du point de vue de la quantification de ces émissions à compenser.

Le dossier gagnerait également à prendre en compte les émissions liées aux opérations d’entretien courant (fauchage des accotements, curages des ouvrages d’assainissement) et de renouvellement des couches de roulement en fonction de la durée de vie pour laquelle les chaussées ont été dimensionnées, compte tenu notamment que des opérations porteront sur une infrastructure dont les surfaces revêtues seront élargies par rapport à la route actuelle.

La MRAe recommande :

- **d’exposer clairement le bilan des émissions de gaz à effets de serres de la variante retenue sur l’ensemble du cycle de vie de l’infrastructure (construction et exploitation) ;**
- **de mettre en place des mesures d’évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre résultant du projet.**

Réponse du maître d’ouvrage :

- **Consommation d’espace et artificialisation des sols**

Le maître d’ouvrage confirme que le projet d’aménagement de la RD 938T conduit à une consommation d’environ 20 ha d’espaces majoritairement agricoles ou naturels. Cette consommation d’espace résulte de l’élargissement ponctuel de la plateforme routière existante pour la création de crèneaux de dépassement, de l’aménagement de carrefours sécurisés et de la mise à niveau des dispositifs d’assainissement.

Cette artificialisation doit toutefois être appréciée au regard de la nature même du projet, qui consiste en un aménagement sur place d’une infrastructure existante, sans création de tracé neuf, ni ouverture de nouveaux corridors

de circulation. Les emprises nouvelles sont linéaires, discontinues et majoritairement contenues dans l’environnement immédiat de la route actuelle, déjà artificialisé et fortement anthropisé.

Le projet s’inscrit ainsi dans une logique de réutilisation et d’optimisation d’une infrastructure existante, alternative à toute solution de création d’axe nouveau, écartée dès l’amont des réflexions, et notamment à la suite de l’abandon du projet autoroutier de l’A831.

- **Effets sur le climat – phase travaux**

Les émissions de gaz à effet de serre liées à la phase travaux correspondent à des émissions ponctuelles et non récurrentes, associées aux opérations de terrassement, de réalisation des chaussées et des ouvrages d’assainissement.

Le projet ne comporte pas d’ouvrages d’art majeurs, ne nécessite pas de volumes exceptionnels de remblais ou de déblais et s’appuie sur une altimétrie proche du terrain naturel. Les travaux concernent une infrastructure existante, ce qui limite fortement les besoins en matériaux et en énergie par rapport à un projet de création de voie nouvelle.

Au regard de la nature, de l’ampleur et du caractère localisé des travaux, les émissions associées restent limitées et temporaires.

Dans le cadre du guide du CEREMA « Recommandations pour l’évaluation des émissions de gaz à effet de serres des projets routiers », « une analyse des émissions GES a été conduite sur 16 projets routiers de l’Etat ayant fait l’objet d’un avis de l’Autorité environnementale en 2017 et 2018. Les émissions de GES ont été calculées en analyse de cycle de vie pour les postes constructions, artificialisation des sols et entretien. La plupart des projets correspondent aujourd’hui à des améliorations d’itinéraires existants n’induisant pas de trafic supplémentaire au-delà des évolutions globales de la demande de mobilité, [comme c’est le cas sur le projet de la RD938T], ces chiffres (émission GES) sont souvent faibles et peuvent même être négatifs lorsque le projet permet de réduire les distances parcourues et donc le nombre de ‘véhicule. Kilomètre’ ».

De plus, après comparaison aux « volumes d’émissions de GES liés à la circulation routière actuelle soit environ 130,4 Mt eq.CO2, les émissions liées à la construction de ces 16 projets représentent 0.4 % du total des émissions annuelles dues à la route ».

- **Effets sur le climat – phase d’exploitation**

Le projet n’a pas pour objet d’augmenter la capacité globale de l’itinéraire ni d’attirer de nouveaux flux de trafic. Les études de trafic montrent que la RD 938T supporte un trafic majoritairement local, avec une part de trafic de transit inférieure à 14 %, et que le projet n’induit pas de modification significative des volumes de circulation à terme.

Si le relèvement ponctuel de la vitesse maximale autorisée à 90 km/h est susceptible, pris isolément, d’entraîner une augmentation marginale des consommations unitaires, cet effet doit être mis en perspective avec les gains attendus en termes de régularité des écoulements et de réduction des situations de congestion.

Les ordres de grandeur généralement admis pour les véhicules légers montrent que, en régime stabilisé, l’écart de consommation entre 80 km/h et 90 km/h demeure limité, de l’ordre de quelques pourcents, correspondant à une augmentation typiquement inférieure à 0,3 L/100 km, soit environ 3 à 6 % de consommation unitaire selon les motorisations.

Cet effet théorique doit toutefois être mis en perspective avec les gains attendus du projet en matière de fluidité du trafic. La création de crèneaux de dépassement vise précisément à supprimer les situations de circulation dégradée (circulation en file derrière des poids lourds, ralentissements prolongés, accélérations et décélérations répétées), reconnues comme particulièrement pénalisantes du point de vue des consommations énergétiques et des émissions associées.

Dans ces conditions, la réduction des phases de conduite instable et des reprises d’allure est de nature à compenser, voire à neutraliser, l’augmentation marginale de consommation liée au relèvement de la vitesse maximale autorisée. Par ailleurs, cet effet reste à apprécier au regard d’un trafic globalement stable, majoritairement local, et sans création de trafic induit par le projet.

Ainsi, à l’échelle de l’itinéraire et du volume de trafic concerné, l’incidence du relèvement ponctuel de la vitesse maximale autorisée sur les émissions de gaz à effet de serre apparaît faible et non significative, et en tout état de cause inférieure aux incertitudes liées à l’évolution du parc de véhicules et aux comportements de conduite à l’horizon du projet.

Le guide du CEREMA « Recommandations pour l’évaluation des émissions de gaz à effet de serres des projets routiers » indique que « pour les autres postes de fonctionnement (exploitation, entretien), le maître d’ouvrage pourra décider, s’il estime que l’impact peut être significatif, d’affiner l’évaluation en prenant en compte l’économie réalisée en termes d’entretien et d’exploitation sur le réseau historique. Cela reviendra par exemple, dans le cas d’un élargissement, à considérer uniquement l’entretien et l’exploitation sur les voies supplémentaires créées par le projet ». L’impact des postes de fonctionnement étant jugés non-significatifs sur le projet de la RD938T, il a été proposé une analyse non-chiffrée.

- Proportionnalité de l’évaluation des émissions de gaz à effet de serre

Compte tenu :

- du caractère d’aménagement sur place d’une infrastructure existante,
- de l’absence de création de capacité nouvelle et de trafic induit,
- de la neutralité attendue des émissions en phase d’exploitation,
- et du caractère ponctuel et limité des émissions liées aux travaux,

le maître d’ouvrage considère que la réalisation d’un bilan exhaustif des émissions de gaz à effet de serre sur l’ensemble du cycle de vie de l’infrastructure apparaîtrait disproportionnée au regard des enjeux climatiques effectivement générés par le projet.

Conformément au principe de proportionnalité prévu par le code de l’environnement, le maître d’ouvrage privilégie une approche qualitative et comparative, fondée sur la nature du projet, ses objectifs et ses effets attendus, permettant d’apprécier de manière pertinente son impact climatique.

- Mesures de limitation des impacts climatiques

Indépendamment de l’absence d’impact climatique significatif, le maître d’ouvrage s’engage à intégrer, dans la phase de réalisation et d’exploitation du projet, des mesures visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre, notamment :

- l’optimisation des terrassements et la limitation des transports de matériaux ;
- le recours, lorsque cela est possible, au réemploi de matériaux issus des chaussées existantes ;
- la rationalisation des phases de chantier ;
- la végétalisation des talus et dépendances routières, contribuant au stockage de carbone et à l’intégration paysagère de l’infrastructure.

En l’absence d’émissions supplémentaires liées à l’exploitation de l’infrastructure, et compte tenu du caractère ponctuel des émissions de chantier, la mise en œuvre d’une démarche spécifique de compensation carbone n’apparaît pas justifiée pour le présent projet.

5.2. La préservation des milieux naturels et de la biodiversité, notamment gestion de l’eau

La MRAe rappelle que l’article R 122-5 III du code de l’environnement prévoit que l’étude d’impact comprend notamment, pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l’article R. 122-2 du code de l’environnement : « une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l’ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ». Or, le dossier se limite à un diagnostic du parcellaire agricole effectué sur la zone d’étude. A ce stade le maître d’ouvrage renvoi à une étape ultérieure relative à l’avis de la commission départementale d’aménagement foncier quant à l’opportunité de réaliser un AFAFE, dont la compétence relève du conseil départemental.

Si la décision de mettre en œuvre ou non un AFAFE n’est effectivement pas encore connue par le maître d’ouvrage, compte tenu des incidences potentielles sur un périmètre possiblement plus large que celui de l’aire.

Réponse du maître d’ouvrage :

La MRAe rappelle que l’article R.122-5 III du code de l’environnement prévoit, pour les projets d’infrastructures de transport, une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers susceptibles d’être induits par le projet.

À ce stade, le maître d’ouvrage précise que le projet d’aménagement de la RD 938T a été conçu de manière à limiter la nécessité de recourir à un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental, en limitant autant que possible les incidences sur l’organisation parcellaire existante.

En effet, le projet :

- s’inscrit dans l’emprise et l’environnement immédiat d’une infrastructure existante ;
- ne génère pas de morcellement des parcelles agricoles ;
- ne crée pas d’effet de coupure des unités d’exploitation ;
- maintient la continuité des exploitations grâce à la création et à l’adaptation de rétablissements agricoles dédiés ;
- s’appuie sur un parcellaire agricole déjà structuré et fonctionnel, avec des cheminements existants et organisés ;
- ne présente pas de paysage de bocage et que les haies y sont rares.

Dans ces conditions, aucun besoin avéré d’aménagement foncier n’a été identifié à ce stade, tant du point de vue de la fonctionnalité agricole que de la desserte des parcelles. Par ailleurs, une étude préalable agricole est en cours de réalisation par la Chambre d’agriculture. Cette étude aboutira à la définition de mesures de compensation agricoles collectives, ciblées sur le périmètre perturbé par le projet, garantissant ainsi la prise en compte des enjeux agricoles.

Toutefois, conformément aux dispositions réglementaires et aux compétences respectives des acteurs concernés, la décision d’engager ou non une procédure d’AFAFE relève d’une étape ultérieure. Si une telle procédure devait être envisagée, celle-ci ferait l’objet, a minima, d’un examen au cas par cas, permettant d’apprécier précisément les enjeux agricoles, environnementaux et fonciers, ainsi que les incidences potentielles associées.

Dans cette hypothèse, l’analyse des enjeux existants, des effets du projet et des mesures d’évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation, serait menée dans le cadre réglementaire propre à la procédure d’aménagement foncier, garantissant une prise en compte adaptée et proportionnée des enjeux concernés.

Ainsi, au regard des caractéristiques du projet et du contexte local, l’absence d’analyse détaillée d’un aménagement foncier hypothétique dans le cadre de la présente étude d’impact apparaît cohérente, le projet ayant été conçu pour préserver l’organisation agricole existante et ainsi limiter la nécessité de recourir à un AFAFE.

Milieux aquatiques

Les ouvrages de rétention intègrent une surverse qui évite la rupture des bassins en cas de phénomènes supérieurs à celui pour lequel les ouvrages ont été dimensionnés. Quand bien même, par rapport à la situation actuelle, l’aménagement de créniaux est ainsi l’occasion de mettre le système d’assainissement routier au niveau des standards comparables pour la création d’une route, le projet va contribuer à une imperméabilisation supérieure dont les conséquences en cas d’évènements exceptionnels (notamment une pluie centennale) méritent d’être appréciées. A ce stade le dossier ne permet pas de situer précisément les zones destinées à accueillir la surverse et les conséquences en aval des rejets d’eau non régulés pour de tels phénomènes. Cela revêt une importance particulière pour les ouvrages en aval desquels des habitations ou des activités seraient potentiellement exposées. C’est principalement le cas des habitations à l’est de la RD 938T sur les communes de Fontaines Montreuil Ecoûé pour lesquelles une sensibilité aux inondations est déjà identifiée sans que des mesures complémentaires ne soient envisagées à ce stade.

Réponse du maître d’ouvrage :

En situation actuelle, l’ensemble des précipitations, y compris lors d’évènements pluvieux intenses ou exceptionnels, est évacué sans régulation, ce qui constitue une situation de référence défavorable du point de vue hydraulique.

Le projet d’aménagement de la RD 938T permet une amélioration significative de la gestion des eaux pluviales, par la création de bassins de rétention dimensionnés pour une pluie décennale, avec un débit de fuite limité, ainsi que par l’aménagement de fossés élargis et enherbés assurant des fonctions de stockage temporaire et d’infiltration, conformément aux règles de l’art et sans contradiction avec le SDAGE Loire-Bretagne.

Les volumes de rétention prévus permettent de gérer les eaux pluviales de la route actuelle en plus des imperméabilisations supplémentaires liées à l’élargissement de la plateforme routière. En situation courante et pour les événements pluvieux de référence, le projet conduit ainsi à une réduction des débits rejetés vers l’aval par rapport à la situation actuelle, qui ne comporte aucun dispositif de tamponnage.

Gestion des surverses en cas d’évènements exceptionnels :

Les dispositifs de surverse intégrés aux ouvrages ont pour objectif d’assurer la sécurité hydraulique des ouvrages en cas d’évènements supérieurs à ceux pour lesquels ils sont dimensionnés, notamment en cas de pluies d’occurrence centennale.

En cas de surverse, les écoulements emprunteront des cheminements similaires à ceux existant actuellement. Ainsi, le projet ne crée pas de nouveaux axes d’écoulement en situation exceptionnelle.

Il est par ailleurs rappelé que le projet introduit, même en cas d’évènement exceptionnel, une atténuation préalable des volumes ruisselés, du fait du stockage temporaire assuré par les bassins et les fossés aménagés avant tout dépassement de capacité, ce qui n’est pas le cas dans la situation actuelle.

