

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

AMÉNAGEMENT DE LA RD 938 TER ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA CHARENTE-MARITIME

BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
au titre du code de l'urbanisme (articles L.103-2 et suivants),
menée du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024



COMMISSION PERMANENTE DU 11 OCTOBRE 2024

TABLE DES MATIÈRES

Table des illustrations.....	6
1. Présentation du projet	8
1.1. Contexte	8
1.2. Objectifs du projet	8
1.3. Les conclusions des réflexions menées avec les élus locaux	9
1.4. Présentation du parti d'aménagement retenu	9
1.4.1. Secteur 1 : entre Fontenay-le-Comte et la Fraignée.....	11
1.4.2. Secteur 2 : entre la Fraignée et le giratoire de Vix.....	14
1.4.3. Secteur 3 : entre le giratoire de Vix et le Thairé.....	17
1.4.4. Secteur 4 : entre le Thairé et L'Île-d'Elle.....	20
1.4.5. La traversée de l'Île-d'Elle	23
2. Prescription de la concertation - Rappel des objectifs et modalités.....	25
2.1. Objectifs de la concertation	25
2.2. Les modalités	25
3. Le déroulement de la concertation	26
3.1. Publicité.....	26
3.1.1. Affichage en mairie	26
3.1.2. Par voie de presse.....	26
3.1.3. Site internet du Conseil Départemental.....	27
3.1.4. Panneaux d'affichage	27
3.2. Le dispositif d'information.....	27
3.2.1. Les réunions publiques	27
3.2.2. Dossier de concertation.....	28
3.2.3. Les panneaux d'exposition	29
3.3. Participation et expression du public	29
3.3.1. Réunions publiques	29
3.3.2. Permanences du Maître d'Ouvrage	29
3.3.3. Registre de concertation	30
3.3.4. Autres possibilités de contribution	30
4. Les résultats de la concertation	31
4.1. Les Chiffres de la participation.....	31
4.1.1. Réunions publiques	31
4.1.2. Contributions écrites.....	31

4.2. Les avis sur le projet	32
4.2.1. Secteur 1 entre Fontenay-le-Comte et la Fraignée.....	32
4.2.2. Secteur 2 entre la Fraignée et le giratoire de Vix	35
4.2.3. Secteur 3 entre le giratoire de Vix et le Thairé	35
4.2.4. Secteur 4 entre le Thairé et l'Île-d'Elle	36
4.2.5. La traversée de l'Île-D'Elle.....	37
4.3. Les sujets abordés concernant le projet de manière générale.....	43
5. Prise en compte de la concertation par le maître d'ouvrage.....	46
5.1. Secteur 1 entre Fontenay-le-Comte et la Fraignée.....	46
5.2. Secteur 2 entre la Fraignée et le giratoire de Vix	47
5.3. Secteur 3 entre le giratoire de Vix et le Thairé	49
5.4. Secteur 4 entre le Thairé et l'Île-d'Elle.....	50
5.5. La traversée de l'Île-d'Elle.....	51
5.6. Incidences financières suite à la concertation.....	53
Annexe 1 – Délibération de la commission permanente du 2/12/2022	54
Annexe 2 – Avis de concertation	57
Annexe 3 : Certificats d'affichage de l'annonce de la concertation publique et de la délibération de la Commission Permanente.....	58
Fontenay-le-comte.....	58
Auchay-sur-Vendée	59
Doix près Fontaines.....	60
Les Velluire-sur-Vendée	61
Le Gué-de-Velluire	62
Montreuil.....	63
Vix	64
L'Île-d'Elle.....	65
Annexe 4 : Avis de concertation parus dans la presse locale.....	66
Annexe 5 – Affichage sur le site internet du Département.....	68
Annexe 6 – Panneaux d'affichage complémentaires	70
Annexe 7 – Dossier de concertation.....	80
Annexe 8 – Panneaux exposés en mairies	144
Annexe 9 – registre	148
Registre de Fontenay-le-Comte.....	148
Registre d'Auchay-sur-Vendée.....	152
Registre de Doix près Fontaines	161

Registre de Montreuil	167
Registre du Gué-de-Velluire.....	170
Registre des Velluire-sur-Vendée.....	176
Registre de Vix	183
Registre de L'Île-D'Elle	187
Annexe 10 - Courriels reçus.....	197
Annexe 11 – Courriers reçus.....	215
Annexe 13 – Courier et courriel arrivés hors concertation	251

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Situation des secteurs aménagés	10
Figure 2 : Secteur 1 - variante 1	11
Figure 3 : Secteur 1 - variante 2	13
Figure 4 : Secteur 2 - variante 1	15
Figure 5 : Secteur 2 - variante 2	16
Figure 6 : secteur 3 - variante 1.....	18
Figure 7 : Secteur 3 - variante 2	19
Figure 8 : Secteur 4 - variante 1	21
Figure 9 : Secteur 4 - variante 2	22
Figure 10 : Aménagement de la traversée de l'Ile-d'Elle.....	23
Figure 11 : Réunions publiques organisées dans le cadre de la concertation.....	28
Figure 12 : variante retenue à l'issue de la concertation pour le secteur 1	47
Figure 13 : variante retenue à l'issue de la concertation pour le secteur 2	48
Figure 14 : variante retenue à l'issue de la concertation pour le secteur 3	49
Figure 15 : variante retenue à l'issue de la concertation pour le secteur 4	51

1. PRÉSENTATION DU PROJET

1.1. CONTEXTE

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

Le trafic moyen journalier mesuré sur cet axe entre L'Île-d'Elle et Vix (au Thaire) est de 4 256 véh/j¹. La part de poids-lourds est de 13 % (558 PL)¹, principalement liée à l'activité économique du territoire. Le trafic y est quasi exclusivement local, la part de transit s'élève à 14%² seulement.

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

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

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

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

1.2. OBJECTIFS DU PROJET

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

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

¹ Données issues des comptages annuels du Département de la Vendée : TMJA 2022

² Donnée issue de l'enquête origine/destination réalisée par IRIS en 2023

1.3. LES CONCLUSIONS DES RÉFLEXIONS MENÉES AVEC LES ÉLUS LOCAUX

Dans un premier temps, le constat a été fait de l'abandon du projet de l'A 831 par l'État. Sans ce projet, qui reliait Fontenay-le-Comte à La Charente-Maritime et au port de la Rochelle, cette liaison persiste via la RD 938 Ter.

Le trafic circulant sur cet axe est en grande majorité du trafic local, la part de transit est relativement faible (14%)³. L'aménagement de la RD 938 TER doit donc conserver son caractère local et ne pas attirer le trafic de transit national.

En outre, afin d'assurer la faisabilité du projet, il a été choisi de ne pas impacter les sites Natura 2000 et donc notamment de ne pas dévier la commune de l'Île-d'Elle.

Les principes d'aménagements retenus sont donc les suivants :

- Aménager la RD 938 Ter sur place, par un aménagement à 3 voies permettant les dépassements sécurisés et la création de carrefours en tourne-à-gauche (TAG) favorisant la fluidité et la sécurité des mouvements tournants, pour l'ensemble des modes de déplacement ;
- Limiter les emprises foncières sur les terres agricoles ;
- Assurer la faisabilité du projet en évitant les enjeux environnementaux forts : pas d'emprise en zone Natura 2000 ;
- Pas de déviation de la commune de l'Île-d'Elle, au regard des fortes contraintes environnementales sur la commune et d'un trafic restant mesuré ;
- Aménager la traversée de l'Île-d'Elle en proposant des aménagements visant à apaiser les vitesses, assurer la bonne cohabitation des différents usages (transit routier, circulations douces, stationnement riverains et commerces) ainsi qu'une complémentarité avec les projets de la commune.

Dans le respect de ces principes d'aménagements, la réalisation de créneaux de dépassement se limite du carrefour entre la RD 938 TER et la RD 20 côté nord, à l'est de l'Île-d'Elle côté sud.

1.4. PRÉSENTATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU

Le parti d'aménagement consiste en la création de créneaux à 3 voies avec une vitesse maximale autorisée de 90 km/h, pour sécuriser les dépassements de véhicules lents, comprenant également le regroupement des accès sur des carrefours équipés de voies de stockages centrales pour sécuriser les manœuvres de tourne à gauche.

Les accotements seront revêtus et élargis à 2 m de chaque côté, constituants ainsi des bandes multifonctionnelles, afin notamment de sécuriser les circulations cycles sur la route départementale.

L'aménagement de la RD 938 TER porte sur quatre secteurs et la traversée de l'Île-d'Elle (Figure 1). Pour chacun de ces quatre secteurs, deux variantes sont présentées.

³ Donnée issue de l'enquête origine/destination réalisée par IRIS en 2023

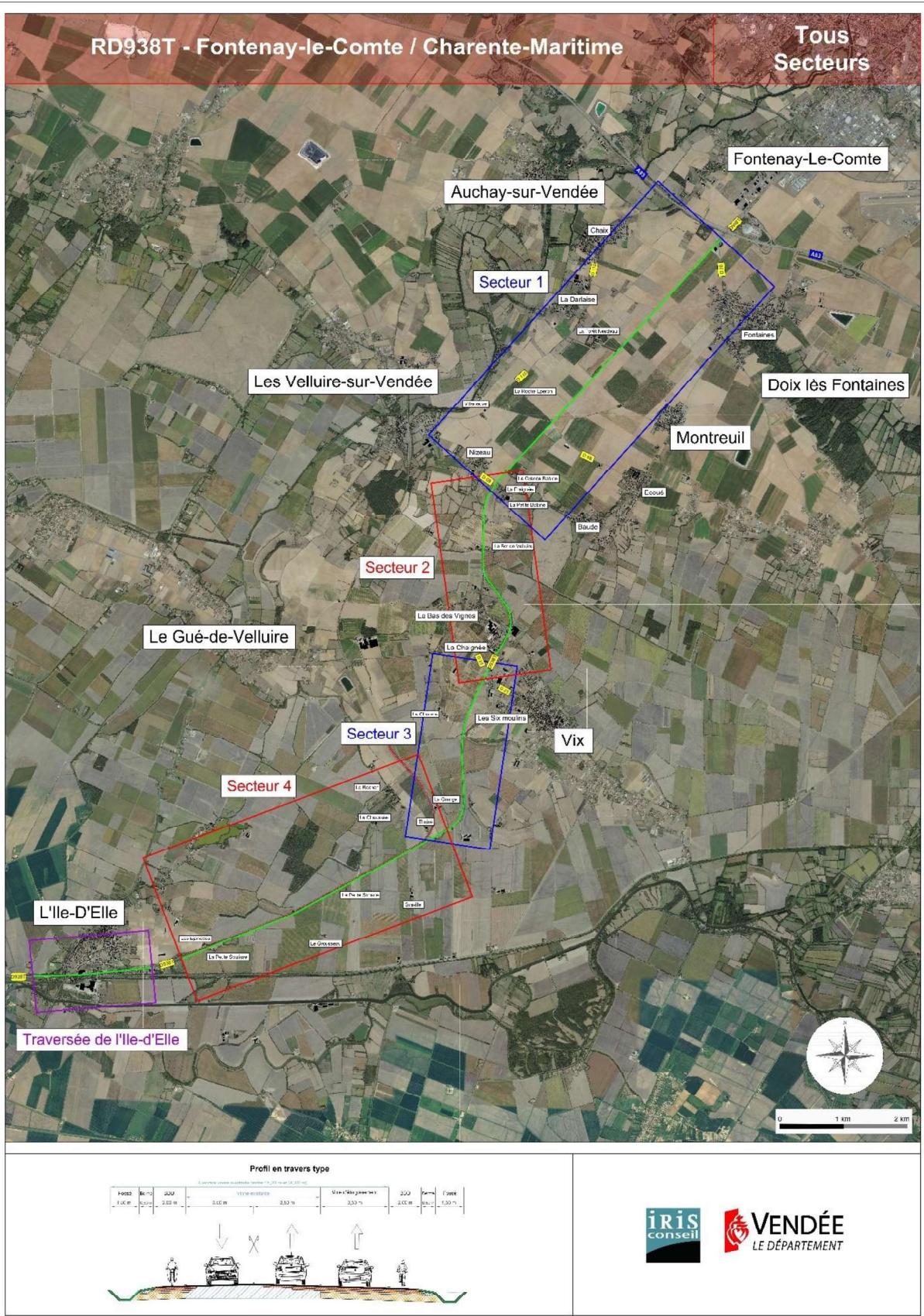


Figure 1 : Situation des secteurs aménagés

1.4.1. SECTEUR 1 : ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA FRAIGNÉE

Pour le secteur 1 entre le franchissement de l'A 83 à Fontenay-le-Comte et le carrefour avec la RD 68 desservant la Fraignée et le Nizeau, les deux variantes tiennent compte des principes suivants :

- La création de quatre créneaux de dépassement similaires en termes de longueur et de sens de dépassement, deux dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE et deux dans l'autre sens ;
- La séparation de ces créneaux par une zone de transition et quatre carrefours avec voies spéciales de tourne à gauche (TAG), positionnés au même endroit quelle que soit la variante :
 - Au niveau du carrefour avec la RD 20,
 - À l'intersection avec le Chemin de la Forêt,
 - À l'intersection avec la RD 68 menant à Ecoué (rue des Fougères),
 - À l'intersection avec la RD 68 menant au Nizeau et à la Fraignée ;
- Le rétablissement des accès existants, des dessertes locales notamment agricoles par la création de voies de rétablissement ;
- L'absence d'impact sur le bâti.

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

Variante 1 :

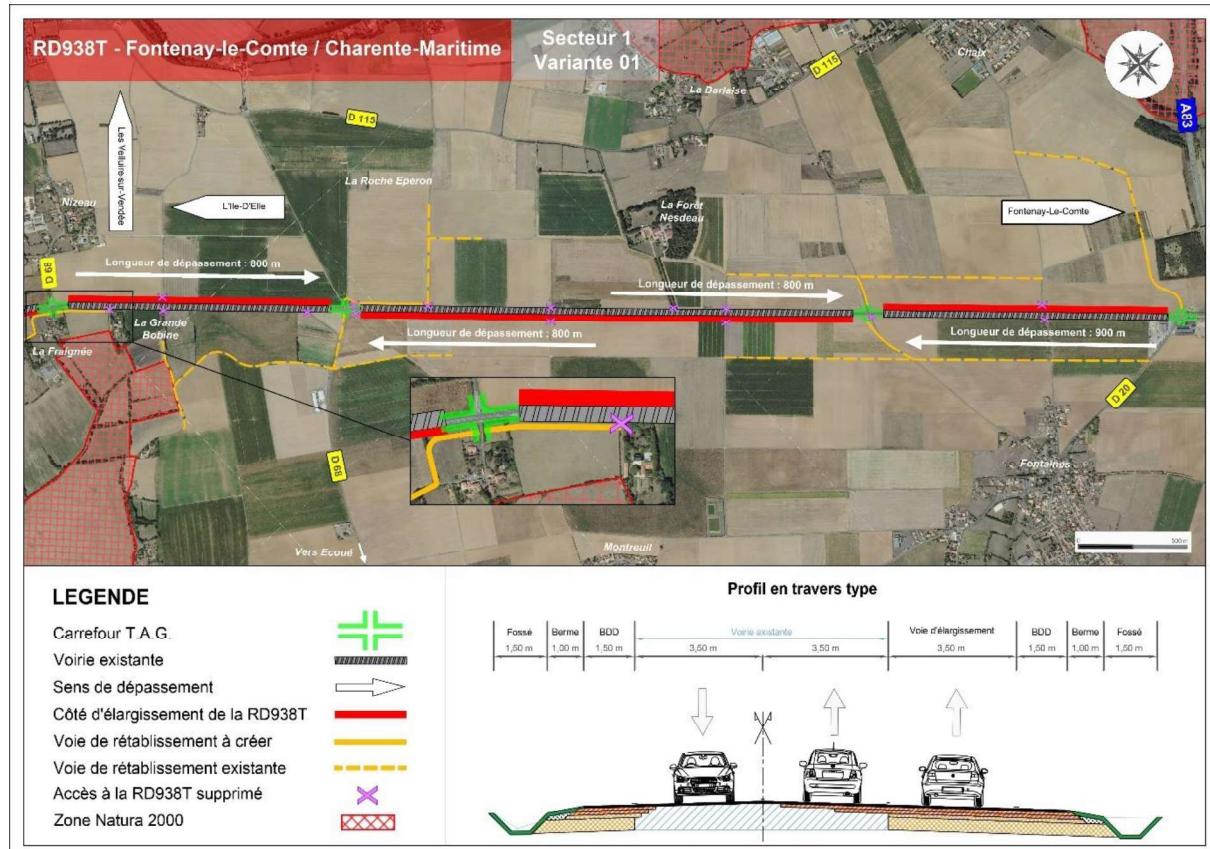


Figure 2 : Secteur 1 - variante 1

En variante 1, la RD 938 TER est élargie au nord entre le TAG à l'intersection avec la RD 20 et le TAG avec l'intersection du Chemin de la Forêt ainsi qu'entre les deux TAG aux intersections avec la RD 68 (rue des Fougères et la Fraignée/le Nizeau). Elle est élargie au sud entre le TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt et le TAG à l'intersection avec la rue des Fougères (RD 68).

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

- Le carrefour TAG au niveau de la RD 20 dessert :
 - La RD 20 desservant le bourg de Fontaines, la zone d'activités de Fontaines ainsi que la voie de rétablissement existante parallèle à la RD 938 TER ;
 - Une nouvelle voie de rétablissement rejoignant la voie communale « le Chemin des Filasses » et empruntant le tracé d'une voie de l'ASA de Fontaines pour la desserte du bourg de Chaix ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt est connecté :
 - Côté est à la voie de rétablissement existante parallèle à la RD 938 TER via le chemin de la forêt, qui dessert notamment Fontaines et les parcelles agricoles ;
 - Côté ouest à la voie de rétablissement parallèle à la RD 938 TER via la route de Lugre qui dessert notamment la Darlaise et la Forêt Nesdeau ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (rue des Fougères), dessert :
 - Côté est la RD 68 en direction d'Écoué et Montreuil ;
 - Côté ouest une nouvelle voie de rétablissement le long de la RD 938 TER connectée à la voie communale desservant la Roche Éperon et les voies communales existantes ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (le Nizeau / La Fraignée), dessert :
 - Côté est le lieudit La Fraignée ainsi que les deux nouvelles voies de rétablissement pour la desserte de la Grande Bobine et de la Petite Bobine ;
 - Côté ouest la RD 68 desservant le Nizeau et Velluire.

Variante 2

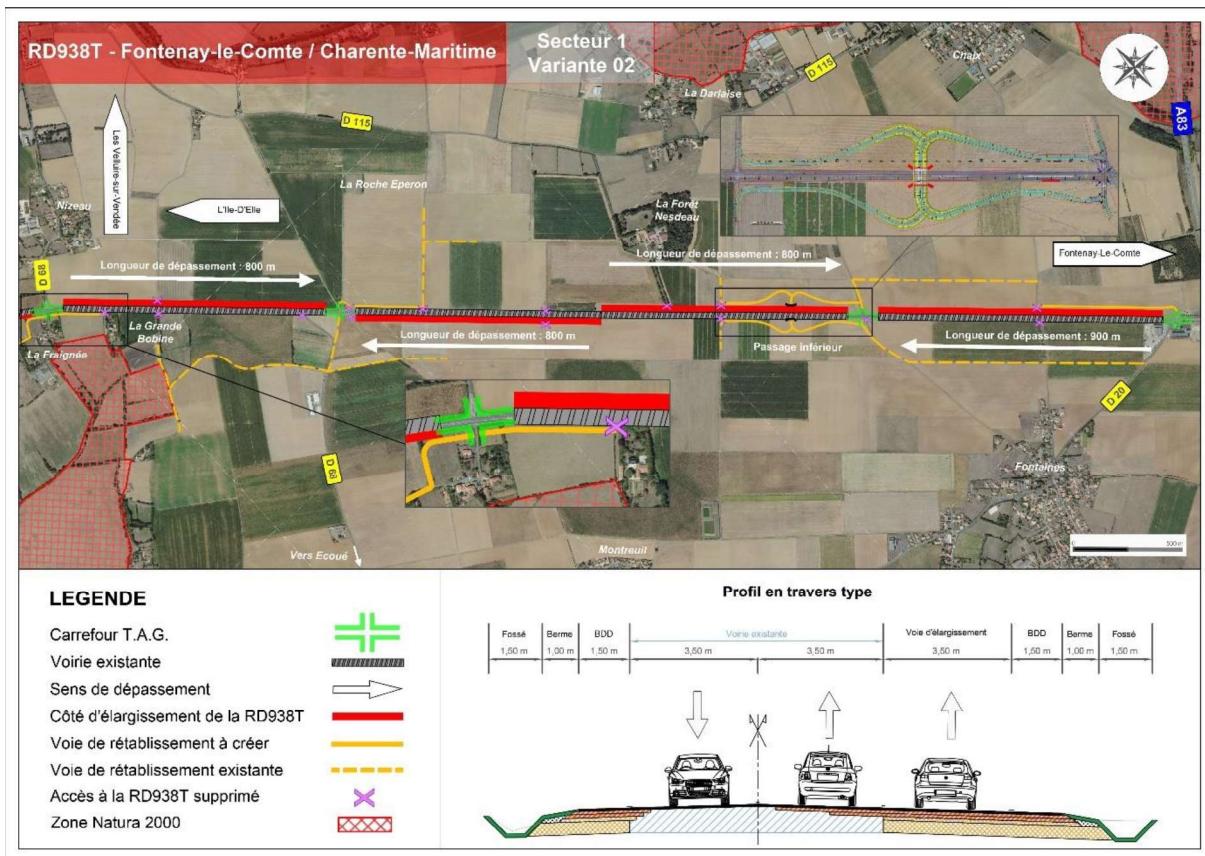


Figure 3 : Secteur 1 - variante 2

En variante 2, la RD 938 TER est élargie à l'ouest entre le TAG à l'intersection avec la RD 20 et la zone de transition au niveau de la Forêt Nesdeau ainsi qu'entre les deux TAG aux intersections avec la RD 68 (rue des Fougères et la Fraignée/le Nizeau). Elle est élargie à l'est entre le TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt et le TAG à l'intersection avec la rue des Fougères (RD 68).

Un passage inférieur est créé entre la Forêt Nesdeau et le Chemin de la Forêt permettant de traverser la RD 938 TER en dehors du flux de circulation. Le passage inférieur est associé à des voies de rétablissement connectées au Chemin de la Forêt Nesdeau et au Chemin de la Forêt, ainsi qu'au TAG du Chemin de la Forêt.

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

- Le carrefour TAG au niveau de la RD 20 dessert :
 - La RD 20 desservant le bourg de Fontaines, la zone d'activités de Fontaines ainsi que la voie de rétablissement existante parallèle à la RD 938 TER ;
 - Une nouvelle voie de rétablissement rejoignant la voie communale « le Chemin des Filasses » et empruntant le tracé d'une voie de l'ASA de Fontaines pour la desserte du bourg de Chaix ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt est connecté :
 - Côté est à la voie de rétablissement existante parallèle à la RD 938 TER via le Chemin de la Forêt, qui dessert notamment Fontaines et les parcelles agricoles ainsi qu'aux voies de rétablissement créées de part et d'autre du passage inférieur ;

- Côté ouest à la voie de rétablissement parallèle à la RD 938 TER via la route de Lugre qui dessert notamment la Darlaise et la Forêt Nesdeau ainsi qu'aux voies de rétablissement créées de part et d'autre du passage inférieur ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (rue des Fougères), dessert :
 - Côté est la RD 68 en direction d'Écoué et Montreuil ;
 - Côté ouest une nouvelle voie de rétablissement le long de la RD 938 TER connectée à la voie communale desservant la Roche Éperon et les voies communales existantes ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (le Nizeau / La Fraignée), dessert :
 - Côté est le lieudit La Fraignée ainsi que les deux nouvelles voies de rétablissement pour la desserte de la Grande Bobine et de la Petite Bobine ;
 - Côté ouest la RD 68 desservant le Nizeau et Velluire.

1.4.2. SECTEUR 2 : ENTRE LA FRAIGNÉE ET LE GIRATOIRE DE VIX

Pour le secteur 2 entre le carrefour avec la RD 68 desservant le Nizeau, la Fraignée et le Giratoire de Vix, les deux variantes tiennent compte des principes suivants :

- La création d'un créneau de dépassement entre le carrefour RD 68 (Le Nizeau/La Fraignée) et Le Booth dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE, avec un élargissement à l'est ;
- L'absence d'aménagement entre le giratoire de Vix et la rue du Pré de Guerelle, du fait de contraintes environnementales fortes et de l'impossibilité de créer un créneau de dépassement suffisamment long entre ce giratoire et le carrefour avec la rue du Pré de Guerelle ;
- L'aménagement des carrefours suivants :
 - La création d'un carrefour pour la desserte des pépinières et du Booth ;
 - L'aménagement d'un carrefour TAG au niveau de l'intersection avec la rue des Diligences ;
 - L'aménagement du carrefour à l'intersection entre la RD 938 TER et les rues des Diligences et du Pré de Guerelle.
- L'absence d'impact sur le bâti.

Les variantes diffèrent par le nombre de créneaux de dépassement aménagés et par les possibilités d'échanges offertes par le carrefour à l'intersection entre la RD 938 TER et les rues des Diligences et du Pré de Guerelle.

Variante 1 :

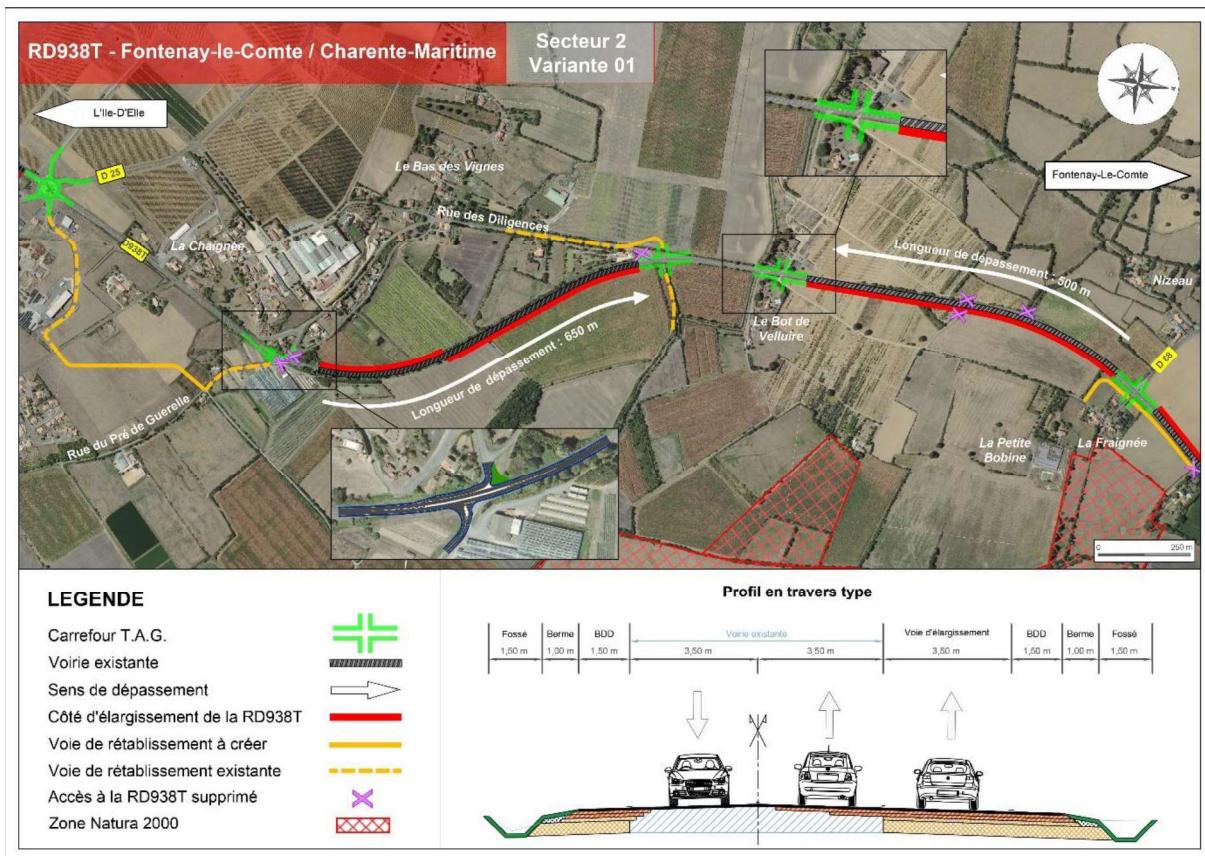


Figure 4 : Secteur 2 - variante 1

La variante 1 présente un deuxième créneau de dépassement entre le TAG de la rue des Diligences et l'intersection entre la RD 938 TER et la rue du Pré de Guerelle. L'élargissement se fait d'abord à l'ouest, puis à l'est afin de ne pas impacter la réserve d'irrigation.

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

- Le carrefour TAG au niveau du Booth et des pépinières, dessert :
 - Côté est, l'habitation située au Booth ainsi que les voies communales menant notamment à la Chussonnière ;
 - Côté ouest, le site des pépinières ;
- Le carrefour TAG au niveau de la rue des diligences, est connecté :
 - Côté est, à une voie de l'association foncière qui dessert notamment Petit Challon ;
 - Côté ouest, à la rue des diligences qui dessert la Chaignée ;
- Le carrefour à l'intersection avec la rue des Diligences et la rue du Pré de Guerelle, dessert :
 - La rue du Pré de Guerelle dans le sens L'ÎLE-D'ELLE > FONTENAY-LE-COMTE, sur laquelle se raccorde une nouvelle voie de rétablissement connectée à la rue de Cassinelle et la voie de rétablissement de la zone d'activité, connectée au giratoire de Vix ;
 - La Chaignée dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE ;
 - La RD 938 TER en direction de FONTENAY-LE-COMTE depuis la rue du Pré de Guerelle ;
 - La RD 938 TER en direction de L'ÎLE-D'ELLE depuis la rue des Diligences.

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

Variante 2 :

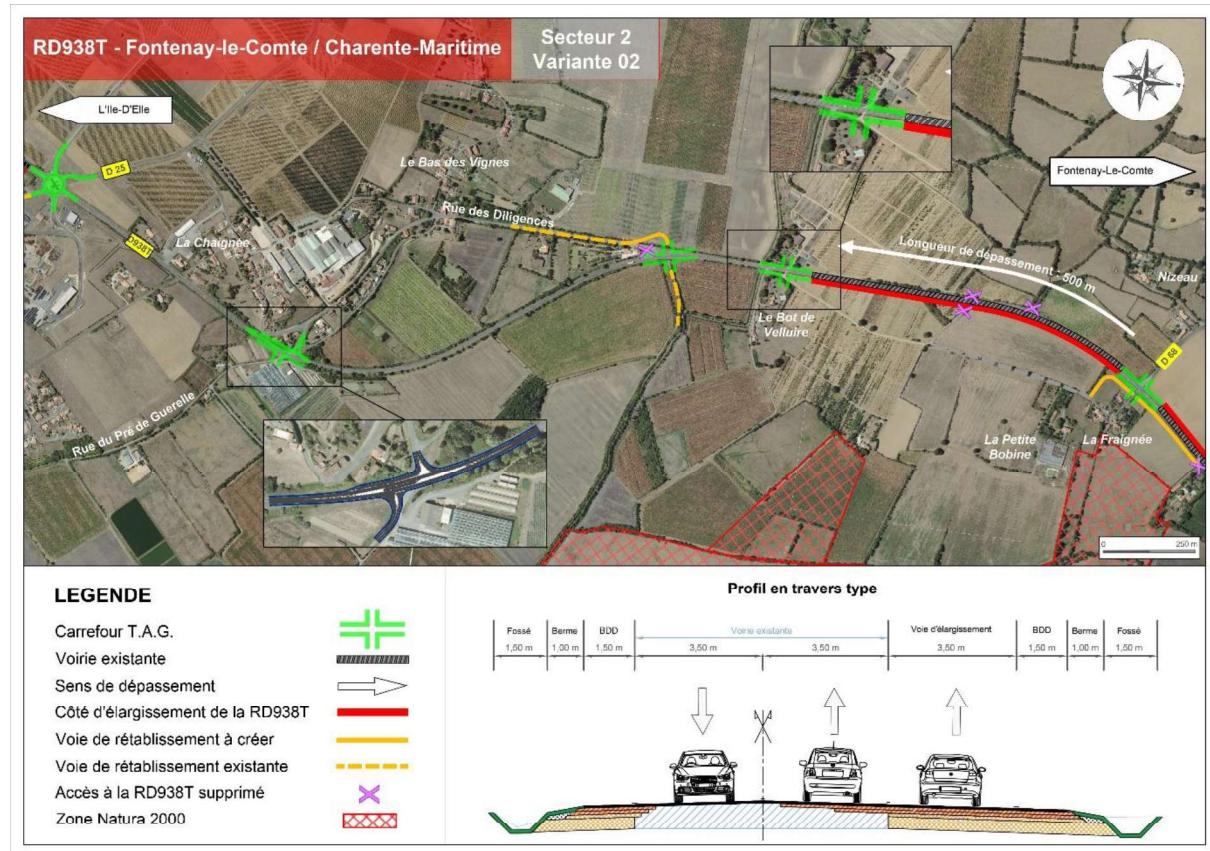


Figure 5 : Secteur 2 - variante 2

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

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

- Le carrefour TAG au niveau du Booth et des pépinières, dessert :
 - Côté est, l'habitation située au Booth ainsi que les voies communales menant notamment à la Chussonnière ;
 - Côté ouest, le site des pépinières ;
- Le carrefour TAG au niveau de la rue des Diligences, est connecté :
 - Côté est, à une voie de l'association foncière qui dessert notamment Petit Challon ;
 - Côté ouest, à la rue des Diligences qui dessert la Chaignée ;
- Le carrefour à l'intersection avec la rue des diligences et la rue du Pré de Guerelle, dessert :
 - La rue du Pré de Guerelle dans les deux sens de circulation ;
 - La rue des Diligences dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE ;
 - La RD 938 TER dans les deux sens de circulation depuis la rue du Pré de Guerelle ;
 - La RD 938 TER en direction de L'ÎLE-D'ELLE depuis la rue des Diligences.

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

1.4.3. SECTEUR 3 : ENTRE LE GIRATOIRE DE VIX ET LE THAIRE

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

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

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

Variante 1

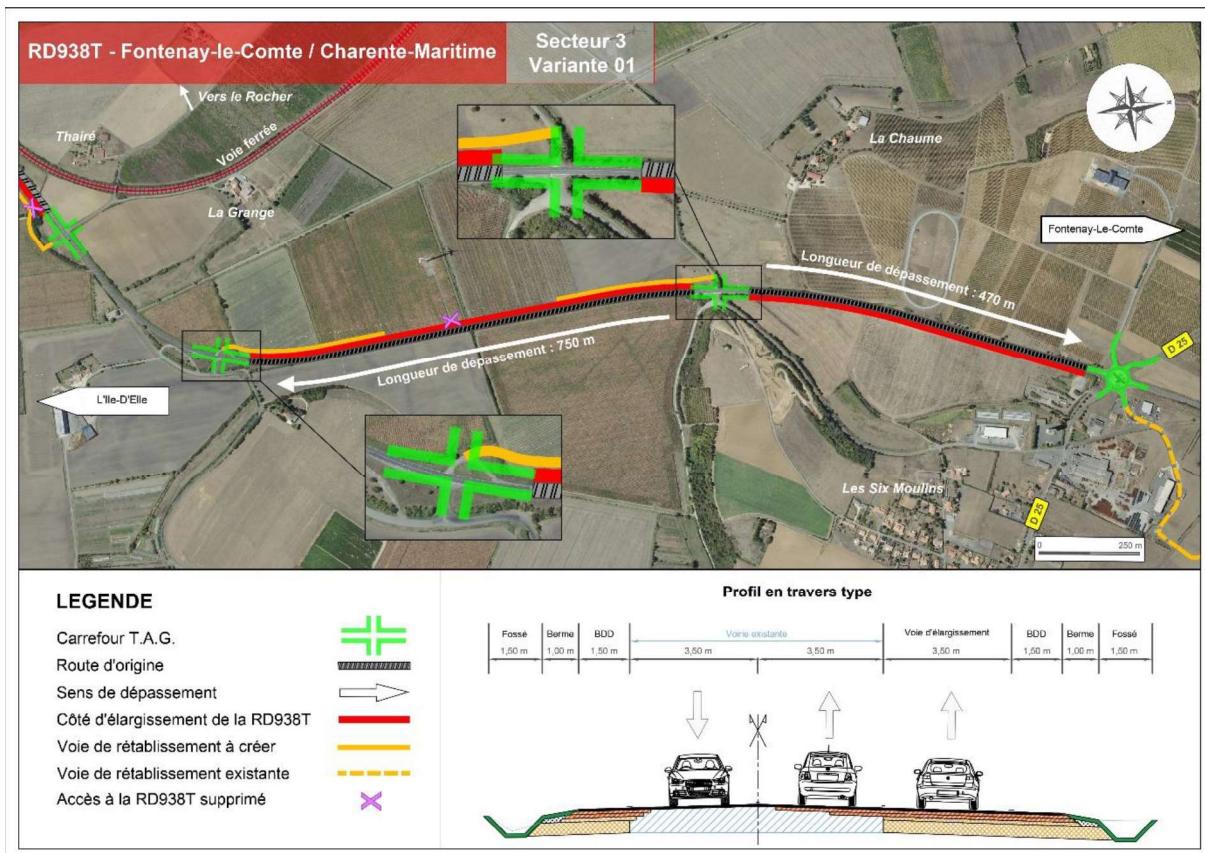


Figure 6 : secteur 3 - variante 1

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

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

- Le carrefour TAG au niveau de la Chaume, conservé à son emplacement actuel, dessert :
 - Côté est les voies communales existantes en direction des Six Moulins et Les Terrières ;
 - Côté ouest, la voie communale menant à la Chaume ainsi qu'une nouvelle voie de rétablissement créée le long de la RD 938 TER pour la desserte des parcelles agricoles ;
- Le carrefour TAG de Mont Nommé, est connecté :
 - Côté est à la voie communale existante menant à Petit Mont Nommé, Grand Mont Nommé et La Chaussée ;
 - Côté ouest à une nouvelle voie de rétablissement créée pour la desserte des parcelles agricoles.

Variante 2

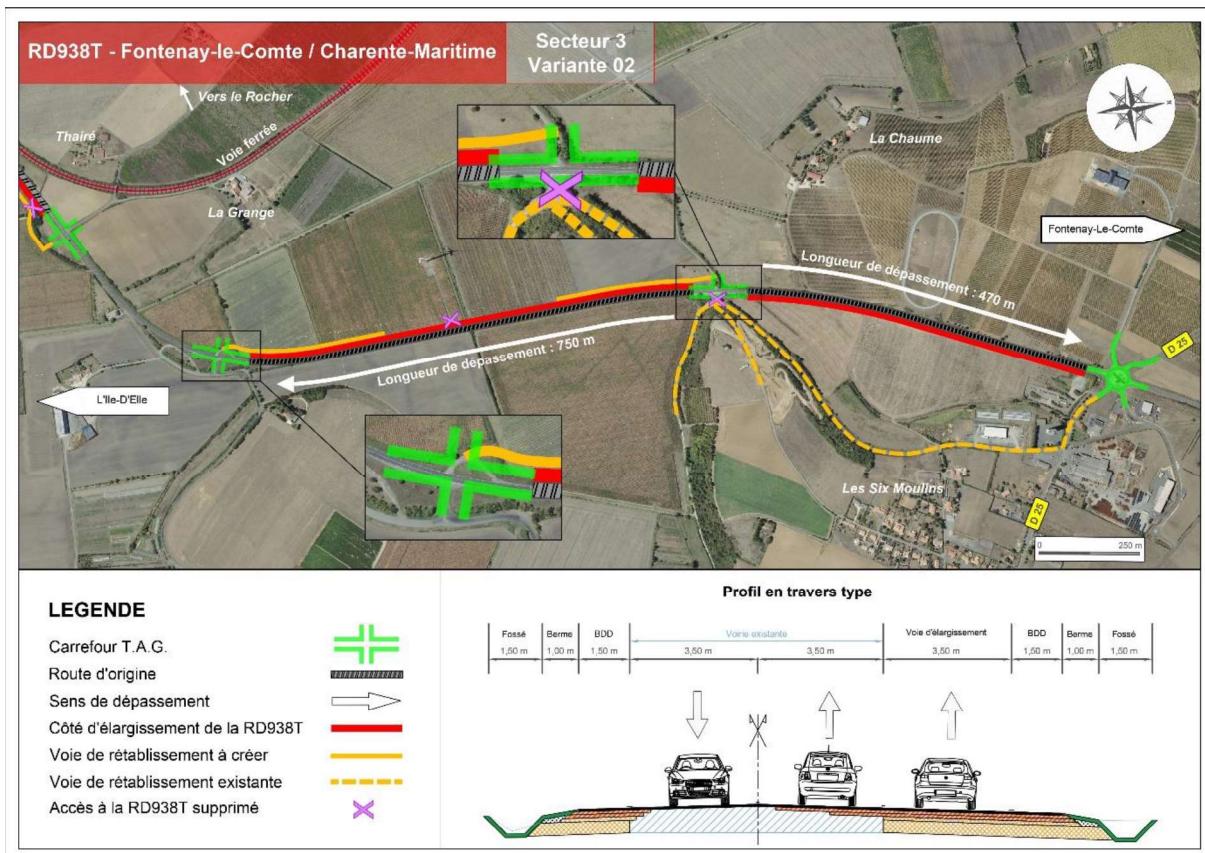


Figure 7 : Secteur 3 - variante 2

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

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

- Le carrefour TAG au niveau de la Chaume, conservé à son emplacement actuel, dessert uniquement, la voie communale côté ouest menant à la Chaume ainsi qu'une nouvelle voie de rétablissement créée le long de la RD 938 TER pour la desserte des parcelles agricoles ;
- Les accès aux voies communales côté est menant aux Six Moulins et à Les Terrières sont rétablis sur le giratoire de Vix, via des cheminements existants ;
- Le carrefour TAG de Mont Nommé, est connecté :
 - Côté est à la voie communale existante menant à Petit Mont Nommé, Grand Mont Nommé et La Chaussée ;
 - Côté ouest à une nouvelle voie de rétablissement créée pour la desserte des parcelles agricoles.

1.4.4. SECTEUR 4 : ENTRE LE THAIRÉ ET L'ÎLE-D'ELLE

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

- La création de deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens.
L’élargissement de la RD 938 TER est effectué au sud, du fait de la proximité avec la voie ferrée côté nord ;
- Les créneaux de dépassement sont séparés par trois carrefour TAG :
 - Le carrefour TAG au niveau du Thairé,
 - Le carrefour TAG au niveau de la Cabane Blanche,
 - Le carrefour TAG simple au niveau de Faussebrie ;
- L’aménagement des créneaux de dépassement s’arrêtent au nord de l’Île-d’Elle pour ne pas impacter les sites Natura 200 à proximité ;
- La RD938 TER est légèrement décalée vers le sud au niveau du carrefour des Epinettes, afin d’augmenter la longueur du stockage sur la voie communale en dehors de la voie ferrée ;
- L’absence d’impact sur le bâti.

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

Variante 1

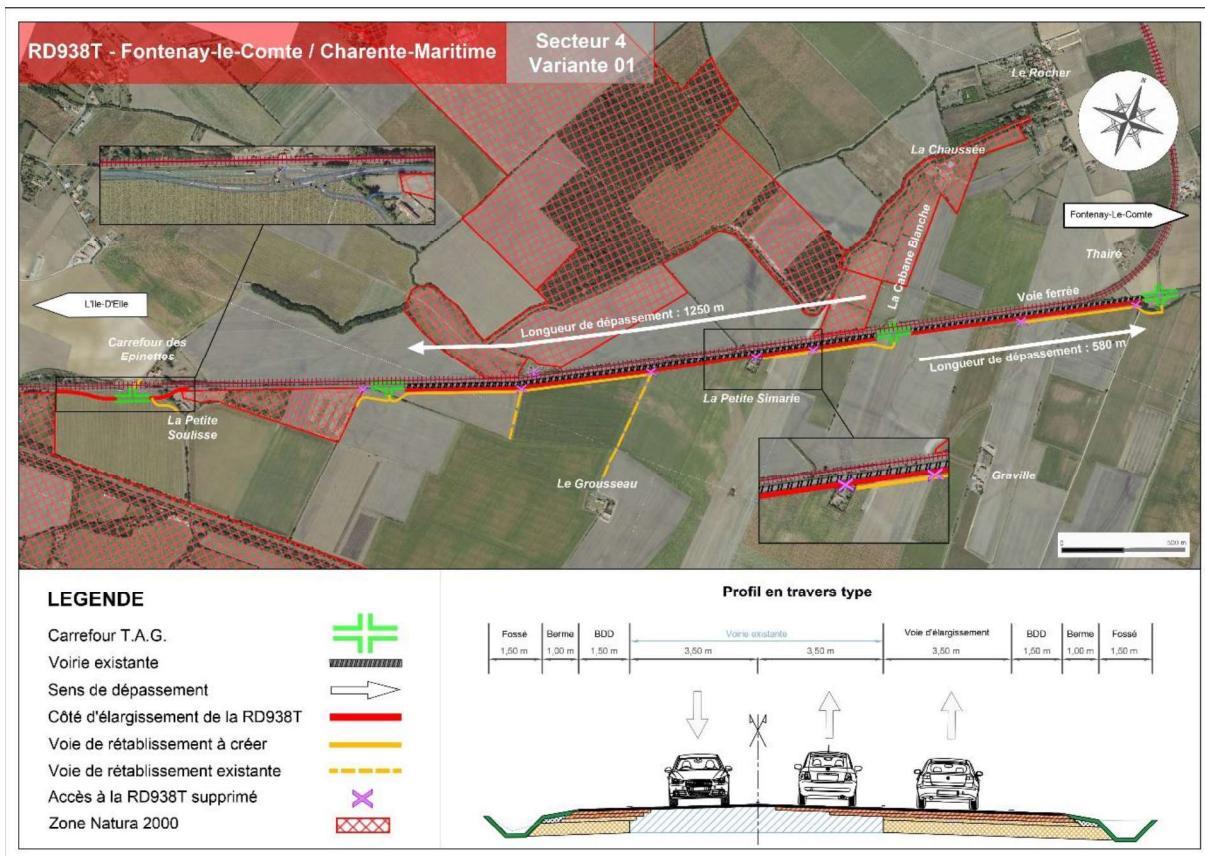


Figure 8 : Secteur 4 - variante 1

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

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

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

Variante 2

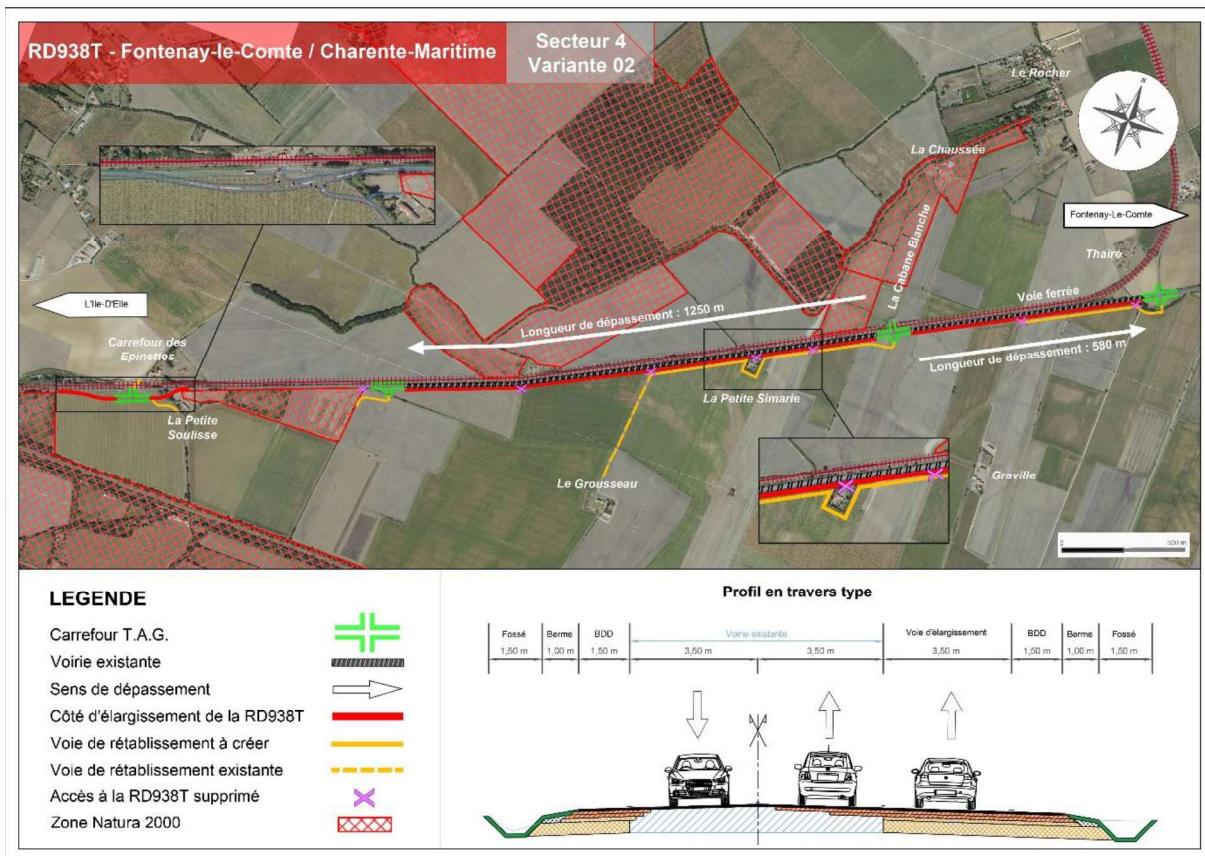


Figure 9 : Secteur 4 - variante 2

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

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

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

1.4.5. LA TRAVERSÉE DE L'ÎLE-D'ELLE

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



Figure 10 : Aménagement de la traversée de l'Île-d'Elle

Afin de tendre vers un apaisement des vitesses en entrée d'agglomération de l'Île-d'Elle, il est prévu la réalisation d'une résine sur la pleine largeur de voie afin d'attirer l'attention des usagers de la RD 938 TER sur la modification d'environnement. Par ailleurs, côté Fontenay-le-Comte, est également prévue la mise en place d'ilots centraux bordurés ainsi qu'un léger dévoiement vers le nord au niveau du TAG d'entrée vers la contre-allée de la rue du 19 mars 1962. Côté Charente-Maritime, il est également prévu un marquage en résine large en axe.

Lorsqu'il y a à la fois un cheminement doux et du stationnement de véhicule, il a été choisi de positionner le cheminement côté habitation afin de les sécuriser en les éloignant du flux de circulation et en évitant les conflits lors des manœuvres de stationnement. Deux types de cheminements doux sont prévus :

- Un cheminement piéton/cycle d'une largeur de 2,5 m au minimum à l'exception du franchissement de la voie ferrée, où la largeur est réduite à 2,11 m ;
- Un cheminement piéton, d'une largeur de 1,80 m au minimum à l'exception du cheminement côté Sud de la RD 938 TER en face de la rue de Bellevue, où le cheminement est réduit à 1,35 m.

Un cheminement piéton/cycle est proposé côté sud de la RD 938 TER de la rue du 19 mars 1962 jusqu'à la traversée prévue à proximité de la boulangerie. Le cheminement se poursuit côté nord jusqu'au

giratoire. Un cheminement piéton/cycle est également proposé côté ouest de la rue des Ponts pour rétablir l'accès à l'itinéraire cyclable de Vendée Vélo. Du giratoire, jusqu'à la rue de Bellevue, le cheminement piéton/cycle est situé côté nord de la RD 938 TER.

Un cheminement piéton est prévu côté nord de la RD 938 TER, de l'aire de pique-nique jusqu'à la traversée située à proximité de la boulangerie. Il se poursuit au sud de la RD 938 TER jusqu'à la rue des Faïenciers.

Il est prévu six traversées de la RD 938 TER :

- Une traversée à proximité de l'aire de pique-nique/parking ;
- Une traversée à proximité de la boulangerie au niveau d'un plateau, permettant notamment de réduire la vitesse maximale autorisée à 30 km/h ;
- Une traversée de part et d'autre du giratoire, également sur plateau ;
- Une traversée au niveau d'un marquage axiale en résine entre les deux futurs accès du projet de lotissement communal ;
- Une traversée entre la rue des Faïenciers et la rue de Bellevue, également au niveau d'un marquage axiale en résine.

Quarante places de stationnements ont été aménagées le long de la RD 938 TER, ces places sont délimitées des entrées via des espaces verts. Il y a autant de places aménagées que d'habitation le long de la RD 938 TER. Les places de stationnement ont une largeur de 2,20 m. Deux arrêts minutes poids-lourds sont également proposés à proximité de la boulangerie, d'une largeur de 3 m, afin d'organiser un usage déjà en pratique.

Les carrefours sont conservés et légèrement réaménagés comme suit :

- Le TAG desservant la rue du 19 mars 1962 est conservé en place, les îlots seront allongés et bordurés ;
- Le giratoire à l'intersection avec l'avenue de la Gare et la rue des Ponts est légèrement ovalisé, afin de retirer son caractère rectiligne et permettre l'aménagement des cheminements sur le pourtour, les îlots seront en résine et rendus franchissables ;
- Les carrefours plans à l'intersection avec les rues de Bellevue et des Faïenciers, seront conservés en l'état, les lignes de stop seront légèrement avancées, afin de gagner en visibilité.

Les deux arrêts de cars en ligne, déjà existants de part et d'autre du giratoire sont conservés.

L'aménagement proposé est compatible avec les projets de la commune :

- L'aire de pique-nique/parking figure bien sur les plans et un cheminement piéton pourra être aménagé jusqu'à cette aire ;
- Le décalage de la RD 938 TER vers le nord au niveau de l'ancienne briqueterie est compatible avec le projet de lotissement communal, les futurs accès ont été matérialisés.

2. PRESCRIPTION DE LA CONCERTATION - RAPPEL DES OBJECTIFS ET MODALITÉS

Par délibération en date du 2 décembre 2022, la Commission Permanente du Conseil Départemental de la Vendée a pris en considération l'aménagement de la RD 938 TER entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime et prescrit la concertation en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme ([voir Annexe 1](#)).

2.1. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Les objectifs de la concertation sont les suivants :

- Informer un large public (habitants, propriétaires des terrains d'assise du projet, associations locales et autres personnes concernées) ;
- Recueillir l'avis du public sur le projet, afin de prendre en compte dans la mesure du possible ses remarques, questions et attentes lors des études ultérieures.

2.2. LES MODALITÉS

Les modalités prévues par la délibération de la Commission Permanente du Département de la Vendée en date du 2 décembre 2022, sont les suivantes :

- La publicité de la procédure de mise en concertation préalable du projet est 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 organisée, dont les dates et les lieux sont annoncés par voie de presse et sur le site internet du Département ;
- Les documents de concertation sont 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 est disponible dans ces mairies ;
- À l'issue de la concertation, la Commission Permanente est 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 938 TER entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.

3. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le projet d'aménagement de la RD 938 TER entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime a fait l'objet d'échanges préalables à sa définition avec les élus locaux et la profession agricole.

Au titre du Code de l'urbanisme, une concertation publique en deux temps a été organisée et réalisée par le Conseil Départemental de la Vendée du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024 inclus.

Trois réunions publiques ont été réalisées les 3, 5 et 6 juin 2023 à Fontenay-le-Comte, aux Velluire-sur-Vendée et à l'Île-d'Elle, suivies d'une exposition des dossiers de concertation et des panneaux, en mairies pour les huit communes concernées par le projet (FONTENAY-LE-COMTE, AUCHAY-SUR-VENDÉE, DOIX LÈS FONTAINES, LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE, MONTREUIL, LE GUÉ-DE-VELLUIRE, VIX et L'ÎLE-D'ELLE) du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024 inclus.

3.1. PUBLICITÉ

L'information du public a été réalisée via différents supports : un affichage en mairies, une publication dans deux journaux locaux, sur le site internet du Département et via huit panneaux.

3.1.1. AFFICHAGE EN MAIRIE

L'avis de la concertation publique ([voir Annexe 2](#)) et la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental du 2 décembre 2022, ont été affichées en Mairies de FONTENAY-LE-COMTE, AUCHAY-SUR-VENDÉE, DOIX LÈS FONTAINES, LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE, MONTREUIL, LE GUÉ-DE-VELLUIRE, VIX et L'ÎLE-D'ELLE aux dates suivantes :

- Mairie de FONTENAY-LE-COMTE : du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024 ;
- Mairie d'AUCHAY-SUR-VENDÉE : du 21 mai 2024 au 5 juillet 2024 ;
- Mairie de DOIX LÈS FONTAINES : du 17 mai 2024 au 5 juillet 2024 ;
- Mairie des VELLUIRE-SUR-VENDÉE : du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024 ;
- Mairie de MONTREUIL : du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024 ;
- Mairie du GUÉ-DE-VELLUIRE : du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024 ;
- Mairie de VIX : du 3 juin 2024 au 5 juillet 2024 ;
- Mairie de L'ÎLE-D'ELLE : du 17 mai 2024 au 5 juillet 2024.

Les certificats d'affichage de l'annonce de la concertation publique et de la délibération autorisant la concertation sont joints en annexe ([voir Annexe 3](#)).

3.1.2. PAR VOIE DE PRESSE

L'annonce de concertation est parue au sein des éditions suivantes, dans la rubrique des annonces légales :

- Ouest France édition Vendée en date du 24 mai 2024 ;
- Le Courrier Vendéen en date du 23 mai 2024.

Les avis de parution sont joints en annexe ([voir Annexe 4](#)).

3.1.3. SITE INTERNET DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

L'affichage de l'annonce de la concertation décrivant ses modalités et son organisation a été effectué le 6 mai 2024 sur le site internet du Département.

Cette page a été actualisée le 6 juin 2024 par l'ajout du dossier de concertation et des panneaux présentant les variantes de tracé étudiées ([voir Annexe 5](#)).

3.1.4. PANNEAUX D'AFFICHAGE

En complément, le Département a réalisé un affichage de l'avis de concertation via des panneaux de dimension 1,2 m x 0,8 m ([voir Annexe 6](#)). Les avis de concertation ont été affichés le 28 Mai 2024.

- À AUCHAY-SUR-VENDÉE, un panneau a été installé 45 route de Fontaines ;
- À DOIX LÈS FONTAINES, trois panneaux ont été positionnés :
 - À proximité de la ZA Route de La Rochelle au 100 rue de Fontenay,
 - 8 place du Champ de Foire,
 - 7 rue des écoles ;
- À MONTREUIL, un panneau a été mis en place 28 rue des Sauzelles ;
- AU GUÉ-DE-VELLUIRE, un panneau a été installé 76 rue de l'Église ;
- AUX VELLUIRE-SUR- VENDÉE, un panneau a été implanté 11 rue du Château ;
- À VIX, un panneau a été mis 21 Place Charles de Gaulle ;
- À L'ÎLE-D'ELLE, deux panneaux ont été implantés
 - 27 route de La Rochelle, le long de la RD 938 TER dans le sens ÎLE-D'ELLE > FONTENAY-LE-COMTE,
 - 1b route de Fontenay-le-Comte, le long de la RD 938 TER à proximité de la Boulangerie dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > ÎLE-D'ELLE.

3.2. LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Durant la concertation publique, le public pouvait prendre connaissance du projet par différents moyens d'information.

3.2.1. LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Trois réunions publiques ont été organisées le lundi 3 juin 2024 à 18h00, salle SAINT-MÉDARD à FONTENAY-LE-COMTE, le mercredi 5 juin 2024 à 18h00, salle POLYVALENTE aux VELLUIRE-SUR-VENDÉE et le jeudi 6 juin 2024 à 18h00, au FOYER RURAL à l'ÎLE-D'ELLE.



Figure 11 : Réunions publiques organisées dans la cadre de la concertation

Ces réunions ont permis d'accueillir un public respectif de 33, 43 et 64 personnes, au cours desquelles les échanges ont été nombreux, le public ayant pu exprimer ses observations et poser des questions. Des éclairages ont ainsi pu être apportés sur la conception du projet.

3.2.2. DOSSIER DE CONCERTATION

Ce document de 128 pages au format A3 paysage en 2 exemplaires papier mis à disposition durant l'exposition en mairies de FONTENAY-LE-COMTE, AUCHAY-SUR-VENDÉE, DOIX LÈS FONTAINES, LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE, MONTREUIL, LE GUÉ-DE-VELLUIRE, VIX et L'ÎLE-D'ELLE, du 6 juin au 5 juillet 2024 inclus aux jours et heures habituelles d'ouverture de ces mairies. Il présente de manière synthétique la situation, le contexte et les objectifs du projet, ses enjeux, les variantes étudiées ainsi que leur comparaison. Il décrit, les prochaines étapes du projet ([voir Annexe 7](#)).

Ce dossier était également accessible sur le site Internet du Département, à partir du 6 juin 2024, date de sa mise en ligne ([voir Annexe 5](#)).

3.2.3. LES PANNEAUX D'EXPOSITION

Au format vertical A0 (118,9 x 84,1 cm), six panneaux ont été réalisés (voir Annexe 8) :

- Un panneau permettant la localisation des différentes sections à aménager ;
 - Pour chaque section aménagée, un panneau présentant le tracé général, les aménagements des intersections et les rétablissements de voies interceptées des deux variantes (quatre panneaux) ;
 - Pour la traversée de l'Île-d'Elle, un panneau proposant les aménagements de la traversée de la commune.

Les panneaux ont été affichés du 6 juin au 5 juillet 2024 inclus, en mairies de FONTENAY-LE-COMTE, AUCHAY-SUR-VENDÉE, DOIX LES FONTAINES, LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE, MONTREUIL, LE GUÉ-DE-VELLUIRE, VIX et L'ILE-D'ELLE et étaient visibles aux jours et heures habituelles d'ouverture de ces mairies.

Ces panneaux étaient également accessibles sur le site Internet du Département, à partir du 6 juin 2024, date de leur mise en ligne avec le dossier de concertation ([voir Annexe 5](#)).

3.3. PARTICIPATION ET EXPRESSION DU PUBLIC

3.3.1. RÉUNIONS PUBLIQUES

Ces réunions ont été l'occasion pour le public de s'exprimer oralement sur le projet et d'émettre ses remarques.

Trois réunions ont été réalisées le lundi 3 juin 2024 à 18h00, salle SAINT-MÉDARD à FONTENAY-LE-COMTE, le mercredi 5 juin 2024 à 18h00, salle POLYVALENTE aux VELLUIRE-SUR-VENDÉE et le jeudi 6 juin 2024 à 18h00, au FOYER RURAL à l'ÎLE-D'ELLE.

3.3.2. PERMANENCES DU MAITRE D'OUVRAGE

Des permanences ont été assurées par le service Etudes et Travaux Neufs du Conseil Départemental de la Vendée :

- En mairie de FONTENAY-LE-COMTE :
 - Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
 - Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00
 - En mairie de VIX :
 - Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
 - Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00
 - En mairie de L'ÎLE-D'ELLE :
 - Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
 - Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Ces temps d'échanges ont été l'occasion de répondre aux différentes questions des visiteurs et de leur fournir des explications et précisions complémentaires au projet.

