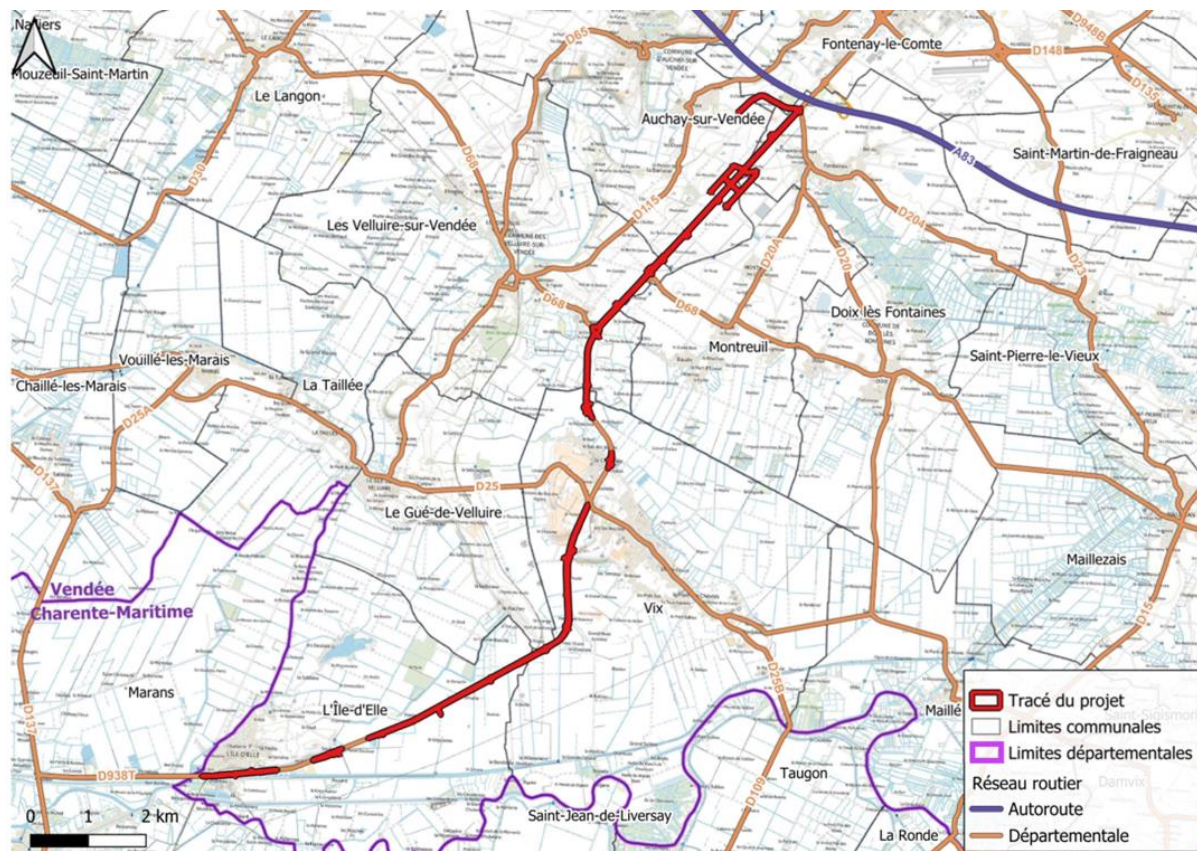


**REPUBLIQUE FRANÇAISE**  
**DEPARTEMENT DE LA VENDEE**  
**CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA VENDEE**



## ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Relative au projet d'aménagement de la route départementale 938Ter entre Fontenay-le-Comte et le département de Charente-Maritime, incluant la demande d'autorisation environnementale, l'utilité publique des travaux d'aménagement, la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme de Fontenay-Le-Comte, de Velluire, de Vix, et de l'Île d'Elle, du classement et déclassement des voiries concernées par l'opération, la demande de dérogation exceptionnelle relative aux espèces et aux habitats protégés.