Ainsi le projet compense les écoulements supplémentaires générés par les nouvelles imperméabilisations et ne modifie pas les écoulements, notamment vers l’est de la RD 938T sur les communes de Fontaines, Montreuil et Écoué. Ainsi le projet n’est pas de nature à aggraver la sensibilité existante aux inondations identifiée localement. Au contraire, par l’introduction d’un tamponnage amont aujourd’hui inexistant, il contribue à une meilleure maîtrise des écoulements vers l’aval, y compris lors d’évènements pluvieux d’intensité élevée.

De plus, des dispositifs de protection contre les inondations sont déjà présents sur le secteur de Doix.

En synthèse, le projet d’aménagement de la RD 938T conduit :

- à une amélioration nette de la gestion des eaux pluviales par rapport à la situation actuelle ;
- à une compensation hydraulique des imperméabilisations nouvelles grâce aux volumes de rétention créés ;
- à une absence d’aggravation des écoulements en situation exceptionnelle, les surverses s’inscrivant dans des fonctionnements hydrauliques existants, avec des volumes préalablement écrêtés.

Ainsi, le projet ne génère pas de risque supplémentaire en cas d’évènements pluvieux exceptionnels et contribue, au contraire, à une mise à niveau hydraulique de l’infrastructure, conforme aux recommandations actuelles, dans un secteur où aucun dispositif de régulation n’existait jusqu’à présent.

Concernant la pollution chronique des eaux de plateforme routière, l’abattement des principaux polluants routiers repose principalement sur la décantation effectuée au sein des bassins. La MRAe constate que le dossier ne propose pas d’évaluation des charges relatives aux matières en suspension (MES), matières organiques (DCO et DBO5), hydrocarbures et métaux lourds en fonction du trafic attendu à terme, ni ne propose une estimation des taux d’abattement de ces divers polluants en fonction des caractéristiques des ouvrages.

Réponse du maître d’ouvrage :

L’évaluation des charges polluantes tel que défini au GTPOR est présenté via le tableau ci-dessous :

Calcul des charges polluantes

Projet

RD938T

Le calcul des charges polluantes sur cette section est effectué pour un site

ouvert

Surfaces imperméabilisées	11,51	ha
Trafic (TMJA)	7000	véhicules/jour
H. pluie moyenne annuelle	623	mm

Charges polluantes annuelles véhiculées par les eaux de ruissellement sur le projet en Kg						
MES	DCO	ZN	CU	CD	HC totaux	HAP
3222,8	3222,8	32,23	1,611	0,16114	48,342	0,00645

MES	Matières en suspension
DCO	Demande chimique en oxygène
Zn	Zinc
Cu	Cuivre
Cd	Cadmium
Hc	hydrocarbures totaux
Hap	hydrocarbures aromatiques polycycliques

Fr 0,0644

Fr est la fraction maximale de la charge polluante annuelle mobilisable pour un événement pluvieux de pointe

les ouvrages implantés dans le cadre du projet permettant la réduction des charges polluantes sont les suivants :

	MES	DCO	ZN	CU	CD	HC totaux	HAP
Bassin sec	80	60	65	65	65	90	90

Concentrations rejetées par le projet

Concentrations des charges polluantes en situation moyenne en mg/l							
	MES	DCO	ZN	CU	CD	HC totaux	HAP
Concentration infiltration	10,0	20,0	0,17	0,01	0,0009	0,07	0,00001
Seuil Bon Etat 1B (nappe)	≤30	20 à 25	0.5 à 1	0.02 à 0.05	≤0.001	5	-

L'ensemble des seuils sont vérifiés.

Pour la phase d’exploitation le dossier indique les modalités de confinement des pollutions au droit des zones tampon étanches en amont des bassins de gestion des eaux pluviales routières par l’intermédiaire d’une vanne de sécurité à actionner. Il est à relever que les moyens de suivi, de surveillance et d’intervention en cas d’incident ou d’accident apparaissent trop sommairement décrits à ce stade. Au regard du statut de la voie dans le réseau routier départemental, le dossier gagnerait à rappeler plus précisément la politique d’entretien et d’exploitation en fonction du niveau de service défini pour cet axe. En effet, en fonction du trafic et notamment de la part de poids lourds, et de l’affluence en fonction des périodes de l’année, celle-ci est probablement adaptée du point de vue des moyens humains et matériels, des fréquences de contrôles et d’entretien et des délais d’intervention requis par comparaison à ceux d’autres axes plus secondaires. Le dossier n’indique pas à quelle fréquence seront envisagées les opérations d’entretien et de curage des fossés et bassin ainsi que la destination de boues.

Par ailleurs, bien que par sa situation géographique la route actuelle soit faiblement exposée à des conditions hivernales de forte intensité, le dossier gagnerait à rappeler le nombre de jours moyen d’intervention en termes d’opérations de salage et de déneigement attendus ainsi que les incidences liées à l’emploi du sel de déverglaçage.

Réponse du maître d’ouvrage :

Le projet d’aménagement de la RD938T ne modifiera pas le niveau de service de l’axe, ainsi la politique et la fréquence d’entretien restera la même.

Seule la mise en place des ouvrages de rétention des eaux pluviales, non présents actuellement, nécessite l'organisation d'une gestion et d'un entretien adaptés sous peine d'une perte d'efficacité des dispositifs voire des phénomènes de relargage de la pollution interceptée ou de générer des nuisances (odeurs, aspect visuel, etc.).

L'entretien du réseau d'assainissement de la voirie sera assuré par les services du Département de la Vendée. L'entretien comprend notamment :

- L'enlèvement des flottants dans le réseau de collecte et les ouvrages de gestion des eaux pluviales ;
- La tonte et le faucardage des ouvrages de gestion des eaux pluviales avec l'enlèvement des résidus de la tonte ;
- Le curage régulier des ouvrages de gestion ;
- L'hydrocurage des collecteurs évacuant les eaux de ruissellement vers les milieux récepteurs ; L'absence de mise en œuvre de produits phytosanitaires ;
- Une vérification des ouvrages hydrauliques implantés sur le réseau superficiel.

Il intègre également des contrôles réguliers des dispositifs de collecte et de traitement de manière à s'assurer de leur bon fonctionnement. Au-delà de cette vérification régulière, les services sont également mobilisés en cas d'évènements exceptionnels.

Tout événement ou modification concernant les systèmes de rétention et le réseau de collecte des eaux pluviales et mettant en cause ou susceptible de remettre en cause la sécurité des personnes et/ou des biens sera déclaré dans les meilleurs délais au préfet.

Le suivi des ouvrages de gestion des eaux pluviales s'étendra sur deux ans et comprendra deux analyses physico-chimiques et macropolluants (MES, DCO et DBO5) par an effectuées, une en hiver et la seconde en été après un évènement pluvieux significatif (pluie supérieure à pluie décennale). Les données relatives à ce suivi seront

transmises à la fin de chaque période de suivi au service en charge de la police de l'eau. Un bilan sera effectué à la fin des deux années de suivi.

Il permettra en fonction des résultats constatés de statuer sur l'arrêt du suivi ou sur sa réorientation (prolongement des prélèvements pour analyses, renforcement du suivi).

En ce qui concerne les opérations de salage, le nombre de jours moyen d’intervention est de 5 jours par an. Quant au déneigement, il n’y a pas eu d’intervention sur les 5 dernières années (2021 à 2025).

- Prévention des pollutions accidentelles

Dans le cadre du projet et en l’absence d’exutoire, la mise en place de bassins avec volume mort n’est pas possible.

Dès lors, afin de préserver l’environnement et de gérer les pollutions accidentelles, le projet prévoit la mise en œuvre de bassins anti-pollution. Ces basins étanches ont une capacité de 50m3 et permettent de confiner et d’isoler les éventuelles pollutions. Les eaux transitent par ces bassins anti-pollution avant de rejoindre le bassin tampon et d’infiltration. Des vannes sont mises en œuvre en entrée et sortie des bassins antipollution afin de pouvoir confiner les pollutions au besoin avant rejet dans le milieu naturel.

Les modalités d’intervention en cas de pollution accidentelle sont les suivantes :

Lors d'un accident générant des pollutions susceptibles d'atteindre le milieu récepteur, les services chargés de l'entretien et de l'exploitation des dispositifs de gestion des eaux pluviales seront rapidement alertés.

Les ouvrages sont dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale et auront le volume nécessaire pour stocker un volume équivalent à un camion-citerne. Ainsi, le transfert de polluants vers les milieux aquatiques ne pourra pas se faire de manière directe.

La rapidité d'intervention des services concernés, associée à une faible vitesse d'évacuation des polluants dans les ouvrages, permettra d'éviter toute diffusion vers le milieu souterrain et superficiel.

Les services d'intervention se chargeront d'accéder aux ouvrages concernés, et de pomper les eaux polluées, voire d'excaver les sols impactés par une éventuelle pollution.

Les exploitants se chargeront d'alerter, le plus rapidement possible :

- Le SDIS 85 ;
- La DDTM 85 ;
- Le Département de la Vendée ;
- La commune concernée.

Dans un second temps, ils alerteront les riverains.

De manière générale, la démarche à suivre par les services qui interviendront sur site peut se concrétiser par un « mode d'emploi » synthétique comprenant : une carte de situation du réseau de collecte des eaux pluviales, des dispositifs de gestion et de traitement et les principes de fonctionnement.

Une liste des personnes et organismes à prévenir, dans l'ordre des priorités, avec les compétences et les coordonnées correspondantes sera également établie.

L'évacuation des produits polluants stockés dans les ouvrages sera effectuée par une entreprise compétente. Ensuite, l'ensemble des ouvrages sera nettoyé avant leur remise en service.

Faune-flore-habitats

Au regard de ce qui précède, la MRAe recommande :

- **de reconsidérer certaines mesures de compensation d'habitats naturels proches de la route au regard des risques de collision pour certaines espèces animales auxquelles ces mesures sont censées profiter ;**

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme il est précisé ci-après dans la réponse à l'avis du CSRPN :

Les haies présentes le long de la route sur la mesure MC3 sont déjà existantes et seront renforcées. Les nouvelles haies plantées dans la cadre de cette mesure sont à plus ou moins 200 m de la route.

Le positionnement des haies présenté dans le dossier (MC1) est justifié par la recréation / création d'un réseau bocager ayant pour visée de guider au mieux la petite et moyenne faune, afin de rétablir et améliorer les continuités existantes.

- **de présenter le protocole de suivi relatif à la mise en place des pièges photographiques au droit des passages faune ;**

Réponse du maître d'ouvrage :

Le protocole de suivi a été reprécisé dans le cadre de la réponse à l'avis du CSRPN (voir ci-après) :

« Le Maître d'ouvrage complète les modalités de suivi des ouvrages aménagés pour la faune avec les éléments suivants :

Les 7 ouvrages faisant l'objet d'aménagements en faveur du franchissement de la faune terrestre et semi-aquatique feront l'objet d'un suivi par piège photographique.

Ce suivi sera réalisé aux mêmes années que le suivi prévu pour les autres groupes, sur 15 ans à n+1, n+2, n+3, n+5, n+7 n+10 et n+15, n l'année correspondant à la mise en service de l'aménagement.

Le maître d'ouvrage prévoit comme protocole de suivi :

- l'installation d'un piège photographique, selon un positionnement (hauteur, inclinaison, orientation...) qui sera relevé lors de la première session et reproduit aux suivantes ;
- sur une durée de 30 jours ;
- entre les mois d'avril et de juillet.

Les informations relevées suite au visionnage des captures photographiques seront les suivantes :

- identification des espèces, à défaut du groupe d'espèces ;
- nombre de passages comptabilisés par espèce ou groupe d'espèces.

Ce protocole sera complété par la recherche d'indices (épreintes, empreintes, reste de repas, fèces, ...) sur les banquettes et/ou buses sèches, réalisée au mois d'avril. »

- **parallèlement de proposer un suivi de la mortalité de la faune par collision, afin d'être en capacité d'apporter les mesures correctives ;**

Réponse du maître d'ouvrage :

L'efficacité des dispositifs de franchissement de la RD et du risque de collision pour la faune sera évaluée au moyen du suivi par pièges photographiques, complété par la recherche d'indices (épreintes, empreintes, reste de repas, fèces, ...) sur les banquettes et/ou buses sèches afin de pouvoir suivre l'efficacité des mesures au cours de la vie du projet (voir plus bas dans la réponse faite à l'avis du CSRPN du 04/09/2025).

En complément, les intervenants veilleront à relever toute présence éventuelle de cadavres sur la route lors des prospections des ouvrages déjà programmées.

Il n'est pas prévu de suivi spécifique de la mortalité tout au long de l'infrastructure.

- **d'indiquer si la mesure proposée pour la compensation d'une station d'Orchis homme-pendu a déjà été mise en œuvre et évaluée par ailleurs et de présenter le protocole à même de garantir le succès de cette mesure.**

Réponse du maître d'ouvrage :

La mesure de compensation en faveur de l'Orchis homme-pendu (MC 4 : Restauration d'une prairie sèche en cours de fermeture) consiste en la restauration d'une prairie sèche en cours de fermeture sur le site n°4 « Tertre des Voyes », d'une superficie de 0,35 ha où l'espèce a été observée. L'objectif de cette mesure est de mettre en place des actions de gestion permettant le maintien d'une prairie ouverte, et son extension, afin de favoriser la conservation et l'accroissement de la population. Cette technique de restauration est éprouvée et couramment mise en œuvre.



Localisation du site n°4 où est mise en place la mesure de compensation MC4

La transplantation de banquettes de sol issues de la zone impactée constitue la mesure d'accompagnement MA 1 : Déplacement de la station d'Orchis homme-pendu. Elle consiste à transférer la station actuellement localisée sur le talus routier existant vers le nouveau talus recréé dans le cadre de l'aménagement. La qualification de cette action en

tant que « mesure d'accompagnement » résulte du risque identifié de non-atteinte des objectifs. Elle se réfère à la catégorie « A5.a – Action expérimentale de génie écologique » du document Évaluation environnementale du Guide d'aide à la définition des mesures ERC (collection THEMA), publié en janvier 2018 par le Ministère de la Transition écologique et solidaire.