3.3.3. REGISTRE DE CONCERTATION

Un registre papier a été mis à la disposition du public dans chacune des huit mairies (FONTENAY-LE-COMTE, AUCHAY-SUR-VENDÉE, DOIX LES FONTAINES, LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE, MONTREUIL, LE GUÉ-DE-VELLUIRE, VIX et L'ÎLE-D'ELLE), du 6 juin au 5 juillet 2024 inclus ([voir Annexe 9](#)).

Cela permettait au public d'exprimer ses avis, ses remarques, ses suggestions durant la période de concertation et les permanences tenues par le Maître d'Ouvrage en mairies.

3.3.4. AUTRES POSSIBILITÉS DE CONTRIBUTION

Le public avait également la possibilité de transmettre ses avis, remarques et/ou suggestions directement :

- Par courrier au Département de La Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements – Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch – 85923 LA ROCHE SUR YON cedex 9 ;
- Par un courriel via une adresse dédiée : setn@vendee.fr.

4. LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

4.1. LES CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

4.1.1. RÉUNIONS PUBLIQUES

Trois réunions ont été réalisées le lundi 3 juin 2024 à 18h00, salle SAINT-MÉDARD à FONTENAY-LE-COMTE, le mercredi 5 juin 2024 à 18h00, salle POLYVALENTE aux VELLUIRE-SUR-VENDÉE et le jeudi 6 juin 2024 à 18h00, au FOYER RURAL à L'ÎLE-D'ELLE.

- FONTENAY-LE-COMTE le 3 juin 2024 : environ 33 personnes ont assisté à la réunion publique ;
- LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE le 5 juin 2024 : environ 43 personnes ont assisté à la réunion publique ;
- L'ÎLE-D'ELLE, le 6 juin 2024 : environ 64 personnes ont assisté à la réunion publique.

4.1.2. CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Au total, **65 contributions** écrites ont été recueillies :

- **51** contributions manuscrites ont été effectuées dans les registres mis à disposition dans les mairies dont (*voir Annexe 9*) :
 - **3** dans celui de FONTENAY-LE-COMTE,
 - **12** dans celui d'AUCHAY-SUR-VENDEE,
 - **5** dans celui de DOIX LES FONTAINES,
 - **9** dans celui des VELLUIRE-SUR-VENDEE,
 - **0** dans celui de MONTREUIL,
 - **6** dans celui du GUE-DE-VELLUIRE,
 - **4** dans celui de VIX,
 - **12** dans celui de L'ÎLE-D'ELLE ;
- **10** courriels ont été reçus sur l'adresse setn@vendee.fr (*voir Annexe 10*) ;
- **4** courriers ont été reçus (*voir Annexe 11*).

2 contributions sont arrivées hors concertation, un courrier daté du 30 mai 2024 et un courriel daté du 3 juin 2024, il a été fait le choix d'en tenir compte malgré une remise hors délais

Après analyse des différentes contributions, il s'avère que quelques doublons existent : même contribution mais sur des supports différents ou des contributions complémentaires écrites par les mêmes personnes dans les registres et par courriel. **Au total, cela représente 2 contributions.**

Les contributions proviennent en très grande majorité de la part de riverains au projet, exploitants agricoles, propriétaires concernés par les différentes variantes de tracés.

Pour plus de lisibilité dans la suite du rapport les contributions ont été numérotées.

Globalement, les chiffres de la participation sont jugés bons par le Maître d'Ouvrage.

4.2. LES AVIS SUR LE PROJET

4.2.1. SECTEUR 1 ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA FRAIGNÉE

SECTION DE FONTAINES :

Plusieurs contributions (25 personnes : AV1 à AV12, DLF1, DLF2, DLF3, DLF4, DLF5, C1, C2, FLC2, LGV1, LGV2, LGV3, LGV5, LGV6) portent sur la demande de modification du carrefour RD 20 / RD 938 TER par un carrefour giratoire, en invoquant une meilleure sécurité et un trafic d'échange plus fluide avec AUCHAY-SUR-VENDÉE, DOIX-LÈS-FONTAINES et MONTREUIL.

Les seules expressions sur la desserte de Chaix sont en faveur de la desserte présentée en variante 1, considérée « plus directe » que celle en parallèle de la RD 938T (8 personnes : AV1, AV4, AV6, AV10, AV12, DLF1, DLF2, C1).

La fermeture du carrefour entre la RD 938 TER et les rues de Fontaines et de la Vendée, semble inquiéter une partie des contributeurs (2 personnes : DLF1, DLF2), qui estime que le Chemin de la Forêt sur lequel se reportera en partie le trafic de la rue de la Vendée, n'est pas adapté au futur trafic, car passant par une zone pavillonnaire. Une demande d'adaptation de ce chemin a ainsi été formulée afin de l'adapter à l'évolution du trafic.

1 personne (DLF2) estime que l'accès à la zone commerciale de Beauregard, est difficile car trop proche selon eux du carrefour avec la RD 938T.

1 personne (AV7) évoque la possibilité de création d'une voie cyclable vers FONTENAY-LE-COMTE en passant par la zone commerciale du Moulin Bertin. Elle demande également la prise en compte des cycles au niveau des carrefours sur la RD 938T.

Commentaires du MOA

Au vu des nombreuses demandes, partagées localement par les habitants, la profession agricole, les acteurs économiques et les élus, et considérant que ce giratoire étant situé en début de section aménagée et que le trafic des mouvements tournants en provenance et vers la RD20 est compatible avec l'aménagement d'un carrefour giratoire, cette proposition est retenue. Le carrefour entre la RD 20 et la RD 938 TER sera donc un carrefour de type giratoire. Cet aménagement pourra avoir un impact foncier sur la zone commerciale de Beauregard et les entreprises en bordure de la RD 938 TER.

La desserte de Chaix présentée en variante 1 sera privilégiée, sous réserve qu'elle n'engendre pas d'impacts environnementaux et agricoles trop importants comparée à la desserte présentée en variante 2. Le choix définitif sera fait après étude fine des impacts. À noter que la distance entre le carrefour RD 20 et le bourg de Chaix diffère de seulement 100 m entre les deux variantes (1,65 km pour la variante 1 et 1,75 km pour la variante 2). Par ailleurs, la desserte tel que présentée en variante 2 est tout aussi sécurisée que la première variante (contribution AV1). En effet, entre la RD 938 TER et la voie de rétablissement, si la variante 2 est retenue, un dispositif sera mis en place (haie, merlon, etc.) pour masquer les co-visibilités.

L'accès existant à la zone commerciale de Beauregard à partir de la RD 20, situé à environ 40 mètres du carrefour avec la RD 938T, ne sera pas impacté par le projet. Par ailleurs, cette zone n'a pas vocation à

s'étendre au regard du PLU de la commune de Fontaines. Aussi, l'accès actuel peut être maintenu. Le chemin de la Forêt d'une emprise totale d'environ 6,50 m, avec une chaussée de 3,50 m et des accotements de 1,50 m, est adapté au faible trafic actuel, celui-ci ne sera pas significativement modifié par le projet. En effet, l'étude de trafic montre, en période estivale comme en période hivernale un trafic faible en heure de pointe au niveau des carrefours RD 938 TER / rue de Fontaines / rue de la Vendée et RD 938 TER / Chemin de la Forêt. Par ailleurs, les mouvements tournants de Fontaines vers Fontenay, se reporteront plutôt sur le carrefour RD 20 / RD 938 TER, de même pour les mouvements tournants Fontenay vers Fontaines, l'importance du trafic attendu sur le chemin de la Forêt reste donc faible. D'autant plus que la réalisation d'un giratoire entre la RD 20 et la RD 938 TER privilégiera d'autant ce carrefour vis-à-vis du carrefour avec le Chemin de la Forêt. Par ailleurs, la réfection ou le recalibrage de ce chemin ne pourra que le rendre plus attractif et engendrer par conséquence une augmentation de trafic, ce qui n'est pas souhaitable.

La création d'une piste cyclable reliant FONTENAY-LE-COMTE à FONTAINES en passant par la zone commerciale de Moulin Bertin n'est pas directement liée au projet. Une voie verte passant par les berges de la Vendée, entre AUCHAY-SUR-VENDÉE et FONTENAY-LE-COMTE permet d'ores et déjà assurer cette liaison. Il est à noter également l'existence d'un projet de piste cyclable, dans le cadre du schéma directeur cyclable du Pays de FONTENAY VENDÉE, entre FONTAINES et AUCHAY-SUR-VENDÉE en traversant la RD 938T. La création d'un passage inférieur au niveau de la Forêt Nesdeau permettra de sécuriser cette traversée.

SECTION DE LA FORÊT NESDEAU

La majorité des contributeurs pour cette section (18 personnes : AV1, AV3, AV4, AV5, AV6, AV7, AV8, AV10, AV12, FLC1, FLC2, DLF1, DLF2, LGV1, LGV3, LGV5, C1), sont en faveur de la création d'un passage inférieur adapté pour les engins agricoles, comme proposé dans la variante 2.

Concernant le côté d'élargissement, 5 personnes (AV4, AV6, AV8, FLC1) sont en faveur d'un élargissement côté Est au niveau de la forêt Nesdeau (variante 1) afin de ne pas impacter la haie existante « vieille de 16 ans » et « jouant un rôle important pour la biodiversité ».

S'agissant des voies d'accès au passage inférieur, 1 personne (DLF4) proposent d'utiliser les chemins agricoles existants de l'ASA après recalibrage, plutôt que de créer des nouvelles voies consommatrices de foncier agricole. Par ailleurs, une demande d'adaptation aux flux de véhicules de toutes les voies de rétablissement a été formulée.

Commentaires du MOA

Un passage inférieur sera prévu, comme proposé dans la variante 2. La hauteur de ce passage inférieur sera de 4, 5m minimum comme demandé, permettant son utilisation pour les circulations agricoles. Cela nécessitera la mise en place de pompes de relevage, dont la gestion et l'entretien reviendront à la commune.

L'élargissement côté est au niveau de la Forêt Nesdeau (variante 1), est demandé par 5 personnes. Afin d'éviter cette haie et éviter des impacts importants sur les parcelles de vignes côté est, en enjeu écologique fort, le Département étudiera un tracé alternatif avec un élargissement de part et d'autre de la RD 938 TER.

La proposition de desserte du passage inférieur par les chemins agricoles existants de l'ASA permettant de réduire les impacts fonciers, agricoles et environnementaux est retenue. Pour l'ensemble des voies de rétablissement, leur emprise sera adaptée au flux et au mode de circulation rétablie (agricole seulement ou mixtes agricole/VL).

SECTION DE LA GRANDE BOBINE ET DE LA FRAIGNÉE

Plusieurs contributions (15 personnes : C3, C4, VIX3, DLF4, LVV1, LVV2, LVV4, LVV6, LVV7, LVV9) portent sur la modification du carrefour RD 68 / RD 938 TER / la Fraignée par un carrefour giratoire plutôt qu'un carrefour TAG, en invoquant une meilleure sécurité et un trafic d'échange plus fluide avec LES-VELLUIRE-SUR-VENDÉE et le village de la Fraignée.

6 personnes (1 habitant : LGV4, le maire de l'Île-d'Elle et 4 exploitants agricoles : M2) demandent le maintien du carrefour entre la RD 938T et la rue du Communal (vers Baude), afin d'éviter un rallongement de parcours de plusieurs km.

Une contribution (signée par 6 personnes : DLF4) porte sur le rétablissement de la continuité du chemin d'ASA au lieu-dit « le Chiron Baudet » en traversant l'emprise de l'ancienne voie ferrée, celle-ci pourrait être déclassée et servir à la compensation du foncier agricole.

Commentaires du MOA

Au vu des nombreuses demandes, et considérant l'étude de trafic qui montre l'importance des mouvements tournant de FONTENAY-LE-COMTE et de L'ÎLE-D'ELLE vers LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE et inversement, cette proposition est retenue. Le carrefour entre la RD 68 et la RD 938 TER sera donc traité en carrefour de type giratoire.

La fermeture du carrefour de la Grande Bobine engendre effectivement un rallongement de parcours pour les usagers de la rue du Communal (vers Baude). Il est proposé l'étude d'un tracé de voie de rétablissement parallèle à la RD 938T, reliant la rue du Communal (vers Baude) à « la Fraignée », et desservant en même temps la maison de la Grande Bobine.

Il a été prévu dans les 2 variantes présentées, l'aménagement d'une traversée de l'ancienne voie ferrée pour relier les 2 chemins d'ASA au lieu-dit « le Chiron Baudet ». Cette solution permettra de rétablir l'accès supprimé au chemin agricole du « Chiron Baudet » vers le TAG à l'intersection avec la RD 68 (rue des Fougères).

L'emprise de l'ancienne voie ferrée située au lieu-dit « le Chemin Baudet » appartient en partie (3691 m²) à la commune de CHAIX (parcelle cadastrée section ZB n° 123, commune d'AUCHAY-SUR-VENDEE) et en partie (6798 m²) à la SNCF (parcelle cadastrée section ZM n° 143, commune de MONTREUIL). Le Département prend note de la demande et étudiera la faisabilité et l'intérêt pour l'ensemble de la profession agricole de cette demande.

4.2.2. SECTEUR 2 ENTRE LA FRAIGNÉE ET LE GIRATOIRE DE VIX

Le secteur 2 a fait l'objet de 11 contributions dont celle du maire de Vix. Entre la Fraignée et la Giratoire de Vix, la variante 2 est préférée par 2 personnes (C3 : maire de Vix et VIX4), au motif qu'elle limite les remblais en zone de marais ainsi que les impacts sur une des dernières zones à urbaniser de la commune de Vix. La variante 1 prévoit en effet, la création d'une voie de rétablissement entre la rue de Cassinelle et la rue du Pré de Guerelle traversant une zone 1AU (C3).

La contribution M2, regroupant l'expression de 4 exploitants et du maire de l'Île-d'Elle, demande que le carrefour prévu au Bot de Velluire desserve le cheminement situé à l'ouest de l'habitation qui dessert notamment des parcelles agricoles et d'autres habitations.

Commentaires du MOA

Le Département retient la variante 2 pour la poursuite des études, cette variante est également celle qui ressort de l'analyse multicritère du fait d'impacts agricoles et environnementaux moindres que ceux de la variante 1.

La connexion du cheminement ouest au carrefour du Bot de Velluire est confirmée par le Département, comme le montre les plans des deux variantes sur ce secteur.

4.2.3. SECTEUR 3 ENTRE LE GIRATOIRE DE VIX ET LE THAIRÉ

Le secteur 3 a fait l'objet de 3 contributions (VIX1, VIX3 et VIX4), exprimant toutes une préférence pour la variante 1.

L'une des contributions (VIX4) demande l'abandon du créneau de dépassemement entre le carrefour giratoire RD 25 et le carrefour de la Chaume.

Des problématiques de gestion des eaux pluviales préexistantes sont également évoquées (VIX1) : buse à curer, pont du fossé de la Pérolle à agrandir.

Commentaires du MOA

À l'issue de la concertation, la variante 1 est retenue sur le secteur 3, en prolongeant la voie de rétablissement connectée au carrefour de Mont Nommé jusqu'au chemin d'entretien de l'éolienne.

Le Département confirme la création de deux créneaux de dépassemement sur ce secteur, malgré une contribution demandant la suppression du créneau de dépassemement entre la giratoire de Vix et le carrefour de la Chaume. En effet, la création d'un créneau de dépassemement à cet endroit est justifiée au regard de la sécurisation des manœuvres de dépassemement de véhicules plus lent, du fait d'un profil en long présentant une pente ascendante sur ce secteur.

S'agissant des problématiques liées aux rétablissement hydrauliques, une étude sera menée sur la variante retenue à l'issue de la concertation. Aussi, les points particuliers portés à la connaissance du Département au travers de cette concertation seront regardés.

4.2.4. SECTEUR 4 ENTRE LE THAIRÉ ET L'ÎLE-D'ELLE

SECTEUR DE LA PETITE SIMARIE, LE GROUSSEAU ET LA CABANE NOIRE

Une synthèse des observations de la profession agricole (M2 : 4 exploitants agricoles et Monsieur le maire de l'Île d'Elle) a été rédigée par la Chambre d'Agriculture. La variante 2 est celle à privilégier avec quelques ajustements. Le déplacement du carrefour sécurisé de la Cabane Noire au niveau du Grousseau est préconisé car dans cette variante le tracé de la voie de rétablissement prévu à partir du carrefour de la Cabane Blanche jusqu'au Grousseau ne paraît pas praticable. Le contournement de la maison de la Petite Simarie génère des angles droits et aigus difficilement franchissables par les engins agricoles et entraîne une consommation foncière supplémentaire. Par ailleurs, le carrefour prévu au niveau de la Cabane Noire génère un délaissé et une consommation foncière évitable.

À titre individuel, 2 exploitants agricoles (IE11 et IE12) reprennent les remarques ci-dessus et confirme la demande de déplacement du carrefour sécurisé de la Cabane Noire au niveau du Grousseau.

Commentaires du maître d'ouvrage

La demande de création d'un carrefour sécurisé au niveau du Grousseau est retenue. Elle a pour avantage de non seulement réduire la consommation foncière agricole mais aussi d'obtenir la création de 3 créneaux de dépassement (au lieu de 2) avec des longueurs de dépassement homogènes (comprises entre 550 m et 580 m).

Pour des raisons de sécurité et d'homogénéité de traitement, le carrefour sécurisé au niveau de la cabane Noire est maintenu.

CARREFOUR DES ÉPINETTES

Dans la synthèse des observations de la profession agricole (M2), il est demandé de porter la longueur de dégagement du présent carrefour de 20 m à 32 m, la longueur des engins agricoles pouvant atteindre 25 m. Une autre contribution mentionne aussi de sécuriser ce carrefour.

Commentaires du maître d'ouvrage

La longueur de dégagement sera portée de 20 m à 25 m. L'allonger à 32 m, génère une consommation foncière agricole supplémentaire et pour autant n'apporte pas une amélioration significative de la sécurité au niveau de ce carrefour et plus particulièrement du passage à niveau qui restera même après son aménagement un carrefour à proximité d'un passage à niveau.

CARREFOUR DE LA CABANE BLANCHE

La SNCF Réseau (courriel du 3 juin 2024 arrivé hors concertation) a alerté la commune de l'Île-d'Elle sur le risque au passage à niveau que pouvait entraîner un tracteur avec une remorque (remorque sur le voie ferrée) en attente de mouvement de tourne à gauche au présent carrefour.

Commentaires du maître d'ouvrage

Le carrefour de la Cabane Blanche dessert en impasse une seule exploitation agricole. Les Mouvements de tourne à gauche à ce carrefour sont donc extrêmement limités. La seule manière de sécuriser ce passage à

niveau est de le supprimer. Cet aménagement très onéreux et qui ne concerne pas le Département ne serait être à sa charge. Le Département renvoie la demande à la SNCF.

4.2.5. LA TRAVERSÉE DE L'ÎLE-D'ELLE

15 contributions ont été faites sur le secteur de l'Île-d'Elle, à noter que les contributions M1 et IE3 ont été faites par la même personne et reprennent les mêmes thématiques. Ainsi, au total 14 personnes se sont exprimées sur ce secteur.

Une personne a jugé le projet « audacieux » (IE4) et une autre indiqué que les aménagements prévus sur la RD 938 TER visant à favoriser une diminution des vitesses « sont bien » (IE7).

Les contributions reçues sur ce secteur sont regroupées par catégories afin d'en faciliter la synthèse.

LES DEMANDES DE DÉVIATION DE L'ILE D'ELLE

9 personnes (contributions LGV3, M1/IE3, M3, M5, M6, M8, M9, M10 et IE10) demandent une déviation de l'Île-d'Elle.

2 personnes proposent un contournement de l'Île-d'Elle par le Nord de la commune (LGV3 et M8), tout en indiquant pour la contribution M8 que la réalisation de créneaux de dépassement engendrera un trafic plus important du fait des phénomènes de guidage GPS.

Commentaires du MOA

Sans évoquer les contraintes environnementales fortes encerclant la commune de l'ÎLE-D'ELLE ainsi que les études prospectives de trafic, montrant l'absence de report de l'itinéraire RD 137 sur l'itinéraire RD 938 TER, un contournement par le nord ne serait que peu attractif et n'engendrerait pas une diminution du trafic dans L'ÎLE-D'ELLE, car plus long donc plus coûteux et non privilégié par les systèmes de guidage GPS et les usagers pour rejoindre la Charente-Maritime.

4 personnes demandent un projet interrégional (M3, M6, M9, IE10), dont 2 personnes demandent un contournement de l'Île-d'Elle au niveau de Vix pour rejoindre la RN11 au niveau de Saint-Jean-de-Liversay, correspondant peu ou prou à l'ancien tracé de l'A831 (M9, IE10).

2 personnes réfutent les arguments environnementaux pour expliquer l'absence de contournement de l'Île-d'Elle (M9 et M10) et pour l'un estime que cela est dû à un « manque de volonté » du Département (M10).

Commentaires du MOA

Le Département a rappelé en préliminaire des études sur ce projet, le constat de l'abandon du projet d'autoroute A 831 par l'État, pour des raisons environnementales. Aussi, proposer de nouveau un projet qui emprunte l'ancien tracé, ne semble pas raisonnable pour que le projet puisse aboutir. Il est donc important de proposer un projet réaliste dont la faisabilité est assurée. Ainsi, il ne s'agit, ici pas d'un manque de volonté, le Département ayant par ailleurs soutenu le projet de l'A 831 et regretté son abandon par l'État.

S'agissant des contraintes environnementales donner la déviation de Marans en contre-exemple n'apparaît pas recevable puisque ce sont bien les fuseaux Est, ne traversant pas les ZSC et ZPS Natura 2000 qui ont été privilégiés dans l'étude du Département de la Charente-Maritime. Enfin, la commune de l'ÎLE-D'ELLE est encerclée de zones Natura 2000 et le projet n'ayant pas vocation à entraîner un report de trafic de la RD 137 vers la RD 938 TER, l'application de la doctrine « Éviter, Réduire, Compenser » conduit à ne pas dévier l'ÎLE-D'ELLE. Le Département ayant toutefois pris un engagement fort en incluant l'aménagement de la traversée de la commune dans son projet afin de prendre en compte les préoccupations des riverains de la RD 938 TER sur cette commune.

L'INQUIÉTUDE D'UNE AUGMENTATION DU TRAFIC

Les demandes de déviations sont bien souvent corrélées avec une inquiétude exprimée sur l'augmentation du trafic liée au projet et à la déviation de Marans et notamment du trafic PL (M1, M3, M8 et M9), portée par 4 personnes.

Une personne (M7) estime que les « autorités » encouragent le trafic PL sur la RD 938 TER sans en expliquer les raisons.

Commentaires du MOA

L'étude prospective réalisée tient compte de ces deux aménagements, ainsi que de l'aménagement de la desserte de Luçon depuis l'A 83. Cette étude a montré l'absence de report du trafic de transit en provenance et en direction notamment du Nord de la RD 137 vers la RD 938 TER. Ce modèle fonctionne comme les GPS en tenant compte du coût du trajet et du temps passé.

Le trafic présent sur la RD 938 TER correspond majoritairement à du trafic local, ayant pour origine ou destination les communes du secteur d'études. Le trafic de transit est actuellement faible (14%). Aussi, les seules augmentations possibles seront liées à l'augmentation de la population et/ou au développement économique des communes.

UNE TRAVERSÉE JUGÉE NON ADAPTÉE À LA CIRCULATION

Les demandes de déviations sont également souvent en lien avec des observations concernant les difficultés de traversées de l'Île d'Elle, constitués par le franchissement de la Vendée selon eux trop étroit (M1, M3, M5, M9 et M10) et le franchissement du passage à niveau 126 (M5, M9 et M10).

Commentaires du MOA

Le pont sur la Vendée est situé hors agglomération et possède un profil en travers adapté à la circulation sur la RD 938 TER. Par ailleurs, augmenter son gabarit avant l'entrée dans l'ÎLE-D'ELLE serait de nature à favoriser d'autant plus des vitesses excessives en approche de l'agglomération.

Le passage à niveau actuel est équipé de barrières et d'un feu, assurant sa sécurisation. Au vu du faible trafic sur cette voie ferrée, le maintien du passage à niveau n'est pas de nature à entraîner de difficultés.

Une personne s'interroge sur la prise en compte des transports exceptionnels dans les aménagements proposés (LGV3). Deux autres personnes considèrent que les aménagements proposés ne sont pas compatibles avec la circulation et constituent des « goulots d'étranglements » (M3 et M10), amenant même une personne à proposer d'élargir la rue et aménager des voies de déplacements lents (M3).

Commentaires du MOA

Les convois exceptionnels sont pris en compte dans les aménagements proposés. La largeur de la voie sera de 6 m, ce qui pour une traversée d'agglomération est une largeur importante et suffisante. Par ailleurs, au vu de leur fréquence et considérant leur caractère « exceptionnel », les aménagements proposés sont compatibles et nécessiteront un accompagnement de ces convois comme la réglementation l'exige.

La demande d'élargissement en traversée de l'ÎLE-D'ELLE apparaît contre-productive au regard de l'objectif de sécurisation de la traversée. Par ailleurs, cet élargissement ne pourrait qu'être ponctuel et donc inefficace pour la traversée des convois exceptionnels.

S'agissant d'une traversée d'agglomération, l'aménagement de voies de déplacements lents n'apparaît pas nécessaire, les vitesses ayant vocation à être réduites en traversée de l'Île-d'Elle.

Une personne (M5) indique que les conditions de circulations seront trop compliquées pour l'usine avec la création de plateaux et d'une zone limitée à 30 km/h entraînant ainsi un risque de délocalisation de l'usine « poumon d'emploi » de la commune.

Commentaires du MOA

Des plateaux existent déjà en traversée de l'ÎLE-D'ELLE, les ralentisseurs ont été limités à la sécurisation des traversées piétonnes. La forme du giratoire a été modifiée et les girations notamment des poids-lourds ont été vérifiées. L'entreprise s'est installée en connaissant la configuration de ses accès, le projet n'entraîne pas de modification significative de ses accès, ni de difficultés supplémentaires à celles préexistantes.

Une personne (M6) s'interroge sur le devenir des véhicules entre la déviation de Marans et l'entrée d'agglomération de l'Île-d'Elle et qualifie le projet de « non abouti ».

Commentaires du MOA

Il n'est pas prévu de nouvel aménagement sur la RD 938 TER entre l'agglomération de L'ÎLE-D'ELLE et le giratoire d'extrémité du projet de la déviation de Marans, distants d'environ 500 m dont 300 m en Charente-Maritime et 200 m en Vendée. Le gabarit actuel de la route est compatible avec les circulations existantes sur la RD 938 TER. Dès lors il n'apparaît pas opportun d'impacter les haies et zones humides situées de part et d'autre de la voie pour modifier ses caractéristiques.

LES ARRÊTS DE BUS

Au total 5 personnes se sont exprimées au sujet des arrêts de bus en ligne à proximité du giratoire (LGV3, M1/IE3, M3, IE5 et IE6).

Parmi elles, 2 personnes estiment que les arrêts sont actuellement dangereux (LGV3 et M1/IE3), notamment pour les piétons lors des traversées de la route et 2 autres demandent des arrêts en encoche, en dehors du flux de circulation (M3 et IE6), en utilisant notamment l'espace libéré par l'ancienne briqueterie (M3)

Des abribus ont été demandés par 3 personnes (M1/IE3, M3 et IE5), dont une (IE3/M1) demande également le remplacement des panneaux d'informations.

Commentaires du MOA

Dans le projet présenté à la concertation, les arrêts de car ont été conservés à leurs emplacements actuels. En effet, ils se situent actuellement à proximité d'un giratoire, où les vitesses sont donc réduites, et en alignement droit avec une bonne visibilité.

Concernant la proposition d'utiliser l'espace laissé libre par l'ancienne briqueterie, il est important de rappeler le projet de lotissement porté par la commune et l'EPF et donc d'assurer la compatibilité de l'aménagement de la traversée de l'ÎLE-D'ELLE avec ce projet. Aussi, supprimer le cheminement piéton côté nord au droit de la briqueterie au profit d'un arrêt de bus serait contre-productif puisque le cheminement ne serait plus continu et ne respecterait pas le projet porté par la commune ainsi que le besoin d'un cheminement du fait de la création de nouveaux logements.

S'agissant des demandes de mobilier liés aux arrêts de car, le Département regardera la possibilité de mettre en place des abribus en lien avec la commune. Concernant les panneaux d'information, il est précisé que cette demande est à faire auprès de l'entité organisatrice des transports et non au Département.

Enfin, concernant la dangerosité lors des traversées de la RD 938 TER, le projet présenté propose différentes traversées sécurisées par la mise en place pour certaines, notamment celles à proximités des arrêts de bus, de ralentisseurs.

CHEMINEMENT POUR LE PONT DU GOUFFRE

Deux personnes (M6 et IE4) demandent un cheminement piéton le long de la RD 938 TER jusqu'au Pont du Gouffre.

Commentaires du MOA

Il existe déjà un cheminement piéton sécurisé menant au Gouffre de l'ÎLE-D'ELLE, le long de la Vendée. Par ailleurs, un espace de stationnement est également présent dans le bourg au départ de ce chemin.

De l'entrée d'agglomération jusqu'au Gouffre, il n'y a pas la largeur suffisante entre la RD 938 TER et le canal pour y aménager un cheminement piéton sécurisé. Aussi, il apparaît préférable de ne pas prévoir un aménagement piéton le long de la RD 938 TER afin d'encourager l'emprunt du cheminement actuel sécurisé.

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Une contribution (C4) porte sur les aménagements cyclables proposés en traversée de l'Île-d'Elle, notamment sur leur largeur ne correspondant pas à une voie verte selon les recommandations du CEREMA. Il est ainsi proposé d'utiliser les stationnements le long du trottoir pour un usage par des cycles. Enfin, il est remarqué une absence de continuité entre les aménagements cyclables prévus au niveau des créneaux de dépassements et ceux de la traversée de l'Île d'Elle.

Commentaires du MOA

S'agissant d'un aménagement urbain et les circulations, piétonnes comme cycles attendues étant essentiellement locales, la largeur de 2,5 m au minimum pour le cheminement piéton/cycle proposé en traversée de l'Île-d'Elle apparaît satisfaisant. D'autant que ces aménagements ont principalement vocation à être utilisé par les habitants représentant un trafic faible.

Il est par ailleurs rappelé que les aménagements en traversée de l'ÎLE-D'ELLE se doivent de faire cohabiter l'ensemble des usages, aussi la suppression de places de stationnement, attendues par les riverains au profit d'un élargissement du cheminement mixte piéton/cycle avec une faible fréquentation n'est pas souhaitable.

Lors de la réalisation des créneaux de dépassement, il est prévu d'ajouter des bandes multifonctionnelles de 2m de large, permettant ainsi aux cycles de circuler en dehors de la chaussée. Ces surlargeurs s'arrêteront avant l'entrée dans l'ÎLE-D'ELLE, lors de l'arrêt des créneaux de dépassement.

LE PN 124

Une personne (M3) propose d'élargir la voie communale menant au PN 124 pour faciliter la sortie de l'Île-d'Elle en direction de Fontenay-le-Comte en justifiant que le projet d'aménagement renforce les difficultés d'insertion sur la RD 938 TER. Il propose également la mise en place d'un feu tricolore sur la RD 938 TER coordonné avec le passage à niveau pour éviter des arrêts sur la voie ferrée.

Commentaires du MOA

Tout d'abord le projet tel que prévu ne supprime aucun des accès actuels à la RD 938 TER à l'ÎLE-D'ELLE. Les modifications proposées, léger recul du carrefour de la rue de faïenciers et modification de la forme du carrefour giratoire, ne rendront pas plus difficiles les accès ou sortie sur la RD 938 TER.

Ensuite, le carrefour actuel à proximité du PN 124, fait l'objet d'une modification dans le cadre du projet, bien qu'en dehors des créneaux de dépassement afin de répondre à la demande de la commune. Toutefois, il est important de noter que ce carrefour reste à proximité d'un passage à niveau et donc qu'il n'est pas conseillé d'y ajouter un trafic supplémentaire en requalifiant la voie communale.

Enfin, la mise en place d'un feu tricolore ne concourt pas à la sécurisation de la RD 938 TER, au contraire. Le traitement du PN 124 dans le cadre du projet, permettra d'augmenter la largeur de stockage. Toutefois, il est rappelé que ce carrefour reste un carrefour à proximité d'un passage à niveau et de ce fait nécessite la vigilance des utilisateurs et le respect des règles de sécurité.

LES AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET LES CHOIX DE MATÉRIAUX

2 personnes se sont exprimées sur les aménagements prévus (M5 et IE5). La première pour indiquer son scepticisme quant aux aménagements paysagers prévus dans la mesure où les aménagements actuels étant déjà difficilement entretenus par la commune (M5). La seconde pour demander à ce que les massifs paysagers soient réalisés avec de la végétation basse afin de préserver les visibilités et que les nouveaux arbres prévus ne soient pas des mûriers.

Commentaires du MOA

Pour l'heure seuls les emplacements des aménagements paysagers ont fait l'objet d'une proposition. S'agissant des aménagements paysagers, que ce soit leur positionnement où leurs types, les réflexions continueront avec la commune pour tenir compte si possible des remarques formulées.

Une personne (IE5) demande la mise en place d'un enrobé phonique en traversée de l'Île-d'Elle ainsi qu'un revêtement de type enrobé pour les cheminements en proscrivant l'utilisation de gravier.

Commentaires du MOA

À vitesse réduite, les bruits prépondérants proviennent des bruits de moteur et ne sont pas liés au frottement entre les pneumatiques et la voie. Aussi, la mise en place d'un enrobé phonique en traversée de l'Île-d'Elle n'apparaît pas utile. Toutefois, comme dans tous ses aménagements, le Département veillera à la bonne qualité du revêtement.

Pour les cheminements piétons et piétons/cycles proposés, le Département a pour l'heure prévu des enrobés avec un choix laissé à la commune sur d'autres types de matériaux (enrobés de couleurs/béton désactivé). Aussi, les cheminements ne seront pas en gravier.

LE STATIONNEMENT DES VÉHICULES

4 personnes ont souhaité s'exprimer à ce sujet (M10, IE7, M3 et M7). Deux personnes (M10 et IE7) trouvent que les places de stationnement le long de la RD 938 TER ne sont pas sécurisantes pour les riverains, l'un suggère notamment de garder la configuration actuelle : stationnement le long des habitations et cheminement le long de la route.

Une personne propose de réaliser des places de stationnement au niveau de l'ancienne briqueterie (M3).

Enfin, une personne s'étonne du nombre d'arrêts minutes PL prévus, n'encourageant pas à la limitation de l'usage de la RD 938 TER par les poids-lourds (M7).

Commentaires du MOA

Concernant les aménagements des trottoirs, les réflexions avec la commune se poursuivront afin de déterminer la solution à retenir. Il est toutefois à noter, que la configuration proposée permet d'éloigner au maximum les usagers les plus vulnérables (piétons et cycles) de la route.

L'utilisation de l'espace laissé par l'ancienne briqueterie a déjà été utilisé dans le cadre de la proposition faite lors de la concertation, la commune ayant également avec l'EPF un projet de lotissement sur ces terrains, il convient d'assurer la compatibilité des deux projets.

Seul deux arrêts minutes PL ont été proposés à proximité de la boulangerie, un par sens de circulation, afin de correspondre aux usagers actuels et ainsi organiser ce stationnement qui peut s'avérer gênant. À noter que la création de deux arrêt minutes PL n'est pas de nature à créer un effet d'appel d'air sur cet itinéraire pour les poids-lourds.

LE COÛT

Une personne (M5) indique que les aménagements souhaités par la commune restent à sa charge financière et donc qu'il n'y a pas besoin du projet Département.

Commentaires du MOA

Le Département a souhaité inclure l'aménagement de la traversée de l'Île-d'Elle dans le projet d'aménagement de la RD 938 TER entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime. Aussi, les travaux relatifs à la sécurisation de la traversée, à l'organisation des trottoirs sont pris en charge par le Département. S'agissant de l'aire de pique-nique, cette dernière n'est pas en lien avec les objectifs du projet et ne serait donc être prise en charge financièrement par le Département. S'agissant de la traversée le seul « reste à charge » pour la commune correspond à l'éventuel surcoût d'emploi de matériaux différents des enrobés ainsi que les plantations.

CONSULTATION DES HABITANTS

Une personne (M10) s'est exprimée sur l'absence de consultation des habitants et le besoin de réaliser une consultation des habitants par la commune pour faire remonter au Département les demandes.

Commentaires du MOA

Une première réunion avait été réalisée avec les riverains de la RD 938 TER en janvier 2023, à l'issue de laquelle certains avaient fait remonter des demandes auprès des élus de la commune. Ces remarques ont été prises en compte dans le projet proposé à la concertation. Plusieurs réunions de travail ont été réalisées entre les services du Département et le maire pour définir le projet présenté à la concertation. Par ailleurs, cette étape de concertation est justement le moment pour les riverains de s'exprimer sur le projet de la traversée de l'Île-d'Elle et faire part de leur remarque.

4.3. LES SUJETS ABORDÉS CONCERNANT LE PROJET DE MANIÈRE GÉNÉRALE

LA PUBLICITÉ DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Une contribution (M7) indique que la publicité sur la concertation publique fut d'une « discrédition de violette ».

Commentaires du maître d'ouvrage

Le Département de la Vendée a respecté ses obligations légales en termes de publicité et est même aller au-delà en positionnant dans chaque commune des panneaux d'information à des lieux très empruntés (place, publiques, proximité de commerces ...).

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

Plusieurs contributions (6 personnes : IE1, IE2, IE4, IE8, M7, VIX2) ont loué la qualité du projet et sa présentation rigoureuse, objective et pragmatique, le projet étant parfois qualifié d'indispensable au vu de la circulation des poids lourds et de la sécurisation à apporter aux carrefours voire aux cyclistes empruntant cet axe.

D'autres au contraire (13 personnes : LVV5, LVV6, LVV8, LVV3, M1-IE3, M3, M5, M8, M9, IE10, AV11, AV12, LGV3) sont plus critiques envers le projet. Certaines (3 personnes : LVV3, LVV6, LVV8) sont contre la mise à 3 voies sans plus de précision. Pour une personne (LGV3), la mise à 3 voies contribuerait à augmenter les accidents sur l'itinéraire et il est donc préférable de réaliser une 2*2 voies. Il serait préférable pour certaines contributions (6 personnes : M1-IE3, M3, M5, M8, M9, IE10) de contourner l'Île d'Elle voire de réaliser un projet reliant Fontenay le Comte à la Ferrière d'Aunis en Charente Maritime (3 personnes : M3, M9, IE10). Enfin pour d'autres (3 personnes : M5, M8, AV11), il s'agit d'un projet fort coûteux, « peu utile et sans intérêt », pour 2 mn de gain de trajet.

Commentaires du maître d'ouvrage

*Au vu du trafic inférieur à 8 000 véhicules / jour dont environ 570 poids lourds, la création de créneaux de dépassement à 3 voies sur cet itinéraire est suffisante (pas plus accidentogène) et ne justifie pas une mise à 2*2 voies. Par ailleurs, l'étude prospective de trafic menée par le CEREMA démontre que la création d'une 3 voies associée à la déviation de Marans et à la 2*2 voies entre Sainte Hermine et Luçon n'entraîne pas de transfert de trafic national vers la RD 938T. Ce projet d'élargissement de la RD 938T reste le moins onéreux et ses impacts agricoles et environnementaux restent limités par rapport à une 2*2 voies en tracé neuf. Par ailleurs, relier Fontenay le Comte à Ferrière d'Aunis en Charente Maritime est un projet différent, d'envergure interrégional voir national avec d'autres objectifs que de garantir une desserte de qualité du secteur Sud-Est vendéen.*

LES HAIES BOCAGÈRES

2 personnes (AV7 et LGV4) préconisent de conserver et d'implanter des haies bocagères le long des voies pour favoriser la biodiversité, réduire les nuisances sonores et avoir un effet « ralentisseur » de la vitesse des véhicules.

Commentaires du maître d'ouvrage

Le Département de la Vendée s'engage, dans ce projet, à éviter le plus possible les haies existantes. Celles qui seront impactées seront compensées. À noter également qu'une haie n'a pas d'effet réducteur des nuisances sonores et que pour des raisons de sécurité les nouvelles plantations sont implantées le long des 3 voies à un minimum de 7 m du bord de chaussée.

LA PÉRENNITÉ DE LA ROUTE

2 contributions (M7, M10) attirent notre attention sur la difficulté de garantir une route résistante à la vitesse des véhicules et au trafic poids lourds notamment dans le marais.

Commentaires du maître d'ouvrage

La chaussée sera structurée et dimensionnée pour tenir compte du trafic poids lourd et de la nature des sols traversés. Le secteur de marais dans lequel s'inscrit en partie le projet engendre un entretien plus fréquent des infrastructures.

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Le sujet de la place des cycles dans le projet est abordé dans plusieurs contributions (6 personnes : AV4, AV7, IE5, M7, C4, FLC3). Une piste cyclable est demandée à partir du carrefour RD 938 TER / RD 20 pour se diriger vers Fontenay-le-Comte via la zone de Moulin Bertin (AV7). Il est nécessaire de prévoir des pistes cyclables sur cet itinéraire (1 personne : FLC3). Les bandes dérasées multifonctionnelles ne sont pas adaptées aux cyclistes puisque sans séparation physique avec le trafic motorisé, ni dispositif de retenue, elles restent dangereuses au vu du trafic et de la vitesse des véhicules circulant sur la RD 938T, le schéma directeur cyclable du Pays de Fontenay le Comte doit être pris en compte (1 personne : C4). Enfin la place du vélo au niveau des carrefours et plus particulièrement des TAG est évoquée (2 personnes : AV4, C4).

Commentaires du maître d'ouvrage

Les bandes dérasées multifonctionnelles ont pour objet de permettre les manœuvres d'évitement, les manœuvres de récupération des véhicules en perte de contrôle, le stationnement d'urgence des véhicules et facilite le partage des routes avec les engins agricoles, cyclistes et piétons. Avec une largeur de 2 m dans le projet, ces bandes permettent aux cyclistes circulant occasionnellement sur l'itinéraire de circuler en dehors du flux de circulation motorisée. Le schéma directeur cyclable du Pays de Fontenay le Comte adopté lors du conseil communautaire du 25 mars 2024, et notamment la traversée de la RD938T au niveau de la Forêt Nesdeau, sera pris en compte. Le PI de la Forêt Nesdeau pourra être emprunté par les cycles. Les traverses par les cycles des carrefours aménagés en giratoire seront également sécurisées, tout comme celles des carrefours tourne à gauche (TAG) déjà prise en compte dans le projet.

RESTRUCTURATION FONCIÈRE NON ÉTUDIÉE

Sur 3 secteurs du projet (secteur 1, 2 et 3) en plaine et à Vix, les agriculteurs (6 contributions : FLC1, AV8, M4, VIX1, DLF3, DLF 4, soit 11 personnes) sont en attente d'un aménagement foncier qui aurait dû être d'abord étudié avant que ne soit défini le projet. Pour certains, il est impératif de réaliser un aménagement foncier, voire des échanges amiabiles pour compenser les emprises foncières, supprimer certains chemins d'ASA et créer de nouveaux chemins adaptés à la circulation des engins agricoles d'aujourd'hui (contribution commune de 6 agriculteurs : DLF4). L'emprise de l'AFAF devrait être supérieure à 30 fois le périmètre de l'emprise du projet (DLF3 : 1 personne).

Commentaires du maître d'ouvrage

Un Aménagement Foncier Agricole et Forestier lié à un projet routier ne peut pas être réalisé avant que le projet ne soit défini et qu'il ait été déclaré d'utilité publique.

Sur le plan technique, un travail exploratoire sur les possibilités d'échanges amiabiles a été initié avec la Chambre d'Agriculture. Celui-ci pourra être partagé et travaillé avec les exploitants agricoles après validation de chaque variante d'aménagement suite à la présente concertation publique.

Si ce travail débouche sur un scénario d'échanges amiabiles recueillant l'adhésion de l'ensemble des exploitants concernés, il pourra figurer dans le dossier DUP à déposer.

Dans tous les cas, la Commission Départementale d'Aménagement Foncier sera consultée après l'obtention de l'arrêté DUP. C'est elle qui rendra un avis sur l'utilité ou non d'un AFAF. Le périmètre de l'AFAF sera de 20 à 30 fois au maximum de l'emprise du projet et tous les exploitants et propriétaires concernés seront dans l'obligation d'y participer. Suite à l'évaluation environnementale et à l'autorisation environnementale du projet, des prescriptions environnementales sont à prévoir sur le périmètre de l'AFAF. Le coût des travaux connexes non liés au projet sera pris en charge par l'association foncière ou la commune concernée.

Que ce soit dans le cadre d'un AFAF ou par échanges amiabiles, le Département prend en compte le coût des travaux connexes induits par le projet.

5. PRISE EN COMPTE DE LA CONCERTATION PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Suite à la concertation, le Département de la Vendée décide d'apporter les compléments et modifications suivantes. La description du tracé pour chaque secteur est présentée ci-après.

5.1. SECTEUR 1 ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA FRAIGNÉE

Il sera aménagé quatre créneaux de dépassement : deux dans le sens de FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE et deux dans l'autre sens.

Aux extrémités nord-est et sud-ouest du secteur, deux carrefours giratoires seront créés, le premier à l'intersection entre la RD 938T et la RD 20 vers Fontaines, et le deuxième à l'intersection entre la RD 938T et la RD 68 en direction du Nizeau et des VELLUIRE-SUR-VENDÉE.

La séparation des créneaux sera réalisée par une zone de transition et deux carrefours avec voies spéciales de tourne à gauche (TAG) :

- À l'intersection avec le Chemin de la Forêt,
- A l'intersection avec la RD 68 menant à Ecoué (rue des Fougères).

La RD 938 TER est élargie au nord-ouest entre le giratoire à l'intersection avec la RD 20 et le TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt, ainsi qu'entre le TAG à l'intersection avec la RD 68 (rue des Fougères) et le giratoire à l'intersection avec la RD 68 (La Fraignée/le Nizeau).

Elle est élargie au sud-est entre le TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt et le TAG à l'intersection avec la rue des Fougères (RD 68). Afin d'éviter la haie existante implantée à proximité de la Forêt Nesdeau, et les impacts sur les parcelles de vignes côté est, le tracé de la RD 938 TER sera centré.

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

- Le carrefour giratoire au niveau de la RD 20 dessert :
 - La RD 20 desservant le bourg de Fontaines, la zone d'activités de Fontaines ainsi que la voie de rétablissement existante parallèle à la RD 938 TER ;
 - Une nouvelle voie de rétablissement rejoignant la voie communale « le Chemin des Filasses » pour la desserte du bourg de Chaix avec :
 - en option 1, la nouvelle voie est dirigée vers l'ouest traversant des parcelles agricole puis une voie de l'ASA de Fontaines,
 - en option 2, la nouvelle voie longe la RD 938T jusqu'à la voie communale « chemin des Filasses ».
- Le carrefour TAG à l'intersection avec le Chemin de la Forêt est connecté :
 - Côté est, à la voie de rétablissement existante parallèle à la RD 938 TER via le Chemin de la Forêt, qui dessert notamment Fontaines et les parcelles agricoles ainsi que le passage inférieur à créer ;
 - Côté ouest, à la voie de rétablissement parallèle à la RD 938 TER qui dessert notamment la Darlaise et la Forêt Nesdeau ainsi le passage inférieur à créer ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la RD 68 (rue des Fougères), dessert :
 - Côté est, la RD 68 en direction d'Écoué et Montreuil (rue des Fougères) ainsi que le chemin du lieu-dit « Le Chiron Baudet » par la création d'une continuité entre deux chemins d'ASA avec la traversée de l'ancienne voie ferrée ;

- Côté ouest, une nouvelle voie de rétablissement le long de la RD 938 TER connectée à la voie communale desservant la Roche Éperon et les voies communales existantes ;
- Le carrefour giratoire à l'intersection avec la RD 68 (le Nizeau / La Fraignée), dessert :
 - Côté est, le lieudit La Fraignée ainsi que les deux nouvelles voies de rétablissement pour la desserte de la Petite Bobine, de la Grande Bobine et de la rue du Communal (vers Baude) ;
 - Côté ouest, la RD 68 desservant le Nizeau et LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE.

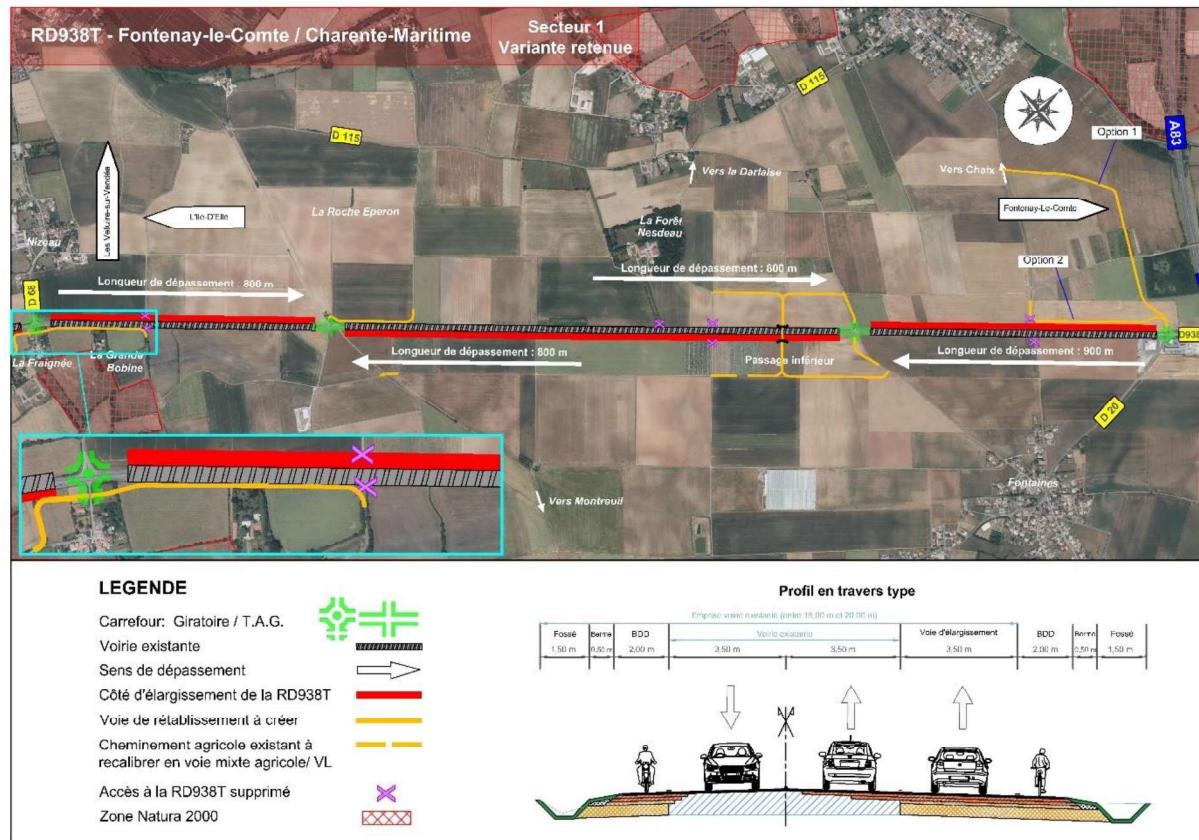


Figure 12 : variante retenue à l'issue de la concertation pour le secteur 1

5.2. Secteur 2 ENTRE LA FRAIGNÉE ET LE GIRATOIRE DE VIX

Il sera aménagé un créneau de dépassement dans le sens FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE.

Le créneau de dépassement créé entre la RD 68 à l'ouest (desserte du Nizeau) et le Bot de Velluire à l'est, et le tronçon de route restant sont délimités par 1 giratoire et 2 tournes à gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement de chemins agricoles existants :

- Le carrefour giratoire à l'intersection avec la RD 68 (le Nizeau / La Fraignée), dessert :
 - Côté est, le lieudit La Fraignée ainsi que les deux nouvelles voies de rétablissement pour la desserte de la Petite Bobine, de la Grande Bobine et de la rue du Communal (vers Baude) ;
 - Côté ouest, la RD 68 desservant le Nizeau et LES VELLUIRE-SUR-VENDÉE.
- Le carrefour TAG à l'intersection avec le Bot de Velluire est connecté :
 - Côté ouest, à la Pépinière de l'Atlantique ;

- Côté est, à la voie de rétablissement existante parallèle à la RD 938 TER qui dessert notamment le Bot de Velluire ;
- Le carrefour TAG à l'intersection avec la rue des Diligences dessert :
 - Côté ouest, la rue des Diligences ;
 - Côté est, la voie communale existante.

Afin de limiter les impacts environnementaux, aucun créneau de dépassement entre le TAG au croisement avec la rue des Diligences et le carrefour existant de desserte de la rue du pré de Guerelle n'est réalisé. Un TAG est aménagé à ce carrefour avec une voie d'insertion à l'ouest et une interdiction des mouvements traversant la RD 938T et de l'accès au village de la Chaignée depuis la RD 938T dans le sens ÎLE-D'ELLE / FONTENAY-LE-COMTE.

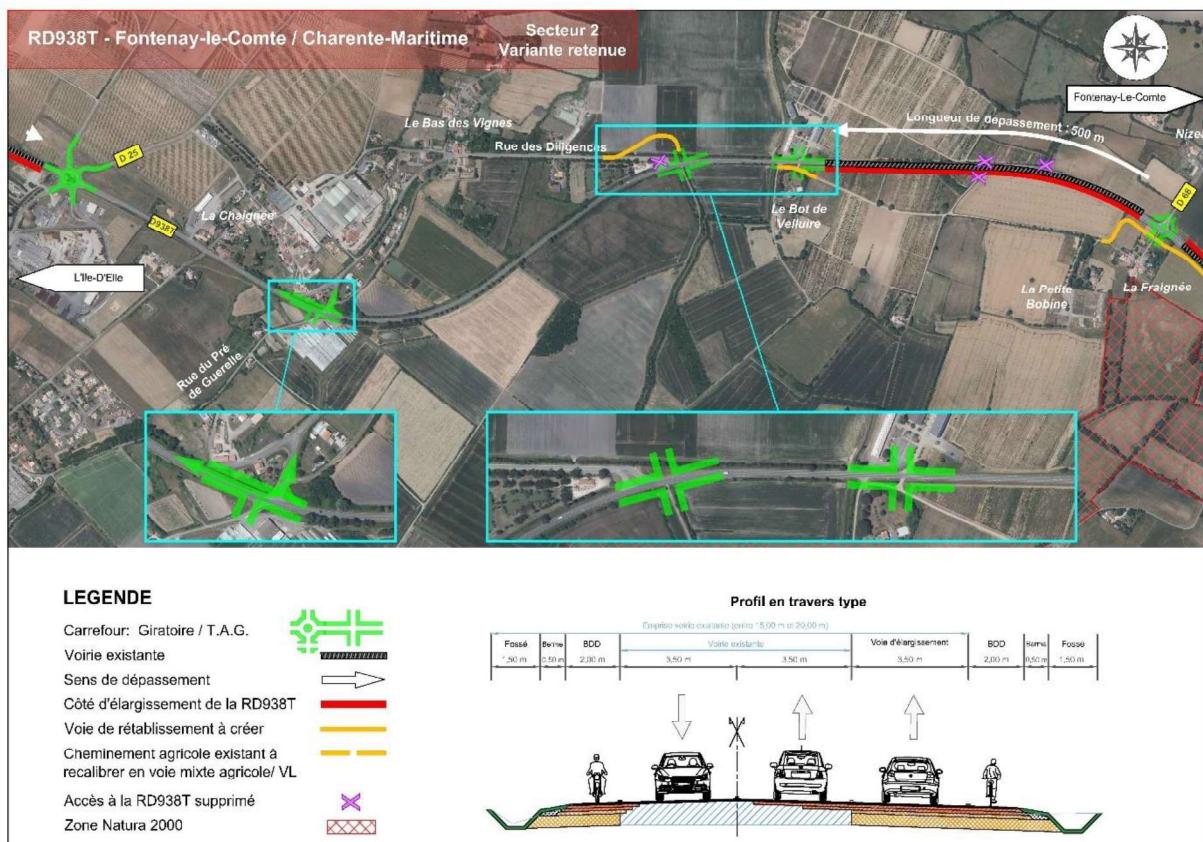


Figure 13 : variante retenue à l'issue de la concertation pour le secteur 2

5.3. SECTEUR 3 ENTRE LE GIRATOIRE DE VIX ET LE THAIRE

Il sera aménagé deux créneaux de dépassement : un dans le sens de FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE et un dans l'autre sens.

Les créneaux de dépassement sont délimités par 2 tournes à gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants :

- Le carrefour TAG à l'intersection des voies communales menant à la Chaume et à Vix est connecté :
 - Côté ouest, à la voie communale existante desservant la Chaume et une voie de rétablissement longeant la RD 938T est créée pour assurer la desserte des parcelles agricoles alentours ;
 - Côté est, l'accès est conservé avec reconfiguration des voies communales existantes mais nécessite de créer un triangle de visibilité de chaque côté permettant d'améliorer la visibilité à l'intérieur de la courbe ;
- Le carrefour TAG à l'intersection de la voie communale menant à la Chaussée/Mont Nommé dessert :
 - Côté ouest, par la création d'une voie de raccordement les parcelles agricoles alentours et l'éolienne riveraine ;
 - Côté est, la voie communale existante reliant 2 maisons riveraines et les parcelles agricoles alentours.

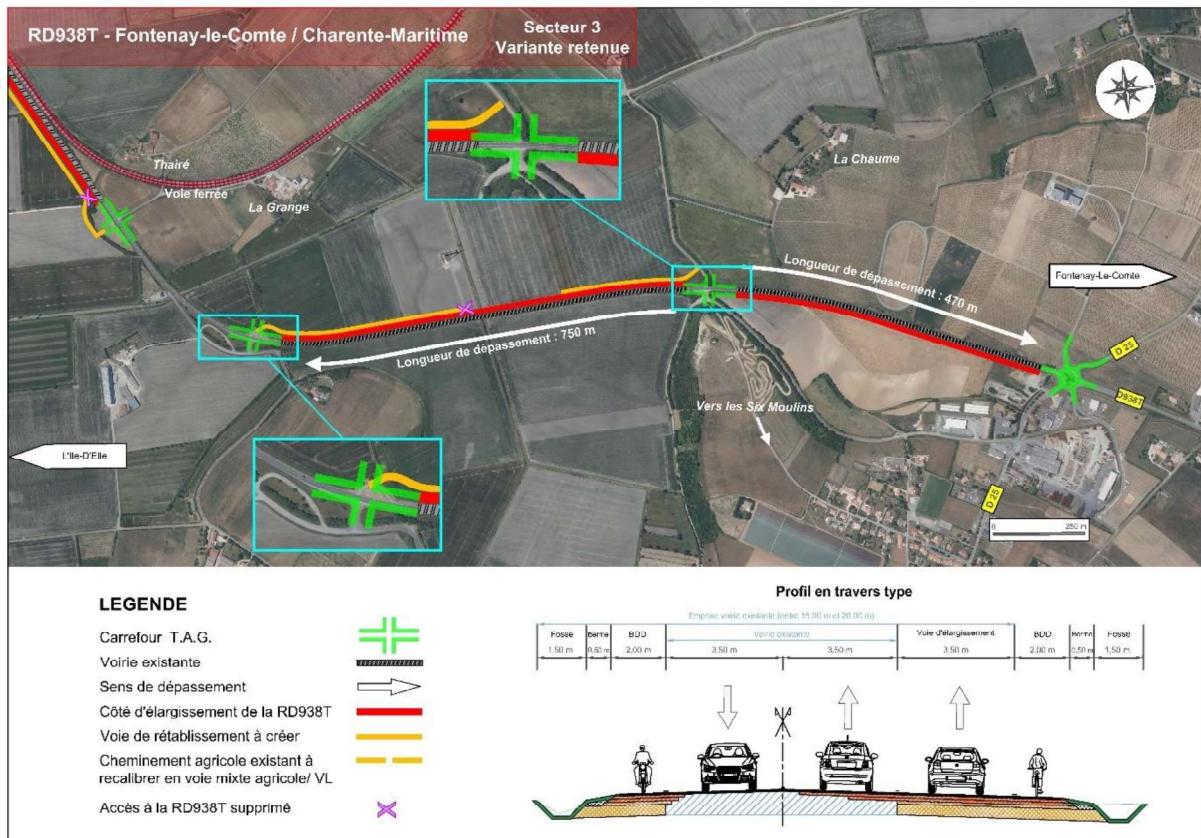


Figure 14 : variante retenue à l'issue de la concertation pour le secteur 3

5.4. SECTEUR 4 ENTRE LE THAIRÉ ET L'ÎLE-D'ELLE

Il sera aménagé trois créneaux de dépassemement : deux dans le sens de FONTENAY-LE-COMTE > L'ÎLE-D'ELLE (à chaque extrémité) et un dans l'autre sens (entre la Cabane Blanche et le Grousseau).

Les créneaux de dépassemement sont délimités par 4 tournes à gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants :

- Le carrefour TAG au niveau de la voie communale menant à Thairé et au Rocher desservant :
 - Au nord, la voie existante reliant Thairé et desservant le Rocher ;
 - Au sud, création d'une voie de raccordement desservant les parcelles agricoles alentours ;
- Le carrefour TAG au niveau de la voie communale de la Cabane Blanche :
 - Au nord, la voie communale existante desservant la Cabane Blanche et les parcelles agricoles alentours ;
 - Au sud, une voie de raccordement longeant la RD 938 TER desservant la maison de la Petite Simarie et desservant les parcelles agricoles alentours ;
- Le carrefour TAG au niveau de la voie communale du Grousseau desservant au sud le Grousseau et les parcelles agricoles alentours
- Le carrefour TAG au niveau de la Cabane Noire avec la création d'une voie de raccordement permettant l'accès aux parcelles agricoles alentours.

Le carrefour des Épinettes est aménagé et sécurisé en déportant la route de 25 m par rapport à la voie ferrée et en ajoutant un TAG desservant vers le nord les Épinettes ainsi que le Chail et vers le sud la Petite Soulisse et les parcelles agricoles alentours.