Réalisée du 26 janvier au 25 février 2026

## RAPPORT D'ENQUETE

### Commission d'enquête composée de :

Messieurs Jean-Yves ALBERT (Président), Jean-Jacques FERRE et Dominique SERIN

### Destinataires :

- Monsieur le Préfet de la Vendée
- Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes

## SOMMAIRE

1	GENERALITES.....	5
1.1	Cadre général du projet .....	5
1.1.1	L'enquête publique unique.....	5
1.1.2	Présentation du territoire .....	5
1.1.3	Le choix du tracé, et ses principales caractéristiques.....	6
1.1.4	Présentation du projet.....	6
1.2	Concertation préalable .....	7
1.2.1	Présentation du projet.....	7
1.2.2	Prescription de la concertation .....	8
1.2.3	Déroulement de la concertation .....	8
1.2.4	Bilan de la concertation.....	8
1.2.5	Les avis du public sur le projet et la prise en compte de la concertation par le maître d'ouvrage .....	9
1.3	La déclaration d'utilité publique .....	11
1.4	L'autorisation environnementale .....	11
1.5	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....	12
1.5.1	Rappels du cadre juridique.....	12
1.5.1.1	Code de l'Urbanisme .....	12
1.5.1.2	Loi n° 2010-788 et décret n° 2015-1783 du 28/12/2015 .....	12
1.5.1.3	Documents d'urbanisme concernés par le projet .....	12
1.5.1.4	Documents ne nécessitant pas une mise en compatibilité.....	13
1.5.1.5	Documents d'urbanisme nécessitant une mise en compatibilité.....	13
1.6	Déclassement de voirie .....	15
1.6.1	Objet et déroulement de la procédure .....	15
1.6.2	Domianialité des voies .....	15
1.6.2.1	Domaine public routier départemental.....	15
1.6.2.2	Domaine public routier communal.....	15
1.7	La demande de dérogation au titre des espèces et habitats protégés .....	16
1.7.1	Rappel du cadre réglementaire.....	16
1.7.2	Espèces et habitats concernes.....	16
1.7.3	Analyse de l'absence de solution alternative .....	16
1.7.4	Justification de la raison impérative d'intérêt public majeur .....	17
1.7.5	Mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC).....	17
1.8	Le cadre juridique et réglementaire.....	18
1.9	Composition du dossier de l'enquête publique unique.....	18
1.9.1	Observations et analyse de la commission d'enquête relative au dossier .....	25
1.9.2	Évaluation environnementale au titre du projet et des plans et programmes.....	25
1.9.2.1	Description du projet.....	25
1.9.2.2	Analyse de l'état initial .....	25
1.9.2.3	Évolution de l'état actuel de l'environnement avec ou sans le projet.....	27

1.9.2.4	Les mesures compensatoires prévues au projet .....	28
1.9.2.5	Effets cumulés du projet avec d'autres projets .....	29
1.9.2.6	Compatibilité du projet avec l'affectation du sol définie dans les documents d'urbanisme et son articulation avec les plans, schémas et programmes .....	29
1.9.2.7	Evaluation des incidences Natura 2000 .....	30
2	ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	30
2.1	La désignation de la commission d'enquête .....	30
2.2	L'arrêté d'ouverture d'enquête, .....	30
2.3	Les réunions avec les services de la préfecture, le Conseil Départemental et les visites des lieux .....	31
2.3.1	Préfecture de la Vendée .....	31
2.3.2	Conseil Départemental de la Vendée .....	32
2.3.3	Les réunions en mairie .....	33
2.3.4	Les visites.....	34
2.4	Information du public – publicité – affichages .....	35
3	DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	35
3.1	Les moyens mis à la disposition du public .....	35
3.2	Chronologie des événements pendant l'enquête .....	36
3.2.1	Les Permanences,.....	36
3.2.2	Clôture de l'enquête .....	40
4	AVIS EMIS LORS DE L'ELABORATION DU PROJET .....	40
4.1	Avis de l'Autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage .....	40
4.1.1	Analyse de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) .....	40
4.1.2	Analyse de la réponse du maître d'ouvrage l'avis de la MRAe.....	42
4.1.3	Analyse des réponses du MO aux observations de CSRPN .....	43
4.2	Avis suite notification du dossier aux personnes publiques associées.....	44
4.2.1	Centre National de la Propriété Forestière (CNPFF) .....	44
4.2.2	Chambre d'agriculture de la Vendée.....	44
4.2.3	Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestier (CDPENAF).....	45
4.2.4	Pays de Fontenay-Vendée .....	45
4.2.5	Communauté de communes Sud Vendée Littoral.....	45
4.2.6	Communauté de communes Vendée Sèvres Autise.....	45
4.2.7	Commune de Doix-lès-Fontaines.....	45
4.2.8	Commune de Fontenay-le-Comte .....	45
4.2.9	Commune de Montreuil .....	45
4.2.10	Examen conjoint par les PPA.....	46
5	ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC .....	46
5.1	Bilan des contributions du public.....	46
5.1.1	Les contributions par thème analysées par la commission d'enquête .....	47
5.2	La typologie des contributions .....	48
5.3	Contributions institutionnelles .....	48
5.4	Contributions ne rentrant pas dans le champ du dossier d'enquête .....	49