Localisation du site de transplantation de la station impactée d'Orchis homme-pendu (mesure MA1)

5.3. L'évolution des nuisances pour les riverains du projet

Qualité de l'air

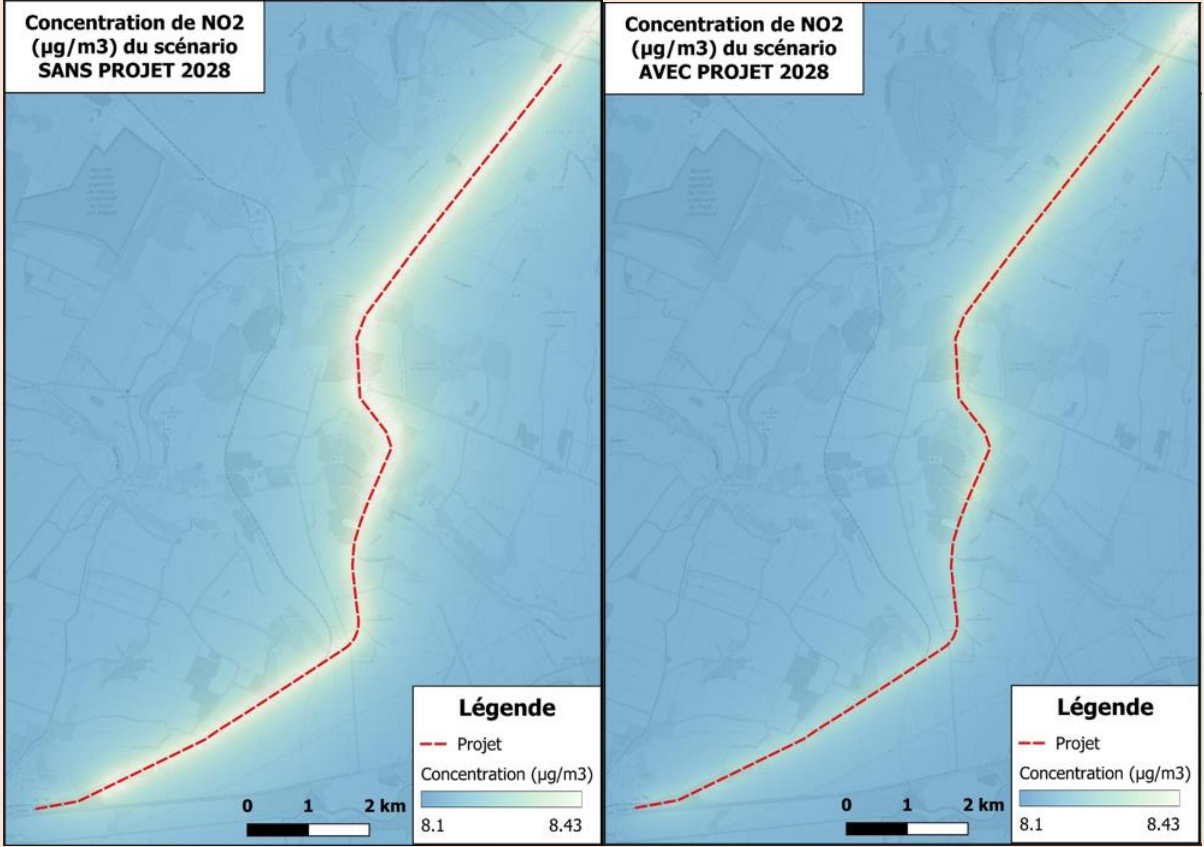
L'étude sur la qualité de l'air conclut à des niveaux d'émissions de polluants identiques avec ou sans projet et à l'absence d'incidences significatives, les effets liés à l'augmentation du trafic étant réduits par la fluidification du trafic permise par les créneaux de dépassement ainsi que par les évolutions technologiques du parc de véhicules à termes.

La MRAe relève néanmoins que la comparaison doit être réalisée non pas par rapport à la situation actuelle mais par rapport à la situation de référence qui intègre les évolutions du parc automobile.

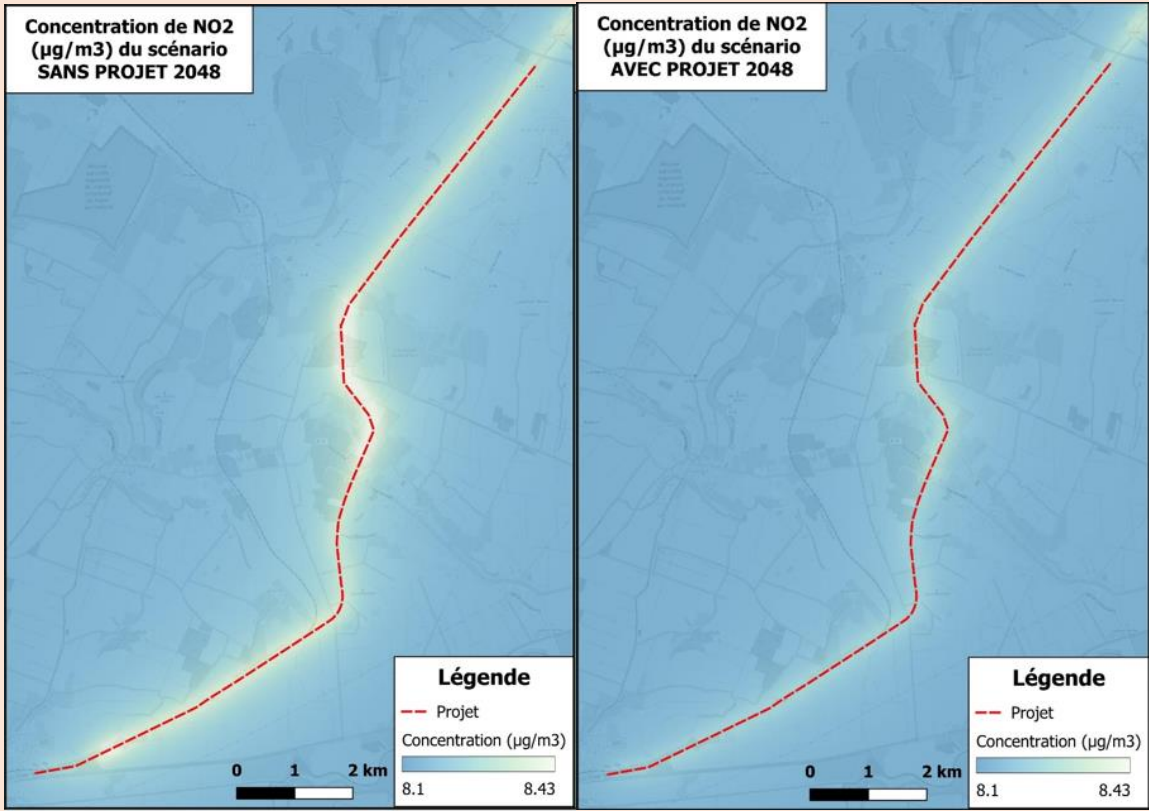
Réponse du maître d'ouvrage :

La comparaison des émissions de polluant à bien été réalisées sur la base des scénarios « SANS PROJET » 2028 et 2048, intégrant ls évolutions du parc automobile. Pour rappel voici ci-après les cartes présentées au sein de l'étude d'impact pour les différents polluants. L'ensemble des cartes montrent une concentration en polluants similaire voire réduite avec mise en œuvre du projet.

- NO2

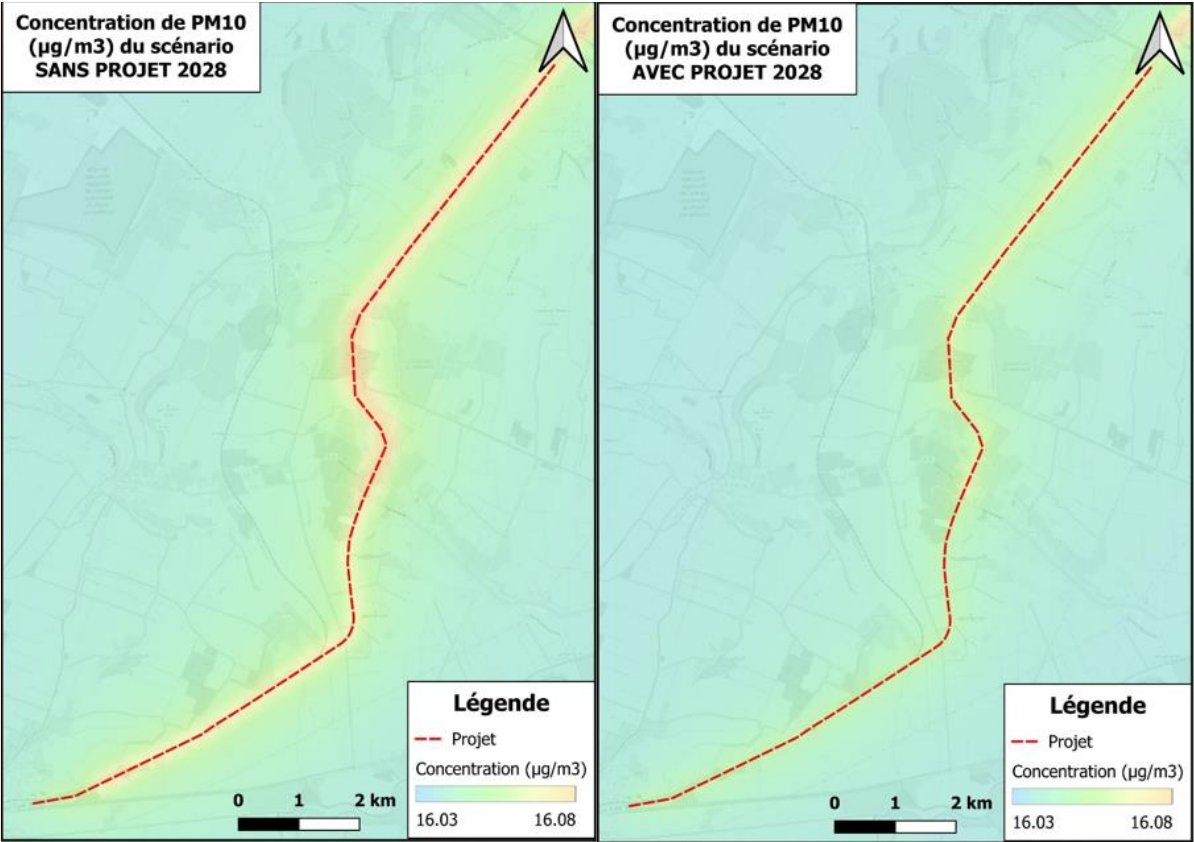


Concentration en NO₂ des scénarios SANS et AVEC PROJET 2028 sur le domaine d'étude (source : Iris Conseil)

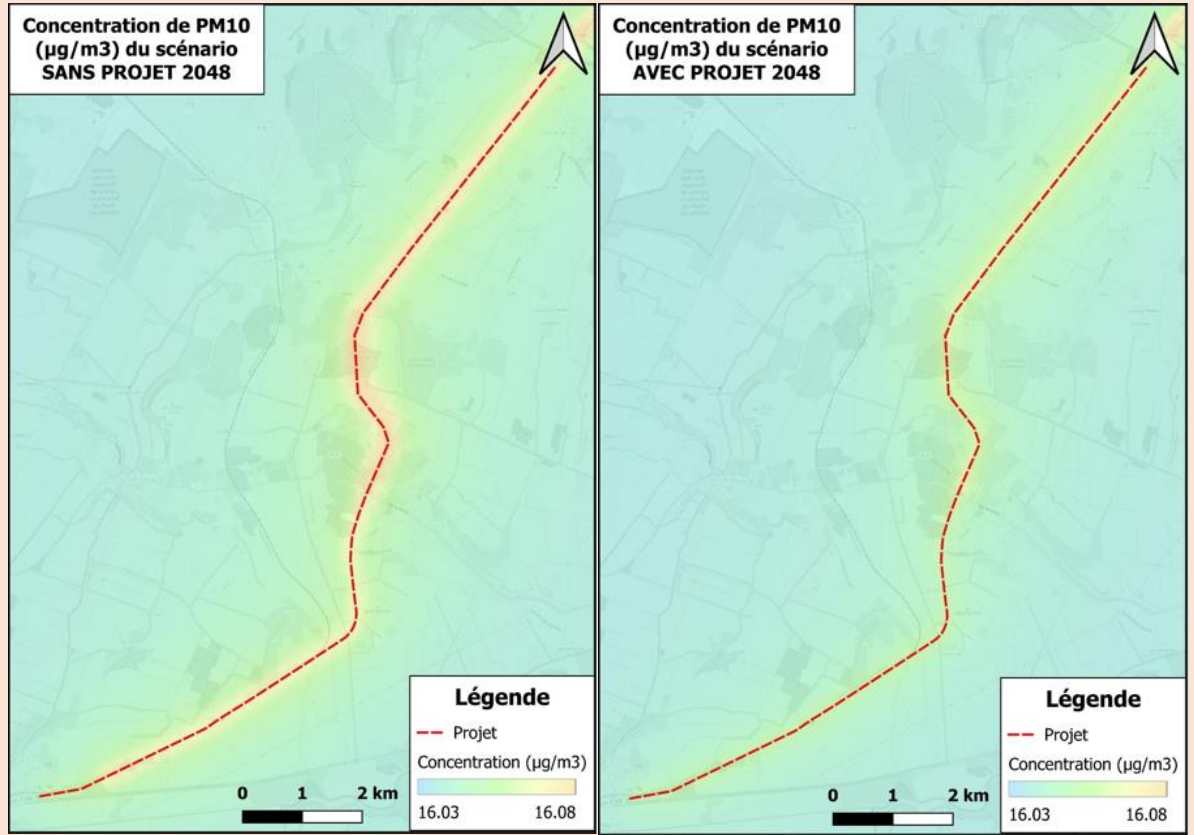


Concentration en NO₂ des scénarios SANS et AVEC PROJET 2048 sur le domaine d'étude (source : Iris Conseil)

- **PM10**



Concentration en PM10 des scénarios SANS et AVEC PROJET 2028 sur le domaine d'étude (source : Iris Conseil)



Concentration en PM10 des scénarios SANS et AVEC PROJET 2048 sur le domaine d'étude (source : Iris Conseil)

5.4. Volet de mise en compatibilité des PLU

PLU de Velluire

La MRAe relève que si cette mise en compatibilité concerne un secteur isolé, le document ne précise pas la surface de zone Nh affectée par le projet, ni n'évoque les incidences de l'introduction d'une telle disposition vis-à-vis d'autres secteur Nh du PLU.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet impacte une surface de zone Nh d'environ 1400m².