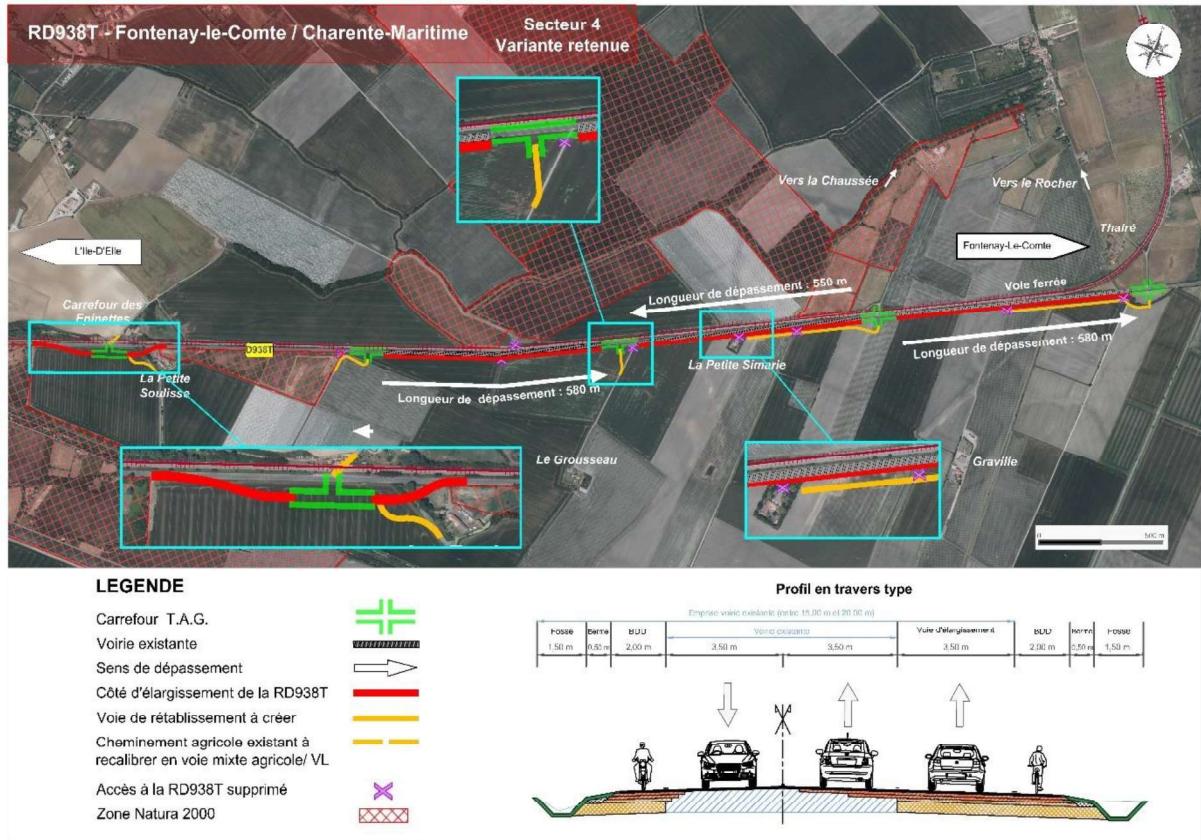


Figure 15 : variante retenue à l'issue de la concertation pour le secteur 4

5.5. LA TRAVERSÉE DE L'ÎLE-D'ELLE

Afin de tendre vers un apaisement des vitesses en entrée d'agglomération de l'Île-d'Elle, il est prévu la réalisation d'une résine sur la pleine largeur de voie afin d'attirer l'attention des usagers de la RD 938 TER sur la modification d'environnement. Par ailleurs, côté Fontenay-le-Comte, est également prévu la mise en place d'îlots centraux bordurés ainsi qu'un léger dévoiement vers le nord au niveau du TAG d'entrée vers la contre-allée de la rue du 19 mars 1962. Côté Charente-Maritime, il est également prévu un marquage en résine large en axe.

Lorsqu'il y a à la fois un cheminement doux et du stationnement de véhicule, il a été choisi de positionner le cheminement côté habitation afin de les sécuriser en les éloignant du flux de circulation et en évitant les conflits lors des manœuvres de stationnement. Deux types de cheminements doux sont prévus :

- Un cheminement piéton/cycle d'une largeur de 2,5 m au minimum à l'exception du franchissement de la voie, où la largeur est réduite à 2,11 m ;
- Un cheminement piéton, d'une largeur de 1,80 m au minimum à l'exception du cheminement côté Sud de la RD 938 TER en face de la rue de Bellevue, où le cheminement est réduit à 1,35 m.

Un cheminement piéton/cycle est proposé côté sud de la RD 938 TER de la rue du 19 mars 1962 jusqu'à la traversée prévu à proximité de la boulangerie. Le cheminement se poursuit côté nord jusqu'au giratoire. Un cheminement piéton/cycle est également proposé côté ouest de la rue des Ponts pour

rétablissement l'accès à l'itinéraire cyclable de Vendée Vélo. Du giratoire, jusqu'à la rue de Bellevue, le cheminement piéton/cycle est situé côté nord de la RD 938 TER.

Un cheminement piéton est prévu côté nord de la RD 938 TER, de l'aire de pique-nique jusqu'à la traversée située à proximité de la boulangerie. Il se poursuit au sud de la RD 938 TER jusqu'à la rue des Faïenciers.

Il est prévu six traversées de la RD 938 TER :

- Une traversée à proximité de l'aire de pique-nique/parking ;
- Une traversée à proximité de la boulangerie au niveau d'un plateau, permettant notamment de réduire la vitesse maximale autorisée à 30 km/h ;
- Une traversée de part et d'autre du giratoire, également sur plateau ;
- Une traversée au niveau d'un marquage axiale en résine entre les deux futurs accès du projet de lotissement communal ;
- Une traversée entre la rue des Faïenciers et la rue de Bellevue, également au niveau d'un marquage axiale en résine.

Quarante places de stationnements ont été aménagées le long de la RD 938 TER, ces places sont délimitées des entrées via des espaces verts. Il y a autant de places aménagées que d'habitation le long de la RD 938 TER. Les places de stationnement ont une largeur de 2,20 m. Deux arrêts minutes poids-lourds sont également proposés à proximité de la boulangerie, d'une largeur de 3 m, afin d'organiser un usage déjà en pratique.

Les carrefours sont conservés et légèrement réaménagés comme suit :

- Le TAG desservant la rue du 19 mars 1962 est conservé en place, les îlots seront allongés et bordurés ;
- Le giratoire à l'intersection avec l'avenue de la Gare et la rue des Ponts est légèrement ovalisé, afin de retirer son caractère rectiligne et permettre l'aménagement des cheminements sur le pourtour, les îlots seront en résine et rendus franchissables ;
- Les carrefours plans à l'intersection avec les rues de Bellevue et des Faïenciers, seront conservés en l'état, les lignes de stop seront légèrement avancées, afin de gagner en visibilité.

Les deux arrêts de cars en ligne, déjà existant de part et d'autre du giratoire sont conservés. Des abribus seront dans la mesure du possible implantés.

L'aménagement proposé est compatible avec les projets de la commune :

- L'aire de pique-nique/parking figure bien sur les plans et un cheminement piéton pourra être aménagé jusqu'à cette aire ;
- Le décalage de la RD 938 TER vers le nord au niveau de l'ancienne briqueterie est compatible avec le projet de lotissement communale, les futurs accès ont été matérialisés.

5.6. INCIDENCES FINANCIÈRES SUITE À LA CONCERTATION

Avant concertation, le projet était estimé à environ 20 millions d'euros HT.

Les modifications apportées sur le secteur 1 ainsi que le choix de la mise en œuvre du passage inférieur et d'un rétablissement vers Chaix nécessitant plus de travaux entraîne une augmentation de 2 millions d'euros sur ce secteur :

- + 200 000 € pour chaque giratoire (carrefours RD 938 TER / RD 20 et RD 938 TER / RD 68)
- + 1 200 000 € pour le passage inférieur
- + 400 000 € pour le rétablissement vers Chaix

Les modifications du secteur 2 et notamment la suppression d'un créneau de dépassement, entraîne une baisse de 800 000 € environ.

A cela il faut ajouter un carrefour TAG supplémentaire sur le secteur 4 (+300 000 €).

Les autres modifications, non substantielles ne modifient pas l'économie générale du projet.

Aussi l'estimation du projet est réévaluée à 21,5 millions d'euros HT.

ANNEXE 1 – DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 2/12/2022



COMMISSION PERMANENTE CONSEIL DEPARTEMENTAL

Envoyé en préfecture le 06/12/2022
Reçu en préfecture le 06/12/2022
Publié le 07/12/2022 SLOV
ID : 085-22850013-20221202-CP20221202_4_4-DE

DELIBERATION

Réunion du 2 décembre 2022

4 4 - AMENAGEMENT DE LA RD 938T ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA CHARENTE-MARITIME - PRISE EN CONSIDERATION 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 ;

Signé par : Alain LEBOEUF
Date : 06/12/2022
Qualité : Président du Conseil
Départemental de la Vendée (A.
Leboeuf)

1/2

- 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.

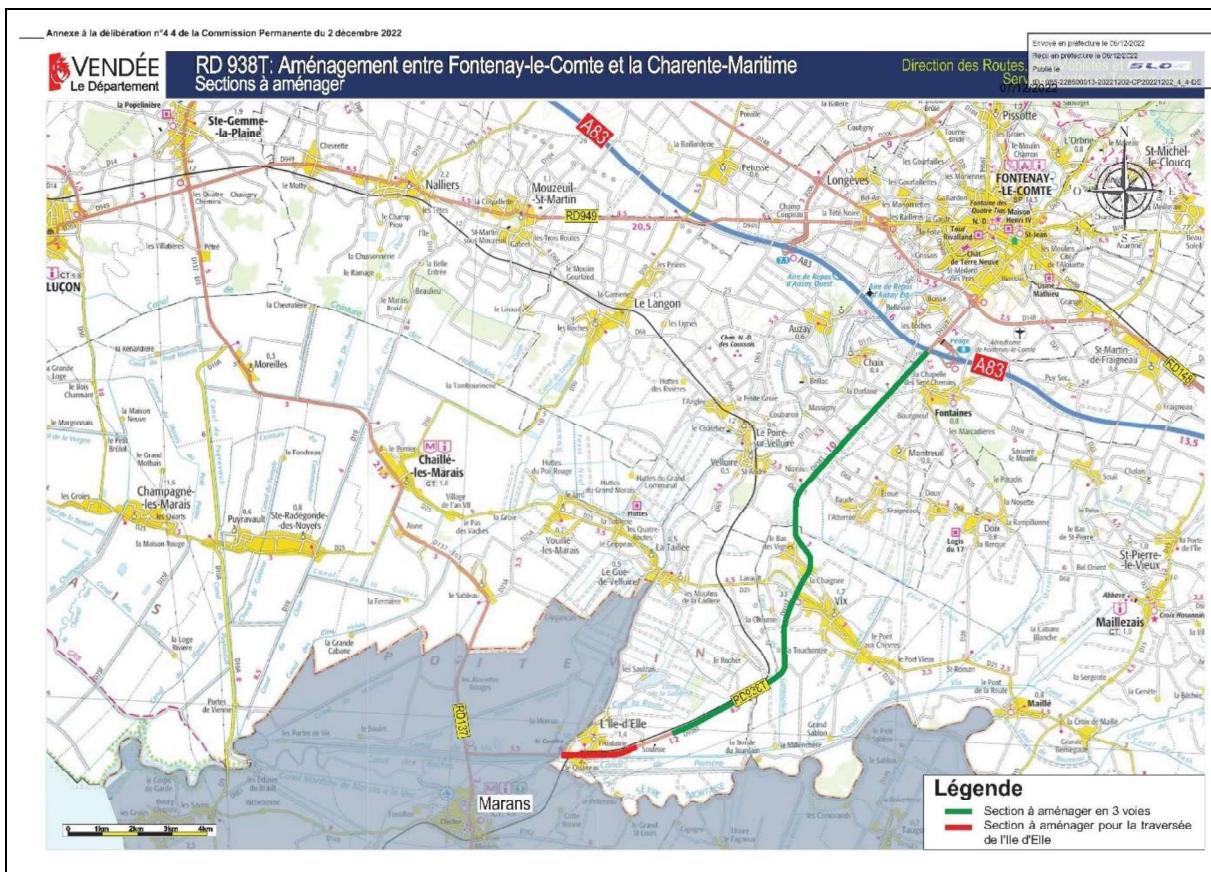
– Adopté –

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 Télerecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr

2/2



ANNEXE 2 – AVIS DE CONCERTATION



AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

AMENAGEMENT DE LA RD 938 TER

ENTRE FONTENAY-LE-COMTE ET LA CHARENTE-MARITIME

Le Conseil Départemental de la Vendée, gestionnaire des routes départementales, porte le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, dans l'objectif d'assurer la sécurité et la fluidité des échanges locaux sur la RD 938 Ter, ainsi que sécuriser et apaiser la traversée de l'Île d'Elle.

Au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme, le Conseil Départemental de la Vendée organise une concertation publique du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus, sous forme de réunions publiques et d'expositions dans les mairies des communes concernées.

Trois réunions publiques sont organisées à Fontenay-le-Comte, Les Velluire-sur-Vendée et L'Île d'Elle :

- Lundi 3 juin 2024 de 18h00 à 20h00 - Salle Saint-Médard 93, rue de la Villa Gallo-Romaine FONTENAY-LE-COMTE
- Mercredi 5 juin 2024 de 18h00 à 20h00 - Salle Polyvalente LES VELLUIRE-SUR-VENDEE
- Jeudi 6 juin 2024 de 18h00 à 20h00 - Foyer Rural - Rue du Stade L'ÎLE D'ELLE

Ces réunions seront suivies d'une mise à disposition du dossier de concertation et de panneaux d'exposition en mairies 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 du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus, aux jours et heures habituelles d'ouverture de la mairie, ainsi que sur le site Internet du Département (<http://www.vendee.fr>). Un registre sera disponible dans chaque mairie afin de recueillir les avis et suggestions. Il est également possible d'adresser un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements – Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch – 85923 LA ROCHE SUR YON CEDEX 9 ou un courriel à setn@vendee.fr.

Des permanences seront assurées par les services du Département afin de répondre aux éventuelles questions :

- En Mairie de FONTENAY-LE-COMTE	<ul style="list-style-type: none">▪ vendredi 14 juin 2024 de 09h00 à 12h00,▪ vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00.
- En Mairie de VIX	<ul style="list-style-type: none">▪ mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00,▪ vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00.
- En Mairie de L'ÎLE D'ELLE	<ul style="list-style-type: none">▪ mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00,▪ mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00.

ANNEXE 3 : CERTIFICATS D'AFFICHAGE DE L'ANNONCE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE ET DE LA DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE

FONTENAY-LE-COMTE

Certificat d'affichage

Le Maire de la Commune de Fontenay-le-Comte certifie avoir affiché sur les panneaux d'affichage,

Du *jeudi 6 juin 2024*
au *vendredi 5 juillet 2024 inclus*

L'annonce de la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, ainsi que la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n° 4-4 du 2 décembre 2022 concernant la prescription de cette concertation.

Fait à Fontenay-le-Comte, le *10/07/2024*.





Certificat d'affichage

Le Maire de la Commune de Auchay-sur-Vendée certifie avoir affiché sur les panneaux d'affichage,

Du 21 mai 2024
au 05 juillet 2024

L'annonce de la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, ainsi que la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n° 4-4 du 2 décembre 2022 concernant la prescription de cette concertation.

Fait à Auchay-sur-Vendée, le 8 juillet 2024



Le Maire,
Dominique GATINEAU

A blue ink signature of the name "Dominique GATINEAU".

Certificat d'affichage

Le Maire de la Commune de Doix-les-Fontaines certifie avoir affiché sur les panneaux d'affichage,

Du 17 Mai 2024
au 5 Juillet 2024 (inclus)

L'annonce de la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, ainsi que la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n°4-4 du 2 décembre 2022 concernant la prescription de cette concertation.

Fait à Doix-les-Fontaines, le 8 Juillet 2024

Le Maire,
Lionel PAGEAUD



Certificat d'affichage

Le Maire de la Commune de Les Velluire-sur-Vendée certifie avoir affiché sur les panneaux d'affichage,

Du jeudi 6 juin 2024

au vendredi 5 juillet 2024 inclus

L'annonce de la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, ainsi que la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n° 4-4 du 2 décembre 2022 concernant la prescription de cette concertation.

Fait à Les Velluire-sur-Vendée, le 10/07/2024

L'Adjoint, Serge BARREAUD



Certificat d'affichage

Le Maire de la Commune de Le Gué-de-Velluire certifie avoir affiché sur les panneaux d'affichage,

Du 6 juin 2024
au 5 juillet 2024.

L'annonce de la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, ainsi que la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n° 4-4 du 2 décembre 2022 concernant la prescription de cette concertation.

Fait à Le Gué-de-Velluire, le 11/07/2024.



Certificat d'affichage

Le Maire de la Commune de MONTREUIL (Vendée) certifie avoir affiché sur les panneaux d'affichage,

Du jeudi 06 juin 2024

Au vendredi 05 juillet 2024

L'annonce de la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, ainsi que la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n° 4-4 du 2 décembre 2022 concernant la prescription de cette concertation.

Fait à Montreuil, le 10 juillet 2024

Le Maire,

Daniel RIDEAUD



(Signature)



Certificat d'affichage

Le Maire de la Commune de Vix certifie avoir affiché sur les panneaux d'affichage,

Du 3 juin 2024

au 5 Juillet 2024

L'annonce de la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, ainsi que la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n° 4-4 du 2 décembre 2022 concernant la prescription de cette concertation.

Fait à Vix, le 16 juillet 2024



Le Maire
Jean Claude CHEVALLIER

Certificat d'affichage

Le Maire de la Commune de L'Île-d'Elle certifie avoir affiché sur les panneaux d'affichage,

Du 10/05/2024
au 05/07/2024

L'annonce de la concertation publique au titre de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, ainsi que la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n° 4-4 du 2 décembre 2022 concernant la prescription de cette concertation.

Fait à L'Île-d'Elle, le M. Gueffet 2024



ANNEXE 4 : AVIS DE CONCERTATION PARUS DANS LA PRESSE LOCALE

annonces judiciaires et légales

LE COURRIER DU VENDREDI
JEUDI 23 MAI 2024
www.courrierduvendredi.com 47

Tarif de référence stipulé dans l'Art.2 de l'arrêté ministériel du 14 décembre 2023 soit 0,183 € HT le caractère des annonces sont fixés par l'éditeur au 01/12/2023 à 20h00 le 25/03/2024, les annonces légales portant sur la société et fond d'entreprise ou commerciale et publiées dans les journaux d'affaires légales sont obligatoirement mises en ligne sur le site de l'éditeur numérique en ligne, www.actulegales.fr.

Pour parution le jeudi, merci de nous transmettre vos annonces légales au plus tard le MARDI 10H30
(bulletins modifiés lors de la mise en ligne comportant un jour délai)

Avis administratif

7966915601 - AA

Conseil Départemental de la Vendée
Aménagement de la RD 938 TER
entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

Le Conseil Départemental de la Vendée, gérant des routes départementales, porte le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, dans l'objectif d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements sur la RD 938 Ter ainsi qu'assurer et apporter la tranquillité des riverains.

Autre fait de l'art. L.103-2 du Code de l'Urbanisme, la concertation publique sur ce dossier a été ouverte depuis le 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus, sous forme de réunions publiques et d'expositions dans les bureaux de l'administration.

Tous les documents relatifs sont disponibles à l'Office de l'Eau de la Vendée, au siège de la Vendée et sur le site internet ouvert au public et ouvert du 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus, sous forme de réunions publiques et d'expositions dans les bureaux de l'administration.

Les documents relatifs sont disponibles à l'Office de l'Eau de la Vendée, au siège de la Vendée et sur le site internet ouvert au public et ouvert du 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus, sous forme de réunions publiques et d'expositions dans les bureaux de l'administration.

Dès parution, toutes personnes intéressées peuvent faire des observations et poser des questions :
En Mairie de Fontenay-le-Comte :
- vendredi 14 juin 2024 de 9 h 00 à 12 h 00.
- vendredi 21 juin 2024 de 13 h 15 à 17 h 00.
En Mairie de Ms :
- mardi 25 juin 2024 de 14 h 00 à 17 h 00.
En Mairie de Fontenay-le-Comte :
- vendredi 5 juillet 2024 de 9 h 00 à 12 h 00.
En Mairie de L'Ile-d'Elle :
- mardi 10 juillet 2024 de 9 h 00 à 12 h 00.
- mardi 24 juillet 2024 de 14 h 00 à 17 h 00.

Régime matrimonial

79669191301 - PM
SELARL "Charie PROT"
72, rue Saint-Pierre-des-Liens
BP 15
65240 SAINT-PIERRE-DES-LIENS

CHANGEMENT DE RÉGIME MATRIMONIAL

Selarls, acte notarié par Mme Charlotte PROT, le 15 mai 2024, à 10h00, devant le greffe, CREFCEN 65240, le 15 mai 2024, a été conclu le changement de régime matrimonial par consentement des conjoints, universelle, entre M. Daniel PROT, né le 01/01/1960 à Toulouse, France, et Mme Charlotte PROT, née le 04/09/66, à la fin de la mariage.

Les oppositions, si elles existent, à ce changement, n'y sont, seront requises dans les trois mois de la présente insertion, envers le notaire et à l'issue de cette date.

Pour insertion
La Notaire.

La vie des sociétés



7966912601 - VS

BCV TECHNOLOGIES

Société par actions simplifiée
Au capital de 2 476 000 euros
Siège social : Z.I. 1, allée des Jardins
65200 SARRAGUELLA-COMTE

57262 93 674 RCS La Roche-sur-Yon

Capital social : 7500 euros

RSIS La Roche-sur-Yon 041 306 729

7966917901 - VS

LA GRANGE

Forme : SARL
Exploitation agricole
Siège social : Z.I. 1, route de la Gare
65770 LE LUC-DE-VILLARS

Capital social : 7500 euros

RSIS La Roche-sur-Yon 041 306 729

AVIS DE MODIFICATIONS

Statut : délivré au cours du 16/05/2024 à 10h00, l'associé a acheté à compter du 01/12/2023 :

Le transfert du siège social qui était à La Grange, 657 70 Le Luc-de-Villars et devient : 1294, route des Rois, Marignac-le-Prat, 49300 Noyant-Villars.

Le changement a été enregistré au greffe du tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon.

Pour avis
Ma Kabirou DJUPU

7966919301 - VS

Notaire

CESSION DE FONDS DE COMMERCE

Boutique dédiée aux vêtements pour hommes et femmes, située au 16 rue de la croix de fer à 85170 CHAILLAC, a été vendue au 16 mai 2024, en cours d'enregistrement au SPFE de La Roche-sur-Yon, à M. Sébastien CHALMANT, 23, boulevard René Bache, le

16 mai 2024, en cours d'enregistrement au SPFE de La Roche-sur-Yon, a été créé un fonds de commerce dénommé "TABLE DE MARIE", doté d'une responsabilité limitée au capital de 1 000 euros, dont le siège social est à 851 70 Le Châtelais, La Guérinière, 10, rue de la Gare, 85170 La Guérinière, Idé 999999999, NIREN 361 793 669 et immatriculé au Registre du commerce et des sociétés de Angers et sera radié du Registre du commerce et des sociétés de La Roche-sur-Yon.

Pour insertion,
La Guérinière.

SOCIÉTÉ VERRIÈRAISE DE PRÉFABRICATION

Société à responsabilité limitée
Transfert en actif net
par acquisition
Siège social : 214 à Moissac
La Verrière

65190 CHAMBERET
446 293 694 RCS La Roche-sur-Yon

AVIS DE TRANSFORMATION

Autre forme d'exploitation en mettant dans un procès verbal le 17 mars 2024, l'associé unique a décidé la transformation en association en société par actes sous seing privé et la cession de son activité à M. Sébastien CHALMANT, 23, boulevard René Bache, le

16 mai 2024, en cours d'enregistrement au SPFE de La Roche-sur-Yon, a été créé un fonds de commerce dénommé "TABLE DE MARIE", doté d'une responsabilité limitée au capital de 1 000 euros, dont le siège social est à 851 70 Le Châtelais, La Guérinière, 10, rue de la Gare, 85170 La Guérinière, Idé 999999999, NIREN 361 793 669 et immatriculé au Registre du commerce et des sociétés de La Roche-sur-Yon.

Le changement d'activité de la société, son nouveau nom ainsi que date et lieu d'ouverture et de clôture de son exercice social devraient être changés.

Le capital social reste inchangé à la somme de 1000 euros.

Le transfert d'activité tout associé peut ainsi par actes collectifs collectif justificatif de son identité et de l'immatriculation en compte de ses actifs ou au contraire la démission de l'activité.

Chaque associé dispose d'un droit de voix qu'il possède ou représente d'ici là.

Transmission : deux actes : la cessation d'exploitation de l'ancien unique et l'ouverture de l'association.

Le transfert d'activité à l'associé et l'ouverture de l'association sont soumis à l'agrément de la collectivité des associés.

Il sera formé à responsabilité limitée, la société étant gérée par M. Sébastien CHALMANT.

Sous sa nouvelle forme d'acte collectif par actes simplifiés, la société est dirigée par :

Président de la société : M. Sébastien CHALMANT, domicilié 96, Rue Mac-Cagael, 49300 Cholet.

Pour avis,
La Guérinière.

annonces légales et judiciaires

MEDIALEX

www.medalex.fr

Mail : annonces.legales@medalex.fr

Tél. : 02 99 26 42 00

Adresse postale :

10, rue du Breil - CS 563 24
350 63 Rennes cedex

Petites annonces



Bonnes Affaires

AGRICULTURE

Vends bon tison 12 round balles-beauvau sur Mayenne particulier, tel. 064293904.

Vends petites bonnes de foin moyenne densité, de prairies naturelles, récolte 2023 fin de stade. Particulier tel. 06 51 49 79 49.

Prix 1,90 € Abonnement 100 kg.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.

Conditionnement partiel n° 4120 E 31332.

Entre 400 à 500 kg de foin à la pelle de 100 cm de largeur x 100 cm de hauteur.</p

ANNEXE 5 – AFFICHAGE SUR LE SITE INTERNET DU DÉPARTEMENT

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Quelle est votre recherche ? MENU

retour à la liste | Accueil

Écouter la page | Partager l'article

Axes routiers et déplacements Publié le 06 Mai 2024 | Temps de lecture : 1 min

Aménagement RD 938T (Fontenay-le-Comte) : une concertation publique lancée

Le Département porte le projet d'aménagement de la route départementale RD 938 Ter, entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.



Le projet d'aménagement de la Route Départementale 938T, reliant Fontenay-le-Comte à la Charente-Maritime via L'Île-d'Elle, fera l'objet d'une concertation publique (réunions et exposition) du 6 juin au 5 juillet inclus.

UN AMÉNAGEMENT POUR LA SÉCURITÉ ET LA FLUIDITÉ

Le Conseil départemental organise cette consultation afin de communiquer sur les travaux prévus, et de recueillir l'avis du public. Ces aménagements sont nécessaires afin d'"assurer la sécurité et la fluidité des échanges locaux sur la RD 938 Ter", tout en sécurisant la traversée de la commune de L'Île-d'Elle.

Pendant 1 mois, la concertation prendra la forme de réunions publiques dans les communes concernées par l'aménagement :

- **Fontenay-le-Comte** : lundi 3 juin 2024 de 18h00 à 20h00 (Salle Saint Médard - 93 rue de la Villa Gallo-Romaine)
- **Les Velluire-sur-Vendée** : mercredi 5 juin 2024 de 18h00 à 20h00 (Salle polyvalente)
- **L'Île d'Elle** : jeudi 6 juin 2024 de 18h00 à 20h00 (Foyer rural - rue du Stade)

Ces réunions seront suivies d'une mise à disposition d'un dossier de concertation et de panneaux d'exposition dans les mairies 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, du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus, aux jours et heures habituelles d'ouverture de la mairie. Un registre sera disponible dans ces établissements afin de recueillir les avis et suggestions.

Contactez le Département - Pôle Infrastructures et Désenclavements, Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat

✉ 40 rue du Maréchal Foch
85923 La Roche-sur-Yon CEDEX 0

✉ Contacter par e-mail

DES PERMANENCES POUR RÉPONDRE AUX QUESTIONS

Les services du Département apporteront des réponses à tous à travers des permanences assurées sur différents créneaux :

- Fontenay-le-Comte :
- Vendredi 14 juin 2024, de 09h00 à 12h00
 - Vendredi 21 juin 2024, de 13h15 à 17h00

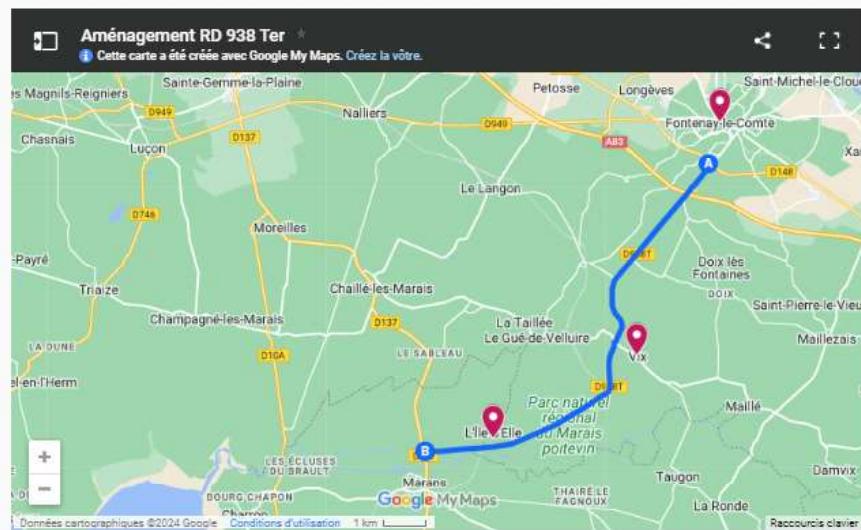
- Vix :
- Mardi 25 juin 2024, de 14h00 à 17h00
 - Vendredi 5 juillet 2024, de 09h00 à 12h00

- L'Île-d'Elle :
- Mardi 18 juin 2024, de 09h00 à 12h00
 - Mardi 2 juillet 2024, de 14h00 à 17h00

Fichiers à télécharger : le dossier de consultation

Consultez en ligne l'avis de concertation et le dossier présenté au public.

- [Avis de concertation \(500 Ko — .PDF\)](#)
- [Dossier de concertation \(8.4 Mo — .PDF\)](#)
- [Plan des aménagements \(7.8 Mo — .PDF\)](#)
- [Secteur 1, Variante 01 et 02 \(6.4 Mo — .PDF\)](#)
- [Secteur 2, Variante 01 et 02 \(9.86 Mo — .PDF\)](#)
- [Secteur 3, Variante 01 et 02 \(7.02 Mo — .PDF\)](#)
- [Secteur 4, Variante 01 et 02 \(1.66 Mo — .PDF\)](#)



ANNEXE 6 – PANNEAUX D’AFFICHAGE COMPLÉMENTAIRES

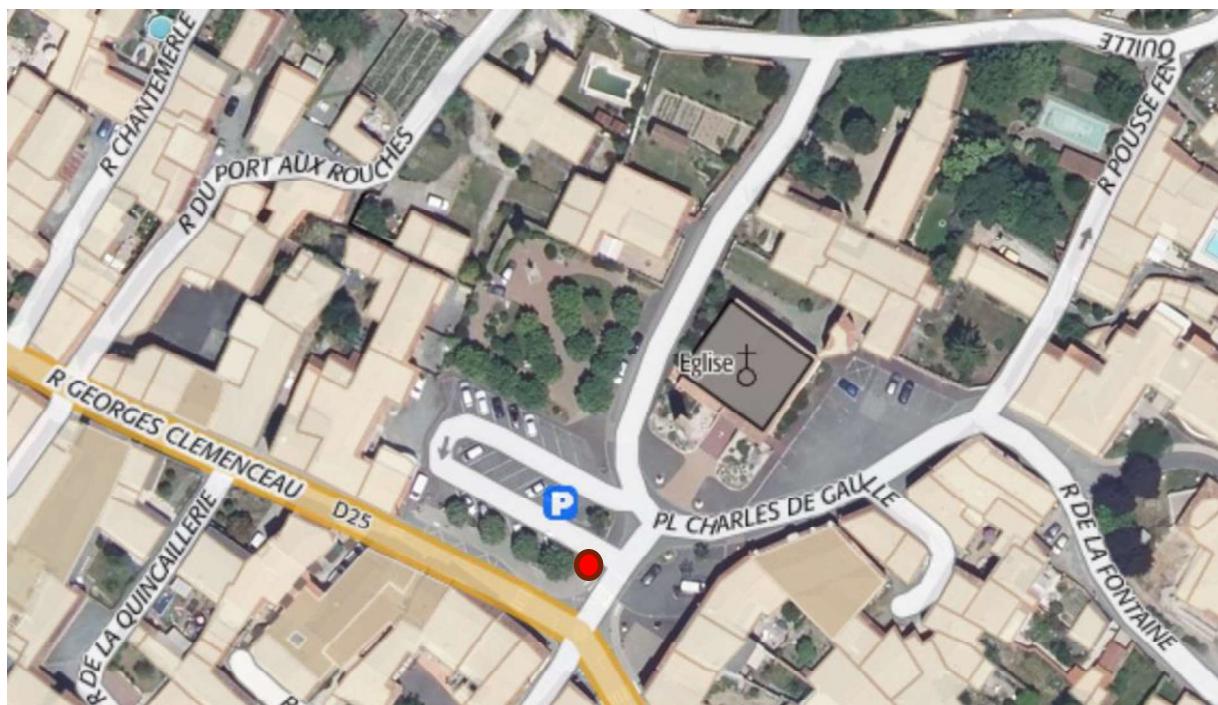
Commune l'Île-d'Elle – 27 route de La Rochelle



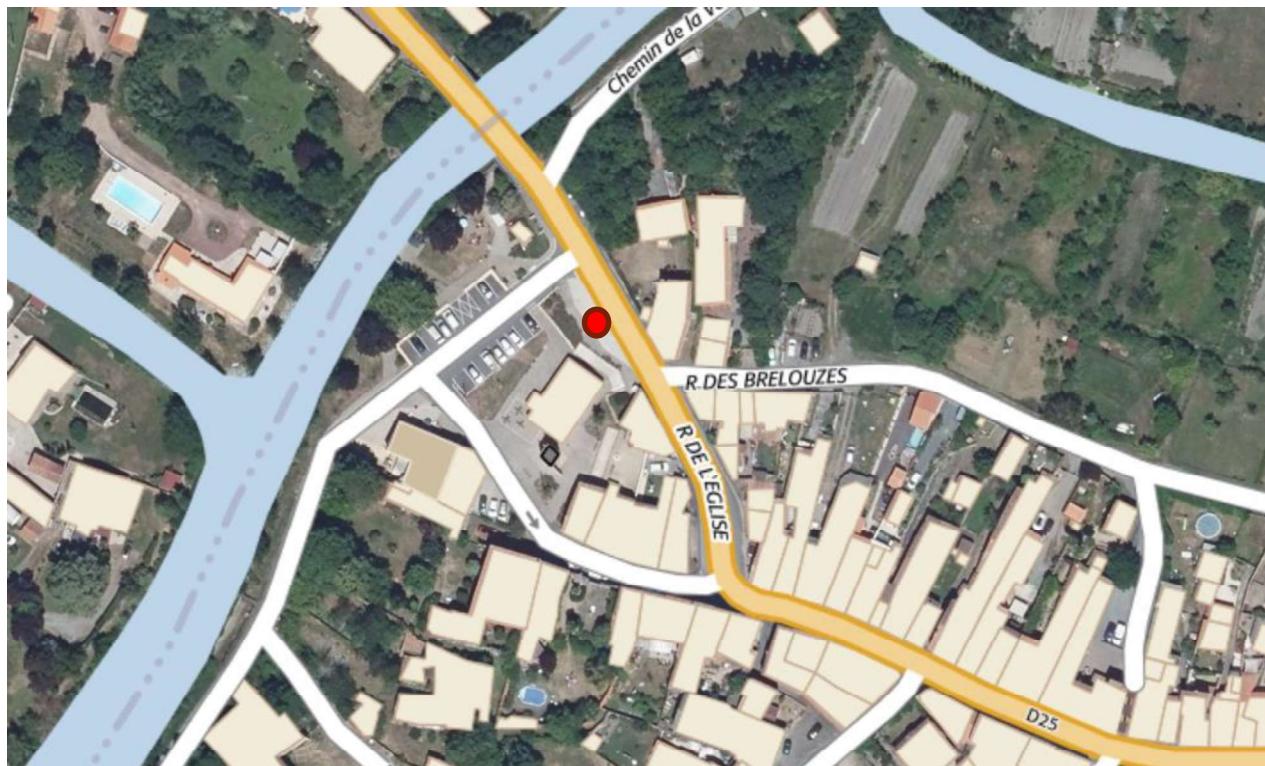
Commune l'Île-d'Elle – 1b route de Fontenay



Commune de Vix - 21 Place Charles de Gaulle



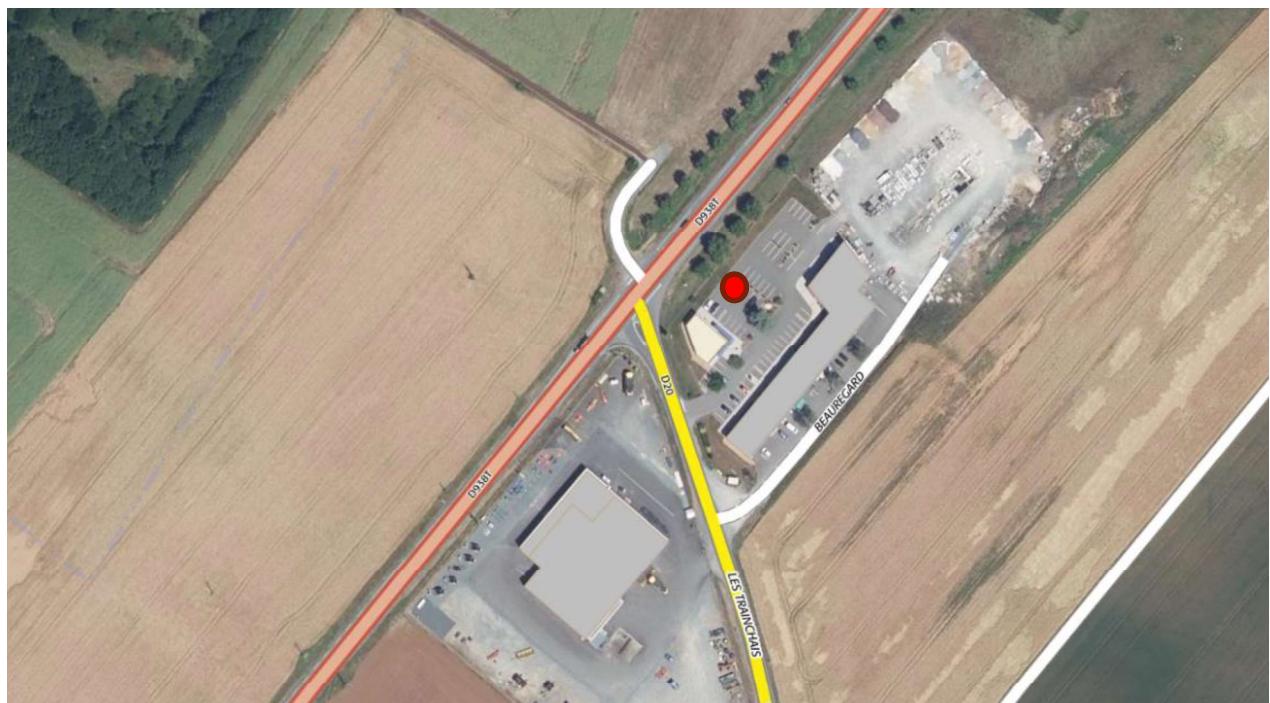
Le Gué-de-Velluire - 76 rue de l'Eglise



Les-Velluire-sur-Vendée - 11 rue du Château



Fontaines – ZA Route de La Rochelle - 100 rue de Fontenay



Doix-lès-Fontaines - 7 rue des Ecoles

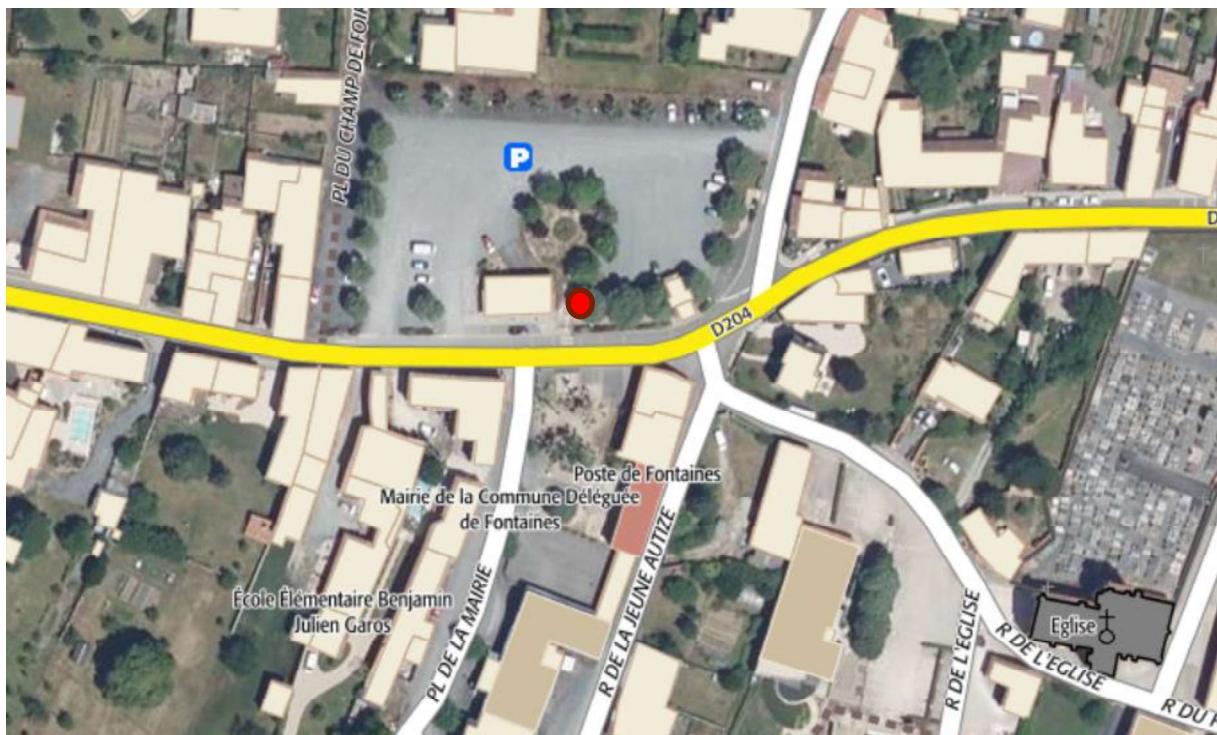


Montreuil - 28 rue des Sauzelles



Fontaines

8 Place du Champ de Foire



Chaix 45 Route de Fontaines



ANNEXE 7 – DOSSIER DE CONCERTATION



Contexte et objectifs du projet Les étapes du projet

- Réalisation de l'état initial et définition des enjeux
Inventaires faune, flore, zones humides, études acoustiques, air, diagnostic agricole, etc.
- Proposition de variantes et comparaison
Tracé de variantes tenant compte des enjeux identifiés et réalisation d'une analyse multi-critères
- Concertation publique
Concertation prévue par le Code de l'Urbanisme (article L.108)
- Définition du tracé retenu
Prise en compte dans la mesure du possible des contributions faites lors de la concertation
- Dossiers réglementaires
Rédaction / Dépôt du dossier / Instruction du dossier par les services de l'Etat
- Enquête publique
Piloter par la préfecture / Recueil des observations du public
- Délivrance des autorisations
Utilité Publique, Autorisation environnementale
- Acquisitions
- Travaux

2



Plan

1) Contexte et objectifs du projet (pages 04 à 11)

2) Etat initial (pages 13 à 42)

3) Présentation et comparaison des variantes (pages 43 à 116)

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée (pages 45 à 62)

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix (pages 63 à 80)

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire (pages 81 à 98)

Secteur 4 – Le Thaire / Ile-d'Elle (pages 99 à 116)

4) Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle (pages 117 à 128)

3



Contexte et objectifs du projet *La Concertation publique, une étape importante*

Elle permet au public de prendre connaissance du projet et de formuler ses avis et observations. A l'issue, le Département tire un bilan de la concertation dans lequel est explicité les éventuelles précisions et modifications apportées au projet.

Comment prendre connaissance du projet ?

Trois réunions publiques ont été organisées : le 3 juin à Fontenay-le-Comte, le 5 juin aux Velluire-sur-Vendée et le 6 juin à l'Ile-d'Elle.

Le dossier de concertation et les plans des différentes variantes sont consultables :

- en mairies concernées par le projet : Fontenay-le-Comte, Auchay-sur-Vendée, Doix-lès-Fontaines, Montreuil-Vix, Les Velluire-sur-Vendée, Le Gué-de-Velluire et l'Ile-d'Elle
- sur le site internet du Département de la Vendée

Six permanences sont assurées par le Département en mairie :

- de Fontenay-le-Comte le 14 juin de 9h à 12h et le 21 juin de 13h15 à 17h00
- de Vix le 25 juin de 14h à 17h et le 5 juillet de 9h à 12h
- de l'Ile-d'Elle le 18 juin de 9h à 12h et le 2 juillet de 14h à 17h.

Comment participer ?

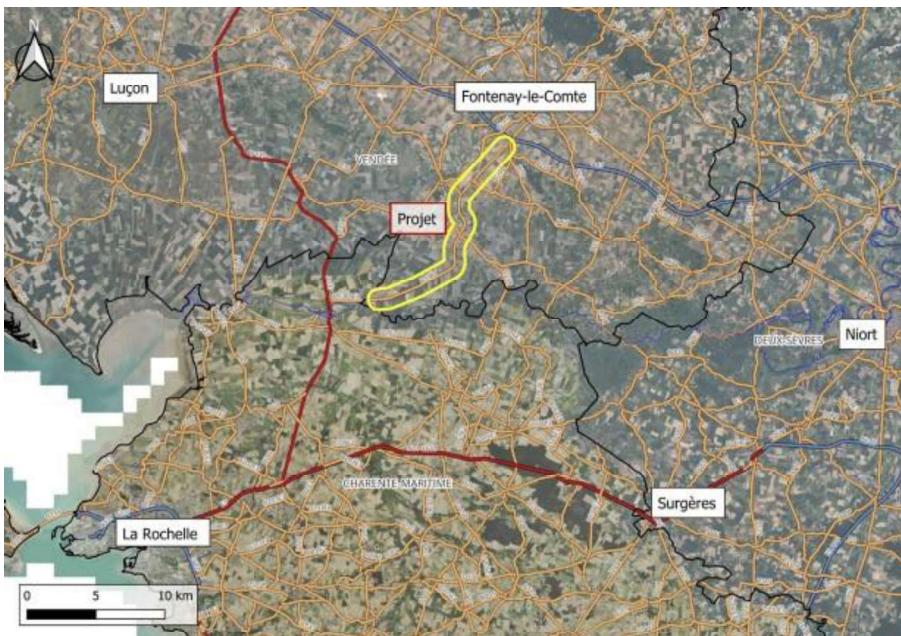
Les contributions peuvent être faites du 6 juin 2024 à 9h00 au 5 juillet 2024 à 17h :

- Directement dans les registres papier des huit communes concernées par le projet aux horaires habituels d'ouvertures ;
- Par courrier à l'adresse suivante : Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements – Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch – 85923 LA ROCHE SUR YON CEDEX 9
- Par courriel à l'adresse suivante : setn@vendee.fr

4

Contexte et objectifs du projet

Localisation de la RD 938T



5

Contexte et objectifs du projet

Les principes d'aménagement

Pourquoi un aménagement?

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'Yeu assure notamment la desserte économique locale entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.

Le trafic moyen journalier mesuré sur cet axe entre l'Île-d'Yeu et Vix (au Thairé) est de 4 256 véh/j (comptage 2022) et est quasi-exclusivement local. La part de poids-lourds est de 13 % (558 PL), principalement liée à l'activité économique du territoire.

La RD 938T dessert également plusieurs communes situées de part et d'autre de la voie. Aussi, cet axe comporte plusieurs intersections qu'il convient de sécuriser.

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

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

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

6

Contexte et objectifs du projet

Les principes d'aménagement

Les principes d'aménagements retenus :

- Aménager la RD 938 Ter sur place, par un aménagement à 3 voies permettant les dépassements sécurisés et la création de carrefours en tourne-à-gauche (TAG) favorisant la fluidité et la sécurité des mouvements tournants, pour l'ensemble des modes de déplacement;
- Limiter les emprises foncières sur les terres agricoles ;
- Assurer la faisabilité du projet en évitant les enjeux environnementaux forts : pas d'emprise en zone Natura 2000.

Pour la traversée de l'Ile-d'Elle :

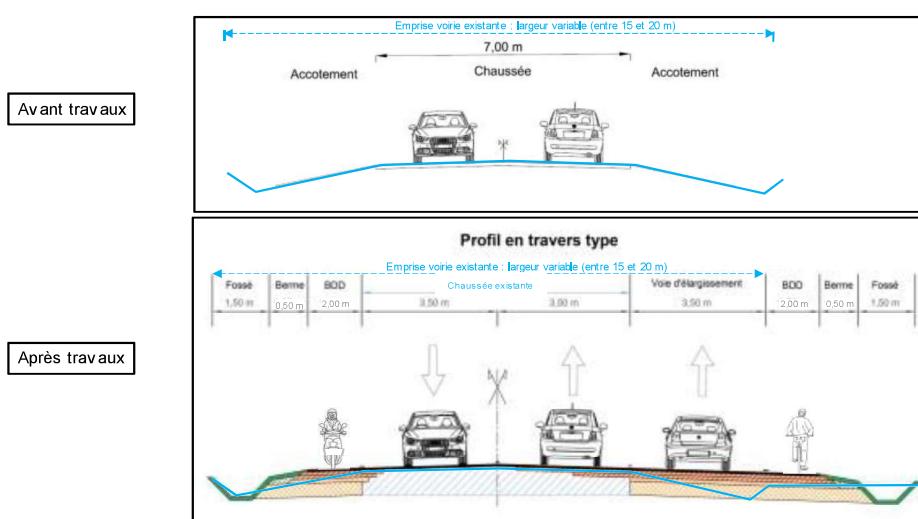
- Pas de déviation au regard des fortes contraintes environnementales sur la commune et d'un trafic restant mesuré ;
- Garantir des aménagements visant à apaiser les vitesses ;
- Assurer la bonne cohabitation des différents usages : transit routier, circulations douces, stationnement riverain et commerces ;
- Assurer une complémentarité avec les projets de la commune

7

Contexte et objectifs du projet

Les principes d'aménagement – Profil en travers type

Les profils en travers types existant et projet sont présentés ci-dessous :

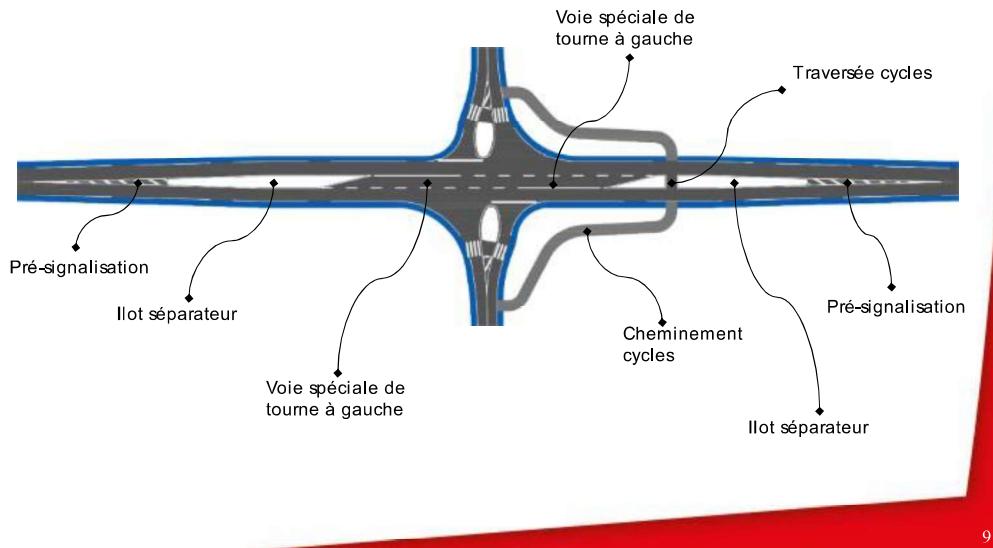


8

Contexte et objectifs du projet

Les principes d'aménagement – Carrefour Tourne-à-gauche (TAG)

L'aménagement type dun carrefour Tourne-à-Gauche (TAG) est présenté ci-dessous :



9

Contexte et objectifs du projet

Enjeux et Objectifs

Les objectifs du projet :

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

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

Les enjeux :

- Atteindre les objectifs de sécurité et de fluidité
- Ne pas générer de trafic de transit sur un axe de desserte essentiellement locale;
- Rétablir les dessertes agricoles et les cheminement doux;
- Tenir compte du cadre de vie des habitants;
- Tenir compte des contraintes environnementales

Les enjeux de la traversée de l'Île-d'Elle :

- Apaiser la circulation routière par des aménagements maîtrisant la vitesse ;
- Prendre en compte la circulation des modes actifs (piétons vélos) et sécuriser les traversées ;
- Organiser le stationnement des véhicules lié aux commerces et habitations riveraines

10

Contexte et objectifs du projet

Les secteurs aménagés



La carte ci-contre présente les secteurs de la RD 938T faisant l'objet d'un aménagement.

La RD 938T a été découpée en 5 secteurs :

- Secteur 1 : Fontenay-le Comte / La Fraignée,
- Secteur 2 : La Fraignée / Giratoire de Vix,
- Secteur 3 : Giratoire de Vix / Le Thaire,
- Secteur 4 : Le Thaire / L'Île d'Elle,
- Traversée de L'Île d'Elle.

11



Plan

1) Contexte et objectifs du projet (pages 04 à 11)

2) Etat initial (pages 13 à 42)

3) Présentation et comparaison des variantes (pages 43 à 116)

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée (pages 45 à 62)

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix (pages 63 à 80)

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire (pages 81 à 98)

Secteur 4 – Le Thaire / Ile-d'Elle (pages 99 à 116)

4) Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle (pages 117 à 128)

13



Etat initial Le trafic – TMJ* 2023

Période hivernale :

Entre Fontenay-le Comte et Vix, le trafic journalier cumulé moyen dans les deux sens de circulation est de 7 124 véhicules dont 646 PL ce qui représente une part de trafic PL de 9%. Après Vix, ce trafic est de 3 908 véhicules dont 525 PL, soit 13,4%.

La traversée de l'Ile-d'Elle supporte un trafic journalier cumulé moyen de 5 667 véhicules dont 528 PL, soit 9,3%.

On constate une hétérogénéité du trafic le long de la RD 938T allant de 3 051 véhicules au niveau du carrefour de la Chaume entre Vix et l'Ile-d'Elle à 8 021 véhicules entre Fontenay-le Comte et Vix.

Par ailleurs, l'étude origine/destination réalisée montre que le trafic sur la RD 938T est essentiellement local et lié à la desserte des différentes communes et à leurs activités économiques. Le trafic de transit, traversant la zone d'étude (du giratoire A83 / RD 938T à Fontenay-le Comte au carrefour RD137 / RD 938T à Marans) représente seulement 14%.

Dans les deux sens de circulation, on constate une heure de pointe le matin entre 8h et 9h et une heure de pointe le soir entre 17h et 18h. La journée la plus circulée de la semaine est le vendredi et la moins circulée le dimanche. Ceci étant caractéristique des mouvements pendulaires.

* TMJ: Trafic Moyen Journalier

14

État initial Le trafic – TMJ* 2023

Période estivale :

Avant Vix, le trafic journalier cumulé moyen dans les deux sens de circulation est de 7 663 véhicules dont 572 PL ce qui représente une part de trafic PL de 7,5%. Après Vix, ce trafic est de 4 310 véhicules dont 297 PL, soit 6,9%.

La traversée de l'Île-d'Elle supporte un trafic journalier cumulé moyen de 6 331 véhicules dont 517 PL soit 8%.

La saisonnalité influence donc peu sur le trafic journalier cumulé moyen : **de +7,5% entre Fontenay-le-Comte et Vix à 11,7% dans L'Île-d'Elle.**

On observe une forte circulation sur le secteur le samedi ce qui n'est pas le cas lors de la période hivernale. Cela est dû notamment à un délestagement de la RD 137, axe supportant le trafic national vers La Charente-Maritime en été, lié à la gestion du péage autoroutier par le concessionnaire. **Toutefois, le trafic de transits reste faible.**

En période hivernale comme en période estivale, des remontées de files ont pu être observées derrière des véhicules lents

* TMJ: Trafic Moyen Journalier

15

État initial Le trafic – Etude prospective

Objectif : Vérifier que la création d'une 3 voies et de la déviation de Marans n'entraînent pas un transfert de trafic national vers la RD 938T.

Il s'agit de modéliser les éventuels reports de trafic, principalement depuis l'itinéraire A83 + RD 137/RD 10A vers l'itinéraire A83 + RD 938T, suite à une mise à 3 voies de la RD 938T en prenant en compte la future 2x2 voies entre Sainte-Hermine et Luçon et la future déviation de Marans



Résultat : L'arborescence ci-dessous montre d'où vient le trafic (en bleu) qui passe sur le secteur de route choisi (en rose), ici placé entre L'Île-d'Elle et Vix.

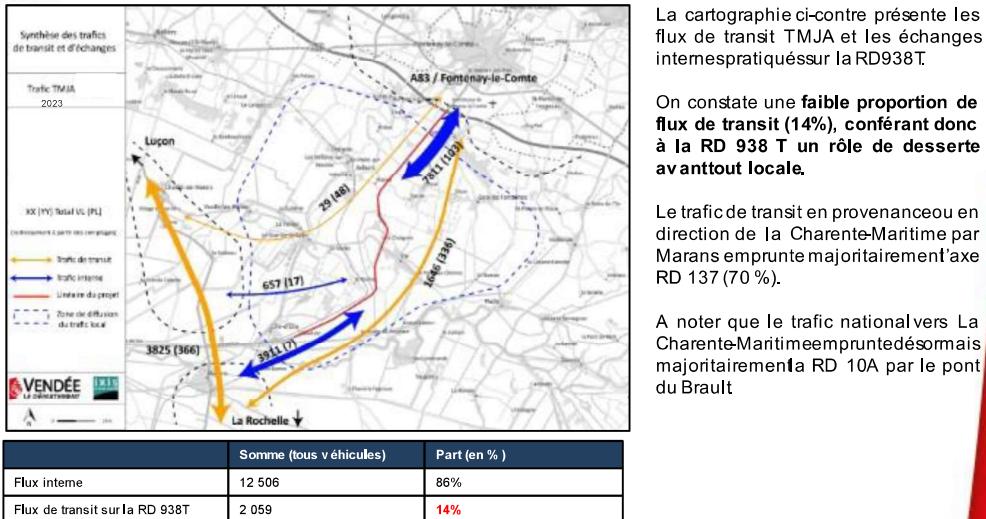


Le trafic reste bien local : venant du secteur de Fontenay-le-Comte, du bocage Sèvre-Autise, et du Nord de Niort. **Aucun trafic ne vient de l'A83 Nord** (en provenance de Nantes ou d'Angers).

L'itinéraire A83 + RD 137/RD 10A reste toujours plus rapide de quelques minutes, mais également moins cher car moins long de 13km, avec moins de trajet autoroutier payant

16

État initial Le trafic – TMJA* 2023



* TMJA: Trafic Moyen Journalier Annuel

Estimation TMJA basée sur les résultats de l'enquête hivernale réhaussée en fonction de la différence entre les trafics observés en janvier/février et les trafics TMJA 2023

La cartographie ci-contre présente les flux de transit TMJA et les échanges intermespratiqués sur la RD938T.

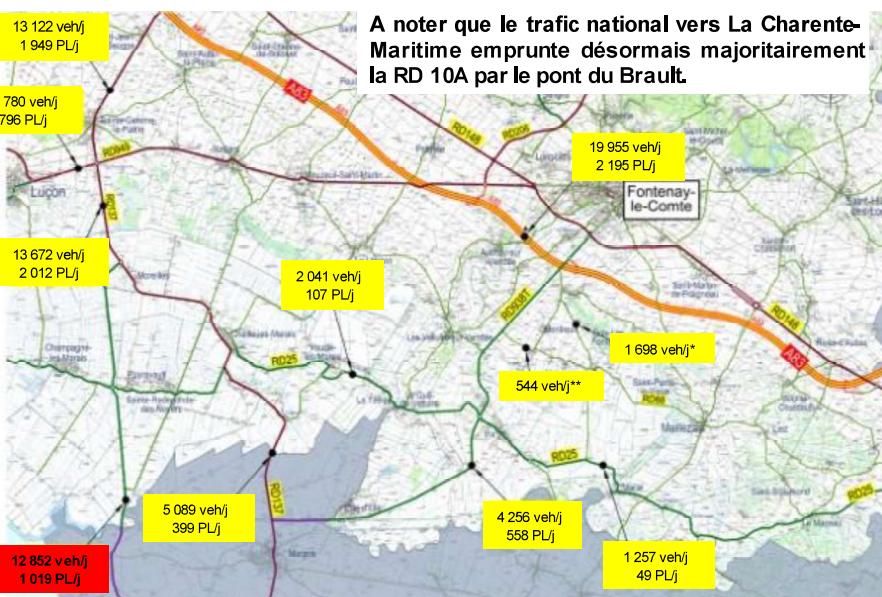
On constate une **faible proportion de flux de transit (14%)**, conférant donc à la RD 938 T un rôle de desserte avantageuse.

Le trafic de transit en provenance ou en direction de la Charente-Maritime par Marans emprunte majoritairement l'axe RD 137 (70%).

A noter que le trafic national vers La Charente-Maritime emprunte désormais majoritairement la RD 10A par le pont du Brault

17

État initial Le trafic – TMJA* 2022



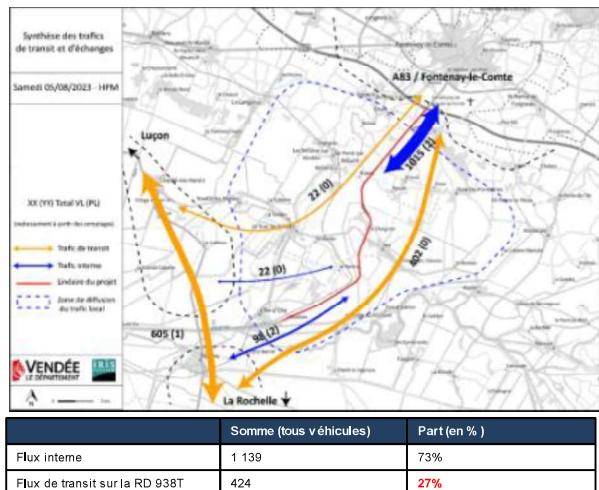
* : compteur temporaire du 10/09/2020 au 15/09/2020

** : compteur temporaire du 21/07/2020 au 26/07/2020

18

État initial

Le trafic – samedi 05/08/2023 en HPM*



La cartographie ci-dessus présente les flux de transit le samedi 05/08/2023 en HPM* et les échanges internes pratiqués sur la RD 938T.

En heure de pointe, en période estivale le flux de transit reste faible sur la RD 938T (27%).