La modification du règlement de la zone vise exclusivement à permettre la réalisation du projet d'aménagement de la RD 938T, lequel est explicitement mentionné. Cette disposition n'a donc pas de portée générale sur l'ensemble du zonage, mais s'applique uniquement au périmètre du projet. Les incidences associées à cette évolution réglementaire sont ainsi directement liées au projet et ont été analysées dans le cadre de l'étude d'impact.

En dehors du périmètre du projet, la modification du règlement n'entraîne aucun changement d'usage ni d'incidence supplémentaire sur les autres secteurs classés en zones Nh.

PLU de Vix

La MRAe relève que le document ne précise pas la surface de zones A et Av affectées par le projet, ni n'évoque les incidences de l'introduction d'une telle disposition ainsi généralisée à tout le zonage A et Av.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet impacte une surface de zone A d'environ 96 600m².

Le projet impacte une surface de zone Av d'environ 8100 m².

La modification du règlement des zones A et Av vise exclusivement à permettre la réalisation du projet d'aménagement de la RD 938T, lequel est explicitement mentionné. Cette disposition n'a donc pas de portée générale sur l'ensemble du zonage, mais s'applique uniquement au périmètre du projet. Les incidences associées à cette évolution réglementaire sont ainsi directement liées au projet et ont été analysées dans le cadre de l'étude d'impact.

En dehors du périmètre du projet, la modification du règlement n'entraîne aucun changement d'usage ni d'incidence supplémentaire sur les autres secteurs classés en zones A et Av.

PLU de l'Île d'Elle

La MRAe relève que le document ne précise pas la surface de zone A et Ar affectée par le projet, ni n'évoque les incidences de l'introduction d'une telle disposition ainsi généralisée à tout le zonage A et Ar.

Les évolutions des PLU présentées dans la partie F du dossier apparaissent cohérentes avec les besoins liés à la réalisation du projet et n'excèdent pas ces derniers. Toutefois le dossier ne procède pas à l'évaluation des incidences de la consommation d'espace pour les secteurs dont le règlement des PLU ne permet pas actuellement le projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet impacte une surface de zone Ar d'environ 400m².

Le projet impacte une surface de zone A d'environ 87 500 m².

La modification du règlement des zones A et Ar vise exclusivement à permettre la réalisation du projet d'aménagement de la RD 938T, lequel est explicitement mentionné. Cette disposition n'a donc pas de portée générale sur l'ensemble du

zonage, mais s'applique uniquement au périmètre du projet. Les incidences associées à cette évolution réglementaire sont ainsi directement liées au projet et ont été analysées dans le cadre de l'étude d'impact.

En dehors du périmètre du projet, la modification du règlement n'entraîne aucun changement d'usage ni d'incidence supplémentaire sur les autres secteurs classés en zones A et Ar.

8. Avis du CSRPN sur le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées

8.1 Préambule

L’avis du CSRPN des Pays de la Loire sur le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées établi pour le projet d’aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime est restitué ci-après.

Le présent chapitre vise à apporter les réponses du maître d’ouvrage aux points à préciser et aux observations formulés par le CSRPN des Pays de la Loire (en encadrés de couleur).

Il convient par ailleurs de préciser que le dossier a été présenté par deux rapporteurs et non par le maître d’ouvrage, qui n’a pas été convié à la séance plénière du 4 septembre 2025.

Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la région Pays de la Loire			
Avis du CSRPN plénier du 04/09/2025			
Le nombre de membres (présents et mandats) est de 28 Le quorum est atteint et permet de délibérer valablement.			
Avis avec rapporteurs	Avis sur une demande de dérogation « espèces protégées » concernant la RD938T entre Fontenay le Comte et l’Ile d’Elle (85) Numéro Onagre : 2025-07-13a-01115	Bénéficiaire : Conseil Départemental de Vendée	Avis : Défavorable
Liste des espèces protégées impactées : Flore : - Orchis homme pendu <i>Orchis anthropophora</i> Faune : - Phragmite des joncs - <i>Acrocephalus schoenobaenus</i> - Mésange à longue queue - <i>Aegithalos caudatus</i> - Pipit farlouse - <i>Anthus pratensis</i> - Pipit des arbres - <i>Anthus trivialis</i> - Chevêche d’Athéna - <i>Athene noctua</i> - Crapaud épineux - <i>Bufo spinosus</i> - Oedicnème criard - <i>Burhinus oedicnemus</i> - Buse variable - <i>Buteo buteo</i> - Linotte mélodieuse - <i>Carduelis cannabina</i> - Chardonneret élégant - <i>Carduelis carduelis</i> - Bouscarle de Cetti - <i>Cettia cetti</i> - Verdier d’Europe - <i>Chloris chloris</i> - Cisticole des joncs - <i>Cisticola juncidis</i> - Caille des blés- <i>Coturnix coturnix</i> - Mésange bleue - <i>Cyanistes caeruleus</i> - Bruant proyer - <i>Emberiza calandra</i> - Bruant zizi - <i>Emberiza cirlus</i> - Bruant jaune - <i>Emberiza citrinella</i> - Hérisson d’Europe - <i>Erinaceus europaeus</i> - Rougegorge familier - <i>Erithacus rubecula</i> - Gobemouche noir - <i>Ficedula hypoleuca</i> - Pinson des arbres - <i>Fringilla coelebs</i> - Genette commune - <i>Genetta genetta</i> - Couleuvre verte et jaune - <i>Hierophis viridiflavus</i> - Hypolaïs polyglotte - <i>Hippolais polyglotta</i> - Rainette verte - <i>Hyla arborea</i> - Lézard à deux raies - <i>Lacerta bilineata</i> - Alouette lulu - <i>Lullula arborea</i> - Rossignol philomèle - <i>Luscinia megarhynchos</i> - Bergeronnette grise - <i>Motacilla alba</i> - Bergeronnette printanière - <i>Motacilla flava</i> - Gobemouche gris - <i>Muscicapa striata</i> - Traquet motteux - <i>Oenanthe oenanthe</i> - Lorient d’Europe - <i>Oriolus oriolus</i> - Mésange charbonnière - <i>Parus major</i> - Pélodyte ponctué - <i>Pelodytes punctatus</i> - Grenouille verte - <i>Pelophylax kl. esculentus</i> - Pouillot véloce - <i>Phylloscopus collybita</i> - Pic vert - <i>Picus viridis</i> - Lézard des murailles - <i>Podarcis muralis</i> - Accenteur mouchet - <i>Prunella modularis</i> - Grenouille agile - <i>Rana dalmatina</i> - Roitelet huppé - <i>Regulus regulus</i> - Tarier des prés - <i>Saxicola rubetra</i> - Tarier pâle - <i>Saxicola rubicola</i> - Écureuil roux - <i>Sciurus vulgaris</i> - Sittelle torchepot - <i>Sitta europaea</i> - Fauvette à tête noire - <i>Sylvia atricapilla</i> - Fauvette grisette - <i>Sylvia communis</i> - Trogodyte mignon - <i>Troglodytes troglodytes</i> - Huppe fasciée - <i>Upupa epops</i>			

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
Description du projet	Le projet vise à aménager la RD 938T sur environ 17 km, entre Fontenay-le-Comte et L’île-d’Elle, dans le Département de la Vendée. L'aménagement comprendra la création de 10 créneaux de dépassement successifs, l'aménagement et la sécurisation de 14 carrefours, l'intégration de 2 giratoires, et l'aménagement de la traversée de L’île-d’Elle. Les accotements seront élargis à 2 m et revêtus pour constituer des bandes multifonctionnelles, notamment pour sécuriser les circulations cyclables. Le projet est décomposé en quatre secteurs distincts et l'aménagement de la traversée de L’île-d’Elle.	Il est dit page 45 que « Les accotements seront revêtus et élargis à 2 m de chaque côté, constituant ainsi des bandes multifonctionnelles, afin notamment d’améliorer la sécurisation des circulations cycles sur la route départementale. ». Cette phrase apporte de la confusion puisqu’en réalité l’élargissement ne se fera que d’un côté (et pas toujours du même en fonction des secteurs) sur une largeur de 4m. La description du projet routier est clairement exposée, notamment grâce à de nombreuses cartes et plans présentant le projet d’agrandissement de la voie existante et des travaux annexes. Un travail important sur

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
	<p>Le planning prévisionnel des travaux est un démarrage en 2028 et une mise en service en 2030.</p> <p>Le maître d'ouvrage est le Département de la Vendée.</p> <p>Le coût total prévisible du projet est estimé à 22,5 millions d’euros Hors Taxes aux conditions économiques de 2024.</p>	<p>cette infographie tout au long du diagnostic est noté.</p>
Espèces concernées par la demande (dont Cerfas)	<p>La liste exhaustive des espèces concernées par cette DEP figure dans le 3 Cerfas joins :</p> <ul style="list-style-type: none">N°13 614*01 : Demande de dérogation pour la destruction, l’altération ou la dégradation de sites de reproduction ou d’aires de repos d’animaux d’espèces animales protégées.N°13 616*01 : Demande de dérogation pour la capture ou l’enlèvement, la destruction, la perturbation intentionnelle de spécimens d’espèces animales protégées.N°13 617*01 : Demande de dérogation pour la coupe, l’arrachage, la cueillette ou l’enlèvement de spécimens d’espèces végétales protégées.	<p>Les espèces protégées spécifiquement mentionnées comme concernées par la demande de dérogation sont :</p> <p>Mammifères terrestres : Écureuil roux (<i>Sciurus vulgaris</i>), Hérisson d’Europe (<i>Erinaceus europaeus</i>), Genette commune (<i>Genetta genetta</i>). Le Campagnol amphibie et la Loutre d’Europe sont mentionnés comme présents sur le site avec un enjeu fort, mais leurs habitats ne seraient pas impactés par l’implantation du projet ou les impacts seraient traités dans la partie "rupture de continuités".</p> <p>Chiroptères : Les chiroptères ne sont pas concernés par cette demande de dérogation, car les impacts résiduels sur ces espèces concernent uniquement les habitats de transit et d’alimentation et non de reproduction ou de repos, et le risque de collision routière est considéré comme identique à la situation avant-projet.</p> <ul style="list-style-type: none">On peut s’interroger sur les conséquences d’un élargissement de 4 m, sur l’augmentation de l’effet de coupure ? La caractérisation du risque de collision dans l’impact brut (P294) est qualifiée de négligeable alors que l’enjeu est considéré jusqu’à fort pour ce groupe (P141 pour 3 espèces).Le CSRPN estime qu’il existe un risque juridique pour le projet à ne pas faire figurer les chiroptères au Cerfa. <p>Amphibiens : Grenouille agile (<i>Rana dalmatina</i>), Grenouille verte (<i>Pelophylax kl. esculentus</i>), Pélodyte ponctué (<i>Pelodytes punctatus</i>), Rainette verte (<i>Hyla arbore</i>). Le Crapaud épineux et le Triton palmé sont également mentionnés comme potentiellement impactés.</p> <p>Reptiles : Couleuvre verte et jaune (<i>Hierophis viridiflavus</i>), Lézard à deux raies (<i>Lacerta bilineata</i>), Lézard des murailles (<i>Podarcis muralis</i>).</p> <p>Flore : Orchis homme pendu (<i>Orchis anthropophora</i>).</p>
Justification des conditions		

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
d’octroi		
1. Raisons impératives d’intérêt public majeur	<p>Intérêt public : Le projet vise à assurer la desserte économique du Sud Est vendéen et du pôle de Fontenay-le-Comte. Il répond aux besoins exprimés par les élus et les entreprises pour fluidifier le trafic et sécuriser les mouvements de dépassement et de tourne-à-gauche. Le trafic moyen journalier est significatif, avec une part notable de poids lourds (12,28%) et un trafic quasi exclusivement local (14% de transit seulement), soulignant l'importance de l'axe pour les échanges économiques locaux.</p> <p>Caractère majeur : La RD 938T présente un niveau de fonction élevé selon le guide des aménagements de routes principales (ARP, août 2022), avec des trafics soutenus et une densité d'accidents relativement importante due aux nombreux carrefours. L'aménagement des créniaux de dépassement est présenté comme une solution pour fiabiliser les temps de parcours, améliorer le confort et limiter les manœuvres dangereuses. Le projet vise donc à améliorer la sécurité publique et l'efficacité économique, des motifs reconnus comme d'intérêt public majeur. Le Dossier de Projet met en avant les objectifs de :</p> <ul style="list-style-type: none">Sécurité et fluidité des échanges économiques locaux entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.Amélioration de la liaison d’intérêt local sans attirer de trafic de transit national.Contribution à la sécurisation de la traversée de L’Île-d’Elle et amélioration du cadre de vie des riverains.	<p>RAS</p>
2. Absence de solutions alternatives	<p>Le Dossier de Projet aborde la recherche de solutions alternatives en se basant sur une recherche à travers plusieurs études préliminaires menées entre 2022 et 2024, incluant une étude de faisabilité et un diagnostic environnemental complet. Pour les quatre secteurs d'aménagement, deux variantes ont été systématiquement comparées sur la base d'une analyse multicritères multithématique, y compris le critère environnemental.</p> <p>Le choix initial de ne pas construire une nouvelle autoroute (A831) mais d'aménager la RD 938T existante est présenté comme une alternative de moindre impact.</p> <p>Le principe de base lors de la conception a été d'élargir un seul côté de la voirie pour limiter les impacts.</p> <p>Les variantes retenues ont permis d'éviter plusieurs éléments à enjeu pour le milieu naturel, comme des alignements d'arbres et des plans d'eau. Par exemple, sur le secteur 2, la variante retenue a évité d'importants impacts sur les zones humides et les haies. Sur le secteur 4, l'aménagement s'arrête à l'est de L’Île-d’Elle pour ne pas impacter les sites Natura 2000 à proximité.</p>	<p>Le Dossier de Projet détaille la justification argumentée, détaillée et technique du choix retenu pour chaque secteur, en considérant les raisons techniques, socio-économiques et environnementales. L'analyse des impacts sur les espèces protégées est un critère central dans la sélection des variantes.</p>

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
3. Maintien, dans un état de conservation favorable, des populations d’espèces dans leur aire de répartition naturelle	Le Dossier de Projet conclut que, compte tenu de l'insertion du projet principalement en extension de voirie existante et de la capacité de certaines espèces à se reporter dans des milieux comparables ou recréés, les effets du projet seront limités.	RAS
Etat initial		
Aires d’étude	Trois aires d’étude ont été définies pour appréhender l'ensemble des composantes écologiques : <ul style="list-style-type: none">Aire d’étude immédiate (zone d’étude) : 901,62 ha, une bande tampon de 500 m centrée sur la RD 938T, où l'état initial est le plus exhaustif.Aire d’étude rapprochée : Tampon de 1 km autour de la zone d'étude (1,5 km de la RD 938T), pour analyser les atteintes fonctionnelles, notamment pour les espèces mobiles.Aire d’étude éloignée : Tampon de 10 km autour de la zone d'étude, pour situer le projet dans le contexte local élargi avec une analyse bibliographique.	Les aires d'études semblent suffisantes pour caractériser les enjeux et évaluer les effets du projet à la bonne échelle.
Bibliographie	L'analyse bibliographique a été menée auprès de bases de données (ZNIEFF, Natura 2000). Des consultations directes d'organismes naturalistes (PNR du Marais Poitevin, CBNB, Gretia) ont été réalisées pour recueillir des données faunistiques et floristiques. Le Dossier de Projet mentionne que d'autres organismes comme la FDC 85 et Les Naturalistes Vendéens n'ont pas répondu.	L’analyse bibliographique semble complète, par exemple, pour la partie flore/habitats : les données bibliographiques ont été compilées et utilisées. Cependant, les plantes messicoles évoquées dans la bibliographie ne figurent pas dans la partie terrain et dans le reste du document.
Méthodologie d’inventaire	Flore et Habitats : Caractérisation et cartographie basées sur l'approche phytosociologique sigmatiste, avec rattachement aux typologies CORINE Biotopes et EUNIS, et EUR28. Mammifères : Observation à vue d'individus et identification d'indices indirects (empreintes, fèces, gîtes). Chiroptères : Recherche de gîtes (arboricoles, anthropiques) avec catégories de potentialité. Méthode acoustique (détecteurs fixes SM4 BAT FS et manuels Echo Meter Touch 2 pro) pour détecter et évaluer l'activité, avec une analyse approfondie des enregistrements. L'activité est pondérée par un coefficient de détectabilité. Avifaune : Inventaires ponctuels basés sur l'Indice Ponctuel d'Abondance (IPA) pour évaluer le statut de reproduction (nicheur possible, probable, certain selon codes EBCC). Amphibiens : Recherche de pontes et d'individus (adultes, têtards) sur les points d'eau et canaux, par détection visuelle et pêche au troubleau en journée, et écoute des chants en soirée.	Les inventaires de terrain se sont déroulés sur un cycle biologique complet (janvier 2023 à mars 2025) et ont ciblé les groupes faunistiques et floristiques les plus représentatifs. Le nombre et les périodes de passage ont été adaptés au contexte local et au volume du projet. Les méthodologies, et protocoles d'échantillonnage sont identifiés dans le document. Cependant pour le volet flore/habitats : l’approche phytosociologique est annoncée dans la méthode. Le CSRPN constate qu’aucun relevé phytosociologique n’est disponible dans le rapport. Ce point pose un problème dans la caractérisation des prairies de la zone d’étude.

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
	Reptiles : Observation directe et indirecte (mues), prospection des lieux ensoleillés, utilisation de plaques à reptiles.	
Description de l’état initial	Zonages : Le projet traverse et est proche de zones Natura 2000 (ZPS Marais Poitevin, ZPS Plaine calcaire du sud Vendée) et est entièrement compris dans le PNR Marais Poitevin. Plusieurs ZNIEFF de type I et II sont également concernées par l'aire d'étude immédiate et éloignée. Continuités écologiques : La RD 938T est considérée comme un élément fragmentant linéaire de niveau 2 (fort). La zone d'étude est concernée par des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques à renforcer ou pérenniser selon les SCoT locaux. Habitats et Flore : Deux habitats d’intérêt communautaire (Prairie mésophile de fauche, Saulaies marécageuses à Saule blanc) sont présents, avec le second entièrement évité. Trois espèces floristiques à enjeu fort ont été observées sur l'aire d'étude immédiate : <i>Ophrys passionis</i> (en danger), <i>Orchis anthropophora</i> (protégée) et <i>Odontites jaubertianus</i> var. <i>jaubertianus</i> (protégée). <u>Une station d'Orchis homme-pendu est impactée.</u> Mammifères : L'enjeu écologique est faible à fort localement. Le Campagnol amphibie (Vulnérable régional) a un enjeu fort, la Loutre d'Europe (Quasi-menacée régional) un enjeu modéré, tandis que l'Écureuil roux, le Hérisson d'Europe et la Genette commune ont un enjeu faible. Chiroptères : L'enjeu global est fort en raison de la forte diversité spécifique (au moins 17 espèces sur 20 reproductrices en Pays de la Loire), de la grande disponibilité de milieux favorables et de la forte fréquentation. Six espèces présentent un fort intérêt patrimonial. Le site est fonctionnel pour les chiroptères comme zone de gîte potentiel (chênaies, réseau bocager avec vieux arbres) et zone de chasse. Avifaune : La richesse spécifique est bonne (107 espèces observées dont 57 nicheuses). L'enjeu est globalement moyen, avec des espèces patrimoniales comme le Busard cendré, le Chardonneret élégant, le Faucon crécerelle, la Linotte mélodieuse, l'Édicnème criard, le Roitelet huppé, le Tarier pâtre, le Vanneau huppé et le Verdier d'Europe. Amphibiens : L'enjeu global est moyen avec une bonne diversité spécifique (5 espèces observées, 7 recensées) dont le Triton marbré (responsabilité régionale élevée). Les haies sont importantes pour la circulation entre points d'eau. Reptiles : L'enjeu global est moyen, avec la Couleuvre verte et jaune et le Lézard à deux raies ayant un intérêt patrimonial moyen. Insectes : L'enjeu global est moyen, localement	L'évaluation des enjeux écologiques locaux combine l'intérêt patrimonial (protection, listes rouges, ZNIEFF) et l'intérêt du site pour l'espèce/habitat (reproduction, alimentation, état de conservation). Les enjeux semblent bien évalués. Les cartes sont lisibles et bien construites, ce qui permet d’appréhender rapidement l’environnement du projet. Cependant pour le volet flore/habitats : - Aucune mention des prairies subhalophiles thermo-atlantiques du Marais poitevin sur l’intégralité du rapport (HIC 1410-3). Enjeu majeur du site N2000. p118 il est pourtant indiqué la présence de 150 ha sur la zone d’étude rapprochée. Il s’agit à l’évidence d’un manque de connaissance et d’étude du contexte floristique local. Des précisions sur la nature des 150 ha de prairies mentionnées sont demandées par le CSRPN. - De manière générale les habitats mentionnés dans le rapport d’étude du projet ne sont pas mis en relation avec la liste des habitats d’intérêt communautaire du DOCOB Natura 2000 du Marais Poitevin - Annexe 2 p375. On note que le bureau d’étude ECE a observé <i>Galium verrucosum</i> , <i>Laserpitium latifolium</i> , <i>Laserpitium siler</i> . Il s’agirait de 2 nouvelles espèces pour le secteur centre-ouest national métropolitain et une nouvelle espèce pour la Vendée (<i>L. latifolium</i>). Bien que très improbables, si ces observations venaient à être confirmées, il faudrait <i>a minima</i> relever le niveau d’enjeu et les mesures de compensation pour ces 3 espèces. Amphibiens : La Rainette méridionale, espèce d’intérêt communautaire du site Natura 2000 Marais Poitevin, présente sur le territoire du PNR du Marais poitevin, n’est pas mentionnée dans les documents disponibles.

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
	<p>fort au niveau des arbres où des indices de Rosalie des Alpes ont été détectés. Des espèces patrimoniales comme l'Azuré du Serpolet, l'Agriön blanchâtre et la Cordulie à corps fin, la Courtillière commune sont mentionnées.</p> <p>Faune aquatique (poissons, mollusques, crustacés) : L'enjeu global est faible, malgré la présence de l'Anguille d'Europe (en danger critique d'extinction), car les canaux ne sont pas favorables à sa reproduction et ne sont utilisés qu'en transit.</p>	
Séquence ER		
Synthèse des impacts	<p>Impacts en phase travaux :</p> <p>Habitats et flore : Destruction de 0,35 ha de prairies mésophiles de fauche (5,1% de l'habitat). Impact "fort" sur la flore protégée, notamment la destruction d'une station d'Orchis homme-pendu (environ 84 pieds sur 1 300 m² de talus calcaire). Risque "moyen" de propagation d'espèces exotiques envahissantes.</p> <p>Mammifères : Impact "faible" sur les habitats des mammifères (Ecureuil roux, Hérisson d'Europe, Genette commune) et des chiroptères (perte de 2,1% à 6,4% des habitats arborés et arbustifs). Risque "moyen" de destruction d'individus lors du dégagement des emprises pour les mammifères et "faible" pour les chiroptères. Risque "fort" d'altération des milieux aquatiques par pollution accidentelle pour la Loutre d'Europe.</p> <p>Oiseaux : Impact "très faible" à "négligeable" sur les habitats des espèces nicheuses et non nicheuses (perte de 2,9% à 5,1% des cultures, vignes, prairies, friches). Dérangement "moyen" à "négligeable".</p> <p>Amphibiens et Reptiles : Impact "faible" sur les habitats (perte de 2,2% à 3,9% des habitats de reproduction, repos, alimentation et transit). Risque "faible" de destruction d'individus pour les amphibiens, et "moyen" pour les reptiles.</p> <p>Continuités écologiques : L'impact de rupture est jugé "faible" car la RD 938T constitue déjà une barrière existante</p> <p>Impacts en phase d'exploitation :</p> <p>Mortalité par collision : Le risque de collision routière pour la faune (mammifères terrestres et semi-aquatiques, chiroptères, oiseaux, amphibiens, reptiles) est identifié comme persistant, mais sans augmentation significative par rapport à la situation actuelle en raison d'une augmentation de trafic limitée.</p> <p>Dérangements : Les dérangements (bruit, lumière) sont considérés comme identiques à la situation actuelle, les espèces étant déjà habituées au trafic de la RD 938T</p>	<p>Pour certains groupes comme les Chiroptères ou pour la Loutre, on passe d'un enjeu fort à un impact moyen ce qui peut poser question au regard de l'augmentation de l'effet de coupure.</p>
Mesures	Mesures d'Évitement (MEñ) :	La mesure « MRñ 7 : Absence d'éclairage

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
d'évitement, de réduction, d'accompagnement	<p>MEñ 1 : Choix d'un tracé de moindre impact sur le milieu naturel : En phase de conception, le projet a privilégié l'élargissement d'un seul côté de la voirie et a évité des zones à fort enjeu (Natura 2000, alignements d'arbres, plans d'eau). Par exemple, le créneau de dépassement à Vix a été abandonné pour éviter des impacts sur les alignements d'arbres et plans d'eau.</p> <p>MEñ 2 : Balisage et mise en défens des zones naturelles sensibles à préserver : Matérialisation des zones à enjeux sur le terrain pour éviter leur dégradation pendant les travaux.</p> <p>Mesures de Réduction (MRñ) (en phase chantier principalement, mais aussi pour l'exploitation) :</p> <p>MRñ 1 : Maîtrise des risques de pollutions : Localisation des bases de vie à l'écart des milieux aquatiques, gestion des déchets, kits anti-pollution, procédure en cas d'aléas climatiques.</p> <p>MRñ 2 : Lutte contre les espèces végétales exotiques envahissantes : Éviter leur introduction et développement par des mesures comme le contrôle de l'origine des matériaux, le nettoyage des engins.</p> <p>MRñ 3 : Évitement des périodes de forte sensibilité de la faune au démarrage du chantier : Phasage des travaux (débroussaillage, terrassements) entre septembre et fin octobre pour le Hérisson, l'Ecureuil et la Genette ; de septembre à février pour les milieux ouverts.</p> <p>MRñ 4 : Gestion de l'éclairage nocturne en phase chantier.</p> <p>MRñ 5 : Maintien du fonctionnement hydraulique du secteur.</p> <p>MRñ 6 : Remise en état des terrains à la fin des travaux.</p> <p>MRñ 7 : Absence d'éclairage permanent sur la RD 938T</p> <p>MRñ 8 : Mise en place de passages à faune : Installation d'ouvrages adaptés (banquettes en gradins dans les buses ou buses sèches parallèles) aux passages de loutres et de petite faune. 7 ouvrages sont concernés. Les banquettes doivent avoir une largeur minimale de 40 cm et un étagement maximal de 50 cm.</p> <p>Mesures d'Accompagnement (MA) :</p> <p>MA 1 : Déplacement de la station d'Orchis homme-pendu : Transfert de banquettes de sol et banque de graines de la zone impactée vers un nouveau talus routier créé, en respectant les périodes favorables et les conditions de régalage. Une fauche tardive est prévue pour maintenir un milieu ouvert.</p>	<p>permanent sur la RD 938T » ne paraît pas pertinente au regard de l'absence d'éclairage du réseau routier Français, hormis en zone urbaine.</p> <p>La mesure MC4 qui prévoit la réouverture du fourré arboré et la restauration de la friche rudérale en pelouse sèche aura pour effet la destruction d'habitats d'espèces protégées présentes sur le site (ex : Bruant Jaune et Chardonneret élégant). La mesure prévue sur le Site 4 – « Le Tertre des Voyes » n'est pas acceptable, il convient de trouver un autre site compensatoire.</p> <p>Des opérations de déplacement des orchidées (MA 1 : Déplacement de la station d'Orchis homme-pendu) ont elles été testées par ailleurs et pour quels résultats ?</p> <p>Le travail sur les coteaux calcaires dégradés à proximité (ex : coteaux de l'Ille d'Elle) pourrait être une solution alternative</p>
Impacts résiduels	Habitats et flore : La destruction d'une station d'Orchis homme-pendu (84 pieds sur environ 1	On peut souligner l'effort de synthèse réalisé dans le tableau 69 : Impacts résiduels sur le