* HPM : Heure de Pointe Matin

19

État initial

Le trafic – les enjeux

Au regard des trafics constatés, les enjeux sont les suivants :

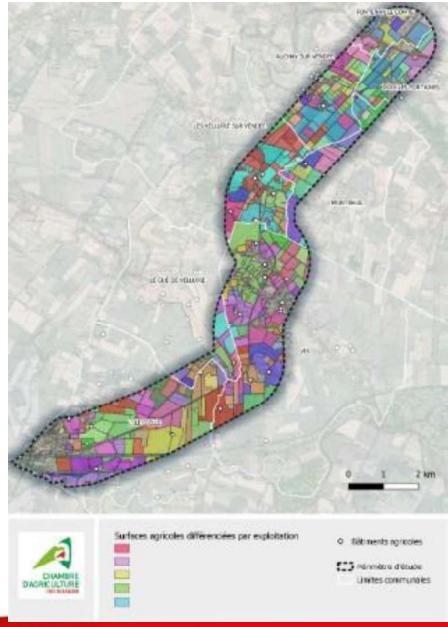
- **Ne pas transférer de trafic de transit national sur un axe de desserte essentiellement locale :**
La création de créneaux de dépassement à 3 voies n'augmentera pas significativement la capacité de l'axe, ni sa vitesse d'exploitation. Le trafic national vers la Charente-Maritime emprunte l'A83 puis la RD 137 et la RD 10A depuis l'échangeur de Sainte-Hermine. Par ailleurs, le projet départemental de desserte de Luçon depuis l'A83 permet la création de 8 km de 2x2 voies et les déviations des communes de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine améliorant considérablement la capacité de cet axe. Le trafic national restera donc sur la RD 137 et la RD 10A sans basculer sur la RD 938T.
- **Sécuriser et fluidifier la circulation entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime :**
 - Réduire les risques lors des dépassements via la création de créneaux dédiés ;
 - Regrouper et sécuriser les carrefours projetés et les mouvements de tourne à gauche via la mise en œuvre de voies dédiées ;
- **Améliorer le cadre de vie et la sécurité des riverains de la RD 938T.**

20

État initial

Agriculture : le parcellaire agricole

- Le périmètre d'étude correspond à une bande de 1 km de part et d'autre de la RD 938T;
 - Un périmètre de 2942 ha de surfaces agricoles utiles, 78 entreprises agricoles et 546 îlots d'une surface moyenne de 5,5 ha ;
 - Un parcellaire moyen et structuré avec des îlots agricoles mieux regroupés sur la partie sud (Île-d'Elle, Vix) et des îlots plus petits et déstructurés sur la partie nord ;
 - Le secteur de marais du sud de Vix à L'Île-d'Elle comporte des surfaces de drainage très importantes De Fontenay-le-Comte au Nord de Vix, en plaine, ce sont les surfaces irriguées qui prédominent,
 - Un réseau d'itinéraires agricoles principaux structuré mais comportant :
 - de nombreuses traversées de la RD 938T,
 - 30 accès agricoles directs le long de la RD 938T constituant pour la quasi-totalité les seules dessertes aux parcelles.

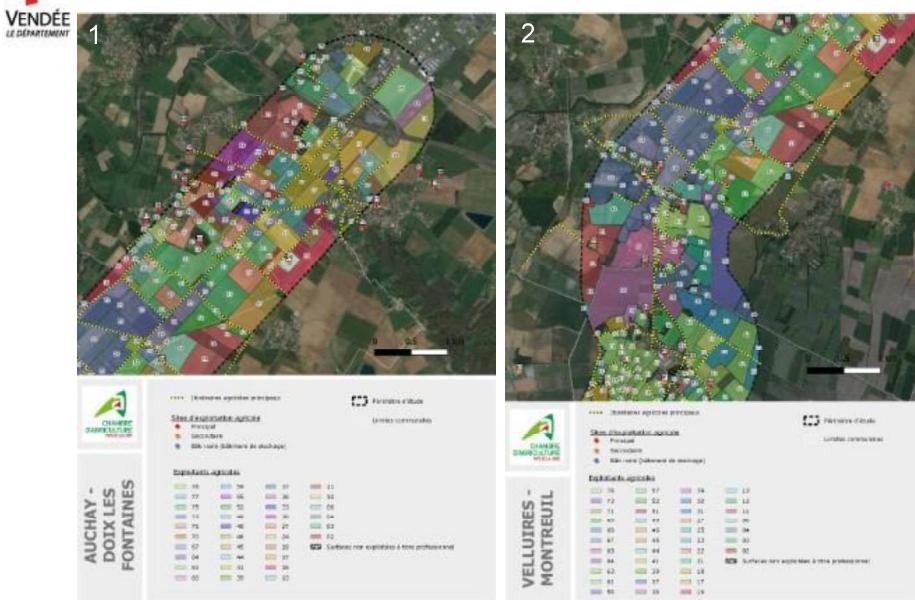


21

1

État initial

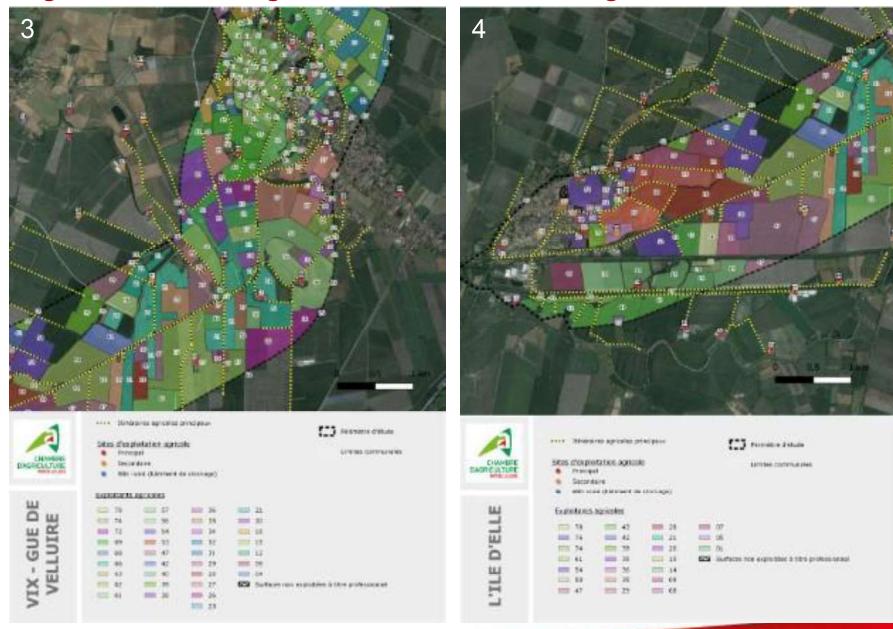
Agriculture : les sièges et les cheminements agricoles



22

État initial

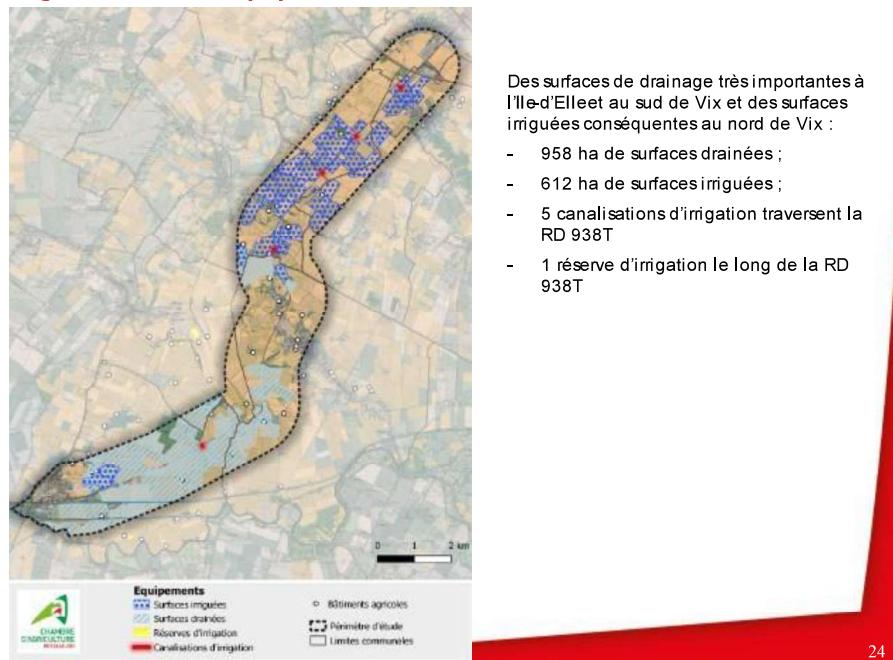
Agriculture : les sièges et les cheminements agricoles



23

État initial

Agriculture : les équipements



24

État initial *Agriculture biologique et AOC*



11% des surfaces exploitées au sein de l'aire d'étude sont en agriculture biologique.

Par ailleurs, des parcelles de vignes au Sud de Vix bénéficient d'une AOC (Appellation d'Origine Contrôlée).

25

État initial *Agriculture – les enjeux*

Les enjeux sont les suivants :

- Limiter la consommation de foncier agricole ;
- Limiter les coupures d'exploitation ;
- Rétablir des accès et cheminements agricoles permettant d'assurer les liaisons dans de bonnes conditions ;
- Faciliter le rétablissement de structures foncières groupées ;
- Rétablir les réseaux d'irrigation et de drainage en place.

26

État initial

Environnement : les zonages réglementaires



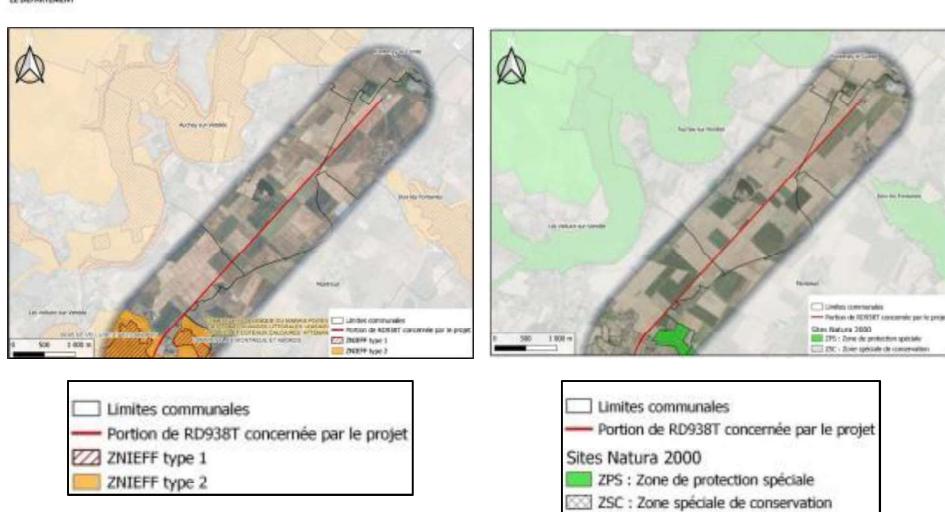
A proximité de la RD 938T se trouvent un site Natura 2000 ZSC et ZPS (sites naturels identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces animales ou végétales et de leurs habitats naturels) ainsi que 6 ZNIEFF de type I (secteurs de grand intérêt biologique ou écologique) et une ZNIEFF de type II (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes).

Le Parc Naturel Régional du Marais Poitevin est présent sur la totalité de l'aire d'étude.

27

État initial

Environnement : les zonages réglementaires

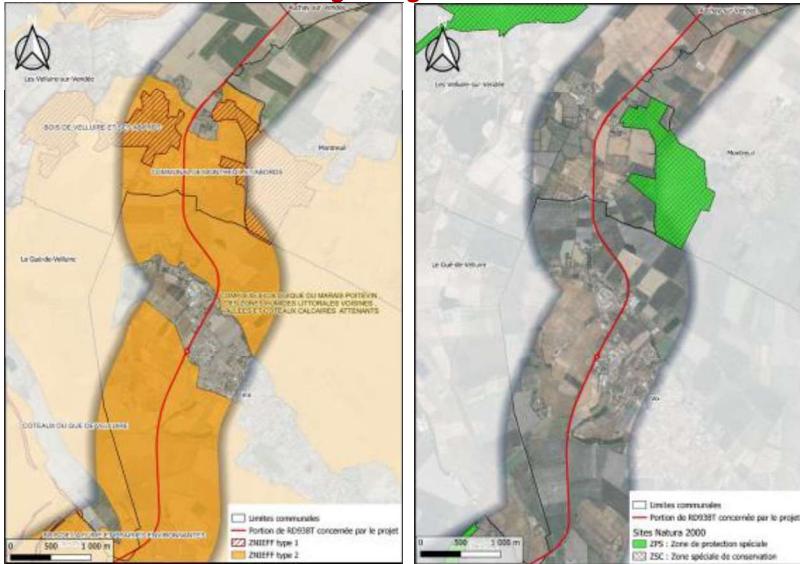


Le secteur 1 est peu concerné par les zonages réglementaires excepté dans la partie Sud au niveau de la Fraignée.

28

État initial

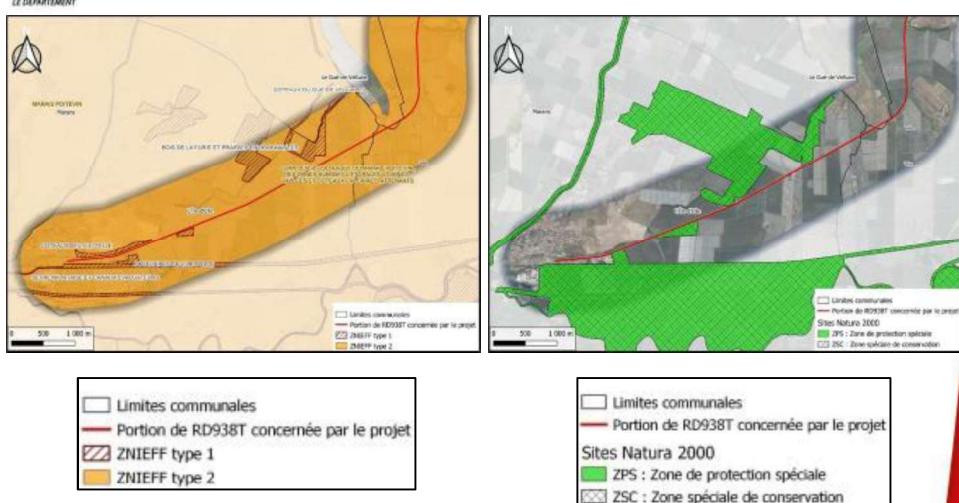
Environnement : les zonages réglementaires



29

État initial

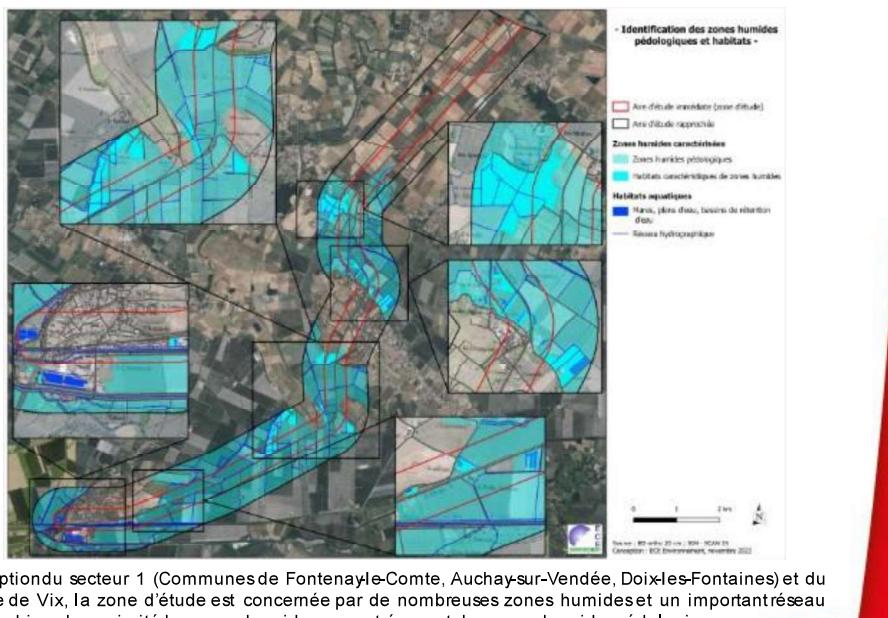
Environnement : les zonages réglementaires



30

État initial

Environnement : Les Zones Humides

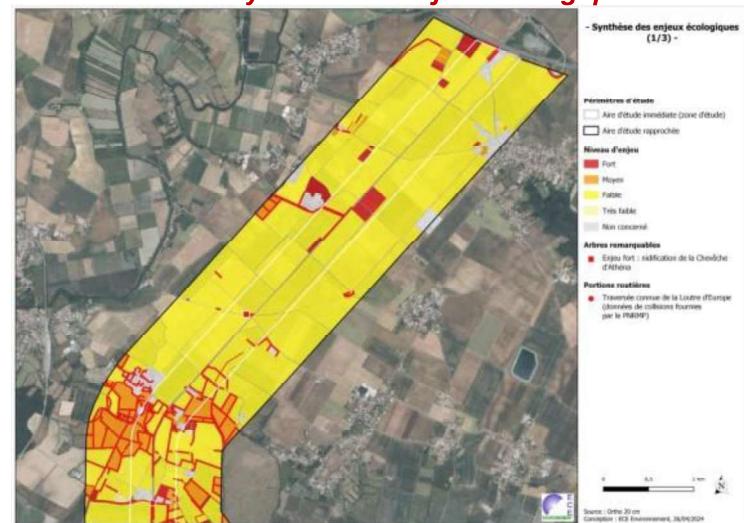


A l'exception du secteur 1 (Communes de Fontenay-le-Comte, Auchay-sur-Vendée, Doix-les-Fontaines) et du Giratoire de Vix, la zone d'étude est concernée par de nombreuses zones humides et un important réseau hydrographique. La majorité des zones humides rencontrées sont des zones humides pédologiques.

31

État initial

Environnement : Synthèse des enjeux écologiques



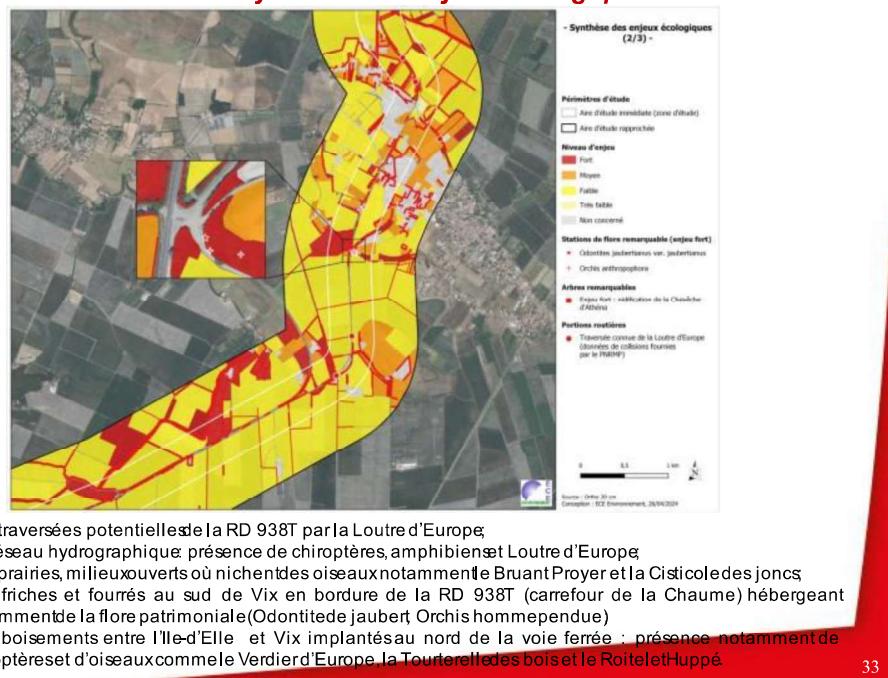
Des enjeux forts ont été recensés :

- Des boisements notamment à proximité de l'A83 et de la Forêt Nesdeau pour la présence de chiroptères et d'oiseaux comme le Verdier d'Europe, la Tourterelle des bois et le Roitelet Huppé;
- Des vignes présentes en bordure de la RD 938T qui peuvent abriter des oiseaux comme le Bruant Poyer en nidification
- Une zone de nidification de la Chevêche d'Athéna au carrefour avec la RD 68 au Sud.

32

État initial

Environnement : Synthèse des enjeux écologiques

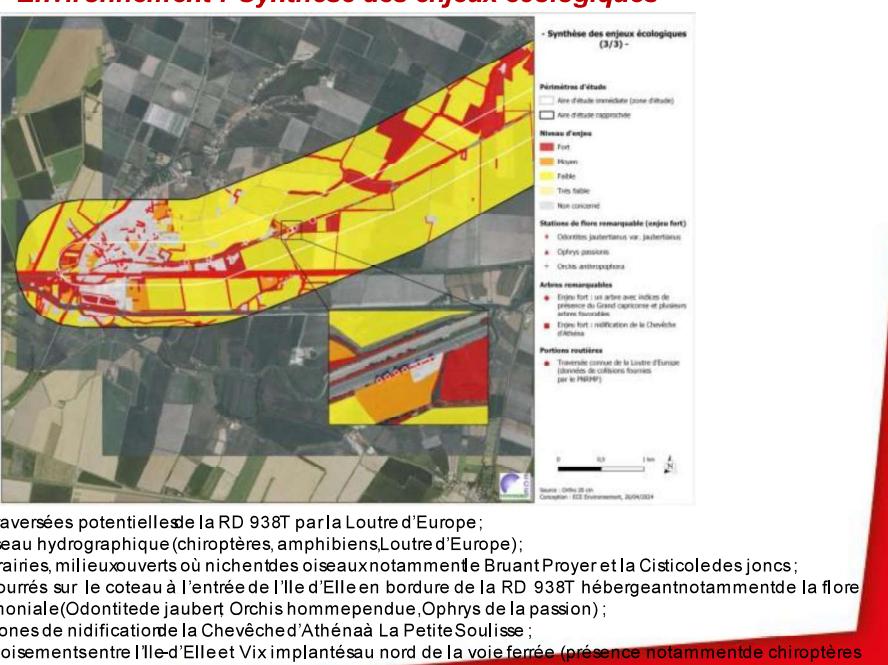


- Des traversées potentielles de la RD 938T par la Loutre d'Europe;
- Un réseau hydrographique, présence de chiroptères, amphibiens et Loutre d'Europe;
- Des prairies, milieux ouverts où nichent des oiseaux notamment le Bruant Poyer et la Cisticole des joncs;
- Des friches et fourrés au sud de Vix en bordure de la RD 938T (carrefour de la Chaume) hébergeant notamment la flore patrimoniale (Odontite de jaubert, Orchis hommependue);
- Des boisements entre l'Ile-d'Elle et Vix implantés au nord de la voie ferrée : présence notamment de chiroptères et d'oiseaux comme le Verdier d'Europe, la Tourterelle des bois et le Roitelet Huppé.

33

État initial

Environnement : Synthèse des enjeux écologiques



- Des traversées potentielles de la RD 938T par la Loutre d'Europe;
- Le réseau hydrographique (chiroptères, amphibiens, Loutre d'Europe);
- Les prairies, milieux ouverts où nichent des oiseaux notamment le Bruant Poyer et la Cisticole des joncs;
- Des fourrés sur le coteau à l'entrée de l'Ile-d'Elle en bordure de la RD 938T hébergeant notamment la flore patrimoniale (Odontite de jaubert, Orchis hommependue, Ophrys sp., Ophrys de la passion);
- Des zones de nidification de la Chevêche d'Athéna à La Petite Soulisse ;
- Des boisements entre l'Ile-d'Elle et Vix implantés au nord de la voie ferrée (présence notamment de chiroptères et d'oiseaux comme le Verdier d'Europe, la Tourterelle des bois et le Roitelet Huppé).

34

État initial

Environnement : les enjeux

Les enjeux principaux sur la zone d'étude portent sur :

- Les zones classées Natura 2000 ZSC et ZPS, qu'il a été choisi d'éviter ;
- Les ZNIEFF de type I et de type II ;
- Les nombreuses zones humides répertoriées le long de la RD 938T des Velluire-Vendée à l'Île d'Elle ;
- Les boisements et haies bocagères qui constituent des habitats favorables au développement de nombreuses espèces ;
- La présence d'une faune et d'une flore remarquable sur des portions du projet

Le choix d'un aménagement de la route existante permet d'éviter les impacts sur les enjeux environnementaux les plus forts.

35

État initial

Étude acoustique : échelle de bruit

SENSATION MOYENNE	NIVEAU SONORE	TYPE D'AMBIAНCE EXTERIEURE	CONVERSATION
Très bruyant	80 dB(A)	Autoroute, Périphérique, chantier,...	Difficile
Bruyant	70 dB(A)	Rue animée, Grand boulevard,...	En parlant fort
Bruit urbain modéré	60 dB(A)	Centre ville, Rue de distribution,...	
Relativement calme	50 dB(A)	Secteur résidentiel, Rue de desserte,...	A voix normale
Bruit de fond calme	40 dB(A)	Intérieur cour, campagne	
Très calme	30 dB(A)	Ambiance nocturne en milieu rural	A voix basse
Silence	20 dB(A)	Désert	

36

État initial

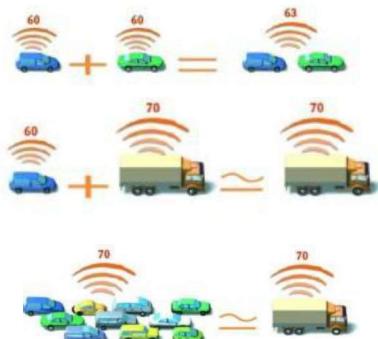
Étude acoustique : quelques notions

Définitions :

dB(A) : unité physique de la pression acoustique, pondérée « A » pour tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence du son.

Niveau L_{Aeq} (T) : niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, intégrant l'ensemble des bruits perçus au cours de la période T.

Ambiance sonore modérée : sont considérées comme habitationen zone d'ambiancesonore modérée, les habitations recevant un niveau de bruit inférieur à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit.



Une variation du niveau de bruit de 1 dB(A) est à peine perceptible

Une variation du niveau de bruit de 3 dB(A) est perceptible

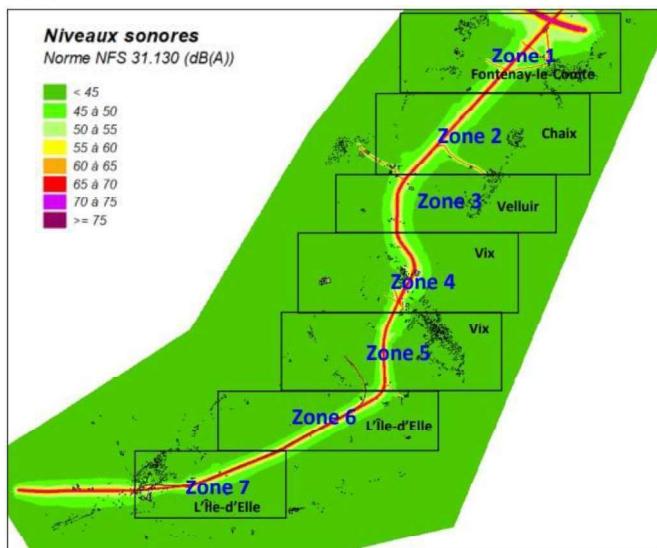
Une variation du niveau de bruit de 10 dB(A) correspond à une sensation de « deux fois plus fort »

37

État initial

Étude acoustique

Carte isophonique en période diurne (8h-22h)



Les habitations les plus proches de la route reçoivent les niveaux de bruit les plus importants.

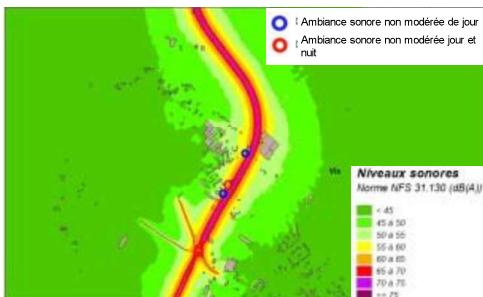
Les habitations situées à proximité de la RD 938 Ter sont globalement en ambiance sonore modérée à l'exception de quelques bâtiments dans le secteur de la Chaignée à Vix (zone 4), le secteur du Petit Thairé (zone 6) et à L'Île-d'Elle (zone 7).

38

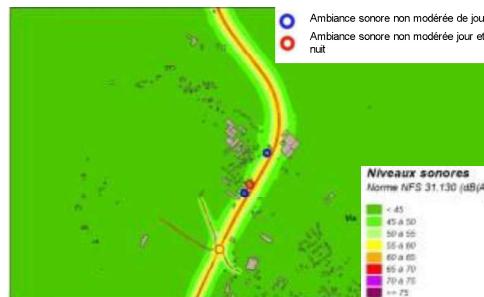
État initial Étude acoustique

Zone 4 – secteur de la Chaignée

Période diurne (6h-22h)



Période nocturne (22h-6h)



Deux bâtiments qui sont repérés par des cercles bleus, sont situés en zone d'ambiance sonore non modérée de jour mais modérée de nuit.

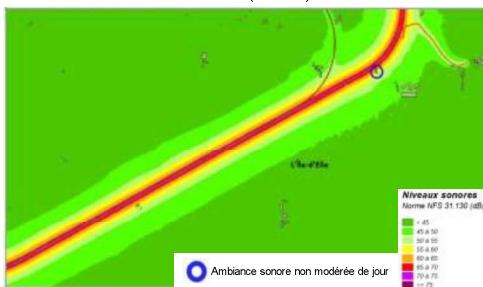
Un seul bâtiment repéré par un cercle rouge est situé en zone d'ambiance sonore non modérée.

39

Etat Initial – Acoustique

Zone 6 – secteur le Petit Thairé

Période diurne (6h-22h)



Période nocturne (22h-6h)



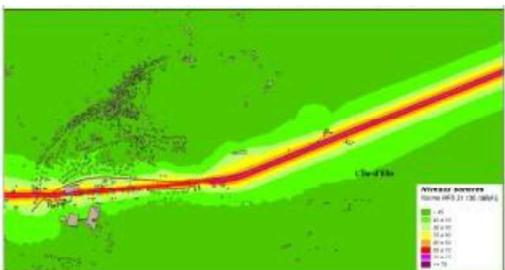
Un seul bâtiment repéré par un cercle bleu est situé en zone d'ambiance sonore non modérée de jour mais modérée de nuit.

40

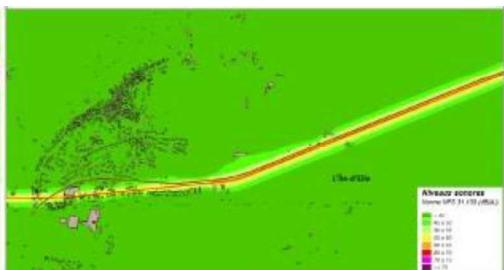
Etat Initial – Acoustique

Zone 7 – secteur de L'Ile d'Elle

Période diurne (6h-22h)



Période nocturne (22h-6h)



Les habitations en front bâti direct sur la RD 938T sont quasiment toutes en zone d'ambiance sonore non modérée de jour (≥ 65 dB(A)) et de nuit (≥ 60 dB(A)). Celles en retrait de la RD 938T (avec un mur ou une clôture en limite de propriété) sont en zone d'ambiance sonore modérée de jour (<65A) et de nuit (<60dB(A)).

41

État initial Étude acoustique – les enjeux

Dans le cas d'un aménagement sur place, la réglementation impose de vérifier si le projet entraîne une modification significative ou non.

Réglementairement une modification significative correspond à une augmentation du niveau sonore supérieure à 2 dB(A) entre l'état fil de l'eau (en 2048) et l'état fil de l'eau avec aménagement (en 2048). En effet, l'oreille humaine ressent une différence à partir de 2 dB(A).

Si le projet n'entraîne pas de modification significative, il n'y a aucune obligation réglementaire quant à la mise en place de dispositifs de protection acoustique.

En cas de modification significative seulement, les dispositions suivantes doivent être respectées :

- Pour les habitations en zone d'ambiance sonore modérée, les niveaux sonores doivent respecter les seuils de 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit ;
- Pour les habitations dont les niveaux sonores sont compris entre 60 et 65 dB(A) de jour et/ou 55 et 60 dB(A) de nuit, les niveaux sonores avec aménagement doivent être identiques à ceux préexistants ;
- Pour les habitations dont les niveaux sonores sont supérieurs à 65 dB(A) de jour et/ou 60 dB(A) de nuit, l'aménagement doit permettre d'atteindre un niveau de bruit de 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit.

42

Plan

1) Contexte et objectifs du projet (pages 04 à 11)

2) Etat initial (pages 13 à 42)

3) Présentation et comparaison des variantes (pages 43 à 116)

Secteur 1 – Fontenay -le-Comte / La Fraignée (pages 45 à 62)

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix (pages 63 à 80)

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire (pages 81 à 98)

Secteur 4 – Le Thaire / Ile-d'Elle (pages 99 à 116)

4) Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle (pages 117 à 128)

43

Présentation et comparaison des variantes *Analyse multicritères*

Dans le cadre de la concertation le public est amené à exprimer ses avis librement sur les différentes variantes proposées. Les critères d'évitement et de réduction, vis-à-vis de l'étude de l'état initial effectuée précédemment, ont été considérés dans la conception de ces variantes.

Les carrefours ont été positionnés de sorte à offrir des conditions de sécurité optimales et à permettre le rétablissement de l'ensemble des accès particuliers.

Les côtés d'élargissement et tracé de voies de desserte, peuvent faire l'objet d'adaptations selon le contexte local.

Couleurs et significations retenues pour les comparaisons des critères des variantes :

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

44

Plan

1) Contexte et objectifs du projet (pages 04 à 11)

2) Etat initial (pages 13 à 42)

3) Présentation et comparaison des variantes (pages 43 à 116)

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée (pages 45 à 62)

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix (pages 63 à 80)

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire (pages 81 à 98)

Secteur 4 – Le Thaire / Ile-d'Elle (pages 99 à 116)

4) Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle (pages 117 à 128)

45

Présentation et comparaison des variantes Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

LEGENDE

- Carrefour T.A.G.
- Voie existante
- Sens de déplacement
- Côte d'élevation de la RD981T
- voie de ralentissement à créer
- voie de ralentissement existante
- Accès à la RD981 supprimé
- Zone Natura 2000



46

Présentation et comparaison des variantes

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Sur ce secteur deux variantes sont présentées. Elles ont été réalisées en tenant compte des principes suivants :

- Création de 4 créneaux de dépassement délimités par 4 carrefours avec voies spéciales de tourne à gauche:
 - Au niveau du croisement avec la RD 20,
 - Au niveau du Chemin de la Forêt,
 - Au niveau du croisement avec la RD 68 menant à Ecoué,
 - Au niveau du croisement avec la RD 68 menant à Les Velluire sur Vendée
- Rétablissement des accès riverains et des dessertes locales notamment agricoles existants par la création de voies de rétablissement

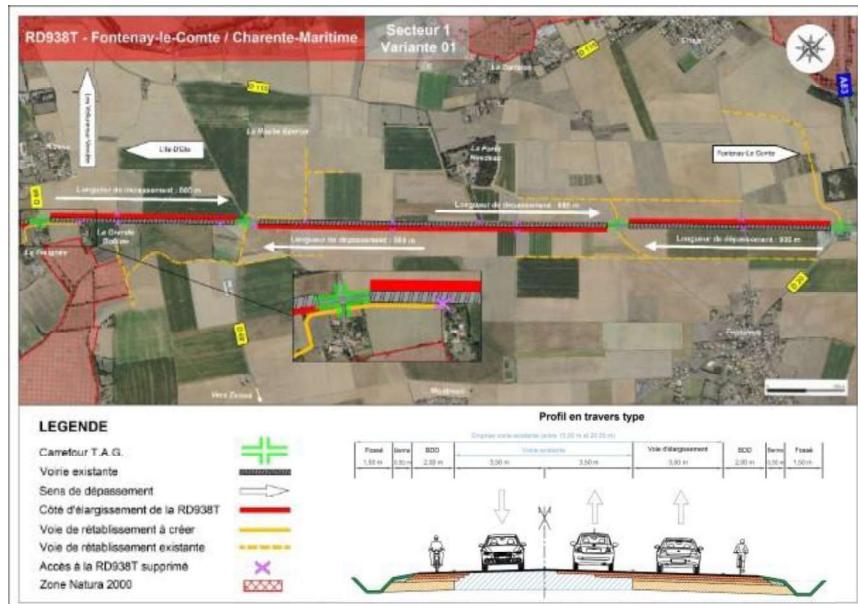
Differences entre les variantes :

Les variantes diffèrent par la desserte vers la route de Fontaines et Chaix ainsi que par la desserte vers la Forêt de Nesdeau. La variante 2 prévoit une traversée sous la RD 938T entre la Forêt de Nesdeau et le chemin de la Forêt. Elles diffèrent également par le côté d'élargissement du créneau de dépassement, qui est du côté Sud dans la variante 1 et du côté Nord dans la variante 2.

47

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Variante 1



48

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Variante 1

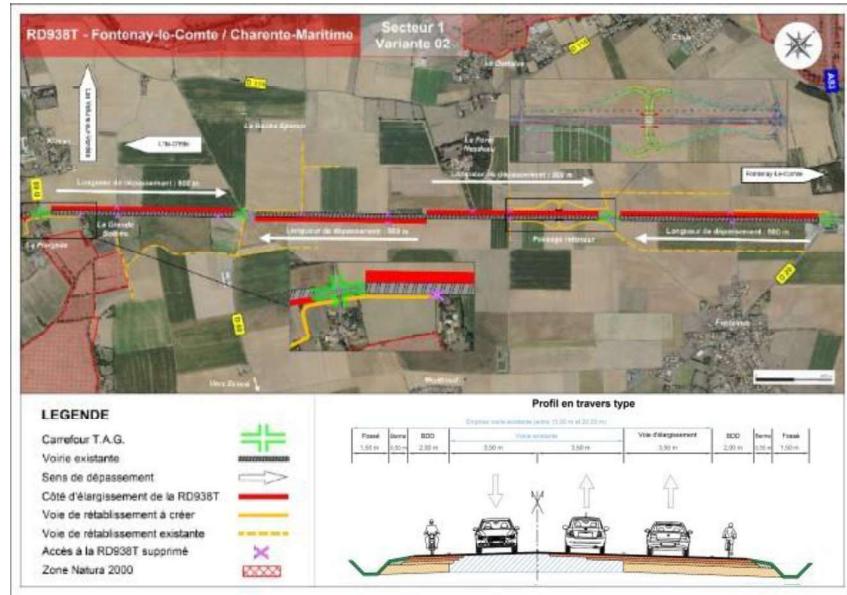
Descriptif de la variante 1 :

- 4 créneaux de dépassement: deux dans le sens Fontenay-le-Comte > Ille-d'Elle et deux dans l'autre sens ;
- Les 4 créneaux de dépassements sont délimités par 4 Tourne-à-gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants :
 - TAG au croisement avec la RD 20 :
 - A l'Ouest, voie de rétablissement créée se raccordant à la voie communale existante reliant Chaix avec desserte des parcelles agricoles alentours;
 - A l'Est, la RD 20 se raccordant au bourg de Fontaines et voie rurale existante avec desserte des parcelles agricoles alentours;
 - TAG au croisement avec le Chemin de la Forêt :
 - A l'Ouest, reconfiguration de la voie communale existante, desserte de la Forêt Nesdeau et desserte des parcelles agricoles alentours;
 - A l'Est, reconfiguration de la voie communale existante, desserte du bourg de Fontaines, et desserte des parcelles agricoles alentours;
 - TAG au croisement avec la RD 68 menant à Ecoué :
 - A l'Ouest, la voie communale existante reliant la Roche Eperon ainsi que les parcelles agricoles alentours;
 - A l'Est, la RD 68 se raccordant à Ecoué, aménagement d'une voie de raccordement et desserte des parcelles agricoles alentours;
 - TAG au croisement avec la RD 68 menant à Les Velluire-sur-Vendée :
 - A l'Ouest, la RD 68 se raccordant à Les Velluire-sur-Vendée;
 - A l'Est, la voie existante desservant la Fraignée et une voie de raccordement créée pour desservir la Grande Bobine

49

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Variante 2



50



Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Variante 2

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Descriptif de la variante2 :

- 4 créneaux de dépassagement: deux dans le sens Fontenay-le-Comte > Ile-d'Elle et deux dans l'autre sens ;
- Aménagement d'un passage inférieur à proximité de la Forêt Nesdeau relié au TAG du Chemin de la Forêt;
- Les 4 créneaux de dépassagement sont délimités par 4 Tourne-à-gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants :
 - TAG au croisement avec la RD 20 :
 - A l'Ouest, voie de rétablissement créée en parallèle de la RD 938T se raccordant à la voie communale existante reliant Chaix avec desserte des parcelles agricoles alentours;
 - A l'est, la RD 20 se raccordant au bourg de Fontaines et voie rurale existante avec desserte des parcelles agricoles alentours;
 - TAG au croisement avec le Chemin de la Forêt :
 - A l'Ouest, reconfiguration de la voie communale existante, desserte de la Forêt Nesdeau, du passage inférieur et des parcelles agricoles alentours;
 - A l'Est, reconfiguration de la voie communale existante, desserte du bourg de Fontaines, du passage inférieur et des parcelles agricoles alentours;
 - TAG au croisement avec la RD 68 menant à Ecoué :
 - A l'Ouest, la voie communale existante reliant la Roche Eperon ainsi que les parcelles agricoles alentours;
 - A l'Est, la RD 68 se raccordant à Ecoué, aménagement d'une voie de raccordement et desserte des parcelles agricoles alentours;
 - TAG au croisement avec la RD 68 menant à Les Velluire-sur-Vendée :
 - A l'Ouest, la RD 68 se raccordant à Les Velluire-sur-Vendée;
 - A l'Est, la voie existante desservant la Fraignée et une voie de raccordement créée pour desservir la Grande Bobine

51



Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Comparaison des variantes - Fonctionnalités

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Fonctionnalités	Suppression des accès directs Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG	Suppression des accès directs Passage inférieur permettant la traversée de la RD 938T en dehors du flux de circulation Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG
Rétablissement	Les lieux possédant des accès directs sur la RD 938T, ont des accès rétablis sur la RD 938T L'ensemble des parcelles est désenclavé	Les lieux possédant des accès directs sur la RD 938T, ont des accès rétablis sur la RD 938T L'ensemble des parcelles est désenclavé
SYNTHESE		

Les variantes permettent toutes deux le rétablissement d'accès à la RD 938T pour l'ensemble des lieux actuellement desservis et pour l'ensemble des parcelles

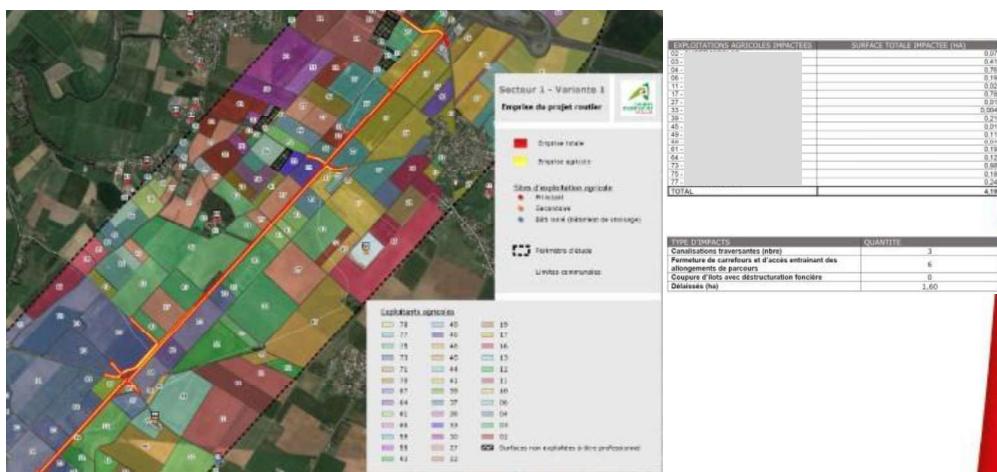
Par ailleurs, les variantes permettent toutes deux d'assurer la fluidité de la circulation sur la RD 938T tout en sécurisant les mouvements de tourne-à-gauche

Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la première section.

52

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée Comparaison des variantes – Agriculture

Variante 1



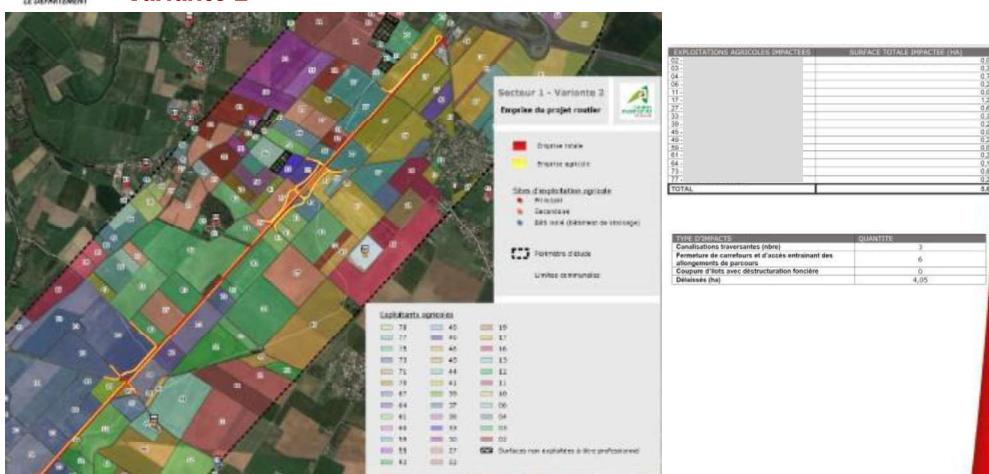
L'emprise totale de cette variante est d'environ 11,30 ha, dont environ 4,20 ha de terres agricoles exploitées, soit environ 37% de l'emprise totale. Les impacts sur le foncier agricole restent contenus du fait d'un aménagements sur place en élargissement

Cette variante touche 30 îlots agricoles exploités par 17 exploitations agricoles distinctes.

53

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée Comparaison des variantes – Agriculture

Variante 2



L'emprise totale de cette variante est d'environ 12,83 ha (hors délaissés), dont environ 5,65 ha de terres agricoles exploitées, soit environ 44% de l'emprise totale. Bien que le projet consiste toujours en l'élargissement de la voie existante, l'emprise foncière est plus importante dans cette variante du fait de la création d'un passage inférieur et des voies de rétablissement associées

Cette variante touche 30 îlots agricoles exploités par 16 exploitations agricoles distinctes.

54

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée Comparaison des variantes - Agriculture

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EMPRISE	4,19 ha	5,65 ha
DELAISSES	1,6 ha	4,05 ha
COUPURE D'ILLOT	0	0
NOMBRE D' ILOTS IMPACTES	30	30
DONT ILOTS DRAINÉS	0	0
DONT ILOTS IRRIGUÉS	15	15
% IMPACT/SAU	0,2 %	0,3 %
FONCTIONNALITE AGRICOLE	Allongement de parcours fort (2 sites d'exploitation concernés)	Allongement de parcours moyen (2 sites d'exploitation concernés)
SYNTHESE		

La variante 2 est légèrement plus favorable du point de vue des fonctionnalités agricoles. En effet, l'aménagement d'un passage inférieur permet de limiter les effets d'allongements de parcours et de faciliter des traversées agricoles en dehors du flux de la circulation. Toutefois, en termes de consommation de foncier agricole, la variante 1 est plus favorable, elle permet l'économie de près de 4 hectares de terres agricoles.

55

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée Comparaison des variantes - Acoustique

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT



L'état fil de l'eau 2048 correspond à l'état futur en l'année 2048 sans aménagement de la RD 938T

56

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Comparaison des variantes - Acoustique

Variante 1 :

Que ce soit en période diurne ou nocturne, le projet n'entraîne pas de modification significative des niveaux sonores et ne nécessite donc pas de protection acoustique d'un point de vue réglementaire. Par ailleurs une légère diminution des niveaux de bruit de nuit est constaté pour l'habitation située à La Grande Bobine.

Variante 2 :

Tout comme la variante 1, la variante 2 du projet n'entraîne pas de modification significative des niveaux sonores et ne nécessite donc pas de protection acoustique d'un point de vue réglementaire. Par ailleurs une légère diminution des niveaux de bruit de nuit est constaté pour l'habitation située à La Grande Bobine.

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Acoustique	Pas de modification significative Légère diminution des niveaux de bruit R4-0.5 à-1 dB(A))	Pas de modification significative Légère diminution des niveaux de bruit R4-0.5 à-1 dB(A))

Les deux variantes sont quasiment similaires concernant l'acoustique.

Ce critère n'est pas discriminant pour cette section.

57

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Comparaison des variantes – Activités économiques / Bâti

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Activités économiques (Accès...)	Légère modification des conditions d'accès aux propriétés, accès sécurisés via les carrefours tourné à gauche.	Légère modification des conditions d'accès aux propriétés, accès sécurisés via les carrefours tourné à gauche.
Bâti	Pas de démolition de bâtiments existants.	Pas de démolition de bâtiments existants.
SYNTHESE		

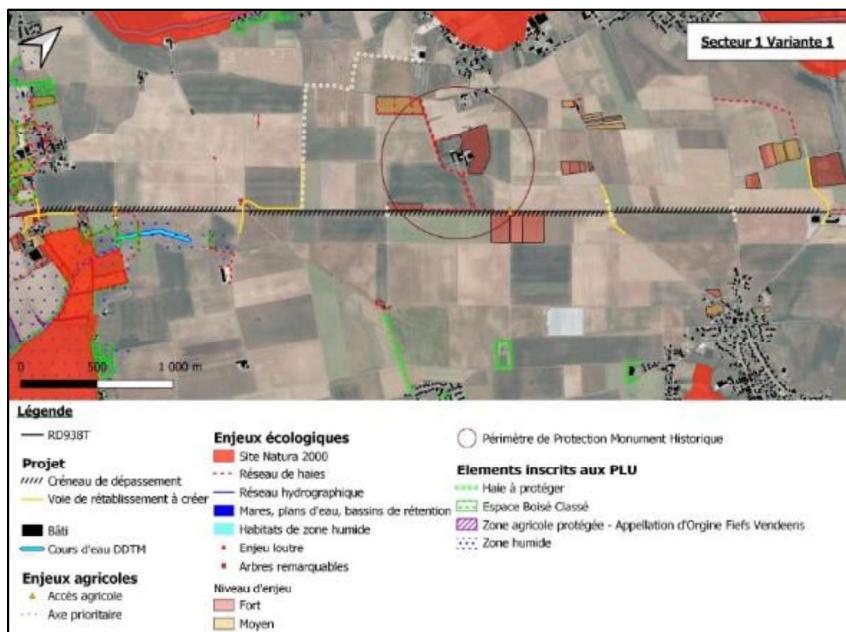
La variante 1 et la variante 2 sont similaires en termes d'accès et pas d'impacts sur le bâti.

Ce critère n'est pas discriminant pour cette section.

58

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée Comparaison des variantes – Environnement

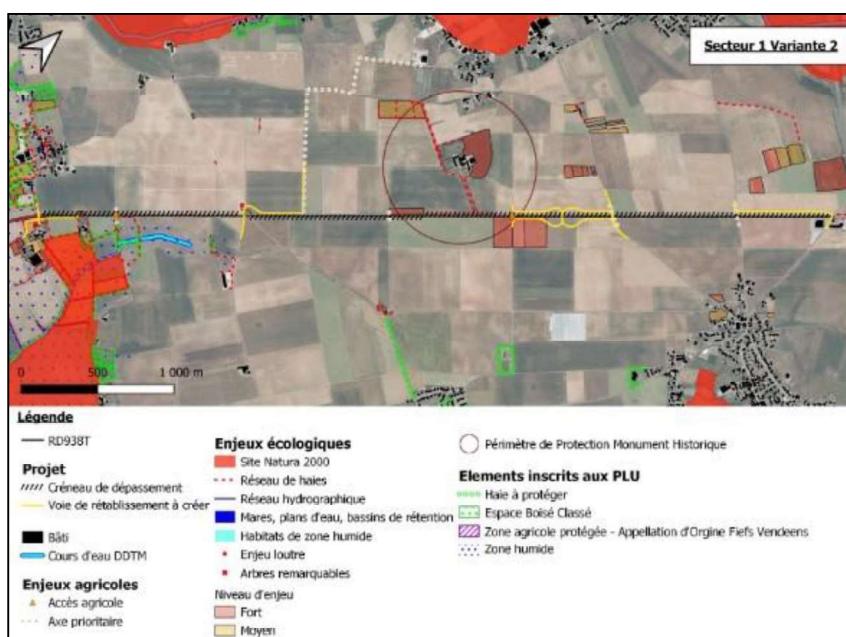
VENDÉE
LE DÉPARTEMENT



59

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée Comparaison des variantes – Environnement

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT



60



Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Comparaison des variantes – Environnement

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Milieu physique		
Réseau hydrographique réglementaire	Aucun cours d'eau traversé	Aucun cours d'eau traversé
Enjeux écologiques		
Sites Natura 2000	Evités par l'ensemble des variantes	
Zonages d'inventaires et de connaissances du milieu naturel	Aucun zonage concerné	Aucun zonage concerné
Réseau de haies	40 m de haies impactées (Rétablissement de l'accès à la Grande Bobine et au niveau du lieu-dit la Fraignée)	500 m de haies impactées (Créneau et rétablissement de l'accès à la Grande Bobine et au niveau du lieu-dit la Fraignée)
Réseau hydrographique	Pas de réseau hydrographique intercepté	Pas de réseau hydrographique intercepté
Zone humides inventorierées	Aucune zone humide inventoriée	Aucune zone humide inventoriée
Enjeu écologique	Impact moindre sur des parcelles à enjeu fort	Impact supérieur sur des parcelles à enjeu fort du fait de la création d'un passage inférieur
Milieu humain		
Documents d'urbanisme	Zone humide inventoriée au PLU de Velluire-sur-Vendée (Rétablissement au niveau du lieu-dit la Fraignée)	Zone humide inventoriée au PLU de Velluire-sur-Vendée (Rétablissement au niveau du lieu-dit la Fraignée)
Patrimoine	Zone de présomption de prescriptions archéologiques et périmètre de protection aux abords de monuments historiques de la Forêt-Nesleau	Zone de présomption de prescriptions archéologiques et périmètre de protection aux abords de monuments historiques de la Forêt-Nesleau
SYNTHESE		

La variante 1 apparaît comme ayant une incidence moins importante que la variante 2 sur le milieu naturel, notamment vis-à-vis des linéaires de haies impactés, 40m pour la variante 1 contre 500 m pour la variante 2. Par ailleurs, la création du passage inférieur dans la variante 2 nécessite des emprises sur des parcelles à enjeux écologiques fort.

La variante 1 semble donc préférable d'un point de vue environnemental

61



Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée

Comparaison des variantes – Synthèse

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

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

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

62

Plan

1) Contexte et objectifs du projet (pages 04 à 11)

2) Etat initial (pages 13 à 42)

3) Présentation et comparaison des variantes (pages 43 à 116)

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée (pages 45 à 62)

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix (pages 63 à 80)

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire (pages 81 à 98)

Secteur 4 – Le Thaire / Ile-d'Elle (pages 99 à 116)

4) Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle (pages 117 à 128)

63

Présentation et comparaison des variantes Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix



64

Présentation et comparaison des variantes

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Sur ce secteur deux variantes sont présentées. Elles ont été réalisées en tenant compte des principes suivants :

- Création de 1 ou 2 créneaux de dépassement délimités par 3 ou 4 carrefours avec voies spéciales de tourne à gauche :
 - Au niveau du croisement avec la RD 68 et La Fraignée
 - Au niveau du Bot de Velluire.
 - Au niveau de la rue des Diligences.
 - Au niveau de la rue du Pré de Guerelle
- Conservation du carrefour à sens giratoire à l'intersection entre la D25 et la RD 938T.
- Rétablissement des accès riverain et des dessertes locales notamment agricoles existants par la création de voies de rétablissement

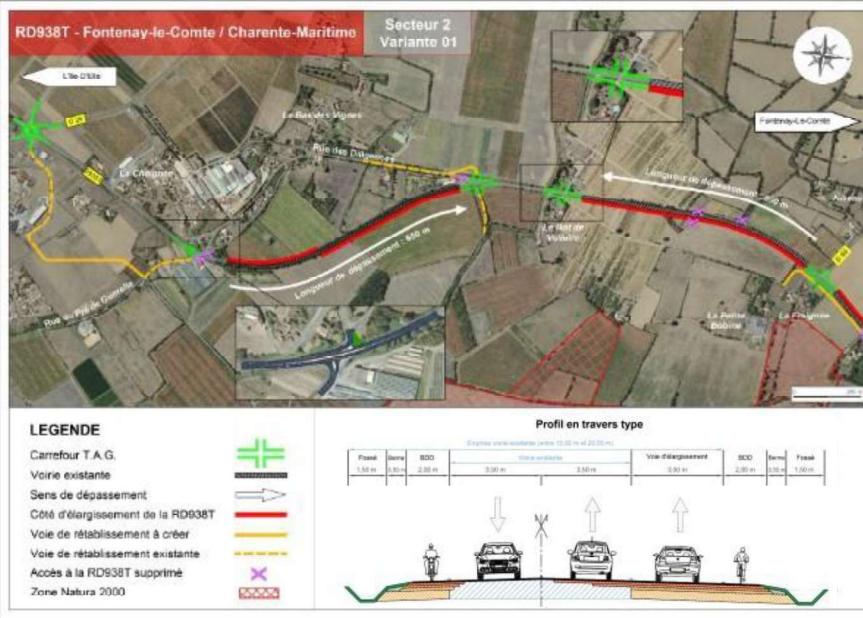
Les variantes diffèrent par l'élargissement de la route et la création du second créneau de dépassement de 650 m dans le sens Ile d'Yeu > Fontenay-le-Comte, il est présent dans la variante 1 et absent dans la variante 2.

L'aménagement du carrefour donnant accès à la rue de Pré de Guerelle et à la rue des Diligences diffère également. La variante 1 propose la fermeture partielle de ce carrefour avec la création seulement d'une voie de tourne à droite vers la rue de Pré Grenelle en provenance du giratoire de Vix et une voie d'insertion à droite à partir de la rue des Diligences, tandis que la variante 2 propose la création d'un carrefour avec une voie spéciale de tourne à gauche vers la rue du Pré de Guerelle quant à la rue des Diligences elle conserve un accès à la RD 938T vers le giratoire de Vix par une voie d'insertion à droite et un accès direct à partir de la RD 938T en provenance de Fontenay-le-Comte.

65

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Variante 1



66

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Variante 1

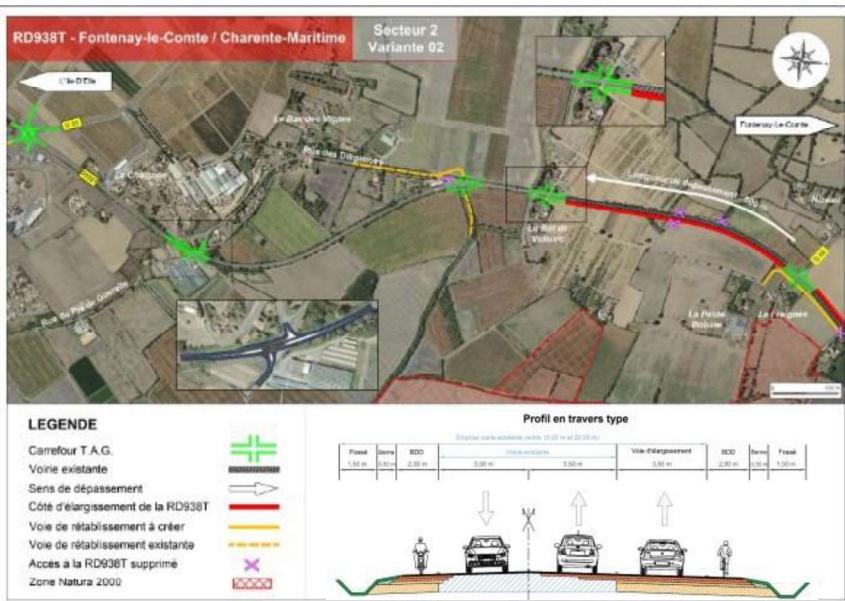
Descriptif de la variante 1 :

- 1 créneau de dépassement dans le sens Fontenay-le-Comte > Ile-d'Elle et 1 créneau de dépassement dans le sens Ile-d'Elle > Fontenay-le-Comte ;
- Les 2 créneaux de dépassement créés sont délimités par 3 Toume-à-gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants :
 - TAG au croisement avec la D68 et La Fraignée :
 - À l'ouest, voie existante raccordant la D68 vers Nizeau
 - À l'est, voie existante raccordant la Petite Bobine et la Fraignée
 - TAG au croisement avec le Bot de Velluire
 - A l'ouest desserte de la Pépinière de l'Atlantique
 - A l'est desserte du Bot de Velluire
 - TAG au croisement avec la rue des Diligences
 - A l'ouest desserte de la rue des Diligences
 - A l'est desserte de la voie communale existante
- Le carrefour desservant le village de la Chaignée est supprimé et un îlot central en axe de chaussée sur la RD 938 T est mis en place ne permettant ainsi ni la traversée ni les mouvements de tourne à gauche depuis les voies secondaires. Seules subsistent à l'ouest une voie d'insertion de la rue des Diligences vers la RD 938T et à l'est une voie de tourne à droite vers la rue du Pré de Guerelle cette rue étant raccordée au carrefour giratoire RD 938T / RD 25 desservant notamment le bourg de Vix et la ZA attenante par une nouvelle voie de rétablissement

67

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Variante 2



68



Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix Variante 2

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Descriptif de la variante 2 :

- 1 créneau de dépassement dans le sens Fontenay-le-Comte > Ile-d'Elle;
- Le créneau de dépassement créé entre la RD 68 à l'ouest et le Bot de Velluire à l'est, et le tronçon de route restant sont délimités par 3 Toume-à-gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement de chemins agricoles existants :
 - TAG au croisement avec la D68 et La Fraignée:
 - À l'ouest, voie existante raccordant la D68 vers Nizeau
 - À l'est, voie existante raccordant la Petite Bobine et la Fraignée
 - TAG au croisement avec le Bot de Velluire
 - A l'ouest desserte de la Pépinière de l'Atlantique
 - A l'est desserte du Bot de Velluire
 - TAG au croisement avec la rue des Diligences
 - A l'ouest desserte de la rue des Diligences
 - A l'est desserte de la voie communale existante
- Afin de limiter les impacts environnementaux aucun créneau de dépassement entre le TAG au croisement avec la rue des Diligences et le carrefour existant de desserte de la rue du pré de Guerellen n'est réalisé. Un TAG est aménagé à ce carrefour avec une voie d'insertion à l'ouest et une interdiction des mouvements traversant la RD 938T et de l'accès au village de la Chaignée depuis la RD 938T dans le sens Ile-d'Elle / Fontenay-le-Comte.