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
	300 m² d'habitat) est jugée comme un impact fort . Mammifères terrestres et semi-aquatiques : L'impact résiduel est jugé nul à faible pour toutes les espèces. Chiroptères : L'impact résiduel est jugé nul à faible pour toutes les espèces. Avifaune : L'impact résiduel est jugé nul à faible pour toutes les espèces. Amphibiens et Reptiles L'impact résiduel est jugé nul à faible pour toutes les espèces. Insectes : L'impact résiduel est jugé nul à négligeable pour toutes les espèces.	milieu naturel. Malgré des impacts considérés nul à faible pour certains groupes d'espèces, des mesures compensatoires sont prévues. Effets cumulatifs : Le Dossier de Projet indique que l'analyse des impacts cumulés est un exercice complexe. Il mentionne que le projet est situé au niveau d'un réservoir de biodiversité et de corridors écologiques régionaux et est traversé par des routes fragmentantes. Le risque de mortalité routière existe déjà pour la faune, et l'élargissement des chaussées augmentera cet effet. Le Dossier de Projet n'évalue pas quantitativement les effets cumulés avec d'autres projets, notamment avec le projet de déviation de Marans (porté par le CD de Charente-Maritime), en effet, les deux projets cumulés pourraient accentuer l'effet de coupure au cœur du PNR Marais Poitevin.
Compensation		
Faisabilité et pérennité du programme de travaux et de gestion	Les mesures compensatoires seront réalisées sur 4 sites identifiés, d'une superficie totale de 13,33 hectares, dont le Département a la propriété foncière : MC 1 : Plantations de milieux arborés et arbustifs MC 2 : Restauration de zones humides remblayées MC 3 : Restauration de zone humide drainée MC 4 : Restauration d'une prairie sèche en cours de fermeture	Les actions écologiques envisagées comprennent la plantation de milieux arborés et arbustifs (boisements, haies multistrates, fourrés arbustifs, haies arbustives), la création/restauration de prairies eutrophes et mésotrophes humides, de roselières et de cariçaies, ainsi que la restauration de zones humides drainées et de prairies sèches. Les essences choisies seront autochtones et adaptées aux conditions locales. Les méthodes incluent la suppression des remblais pour retrouver les sols naturels, le décompactage, le modelage de microtopographie, l'ensemencement et la plantation avec des semences labellisées "Végétal local", et l'épandage de foin issu de parcelles mères indemnes d'espèces envahissantes. La gestion écologique sera adaptée, avec une surveillance des repousses et une fauche tardive. Le Dossier de Projet stipule que les terrains choisis pour la compensation sont actuellement non ou peu fonctionnels, ce qui garantirait l'obtention de gains écologiques. Le CSRPN alerte sur le positionnement des mesures compensatoires dont certaines sont à proximité immédiate de la route (MC1 : plantation de haies et MC3 création de roselière) au regard du risque accru de collisions.
Additionnalité aux engagements privés et publics	/	/

Chapitres	Éléments du dossier	Commentaires / Analyse / Questions
Proximité fonctionnelle	/	Les sites de compensation sont inclus dans l'emprise de la DUP. Le site 1 ("Le Communal") est dans le même bassin versant que les zones humides impactées et à proximité immédiate, présentant les mêmes caractéristiques.
Equivalence	Équivalence : Les besoins compensatoires sont évalués en appliquant des coefficients multiplicateurs en fonction des milieux compensés et de leur intérêt écologique et représentativité, ainsi que pour prendre en compte les pertes intermédiaires. 2 pour 1 pour la prairie sèche favorable à l'Orchis homme-pendu, les milieux arbustifs (haies arbustives, fourrés arbustifs et roncières), et les autres milieux boisés (haies multistrates, fourrés arborés, boisements de feuillus et aulnaies non riveraines). 1 pour 1 pour les milieux arborés de type "plantations de feuillus" issus de pépinières et les milieux ouverts de type prairies et friches.	On peut saluer la présence du tableau 81 : Démonstration de l'équivalence écologique des mesures compensatoires prises en faveur des espèces protégées. Il cherche à démontrer l'atteinte de l'équivalence écologique, voire une plus-value. Par exemple, pour l'Orchis homme-pendu, 0,17 ha d'habitat est impacté et 0,35 ha est compensé (ratio 2:1). Pour les haies arbustives, 966 ml sont impactés et 7038 ml sont compensés (364% de la compensation requise).
Suivi		
Protocoles et indicateurs	Protocoles et indicateurs : Un suivi écologique sera mené durant la phase chantier (MS 1) par un coordinateur environnemental pour vérifier le respect des engagements et obligations. Un suivi en phase d'exploitation (MS 2) est préconisé sur 15 ans (à n+1, n+2, n+3, n+5, n+7, n+10 et n+15) pour démontrer la pérennité et l'efficacité des mesures. Zones humides : Relevés floristiques et pédologiques selon protocole. Habitats et flore : Inventaires des espèces végétales deux fois par an (fin avril et juin), inventaire spécifique des orchidées, cartographie des populations, attention particulière à la flore envahissante. Reptiles : Deux passages par an entre avril et juin, recherche à vue et via caches artificielles.	Il est indiqué que les passages à faune seront suivis à l'aide de piège photos. Le protocole de suivi n'est pas donné.
Bilan financier		
Bilan financier	/	

Conclusion

Le Dossier de Projet présente une démarche ERC structurée, avec des efforts d'évitement dès la phase de conception, des mesures de réduction en phase chantier et d'exploitation, et un programme de compensation détaillé. Les coefficients multiplicateurs appliqués aux surfaces de compensation (souvent 2 pour 1) visent à garantir l'absence de perte nette de biodiversité et l'équivalence écologique. Le suivi prévu sur 15 ans atteste d'un engagement à long terme sur l'efficacité des mesures.

Quelques points méritent cependant d'être précisés dans le dossier :

Description du projet :
Clarifier les modalités d'élargissement de la voirie. Le dossier indique que les accotements seront élargis et revêtus sur 2 m de chaque côté pour former des bandes multifonctionnelles. Cependant, l'analyse du CSRPN note une confusion, car l'élargissement réel se fera d'un seul côté, sur une largeur de 4 m, et pas toujours du même côté selon les secteurs. Cette divergence doit être corrigée pour une description précise et cohérente du projet.

Espèces concernées par la demande de dérogation (Cerfas) :

Justifier l'exclusion des chiroptères de la demande de dérogation. Le dossier stipule que les chiroptères ne sont pas inclus car les impacts résiduels concernent uniquement le transit et l'alimentation, et le risque de collision routière est jugé identique à la situation avant-projet. Le CSRPN s'interroge sur le risque juridique que cela représente. Il est important de considérer que "toutes les espèces protégées, même les plus communes, qu'elles soient potentielles [...] ou avérées, qui sont impactées, même faiblement, par le projet" devraient être incluses dans la demande de dérogation. Quid de la Rainette méridionale ?

Réévaluer et justifier l'impact du projet sur les chiroptères et la Loutre d'Europe :

En particulier l'effet de coupure. L'analyse du CSRPN questionne pourquoi le risque de collision est qualifié de négligeable (P.294 du dossier) pour ces groupes, alors que leur enjeu est considéré comme fort. Pour ces espèces, le passage d'un "enjeu fort à un impact moyen" en raison de l'élargissement (4m) et de l'augmentation de l'effet de coupure doit être mieux justifié ou reconsidéré, car les infrastructures de transport sont généralement des barrières importantes pour la faune, augmentant le risque de mortalité directe par collision. L'effet cumulatif des projets doit être évalué, notamment avec le projet de déviation de Marans (porté par le CD de Charente-Maritime), en effet, les deux projets cumulés pourraient accentuer l'effet de coupure au coeur du PNR Marais Poitevin.

Partie flore/habitats : préciser la nature des prairies étudiées et impactées dans le périmètre d'étude.

La présence des prairies du 1410-3 n'est jamais évoquée. A l'évidence, elles existent au sein du périmètre d'étude rapproché. Justifier la présence de 2 nouvelles espèces pour le centre-ouest de la France notées dans le diagnostic (*Galium verrucosum*, *Laserpitium siler*) et d'une nouvelle espèce pour la Vendée (*Laserpitium latifolium*).

Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement :

Il convient que le porteur de projet soit vigilant sur la terminologie utilisée pour la désignation des mesures, la MA1 Déplacement de la station d'Orchis homme-pendu, n'est pas une mesure d'accompagnement. Il convient par ailleurs de s'assurer de l'efficacité de cette mesure. Le positionnement des mesures MC 1 et MC 3 le long de la route pose question au regard du risque de collisions sur les espèces par proximité du danger. Il serait plus intéressant de réfléchir à l'éloignement des haies ou l'amélioration du maillage dans la matrice agricole. La mesure MC4 prévue sur le Site 4 – « Le Tertre des Voyes » n'est pas acceptable, il convient de trouver un autre site compensatoire. Reconsidérer la pertinence de la mesure MRn 7 (absence d'éclairage permanent). Le CSRPN estime que cette mesure ne paraît pas pertinente au regard de l'absence d'éclairage du réseau routier Français, hormis en zone urbaine.

Mesures de suivi :

Détailler le protocole de suivi des passages à faune par pièges photographiques. Le dossier indique que ces passages seront suivis par ce moyen, mais le protocole de suivi n'est pas fourni. Les protocoles de suivi soient "robustes" et "reproductibles", avec des indicateurs clairement définis pour évaluer l'efficacité des mesures.

Les membres n'ayant pas d'autres remarques, le CSRPN émet un avis défavorable à l'unanimité des votes exprimés (une abstention) sur ce dossier

Le 15/09/2025

Le président du CSRPN des Pays de la Loire
Jean-Guy ROBIN

8.2 Réponses aux observations

En préambule, il est important de souligner que le CSRPN n'a émis aucune réserve s'agissant des 3 conditions nécessaires à l'obtention de la dérogation :

- 1. Il n'existe pas d'autre solution satisfaisante ;
- 2. La dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;
- 3. Le projet revêt d'une raison impérative d'intérêt public majeur.

Le CSRPN formule dans son avis plusieurs demandes de précisions à l'issue de son tableau d'analyse des éléments du dossier. Les réponses apportées à chacune de ces demandes sont présentées ci-après.

Description du projet :

Clarifier les modalités d'élargissement de la voirie. Le dossier indique que les accotements seront élargis et revêtus sur 2 m de chaque côté pour former des bandes multifonctionnelles. Cependant, l'analyse du CSRPN note une confusion, car l'élargissement réel se fera d'un seul côté, sur une largeur de 4 m, et pas toujours du même côté selon les secteurs. Cette divergence doit être corrigée pour une description précise et cohérente du projet.

Réponse du maître d'ouvrage :

La description du projet est présentée en détail, pages 43 à 63 du dossier de demande de dérogation.

Le principe d'élargissement par rapport à la chaussée existante (en bleu ci-dessous) est illustré par le profil en travers type présenté figure 39 page 51 du dossier de demande de dérogation.

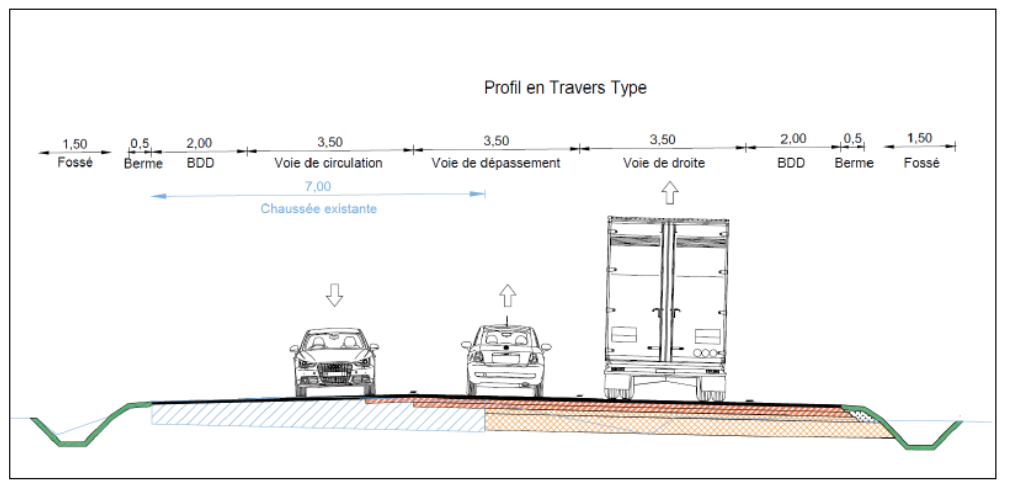


Figure 39 : Profil en travers type

Le côté d'élargissement de la voie actuelle pour la création des créneaux de dépassement est explicité, pages 47 à 49 du dossier, pour chaque secteur (figures 34 à 38).

Il n'existe donc pas d'incohérence dans la présentation des modalités d'élargissement de la voie.

Espèces concernées par la demande de dérogation (Cerfas) :

Justifier l'exclusion des chiroptères de la demande de dérogation. Le dossier stipule que les chiroptères ne sont pas inclus car les impacts résiduels concernent uniquement le transit et l'alimentation, et le risque de collision routière est jugé identique à la situation avant-projet. Le CSRPN s'interroge sur le risque juridique que cela représente. Il est important de considérer que "toutes les espèces protégées, même les plus communes, qu'elles soient potentielles [...] ou avérées, qui sont impactées, même faiblement, par le projet" devraient être incluses dans la demande de dérogation.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'analyse des incidences concernant le groupe des chiroptères conclut (pages 222 à 231 et page 294) :

- à l'absence de destruction d'habitat de reproduction ou de repos ;
- à une perte d'habitats d'alimentation et de transit considérée comme faible, la part impactée de ces habitats par rapport à leur représentativité sur site étant de 2,2 % à 4,5% (page 221) ;
- à l'absence de risque de destruction de spécimen et à un risque de dérangement non significatif (mesure de réduction MRn 4 de gestion de l'éclairage au cours du chantier) au cours des travaux d'aménagement ;
- à l'absence de modification notable des conditions de déplacement ;
- à un risque de collision déjà existant, lequel ne sera pas aggravé significativement par les aménagements projetés (élargissement limité, absence de modification du profil en long qui peut créer des situations à risque, vitesse actuelle de 80 km/h augmentée à 90 km/h uniquement au niveau des créneaux de dépassement, pas de projection d'augmentation du trafic).

Au regard de ces éléments, les impacts résiduels identifiés sur les espèces de chiroptères sont jugés non significatifs/non notables, ne compromettant pas le maintien en bon état de conservation des populations de chiroptères localement et à l'échelle biogéographique pertinente. Les espèces de chiroptères ne sont par conséquent pas incluses dans la demande.

Quid de la Rainette méridionale ?

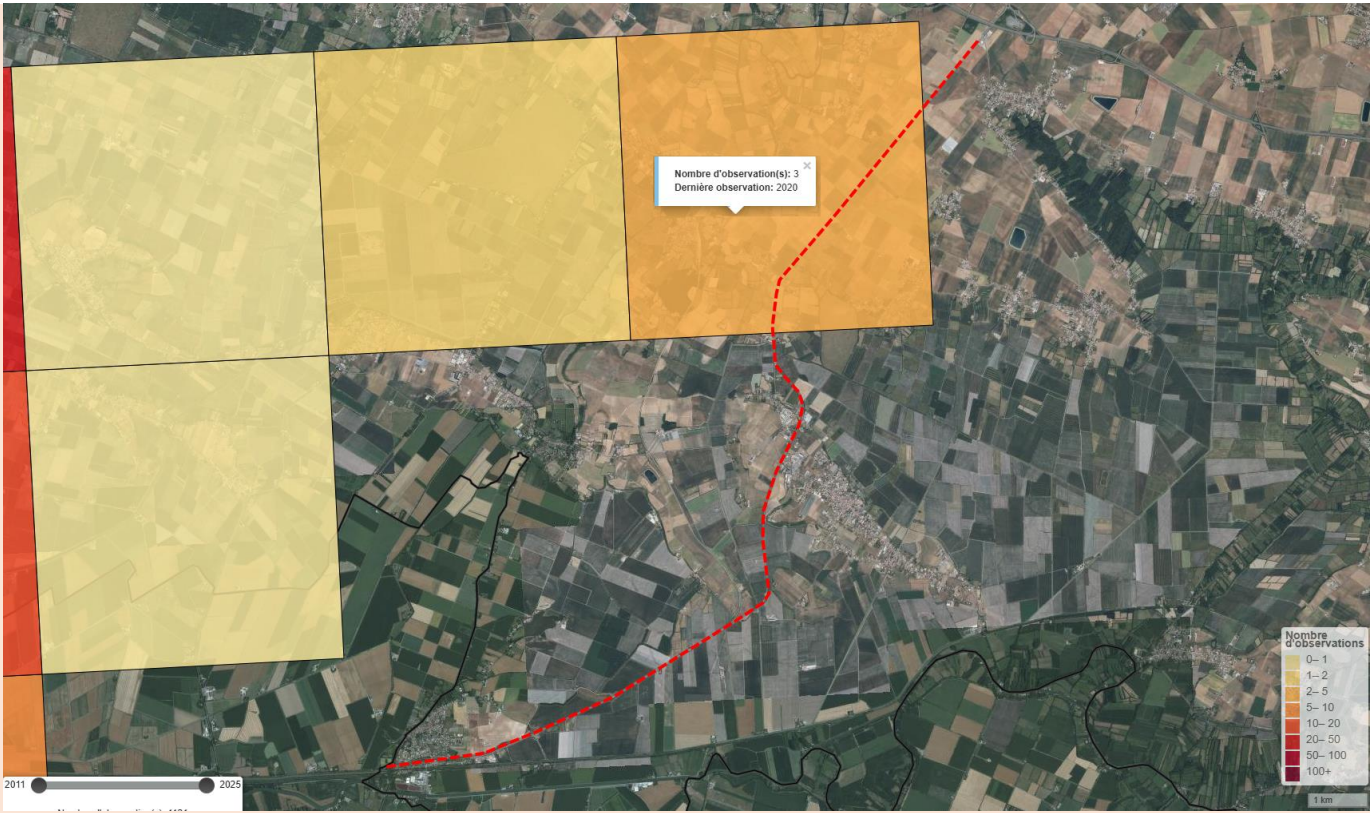
Réponse du maître d'ouvrage :

Les expertises portant sur les amphibiens ont été conduites en période favorable (08/03/2023, 17/04/2023, 18/04/2023, 30/05/2023) pour la détection de la Rainette méridionale dont l'activité s'étend de mars à la fin d'été. Elles n'ont pas permis de contacter l'espèce, dont le chant grave et audible depuis de longues distances aurait été relevé par les intervenants sur le terrain.

Par ailleurs, l'analyse bibliographique (Inventaire nationale du patrimoine naturel, faune-vendee.org, données géolocalisées du PNR du Marais Poitevin) menée au démarrage des études en décembre 2022 ne fait pas mention de la présence de la Rainette méridionale au niveau de l'aire d'étude ou des territoires des communes traversées (page 164).

Selon la base de données Biodiv Pays de la Loire, seulement 3 observations ont été réalisées depuis 2020 au niveau d'une maille traversée par le projet au Nord de Vix.

Au vu des données bibliographiques et de l'absence de contact de cette espèce lors des inventaires réalisés en période propice, l'espèce n'a pas été incluse dans la demande.



Extrait de la base de données Biodiv Pays de la Loire (novembre 2025)

Réévaluer et justifier l'impact du projet sur les chiroptères et la Loutre d'Europe :

En particulier l'effet de coupure. L'analyse du CSRPN questionne pourquoi le risque de collision est qualifié de négligeable (P.294 du dossier) pour ces groupes, alors que leur enjeu est considéré comme fort. Pour ces espèces, le passage d'un "enjeu fort à un impact moyen" en raison de l'élargissement (4m) et de l'augmentation de l'effet de coupure doit être mieux justifié ou reconsidéré, car les infrastructures de transport sont généralement des barrières importantes pour la faune, augmentant le risque de mortalité directe par collision.

Réponse du maître d'ouvrage :

Concernant les chiroptères, le risque de collision, déjà présent à l'état actuel, ne sera pas significativement accru par les aménagements projetés. En effet, l'élargissement de la chaussée reste limité, aucune modification du profil en long n'est prévue – évitant ainsi l'apparition de nouvelles situations potentiellement accidentogènes – et les conditions de déplacement demeureront globalement inchangées. Par ailleurs, la vitesse actuelle de 80 km/h ne sera portée à 90 km/h qu'au niveau des créneaux de dépassement, et aucune augmentation du trafic n'est projetée. L'impact lié au risque de collision est donc jugé non significatif.

Concernant la Loutre d'Europe, un risque de mortalité routière existe déjà sur le secteur étudié, en l'absence d'ouvrages de franchissement adaptés à la faune semi-aquatique. Les aménagements projetés ne devraient pas accroître significativement ce risque, pour les mêmes raisons que celles évoquées précédemment : un élargissement limité et un trafic globalement stable. Ainsi, l'impact brut est considéré comme non négligeable, mais comparable à celui de la situation actuelle. La mesure MRn 8 prévoit en outre d'améliorer les conditions de franchissement de l'infrastructure grâce à l'aménagement de banquettes dans les ouvrages hydrauliques existants, ou, en cas de contrainte technique, par la création d'une buse sèche (7 ouvrages concernés). Ces aménagements permettront d'améliorer les conditions de déplacement de la Loutre d'Europe et de réduire son exposition au risque de collision. Il est donc légitime de conclure à une amélioration de la situation par rapport à l'état initial, conduisant à un impact résiduel non significatif.

Ces justifications ne conduisent pas à relever le niveau d'impact du projet sur les chiroptères et la Loutre d'Europe.

L'effet cumulatif des projets doit être évalué, notamment avec le projet de déviation de Marans (porté par le CD de Charente-Maritime), en effet, les deux projets cumulés pourraient accentuer l'effet de coupure au cœur du PNR Marais Poitevin.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de déviation de Marans n'était pas instruit au moment de la rédaction du présent dossier de demande d'autorisation environnementale.

Toutefois, une analyse des effets cumulés avec ce projet, disponible dans l'étude d'impact (pages 711 à 713, partie E pièce 3), a été menée sur les bases des informations figurant dans la concertation. Elle est reportée ci-après :

2.8. Contournement de Marans

2.8.1. Présentation du projet

Le territoire de Marans bénéficie d'une situation géographique et d'un écosystème remarquable. Pour autant, le trafic routier important dans le cœur de Marans nuit au cadre de vie et empêche la mise en valeur de la ville.

Avec le contournement de Marans, le Département de la Charente-Maritime, maître d'ouvrage, poursuit donc les objectifs suivants :

- Favoriser le cadre de vie en réduisant les encombrements, la pollution, le bruit dans le centre-ville de Marans.
- Améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers de la RD137, qui relie le nord de la Charente-Maritime au sud de la Vendée.
- Contribuer à la vitalité économique du territoire

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable entre le 18 septembre et le 24 octobre 2023. Le projet fait l'objet d'une autorisation environnementale. Le dossier n'a pour l'instant pas été déposé pour instruction.

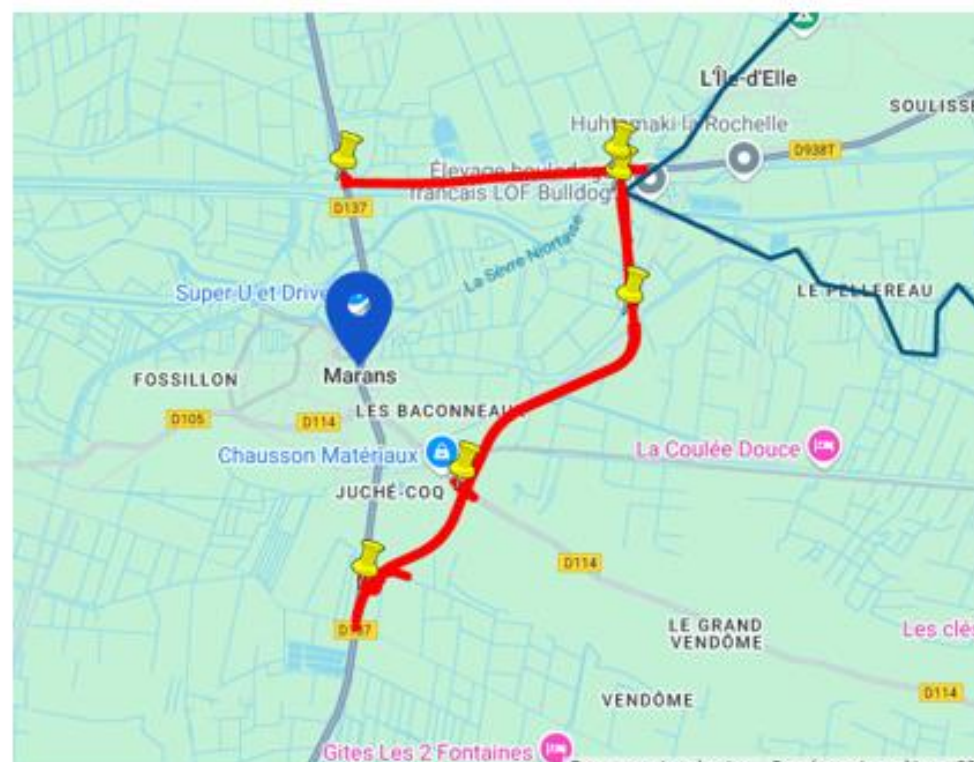


Figure 544 : Tracé du contournement (Source : <https://la.charente-maritime.fr/>)

Les objectifs poursuivis par le Département de la Charente-Maritime par l'aménagement de la déviation de Marans sont donc différents des objectifs du Département de la Vendée. Leur projet vise à dévier un trafic de transit national Nord/Sud, quand le projet de la RD 938 T vise à sécuriser un itinéraire principalement local. Les deux projets sont donc indépendants d'un point de vue fonctionnel.

2.8.2. Analyse sommaire des impacts cumulés

Les enjeux suivants ont été identifiés d'après la déclaration d'intention du projet de contournement de Marans et au stade de la concertation à ce jour, l'analyse est donc réalisée au regard du contexte dans lequel s'insère le projet, de la déclaration d'intention produite par le Département de la Charente-Maritime ainsi que du dossier de concertation du projet (source : <https://la.charente-maritime.fr/grands-projets/contournement-marans>)

➤ Milieu physique

Le territoire est fortement marqué par les cours d'eau, grands canaux et réseaux de marais. En conséquence, le maintien de la continuité du réseau hydrographique est un enjeu fort pour un projet qui s'inscrit dans un secteur sensible. Les deux projets sont localisés au sein du PNR du Marais Poitevin. Néanmoins, ils sont séparés géographiquement par le Petit Canal de Vix et le Canal de Pomère.

Les deux projets sont également situés sur deux bassins différents. Le projet de la RD938T concerne le bassin de la « Sèvre niortaise de l'Autize (nc) à la Vendée (nc) », tandis que le projet de contournement de Marans est situé sur le bassin versant de « la Sèvre niortaise de la Vendée (nd) à la mer & côtiers du chenal de la raque (c) à Angoulins ».

Les impacts cumulés des deux projets pourront concerner la zone de marais et les zones humides. Néanmoins, les deux projets étant localisés au sein de deux bassins versants différents et ne concernant pas les mêmes masses d'eau, ils n'auront pas d'incidences cumulées. De plus, le projet d'aménagement de la RD938T repose sur les emprises actuelles de la RD938T et n'aura que peu d'impact sur les marais.

➤ Milieu naturel

Selon la note d'intention, « sur la zone du projet de contournement de Marans, quelques bosquets de très faibles superficies, alignements d'arbres et arbres isolés sont présents localement, mais dans l'ensemble, les milieux restent très anthropisés du fait d'une forte activité agricole. Néanmoins, ces milieux semi-naturels et les reliquats de bosquets, haies, arbres têtards abritent une faune remarquable ». Sur la zone du projet on peut s'attendre à observer un cortège d'espèces faunistiques assez similaire à celui observé sur le projet de la RD938T : petits mammifères terrestres, chiroptères variés, avifaune des milieux ouverts principalement (la majorité de la zone étant occupée par les cultures), mais aussi des milieux semi-ouverts au niveau des quelques éléments bocagers. Quelques reptiles pourraient être observés au niveau des milieux de lisières ainsi que quelques amphibiens au niveau des canaux et des plans d'eau.

Selon la note d'intention, « le réseau hydrographique du secteur et les habitats naturels qui le composent constituent l'un des principaux corridors écologiques du marais et revêtent donc une très forte patrimonialité pour de nombreux groupes comme les mammifères (Loutre d'Europe, Campagnol amphibie et le Vison d'Europe), les oiseaux ou les odonates. La zone d'étude peut donc être considérée comme sensible d'un point de vue écologique ». Ce réseau hydrographique, tous comme les rares éléments bocagers du site, représentent un intérêt majeur pour le déplacement des espèces sensibles.