69



Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix Comparaison des variantes - Fonctionnalités

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Fonctionnalités	1 créneau de dépassement supplémentaire 3 TAG sécurisés Carrefour de la Chaignée limite les possibilités d'échanges Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG	1 créneau de dépassement en moins 3 TAG sécurisés Carrefour de la Chaignée plus complet qu'en variante 1, il permet plus de rétablissement et d'échanges entre la RD 938T et la voie communale. Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG
Rétablissement	Les lieudits possédant des accès directs sur la RD 938T, ont des accès rétablis sur la RD 938T. L'ensemble des parcelles est désenclavé.	Les lieudits possédant des accès directs sur la RD 938T, ont des accès rétablis sur la RD 938T. L'ensemble des parcelles est désenclavé.
SYNTHESE		

Les variantes permettent toutes deux le rétablissement d'accès à la RD 938T pour l'ensemble des lieudits actuellement desservis et pour l'ensemble des parcelles, tout en sécurisant les mouvements de tourne-à-gauche. Cependant la variante 2, en évitant un créneau de dépassement supplémentaire, permet plus de rétablissements par le carrefour de la Chaignée.

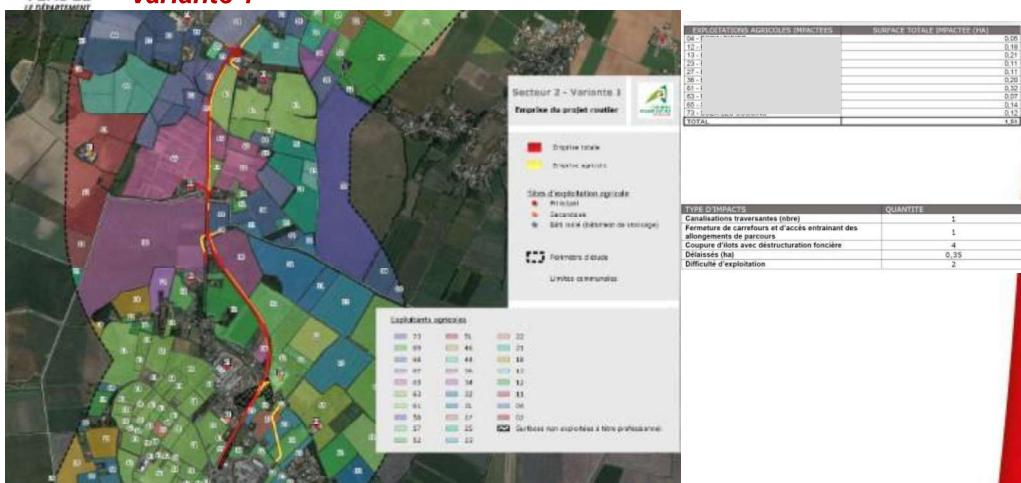
La variante 2 semble donc préférable d'un point de vue fonctionnalités.

70

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Comparaison des variantes – Agriculture

Variante 1



L'emprise totale de cette variante est d'environ 6,45 ha, dont environ 1,51 ha de terres agricoles exploitées, soit environ 25% de l'emprise totale. Les impacts sur le foncier agricole restent contenus du fait que le projet consiste essentiellement à l'élargissement de la voie existante.

Cette variante touche 17 îlots agricoles exploités par 10 exploitations agricoles distinctes

71

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Comparaison des variantes – Agriculture

Variante 2



L'emprise totale de cette variante est d'environ 5,13 ha (hors délaissés), dont environ 1ha de terres agricoles exploitées, soit environ 21% de l'emprise totale. Les impacts sur le foncier agricole restent contenus du fait que le projet consiste essentiellement à l'élargissement de la voie existante, ils le sont d'autant plus dans cette variante qui comporte un créneau de dépassagement moins par rapport à la variante 1.

Cette variante touche 11 îlots agricoles exploités par 6 exploitations agricoles distinctes

72

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix Comparaison des variantes - Agriculture

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EMPRISE	1,51 ha	0,98 ha
DELAISSES	0,35 ha	0,35 ha
COUPURE D'ILLOT	4	1
NOMBRE D' ILOTS IMPACTES	17	11
DONT ILOTS DRAINÉS	3	1
DONT ILOTS IRRIGUÉS	15 Pas d'impact sur la réserve d'irrigation	5 Pas d'impact sur la réserve d'irrigation
% IMPACT/SAU	0,2 %	0,1 %
FONCTIONNALITÉ AGRICOLE	Allongement de parcours moyen	Aucun allongement de parcours
SYNTHÈSE		

La variante 2 est plus favorable, l'évitement d'un créneau de dépassement en plus réduit de manière significative les incidences agricoles et supprime les effets d'allongement de parcours en offrant plus de possibilité d'accès au niveau du carrefour avec la rue de Guerelle

73

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix Comparaison des variantes - Acoustique

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT



L'état fil de l'eau 2048 correspond à l'état futur en l'année 2048 sans aménagement de la RD 938T

74

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Comparaison des variantes - Acoustique

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Acoustique	Pas de modification significative Légère augmentation des niveaux de bruit R5 (+1 dB(A))	Pas de modification significative Légère augmentation des niveaux de bruit R5 (+1 dB(A))

Pour les deux variantes que ce soit en période diurne ou nocturne, le projet n'entraîne pas de modification significative des niveaux sonores.

Les habitationssont éloignéesde la RD938T sur ce secteur. Les deux variantes ont les mêmes contributions sonores.

Ce critère n'est pas discriminant pour cette section.

75

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Comparaison des variantes – Coût / accès / foncier

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Activités économiques (Accès...)	Impact sur l'accès à la rue du Pré de Guerelle depuis L'Île d'Elle, les autres accès sont rétablis et sécurisés via les carrefours toume à gauche notamment vers la pépinière de l'Atlantique.	Légère modification des conditions d'accès aux propriétés, accès sécurisés via les carrefours toume à gauche notamment vers la pépinière de l'Atlantique.
Bâti	Pas de démolition de bâtiments existants.	Pas de démolition de bâtiments existants.
SYNTHESE		

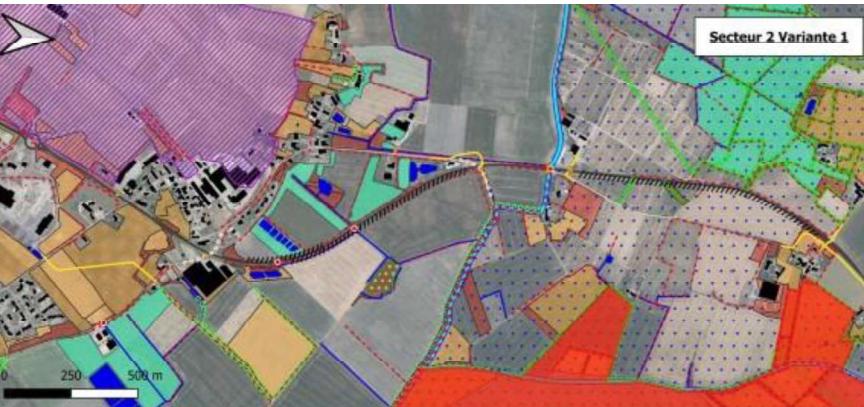
La variante 2 impacte 6 propriétés de moins que la variante 1. De plus, elle rétablit un accès direct supplémentaire avec le carrefourde la Chaignée

La variante2 semble donc préférable d'un point de vue d'accès aux propriétés.

76

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Comparaison des variantes – Environnement



Légende

— RD938T

Projet

//// Créneau de dépassagement

— Voie de rétablissement à créer

■ Bâti

— Cours d'eau DDTM

Enjeux agricoles

▲ Accès agricole

--- Axe prioritaire

Enjeux écologiques

■ Site Natura 2000

--- Réseau de haies

— Réseau hydrographique

■ Mares, plans d'eau, bassins de rétention

■ Habitats de zone humide

● Traversée connue de la Loutre d'Europe

Niveau d'enjeu

■ Fort

■ Moyen

Elements inscrits aux PLU

■ Haie à protéger

■ Espace Boisé Classé

■ Zone agricole protégée - Appellation d'Origine Fiefs Vendéens

■ Zone humide

77

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Comparaison des variantes – Environnement



Légende

— RD938T

Projet

//// Créneau de dépassagement

— Voie de rétablissement à créer

■ Bâti

— Cours d'eau DDTM

Enjeux agricoles

▲ Accès agricole

--- Axe prioritaire

Enjeux écologiques

■ Site Natura 2000

--- Réseau de haies

— Réseau hydrographique

■ Mares, plans d'eau, bassins de rétention

■ Habitats de zone humide

● Enjeu loutre

Niveau d'enjeu

■ Fort

■ Moyen

Elements inscrits aux PLU

■ Haie à protéger

■ Espace Boisé Classé

■ Zone agricole protégée - Appellation d'Origine Fiefs Vendéens

■ Zone humide

78



Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Comparaison des variantes – Environnement

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Milieu physique		
Réseau hydrographique réglementaire	Aucun cours d'eau traversé	Aucun cours d'eau traversé
Enjeux écologiques		
Sites Natura 2000	Evités par l'ensemble des variantes	
Zonages d'inventaires et de connaissances du milieu naturel	ZNIEFF de type 2	ZNIEFF de type 2
Réseau de haies	1 km de haies impactées	225 m de haies impactées
Réseau hydrographique	Un fossé de bord de parcelle intercepté (rétablissement rue des diligences)	Un fossé de bord de parcelle intercepté (rétablissement rue des diligences)
Zone humides inventoriées	Impact sur une zone humide critère pédologique ainsi que sur 2 zones humides critère habitat	Impact sur une zone humide critère pédologique
Enjeu écologique	Une parcelle à enjeu fort impactée et deux parcelles à enjeu moyen	Une parcelle à enjeu fort impactée
Milieu humain		
Documents d'urbanisme	Zone humide inventoriée au PLU de Velluire-sur-Vendée ainsi que 2 haies classées	Zone humide inventoriée au PLU de Velluire-sur-Vendée ainsi que 2 haies classées
Patrimoine	Zone de présomption de prescriptions archéologiques	Zone de présomption de prescriptions archéologiques
SYNTHESE		

La variante 2 apparaît comme ayant une incidence moindre que la variante 1 sur le milieu naturel, notamment vis-à-vis des linéaires de haies impactés : 225m pour la variante 2 contre 1000m pour la variante 1. De plus, la variante 1 impacte deux zones humides critères habitats, contrairement à la variante 2. Cela s'explique par la suppression du 2ème créneau de dépassement et de la voie de rétablissement vers le giratoire de Vix situées sur des zones à enjeux écologiques forts à moyens.

La variante 2 semble donc préférable d'un point de vue environnemental

79



Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix

Comparaison des variantes – Synthèse

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

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

80

Plan

- 1) Contexte et objectifs du projet (pages 04 à 11)
- 2) Etat initial (pages 13 à 42)

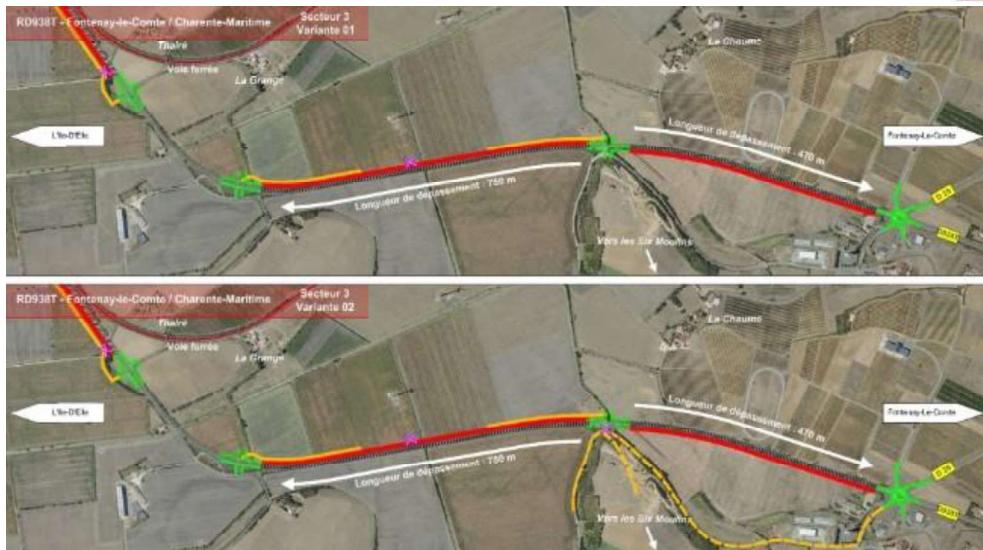
3) Présentation et comparaison des variantes (pages 43 à 116)

- Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée (pages 45 à 62)
- Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix (pages 63 à 80)
- Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire (pages 81 à 98)**
- Secteur 4 – Le Thaire / Ile-d'Elle (pages 99 à 116)

- 4) Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle (pages 117 à 128)

81

Présentation et comparaison des variantes Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire



82

Présentation et comparaison des variantes

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire

Sur ce secteur deux variantes sont présentées. Elles ont été réalisées en tenant compte des principes suivants :

- Création de 2 créneaux de dépassement délimités par le giratoire existant RD 938T / RD 25 se raccordant au bourg de Vix et par 2 toume-à-gauche (TAG) :
 - Au niveau des voies communales menant à la Chaume et à Vix;
 - Au niveau de la voie communale menant à la Chaussée;
- Rétablissement des accès riverains et des dessertes locales notamment agricoles existants par la création de voies de rétablissement;

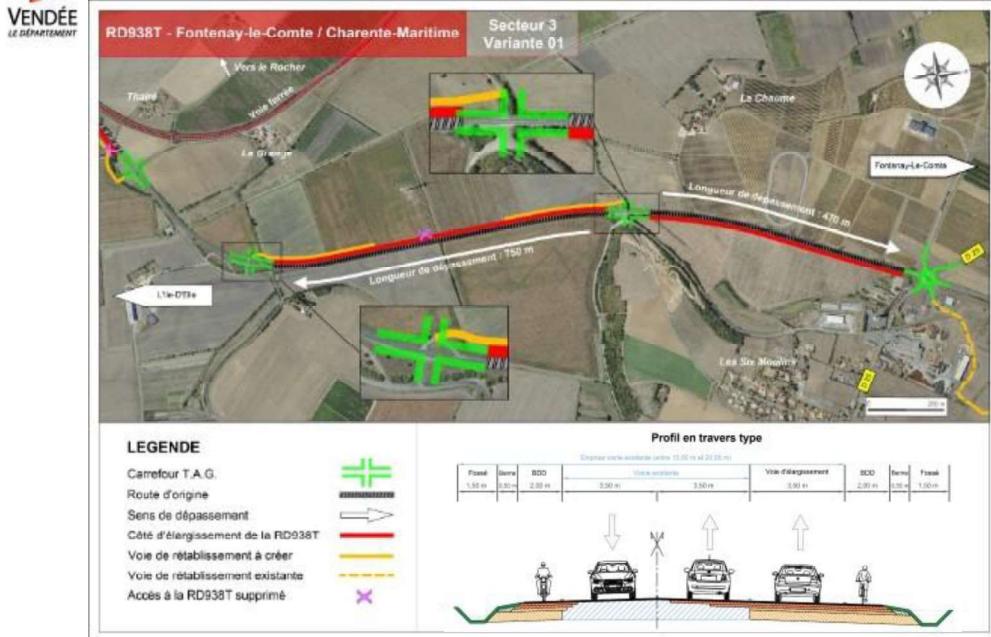
Les variantes diffèrent au niveau du carrefour TAG de la Chaume, qui est double en variante 1, et simple en variante 2. Ainsi en variante 2 la connexion entre la RD 938T et les voies communales menant vers les Six Moulins est fermée.

83



Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire

Variante 1



84

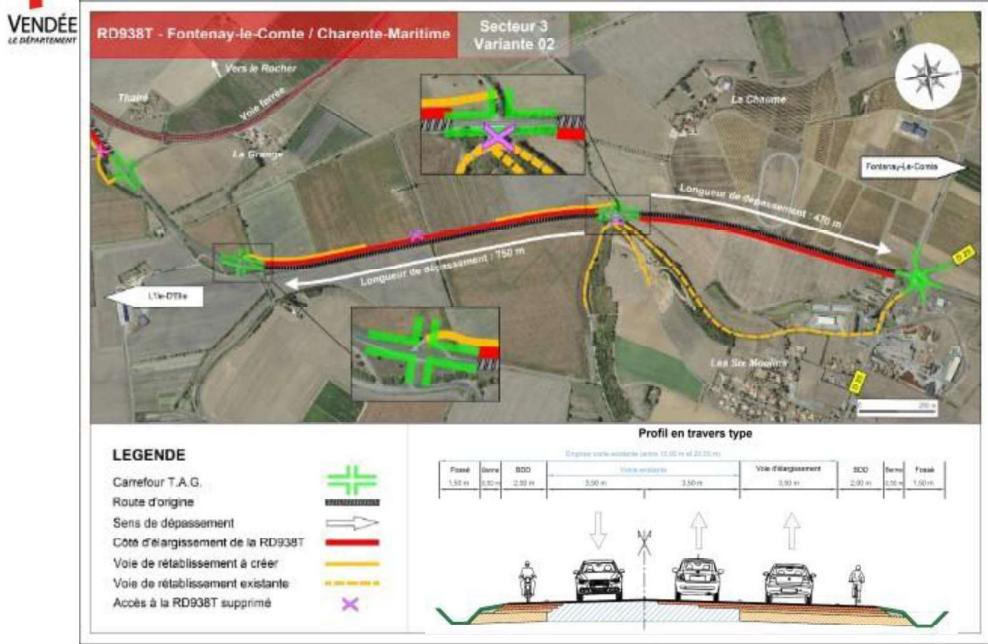
Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire **Variante 1**

Descriptif de la variante 1 :

- 1 créneau de dépassement dans le sens Ile-d'Elle > Fontenay-le-Comte et 1 créneau de dépassement dans le sens Fontenay-le-Comte > Ile-d'Elle;
- Les 2 créneaux de dépassements sont délimités par 2 Toume-à-gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants:
 - TAG Au niveau des voies communales menant à la Chaume et à Vix:
 - A l'ouest la voie communale existante desservant la Chaume et création d'une voie de rétablissement longeant la RD 938T avec desserte des parcelles agricoles alentours
 - A l'est l'accès est conservé avec reconfiguration des voies communales existantes mais nécessite de créer un triangle de visibilité de chaque côté permettant d'améliorer la visibilité à l'intérieur de la courbe,
 - TAG Au niveau de la voie communale menant à la Chaussée/Mont Nommé:
 - A l'ouest, création d'une voie de raccordement avec desserte des parcelles agricoles alentours
 - A l'est, raccordement sur la voie existante desservant 2 maisons riveraines et les parcelles agricoles alentours

85

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire **Variante 2**



86



Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire Variante 2

Descriptif de la variante 2 :

- 1 créneau de dépassement dans le sens Ile-d'Elle > Fontenay-le-Comte et 1 créneau de dépassement dans le sens Fontenay-le-Comte > Ile-d'Elle;
- Les 2 créneaux de dépassements sont délimités par 2 Toume-à-gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants:
 - TAG Au niveau des voies communales menant à la Chaume et à Vix:
 - A l'ouest la voie communale existante desservant la Chaume et création d'une voie de rétablissement longeant la RD 938T avec desserte des parcelles agricoles alentours
 - A l'est l'accès est supprimé pour éviter les impacts sur la haie et les fourrées nécessaires au dégagement de visibilité La desserte des voies communales existantes est dirigée vers la RD 25 et le giratoire RD 938T / RD 25.
 - TAG Au niveau de la voie communale menant à la Chaussée/Mont Nommé:
 - A l'ouest, création d'une voie de raccordement avec desserte des parcelles agricoles alentours
 - A l'est, raccordement sur la Voie existante desservant 2 maisons riveraines et les parcelles agricoles alentours

87



Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire Comparaison des variantes - Fonctionnalités

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Fonctionnalités	2 TAG sécurisés Sécurité des mouvements tournants grâce aux TAG	1 TAG sécurisé et 1 TAG partiel avec accès supprimé vers Vix Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG Allongement de parcours important pour la route des Six Moulins
Rétablissement	Les lieudits possédant des accès directs sur la RD 938T, ont des accès rétablis sur la RD 938T L'ensemble des parcelles est désenclavé	Les lieudits possédant des accès directs sur la RD 938T, ont des accès rétablis sur la RD 938T L'ensemble des parcelles est désenclavé
SYNTHESE		

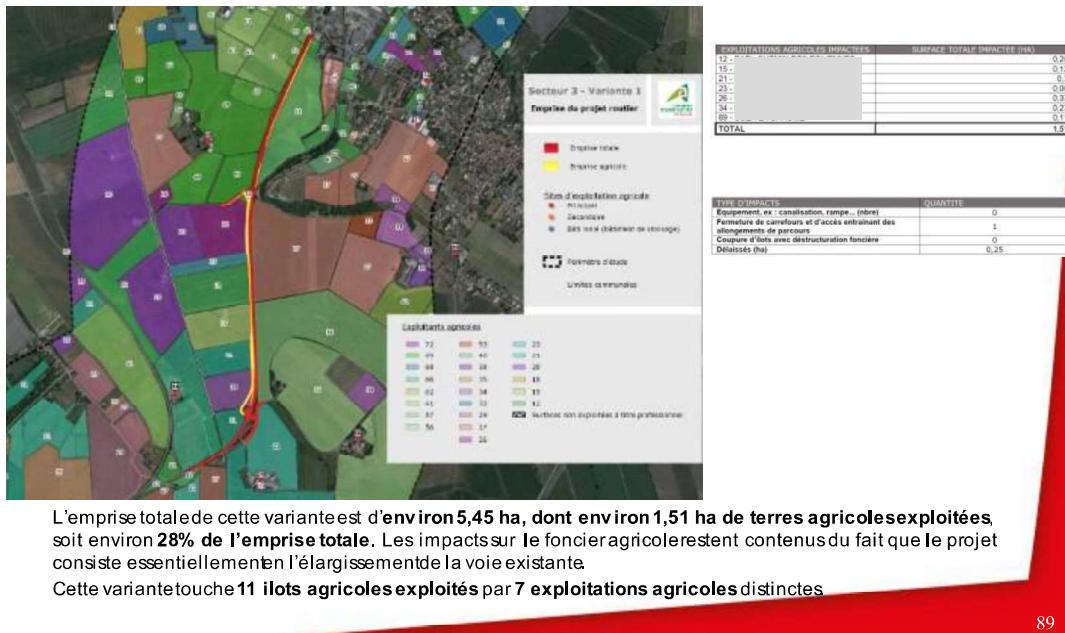
Les variantes permettent toutes deux le rétablissement d'accès à la RD 938T pour l'ensemble des lieudits actuellement desservis et pour l'ensemble des parcelles, tout en sécurisant les mouvements de toume-à-gauche. Cependant la variante 2 est moins fonctionnelle en supprimant l'accès vers Vix dans le carrefour TAG au niveau des voies communales menant à la Chaume et à Vix.

La variante 1 semble donc préférable d'un point de vue fonctionnalités.

88

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thairé Comparaison des variantes – Agriculture

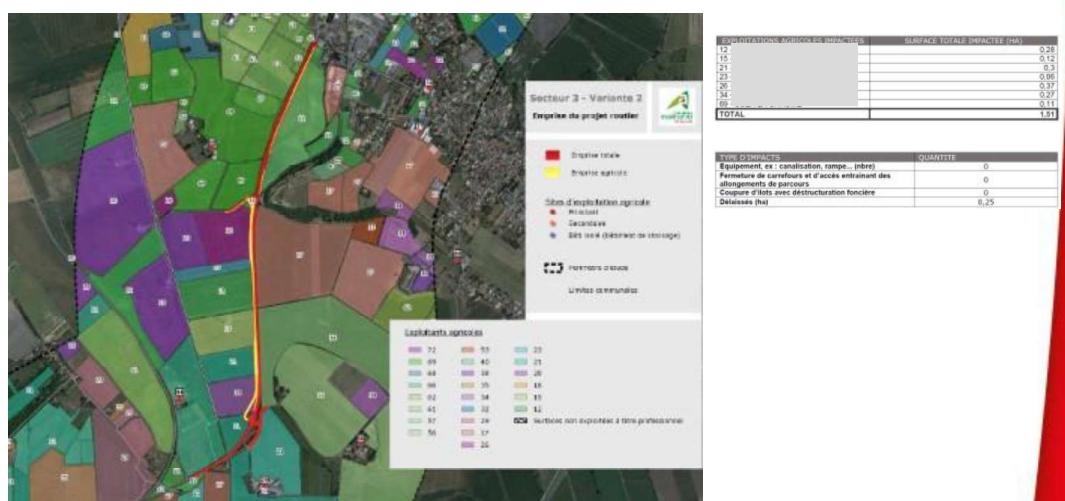
Variante 1



89

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thairé Comparaison des variantes – Agriculture

Variante 2



90

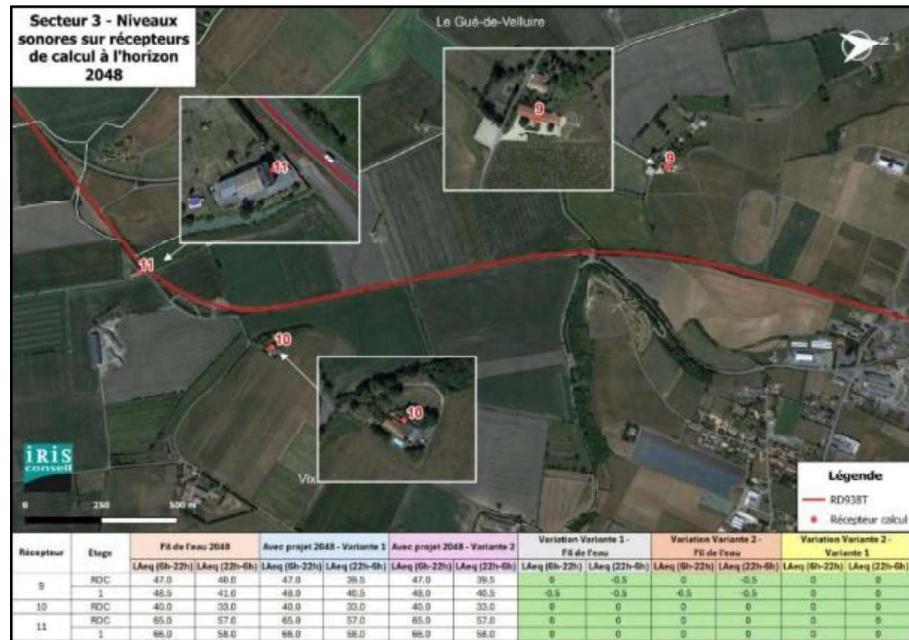
Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thairé *Comparaison des variantes - Agriculture*

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EMPRISE	1,51 ha	1,51 ha
DELAISSES	0,25 ha	0,25 ha
COUPURE D'ILOT	0	0
NOMBRE D'ILOTS IMPACTES	11	11
DONT ILOTS DRAINÉS	5	5
DONT ILOTS IRRIGUÉS	0	0
% IMPACT/SAU	0,2 %	0,2 %
FONCTIONNALITÉ AGRICOLE	Aucun allongement de parcours	Allongement de parcours important
SYNTHÈSE		

Les 2 variantes diffèrent uniquement sur le carrefour de la Chaume (TAG simple en variante 2 et double en variante 1), seul le critère fonctionnalité agricole diffère. La variante 1 avec le TAG complet vers la Chaume est donc plus favorable que la variante 2 du point de vue agricole.

91

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thairé *Comparaison des variantes - Acoustique*



L'état fil de l'eau 2048 correspond à l'état futur en l'année 2048 sans aménagement de la RD 938T

92

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire *Comparaison des variantes - Acoustique*

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Acoustique	Pas de modification significative Légère diminution des niveaux de bruit R _{0.5} dB(A))	Pas de modification significative Légère diminution des niveaux de bruit R _{0.5} dB(A))

Pour les deux variantes, que ce soit en période diurne ou nocturne, le projet n'entraîne pas de modification significative des niveaux sonores.

Les habitations sont éloignées de la RD938T sur ce secteur. L'impact acoustique des deux variantes est équivalent pour ce secteur.

Ce critère n'est pas discriminant pour cette section.

93

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire *Comparaison des variantes – Coût / accès / foncier*

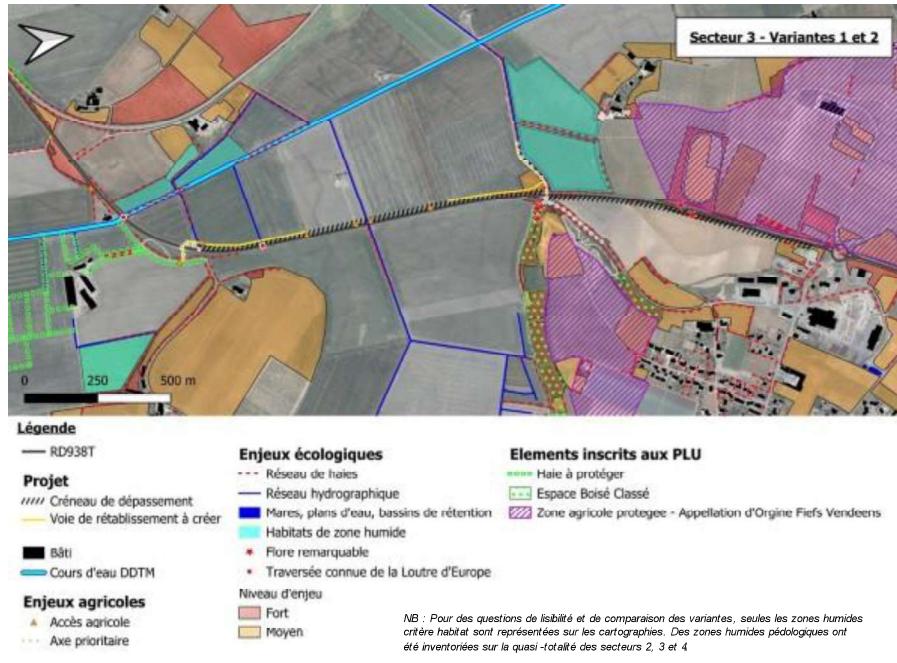
SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Activités économiques (Accès...)	Légère modification des conditions d'accès aux propriétés, accès sécurisés via les carrefours tourné à gauche.	Impact sur l'accès au Sud de Vix et au Six Moulins depuis la RD 938T, les autres accès sont sécurisés via les carrefours tourné à gauche.
Bâti	Pas de démolition de bâtiments existants.	Pas de démolition de bâtiments existants.
SYNTHESE		

La variante 2 entraîne un allongement du trajet pour rejoindre le Sud de Vix et les Six Moulins depuis la RD 938T en raison de la condamnation d'un accès. L'impact sur le foncier et les coûts de mise en œuvre sont similaires entre les variantes.

La variante 1 semble donc préférable d'un point de vue accès aux propriétés.

94

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thairé Comparaison des variantes – Environnement



95

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thairé Comparaison des variantes – Environnement

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Milieu physique		
Réseau hydrographique réglementaire	Aucun cours d'eau traversé	Aucun cours d'eau traversé
Enjeux écologiques		
Sites Natura 2000	Evités par l'ensemble des variantes	Evités par l'ensemble des variantes
Zonages d'inventaires et de connaissances du milieu naturel	ZNIEFF de type 2	ZNIEFF de type 2
Réseau de haies	250 m de haies impactées	250 m de haies impactées
Réseau hydrographique	3 fossés interceptés	3 fossés interceptés
Zone humides inventorierées	Impact sur zones humides critère pédologique	Impact sur zones humides critère pédologique
Enjeu écologique	Même impact sur des parcelles à enjeu moyen et à enjeu fort Présence d'une plante remarquable <small>Cette variante a plus d'impacts sur la haie et les fourrés au carrefour de la Chaume pour permettre un dégagement de visibilité</small>	Même impact sur des parcelles à enjeu moyen et à enjeu fort Présence d'une plante remarquable
Milieu humain		
Documents d'urbanisme	Aucun élément protégé	Aucun élément protégé
Patrimoine	Zone de présomption de prescriptions archéologiques	Zone de présomption de prescriptions archéologiques
SYNTHESE		

96

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire *Comparaison des variantes – Environnement*

La variante 2 apparaît comme ayant une incidence moins importante que la variante 1 sur le milieu naturel, notamment vis-à-vis de la haie et des fourrées impactés au carrefour de la Chaume permettant un dégagement de visibilité en provenance des Six Moulins.

La variante 2 semble donc légèrement plus favorable d'un point de vue environnemental.

97



Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire *Comparaison des variantes – Synthèse*

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

La variante 1 est plus favorable en termes de fonctionnalité en raison de l'aménagement d'un accès supplémentaire sur TAG à la Chaume.

98

Plan

1) Contexte et objectifs du projet (pages 04 à 11)

2) Etat initial (pages 13 à 42)

3) Présentation et comparaison des variantes (pages 43 à 116)

Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée (pages 45 à 62)

Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix (pages 63 à 80)

Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire (pages 81 à 98)

Secteur 4 – Le Thaire / Ile-d'Elle (pages 99 à 116)

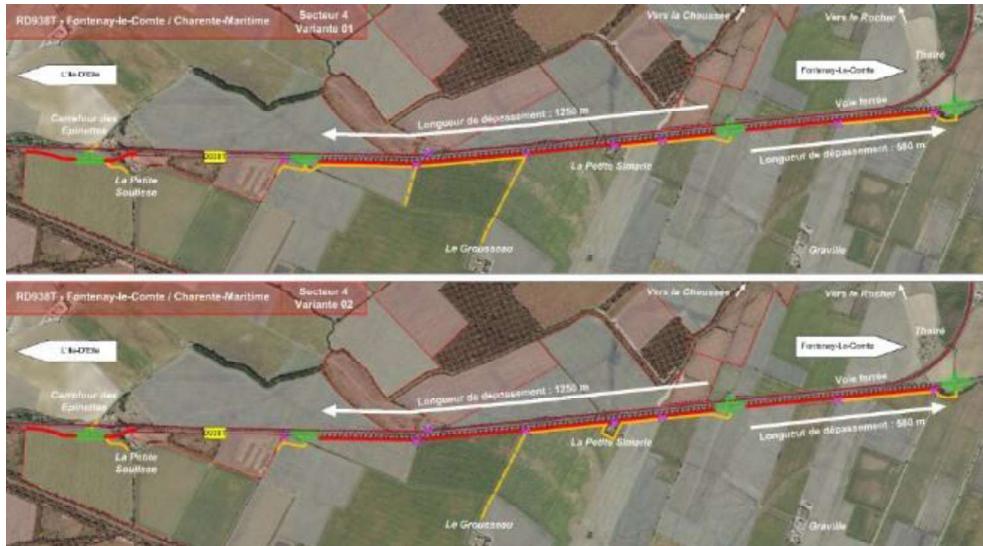
4) Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle (pages 117 à 128)

99

Présentation et comparaison des variantes Secteur 4 – Le Thaire / Ile D'Elle

LEGENDE

Carréfour T.A.G.	
Voie existante	
Sens de déplacement	
Côte d'élargissement de la RD938T	
voie de rétablissement à créer	
voie de rétablissement existante	
Accès à la RD938T supprimé	
Zones Natura 2000	



100

129

Présentation et comparaison des variantes

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Sur ce secteur deux variantes sont présentées. Elles ont été réalisées en tenant compte des principes suivants :

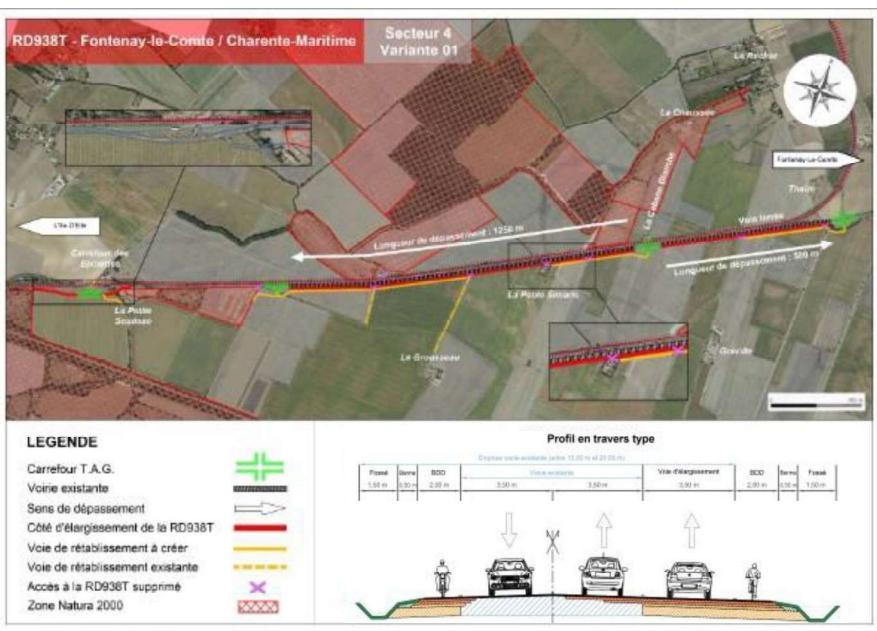
- Crédit de 2 créneaux de déplacement délimité par 3 carrefours avec voies spéciales de tourne à gauche:
 - Au niveau de la voie communale menant à Thairet au Rocher.
 - Au niveau de la voie communale de la Cabane Blanche
 - Au niveau du chemin agricole longeant la zone Natura 2000 avant le carrefour des Epinettes.
- Rétablissement des accès riverains et des dessertes locales notamment agricoles existantes par la création de voies de rétablissement;
- Aménagement et sécurisation du carrefour des Epinettes (passage à niveau)
- Les variantes diffèrent sur la desserte de la Petite Souisse et du lieu-dit Grousseau

Dans les 2 variantes, le Département fait le choix d'éviter tout impact sur la zone Natura 2000. L'aménagement des créneaux à 3 voies s'arrête donc au TAG avant la zone Natura 2000 de La Petite Soulisse.

101

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Variante 1



102

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Variante 1

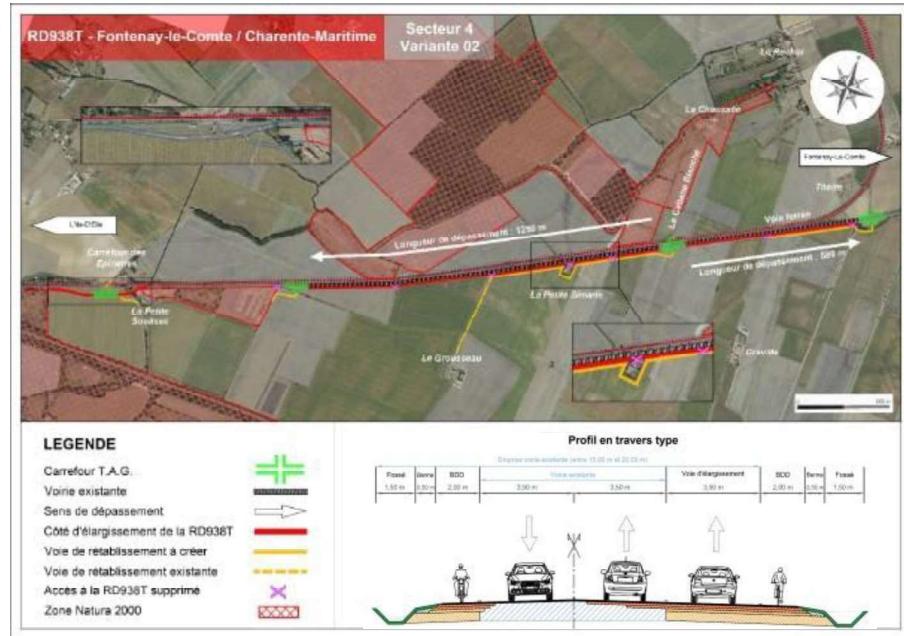
Descriptif de la variante 1 :

- 2 créneaux de dépassement, un dans le sens Fontenay-le-Comte > Ile-d'Elle et un dans l'autre sens ;
- Les créneaux de dépassement sont délimités par 3 Tourne-à-gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants :
 - TAG Au niveau de la voie communale menant à Thairet au Rocher desservant :
 - Au Nord la voie existante reliant Thairet au Rocher desservant le Rocher.
 - Au Sud création d'une voie de raccordement desservant les parcelles agricoles alentours
 - Au niveau de la voie communale la Cabane Blanche :
 - Au Nord la voie communale existante desservant la Cabane Blanche et les parcelles agricoles alentours
 - Au Sud création d'une voie de raccordement longeant la RD 938T desservant la Petite Simarie et permettant l'accès aux parcelles agricoles alentours
 - Au niveau du chemin agricole longeant la zone Natura 2000 avant le carrefour des Epinettes :
 - Au Sud création d'une voie de raccordement longeant la RD 938T desservant le Grousseau et permettant l'accès aux parcelles agricoles alentours
- Aménagement et sécurisation du carrefour des Epinettes en déportant la route de 20 m par rapport à la voie ferrée et en ajoutant un TAG vers le Nord desservant les Epinettes, le Chail et vers le sud la Petite Souisse et les parcelles agricoles alentours

103

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Variante 2



104



Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Variante 2

Descriptif de la variante 2 :

- 2 crêneaux de dépassement, un dans le sens Fontenay-le-Comte > Ile-d'Elle et un dans l'autre sens ;
- Les crêneaux de dépassements sont délimités par 3 Tourne-à-gauche (TAG) permettant la desserte locale et le rétablissement des chemins agricoles existants :
 - TAG Au niveau de la voie communale menant à Thairé et au Rocher desservant :
 - Au Nord la voie existante reliant Thairé et desservant le Rocher.
 - Au Sud création d'une voie de raccordement desservant les parcelles agricoles alentours
 - Au niveau de la voie communale de Cabane Blanche :
 - Au Nord la voie communale existante desservant la Cabane Blanche et les parcelles agricoles alentours,
 - Au Sud création d'une voie de raccordement longeant la RD 938T desservant la Petite Simarie ainsi que le Grouseau et permettant l'accès aux parcelles agricoles alentours
 - Au niveau du chemin agricole longeant la zone Natura 2000 avant le carrefour des Epinettes :
 - Au Sud création d'une voie de raccordement longeant la RD 938T et permettant l'accès aux parcelles agricoles alentours
- Aménagement et sécurisation du carrefour des Epinettes en déportant la route de 20 m par rapport à la voie ferrée et en ajoutant un TAG vers le Nord desservant les Epinettes, le Chail et vers le sud la Petite Soulisse et les parcelles agricoles alentours

105



Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes - Fonctionnalités

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Fonctionnalités	Suppression des accès directs donc absence de ralentissement Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG	Suppression des accès directs donc absence de ralentissement Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG
Rétablissement	Les lieux possédant des accès directs sur la RD 938T, ont des accès rétablis sur la RD 938T L'ensemble des parcelles est désenclavé	Les lieux possédant des accès directs sur la RD 938T, ont des accès rétablis sur la RD 938T L'ensemble des parcelles est désenclavé
SYNTHESE		

Les deux variantes permettent toutes deux le rétablissement d'accès à la RD 938T pour l'ensemble des lieux actuellement desservis et pour l'ensemble des parcelles.

Par ailleurs, les variantes permettent toutes deux d'assurer la fluidité de la circulation sur la RD 938T tout en sécurisant les mouvements de tourne-à-gauche.

Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la quatrième section.

106

132

Secteur 4 – Le Thaire / Ile D'Elle

Comparaison des variantes – Agriculture

Variante 1



Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes - Agriculture

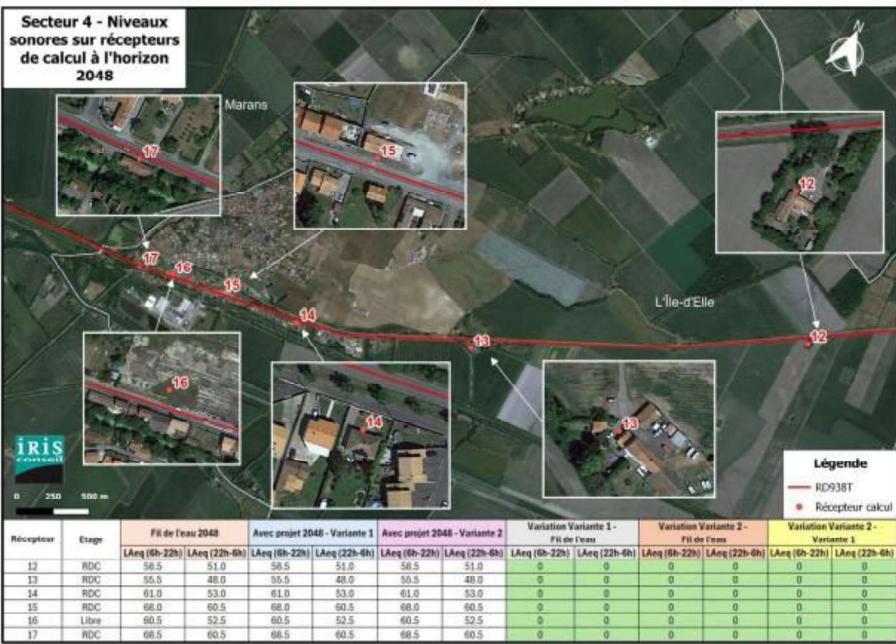
	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EMPRISE	5,05 ha	5,12 ha
DELAISSES	0,80 ha	1,12 ha
COUPURE D'ILLOT	0	0
NOMBRE D' ILOTS IMPACTES	17	17
DONT ILOTS DRAINÉS	15	15
DONT ILOTS IRRIGUÉS	0	0
% IMPACT/SAU	0,3 %	0,3 %
FONCTIONNALITÉ AGRICOLE	Allongement de parcours moyen	Allongement de parcours moyen Accès plus fonctionnel pour l'exploitant au Sud
SYNTHÈSE		

La variante 2 est plus favorable, du fait d'un accès plus fonctionnel pour l'exploitant au Sud, malgré des impacts fonciers légèrement plus importants.

109

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes - Acoustique



L'état fil de l'eau 2048 correspond à l'état futur en l'année 2048 sans aménagement de la RD 938T

110

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes - Acoustique

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Acoustique	Pas de modification significative Habitations en zone d'ambiance sonore modérée au droit de l'aménagement.	Pas de modification significative Habitations en zone d'ambiance sonore modérée au droit de l'aménagement.

Les habitationssont éloignéesde la RD938T sur ce secteur (hors Ile d'Elle) L'impact acoustique des deux variantesest équivalenpource secteur.

Dans le centre de L'Ile-d'Elle,l'état future en l'année2048 sans aménagementmontre une ambiancesonore non modérée de jour(≥ 65 dBA) et de nuit(≥ 60 dBA) pourles habitationsen front bâti directde la RD 938T(récepteurs 15 et 17), et une ambiancesonore modérée de jour(< 65 dBA) et modérée de nuit(< 60 dBA) pour les habitations en retraitde la RD 938T(récepteurs 14 et 16).

Pour les deux variantes, que ce soit en période diurne ou nocturne, **le projet n'entraîne pas de modification significative des niveaux sonores.**

Ce critère n'est pas discriminantpour cette section.

111

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes – Coûts / Accès / Foncier

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Activités économiques (Accès...)	Légère modification des conditions d'accès aux propriétés, accès sécurisés via les carrefours tourne à gauche.	Légère modification des conditions d'accès aux propriétés, accès sécurisés via les carrefours tourne à gauche.
Bâti	Impact sur une propriété bâti ne nécessitant pas de démolition.	Impact sur une propriété bâti ne nécessitant pas de démolition.
SYNTHESE		

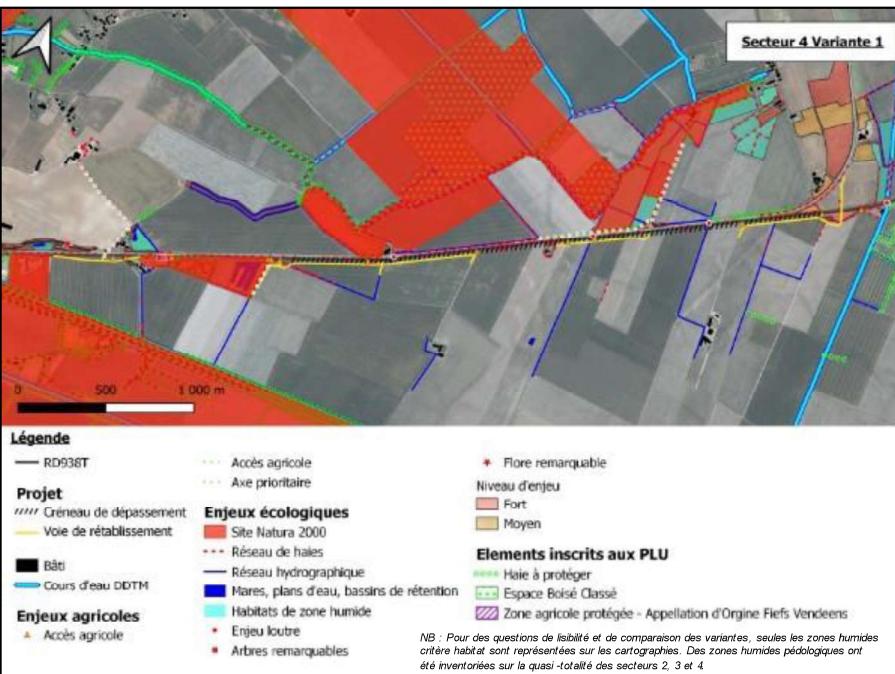
Les deuxvariantescomportenttoutes deux des accès aux propriétéspeu impactéset rétabliss

Ce critère n'est pas discriminantpour les variantesde la quatrième section.

112

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes – Environnement



113

Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes – Environnement



114



Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes – Environnement

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Milieu physique		
Réseau hydrographique réglementaire	Aucun cours d'eau traversé	Aucun cours d'eau traversé
Enjeux écologiques		
Sites Natura 2000	Evités par l'ensemble des variantes	
Zonages d'inventaires et de connaissances du milieu naturel	ZNIEFF de type 2	ZNIEFF de type 2
Réseau de haies	240 m de haies impactées	240 m de haies impactées
Réseau hydrographique	5 fossés interceptés	5 fossés interceptés
Zone humides inventorierées	Impact sur zones humides critère pédologique	Impact sur zones humides critère pédologique
Enjeu écologique	Même impact sur des parcelles à enjeu moyen et à enjeu fort Présence de flore et d'arbres remarquables	Même impact sur des parcelles à enjeu moyen et à enjeu fort Présence de flore et d'arbres remarquables
Milieu humain		
Documents d'urbanisme	Pas d'élément protégé au PLU	Pas d'élément protégé au PLU
Patrimoine	Zone de présomption de prescriptions archéologiques	Zone de présomption de prescriptions archéologiques
SYNTHESE		

La variante 1 et la variante 2 ont un impact identique en termes d'environnement et de milieu impacté en raison de la similarité des deux variantes.

Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la quatrième section.

115



Secteur 4 – Le Thairé / Ile D'Elle

Comparaison des variantes – Synthèse

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

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

116

137

Plan

- 1) Contexte et objectifs du projet (pages 04 à 11)
- 2) Etat initial (pages 13 à 42)
- 3) Présentation et comparaison des variantes (pages 43 à 116)
 - Secteur 1 – Fontenay-le-Comte / La Fraignée (pages 45 à 62)
 - Secteur 2 – La Fraignée / Giratoire de Vix (pages 63 à 80)
 - Secteur 3 – Giratoire de Vix / Le Thaire (pages 81 à 98)
 - Secteur 4 – Le Thaire / Ile-d'Elle (pages 99 à 116)
- 4) Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle (pages 117 à 128)**

117

Aménagement de la traversée de l'Ile d'Elle *Le diagnostic*



118



Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle

Le diagnostic – séquence 1

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT



Cette première séquence débute à l'entrée en agglomération côté Fontenay jusqu'à la fin du TAG desservant le lotissement au Sud, elle caractérisée par :

- Un milieu urbain peu perceptible en entrée d'agglomération,
- Une vitesse élevée des véhicules circulant sur la RD 938T,
- Une voie plutôt routière avec une séparation franche des modes de déplacement,
- Un 1er élément marquant : le TAG desservant le lotissement au Sud.

119



Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle

Le diagnostic – séquence 2

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT



Cette séquence débute au premier front bâti de chaque côté de la route jusqu'à la fin du giratoire, elle caractérisée par :

- Un milieu urbain plus dense,
- Stationnements de véhicules notamment poids lourds anarchiques sur les trottoirs,
- Aménagements paysagers le long de la route peu qualitatifs,
- Vitesses des véhicules non adaptée,
- Des cheminements doux peu confortable et des traversées peu ou pas sécurisées.

120

139

Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle

Le diagnostic – séquence 3

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT



Cette séquence débute après le giratoire jusqu'à la sortie d'agglomération direction Marans, elle caractérisée par :

- Une entrée d'agglomération marquée par le passage à niveau,
- Un front bâti relativement proche de la route côté sud,
- Des visibilités en sortie de carrefour relativement médiocre,
- Des cheminements doux moins large et peu confortable.

121

Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle

Les enjeux

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Les enjeux de la traversée de l'Île d'Elle sont les suivants :

- Apaiser la circulation routière par des aménagements maîtrisant la vitesse ;
- Prendre en compte la circulation des modes actifs (piétons, vélos) et sécuriser les traversées ;
- Organiser le stationnement des véhicules lié aux commerces et habitations riveraines.

122

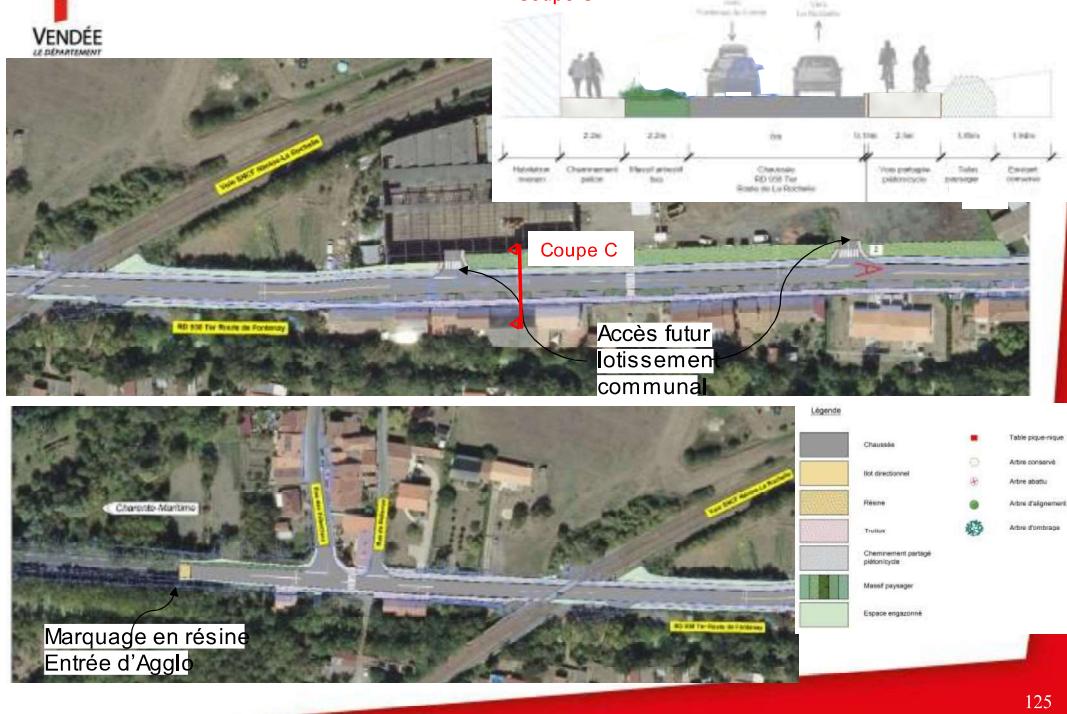
Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle - *Le projet* Séquence 1



Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle - *Le projet* Séquence 2



Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle - *Le projet* Séquence 3



125

Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle *Photo-montage à proximité de la boulangerie*



126

142

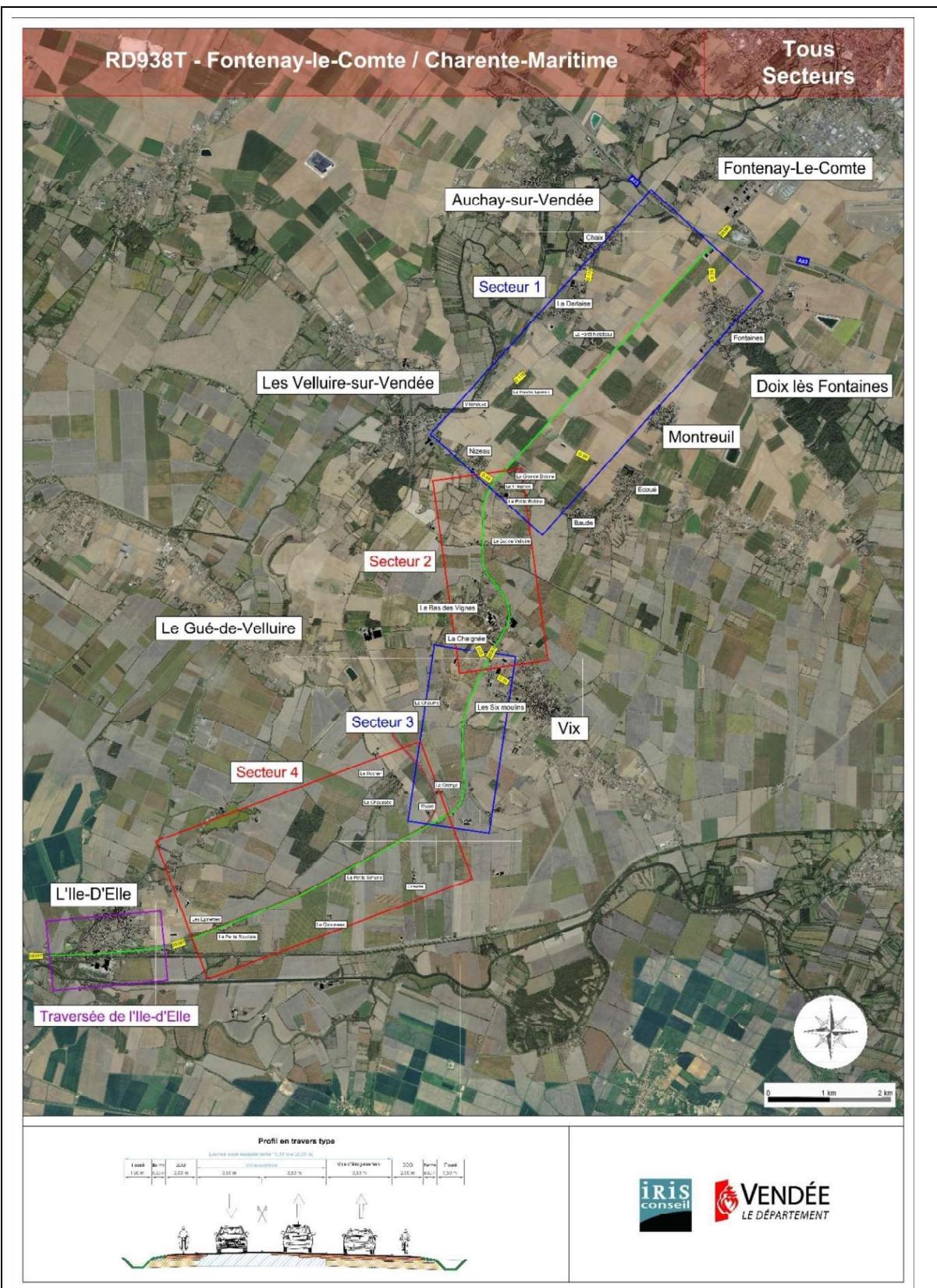
Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle *Photo-montage à proximité de l'ancienne briquettrerie*