Les emprises du projet de contournement de Marans engendreront un impact sur les milieux traversés. Dans la déclaration d'intention, il est précisé qu'une « recherche de stratégie d'évitement des impacts et incidences sur les milieux naturels et les espèces sera privilégiée et qu'une compensation sera mise en œuvre à proximité du projet ». Il en a été de même sur le projet de la RD938T, avec une réflexion menée sur un tracé de moindre impact. De plus, les incidences résiduelles liées au projet de la RD938T sont compensées (espèces protégées et zones humides). Ainsi, on peut considérer qu'il n'y aura pas d'effets cumulés de ces deux projets.

<p>➤ Paysagers et patrimoniaux</p> <p>Le paysage de Marans et ses alentours sont marqués par une diversité paysagère, héritée des activités humaines, avec des variations entre de petits espaces et d’immenses étendues. Un subtil équilibre à préserver, avec pour enjeux :</p> <p>La maîtrise des verticales dans un paysage marandais marqué par un relief plat et des horizontales fortes (canaux, linéaires de haies, grandes cultures).</p> <p>La préservation des zones humides, et plus globalement du végétal marquant le territoire : le frêne têtard, les haies arbustives, les pelouses humides qui constituent des éléments marqueurs et identitaires du Marais Poitevin.</p> <p>Le périmètre de projet est également riche de nombreux éléments patrimoniaux, comme le Site Patrimonial Remarquable de Marans. Le projet aura pour enjeu de limiter les co-visibilités, voire de mettre en valeur les éléments patrimoniaux. Il sera également une opportunité pour améliorer les entrées et sorties de ville.</p> <p>Le projet de la RD938T est localisé en dehors du Site Patrimonial Remarquable de Marans. De plus, il repose sur la RD938T actuelle et ne consiste pas à modifier son tracé. Il n’aura pas d’impact considérable sur le paysage par rapport à la voirie actuelle.</p>	
<p>➤ Agricoles</p> <p>L’aire d’étude s’inscrit dans une zone agricole dominée par les grandes cultures et l’élevage (prairies). L’adéquation avec l’activité agricole (emprises, parcellaire agricole, temps de parcours, etc.) est ainsi un enjeu fort pour le projet.</p> <p>Il sera également essentiel de préserver le drainage et l’irrigation qui préexistent sur le secteur.</p> <p>Le parcellaire agricole impacté par le projet du contournement de Marans est dissocié géographiquement de celui impacté par la RD938T. Ainsi aucun impact cumulé direct n’est à prévoir.</p>	
<p>➤ Trafics</p> <p>Le projet de contournement de Marans a pour objectif la déviation d’un trafic de transit en provenance de la RD137 et de la RD 938T qui traversent le centre-ville. Il n’entraîne pas le transfert d’un axe sur l’autre.</p> <p>De même, le projet de la RD 938T n’entraînera pas de reports de trafic supplémentaire sur la déviation de Marans. Les trafics concernés par le projet de la RD938T sont locaux.</p> <p>Néanmoins, les projets d’aménagement de la RD938T et du contournement de Marans poursuivent certains objectifs similaires et pourront avoir des impacts cumulés positifs, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none">• Favoriser le cadre de vie en réduisant les encombrements, la pollution, le bruit dans les centres-bourgs (Marans pour le projet de contournement et L’Île-d’Elle pour le projet de la RD938T) ;• Améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers (sur la RD137 pour le projet de contournement et sur la RD938T pour le présent projet) ;• Contribuer à la vitalité économique du territoire. <p>L’aménagement de la RD 938 T est dissociée d’un point de vue fonctionnel de la déviation de Marans au regard des objectifs poursuivis par les deux projets. Le Département de la Vendée souhaitant sécurisé un itinéraire sur lequel le trafic est principalement local (voir volet trafic Titre 6 – partie 3.3.6.2).</p>	
<p>Il contribuera, avec le projet de contournement de Marans à favoriser le cadre de vie dans les centre-bourgs, à améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers ainsi qu’au dynamisme du territoire.</p> <p>Néanmoins, la portée des deux projets est différente, celle du projet de contournement de Marans est nationale tandis que celle de la RD938T est locale.</p>	

Le projet d’aménagement de cette route n’augmente pas l’effet de coupure préexistant. La mesure de réduction MRn8 « Mise en place de passages à faune » permettra le franchissement de la route en toute sécurité pour la petite faune.

Partie flore/habitats : préciser la nature des prairies étudiées et impactées dans le périmètre d’étude.

La présence des prairies du 1410-3 n’est jamais évoquée. A l’évidence, elles existent au sein du périmètre d’étude rapproché.

Réponse du maître d’ouvrage :

Les prairies relevant du code 1410-3 n’ont pas été identifiées dans l’aire d’étude immédiate. Les relevés floristiques et observations de terrain montrent que les milieux présents correspondent principalement à des cultures, bernes routières et quelques prairies humides ne présentant ni les espèces caractéristiques ni les conditions écologiques propres à cet habitat (prairie à joncs, pâturage permanent...).

Concernant le site Natura 2000, il recoupe partiellement l’aire d’étude immédiate, mais principalement sur des parcelles cultivées, sans présence de prairies humides mésotrophes favorables. Des prairies potentiellement assimilables au 1410-3 semblent exister en périphérie de l’aire d’étude rapprochée. Cependant, les habitats modélisés sur l’aire d’étude rapprochée sont caractérisés visuellement ou par photo-interprétation, les inventaires floristiques n’étant menés qu’au niveau de l’aire d’étude immédiate, ce qui explique l’absence de ces prairies dans le rapport.

En conséquence, l’habitat 1410-3 n’est ni présent ni susceptible d’être impacté par le projet.

Justifier la présence de 2 nouvelles espèces pour le centre-ouest de la France notées dans le diagnostic (*Galium verrucosum*, *Laserpitium siler*) et d’une nouvelle espèce pour la Vendée (*Laserpitium latifolium*).

Réponse du maître d’ouvrage :

Il est précisé en premier lieu que ces espèces ne présentent aucun statut réglementaire particulier ni de conservation défavorable.

L’observation de Laserpitium latifolium concerne une berme routière, milieu fortement anthropisé et sujet à la dispersion accidentelle de propagules liée au trafic. Cette espèce est par ailleurs connue en Maine-et-Loire et dans les Deux-Sèvres, et une observation est recensée en Vendée (programme Vigi-flore).

Concernant Laserpitium siler et Galium verrucosum, les vérifications réalisées mettent en évidence une erreur de saisie et contrôle ayant conduit à leur mention dans les relevés floristiques.

Cependant, les plantes messicoles évoquées dans la bibliographique ne figurent pas dans la partie terrain et dans le reste du document.

Réponse du maître d’ouvrage :

Les données bibliographiques sont extraites à l’échelle communale. Seules les observations postérieures à 1990 ont été conservées. Ici, l’extraction de données demandée au CBNB vise à préciser la localisation potentielle d’espèces remarquables, sans toutefois valider leurs emplacements ni fournir d’informations supplémentaires sur leur observation récente.

Aucune espèce messicole mentionnée dans la bibliographie n’a été observée sur l’aire d’étude immédiate. De plus, les inventaires ont montré que les cultures présentes sur l’aire d’étude immédiate hébergent une très faible diversité d’espèces messicoles, notamment en raison de l’entretien régulier des parcelles (travail du sol, rotations culturales...). Les rares espèces messicoles observées sont communes : Artemisia vulgaris, Avena barbata, Avena fatua, Borago officinalis, Brassica rapa, Cichorium intybus, Erodium cicutarium, Eryngium campestre, ...

Le CSRPN constate qu’aucun relevé phytosociologique n’est disponible dans le rapport, alors que l’approche phytosociologique est annoncée dans la méthode.

Réponse du maître d’ouvrage :

L’approche annoncée dans la méthode s’appuie sur la phytosociologie sigmatiste pour la caractérisation et l’interprétation des habitats, sans pour autant réaliser de relevés phytosociologiques complets au sens strict (relevés d’abondance/dominance de Braun-Blanquet). L’absence de relevés détaillés dans le rapport découle donc de ce choix méthodologique.

Mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement :

Il convient que le porteur de projet soit vigilant sur la terminologie utilisée pour la désignation des mesures, la MA1 Déplacement de la station d’Orchis homme-pendu, n’est pas une mesure d’accompagnement. Il convient par ailleurs de s’assurer de l’efficacité de cette mesure.

Réponse du maître d’ouvrage :

La mesure MA1 est qualifiée de mesure d’accompagnement par le maître d’ouvrage en raison d’un risque élevé de non-atteinte des objectifs d’absence de perte nette et d’équivalence écologique, conditions pourtant indispensables pour qu’une action puisse être considérée comme une véritable mesure compensatoire. Cette terminologie renvoie à la référence « A5.a – Action expérimentale de génie écologique » dans le document Évaluation environnementale – Guide d’aide à la définition des mesures ERC (collection THEMA) publié en janvier 2018 par le Ministère de la Transition écologique et solidaire ».

En effet, les opérations de translocations d’orchidées sont souvent très complexes. L’Orchis homme-pendu est une espèce allogame (besoin d’un champignon spécifique permettant à la graine, dépourvues de réserves, de germer et croître avant la prise de relai par photosynthèse, et pollinisateurs spécifiques...). C’est donc théoriquement tout son écosystème qu’il faudrait pouvoir déplacer, et sans le perturber (remaniement, tassement...). Ces contraintes expliquent une garantie de réussite limitée.

La mesure mise en œuvre pour compenser la destruction de station d’Orchis homme-pendu correspond à la mesure MC4 : Restauration d’une prairie sèche en cours de fermeture. La mesure MA 1 est donc réalisée en complément de cette compensation et possède la bonne terminologie.

Le positionnement des mesures MC 1 et MC 3 le long de la route pose question au regard du risque de collisions sur les espèces par proximité du danger. Il serait plus intéressant de réfléchir à l’éloignement des haies ou l’amélioration du maillage dans la matrice agricole.

Réponse du maître d’ouvrage :

Dans la mesure MC1, une partie des haies existantes impactées se trouvent actuellement le long de la route départementale et seront renforcées ou recrées dans le cadre des actions écologiques prévues. Les plantations des « nouvelles » haies ont été éloignées le plus possible de la RD. De plus, leur emplacement a été réfléchi de manière à permettre un renforcement du réseau bocager et donc des continuités écologiques pour la petite et moyenne faune. Ainsi, le réseau recréé devrait permettre à la petite faune d’être guidée vers des milieux favorables plutôt que de traverser la RD. Dans certains secteurs, le réseau de haies créé permettra également de guider la petite faune vers les passages sécurisés sous voiries.

Les haies présentes le long de la route sur la mesure MC3 sont déjà existantes et seront renforcées (regarnissage). Les nouvelles haies plantées dans la cadre de cette mesure sont à plus ou moins 200 m de la route.

Le positionnement des haies présenté dans le dossier (MC1) est justifié par le regarnissage, recréation / création d’un réseau bocager ayant pour visée de guider au mieux la petite et moyenne faune.

La mesure MC4 prévue sur le Site 4 – « Le Tertre des Voyes » n’est pas acceptable, il convient de trouver un autre site compensatoire.

Réponse du maître d’ouvrage :

Cette mesure permet de compenser efficacement l’impact sur les stations d’Orchis homme-pendu, l’espèce étant déjà présente sur le site. La réouverture du milieu permettra de pérenniser la population en place et d’accroître son emprise.

Il est nécessaire de préciser que la suppression des fourrés arborés pour la mesure seront compensés, au même titre que les milieux arborés impactés par le projet, par des plantations et renforcement de haies arbustives sur les sites de compensation 1 et 3 (voir « Objectif de la restauration » page 310 et « Démonstration de l’équivalence écologique des mesures prévues pour les espèces protégées » page 326 du dossier de demande de dérogation).

La mesure MC4 est donc acceptable.

Reconsidérer la pertinence de la mesure MRn 7 (absence d’éclairage permanent). Le CSRPN estime que cette mesure ne paraît pas pertinente au regard de l’absence d’éclairage du réseau routier Français, hormis en zone urbaine.

Réponse du maître d’ouvrage :

Effectivement, la majorité du réseau routier français bénéficie d’une absence d’éclairage. Pour autant, certains secteurs peuvent faire l’objet d’un éclairage (carrefours, aires de repos...). Cette mesure est proposée de manière systématique afin de s’assurer que les différents porteurs de projet aient connaissance de l’impact d’un tel éclairage sur la biodiversité et l’intègrent dans dès la conception, le projet pouvant parfois intégrer des éléments connexes pouvant être éclairés.

Mesures de suivi :

Détailler le protocole de suivi des passages à faune par pièges photographiques. Le dossier indique que ces passages seront suivis par ce moyen, mais le protocole de suivi n'est pas fourni. Les protocoles de suivi soient "robustes" et "reproductibles", avec des indicateurs clairement définis pour évaluer l'efficacité des mesures.

Réponse du maître d’ouvrage :

Le Maitre d’ouvrage complète les modalités de suivi des ouvrages aménagés pour la faune avec les éléments suivants :

Les 7 ouvrages faisant l’objet d’aménagements en faveur du franchissement de la faune terrestre et semi-aquatique feront l’objet d’un suivi par piège photographique.

Ce suivi sera réalisé aux mêmes années que le suivi prévu pour les autres groupes, sur 15 ans à n+1, n+2, n+3, n+5, n+7 n+10 et n+15, n l’année correspondant à la mise en service de l’aménagement.

Le maître d’ouvrage prévoit comme protocole de suivi :

- l’installation d’un piège photographique, selon un positionnement (hauteur, inclinaison, orientation...) qui sera relevé lors de la première session et reproduit aux suivantes ;

- sur une durée de 30 jours ;

- entre les mois d'avril et de juillet.

Les informations relevées suite au visionnage des captures photographiques seront les suivantes :

- identification des espèces, à défaut du groupe d'espèces ;

- nombre de passages comptabilisés par espèce ou groupe d'espèces.

Ce protocole sera complété par la recherche d'indices (épreintes, empreintes, reste de repas, fèces, ...) sur les banquettes et/ou buses sèches, réalisée au mois d'avril.