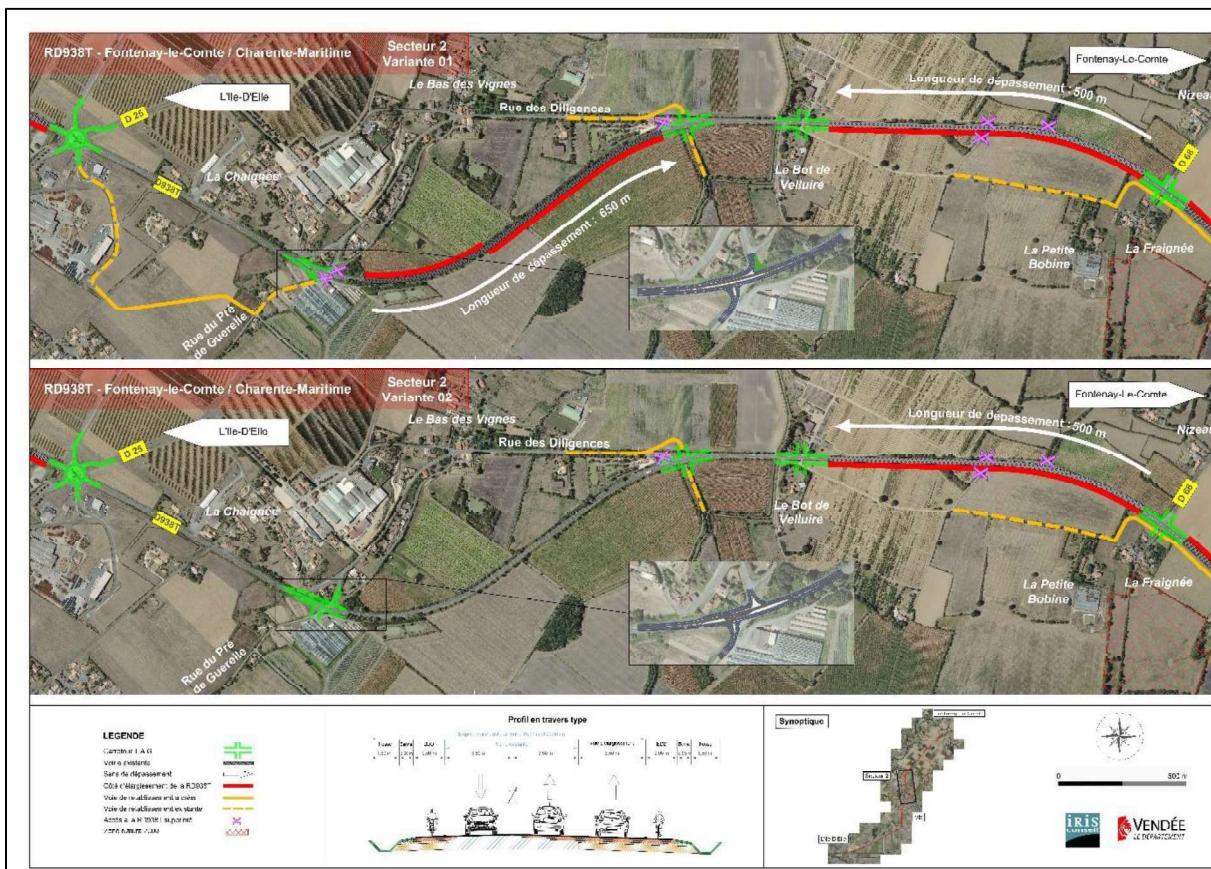
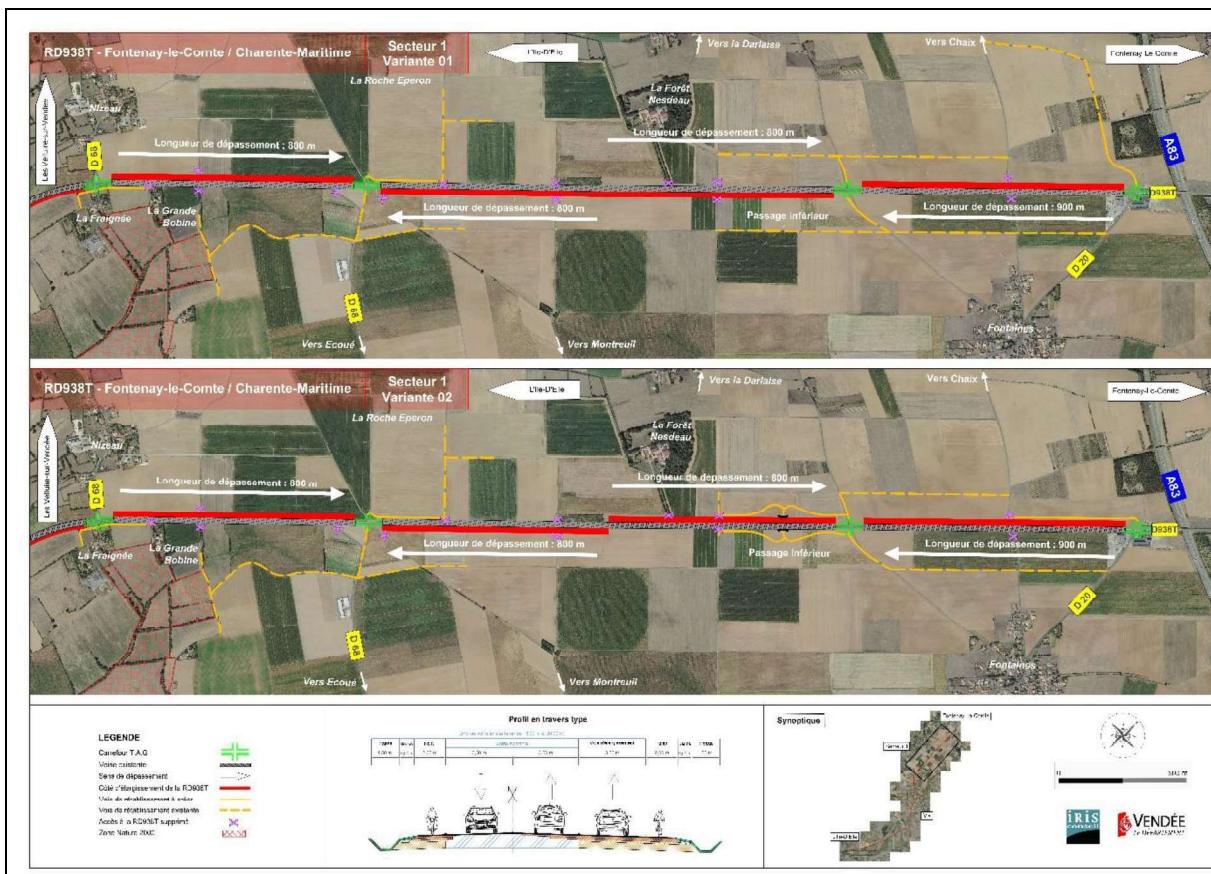


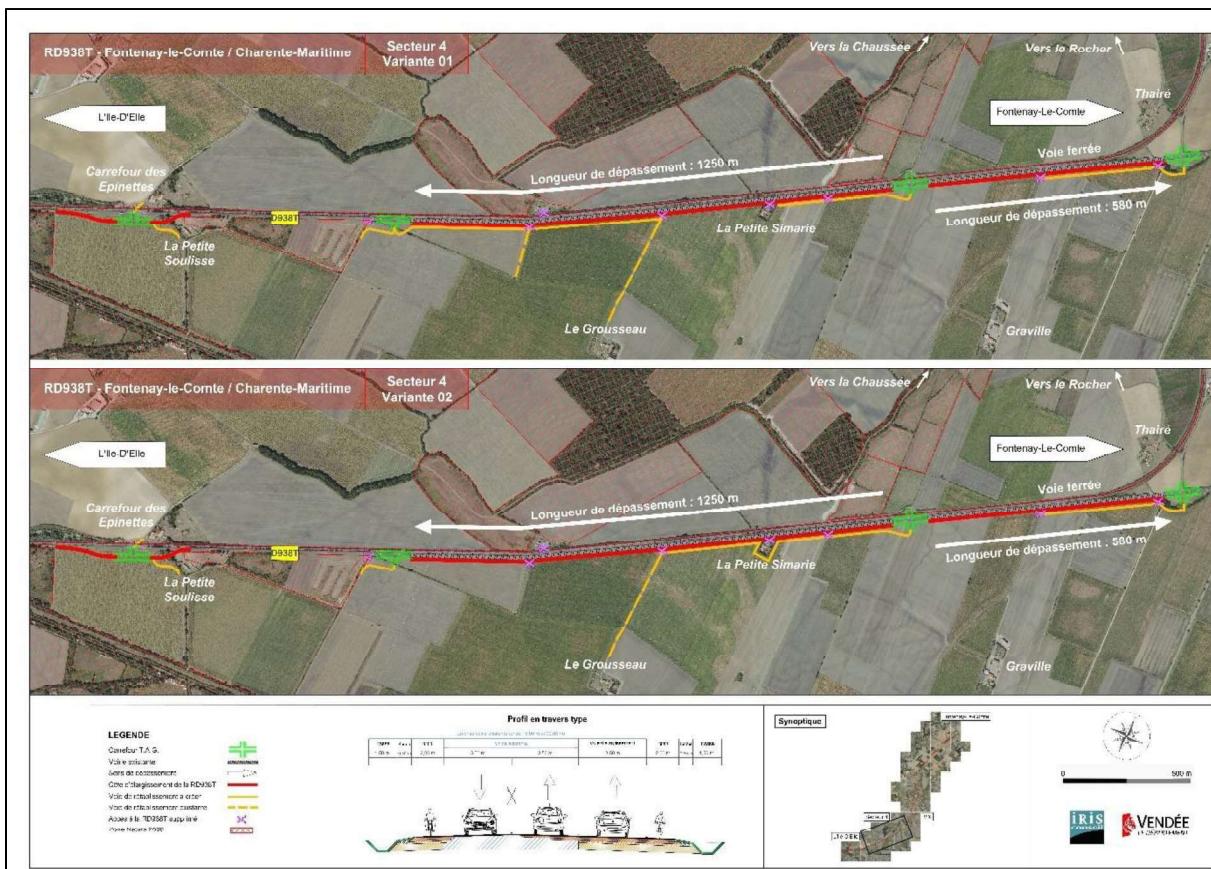
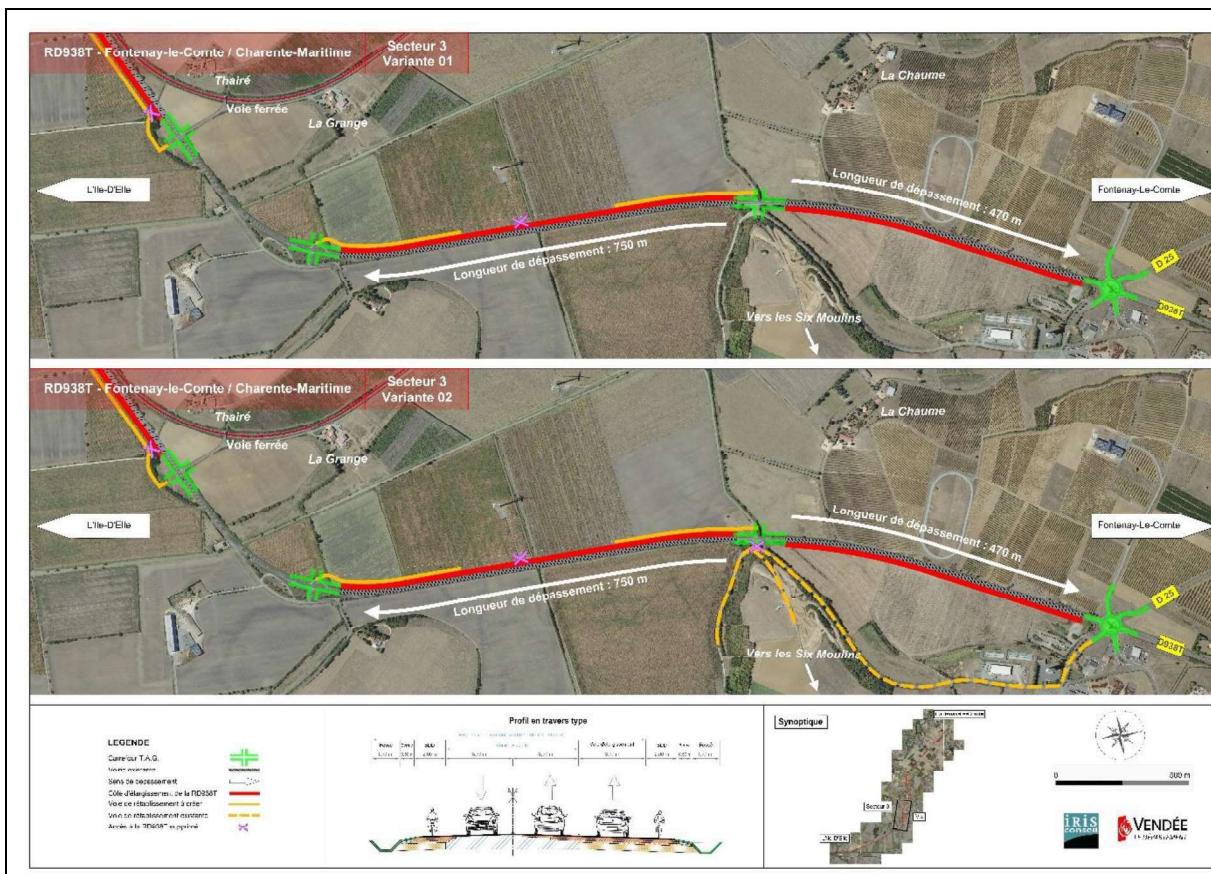
Aménagement de la traversée de l'Île d'Elle *La réponse aux enjeux*

- Apaiser la circulation routière par des aménagements maîtrisant la vitesse
 - En entrée côté Fontenay-le-Comte : marquage spécifique, îlots centraux, traitement plus urbain du tourne à gauche accéder au lotissement
 - En entrée côté Charente-Maritime : marquage spécifique, îlots centraux en peinture
 - Mise en place de plateaux
 - Réduction de la vitesse maximale autorisée
- Prendre en compte la circulation des modes actifs (piétons, vélos) et sécuriser les traversées
 - Aménagements piétons des deux côtés sur l'ensemble de la traversée de l'Île d'Elle, aménagement partagé cycle/piéton côté sud jusqu'à la boulangerie puis côté nord
 - Des traversées sécurisées et marquées
- Organiser le stationnement des véhicules liés aux commerces et habitations riveraines
 - Mise en place de stationnement devant chaque habitation, deux stationnement PL à proximité de la Boulangerie en « arrêt minute »
- Assurer la compatibilité avec les projets de la commune : aménagement d'une aire de covoiturage / pique-nique et lotissement dans le site de l'ancienne Briqueterie.

ANNEXE 8 – PANNEAUX EXPOSÉS EN MAIRIES









ANNEXE 9 – REGISTRE

REGISTRE DE FONTENAY-LE-COMTE



REGISTRE DE CONCERTATION

FLC

Déposé en mairie de Fontenay-le-Comte

Objet de la Concertation :

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

L'exposition et le dossier qui vous sont présentés du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus concernent le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay- le-Comte et la Charente-Maritime.

Après un rappel des objectifs du projet et des enjeux du territoire, vous pourrez prendre connaissance des différentes variantes envisagées, de leur analyse comparative et de la solution privilégiée par le Département.

Le présent registre est à votre disposition pour recueillir vos remarques. **Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir indiquer vos nom, prénom et adresse.**

Afin de répondre à vos éventuelles questions, de recueillir votre avis et vos suggestions, des permanences seront organisées en Mairie par les services du Département durant la durée de l'exposition, selon le planning ci-dessous.

En Mairie de Fontenay-le-Comte :

- Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00

En Mairie de Vix :

- Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

En Mairie de L'Île d'Elle :

- Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Vous pouvez également faire part de vos observations jusqu'au vendredi 5 juillet 2024 inclus en adressant :

- un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch 85923 La Roche-sur-Yon Cedex 9
- en adressant un courriel à setn@vendee.fr

1/50

Date : 16/06/2026

Nom, Prénom : BAZIRE François

Adresse : 30 la Forêt Névezean 85 200 AUCHY SUR VENDÉE

Commentaire : le site de la Forêt Névezean est très impraticable par le projet : 1/ Propriété 2/ Agricole
le projet ferme l'exploitation en 2 avec une nouvelle distance non franchissable de 2,5 km.

- * C'est pourquoi route la route 2 est envisageable avec le passage inférieur, adapté aux machines agricoles.
- * Mais cette variante 2 doit prendre en élargissement côté Sud pour sauver la haie de 500 m environ implantée en 2008.
 - réservoir de biodiversité (oiseaux, insectes, mammifère), pour un couple d'écocitoyens critiquant la fréquentation
 - seule haie sur le secteur 1 → intérêt paysager dans la plaine à vocation à planter dans le temps contrairement aux autres

FLCA sur bâche côté Sud-

- élément de sécurité vis à vis des embûches de l'impasse (protège la route) ainsi que des traitements phytosanitaires.

- + proche du périmètre de protection des monuments historiques

Date :

Nom, Prénom : Le résultat de l'établissement de pont et d'autre devrait

Adresser : être adaptées aux flux de véhicules et des croisements

Commentaire : Certains court aujourd'hui des chemins en herbes difficilement utilisables par des véhicules légers et croisements impossible.

* pour l'impasse :

- allongement de parcours multiplié par 3 ou 4 selon les circuits

- besoin d'aménager/modifier l'aqueduc passant sous la route

François BAZIRE

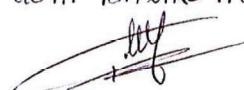
GROLLEAU Lionel

habitant de la Forêt Névezean

Ancien exploitant et salarié actuel

de M. BAZIRE François

06.62.24.13.8.8



3/50

Date : 21.06.24

Nom, Prénom : BARNAUD Agnès

Adresse : 33 Rue des Epinettes 85200 MONTREUIL

Commentaire :

Secteur 1 choix de la variante D2
avec un carrefour giratoire entre la D20 et D932R
pour plus de sécurité.

FLC2

Date : 26.10.24

Nom, Prénom : BAILLY-CHAVANNE Hélène

Adresse : 1, RUE DE LA COUR / 85200 MONTREUIL

Commentaire :

De nombreux jeunes (et moins jeunes !) empruntent l'axe Fontenay / Marans pour sortir aller à l'école (lycées et collèges) ou sortir pour aller travailler (le d'Elle, Vix...) . C'est un axe de grande circulation et notamment de poids lourds... C'est très dangereux avec des risques de déportation et de chutes lors de croisement.

Il serait très fortement souhaitable de prévoir des pistes cyclables sur ce trajet pour la sécurité des deux-roues... Il est étonnant que à l'heure où on priviliege les déplacements moins énergivores, on ait pas prévu ces aménagements !

REGISTRE D'AUCHAY-SUR-VENDÉE



REGISTRE DE CONCERTATION

Déposé en mairie d'Auchay-sur-Vendée (AV)

Objet de la Concertation :

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

L'exposition et le dossier qui vous sont présentés du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus concernent le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay- le-Comte et la Charente-Maritime.

Après un rappel des objectifs du projet et des enjeux du territoire, vous pourrez prendre connaissance des différentes variantes envisagées, de leur analyse comparative et de la solution privilégiée par le Département.

Le présent registre est à votre disposition pour recueillir vos remarques. **Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir indiquer vos nom, prénom et adresse.**

Afin de répondre à vos éventuelles questions, de recueillir votre avis et vos suggestions, des permanences seront organisées en Mairie par les services du Département durant la durée de l'exposition, selon le planning ci-dessous.

En Mairie de Fontenay-le-Comte :

- Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00

En Mairie de Vix :

- Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

En Mairie de L'Île d'Elle :

- Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Vous pouvez également faire part de vos observations jusqu'au vendredi 5 juillet 2024 inclus en adressant :

- un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch 85923 La Roche-sur-Yon Cedex 9
- en adressant un courriel à setn@vendee.fr

Date : 10-06-2024

Nom, Prénom : Michel Pierre Yves

Adresse : Avenue de l'Aviation 85200 Archery / Vendée

Commentaire : Merci pour cette belle initiative
qui permet d'espacer les départs.

Pour le secteur 1, l'option n°2 avec
pont au niveau semble indispensable.
Par ailleurs, pour les raisons de fluidité et
réaliser le positionnement d'un pôle sur un
niveau de fonds après le pont de l'autoroute
pourrait être envisagé aussi qu'il existe des
liaisons directes vers le hameau des Chênes.

Une variante parallèle à la D938 Ter risque de
perturber les circulations surtout en saison
du repos inverse à droite.

AV1

Date : Le 10 juillet 2024

Nom, Prénom : MESSAIS Jean

Adresse : 10 route des Sables d'Olonne 85200 Ludeyrie (Vendée)

Commentaire : En tant que Président de l'association
des Communes de Ludeyrie (Vendée), je demande que
soit réalisée une route parallèle à la D938 Ter
des Emboulements Duxande à la jonction avec la D20
et la future route vers Chênes.

AV2

Sans quoi, il sera très dangereux pour les personnes
d'un certain âge de traverser superficiellement la D938 Ter.

Bon nombre de traversées de cette route sont effectuées
quotidiennement. Cela l'est encore dans la partie frontale
de ce secteur fluvial où certains montagnards peuvent réaliser
leur route à pied. Pour les exploitants agricoles livrant des
céréales, il est nécessaire de faire de telles traversées.
Sachez-vous vraiment offrir une sécurité réelle
aux populations rurales du Sud Vendée !

Date : 11 juin 2024

Nom, Prénom : DESGRANGES Jean-Paul

Adresse : 66 route de Fontaines 85200 Auday / Vendée

Commentaire : A ce niveau il est nécessaire d'avoir l'infrastructure pour permettre aux habitants d'Auday de pouvoir se déplacer dans le circuit en direction de Fontaines.

AV3

Le passage inférieur prévu dans la variante 2 est aussi nécessaire pour permettre une circulation "douce" piétons et cyclistes, mais également le passage des engins agricoles en sécurité. Il pourra sous forme d'une augmentation de la circulation après l'aménagement de cette complexité que la traversée de Marans n'existe plus.

Date : 17 juillet 2024

Nom, Prénom : GIRAUD Loïc. Maire. Bourgogne de Auday-en-Vendée.

Adresse : 79 route de Fontaines Châtel 85200 Auday sur Vendée

Commentaire : Un rond-point connectant la RD 938.Ter, RD 20 et la route provenant du Bourg de Châtel est une nécessité absolue dans les deux variantes : SECURITE.

AV4

Déplacements. Un passage inférieur sous la RD 938.Ter est nécessaire comme prévu sur la variante 2. Sur le profil en tracé, on voit un cycliste et un motocycliste. Quelle est leur place dans un TAO ?

Il est important de relier la route actuelle du Bourg de Châtel à la route des champs.

Raison. Des habitants du haut du Bourg travaillent sur Velluire. Ils, ou l'Ile d'Elle, empruntent quotidiennement la route de La Rocheille.

•/•
4/50

Date : ... 17.06.2024

Nom, Prénom : ... AURELIO SOEL (suite)

Adresse :

Commentaire : ... Du fait de la désertification médicale, bon nombre de familles emportent également la direction de La Rochelle pour aller sur Paris ou pour les généralistes et non La Rochelle pour les spécialistes : Dentistes, ophtalmologues, chirurgiens, cardiologues... le fait de rejoindre le futur rond-point augmentera la cherté actuelle de 1.200m² (600m²x2) + le retour - 2000m². Soit 12 km par semaine pour les travailleurs. Frais supplémentaires, augmentation CO₂. Cela évidemment, c'est impensable de privatiser l'aménagement de la voirie face à la fréquentation journalière de 16 000 personnes et impérativement en continu. C'est une voirie qui joue un rôle important dans la biodiversité en qui n'est pas le cas des places de stationnement qui disparaissent dans le temps et laissé des plats. Ceci est inadmissible, à l'heure où les agriculteurs et les chasseurs suivent les consignes autoroutiers en replaçant systématiquement les haies avec les enfants de l'école pour les sensibiliser à cette problématique.

Date : ... 17.06.1.2.4

Nom, Prénom : ... L.A.C.D.T.E Christian

Adresse : ... 1 Rue des Plants 85200 AUCHAT VENDEE

Commentaire : ... Un mixte entre la variante un et deux devrait permettre d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic. La variante deux avec le passage inférieur est sécurisée, aussi bien pour les véhicules légers que pour les poids lourds et engins agricoles.

Ajoutez à cette variante un écartement à la place du T.A.G. situé au pied de l'autoroute pour la desserte d'Auchay sur Vendée et Fontenay.

Ces deux ouvrages permettent de sécuriser l'accès à Auchay sur Vendée et Fontenay ainsi que la traversée de la RD 938T.

AVS

Date : 19 juillet 2024

Nom, Prénom : A.T. WAT. Dominique

Adresse : 1 rue du Parc 8 Rue Achard Vendée

Commentaire : Secteur 1 - Fontenay/la Fraignée :

Un mix des deux variantes, serait idéal avec la mise en place d'un rond point aux couleurs de la zone de Beaufort. Le passage sans tamis (A) est nécessaire au minimum pour les échanges agricoles que pour l'activité touristique (passage sécurisé pour les cyclistes).

AV 6

1/ liaison directe du boulevard Châix (V1) avec la zone de Beaufort nécessaire.

A modifier à R+0 et pas si impraticable pour la sécurité et le bien-être des usagers. (les échanges Marché/Zone artisanale sont moins fréquents). Pas attendre d'avoir malheureusement des accidents pour agir.

2/ Conservation de la haie bosquière de għaqqa esti du chemin de la Forêt Vendée est importante.

Date : 19 juillet 2024

Nom, Prénom : Michel HERBAUD

Adresse : Bourgiller municipal Apurit Vendée Ancien numéro d'Immatriculation

Commentaire : sur le secteur 1 / Fontenay le Comte / la Fraignée la meilleure solution repose sur un mix des 2 variantes.

AV 7

- Arrivée de Châix au rond-point de la ZA proche de l'A83 en créant une voie cyclable le long pour les déplacements doux avec accès à Flac via la zone de Beaufort.

- clér le paysage périurbain pour sécuriser et faciliter l'activité agricole de part et d'autre de la RN 938T ainsi que les déplacements doux entre Fontenay, Montreuil et Châix + conserver et maintenir des haies bordant le long des routes pour favoriser la biodiversité et au minimum un "effet tamponner".

Date : 19/06/74

Nom, Prénom : D.E.B.O.R.D.E Bruno

Adresse : Z.I. de la Prairie AURAY 85200 AULCHAY VENDEE

Commentaire : Rue à AULCHAY VENDEE et Agencourt

Pour tout les gens de la commune, et AULCHAY, il

faut impérativement un rond point au niveau du

carrefour avec Doré les Fontaines (Société Ouvraine)

pour plus de sécurité, autant pour les gens de

Doré les Fontaines que pour les gens d'AULCHAY.

Sur le monde agricole, il faut absolument le passage

inférieur qui apparaît sur la planche 2 et voire ensuite

le rétablissement des accès soit par de la création,

soit par les chemins existants. Je pense qu'il est

important de garder la haie devant la forêt Nesdeau.

Le passage inférieur devra faire au minimum

4,50 m de hauteur, le matériel grossit tout le temps.

Il est dommage que la restauration foncière n'ait pas été étudiée avant tout (comme l'avait demandé la profession agricole)

Date : 30 Juin 2024

Nom, Prénom : DRAPEAU Alain

Adresse : 13, Route de Fontaines, 85200 Aulchay Vendée

Commentaire : Conseiller municipal à Aulchay sur Vendée

Il est indispensable de mettre un rond point

au niveau du croisement avec Doré les Fontaines.

C'est une question de sécurité.

Date : ... 30 juin 2024

Nom, Prénom : ... AUDREY Guénuelle

Adresse : ... 66, rue de la claraise 85200 Auchay sur Vendée

Commentaire : ... Il me semblerait pertinent de mixer certains éléments des 2 variantes : conserver le passage sous la RD 938T entre la forêt Nesleau et le chemin de la forêt pour favoriser la traversée pour les agriculteurs, les cyclistes et les piétons (variante Q2)

... Préférer le tracé de la route entre le hameau de Chaix et le croisement de la RD 20 de la variante Q1, mais en optant pour un rond-point à ce carrefour D938T / RD 20 car le trafic y est dense, de nombreuses voitures venaient de Fontenay tournant à gauche vers Fontaines et les habitants d'Auchay tournant également à gauche vers Fontenay : un tourne à gauche me paraît donc inadapté (trafic peu fluide, risque moyen d'accident)

AV 10

Date : ... 3 juillet 2024

Nom, Prénom : ... Virginie Line

Adresse : ... Rue des Alizés Chaix

Commentaire : ... Pour moi, je préfère faire cultiver des Chaix à Fontaines au pied des bois

... Jeudi 1er juillet 2024, je travaille

... Un rond-point plus loin, plus loin

... Jeudi 1er juillet 2024, plus loin, plus loin

AVM

... pour les grands champs

Date : 4 juillet 2014

Nom, Prénom : JACQUELINE

Adresse : 25 Rue des plantes PARIS

Commentaire : Je pense qu'il faudrait que le conseil départemental réalise que le sud de la Vendée ne manque pas à Bournezeau que le secteur sud de la Vendée a besoin de réalisations.

(Mes impôts) ne sont pas que pour le secteur Vendée mais aussi pour le secteur Sud de la Vendée. Un beau projet à ne pas oublier.

AVAI Le secteur 1. La route de Châtel est la solution idéale avec cette tour de l'autoroute qui avec un rond point permet aux deux secteurs 1 et 2 de se réaliser. La route 2 elle-même de la forêt déboisée avec elle passage au niveau pour les agriculteurs et voies d'accès entre sorties sur la 3 voies. Pas contre Marçais reste toujours difficile Merci d'y réfléchir surtout la réalisation des tracés sur les oublisés du sud Vendée

Date :

Nom, Prénom :

Adresse :

Commentaire :

REGISTRE DE DOIX LÈS FONTAINES



REGISTRE DE CONCERTATION

Déposé en mairie de Doix-lès-Fontaines

DLF

Objet de la Concertation :

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

L'exposition et le dossier qui vous sont présentés du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus concernent le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay- le-Comte et la Charente-Maritime.

Après un rappel des objectifs du projet et des enjeux du territoire, vous pourrez prendre connaissance des différentes variantes envisagées, de leur analyse comparative et de la solution privilégiée par le Département.

Le présent registre est à votre disposition pour recueillir vos remarques. **Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir indiquer vos nom, prénom et adresse.**

Afin de répondre à vos éventuelles questions, de recueillir votre avis et vos suggestions, des permanences seront organisées en Mairie par les services du Département durant la durée de l'exposition, selon le planning ci-dessous.

En Mairie de Fontenay-le-Comte :

- Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00

En Mairie de Vix :

- Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

En Mairie de L'Île d'Elle :

- Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Vous pouvez également faire part de vos observations jusqu'au vendredi 5 juillet 2024 inclus en adressant :

- un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements
Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch
85923 La Roche-sur-Yon Cedex 9
- en adressant un courriel à setn@vendee.fr

Date : 13/07/23

Nom, Prénom : Pageaud Lionel

Adresse : 33 Rue du Goffe Donx les Fontaines.

Commentaire :

Pour le secteur 1

OK pour la variante 2 avec rajout d'un rond point entre la D20 et la 938 Ter et la liaison entre Chaix et la 938 Ter comme sur la variante 1.

DLF 1

Pour le raccordement par la rue de la Forêt avec Fontaines il faudra prévoir une réfection de cette rue car elle n'est pas prévue pour une circulation plus importante.

Date : 18/06/2024

Nom, Prénom : CHATEVAIRE Marie Jo

Adresse : 61 Rue du Goffe 85220 Deux-lès-Fontaines

Commentaire : Concernant le secteur 1, le carrefour

RD 938 T / RD 80 très fréquenté (l'étude ne précise pas le nombre de véhicules/jour en provenance de Fontaines ??)

DLF 2

préférerait un giratoire plutôt qu'un TAG ; l'accès à la zone commerciale de Beuregard accentue encore la dangerosité et par sa proximité avec le carrefour (peut-être à revoir !) La variante 1 avec création d'un accès par rebâtiissement de la voie existante du Bourg de Chaix me paraît intéressante.

La variante 2 avec un passage inférieur nécessite de traverser d'engins agricoles. Peut-on faire un mixte des 2 ? Attention à ne pas transférer trop de trafic sur le chemin de la Forêt qui donne accès à une zone pavillonnaire et n'est pas adapté pour cela.

3/50

DLF 3

Date : 17 juillet 2024

Nom, Prénom : BOUAFI Enz

Adresse : 20 rue du p'tit raméti Fontaines

Commentaire : retour 1.

plus bel échange avec la variante n° 2 mais en y incluant un rond point au carrefour D 20 / ~~D 938~~

nécessite d'un aménagement piétonnier plus grand que 30 puis l'emprise d'autant plus que utilisez des chemins et VSA qui sont des voies privées réservées et plus rank pour les tram, bus et vélos communale.

DLF 4

Date : 14 juillet 2024

Nom, Prénom : BOUAFI Enz p'tit Asa Fontaines

Adresse : Provinciale Niwafar - gendarmerie (Montreuil) Audien Augeran

Commentaire : passage du Doménech (vallur) châtaignier Sébastien Gallois (Lionel Clichy)

→ nécessité d'un rd pt sur le lieu-dit beauregard (fontaine) avec une liaison vers chaix (granit).

→ ok pour le passage socialement adapté aux engins agricoles, par contre cel avec pourrait se faire en direct par les chemins du VSA parallèles de part et d'autre à la D 20.1 de départementale ceci sauf pour les 4 portes d'accès à l'indomabie du piétonnier.

→ maintient du T.A.C version 2 à proximité du passage

suite →
4/50

Date : → Au lieu-dit "l'Union brûlé" rétablissement
Nom, Prénom : de la continuité du chemin d'A.S.A. ainsi
Adresse : que la réparation du chemin soit fermé
Commentaire : pour compensation l'assesseur régularise
→ transfert du chemin 2 km qui donne à la route
du Châtre à la commune de Châtel
→ nécessité d'un relèvement des niveaux de niveau
des voies (passage de bœufs esp. de saisons)
→ En tenant compte de ces remarques il est
impératif d'avoir un aménagement foncier
pour compenser les emprises foncières et supprimer
de certains chemins d'Asa afin de limiter leurs
risques d'embûches. La création des nouveaux chemins
doit être adapté à la circulation des engins agricoles
d'aujourd'hui.

DLF4

(suite)

Il faut souligner que le dernier aménagement
foncier dans ce secteur date du début des années 60.

Date : Afin qu'il existe le parcelaire est créé par les
Nom, Prénom : exploitants par la Caisse d'épargne amiable.
Adresse : Il vous suffit de formaliser ça par des
Commentaire : actes en presence par des notaires et géomètres.

Date : 6/07/24

Nom, Prénom : BOUCARD Stéphane

Adresse : 8 rue du petit portail

Commentaire : Un accès tout particulier doit être mis sur le carrefour avec la D80 / zone de Boucquard. En effet, le tournant à gauche ne respecte pas à ce niveau sécurité. Un seul point n'enterrerai en lieu de la fluidité et apporterai aux usagers une totale sécurité. Cet aménagement de la D938 ter est fait pour une desserte école et doit donc de ce fait apporter des réponses à nos administrés.

DLF 5

Date :

Nom, Prénom :

Adresse :

Commentaire :

REGISTRE DE MONTREUIL



REGISTRE DE CONCERTATION

Déposé en mairie de ~~Vix~~
Montreuil

Objet de la Concertation :

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

L'exposition et le dossier qui vous sont présentés du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus concernent le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay- le-Comte et la Charente-Maritime.

Après un rappel des objectifs du projet et des enjeux du territoire, vous pourrez prendre connaissance des différentes variantes envisagées, de leur analyse comparative et de la solution privilégiée par le Département.

Le présent registre est à votre disposition pour recueillir vos remarques. **Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir indiquer vos nom, prénom et adresse.**

Afin de répondre à vos éventuelles questions, de recueillir votre avis et vos suggestions, des permanences seront organisées en Mairie par les services du Département durant la durée de l'exposition, selon le planning ci-dessous.

En Mairie de Fontenay-le-Comte :

- Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00

En Mairie de Vix :

- Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

En Mairie de L'Île d'Elle :

- Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Vous pouvez également faire part de vos observations jusqu'au vendredi 5 juillet 2024 inclus en adressant :

- un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements
Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch
85923 La Roche-sur-Yon Cedex 9
- en adressant un courriel à setn@vendee.fr

1/50

Date :

Nom, Prénom :

Adresse :

Commentaire :

Date :

Nom, Prénom :

Adresse :

Commentaire :

REGISTRE DU GUÉ-DE-VELLUIRE



REGISTRE DE CONCERTATION

Déposé en mairie de Le Gué de Velluire

LGV

Objet de la Concertation :

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

L'exposition et le dossier qui vous sont présentés du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus concernent le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay- le-Comte et la Charente-Maritime.

Après un rappel des objectifs du projet et des enjeux du territoire, vous pourrez prendre connaissance des différentes variantes envisagées, de leur analyse comparative et de la solution privilégiée par le Département.

Le présent registre est à votre disposition pour recueillir vos remarques. **Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir indiquer vos nom, prénom et adresse.**

Afin de répondre à vos éventuelles questions, de recueillir votre avis et vos suggestions, des permanences seront organisées en Mairie par les services du Département durant la durée de l'exposition, selon le planning ci-dessous.

En Mairie de Fontenay-le-Comte :

- Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00

En Mairie de Vix :

- Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

En Mairie de L'Île d'Elle :

- Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Vous pouvez également faire part de vos observations jusqu'au vendredi 5 juillet 2024 inclus en adressant :

- un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements
Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch
85923 La Roche-sur-Yon Cedex 9
- en adressant un courriel à setn@vendee.fr

the first time in the history of the world, the people of the United States have become the leaders of the world in the field of industrial production.

MONUMENTS TO FREEDOM

The following monuments are located in the United States:

THE LIBERTY BELL

The Liberty Bell is a large bell located in Philadelphia, Pennsylvania.

The bell was cast in 1752 by John Brown, a local bell-founder. It was originally intended to be used as a church bell, but it was never hung in a church tower. Instead, it was used as a town bell, and it was rung to signal the start of the American Revolution.

The bell is made of bronze and weighs approximately 2,000 pounds. It has a diameter of about 36 inches and a thickness of about 10 inches.

The bell is inscribed with the words "Proclaim liberty throughout all the land unto all the inhabitants thereof".

The bell is now located in the Liberty Bell Center in Philadelphia, where it is a popular tourist attraction.

THE自由塔

The自由塔 is a tall, thin tower located in New York City.

The tower was built in 1885 to commemorate the 100th anniversary of the American Revolution. It is 1,454 feet tall and is the tallest building in the world.

The tower is made of steel and concrete, and it has a distinctive red and white striped pattern.

The tower is located in the Financial District of New York City, and it is a popular tourist attraction.

The tower is also known as the One World Trade Center, and it is a symbol of the United States' strength and freedom.

2/50

Date : 13/06/2016

Nom, Prénom : RIDEAU Daniel

Adresse : 49 rue des Epinettes 85200 Montreuil

Commentaire : Je pense que la voirie de la Secteur-
ale peut plus adapter le passage sous la
voie RD 938. En permettant un échange plus favorable
pour le marché agricole et les personnes dans
le secteur.

Il me semble très important de mettre
en place une circulation au centre ville de Fontaines
pour faciliter tout le trafic de la RD 938.
Ce sera un plaisir de faire de la RD 938
Montreuil, Flacq et d'autres communes en sorte.
Aux heures de pointe il est très difficile de
se déplacer sur la RD 938. Il est vraiment de la RD 938.

LGM

Date : 21/6/24

Nom, Prénom : Marchais Patrick

Adresse : 66 Rue de Port d'Écaillé 85200 Montreuil

Commentaire : Intersection CD 20 et RD 938. Il est
"impératif" en matière de sécurité d'installer un
nord-point à cette intersection et ce au dé
bouchage journalier (1000 véhicules/jour) des
commerces installés à Beaugard.

Je suis disponible pour vous donner le point de
vue d'un professionnel de la route et d'un conducteur
expérimenté REAGIR (0632482111)

Que fait ce pris d'une vie ?

LGR

Date : 26 juin 2021

Nom, Prénom : ARDOUIN Dominique (Mme)

Adresse : 22 Rue de la Rurière Vendée 85770 L'ILE D'EPPE

Commentaire : Empruntant la RD 938, lors des journées pour appeler et revenir du travail, le projet m'interroge sur plusieurs points :

Section 1 → l'intersection de la RD 938 et la RD 20 devrait être aménagée en ROND POINT afin de sécuriser la RD 20.
↳ prévoir le partage inférieur
↳ pourquoi ne pas bloquer l'accès de la voie en "pattes d'oie" elle permet de me pas gêner la circulation piétonne.
Tourne en arrière de l'île D'EPPE.

Section 2 → pas d'abserration. Pionnier. Pas possible de dépasser de 650m dont à priori ne sera pas du même côté. Elle se situe dans une courbe.

Section 3 → pas d'abserration
Section 4 → voir la sécurisation du carrefour des Epinettes qui est énormément emprunté

Date :

Nom, Prénom : La route est déjà accidentogène

Adresse : et amplifie ce phénomène par une

Commentaire : route à 3 voies

L'île D'EPPE - l'arrêt du bus très mal situé

Où est la sécurité des voyageurs?

Remarques générales et on pense aux
comuns exceptionnels lors de la traversée de
l'île D'EPPE

Deux interrogations majeures :

↳ pourquoi une route à 3 voies et pas 2 fois 2 voies?

↳ pourquoi ne pas profiter de la déviation de
Marans pour de accrocher des bus en contournant
l'île D'EPPE par le Nord (côté Vex.)?

Pour finir, la personne qui a présenté le diaporama était incompréhensible. Nous avons tous eu l'impression que le projet était déjà arrêté et que la réunion ne servait qu'à obéir à une exigence réglementaire.

Date : 3/7/2024
Nom, Prénom : CRAIGSET Thierry
Adresse : Rue du Commandant Le Paté, Baudre 86200 Montmorillon
Commentaire : Nous empruntons tous les jours la route qui sort sur la RD 938 au niveau de Baudre. Cette piste n'a été condamnée mais il est impératif de rebâti la route qui mène à Foulcé afin de ne pas faire un détour de plusieurs kilomètres plusieurs fois par jour.
De plus, afin de diminuer les nuisances sonores (qui risquent de s'accentuer à l'avenir avec le trafic routier), il faudra mettre en place sur tout le long de cet aménagement des haies bacsées dès la fin des travaux (pour info, des haies ont été plantées cet hiver sur la route du contourné Fontenay alors qu'elle est en place depuis plus de 30 ans !!!).
Merci de meus avis consulté.

LGV4

Date : 01/07/2024
Nom, Prénom : CLARIBENTIER Valérie
Adresse : 32 av de Charente 35200 Rennes
Commentaire : Les variantes 2 des secteur 1 me semblent plus appropriées. Toutefois pour une question de sécurité, en budget au caractère du DPLD je suis un peu judiciaire. Cela devra poser d'importance la praticabilité du WU de la présentation du budget de l'autoroute.

LGV5

Date : 03 juillet 2024

Nom, Prénom : POU LARD Chantal

Adresse : 83 Rue des Roches

Commentaire :

In RD 938 : a tellement de routes
traversantes qu'il serait judicieux
de réaliser un rond point à la
Sortie de Fontaines, de plus qu'il y
a une zone commercante depuis quelques
années. De plus, le projet d'une zone
élargie me semble très dangereux, à
l'arrivée de ce carrefour.

LGV6

Date :

Nom, Prénom :

Adresse :

Commentaire :

REGISTRE DES VELLUIRE-SUR-VENDÉE



REGISTRE DE CONCERTATION

Déposé en mairie de Les Velluire-sur-Vendée

LVV

Objet de la Concertation :

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

L'exposition et le dossier qui vous sont présentés du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus concernent le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay- le-Comte et la Charente-Maritime.

Après un rappel des objectifs du projet et des enjeux du territoire, vous pourrez prendre connaissance des différentes variantes envisagées, de leur analyse comparative et de la solution privilégiée par le Département.

Le présent registre est à votre disposition pour recueillir vos remarques. **Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir indiquer vos nom, prénom et adresse.**

Afin de répondre à vos éventuelles questions, de recueillir votre avis et vos suggestions, des permanences seront organisées en Mairie par les services du Département durant la durée de l'exposition, selon le planning ci-dessous.

En Mairie de Fontenay-le-Comte :

- Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00

En Mairie de Vix :

- Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

En Mairie de L'Île d'Elle :

- Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Vous pouvez également faire part de vos observations jusqu'au vendredi 5 juillet 2024 inclus en adressant :

- un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements
Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch
85923 La Roche-sur-Yon Cedex 9
- en adressant un courriel à setn@vendee.fr

1/50

1. **What is the primary purpose of the study?**

The primary purpose of the study is to evaluate the effectiveness of a new treatment for hypertension. The study will compare the new treatment to a standard treatment (placebo) in terms of blood pressure reduction and side effects.

2. **Who is eligible to participate in the study?**

Eligible participants include adults aged 18-65 years old with a systolic blood pressure of at least 140 mm Hg. Participants must also have no history of cardiovascular disease or stroke. Participants must be willing to take daily medication and attend all study visits.

3. **What are the inclusion criteria for the study?**

Inclusion criteria include:

- Age 18-65 years old
- Systolic blood pressure ≥ 140 mm Hg
- No history of cardiovascular disease or stroke
- Willingness to take daily medication and attend study visits

4. **What are the exclusion criteria for the study?**

Exclusion criteria include:

- History of cardiovascular disease or stroke
- Severe liver or kidney dysfunction
- Uncontrolled diabetes mellitus
- Pregnancy or lactation
- Use of prohibited medications or substances

5. **How many participants are needed for the study?**

The study requires approximately 300 participants to achieve statistical power and precision.

6. **What are the study procedures?**

The study will involve two groups: a treatment group receiving the new hypertension treatment and a placebo group receiving a dummy pill. Participants will be randomly assigned to one of the two groups. Both groups will receive the same number of study visits and follow-up. Participants will be monitored for side effects and blood pressure levels throughout the study period.

7. **What are the potential risks and benefits of participating in the study?**

Risks of participation include:

- Side effects from the study medication
- Cost of travel and time commitment

Benefits of participation include:

- Contribution to medical research and improved understanding of hypertension treatment
- Access to new treatment options before they are widely available
- Possibility of receiving free study medication

Date : 26 juillet 2014

Nom, Prénom : GANTIER Thierry

Adresse : 1 La Fréaignée 85770 VELLVIRE

Commentaire : C. Ainsi pour la VELLVIRE

..... Soutien au Rond-point

LVN1

Date : 26/6/2014

Nom, Prénom : Martin Nicolas

Adresse : 5 la Fréaignée Jelluire

LW2 Commentaire :

..... Pour la 3 Voie mais avec un Rond
Point

Date : 26/06/2024

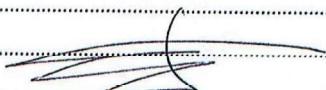
Nom, Prénom : GENIN FLORA

Adresse : 32 Rue de Chantefoye Velleuvre

Commentaire :

contre la 3. voies. III

LVV3



Date : 26/06/2024

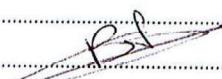
Nom, Prénom : Bodin Thibaut

Adresse : 4 Rue de la guinefille 85770 les Velleuves Vendée

Commentaire :

Concernant le carrefour des Nizeau La Fraignée, il me semble indispensable de se positionner concernant la sécurité de ce carrefour déjà dangereux. Parce qu'il y a tout de la Fraignée un rond-point me semble indéniable afin d'éviter l'augmentation du nombre des accidentés de la route ++.

Le tracé montré au monde régionale lors des premières réunion n'est pas le même que celui qui a été monté par la commune.



4/50

Date : le 3 juillet

Nom, Prénom : Souissse Karine et Eric

Adresse : La Chaussonnière 85770 VELLURE

Commentaire :

Projet dans intérêt d'un rabattement
est créé à la hauteur de la commune
de l'Île d'Elle. (création d'un
effet d'entourir)

On constate, ces derniers temps,
accès à la RD 938, une circulation
vers des "tâches à gauche".
A-t-on pris en compte les risques
accidentogénés ?

LW5

Date : 3

Nom, Prénom : AUGEREAU Pierrick AUGEREAU T.P.

Adresse : Rue Bolme Velluire

① Commentaire : Au prétexte d'une flambée contestable
la circulation étant généralement faible
sous ceux bâties de forte comme pour toute
l'entrée et sortie de ville, et au peu plus
intéressante que des départs et retours des
résidences.

② Reste que nous n'avons aucun
estimation du coût de ce projet financé par
nos impôts. Tant il est vrai que la France
est pauvre et dépend

Apparemment et selon des sources des
propriétaires de l'île de la Rose, de leur point
de vue pour?

Pierrick

[Signature]

→ multic
page 6

5/50

Date :

Nom, Prénom :

Adresse :

Commentaire : on me fait absolument pas
de chance de venir à l'abri et l'en
nous sort à la fraîcheur pour des
raisons financières que je respecte
pas la sécurité et le peu de circulation,
des personnes de l'église et du quartier
sont vellane

LVN6
Suite

Nous demandons des contreplaques
dans ce cas.

Sur Nous nous offrons au bénéfice
de ces personnes

 JP AUGEREAU

Date : 5 juillet

Nom, Prénom : TAUMIER Chantal

Adresse : 2 La Fraignée Vellane

Commentaire :

LVN7 Habitante du hameau La Fraignée je souhaite
un aménagement de sécurité (un rond point)
pour la sortie sur la départementale
Carrefour très dangereux.

Date : 5 Juillet

Nom, Prénom : MARTIN Adrien

Adresse : Place Jean Jaurès Des Vellaines Sur Yenne

Commentaire :

LW9

Confirme les 2 voies

Date : 5 Juillet

Nom, Prénom : RAVASI Alexis

Adresse : La Clé des Vellaines sur Yenne

Commentaire :

LW9

Un seul point s'impose pour la sécurité
de tous.



REGISTRE DE CONCERTATION

Déposé en mairie de **Vix**

VIX

Objet de la Concertation :

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

L'exposition et le dossier qui vous sont présentés du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus concernent le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay- le-Comte et la Charente-Maritime.

Après un rappel des objectifs du projet et des enjeux du territoire, vous pourrez prendre connaissance des différentes variantes envisagées, de leur analyse comparative et de la solution privilégiée par le Département.

Le présent registre est à votre disposition pour recueillir vos remarques. **Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir indiquer vos nom, prénom et adresse.**

Afin de répondre à vos éventuelles questions, de recueillir votre avis et vos suggestions, des permanences seront organisées en Mairie par les services du Département durant la durée de l'exposition, selon le planning ci-dessous.

En Mairie de Fontenay-le-Comte :

- Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00

En Mairie de Vix :

- Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

En Mairie de L'Île d'Elle :

- Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Vous pouvez également faire part de vos observations jusqu'au vendredi 5 juillet 2024 inclus en adressant :

- un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements
Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch
85923 La Roche-sur-Yon Cedex 9
- en adressant un courriel à setn@vendee.fr

Date : ... 05/07/2014

Nom, Prénom : ... CHABIRAND SEBASTIEN

Adresse : ... 11 Route des Vignes 85190 Vix

Commentaire : ... Secteur 3 Il est important de maintenir le levier de 1..

- Le confinement du chêne doit être maintenu compte tenu des...
...infiltration.

- VIX1
- Un brûlage existant entre la parcelle 26 et la parcelle 27 doit...
...être débouché et maintenu avec l'élargissement de la route.
...Le brûlage est existant et important pour le bon écoulement
...de l'eau versant du secteur de Vix
 - le pont du fossé de la parcelle doit être consolidé (parcelle 12-27, 15-56)
...et l'agencement pour le bon écoulement du plusiel
 - Demande d'une convention avec les parts foncières (gérangement
...foncier, murs renommbrant,...)

Date : ... 05/07/2014

Nom, Prénom : ... TULLIANE ALAIN

Adresse : ... 15 rue d'arrée les chaups Vix

VIX2

Commentaire : ... Gout irruption importante et particulièrement
...au printemps une amélioration de cette route de
...communication demandant une entretien régulier
...pour éviter avec plusieurs fois à déterminer selon
...les conditions de chênes. Besoin d'abattre -

Date : 05/07/24

Nom, Prénom : CHARRIERES Christian

Adresse : 25, chemin de la chaume

Commentaire : Secteur n° 3

- ① Il est indispensable de maintenir la variante ① sur le
carré au qui fait la liaison entre la chaume et les six moulins
(Ancienne D938). Entre ces deux lieux il existe de nombreux
passages agricoles qui sont dangereux du débouché sur le
giratoire de l'entrée de Vix. Ceux-ci sont d'autant plus
importants que en hiver, des énormes dérives dans les rues giratoires
et carrefours peuvent se former par le biais du phénomène.
- ② Il apparaît également très nécessaire de prévoir un
giratoire sur la rue de la vallée bien connue pour sa
dangerosité

Date : 5/07/24

Nom, Prénom : STAUDIN Jean-Pierre

Adresse : 60 rue George Clemenceau Vix (89700)

Commentaire :

- ① L'arrêt qui visse sur le rbt (avec l'aide du collectif PDK)
→ voir contribution à ce sujet
(Yannick Tanguy)

VIX 4

- ② Satur ① - rejoindre la Voge sur la route
du complexe Schola directus Cyclo bleu
Satur ② Variante 2 + pt point avec Velluire
Satur ③ Variante 1 + main d'oeuvre pour aménagement
des 3 rues entre Causse et
le Chemin de la chaume et
pt point de Vix

4/50

REGISTRE DE L'ÎLE-D'ELLE



REGISTRE DE CONCERTATION

Déposé en mairie de ~~Montreuil~~
~~L'Île d'Elle~~

IE

Objet de la Concertation :

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

L'exposition et le dossier qui vous sont présentés du jeudi 6 juin 2024 au vendredi 5 juillet 2024 inclus concernent le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay- le-Comte et la Charente-Maritime.

Après un rappel des objectifs du projet et des enjeux du territoire, vous pourrez prendre connaissance des différentes variantes envisagées, de leur analyse comparative et de la solution privilégiée par le Département.

Le présent registre est à votre disposition pour recueillir vos remarques. **Dans ce cas, nous vous demandons de bien vouloir indiquer vos nom, prénom et adresse.**

Afin de répondre à vos éventuelles questions, de recueillir votre avis et vos suggestions, des permanences seront organisées en Mairie par les services du Département durant la durée de l'exposition, selon le planning ci-dessous.

En Mairie de Fontenay-le-Comte :

- Vendredi 14 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 21 juin 2024 de 13h15 à 17h00

En Mairie de Vix :

- Mardi 25 juin 2024 de 14h00 à 17h00
- Vendredi 5 juillet 2024 de 9h00 à 12h00

En Mairie de L'Île d'Elle :

- Mardi 18 juin 2024 de 9h00 à 12h00
- Mardi 2 juillet 2024 de 14h00 à 17h00

Vous pouvez également faire part de vos observations jusqu'au vendredi 5 juillet 2024 inclus en adressant :

- un courrier au Département de la Vendée – Pôle Infrastructures et Désenclavements Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat – 40 rue du Maréchal Foch 85923 La Roche-sur-Yon Cedex 9
- en adressant un courriel à setn@vendee.fr

Date : 7 juin 2024

Nom, Prénom : PELTIER Michel

Adresse : 15, rue du Franklin D. Roosevelt

Commentaire :

Il ne m'a fait malheureusement pas possible
d'assister à la réunion de présentation du projet
du Jeudi juin.
Présentation objective et rigoureuse,
et pragmatique.

IEA

Remercier les services Techniques le 18/06/

Date : 10 juillet 2024

Nom, Prénom : NEAU GÉRARD

Adresse : 16, rue des Bœufs à Fontenay-le-Comte

Commentaire :

Je suis étudiant en école Supérieure et profondément
travaillé en se tenant fortement sur ce
projet académique enfin

Olivier

IE2

Date : 18/6/2024
Nom, Prénom : XAVIER ROBERT
Adresse : 11 RUE DU COEUR
Commentaire : 85770 L'ILE D'ELLE.

IE 3

- ① Je ne comprends toujours pas pourquoi on ne peut pas commencer le débouché à gauche (vers Marans) avant l'entrée de l'île d'Elle (venant de Vix).
② Arrêt de bus - j'ai pris le bus avant de prendre la route, 2 arrêts dans deux pas les piétons (surtout quand ils traversent leur route).
A SECURISER D'ABORD VIGILANCE (prévu sans doute).
Après que le projet sera bénéfique pour l'île d'Elle et Marans et les autres villages traversés. Merci.

Date : 21/06/2024
Nom, Prénom : SOULASINÉ Guy
Adresse : 45 Route de la Seillière île d'Elle
Commentaire :

IE 4

Il ferait bon d'envisager un cheminement doux entre le ponton et l'entrée de l'île d'Elle, le plateau jusqu'à la cab est génial, ce cheminement pourrait se situer soit à gauche, ou à droite de la RD 938 ter en allant vers l'île d'Elle. mon es projet me paraît magnifique, et mes félicitations aux concepteurs Guy.

IES

Date : 02 juillet 2021
Nom, Prénom : JAGÉ Roseline
Adresse : 10 rue du 19 mars 1962 85770 L'ILE D'ELLE

Commentaire :

- 1) Demande complémentaires:
Sur toute la tranchée de l'île d'Elle,
enrobé phonique
2) Pentes piétonnes, cyclables, pas de
goudron → enrobé
3) Classifs piétonnes : fleurs ou arbustes,
OK, mais pas "haute" pour préserver la
visibilité des sorties, notamment au niveau
du shop, rue du 19 mars 1962.
Rue du 19 mars 1962 nouveaux arbres,
sur pas de murier "toli" mais trop
"échiant" lors de la tombée des fruits on en
fera. *Jagé*. traîne partout

Date : 02 juillet 2021.

Nom, Prénom : BLATT Christine
Adresse : 11, rue du Stade - 85770 L'Île d'Elle

Commentaire :

- 1) pourquoi pas aménager un arrêt
de départ du car n° 17 à l'Île d'Elle
arrêt qui se trouve actuellement au carrefour *Leggi*.

Date : 02 juillet 2024

Nom, Prénom : S.M.D.N.T.H.U. Alain

Adresse : 20 mètres d. Fontenay l'ile d'Elle

Commentaire : ...

... Rcente et bien, j'acur le stent de la circulation.

IET

... Pour l'aménagement du trottoir, je préfère
qu'il passe car il est incliné, pour
faciliter la sortie d'un habitant
sur la 938 Ter, comme les espaces réservés le
long de la route.

Date : 21 07 2024

Nom, Prénom : BERTONI J. Claude

Adresse : 2 rue J. Brel Ile d'Elle

Commentaire :

Amenagement de l'Axe 938 ter entre
Fontenay et Vix indispensable compte tenu
de la circulation sur 2/3 de celle-ci
se déversant vers les sorties de Fontaines,
Villeure et Vix.

IET8

Amenagement Velo obligatoire

IE 9

Date : 02 juillet 2024 + 05 juillet 2024.

Nom, Prénom : DANÈDE Alain pour SCI ELLA INSULA.

Adresse : 36, route de Fontenay... 85770 L'ILE D'ELLE

Commentaire : Propriétaire des terrains en sortie côté Fontenay, aussitôt le panneau de fin d'agglomération, il serait souhaitable de supprimer la haie (côté voie ferrée), au niveau du virage (comme cela a été déjà fait, il y a une quinzaine d'années), à fin d'améliorer considérablement la visibilité pour la sécurité des accès, principalement, voire plus pour tous les usagers. (plusieurs accidents dont 2 mortels) → = propriétaire d'un terrain, au lieu dit "La Pointe", une buse traversant la route, suivi à un aqueduc SNCF, est reliée, en limite de ce terrain, à un grand fossé, dont une partie de quelques mètres le long de la route, représente un danger, quand il est plein. d'eau, pour une éventuelle chute de véhicule → regard à buse seraient souhaitables.

— pour la sécurité, je précise par ailleurs que, face à la parcelle AM - 0106, un aqueduc, sous la voie ferrée, écoule les eaux pluviales du coteau dans le fossé longeant la CD 938 ter, Date : ramenant les eaux jusqu'au virage avant l'entrée de l'Île d'Elle.

Nom, Prénom : ex-sous-traitant et couramment dénommé "le petit" de Vix
Adresse : est très mauvais et fait, plusieurs fois, provoquer des inondations de la chaussée.

Commentaire : Nous avions vu, il y a quelques années la possibilité (avec M. BOEUF) de créer une buse, débouchant à la suite de cet aqueduc pour l'envoyer dans le fossé en face; mais pas de suite ..

— par ailleurs, il me semble que quelques parkings entre l'Île d'Elle et Vix, ainsi qu'entre Vix et Fontaines seraient nécessaires pour les arrêts imprévus de pannes, incidents ou vérifications de chargements, ainsi que tout soucis de santé; ces parkings même modestes mais permettant l'arrêt d'un semi-remorque ou atelages agricoles, ainsi qu'un véhicule de dépannage. Ceux existants (^{le peu}) pourraient disparaître dans le projet.

Date : 3/04/2024

Nom, Prénom : Camille Jaccard, Mme Jaccard

Adresse : 26 Rue du 19 mars 1962 à l'Île d'Yeu

Commentaire : Je leurs souhaite le meilleur de l'élection

spéciale vers l'Île d'Yeu pour M. le député

M. le député qui a été élu à l'Île d'Yeu est M. Jean-Michel

Lequel lui souhaite un grand succès dans son rôle.

Il me décrit quel caractère positif qu'il a pour la suite

pour l'Île d'Yeu et pour les autres communes

Saint Jean de Monts et le 4 Mai je ferai donc venir

comme cela M. le député et il sera entouré

et ses collègues de la région et tout le monde

Mais comme T. H. Bataille nous étions toujours

contents même si certains pensaient qu'il fallait

de Voir traverser l'île pour comprendre l'enjeu

que l'Île a dans les îles. Monsieur le député

Jean Bluteau, je vous souhaite de bons résultats

à l'élection municipale

IE NO

Date :

Nom, Prénom :

Adresse :

Commentaire :

Date : 5/07/2024

Nom, Prénom : Ballanger Jean Paul

Adresse : 10 Route de la Saclise 85770 L'Île d'Elle

Commentaire : Concernant l'aménagement prévu en limite de Natura 2000 parcelles HS 23 et 22, ce dernier aménagement doit être déplacé à la sortie de la ferme du Grossecu.

En concertation avec les agriculteurs et propriétaires concernés et la Chambre d'Agriculture cette sortie nous semble

prioritaire et existe la création d'un chemin parallèle

limitant l'emprise foncière déjà importante dans ce secteur.

La trois voie s'arrêtant 100 m environ de Natura 2000,

la sortie de la Parcelle HS 18 est condamnée et peut permettre de desservir la parcelle 23 et le chemin dit (La Calme Noire)

Une sortie au lieu de trois devrait desservir l'usage d'une dizaine de métiers dont à prévoir et un chemin d'une cinquantaine de m

Pour desservir la Parcelle HS 22

Je joins un Plan de cette proposition. 

Date : 5/07/2024

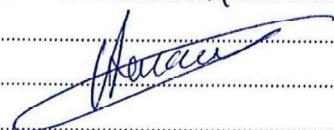
Nom, Prénom : ARNAUD Christophe

Adresse : 9 Route de la quinzième 85770 L'Île d'Elle

Commentaire :

Se confirme l'explication du dessus, mais
l'aménagement du carrefour du grossecu
serait pour tout le monde l'idéal plutôt
que contourner la maison de la Siedrie.

En ce qui concerne l'aménagement de l'apelle
devise la proposition de M. Ballanger serait
fortement conseiller surtout que le propriétaire
est d'accord.



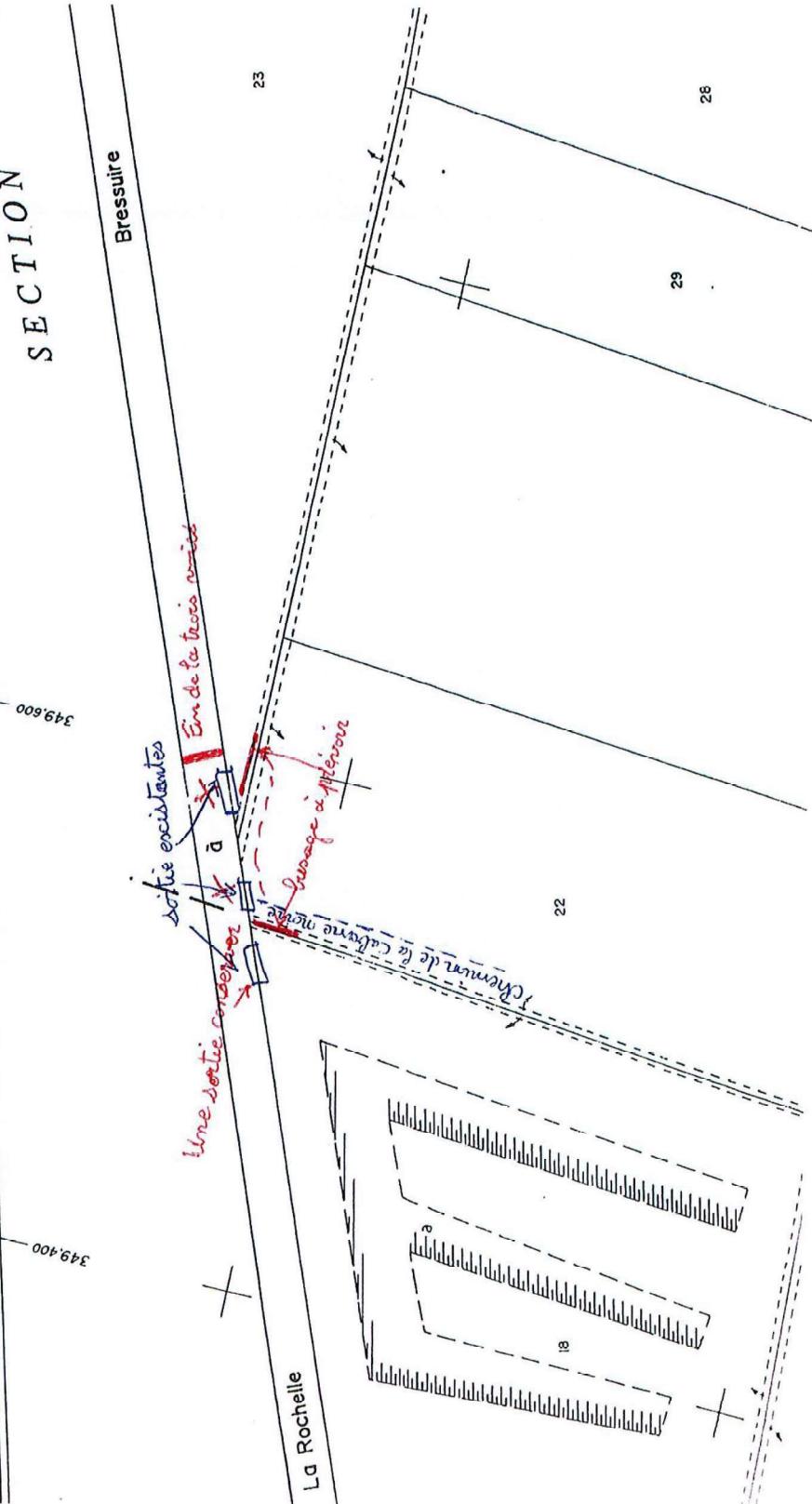
IE 11
suite

Proposition: Ballonger Jean Paul


四

SECTION

A5



ANNEXE 10 - COURRIELS REÇUS

M1 : Robert KNUTSEN

RABAUD Olivier

De: Rob Knut <robknut17@gmail.com>
Envoyé: vendredi 7 juin 2024 16:31
À: Rob Knut; SETN
Objet: enquête publique D938 ter entre Fontenay et La Charente-Maritime passant par L'Ile-d'Elle

11
Madame, Monsieur

J'ai assisté à la réunion publique d'hier soir (6 juin 2024) à L'Ile-d'Elle.

Merci à tout le monde pour le travail déjà effectué et pour les informations données hier.

C'est loin d'être clair (dans ma tête), mais cela avance quand même on dirait.

Voici mes pensées par conséquent (je vais essayer d'être bref) :

On dirait que, si tout ceci aura lieu bien sûr, Marans sera le grand gagnant dans l'affaire (je suis très content pour Marans bien sûr), mais au mieux pour L'Ile d'Elle, cela sera le statu quo, voire cela sera bien pire avec plus de circulation, surtout avec les camions qui détruisent Marans actuellement et la route principale qui passe par L'Ile-d'Elle également.

Vos chiffres de circulation dataient il me semble de 2020. C'était le Covid à cette époque-là, par conséquent je ne vois pas comment on peut comparer 2024 (et l'avenir) avec 2020.

Pour moi, le **GROS PROBLÈME**, ce sont les camions qui passent par la commune - **insupportables** - on ne peut pas les interdire j'imagine (malheureusement); donc pourquoi le contournement ne peut pas commencer **juste avant l'entrée de L'Ile-d'Elle (venant de Vix)** ?

Comme cela, on aurait beaucoup moins de camions (sauf ceux qui vont à l'Usine de papier et à Marans aussi sans doute).

Si malheureusement ces camions vont continuer à passer par l'Ile-d'Elle, le petit pont à la sortie (direction Marans) doit être élargi, non ? Je trouve que c'est déjà hyper dangereux et beaucoup trop étroit !

Un monsieur a également parlé des arrêts de bus - il avait 100 % raison - très dangereux (j'ai pris le bus pendant plusieurs années avant ma retraite) - il faut SVP déjà 2 nouveaux panneaux d'arrêt de bus car les 2 actuels sont illisibles depuis bien des années, un abri côté boulangerie et un emplacement où le bus peut se mettre sur le côté pendant son arrêt (et ceci des 2 côtés de la route).

Pour les travaux, vous avez parlé de 2028 - personnellement, je n'y crois pas du tout - **j'espère avoir tort cela dit** - pour moi, cela risque d'être 2030/35 dans les meilleurs des cas.

Merci de votre attention et j'espère que ce dossier va avancer dans le bon sens pour tout le monde.

Cordialement

Robert KNUTSEN
11 rue du Coteau
85770 L'ILE-D'ELLE

12

RABAUD Olivier

De: Elsie GUIGNARD <elsie.guignard@pl.chambagri.fr>
Envoyé: mercredi 3 juillet 2024 10:29
À: SETN
Objet: RD938Ter - Observations profession agricole - Secteur 4

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

[Signaler ce message comme suspect](#)

Bonjour,

Dans le cadre de la consultation publique sur le projet d'aménagement de la RD938Ter, nous vous permettons de verser au registre les observations des exploitants cités ci-dessous.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS DE LA PROFESSION AGRICOLE – RD938T Secteur 4

Les exploitants agricoles :

David RENOUX, EARL LA CHAUSSEE
Christophe PACAUD, SCEA PACAUD
Christophe ARNAUD, EARL LE CHAIL
Jean-Paul BALLANGER, EARL BALLANGER
Joël BLUTEAU, Monsieur le Maire de l'Île d'Elle
Elsie GUIGNARD, chargée de mission aménagement urbanisme

1- Allonger le dégagement du carrefour des Epinettes à 32mètres

Les 25mètres de dégagement prévu au niveau du carrefour des épinettes pour sécuriser le PN ne seront pas suffisants : les engins agricoles peuvent aller jusqu'à 25mètres de longueur, c'est pourquoi il est nécessaire de prévoir une longueur supplémentaire afin d'assurer la sécurité de ce carrefour et/ou la place pour un VL.

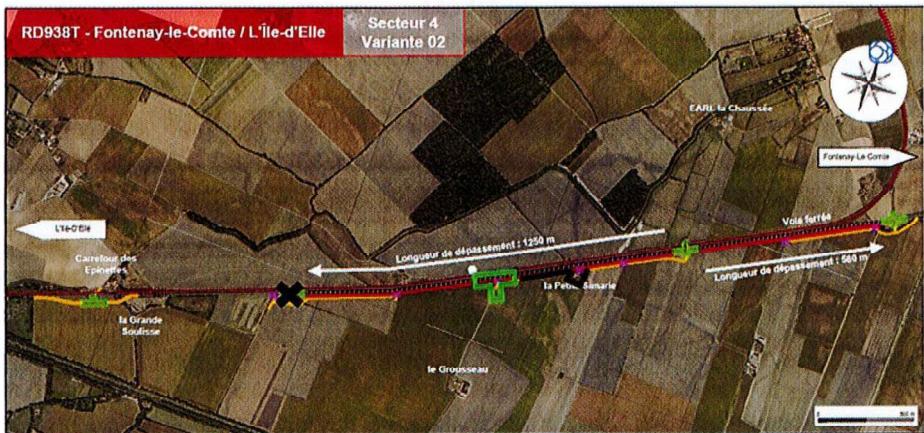
2- Déplacer le carrefour sécurisé de la Cabane noire au niveau du Grosseau

- Sur le secteur 4, la variante 2 est ressortie comme étant la variante à privilégier. Néanmoins, le tracé de la voie de rétablissement prévue à partir du carrefour de la Cabane blanche jusqu'au Grosseau n'apparaît pas praticable. Le contournement de la maison de la Petite Simarie génère des angles droit et aigus infranchissables par les engins agricoles, ce qui impactera le travail quotidien du GAEC DU GROSSEAU et de la SCEA PACAUD qui exploitent environ 110ha sur ce secteur. Y réaliser un tracé praticable entraînerait une consommation foncière supplémentaire ce qui n'est pas non plus souhaitable.
- De plus le carrefour et le rétablissement prévu au niveau de la Cabane noire génère un délaissé et une consommation foncière évitable.

C'est pourquoi la profession agricole demande que :

- le carrefour au niveau de la Cabane noire soit déplacé au niveau du Grosseau,
- l'accès direct existant au niveau de la Cabane noire soit conservé et légèrement réaménagé
- la voie de rétablissement entre le carrefour de la Cabane blanche et le Grosseau soit réduit à l'instar du schéma ci-dessous.
- la voie de rétablissement au niveau de la Cabane noire soit supprimée et les accès existants réaménagés : usage du fossé séparant les deux sorties actuelles et aménagement d'un chemin d'une cinquantaine de mètres pour la sortie de la pointe.
- la trois voies s'arrête une cinquantaine de mètre avant la cabane noire pour abaisser la vitesse à 80 km/h et assurer plus de sécurité.

Cette modification assure le maintien de la desserte du site du Grosseau, de la maison de la Petite Simarie ainsi que des parcelles exploitées par 5 exploitations du côté de la Cabane blanche, en réduisant la consommation du foncier agricole et sans générer de difficulté de circulation agricole.



3- Autres observations :

- Présence d'une canalisation d'eau potable hors d'usage qui longe la RD938T au sud (côté élargissement en 3 voies)
- Sur le Secteur 1 les allongements de parcours d'environ 2km induits par la fermeture de l'axe H (cf diag agri) impacte également l'EARL LA CHAUSSEE qui exploite des surfaces sur ce secteur et qui vient de Vix où se situe son siège.
- Le carrefour prévu sur le secteur 2 au niveau du Bot de Velluire doit permettre d'accéder à au cheminement situé sur l'ouest de la maison qui dessert des parcelles agricoles et des maisons.

Cordialement.



pays-de-la-loire.chambres-agriculture.fr
pays-de-la-loire.services-proagri.fr

Cliquez sur l'image pour lancer la vidéo !

Elsie GUIGNARD

Chargée de mission Aménagement - Urbanisme

Direction TERRITOIRES

Tél. 02 51 36 83 15

Chambre d'agriculture Pays de la Loire

21, boulevard Réaumur

85013 LA ROCHE SUR YON Cedex



La Chambre d'agriculture des Pays de la Loire vous souhaite une **bonne année 2024**

Les informations échangées par mail avec les collaborateurs de la Chambre d'agriculture des Pays de la Loire sont enregistrées à des fins de gestion de la relation client-prospect. Ces informations sont transmises au destinataire du mail, aux personnes mises en copie du mail ainsi qu'aux Services internes de la Chambre d'agriculture des Pays de la Loire habilités à en prendre connaissance. Les données traitées dans le cadre d'opérations commerciales seront conservées pendant la durée des relations contractuelles, augmentée de 3 ans à des fins d'animation et de prospection, sans préjudice des obligations de conservation ou des délais de prescription. Dans le cadre de la gestion d'une prestation, les données sont archivées pendant 5 ans à l'issue de celle-ci. Vous pouvez accéder et obtenir copie des données vous concernant, vous opposer au traitement de ces données, les faire rectifier ou les faire effacer. Vous disposez également d'un droit à la limitation du traitement de vos données ainsi que des droits complémentaires prévus par la législation nationale, tels que la définition de directives relatives à la conservation, à l'effacement et à la communication de vos données à caractère personnel après votre décès. Pour exercer vos droits RGPD, vous pouvez contacter notre Délégué à la protection des données, en justifiant votre identité par mail à dpo@pl.chambagri.fr ou par courrier au : DPO - Chambre d'agriculture des Pays de la Loire, 9 rue André Brouard, CS 70510, 49105 ANGERS Cedex 2. Si vous estimez, après nous avoir contactés, que vos droits sur vos données ne sont pas respectés, vous pouvez adresser une réclamation à la CNIL.

13

RABAUD Olivier

De: Christian Goubin <cgoubin@gmx.fr>
Envoyé: jeudi 4 juillet 2024 09:49
À: SETN
Cc: lavenir.ensemble.liledelle@gmail.com
Objet: Aménagement de la RD 938 ter Fontenay - l'île d'elle
Pièces jointes: A propos de la RD 938 Ter et de la traversée de l'île d'elle.pdf

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

[Signaler ce message comme suspect](#)

Bonjour,

Je vous de bien vouloir trouver en pièce jointe le fruit de quelques réflexions
concernant l'aménagement futur de la RD 938 Ter entre Fontenay le Comte et l'île d'elle
En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ce document

Très cordialement

--

Christian Goubin
1, rue nationale 85770 L'île d'elle
06 76 20 33 11

A propos de la traversée de l'île d'elle par la RD 938 Ter

Le projet d'aménagement d'une partie de RD 938T entre Fontenay le Comte et l'île d'elle visait à fluidifier et sécuriser la circulation de Fontenay jusqu'au port de La Pallice selon les propos de M Lebœuf du 28/02/2022.

Pour atteindre ces buts il faut une projet inter-régional .

Aujourd'hui réduit à deux projets distincts: d'une part le contournement de Marans, d'autre part un aménagement de quelques km de la route Fontenay → l'île d'elle , ses ambitions de fluidité et de sécurité sont gravement amputées par l'absence de contournement de l'île d'elle.

Ce village, notre village, sera traversé par la liaison Fontenay → La Pallice sans élargissement possible de la voie.

La circulation augmentera nécessairement à l'Est par l'aménagement prévu , et à l'Ouest par la proximité du rond point de la déviation de Marans qui incitera inéluctablement automobilistes et camionneurs qui roulent vers le nord (Nantes) à rejoindre rapidement l'A83 donc à traverser l'île d'elle.

Ces augmentations de trafic sur l'étroite rue qui traverse notre village est évidemment accidentogène en raison de :

- * l'étroitesse de la rue
- * l'étroitesse du pont sur la Vendée
- * le déplacement du bouchon de Marans à l'entrée l'île d'elle
- * le nouveau trafic venu du sud et ayant suivi le contournement de Marans jusqu'à l'entrée de l'île d'elle
- * l'arrêt du car en pleine rue, ce qui bloque et énerve chaque fois plusieurs automobilistes
- * la traversée d'un passage à niveau qui de plus, risquera d'être encombré par le bouchon (*comme cela a déjà pu être constaté lors de travaux sur la RD938T*)
- * les difficultés qu'auront les automobilistes du centre bourg à rejoindre la départementale (rue des Faïenciers; Avenue de la gare; ou PN 124 (*pour ceux qui oseront emprunter ce chemin si étroit!*))

Pour toutes ces raisons et pour rendre un peu de sécurité sur cette rue il faut :

* un élargissement du chemin qui mène au PN 124 pour faciliter la sortie vers Fontenay ce qui aura pour conséquence d' alléger les autres sorties sur la D938T.

* un aménagement de l'arrêt du car hors de la rue et avec un abri .
* un feu tricolore coordonné avec le passage à niveau ce qui réduira la vitesse et empêchera l'arrêt sur la voie ferrée.

* exploiter au maximum l'espace libéré par l'ancienne entreprise Fleurisson :
- élargir la rue
- aménager des voies de déplacements lents
- y créer l'arrêt du car et son abri et quelques places de stationnement

* développer les transports en commun notamment le transport ferroviaire qui, à long terme absorbera une partie du transport des personnes et des marchandises et diminuera l'excédent du trafic routier

Le seul tracé qui permette effectivement le désenclavement de Fontenay, la sécurité et la fluidité du trafic vers La Pallice consiste à créer un trajet Vix (le bas de Mt Nommé) → Ferrières en utilisant les routes existantes et la solidité de la plaine et en ne nuisant qu'à 300 m de marais mouillé .

Christian GOUBIN
1, rue nationale 85770 l'île d'elle
0676203311

04

RABAUD Olivier

De: Stephane AUGEREAU <steph.augereau@orange.fr>
Envoyé: jeudi 4 juillet 2024 10:54
À: SETN
Objet: aménagement RD938T

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

[Signaler ce message comme suspect](#)

Une requête pour la concertation publique RD938

Votre projet impacte mon exploitation sur 1kmde bord de parcelle de Montreuil

En échange rien n'a été discuter pour réaménager le foncier hydraulique, les voiries et la restructuration d'exploitation

Il faudrait instaurer pour le bon fonctionnement collectif, la commune, le syndicat des marais et l'association foncière des communes, de l'île d'elle

Les travaux impliquent, une remise en question du foncier, la voirie, chemin du Marais, environnement, avec replantation des arbres, au bord des cours d'eau.

Il faut une restructuration foncière sur la commune pour avoir des exploitations plus fiables pour affronter les années à venir

En vous remerciant de votre écoute

Cordialement

Augereau, Stéphane

EARL, chemin des Éoliennes

Envoyé depuis l'application Mail Orange crott

05

RABAUD Olivier

De: deco.du.marais@free.fr
Envoyé: jeudi 4 juillet 2024 20:04
À: SETN
Objet: observation départementale RD938T

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

[Signaler ce message comme suspect](#)

Madame, Monsieur

Pour faire suite à la réunion publique qui a eu lieu à l'île d'elle au sujet de la RD938T veuillez trouver ci-joint mes observations.

En tout premier lieu je suis outré du comportement de la personne qui menait la réunion au nom du département, si nous ne sommes pas pour certain ingénieur nous ne sommes pas abrutis.

Le but de cette réunion était de nous écouter en aucun cas de nous renvoyer dans nos foyers. Par ailleurs le vouvoiement est toujours de rigueur de plus quand l'on s'adresse à l'ancien Maire et Maire honoraire de la commune.

Pour en revenir au sujet initial, j'ai entendu que ce projet va coûter au bas mot 20 millions d'euro de fond public. Qu'il n'est ni prévu, ni envisager d'augmentation du trafic.

Qu'il fera gagner environ 2 minutes de trajet, si toutefois, il n'y a ni train ni convoi exceptionnel.

Je trouve ces 2 mn fort couteuses, il est bon de rappeler que ce sont nos impôts.

Ma grosse interrogation est pourquoi ce passage dans la commune ! Partout l'on contourne, ils nous ont bien expliqués Natura 2000 qui soi-disant bloquerait le contournement.

Mais que penser dans ce cas de la route le long du canal du Pomere en Natura 2000 et réalisée sur la commune dans un temps record sans compensation !

Pour ce qui est des aménagements de la départementale sur la partie qui traverse la commune :

Superbe !

Mais la végétalisation c'est bien beau, qui entretien ?

Les cantonniers, les pauvres il n'arrivent déjà pas à maintenir ce qui existe à ce jour. Il est à préciser que ce n'est pas une critique mais une constatation en l'absence de produits phytosanitaires.

Quant aux aménagements que pourrait souhaiter la commune il reste à notre charge donc pas besoin de la départementale !

Que dire de l'usine poumon d'emplois, avec des plateaux une limitation à 30km la rumba des camions va devenir très compliqué l'actuel rond-point étant déjà un frein.

Je ne suis pas grand clerc mais devant des soucis d'accès et une usine vieillissante la multinational propriétaire ne mettra pas longtemps à envisager la délocalisation !

En conclusion

Je ne doute pas que des aménagements de cette départemental sont nécessaire mais la faire traverser le bourg, passer sur un passage a niveau, et sur un ouvrage d'art hydraulique nécessaire a la régulation de tout le bassin versant me paraît bien présomptueux.

Dans 5 ans on constatera la gabegie de cette réalisation et il faudra encore 30 ans pour corriger le problème. Ne serait-il pas possible pour une fois de travailler et agir en amont les fonds publics ne sont pas inépuisable, il me semble qu'il nous faut réduire la dette !

Veuillez croire Madame, Monsieur à ma considération distinguée !

p.Thomas 06.88.12.98.67

16

RABAUD Olivier

De: Guy LOISEAU <guy.loiseau.85@gmail.com>
Envoyé: jeudi 4 juillet 2024 20:39
À: SETN
Objet: concertation aménagement 938 ter traversée l'ILE d'ELLE

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

[Signaler ce message comme suspect](#)

Madame, Monsieur ,

la réunion début juin au foyer de notre commune a permis enfin de prendre connaissance du projet , amendable où pas d'ailleurs , qui est prévu pour améliorer la cohabitation de tous les usagers sur cet axe routier .

Je ne reviendrais pas sur le pourquoi du non contournement du village , ni sur le faux-semblant des rencontres de nos décideurs politiques des deux départements , régions , villes portes et autres...

Dommage , un beau projet d'avenir aurait pu voir le jour.....

Toujours est-il que la séquence 3 d'aménagement de sortie de notre village s'arrête au panneau d'agglomération (entrée , sortie , selon notre sens de circulation) .

Avez-vous envisagé ce que vont devenir les usagers autres que auto et camions entre le futur rond-point prévu par nos voisins charentais et votre aménagement non abouti ?

Quelle solutions pour les visiteurs du bel ouvrage du GOUFFRE qui attire également des pêcheurs pour rejoindre la rivière qui a donné son nom à notre département , je pense que l'entrée de notre département mérite mieux , l'image pourrait être belle

Je me rends à la bienveillance de notre directeur départemental des routes , qui sera peut-être agacé par mes propos , mais il me semble que le bon sens pourrait éventuellement l'emporter .

Bien cordialement

17

RABAUD Olivier

De: Pierre Mauduit <mauduitp@laposte.net>
Envoyé: vendredi 5 juillet 2024 16:09
À: SETN
Objet: RD 938 ter

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

[Signaler ce message comme suspect](#)

Madame, monsieur,

La publicité sur la réunion publique concernant le réaménagement de la RD 938 ter fut d'une discréption de violette, de même que le reste de la procédure d'enquête publique... Je vous transmettrai donc mes quelques remarques grâce à l'adresse de messagerie qui m'a très récemment été communiquée.

On ne peut que se réjouir à propos des aménagements pour les cyclistes et la sécurisation des intersections prévus dans le projet.

Toutefois l'augmentation de vitesse qui va être permise ne sera pas sans conséquences :

- Sur la pérennité de la qualité de la plateforme. Celle-ci est structurellement instable. On sait que la dégradation des plateformes est essentiellement due aux véhicules de fort tonnage et plus que proportionnelle à leur vitesse. Une augmentation de la vitesse de poids de plus en plus lourds, de plus en plus nombreux, et qui de surcroît ont tendance à considérer les limitations comme purement informatives risque de ne pas offrir aux autres usagers la qualité d'utilisation durable qu'ils sont en droit d'obtenir.
- Sur l'augmentation du trafic. Je veux bien qu'on m'explique que le projet n'entraînera pas de report de trafic national. J'aimerai qu'on me démontre qu'il n'entraînera pas de report de trafic du tout. Certains jours le « bouchon de Marans » s'étire déjà du pont des alouettes à La Mornac. On me dira que ça n'est pas en Vendée... Mais pour arriver là il a bien fallu passer quelque part !

J'ai été aussi très étonné du nombre de place « arrêt minute pour camion » à la traversée de L'Île d'Elle. La RD 938 ter est limitée à la desserte locale pour les véhicules de fort tonnage. Depuis longtemps déjà on s'étonne du nombre considérable de ces poids lourds traversant la commune, et on se demande de quelle sorte de « desserte locale » il peut bien s'agir. Je ne serai pas surpris d'apprendre que la notion de desserte locale soit considéré par certains comme très extensive jusqu'à s'appliquer à des cents kilomètres... Mais ces considérations ne devraient pas être partagé par les autorités, et surtout pas jusqu'à y souscrire en facilitant des transports qui n'ont de locaux que le nom. L'attitude des autorités devraient être au contraire de limiter drastiquement le trafic lourd sur la RD 938 ter.

L'Île d'Elle le 4 juillet 2024

P.Mauduit

① 8

RABAUD Olivier

De: éric jourdain <ericjourdain17@yahoo.fr>
Envoyé: vendredi 5 juillet 2024 16:30
À: SETN
Objet: Aménagement D938 ter

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

Signaler ce message comme suspect

Madame, Monsieur,

Pourquoi insister sur un tel projet d'aménagement. Il ne faut pas se voiler la face, tout le monde sait que ce projet est simplement pour dire que le sud Vendée a eu son aménagement routier.

Comme précisé lors de réunions, une 2x2 voies pour 4500 véhicules Moyenne/jour n'est pas justifiée. Mais est-ce justifier de faire une route à double sens avec élargissement et rétrécissement des voies pour permettre aux véhicules entre Fontenay et l'Ile d'Elle (à 2km de l'agglomération) de gagner deux minutes et en perdre combien pour traverser le bourg du village ?

De plus, un élargissement sur le tronçon du marais étant peu stable et n'ayant pas la technique adéquate pour que les chaussées ne bougent pas (info réunion avec le département), la prise de risque de dénivellation est énorme lors des variations de terrains et en terme de sécurité je n'en parle pas.

L'aménagement de certains carrefours cruciaux et la suppression de petits croisements par des voies de service ne serait pas préférables, ne seraient ce que sur un point de vue budgétaire ? Ce qui pourrait profiter aux Nellezais et à tous les automobilistes d'avoir en contre partie un contournement au nord de ce village sacrifié.

Nous garderions la tranquillité et surtout la sécurité entre commerce, passage à niveau et patrimoine (pont du gouffre) dans notre village. Il ne faut pas oublier qu'avec les techniques de guidage, un aménagement en 2+1 voies augmentera la circulation.

L'esprit d'un contournement, partout ailleurs sauf dans le fin fond du sud Vendée, pourrait tout simplement se faire au nord car beaucoup moins de « contraintes environnementales » (Natura 2000 seulement sur les berges de la rivière Vendée). Le tracé est déjà quasi dessiné par les chemins de remembrement, donc moins de contraintes sur l'emprise foncière agricole.

2 ouvrages d'art à réaliser seulement, l'un au dessus de la voie ferrée (possibilité de subvention par l'organisme gestionnaire de cette structure car nous pourrions envisager la suppression du PN 124), l'autre serait simplement au dessus de la rivière Vendée. Nous sommes loin des 300m du viaduc de Marans. Pour le reste du tracé, pour rejoindre le rond poing derrière le gouffre, une entente pourrait peut-être se faire, pour une fois, avec la Charente maritime, voire les deux régions.

Cette réflexion ou pensée n'est pas pour contredire le professionnel en voirie et mobilité mais simplement pour montrer aux lecteurs que tout peut-être possible, quand on en a la volonté de le faire.

Cordialement

Un citoyen nellezais

Eric JOURDAIN
06.11.75.67.35

19

RABAUD Olivier

De: marinette.jutard@gmail.com
Envoyé: vendredi 5 juillet 2024 20:46
À: SETN
Objet: RD 938 Ter
Pièces jointes: Observations Marinette JUTARD.docx

Importance: Haute

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

[Signaler ce message comme suspect](#)

Bonjour,
Vous trouverez en pièce jointe mes observations sur l'aménagement de la RD 938 Ter reliant Fontenay-le-Comte à L'Île-D'Elle
Merci d'y accorder toute votre attention
Je vous en souhaite bonne réception
Cordialement
Marinette JUTARD
06 28 69 37 16

19 suite

Au vu de votre projet d'aménagement présenté en réunion publique, je me permets de vous exprimer mes profondes préoccupations concernant l'accroissement du trafic qui traversera notre commune de L'ÎLE-D'ELLE lorsque le contournement de MARANS sera opérationnel.

Oui, je parle d'accroissement de trafic routier car je reste persuadée et je l'espère fortement, notre Sud-Vendée est appelé à se développer sur le Parc d'Activités Vendéopôle Sud Vendée Atlantique dans le quartier de FONTENAY-LE-COMTE.

La situation actuelle est déjà particulièrement alarmante en raison des franchissements du passage à niveau 126 et, à 200 mètres, du Pont du Gouffre datant du 17^e siècle, infrastructure très fragile au tonnage limité à 26 tonnes, non respecté actuellement (voir photo), qui présentent des risques considérables dans ce secteur très accidentogène.



Je tiens à souligner que le franchissement de ces infrastructures par des véhicules de fort tonnage et volumineux, notamment les transports exceptionnels, représente un danger imminent non seulement pour les conducteurs mais aussi pour les résidents de notre commune. Plusieurs incidents récents ont déjà mis en lumière la vulnérabilité de ces passages renforçant ainsi l'urgence d'une solution alternative. (incident technique du pont du Brault en mai 2023 entre autres)

Ne serait-il pas plus judicieux de compléter cette étude en reliant, à l'Est, la route de FONTENAY-LE-COMTE en direction de St JEAN DE LIVERSAY (ex tracé de l'A 831) au nouvel aménagement routier de FERRIERES d'AUNIS ce qui éviterait la traversée de L'ÎLE-D'ELLE, **seule commune traversée par la RD 938 Ter ?**

Pour ce qui concerne la protection de l'environnement, seuls 300 mètres environ de Marais Mouillé sont concernés. Il faut retenir qu'il a été possible de créer une nouvelle route de 2480 m le long du canal de Pomère dans une zone environnementale protégée, pourquoi y aurait-il obstacle à traverser seulement 300 m de Marais Mouillé ?

Par conséquent, je sollicite avec insistance une étude sérieuse et approfondie sur la possibilité de mettre en place un contournement de notre commune. Une telle initiative permettrait de dévier le trafic lourd et excessif en dehors de notre commune, préservant ainsi la sécurité et la sérénité des habitants et l'intégrité de notre patrimoine historique.

Alors que d'autres communes vendéennes bénéficient de contournements pour améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation, notre commune, en tant que frontière avec un autre département et une autre région, devrait également être considérée pour une solution similaire et correspondre à l'attente de l'autre département et région. Et oui, n'oublions pas que nous sommes à des frontières communale, départementale et régionale, ce projet ne doit pas rester départemental, il concerne également la région et, à mon sens, une participation de l'Etat doit être sollicitée.

Je suis convaincue que vous comprendrez la gravité de la situation et l'importance de cette demande pour la sécurité et le bien-être de notre commune, de nos nellezaises et nellezais. J'espère qu'une action rapide sera envisagée pour répondre à cette préoccupation légitime.

Marinette JUTARD
3 rue de la Treille - 85770 – L'Île-D'Elle
06 28 69 37 16

RABAUD Olivier

0 10

De: Michelehurtaud@gmail.com <yvon.hurtaud@club-internet.fr>
Envoyé: samedi 6 juillet 2024 01:04
À: SETN
Objet: Tr: Avis et suggestions concernant les aménagements de la RD 938ter.

Ce message provient d'un expéditeur externe

Ce message vient de l'extérieur de votre organisation.

Signaler ce message comme suspect

----- mail transféré -----

Envoyé: vendredi 5 Juillet 2024 09:57

De : yvon.hurtaud@clubinternet.fr

A : setn@vende.fr

Objet : Avis et suggestions concernant les aménagements de la RD 938ter.

Bonjour à vous,

Mes observations vont se porter uniquement sur la traversée de l'agglomération de l'île d'Elle. Souvenez-vous, un élu du Conseil départemental avait dit qu'il ne fallait pas que cette voie se termine par un goulot d'étranglement. Or, les simulations que vous nous avez présentées nous démontrent tout le contraire. Non seulement nous conservons nos 2 traditionnels goulots d'étranglement qui sont le pont (très étroit) du gouffre et le passage à niveau N°126, mais la bonne (ou la mauvaise) nouvelle, c'est qu'on nous présente un troisième goulot d'étranglement encore bien plus long puisqu'il fait un kilomètre. Et oui, on a resserré nos voies routières en supprimant les "haricots" centraux, les voies toucheront également les places de stationnement qui seront créées pour les riverains. Au point de vue sécurité, les riverains devront être très vigilants pour monter ou descendre de leur voiture. Une question: Comment feront les transports volumineux (bateaux) pour passer leur remorque au-dessus les voitures des riverains?. Actionner leurs vérins comme ils le font déjà pour franchir les parapets du pont. Jusqu'à présent, les différentes réunions ont été organisées par le Conseil de développement et le Conseil départemental. Lors de la dernière réunion du 06 juin, on nous a montré sur un écran géant les travaux envisagés dans notre agglomération. Donc, maintenant, il nous faut franchir une étape complémentaire, la commune devrait procéder à une consultation de tous ses habitants afin de recueillir les avis, les idées, les suggestions de la population. Ensuite, il sera simple de faire un résumé des voeux exprimés et de les transmettre au Conseil départemental. Sans consultation, les habitants auront le sentiment d'être exclus et qu'ils sont là uniquement pour subir les choix et les décisions prises ailleurs. Comme je l'ai lu, vous annoncez qu'il faut "apaiser" la circulation, j'ajouterais qu'il convient "d'apaiser" également les habitants.

En tout état de cause, le projet tel qu'il est présenté doit subir des modifications.. Avec un tel projet, le danger est présent partout et la sécurité est présente nulle part.

J'ai lu aussi que notre commune ne pouvait pas être contournée pour une cause environnementale. Je n'y crois pas, dans 3 cas précis, on a bien trouvé le moyen de passer outre. Regardons nos voisins marandais, ils ont lancé leur projet de contournement en prévoyant la construction de 2 viaducs, l'un pour traverser la voie ferrée et un second de 300 mètres de long pour traverser 1 rivière et 3 canaux. Tout ceci va se construire à 50 mètres de notre limite communale.. Non, ce contournement est possible. Vous connaissez le dicton: "Quand on le veut, on le peut". Alors, je vous pose une question: "le voulez-vous?", et si vous répondez positivement, ce contournement se réalisera. Par contre, si vous me dites que vous ne pouvez pas, je vous répondrai: "c'est que vous ne voulez pas"..\

Pour terminer, je voudrais vous rappeler qu'il y a 11 ans, de nombreux élus (députés, conseillers départementaux, sénateurs et maires) manifestaient à Fontenay pour obtenir l'ouverture d'une autoroute. Ce projet ayant été refusé, nos élus ont immédiatement réagi en proposant une 2x2 voies reliant Fontenay à La Rochelle. Or, ce dernier projet a été abandonné pour proposer un réaménagement de la D938 ter entre Fontenay etMarans. Je constate que nous sommes loin, et même très loin du projet d'autoroute. Nous savons tous ce que représente la ville de La Rochelle pour toute notre région, en terme d'emplois pour beaucoup de Sud-vendéens, sur le plan économique avec ses ports de pêche et de commerce et avec tout ce qui en découle. Un dernier sujet qui n'a jamais été évoqué lors de ces réunions, il s'agit de l'état de la route près du pont du gouffre. Le service des

routes a mis des pieux pour arrêter le glissement de la route vers le canal de Vix, c'est une excellente chose. Reste à savoir si ces travaux vont montrer leur efficacité définitive, ce qui évitera ainsi de surélever la route tous les ans.

Yvon HURTAUD

ANNEXE 11 – COURRIERS REÇUS

C1 : Ludovic HOCBON Président Pays de Fontenay-Vendée

CA

Pays de Fontenay-Vendée

DIRECTION GENERALE DES SERVICES

Affaire suivie par :

- M. HOCBON Ludovic, Président

Courriel : service.admi@fontenayvendee.fr

Tél : 02 28 13 07 05

N/Réf : LH/MC/MLC/24.013

Objet : Sécurisation RD 938Ter

COURRIER ARRIVÉ LE 27 MAI 2024
DÉPARTEMENT DE LA VENDEE
CP 882

A 04 JUIN 2024

COURRIER ARRIVE

Fontenay-le-Comte, le 21 mai 2024

Ministère des Infrastructures et Développement DGA

30 MAI 2024

COURRIER ARRIVE

Monsieur Alain LEBOEUF
PRÉSIDENT CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DE LA VENDEE
40 rue Maréchal Foch
85923 LA ROCHE-SUR-YON Cedex 9

Cher Alain,

Comme vous le savez, toutes les communes du bassin de vie du Pays de Fontenay-Vendée sont engagées dans une démarche active de développement d'attractivité dans le sud-Vendée.

Notre territoire se développe autour de projets économiques structurants, d'aménagement de territoire ou encore de densification urbaine et péri-urbaine autour de Fontenay-le-Comte, avec comme conséquence une augmentation significative des flux routiers dans la première couronne.

Ce développement passe par différentes phases d'actions notamment l'aménagement du territoire.

Le désenclavement territorial routier reste une des principales priorités et composantes de l'action que vous menez avec votre collectivité pour le sud du département. Nous saluons particulièrement votre engagement majeur autour du réaménagement de l'axe Fontenay-le-Comte/La Rochelle (RD 938Ter).

Nous sommes très attentifs à la démarche de concertation en cours que vous menez autour de ce projet routier majeur et auquel nous participons avec beaucoup d'intérêt.

Nous voulions vous sensibiliser autour d'un point de sécurisation sur cet axe, que nous considérons comme accidentogène, au regard de la circulation journalière importante et de l'augmentation de fréquentation à venir.

Ce point se situe en sortie de Fontenay-le-Comte au « carrefour Beauregard » au niveau de la zone commerciale Beauregard avec un tourne à gauche en direction de Doix Iles Fontaines via Montreuil (RD 938Ter et D20).

Ces flux routiers, déjà importants, seront très largement amplifiés sur la RD 938Ter, avec l'implantation prochaine d'une zone logistique de premier rang, qui en fera la plus importante du sud-Vendée.

Cette implantation économique sera située dans la zone d'activités de Moulin-Bertin à quelques centaines de mètres de ce « tourne à gauche » que nous considérons comme dangereux à la lecture des chiffres de circulation quotidienne.

Dans ce contexte, nous souhaiterions que vous puissiez porter un regard attentif à ce projet que nous vous proposons autour de cet aménagement de type rond-point.

A cette demande, nous souhaiterions qu'une réflexion soit engagée autour d'un aménagement de voirie entre les communes d'Auchay-sur-Vendée et l'accès à ce futur rond-point.

Cet axe perpendiculaire (plan joint) est devenu un lien de desserte très emprunté entre les communes citées, et qui nécessite, dans cette évolution de l'axe RD 938Ter, d'être réaménagé au regard de l'augmentation des flux.

Communauté de communes Pays de Fontenay-Vendée • 16 rue de l'Innovation • BP 20359 • 85206 Fontenay-le-Comte Cedex
Tél. 02 28 13 07 07 • Fax 02 51 69 21 54 • www.fontenayvendee.fr

Nous sommes également très attentifs, sur cet axe de la RD 938Ter, à la réalisation du passage sous-terrain de la Forêt Nesdeau qui devra permettre là aussi, une accessibilité aux différentes mobilités (vélos, voitures, camions, engins agricoles...).

Nous restons bien sûr à votre entière disposition et à celle de vos équipes pour vous apporter tous les éléments complémentaires à nos propositions dans le cadre d'un rendez-vous de présentation lié à nos attentes.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Laurent DUPAS

Maire de Les Velluire-sur-Vendée

Lionel PAGEAUD

Maire de Doix lès Fontaines

Dominique GATINEAU

Maire de Auchay-sur-Vendée

Daniel RIDEAUD

Maire de Montreuil

Ludovic HOCBON

Maire de la ville de Fontenay-le-Comte
Président de la Communauté de communes Pays de Fontenay-Vendée

Transmis à ... D.R.M.H - D 938 (en) [yellow stamp]

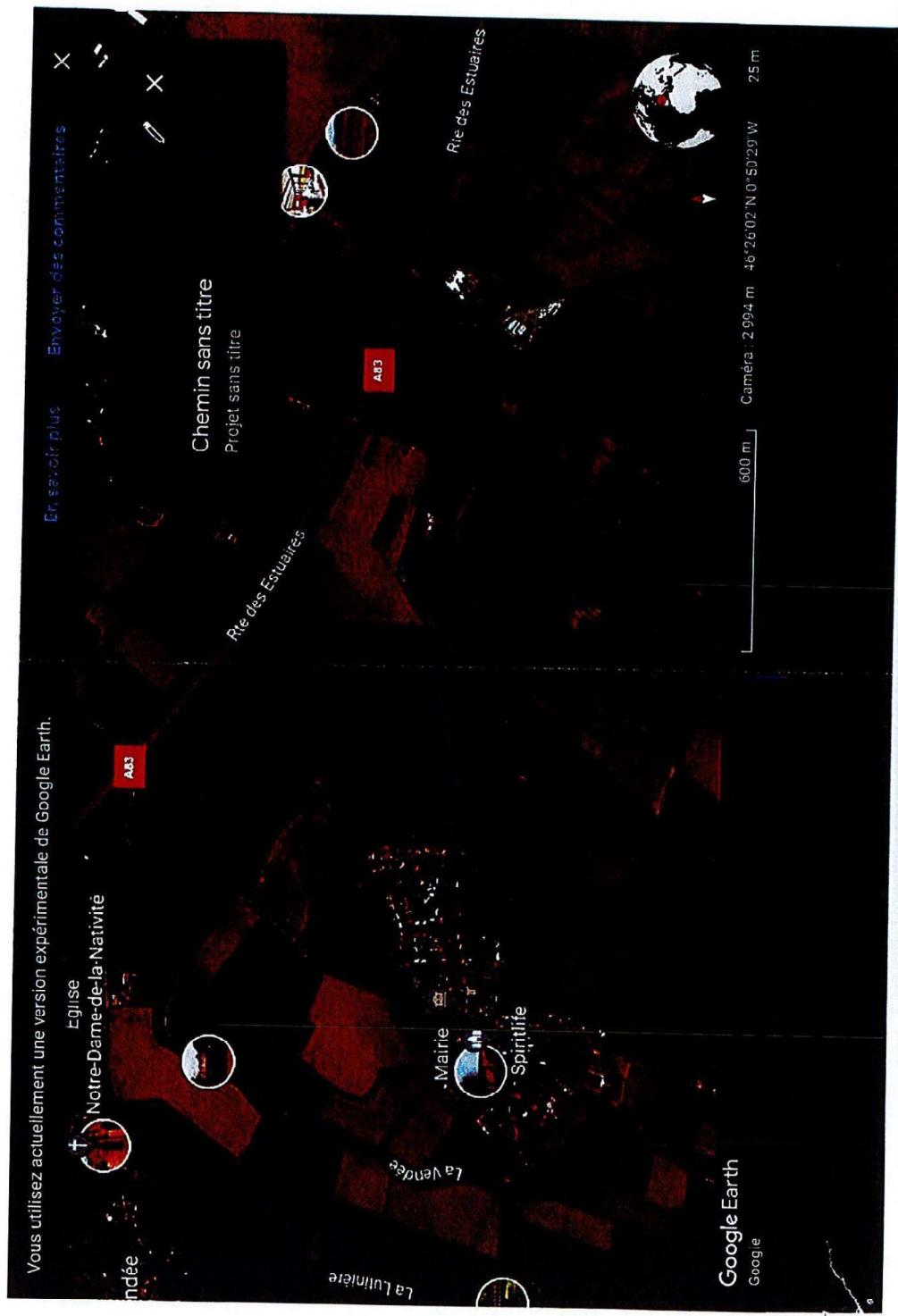
à jour d'informations

à jour le jet de réponse

à jour suite à connex

avant le 14 JUIN 2024

La Roche sur Yon, le
Le Directeur Général Adjoint
du Pôle Infrastructures et Développements
Patrick GARNIER



C9

Replies en main propre lors de la permanence du 21/06/2024
à Fontenay-le-Comte.

Aménagement RD 938ter 06-2024

Fontenay-le-Comte - L'Ile-D'Elle

Demande de construction d'un Rond-Point au Carrefour D20 vers Fontaines – Montreuil – Doix

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

présentées au Service Départemental des Routes, à Fontenay-le-Comte le 21-06-2024 par :

Claude OUVRARD Président du Groupe OUVRARD et **Gwénaëlle OUVRARD** Directrice Générale

19 rue l'Aubépine 85120 Antigny tél : 06 11 69 40 97 courriel : claude.ouvrard@ouvrard.com

Notre entreprise exploite un atelier et un magasin de maintenance en matériels agricoles, situés au carrefour de la RD 938ter et la D20 commune de Doix-Fontaines (voir les 2 photos ci-jointes).

Nos ateliers et magasins de Fontaines ont été entièrement rénovés en 2020 après avoir été « bloqués » pendant une quinzaine d'années par le projet autoroutier maintenant abandonné.

Pour notre entreprise ce site est très important stratégiquement car il est situé au cœur même d'un bassin céréalier qui s'étend de Luçon à Niort et Marans.

Dans notre Groupe, c'est un site spécialisé pour la réparation des Moissonneuses-Batteuses et des gros matériels de culture du sol.

Les matériels de nos clients (homologués transport sur route) ont des dimensions de plus en plus importantes, exemples :

1-un Ensemble moissonneuse-batteuse+ coupe, en position transport chariot :

longueur 21m (9+12) largeur 3.95m 23t+4t = 27 tonnes

2-un Ensemble tracteur 350cv + tonne à lisier avec rampe d'épandage pliée :

Longueur 18m (7+11) largeur 3m 12t+32t en charge = 44 tonnes

Les trajets aller et retour de ces matériels dans nos ateliers de Fontaines sont fréquents.

Les camions semi-remorques surbaissés qui effectuent les navettes entre nos fournisseurs, nos clients et notre site sont aussi réguliers.

A chaque passage à ce carrefour, ces matériels aux dimensions importants sont des possibilités d'accidents graves, soit quand ils sont stationnés sur la voie centrale, soit pour sortir du carrefour en allant vers le sud.

Ces Ensembles roulent lentement (vu leurs poids et encombrement) et sont difficilement visibles lorsqu'ils coupent un axe de nuit ou le brouillard. (les exploitants agricoles travaillent de jour comme de nuit suivant les caprices de la météo). Les accidents avec les motards sont régulièrement d'actualités.

ACTUELLEMENT, le carrefour existant entre la RD938ter et la D20 vers Fontaines est TRES DANGEREUX. Nos clients et nos employés nous le signalent régulièrement. (le haricot sur la D20 n'est pas approprié pour les manœuvres à cet endroit)

Les communes de Fontaines, Doix, Montreuil et leurs lieux-dits nombreux sont des « cités-dortoirs » (3000 habitants) situés à la périphérie de la zone urbaine de Fontenay et surtout de la zone d'activités située à l'embranchement autoroutier. Le trafic routier aux heures de pointe est de plus en plus important et il va aller, sans aucun doute, en augmentant après les aménagements routiers prévus entre Fontenay, Marans et La Rochelle.

IL EST INDISPENSABLE de construire à ce carrefour un Rond-Point dans le cadre de l'aménagement de l'axe Fontenay-Marans-La Rochelle.

Avec un Rond-Point vous sécurisez une fois pour toutes ce lieu très dangereux qui aurait été supprimé si le projet autoroutier avait été réalisé.

Il n'y aucun inconvénient à avoir dans le même secteur le Rond-Point de l'autoroute et celui de Fontaines c'est 2 usages différents et les automobilistes sont maintenant très habitués à leurs présences.

Il est beaucoup moins dangereux d'être dans une file d'attente d'un Rond-Point plutôt que celle d'un Tourne-à-Gauche.

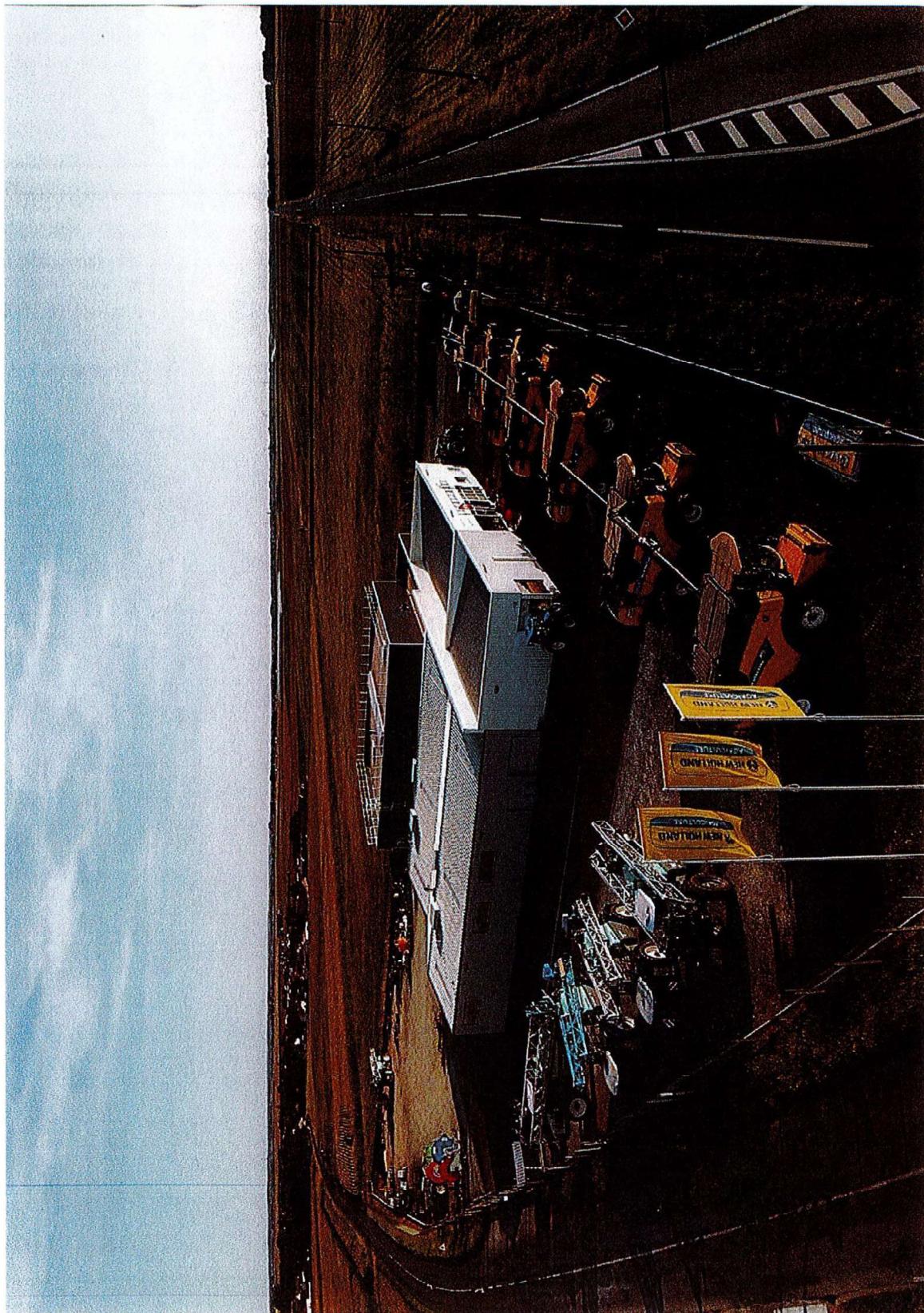
Personnellement, j'ai été durant 19 années membre de la Commission voirie au département et 13 années Président de la Comcom du Pays de la Châtaigneraie. Dans mon canton après plusieurs accidents mortels, j'ai œuvré au maximum pour mettre en place des Ronds-Points aux endroits dangereux. C'est pour tous les habitants une grande satisfaction. Il n'y a aucun reproche, les coûts d'entretien sont très minimes et parfois ils servent de belles vitrines fleuries aux entrées de communes (Cheffois).

Nous restons à votre disposition pour de plus amples renseignements.

Fontaines le 21 juin 2024

Claude OUVARD







C3 : Jean Claude CHEVALLIER Maire de Vix

C3

Bonjour,

En ma qualité de maire de la commune de VIX . je désire apporter mon opinion sur l'aménagement du CD 938 i

Si évidemment . je déplore la non réalisation de l'autoroute A 831 et aussi la 2 X 2 voies de substitution , il devient indispensable que la liaison FONTENAY – MARANS – LA ROCHELLE permette d'écouler en toute sécurité un flux de véhicules de plus en plus intense.

La traversée de MARANS devenant presque impossible lors des migrations estivales , un délestage s'opère par GPS et vient embouteiller notre rue principale non proportionnée à ce flot de voitures.
Alors naturellement , j'appuie l'aménagement de l'axe FONTENAY – LA ROCHELLE.

J'ai assisté à toutes les réunions organisées à LA ROCHE et dans notre secteur .

Les esquisses déposées en mairie ont été présentées au dernier conseil municipal.

L'étude des projets de notre secteur définit le plan N°2 comme la plus appropriée.

La zone de doublement projetée à hauteur de la chaignée n'est pas souhaitable , il faudrait combler et déporter la voie d'eau existante. Le terrassement en ce milieu de marais ne se stabiliserait pas et entraînerait des travaux onéreux et non pérennes. Le cheminement prévu dans le coteau est inacceptable, il empiète sur une zone constructible et son entretien ultérieur reviendrait à la charge de la commune.

La traversée de l'ILE D ELLE pose problème , c'est certain.

Avec l'ensemble du conseil . nous soutenons qu'un rond point est obligatoire à VELLUIRE , la sortie des poids lourds en direction de FONTENAY mettrait gravement l'insécurité en ce carrefour

Je déplore le manque d'implication de mes concitoyens qui pourtant sont très concernés par l'ensemble de ces travaux plus que nécessaires.

Monsieur Le Maire
Jean-Claude CHEVALLIER



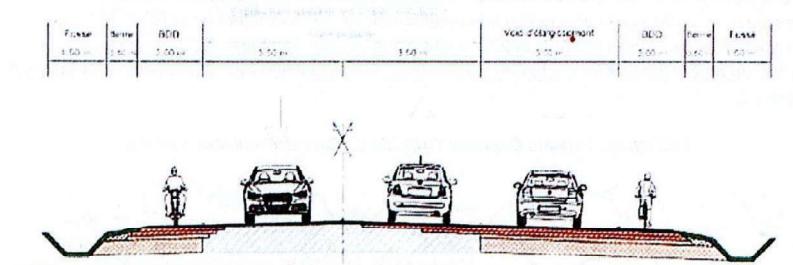
Gaudin Jean-Paul
 Comme Châlonnais Vix
 ① CONSULTATION RD 938
 Contenu "d'option du vélodrome"
 Aménagement propre
 le 5 juillet 2024

L'aménagement de la RD 938 est composé de 4 secteurs.

Pour les 3 premiers secteurs (CC Pays de Fontenay Vendée + CC Vendée Sèvre Autise) :

il est prévu ce type de profil en travers :

Profil en travers type



Un besoin prioritaire de sécurisation pour les personnes cyclistes :

Sur la RD 938, où la vitesse est de 80km pour l'axe composé d'une voie, et sera potentiellement de 90km pour l'axe composé de 2 voies, la vitesse des motorisés ne permet pas une cohabitation sécurisante pour les cyclistes.

En plus des vitesses théoriques importantes, le TMJO oscille entre 7100 et 7600, avec une part de poids lourds qui peut s'élever jusqu'à 13,4%, or il est envisagé que les cyclistes circulent sur une BDD :

- Sans séparation physique avec le trafic motorisé
- Sans dispositif de retenue

En l'état, l'aménagement serait de fait très dangereux et insécurisant pour les cyclistes.

Ce sentiment de dangerosité s'appuie par ailleurs sur des éléments objectifs.

En effet, sur cet axe de nombreux accidents ont été recensés ([citer articles et ou accidents référencés](#))

Enfin, si la vitesse théorique (celle sur les panneaux) reste incompatible avec la présence de cyclistes, il apparaît que la nécessaire sécurisation est d'autant plus importante que la vitesse réelle des motorisés semble supérieure aux limitation légale, le dossier de consultation faisant état d' "Une vitesse élevée des véhicules circulant sur la RD 938T".

Ainsi, cet aménagement ne correspond pas aux recommandations de la FUB et de la DGITM sur le sujet, pour qui dans les conditions présentes l'aménagement d'une bande cyclable est déconseillée.

La FUB dans son guide Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural : " La bande cyclable est l'aménagement cyclable le plus courant dans de trop nombreux territoires. Ces bandes, étroites et souvent mal entretenues, ne constituent en aucun cas un aménagement cyclable sûr pour les nouveaux cyclistes. Sur voirie existante, il est possible de faire mieux. Assurer la sécurité des cyclistes hors agglomération implique parfois de réduire la largeur de la route pour les véhicules motorisés. Il est ensuite possible d'utiliser cette largeur supplémentaire pour installer un séparateur et en faire ainsi une piste cyclable séparée du trafic motorisé "

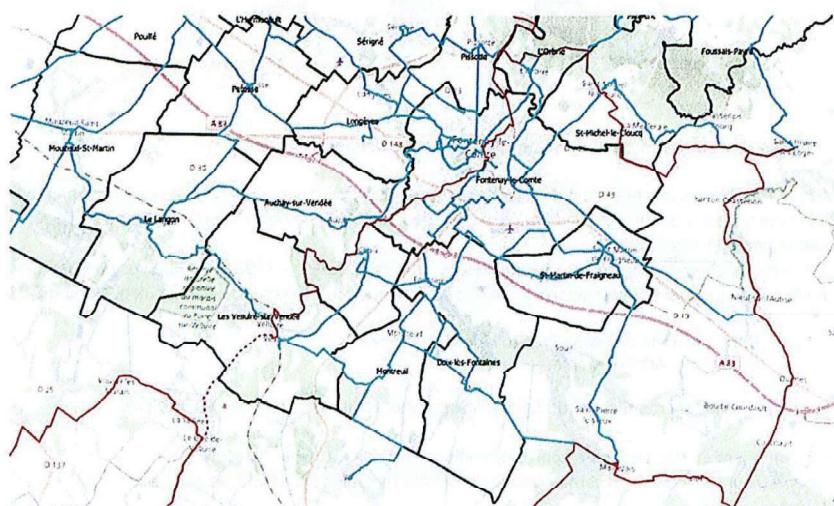
DGTM dans son Guide Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations

"Les bandes cyclables peuvent être possibles sur le réseau cyclable secondaire pour un trafic motorisé de moins de 4 000 véhicules par jour dont moins de 300 poids lourds."

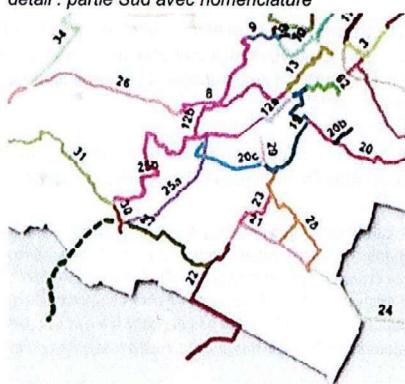
En revanche, il semble que d'autres itinéraires, qui eux aussi seraient sécuriser, pourraient constituer des alternatives intéressantes à cette bande cyclable, qui en l'état ne permet pas d'assurer la sécurité des cyclistes.

Par ailleurs la prise en compte des Schéma Directeur Cyclable nous paraît souhaitable et nécessaires pour finaliser la conception des aménagements au croisement de la RD 938 ter avec les itinéraires cyclables concernés (20c et 27) : à chaque fois (D20 - Fontaines et D68 - Velluire / Nizeau), un aménagement avec giratoire nous semble être la solution pour apaiser les flux et réduire les risques.

Illustration : Schéma Directeur Cyclable du Pays de Fontenay Vendée

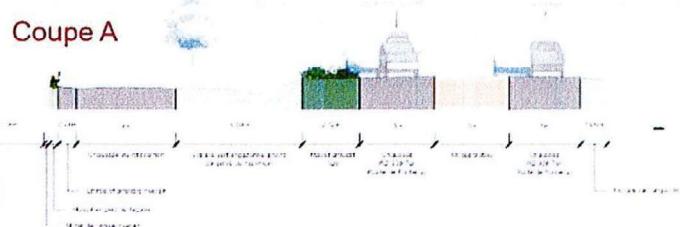


détail : partie Sud avec nomenclature



Pour le 4 ème secteur (Île d'Elle, partie de CC Sud Vendée Littoral), celui ci est découpé en 3 séquences

Séquence A : Cette séquence ne présente pas d'aménagement cyclable, ce qui crée une rupture dans le cheminement cyclable, une possibilité serait de réaffecter les stationnements le long du trottoir à un usage cycliste.



Séquence B et C :

La voie verte telle qu'envisagée doit être améliorée de façon à ce qu'elle corresponde aux recommandations du CEREMA qui spécifie que:

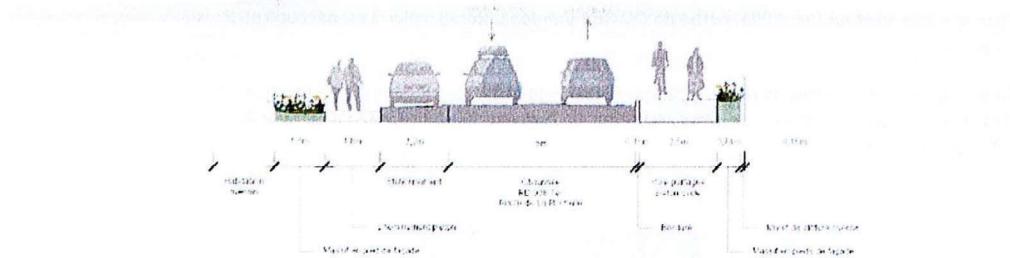
- il est essentiel de prendre en compte la saisonnalité pour ce type cet aménagement, les conflits entre piétons et cyclistes étant courants lorsqu'on a des espaces aux usages mixtes, ces conflits seront potentiellement d'autant plus importants en période estivale
- une voie verte ne peut se substituer à un trottoir
- la largeur minimum recommandée pour une voie verte est de 3 m

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION ISSU DES RECOMMANDATIONS ALLEMANDES

(source ERA)

TRAfic CUMULé PIÉTONS + CYCLISTES (NOMBRES DE PASsAGES PAR JOUR)	LARGEUR MINIMUM DE VOIE VERTE (EN M)
1000 ET MOINS	3 M
1 300	3,5 M
1 600	4,0 M

Coupe B



Sources :

FUB : Note de position - assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural
https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub_velo_rural_note_position_2023_web.pdf

DGITM: Guide - Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/DGITM_DMR_Amenagements_cyclables_hors_agglomeration_V1.1_Fev-2024-1.pdf

CEREMA: FICHE n °La voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton
https://www.au5v.fr/IMG/pdf/certu_fiche04v-voie_verte_milieu_urbain.pdf

NOTE DE POSITION

Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural



Les Français veulent dans leur majorité réaliser des économies et réduire l'empreinte carbone de leurs déplacements¹. Ils voient de plus en plus dans le vélo une alternative crédible à la voiture².

Ce désir populaire de vélo est croissant ces dix dernières années, et touche aussi bien les habitants des territoires ruraux qu'urbains. Pourquoi le changement tarde-t-il alors à opérer ? L'obstacle principal au passage de la voiture au vélo est que la pratique de ce dernier est considérée comme dangereuse³.

Cette demande de sécurité est partagée par les cyclistes eux-mêmes. Elle est plus forte encore une fois sortis des coeurs urbains⁴. Elle s'appuie sur une réalité indéniable : en 2022, près de 2 personnes tuées à vélo sur 3 circulaient hors-agglomération (ONISR)⁵. Ce constat n'est pas une fatalité : le monde rural a les moyens de renverser la tendance et de faire de ses territoires des territoires cyclables pilotes.

Le potentiel est réel : la moitié des déplacements du quotidien fait moins de 5 km dans les territoires ruraux et périurbains⁶. Le vélo a la capacité de devenir un mode de transport crédible pour la quasi-totalité de ces trajets courts. Si le vélo ne peut couvrir l'ensemble des trajets en milieu rural, l'essor du vélo à assistance électrique (VAE) étend le potentiel de ce mode de transport. Rappelons que parcourir 10 km en VAE met moins de 30 minutes. Sur les plus longues distances, le vélo doit se penser en complémentarité avec les transports collectifs⁷.

Le rôle des collectivités locales est central. Aux nombreuses questions qu'elles se posent, la FUB souhaite apporter des réponses pragmatiques, innovantes et adaptées à la réalité de la vie rurale. Ces propositions s'appuient sur celles des cyclistes se déplaçant à vélo au quotidien hors des agglomérations. Elles tiennent compte des problématiques soulevées par les collectivités rurales, notamment le manque de moyens financiers et humains et les contraintes liées au foncier.

1. Ipsos pour VINCI Autoroutes. Sondage « Déplacements quotidiens et respect de l'environnement : où en sont les Français de la décarbonation de leurs mobilités ? ». Juin 2021.

2. OpinionWay pour la FUB. Sondage « Les Français et le vélo », Janvier 2022.

3. Kantar Média pour Destin Commun. Enquête « Mobilités et transition : comment faire bouger les Français ». Avril 2023.

4. FUB, « Baromètre des villes cyclables - Rapport d'analyse ». Mars 2022.

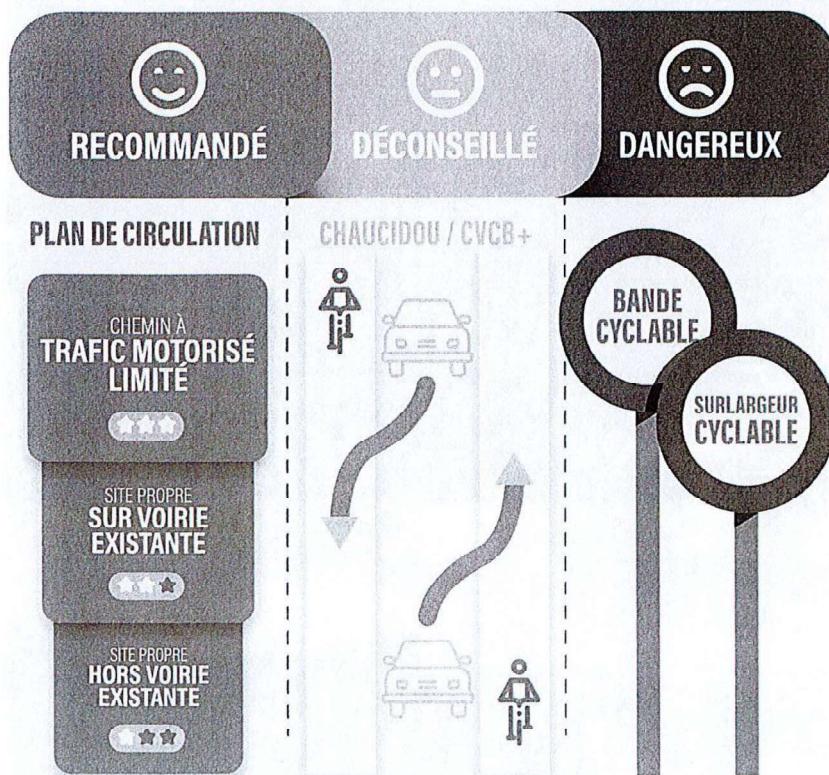
5. Observatoire national interministériel de la sécurité routière. « La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité de l'année 2022 ». Septembre 2023.

6. Sénateur Olivier Jacquin. Rapport d'information « Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui ». Janvier 2021.

7. FUB et FNAUT, Livre blanc « Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition ». Octobre 2023.

Ces recommandations font de la **sobriété un principe d'action en mobilisant des aménagements économies en coût et en matériaux** qui réinvestissent en priorité les voiries existantes. Ce principe nécessite une approche par le plan de circulation détaillée dans cette note. Le plan de circulation s'appuie sur une hiérarchisation du réseau viaire selon les différents modes de transports utilisés et promus. L'approche par le plan de circulation canalise le flux automobile et relégitime la place des cyclistes sur la chaussée.

Cette note de position offre aux pouvoirs publics les clés pour que leurs territoires deviennent des territoires **dans lesquels il fait bon se déplacer à vélo**. Les habitants ne veulent pas d'actions politiques qui mettent une génération à sortir de terre : leur sécurité doit être assurée dès aujourd'hui. Ce n'est que de cette manière que nous offrirons aux habitants des territoires éloignés des grandes villes de nouveaux choix de déplacement : plus sobres et moins coûteux.



Votre territoire ressemble à ces photos ?

Cette note est faite pour vous

BONNEUR, un territoire de l'avenir, un territoire de la sécurité, un territoire de la mobilité durable

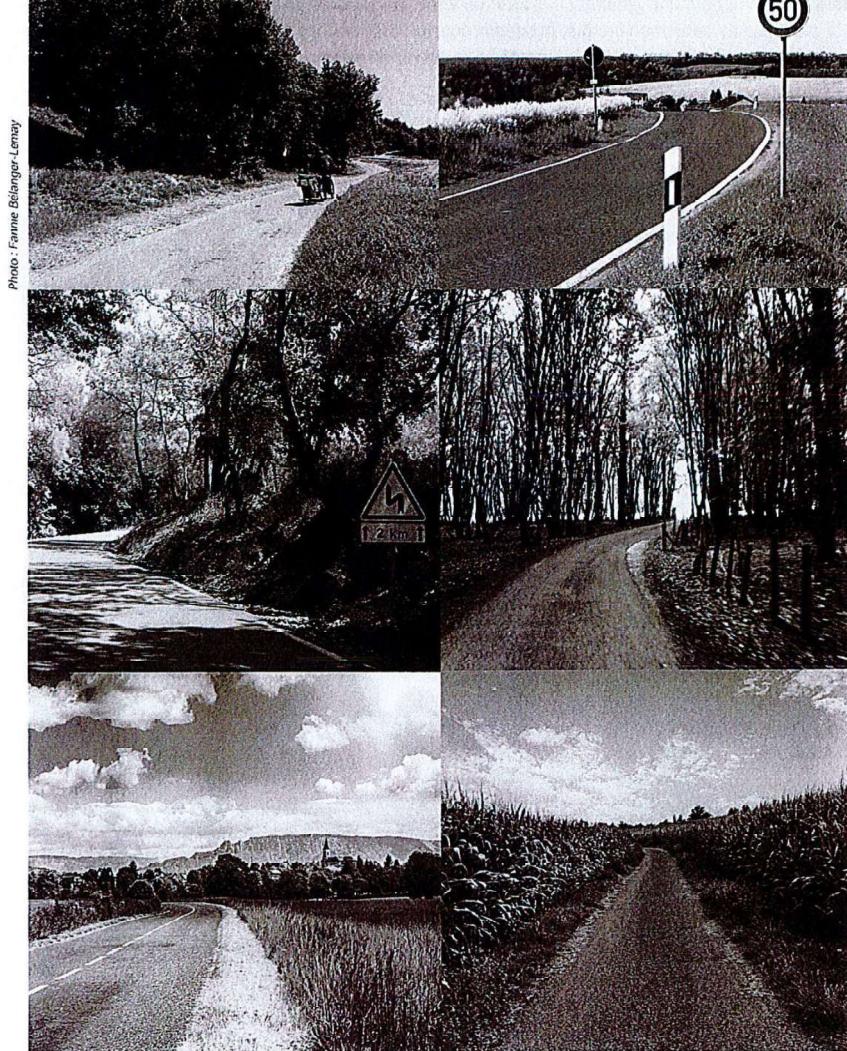


Photo : Fanny Bélanger-Lemay

Photo : Fanny Bélanger-Lemay

Rapide, sobre, efficace : le plan de circulation

La France comptait au 1^{er} janvier 2022 près de 1,1 million de kilomètres de routes⁸, dont plus des 2/3 sont situées hors agglomération. Cela en fait l'un des réseaux routier les plus dense du monde⁹. Ce constat souligne la pertinence d'une approche par le plan de circulation tant nos territoires sont riches de chemins ruraux et de voies secondaires dont il faut se poser la question de l'usage.

Le plan vélo, le Schéma Directeur Cyclable (SDC) et le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) sont des documents stratégiques qui s'inscrivent sur le long terme, et la réalisation des aménagements peut représenter un coût considérable pour les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Le **plan de circulation est une alternative efficace pour agir à court terme puisqu'il permet de repenser le partage de l'espace public sur certaines voiries et de diversifier les modes de déplacement.**

Agir sur la sécurisation des déplacements à vélo par le plan de circulation est une stratégie payante puisqu'il permet de :

- Lancer une première phase d'aménagement à moindre coût et constitue une base solide pour la conduite d'études futures.
- Participer à l'évaporation du trafic motorisé de manière efficace¹⁰.
- Conquérir un nouveau public cycliste rapidement, particulièrement attentif aux conditions de sécurité sur la route (collégiens, personnes vieillissantes, proches aidants, etc.).

LE PLAN DE CIRCULATION, QU'EST-CE QUE C'EST ?

Le Plan de circulation définit l'organisation de la circulation de l'ensemble des usagers sur un périmètre donné. Deux objectifs sous-tendent la mise en œuvre du plan de circulation : **limiter la vitesse et réduire le flux de véhicules motorisés.**

Il est défini par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui peut être selon le statut des voies considérées la commune, le département ou l'État. Le plan de circulation est également un outil à part entière des politiques de déplacements.

Il peut être élaboré par l'intercommunalité compétente en matière d'organisation des mobilités (AOM) en association étroite avec les différents gestionnaires concernés pour son application.

Le plan de circulation permet de **hiérarchiser les usages** de la voirie de façon à créer des cheminements et des zones apaisées¹¹.

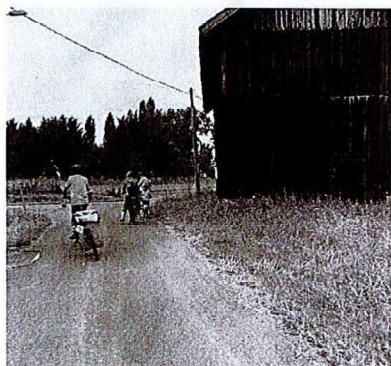


Photo : Fanny Béanguer-Lenay

8. Mémento des transports, SDES. 2022, Cererra, DGC.

9. Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Chiffres clés des transports - Edition 2023. Mars 2023.

10. ECF, « 32% more Cycling in one Year after Eliminating through Car Traffic from the Centre of Leuven », 2019
À Louvain, et après la mise en application d'un plan de circulation en 2016, le trafic motorisé a été réduit de 8% en ville et le trafic cycliste a quant à lui augmenté de 32%.

11. ADMA, « Le plan de circulation : un outil pour promouvoir les modes actifs et la qualité de vie », Juin 2022.

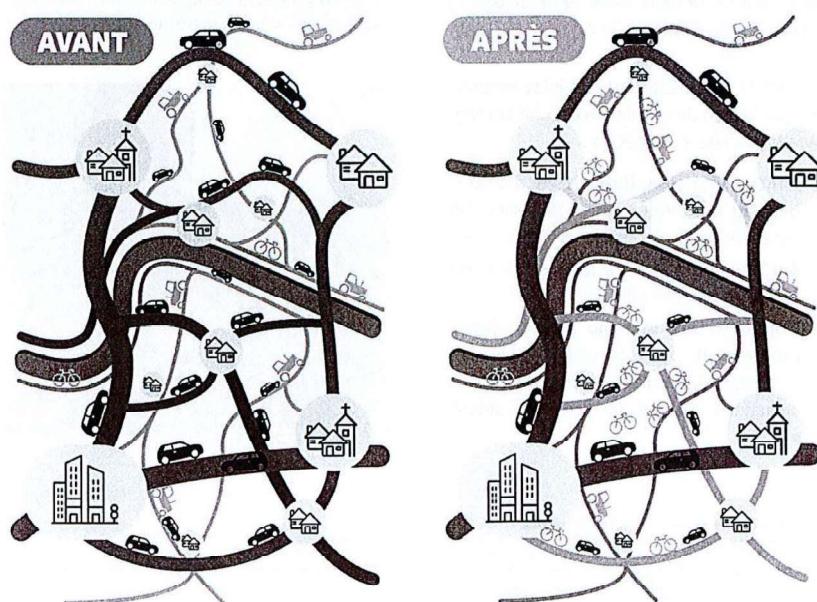
Hiérarchiser son réseau grâce au plan de circulation

Le plan de circulation permet d'aménager le réseau sous l'angle des usages. Concrètement, le plan de circulation détermine, pour chaque mode de déplacement (véhicules motorisés, vélos, piétons, transports en commun, etc.), les axes principaux, les axes secondaires et les axes de desserte. Une fois le diagnostic par usage réalisé, les routes à fort trafic motorisé, les petites routes, les chemins ruraux ou encore les routes désaffectées se voient appliquer des règles de circulation et de cohabitation selon les usages souhaités.

Cette hiérarchisation du réseau permet de mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure ou que l'on veut lui faire assurer. Le réseau motorisé est ainsi constitué de voies rapides (voie principale), d'axes secondaires (voie apaisée) et d'axes de desserte (voie partagée). Le réseau cyclable est

composé de voies à haut niveau de service (voie cyclable principale, en site propre ou sur une voie apaisée), d'axes secondaires et d'axes de desserte (sur des voies apaisées ou partagées).

Il ne s'agit pas de créer de nouveaux axes strictement réservés aux voitures. Le principe du plan de circulation est de définir les axes motorisés pour canaliser le trafic vers les axes principaux « rapides » sur lesquels on peut retrouver des limitations de vitesses supérieures à 50 km/h. Néanmoins, cela n'empêche pas les vélos de les emprunter. Si le passage sur un axe motorisé principal – comme une départementale – est inscrit dans le plan de circulation comme un axe principal cyclable, on retrouvera alors un aménagement cyclable séparé du trafic routier.



– 6 Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural

UN PLAN DE CIRCULATION VÉLO, C'EST RELIER D'ABORD LES ITINÉRAIRES D'INTÉRÊTS

La mise en place d'un plan de circulation nécessite de repartir des **besoins des différents usagers** et d'aménager en conséquence. S'agissant des usagers du vélo, le plan de circulation doit permettre au nouveau public cycliste de se rendre facilement dans les **destinations d'intérêts** avec une priorité pour les **lieux d'enseignement, les pôles d'échanges multimodaux** (gares, arrêts de bus, etc.) ou encore les **centres bourgs** (commerces, lieux de service public, etc.). Un objectif largement atteignable lorsque l'on sait que 70% de la population habite à moins de 20 minutes à vélo d'une gare par exemple¹².

In fine, cette hiérarchisation du réseau doit poursuivre un double objectif :

- Définir des itinéraires où les usagers du vélo et de la marche sont prioritaires en relégitimant leur place sur le réseau.
- Canaliser le trafic motorisé en volume et en vitesse sur des axes dédiés et éviter voire supprimer le trafic de transit sur les voies de desserte. Les seules limitations de vitesse ne suffisent pas à rendre plus sûres les routes et réduire le danger perçu de circuler à vélo. À l'inverse, un trafic motorisé faible mais avec des véhicules roulant à vitesses élevées est un motif suffisant pour rendre dangereuse même une petite route.

70 % des habitants de petites villes se disent gênés par le trafic motorisé (volume et vitesse)

Les principes d'action en matière de réseau cyclable qui, jusqu'ici, privilégiaient partout des « linéaires cyclables » ont vocation à être enrichis grâce à une **complémentarité d'aménagements**. Répondre à des enjeux de sécurité, de cohérence, de continuité et de lisibilité reste tout en s'adaptant aux contraintes des territoires et en profitant des paysages pour rendre les trajets désirables.

UN PLAN SOUPLE POUR TESTER AVANT DE PÉRENNISER !

La modification du plan de circulation est une procédure agile qui permet à une collectivité de réaliser des aménagements provisoires avant de les pérenniser (marquage au sol, signalétique, etc.). Le test doit prévoir une durée permettant le changement d'usage¹⁴.



12. BL, évolution, la France à 20 minutes à vélo. Janvier 2022.

13. FUR, « Baromètre des villes cyclables - Rapport d'analyse », p.35. Mars 2022.

14. CEREMA, (2020). Aménagements cyclables provisoires : Tester pour aménager durablement.

Assurer des itinéraires cyclables continus, directs et désirables

Le plan de circulation est gage de l'arrivée d'un nouveau public à vélo, conquis par des **trajets d'exceptions** sur de petites routes au milieu de champs, de forêts ou à travers les villes. En redonnant une place pérenne aux usagers du vélo sur la chaussée, la collectivité valorise du même coup son territoire et ses paysages en mobilisant les petites routes, chemins ruraux ou voies désaffectées. Ce sont autant de routes redécouvertes et appréciées et de commerces et services publics revitalisés.

Miser sur cette stratégie, c'est aussi enclencher une toute nouvelle dynamique autour des **services de transports de proximité** en misant sur la **complémentarité avec le vélo**. Pas toujours besoin d'utiliser une voiture lorsque l'on peut régulièrement se rendre à vélo à l'arrêt de bus, à l'aire de covoiturage ou à la gare situé à quelques kilomètres de son domicile. C'est finalement offrir la possibilité de **s'affranchir des trajets contraints¹⁵** et davantage d'**autonomie** pour les plus jeunes qui auront l'opportunité de se rendre à vélo à l'école et lors d'activités extrascolaires. Enfin, c'est également attirer les futurs touristes à vélo.

Cela ne doit pas pour autant se faire au **prix de la qualité de l'aménagement**. La collectivité doit trouver le compromis idéal pour ne pas faire subir aux futurs cyclistes de trop longs détours, des trajets qui présentent du dénivelé ou des obstacles sur la chaussée. Les investissements complexes et coûteux restent de mise pour résorber les discontinuités incontournables quand on ne peut pas faire autrement. Un réseau dans lequel on retrouve un franchissement de route à grande vitesse suffit à décourager les cyclistes non avertis.

RÉUSSIR SON RÉSEAU CYCLABLE

EN RÉUTILISANT LES CHEMINS APAISÉS

Chemins ruraux, routes secondaires à faible trafic motorisé et autres petites routes sont autant d'itinéraires qui peuvent devenir des chemins apaisés.

Comment peut-on concrètement les réutiliser pour les intégrer au réseau cyclable ? La collectivité peut **modifier le plan de circulation rural** en bloquant le trafic de transit motorisé, en limitant l'accès motorisé aux riverains et ayant droits ou encore en interdisant parfois l'accès motorisé. En déclassant les routes départementales ou communales, les aménagements peuvent prendre la forme de voie verte, vélorue ou voie verte sauf riverains ou engins agricoles. La temporalité peut également s'utiliser pour moduler les usages sur une voirie : les accès aux motorisés peuvent ainsi être restreints aux heures d'affluence souhaitées pour les cyclistes.

Quels sont les deux critères de réussite de ce type d'aménagement ?

→ **Une communication claire auprès des usagers des véhicules motorisés** via du jalonnement et une signalétique dédiée rendant le cycliste prioritaire sur la chaussée et délégitimant la place de l'automobile (dans le cas d'une vélorue ou d'une voie verte sauf riverains par exemple).

→ **Une vitesse effective inférieure à 50 km/h.**

15. « 46% des Français disent être contraints d'utiliser leur voiture », Wimoov, FNH, Baromètre des Mobilités du Quotidien, 2019.

Partir du point de vue des usagers les plus vulnérables

Le partage de la route ne se décrète pas

Aujourd'hui, **82% des habitants en milieu rural trouvent que, pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est dangereux¹⁶**. Avec des limitations de vitesse pouvant aller jusqu'à 90 km/h et des aménagements cyclables hors agglomération qui se limitent souvent à des bandes cyclables, on ne peut décentrement pas parler de partage de la route. Il est vain de penser amener de nouveaux publics vers le vélo à ces conditions. Lorsqu'on parle de danger, la notion de sécurité perçue est aussi importante que la sécurité réelle : **les usagers doivent se sentir en sécurité pour choisir le vélo.**

Avec le plan de circulation, les tronçons de voirie partagés sont identifiés et une règle simple est adoptée : le partage de la route ne doit être possible qu'aux **conditions de sécurité des usagers les plus vulnérables**. De manière plus concrète, aucun partage de la route ne doit se faire à plus de 50 km/h. Cela concerne les axes sur lesquels il n'existe pas d'aménagement séparé du trafic routier pour les vélos.

Aucun partage de la route ne doit se faire à plus de **50 km/h**

Cet apaisement de la vitesse doit s'accompagner d'une **multiplication des signaux** (marquages au sol, pictogrammes, panneaux) rappelant les règles de **partage de la route aux motorisés**. Répéter l'interdiction de dépasser les cyclistes à moins de 1,50m en est un exemple.

S'APPUYER SUR LES FILTRES MODAUX : UN GAIN DE LISIBILITÉ ET D'EFFICACITÉ

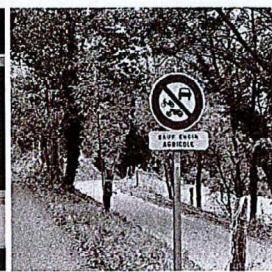
Le filtre modal est un aménagement qui restreint, par de la signalisation et/ou au moyen de mobilier urbain, certains trajets des véhicules motorisés¹⁷. Sa conception garantit la porosité du réseau de voirie pour les modes actifs (marche et vélo), les riverains ou les engins agricoles par exemple. Il peut prendre différentes formes en zone rurale : l'impassé sauf riverains ou l'impassé sauf engins agricoles. Ainsi, il permet de transformer un axe de raccourci automobile en chemin apaisé pour les mobilités actives.



Photo : Samy Guyet - RésilienCités



Photo : J. Savary - AF3V



16. FUB, « Baromètre des villes cyclables - Rapport d'analyse », Mars 2022.
17. ADMA, Coroma, Club des villes et territoires cyclables et marchables, « Le plan de circulation : un outil pour promouvoir les modes actifs et la qualité de vie », Novembre 2021.

Bandes cyclables : des aménagements à proscrire

La bande cyclable est l'aménagement cyclable le plus courant dans de trop nombreux territoires. Ces bandes, étroites et souvent mal entretenues, **ne constituent en aucun cas un aménagement cyclable sûr pour les nouveaux cyclistes.**

Sur voirie existante, il est possible de faire mieux. **Assurer la sécurité des cyclistes hors agglomération implique parfois de réduire la largeur de la route** pour les véhicules motorisés. Il est ensuite possible d'utiliser cette largeur supplémentaire pour **installer un séparateur** et en faire ainsi une piste cyclable séparée du trafic motorisé¹⁸.

LA « CHAUCIDOU », UN AMÉNAGEMENT DÉCONSEILLÉ

Ces derniers temps, la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) – appelée couramment « chaucidou » fait polémique dans certains territoires pour avoir rendu certains tronçons dangereux. Elle est caractérisée par une « voie » centrale bidirectionnelle et deux larges accotements revêtus appelés « rives ». La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent. En cas de croisement, le chevauchement de cette ligne de rive est permis sous réserve d'être attentif à la présence de cyclistes pouvant y circuler¹⁹,

Pourquoi ne faut-il pas y recourir de manière systématique ?

- Parce que cela crée de la confusion chez les usagers des véhicules motorisés comme du vélo.
- Parce que cet aménagement est délétère si une réflexion préalable n'a pas été menée sur la diminution du trafic motorisé en vitesse et en volume.
- Parce que cela ne crée pas de sentiment de sécurité chez un nouveau public cycliste.

En réalité, avec un plan de circulation efficace, la « chaucidou » n'a plus lieu d'être. Le plan de circulation anticipe le partage de voirie sur certains tronçons et crée les conditions de sécurité nécessaire. La CVCB doit donc plutôt être envisagée comme un aménagement temporaire pendant la phase de modifications des usages motorisés ou utilisé pour relier des aménagements cyclables.

¹⁸. CEREMA, « 5 recommandations pour réussir votre piste cyclable », Février 2021.

¹⁹. CEREMA, Aménagements Cyclables Observations de « chaussées à voie centrale banalisée » sur l'agglomération Nantaise, Mars 2014.



Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Siège : 12 rue Finkmatt - 67000 Strasbourg
Antenne : 174 quai Jemmepes - 75010 Paris
03 88 75 71 90 • contact@fub.fr • fub.fr

Rédaction : Thibault Quéré, Fannie Bélanger-Lemay, Chloé Charrat

Équipe projet :

Étienne Demur, Céline Scornavacca, Valérie Scheuch, Philippe Carn
Coordination de la production : Valérie Scheuch

Impression : Parmentier Imprimeurs

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne,
d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Novembre 2023



Les territoires ruraux sont les grands oubliés de l'aménagement des routes pour les piétons et les cyclistes. Les vitesses élevées qui y sont pratiquées et l'absence d'aménagements sûrs rendent ces territoires peu désirables pour la pratique au quotidien du vélo.

Parce qu'une expérience traumatisante peut tuer l'envie de faire du vélo. Parce que les Français ne passeront au vélo qu'à certaines conditions de sécurité. Parce qu'enfin les cyclistes ne demandent pas l'impossible : la FUB propose dans cette note de position des recommandations pragmatiques et d'usage pour rendre la circulation à vélo désirable et aisée hors agglomération. Ajoutons le plan de circulation rural aux outils d'aménagements pour piétons et cyclistes.

Les territoires ruraux ont l'avantage d'offrir des paysages et des itinéraires uniques : tirons leur plein potentiel pour faire des trajets à vélo de réels moments de plaisir !



Novembre 2023

Accident mortel à Marans. Le conducteur interpellé en Vendée et mis en examen

Amaury Legrand

Jeudi 3 août, il était à peine 9 heures quand une voiture qui circulait sur la route départementale 938 TER, hors agglomération de Marans, a percuté par l'arrière une cycliste âgée d'une soixantaine d'années. La victime a été découverte inconsciente dans un fossé ainsi que sa bicyclette endommagée. Héliportée vers le CHU de Poitiers avec un pronostic vital engagé, elle y décédait en fin de journée.

Aucun automobiliste ne s'étant manifesté après l'accident, une enquête ouverte du chef d'homicide involontaire aggravé par le délit de fuite, était diligentée par la brigade de gendarmerie de Marans, avec l'appui de la brigade de recherches de La Rochelle.

Un assouppissement

Dans ce cadre, un appel à témoins était diffusé. "Les témoignages recueillis et les investigations réalisées permettaient d'identifier le conducteur du véhicule impliqué dans l'accident, qui était interpellé à son domicile vendéen le 4 août au soir", indique ce mardi 8 août le Procureur de la République de La Rochelle.

Placé en garde à vue, il reconnaissait être à l'origine de l'accident mortel, qu'il expliquait par un assouppissement et admettait ne pas avoir eu un comportement adapté en ne se maintenant pas sur les lieux de l'accident, faisant valoir la présence d'autres intervenants pour porter secours à la victime.

Mise en examen pour homicide involontaire aggravé

Le Procureur indique : "Sur décision du parquet de La Rochelle, il était présenté à un juge d'instruction dans le cadre d'une information judiciaire ouverte du chef d'homicide involontaire aggravé le dimanche 6 août 2023." Ce quadragénaire, père de famille et sans antécédent judiciaire était mis en examen et placé sous strict contrôle judiciaire comportant les interdictions de quitter le territoire métropolitain, de remettre son permis de conduire, et les obligations de se présenter périodiquement à la gendarmerie de son domicile et de fournir un cautionnement.

"Les investigations se poursuivent désormais sous l'autorité du magistrat instructeur", indique le procureur.

Mardi 2 juillet Fête des Martinien

L'actu chez moi

O Publicité



Recherchez les résultats des élections dans votre ville, département ou région

Ex: Occitanie, Gard, Nîmes, 30000



TRANSPORTS

Vendée : le maire de Velluire veut des aménagements après le très grave accident de samedi

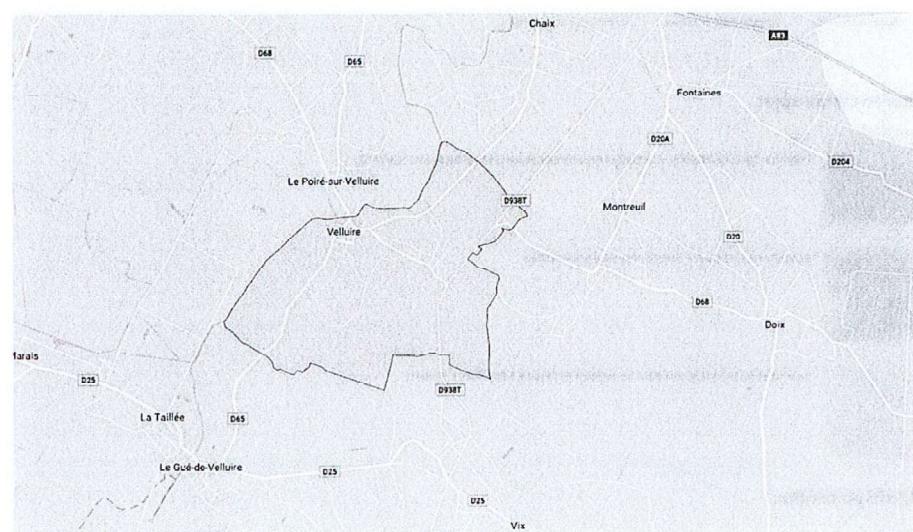
De Marion Fersing

Mercredi 7 février 2018 à 18:17

Par France Bleu Loire Océan



Samedi à Velluire, un accident a fait onze blessés dont trois très graves sur la route entre Fontenay-le-Comte et La Rochelle. C'est déjà la quatrième collision, au même endroit, depuis novembre. Le maire voudrait bien qu'un rond-point soit construit dans cette longue ligne droite.



Depuis novembre, quatre accidents ont eu lieu sur cette route bordée de 12 intersections - Capture d'écran Google maps

Encore un accident à Velluire, au sud de la Vendée. Encore un accident au même endroit : sur la route qui va de Fontenay-le-Comte. Celui de samedi, cca 11 blessés dont 3 très graves, c'est le quatrième depuis novembre ! Alors le

maire voudrait des aménagements sur cette longue ligne droite très fréquentée.

© Publicité



Les 12 intersections sont signalées, mais une fois lancés, les automobilistes oublient les petites routes

La route en question, la D938 ter, mène à l'autoroute de La Rochelle. Elle est très fréquentée et les voitures y roulent vite, trop vite, malgré les nombreux contrôles de vitesse au bord de cette grande ligne droite qui traverse la commune de Velluire. Une ligne droite avec une bonne visibilité, qui donne envie de doubler, mais une ligne droite bordée de 12 intersections ! "D'ailleurs, sur les quatre accidents qui ont eu lieu depuis novembre, deux se sont produits à des intersections", souligne Laurent Dupas, le maire de Velluire. Ces intersections sont bien signalées, mais ça ne suffit pas. "Comme on est dans une grande ligne droite, une fois lancés, les gens oublient les petites traversées". Et les habitants de son village et des communes voisines du Gué-de-Velluire et du Poiré-sur-Velluire peinent à s'engager sur cette D938 ter. "Même s'ils traversent ou qu'ils s'engagent rapidement sur la route, comme les autres voitures vont vite, c'est difficile et dangereux de s'insérer dans la circulation".

Un rond-point pour obliger les voitures à ralentir ?

Laurent Dupas voudrait bien qu'un rond-point soit construit au niveau de sa commune pour obliger les voitures à ralentir et pour que les habitants du secteur puissent enfin prendre cette route Fontenay-La Rochelle sans avoir peur. Il espère pouvoir très vite rencontrer le conseiller départemental du canton de Fontenay-le-Comte (puisque c'est le conseil départemental qui s'occupe des routes, ndlr).



Accidents de la route Aménagement du territoire Info trafic - Circulation routière

Sur le même sujet



Nos 3
INSOLITE - En Loire-Atlantique, le Conseil départemental construit un rond-point "cacahuète"



Sud Loire : vers la fin des bouchons du rond-point de Vias



Un mort et six blessés graves dans un accident de la route à Moreilles en Vendée

L'Info en continu

14h08

Législatives 2024 : découvrez les candidats du second tour dans la deuxième circonscription de la Mayenne

14h03

Législatives 2024 : les candidats au 2nd tour dans les Alpes-Maritimes

13h49

PHOTOS - Découvrez la Gardienne des Ténèbres, nouvelle machine du spectacle "Le gardien du temple" à Toulouse

13h47

Législatives 2024 : les candidats au 2nd tour dans les Bouches-du-Rhône



Grave accident au sud de Fontenay le Comte - France Bleu

De

Un grave accident s'est produit ce samedi après-midi au sud de Fontenay le Comte en Vendée sur la D 938. 2 hommes sont en urgence absolue.

Un accident impliquant 3 voitures s'est produit ce samedi vers 17h sur la Départementale 938 T au sud de la **Fontenay le Comte** en direction de Vix. **4 personnes ont été blessées**, prises en charge par les secours. **2 hommes âgés de 54 et 51 ans** ont été transportés en urgence absolue au CHU de Nantes. Et 2 femmes de 51 et 80 ans ont été conduites en urgence relative vers les hôpitaux de La Roche sur Yon et Niort.

Oici
publicité

27 pompiers ont été mobilisés ainsi que le SMUR et l'hélicoptère du SMUR.

Vendée : l'info en continu

Vendée : les plus consultés

1. L'A87 coupée pendant plusieurs heures en Vendée après un double accident

France Bleu Loire Océan

2. Législatives 2024 : les résultats du premier tour en Vendée et dans votre commune

France Bleu Loire Océan

3. Législatives 2024 en Vendée : Véronique Bessé proche d'une quatrième réélection

France Bleu Loire Océan

Oici
publicité

Velluire. Sécurité : le conseil veut un giratoire à la Fraignée

ouest
france

Jeudi 20 avril 2017 07:54 - Fontenay-le-Comte |



Au Petit-Booth, le maire, Laurent Dupas, veut une ligne continue. © ouest-france

Accidents à répétition sur la RD938 ter. Le conseil municipal tire la sonnette d'alarme. Il veut des aménagements de sécurité, dont un giratoire à la Fraignée.

Quatre accidents depuis novembre

La RD938 ter, qui coupe la commune à l'est sur 2 km, s'avère très accidentogène. Quatre accidents ont marqué l'actualité depuis novembre. Ce mois-là, deux voitures ont été détruites au carrefour de la Fraignée. Peu après, à l'intersection du chemin de Baude, une voiture est percutée. Le 1^{er} décembre, une conductrice, au lieu-dit le Petit-Booth, quitte la chaussée. Et enfin, au même endroit, le 4 février, trois voitures sont impliquées dans un violent accident, avec trois blessés graves. « Sur cette route, qui relie Marans à Fontenay, le trafic est important et ça roule vite », regrette le maire, Laurent Dupas.

Et pourtant, des mesures de prévention

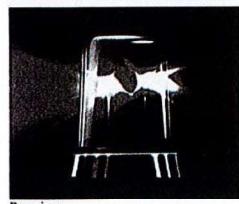
Des panneaux, « 12 intersections sur 7 km », demandent aux automobilistes de lever le pied. Un vœu pieux. « Des contrôles de vitesse ont régulièrement lieu à l'intersection des routes de Vix, de la Fraignée et de la forêt Nesdeau », rappelle Laurent Dupas. Et un radar fixe est installé avant le carrefour de Fontaines.

Lire l'intégralité de l'article dans nos éditions numérique et papier du 20 avril.

Ouest-France

Doix-les-Fontaines Vendée. RD938: accident entre plusieurs voitures et poids-lourd

Le Reporter sablais



Pompiers

Début d'intervention (les données sont susceptibles d'évoluer ou d'être précisées au cours de l'intervention)

Les secours ont été diligentés le vendredi 8 octobre 2021 à 16h48 sur la Commune de Doix-les-Fontaines. Lieu-dit Beuregard.

4 engins de secours ont été dépêchés.

Selon les secours, un accident a eu lieu sur la RD 938, impliquant:
- 2 voitures
- 2 poids-lourds.

Parmi les 5 personnes impliquées:

- 3 étaient en urgence relative (homme de 80 ans, Femmes de 79 et 21 ans).
Ils ont été transportés vers l'hôpital de Fontenay-le-Comte.

L'heure de fin d'intervention n'est pas connue.

Philippe Brossard-Lotz

Le Reporter sablais

*NEWS Mer et Marine Vendée

Les Sables-d'Olonne Vendée. Fontenay-le-Comte: l'Autoroute A831 fait pschitttt !

02 mars 2022 Dernière mise à jour: 2 mars 2022



Dossier de l'Autoroute A831 entre la Vendée et la Charente-Maritime

VENDÉE – CHARENTE-MARITIME

2 PROJETS COMPLÉMENTAIRES POUR UN OBJECTIF COMMUN

Vendée Charente-Maritime. L'Autoroute A831 fait pschitttt !

Tout ça pour ça !

Photo de Une: photo d'archives (2019)

Que d'énergie déployée pour désenclaver le sud-Vendée !

On ne pourra pas dire que les élus – Bruno Retailleau et Yves Auvinet, associés à Dominique Bussereau – n'ont pas tout tenté.

Depuis sept ans, nous suivons ce dossier et avons assisté à la Conférence de Presse organisée par Bruno Retailleau juste après l'annonce de la non-prolongation de l'utilité publique du projet !
L'ambiance était plutôt morose....

Ils espéraient peut-être faire bouger les choses en communiquant sur cette décision qui les consternaient.
Mais les jeux étaient faits.

En effet, le projet d'autoroute A831 avait, certes, été déclaré d'utilité publique par décret du 12 juillet 2005.

L'autoroute A831 devait alors relier Fontenay-le-Comte en Vendée à Rochefort/Saintes en Charente-Maritime, sur une distance de 64km (le premier projet devait relier Sainte-Hermine à Rochefort, ce qui permettait d'aller au plus court mais, du même coup, isolait Fontenay-le-Comte).

Mais une utilité publique doit être prorogée dix ans après pour rester valide. Et, à l'échéance du 12 juillet 2015, François Hollande, président de la République, n'avait pas signé pas cette prorogation nécessaire à la réalisation de l'autoroute A831. Ségolène Royal, ministre de l'Ecologie, affirma plus tard qu'elle avait pris elle-même la décision d'abandonner le projet de l'autoroute A831.

D'un côté, les défenseurs de deux zones humides qui auraient été traversées par le projet d'autoroute....

De l'autre, des élus – soutenus par des entrepreneurs – dont l'objectif est de désenclaver le sud-Vendée, de désenclaver La Rochelle, et aussi de faciliter des transports longs et difficiles entre les deux départements.

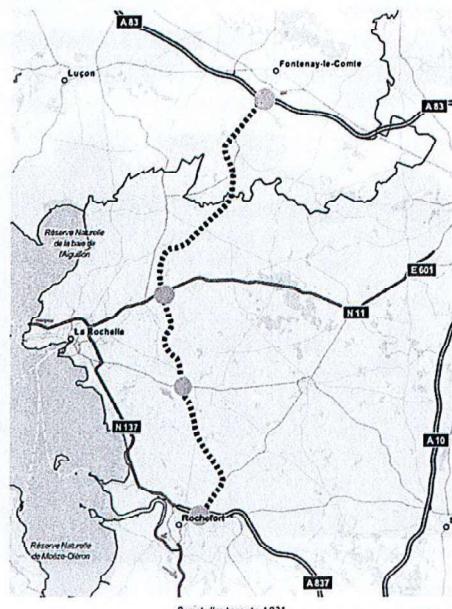
Les routes sont embouteillées pendant l'année et bouchonnées pendant la période estivale et l'économie comme le tourisme s'en porteront mieux avec une autre route qui pourra fluidifier les échanges.

En plus de l'aide à un développement économique certain, l'A831 devait contribuer à développer l'attractivité des territoires

et à offrir des conditions de sécurité optimales aux automobilistes qui doivent aujourd'hui traverser plusieurs dizaines d'agglomérations pour relier les deux communes. Mais Ségolène Royal en aura donc décidé autrement, et les élus tant de gauche que de droite ont alors critiqué cette décision qui maintenant « l'accès au grand port de La Rochelle par une (simple) petite route » alors qu'était visée une interconnexion des villes constituant le Pôle Centre Atlantique.

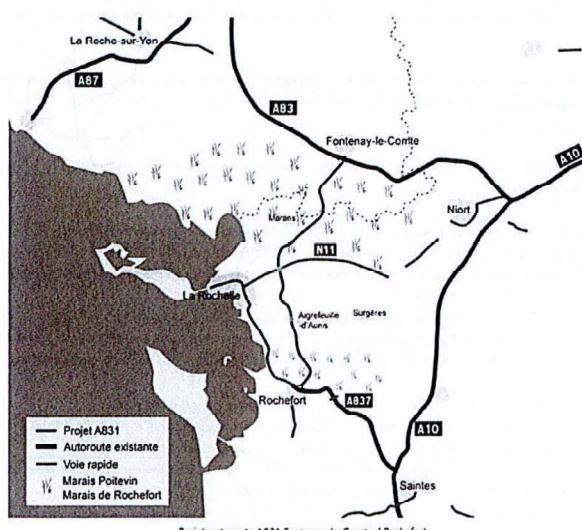
L'ex-projet d'A831 entre Fontenay-le-Comte et Rochefort

On voit sur cette carte l'emplacement de Luçon.



Projet d'autoroute A831

En violet, l'ex-projet d'A831 entre Fontenay-le-Comte et Rochefort
On voit sur cette carte l'emplacement de Marans



Projet autoroute A831 Fontenay le Comte / Rochefort

2005 – 2022: 17 ans et 30 millions d'€ de perdus !

Depuis l'utilité publique de 2005 de l'A831, cela fait donc 17 ans que l'Etat promet d'abord une autoroute entre Fontenay-le-Comte et la Rochelle sans que ce projet n'ait vu le jour, puis des aides financières pour des études d'une réalisation de substitution (c'est le Premier ministre Manuel Valls qui avait en 2015 fait cette promesse de prises en charge des études pour un projet alternatif).

Avec l'abandon de l'A831 par l'Etat, ce sont aussi 30 millions d'euros d'études investies pour le projet qui ont été perdues.

PROJETS ALTERNATIFS

Le département de la Vendée avait donc cherché quelles alternatives pouvaient permettre de compenser l'abandon de l'A831 par l'Etat.

Yves Auvinet, alors président du Conseil départemental de la Vendée, souhaitait que le projet d'autoroute soit relancé. A défaut que soit mise en place une voie rapide alternative à 4 voies. Il considérait que le dossier était vital afin de pouvoir passer d'un département à l'autre et afin de désenclaver cette zone et créer un lien entre les Pays de la Loire et la Nouvelle Aquitaine.

Il regrette (amèrement) la décision de l'Etat « alors que tout avait été bouclé, que l'utilité publique avait été affirmée, que les recours étaient tombés. » Relancer de nouvelles études pour une nouvelle déclaration d'utilité publique n'avait aucune chance d'aboutir au regard des oppositions écologiques. Et au regard du temps nécessaire, c'était considéré comme inapproprié. Les élus réfléchiront à la création d'une voie rapide 2 x 2 voies contournant la ville de Marans, lancée à l'initiative des deux départements.

En raison des sommes nécessaires à engager, ils demandèrent à l'Etat – qui s'était désengagé du projet d'autoroute – une dérogation afin de pouvoir installer à un péage.

Parallèlement, ils demandaient à l'Etat de prendre à sa charge les frais de réalisation des études, comme il s'y était engagé. Mais en 2019, 4 ans après l'abandon, le dossier n'avait vraiment pas. L'Etat ne s'impliquait pas du tout dans ce projet alternatif tout faisant croire au contraire.

Et les élus considéraient même qu'il ne respectait pas ses engagements, à savoir la création d'une liaison routière interdépartementale.

Et la manifestation de 350 élus, chefs d'entreprises, responsables associatifs, chambres de commerce, usagers..., lancée par Yves Auvinet et Dominique Bussereau les deux présidents de départements, à Aigrefeuille-d'Aunis Charente-Maritime le samedi 28 septembre 2019 ne changea rien à la donne.

La vidéo diffusée pour lancer un projet alternatif

Pour une liaison routière performante entre Fontenay et Rochefort



Yves Auvinet – septembre 2019

« Nous ne nous adressons pas au gouvernement, nous nous adressons à l'Etat : nous demandons une liaison routière rapide, directe, efficace et performante.

Ce que nous demandons à l'Etat tient sur un post-it : un projet (une autoroute ou 2x2 voies), une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et un financement significatif. Une DUP, garante de la faisabilité environnementale.

Une participation aux études ou aux travaux (si c'est la 2x2 voies qui est retenue) à la hauteur du préjudice subi du fait de l'abandon de l'A831.

Nous ne demandons ni passe-droits ni faveurs particulières. Nous demandons à l'Etat de tenir ses promesses et d'honorer ses engagements. Ni plus, ni moins.

La liaison routière est une question essentielle de mobilité, d'échanges et de fluidité entre nos 2 régions et nos 2 départements. Au-delà du désenclavement du Sud du département de la Vendée, et du Nord du département de Charente-Maritime, au-delà

*du lien entre la Ville de Fontenay le Comte et Rochefort,
Ce que nous demandons c'est une liaison routière interdépartementale et interrégionale. »*



Publiez vos annonces légales sur la Vendée:
<https://www.lereportersablaiss.com/annoncesjudiciairesetlegales/>

29 novembre 2019
Une rencontre a lieu à La Rochelle avec la préfète de Nouvelle-Aquitaine.

23 janvier 2020 – Tentatives pour inciter l'Etat à respecter ses engagements.

Après l'abandon de l'A831, l'Etat ne pouvait que – pour calmer le jeu – s'engager à accompagner les collectivités locales sur un projet alternatif.

Pendant 4 ans, de 2015 à 2019, malgré l'urgence du dossier qui traînait depuis 1992 rien à l'horizon...

L'Etat était devenu amnésique...

Le 23 janvier 2020, élus et parlementaires rencontrent Jean-Baptiste Djebbari, Secrétaire d'Etat auprès de la Ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports à propos de ce projet de liaison routière entre la Vendée et la Charente-Maritime (Dominique Bussereau, Président du Département de la Charente-Maritime et de l'ADF, ancien Ministre, Yves Auvinet, Président du Département de la Vendée, Pierre Henriet, Député de la Vendée, Frédérique Tuffnell, Députée de la Charente-Maritime, Bruno Retailleau, Sénateur de la Vendée, Daniel Laurent, Sénateur de la Charente-Maritime, Didier Mandelli, Sénateur de la Vendée).

Ils rappellent au ministre l'engagement de l'Etat d'accompagner sur un projet alternatif les départements de la Vendée et de Charente-Maritime, après l'abandon de l'A831.

Au-delà du soutien financier, qui avait été assuré en 2015 par le Premier Ministre Manuel Valls, ils ont réaffirmé leur souhait de voir l'Etat porter le dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) afin de garantir la faisabilité environnementale du projet et d'assurer la Maîtrise d'Ouvrage jusqu'à l'obtention de l'ensemble des autorisations environnementales et administratives nécessaires.

La proposition du Secrétaire d'Etat

Le Secrétaire d'Etat auprès de la Ministre de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports avait alors proposé que deux options soient étudiées :

- un projet autoroutier
- ou un tracé reprenant prioritairement les itinéraires existants.

« Une nouvelle réunion, qui aura lieu ici la fin du mois de mars, permettra d'objectiver ces deux scénarios en termes de faisabilité technique et environnementale et de portage de la DUP par l'Etat » avaient indiqué les élus présents lors de cette rencontre.

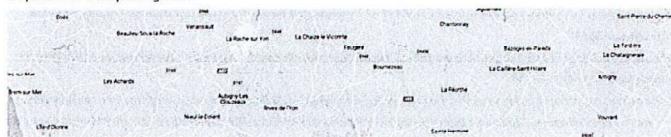
Un nouveau Président du département

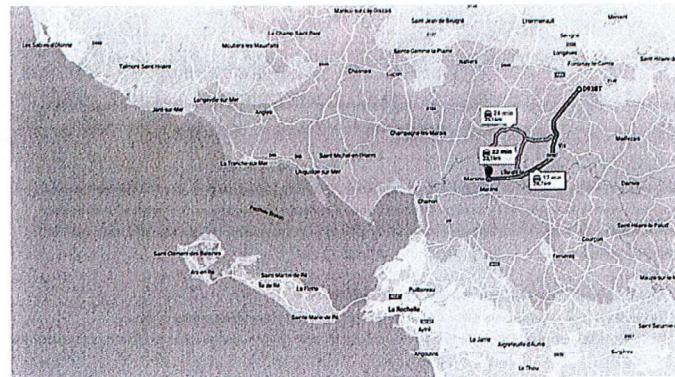
Depuis, Alain Leboeuf a été élu président du Conseil départemental de la Vendée.

Et il souhaite faire avancer ce dossier bloqué depuis 2015.

Lors de la session du département, qui s'est déroulée à Fontenay-le-Comte le 28 février 2022, en présence de Sylvie Marcilly, Présidente du Département de la Charente-Maritime, il a indiqué combien il voulait faire aboutir « – de façon pragmatique et déterminée – un projet routier à la hauteur des légitimes attentes de nos concitoyennes et de nos concitoyens ».

Cliquez sur la carte pour agrandir





Pragmatisme

Tout le monde aura bien compris qu'un projet autoroutier n'avait plus aucune chance d'aboutir.

Plus étonnant, le projet de 2 x 2 voies capote lui aussi.

Et c'est finalement un projet de route à 3 voies qui sera réalisé en prenant donc compte de la deuxième proposition du ministre: « un tracé reprenant prioritairement les itinéraires existants ».

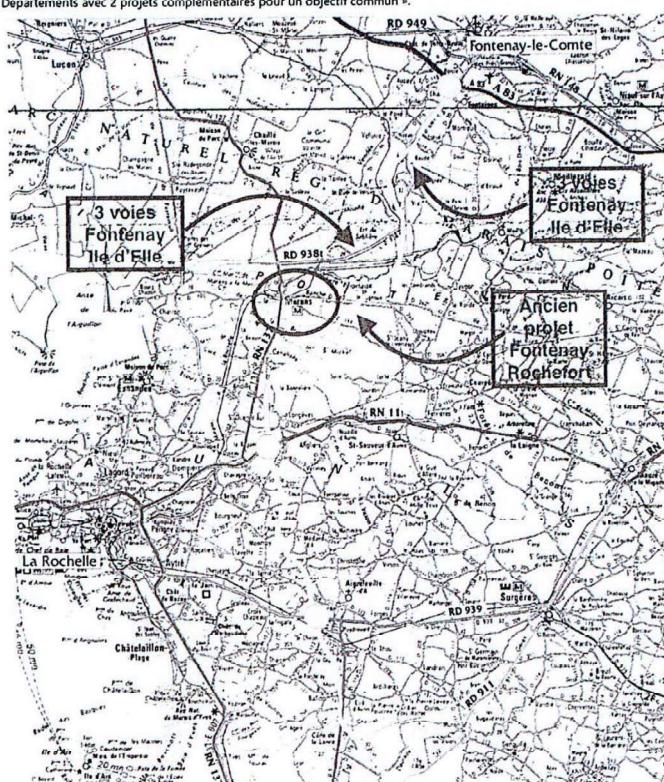
D'après nos informations, il s'agira donc – pour le département de la Vendée – d'élargir et de passer à 3 voies la RD 938 ter, depuis l'autoroute A83 jusqu'au nord de Marans, vers l'île d'Elle.

Le département de la Charente-Maritime prendra à sa charge le contournement de Marans.

On n'est plus donc vers un accès en direction de Rochefort, mais pour une route à 3 voies entre Fontenay-le-Comte et l'île d'Elle. La largeur des voies pour le contournement de Marans puis vers la Rochelle n'est pas semble-t-il finalisée.

L'objectif étant de « créer une connexion performante, sécurisée et respectueuse de l'environnement entre nos deux

Départements avec 2 projets complémentaires pour un objectif commun ».





Sylvie Marcilly a réaffirmé sa forte mobilisation sur ce dossier: « le contournement de Marans constituant un projet essentiel en matière d'aménagement du territoire et de sécurité routière, il est au cœur de nos priorités pour la Charente-Maritime ». Lors de la session budgétaire 2022, en décembre dernier, une Autorisation de Programme d'un montant de 4 millions d'euros dédiée aux études concernant cet aménagement a d'ailleurs été adoptée par l'Assemblée Départementale de la Charente-Maritime.

Ces deux projets sont donc distincts mais parfaitement complémentaires.

Côté Vendée, le projet commencera début mars 2022 avec le lancement de la première étude technique.

Côté Charente-Maritime, les études sont lancées et un travail préparatoire est en cours au sein des services de la collectivité.

Et il est demandé à l'Etat d'accompagner de manière constructive les deux projets ainsi que de faciliter leur faisabilité en levant les éventuels obstacles.

Publiez vos annonces légales sur la Vendée:

<https://www.lereportersablais.com/annoncesjudiciairesetlegales/>

lereportersablais@gmail.com

[Laisser une réponse](#)

ANNEXE 13 – COURRIER ET COURRIEL ARRIVÉS HORS CONCERTATION

Courrier



Le 30 Mai 2024

CONSEIL DEPARTEMENTAL VENDEE
A l'attention de Monsieur le Président
Hôtel du Département
40 rue du Maréchal Foch
85923 LA ROCHE SUR YON CEDEX 9

Objet : Surveillance des repères de nivellation et géodésiques de l'IGN

Monsieur le Président,

Dans le cadre du projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, je souhaite porter à votre connaissance qu'un repère de nivellation et géodésique est implanté à 14 mètres au sud-ouest du carrefour avec la route vers Chaix sur l'aqueduc côté Fontaines depuis 1969. Il s'agit d'un point matérialisé décrit dans la fiche jointe à ce courrier. Il fournit coordonnées et altitudes et est entretenu par l'IGN.

Il s'agit d'un patrimoine national protégé et à ce titre la loi stipule que « les maires assurent la surveillance des éléments de signalisation, bornes et repères » (article 7 de la loi n°374 du 6 juillet 1943).

Aussi, avec les travaux que vous envisagez sur la RD 938 Ter et pouvant affecter ce « repère » vous voudrez bien prendre au préalable l'attache de l'IGN qui vous expliquera comment en assurer la meilleure conservation possible (geodesie@ign.fr / Institut National de l'Information Géographique et Forestière - Service de Géodésie et de Métrologie - 73 avenue de Paris - 94165 SAINT MANDE Cedex).

Je reste à votre entière disposition pour toutes précisions complémentaires et je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma parfaite considération.

Le Maire,
Lionel PAGEAUD



Repère de nivellation

Matricule :

X.BD - 35

Système d'altitude : NGF-IGN 1969

11,858 m

Année de dernière détermination : 1985

ALTITUDE NORMALE

Repère vu en place en 2004

Type : M REPERE CYLINDRIQUE DU NIVELLEMENT GENERAL

Complément :

Système : RGF93 v1 (ETRS89) - Ellipsoïde : IAG GRS 1980

Longitude (dms) : **0° 50' 06.9" O** Latitude (dms) : **46° 25' 43.4" N**

Système : RGF93 v1 (ETRS89) - Projection : LAMBERT-93

E (km) : **405.61** N (km) : **6599.24**

Département : VENDEE Numéro INSEE : 85080 Commune : Doix les Fontaines

Voie suivie : D.938-TER

de : FONTENAY-LE-COMTE à : N.137 VERS MARANS

Côté : Droit PK : 17,34 km Distance : 1,93 km du repère X.BD - 33

Localisation : A 14 M AU SUD-OUEST DU CARREFOUR AVEC LA ROUTE VERS CHAIX

Support : AQUEDUC

Partie support : MUR DE TETE NORD-OUEST

Repères : A 0.22 M DE L'EXTREMITE SUD-OUEST
A 0.17 M AU-DESSOUS DE L'ARETE SUPERIEURE

Remarques : Exploitable directement par GPS



Le repère est au centre de la photo



Carte : 1428 MARANS

Avertissement

Compte-tenu des risques de déplacement des repères, il est indispensable de rattacher vos opérations de nivellation à plusieurs repères proches, ceci afin de contrôler leur stabilité.
La responsabilité de l'IGN ne saurait être engagée en l'absence d'un tel contrôle. En savoir plus sur les mouvements verticaux.

Toute remarque concernant la destruction, la disparition ou le mauvais état des repères doit être signalée au Service de Géodésie et de Métrologie : geodesie@ign.fr
© 2009 IGN - INSTITUT NATIONAL DE L'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE ET FORESTIÈRE
73 Avenue de Paris 94165 SAINT-MANDÉ CEDEX

Courriel

Secretariat MAIRIE

De: BEBING Aymeric (SNCF RESEAU / Direction Zone de Prod Atlan / ZPA Experts Sécurité) <aymeric.bebing@reseau.sncf.fr>
Envoyé: lundi 3 juin 2024 10:27
À: j.legeron@orange.fr
Cc: FERRATON Eric (SNCF RESEAU / Direction Zone de Prod Atlan / ZPA Experts Sécurité); LE GAL Sébastien; GUILLEMOT Jean-Marie (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DIR COM POLE CONCERTAT.); Secretariat MAIRIE; PORTOLEAU Franck (SNCF RESEAU / Direction Zone de Prod Atlan / ZPA Experts VOIE)
Objet: TR: L530 PN 120 Ille d'elle

Bonjour,

Suite à notre échange téléphonique, je vous envoie des captures d'écran pour que vous puissiez bien visualiser les passages à niveau (PN) dont je vous ai parlé.

Le passage à niveau N°120 chez nous, se trouve sur la cabane blanche.
Lors d'un comité de ligne, une personne a fait part au directeur de la communication de la direction territoriale SNCF Réseau Bretagne Pays de la Loire qu'un tracteur avec remorque aurait pu être heurté par un train car sa remorque se trouvait sur le PN120 pendant qu'il essayait de tourner à gauche.

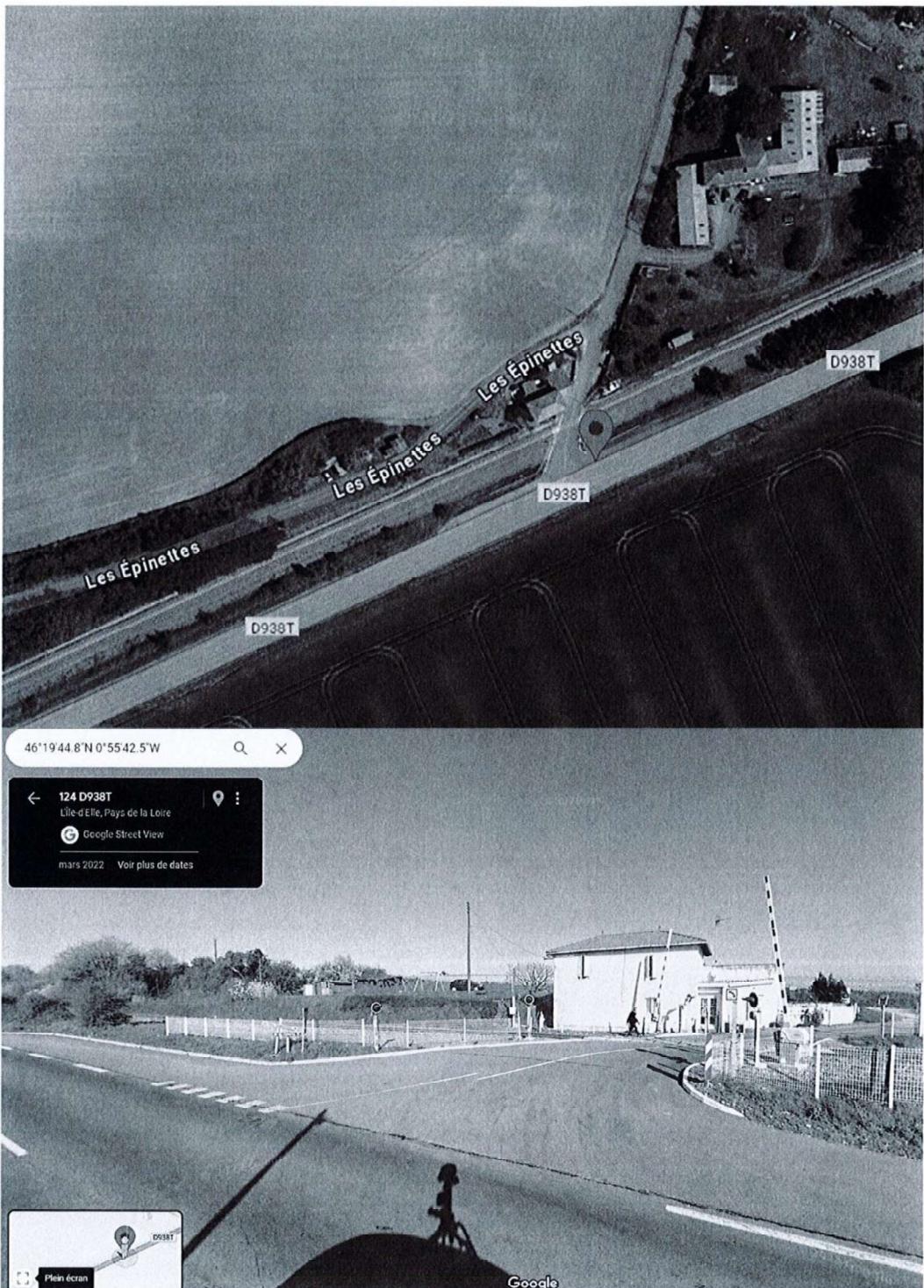




Nous avons vu qu'il n'y avait pas de panneau d'interdiction de tourner à gauche pour les plus de 3,5T lorsqu'ils veulent pour revenir sur la D938T. Ceci pourrait être une piste d'amélioration mais nous vous laissons étudier des solutions avec le conseil départemental.

Il est donc important de trouver une solution pour améliorer la situation routière sur le passage à niveau. En attendant, il nous semble nécessaire que vous alertiez les usagers sur ce risque.

Nous avons regardé les autres PN présentant les mêmes caractéristiques. Il y a également le PN 124 mais pour lequel nous avons vu qu'un panneau d'interdiction de tourner à gauche pour les 3,5T avait été mis en place.





Vous m'avez indiquée que le conseil départemental allait faire des aménagements sur le PN 124. S'agit-il bien de celui-ci-dessus ou pas du tout ? Je vous remercie de m'informer de la suite qui sera donnée à cette problématique.

Nous restons à votre disposition pour échanger et trouver des solutions pour le PN 120. Nous vous remercions par avance de la prise en compte de cette problématique.

Très bonne journée.

Cordialement

Aymérique BEBING

Expertise Sécurité aux interfaces : PPP, GIC, section frontière, GI autres, trains touristiques - zone atlantique
Correspondante Passages à niveau - Pays de la Loire

SNCF Réseau
Zone de Production Atlantique
Direction Sécurité – Pôle Sécurité
Groupe Pilotage des Risques
1, rue Marcel Paul – Bât Le Henner BP 34112 – 44041 Nantes cedex 1

aymeric.bebing@sncf.fr
+33 (0)6 19 73 04 96

Suivez SNCF Réseau
sur les réseaux sociaux :



Interne SNCF Réseau

Ce message et toutes les pièces jointes sont établis à l'intention exclusive de ses destinataires et sont confidentiels. L'intégrité de ce message n'étant pas assurée sur Internet, la SNCF ne peut être tenue responsable des altérations qui pourraient se produire sur son contenu. Toute publication, utilisation, reproduction, ou diffusion, même partielle, non autorisée préalablement par la SNCF, est strictement interdite. Si vous n'êtes pas le destinataire de ce message, merci d'en avertir immédiatement l'expéditeur et de le détruire.

This message and any attachments are intended solely for the addressees and are confidential. SNCF may not be held responsible for their contents whose accuracy and completeness cannot be guaranteed over the Internet. Unauthorized use, disclosure, distribution, copying, or any part thereof is strictly prohibited. If you are not the intended recipient of this message, please notify the sender immediately and delete it.