5.5	Contributions reçues hors délai .....	49
5.6	Contributions individuelles .....	49
6	REPONSES DU MAÎTRE D’OUVRAGE AUX CONTRIBUTIONS DU PUBLIC .	49
7	REPONSES DU MAITRE D’OUVRAGE AUX CONTRIBUTIONS INSTITUTIONNELLES .....	57
8	REPONSES DU CONSEIL DEPARTEMENTAL A LA COMMISSION D’ENQUETE.....	58
8.1	Réponses aux questions de la commission d’enquête.....	58
8.1.1	Sécurité et traversée de L’Île-d’Elle .....	58
8.1.2	Cohérence territoriale et vision interrégionale .....	61
8.1.3	Impacts agricoles et restructuration foncière .....	62
8.1.4	Impacts routiers dans l’hypothèse d’une dynamique économique des bassins d’emplois de Fontenay-le-Comte et de La Rochelle.....	63
8.1.5	Environnement, hydraulique et effets cumulés .....	65
8.1.6	Modes doux et qualité de vie .....	66
8.1.7	Gouvernance et concertation.....	68
9	DOCUMENTS ANNEXES AU DOSSIER D’ENQUETE PUBLIQUE .....	71
10	ANNEXE 1 - LISTE DES CONTRIBUTEURS .....	72

# 1 GENERALITES

## 1.1 Cadre général du projet

Le dossier soumis à la présente enquête concerne la mise à l'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime.

### 1.1.1 L'enquête publique unique

Ainsi que le stipule l'arrêté préfectoral, article premier, d'ouverture de l'enquête pris le 12 décembre 2025 par Monsieur le Préfet de Vendée, l'enquête publique unique a été ouverte au titre des différentes demandes présentées par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'aménagement de la RD 938Ter

- La déclaration d'utilité publique,
- L'autorisation environnementale qui concerne l'autorisation au titre de la Loi sur l'eau,
- La dérogation au titre des espèces et habitats protégés,
- La mise en compatibilité des PLU de L'Île-d'Elle, de Vix, de Velluire et de Fontenay-le-Comte,
- Le classement et déclassement de voies.

L'enquête parcellaire a pour objet d'identifier les propriétaires des parcelles et les titulaires de droits réels qui n'ont pu être encore acquis ou indemnisés à l'amiable. Celle-ci sera réalisée ultérieurement.

### Autres procédures nécessaires

Au-delà de la déclaration d'utilité publique, interviennent diverses études et procédures qui seront réalisées de manière concertée, notamment avec les populations, les collectivités locales et les différents services concernés. Il s'agit de :

- L'expropriation phase judiciaire,
- Les procédures relatives à l'archéologie préventive,
- L'étude Natura 2000 (au sein de l'étude d'impact sur l'environnement),
- La demande d'avis de l'Architecte des Bâtiments de France,
- L'étude préalable agricole,
- La phase construction et la mise en service,
- Le suivi des mesures compensatoires.

### 1.1.2 Présentation du territoire

Le projet d'aménagement de la RD 938 Ter s'inscrit dans le sud-est du département de la Vendée, sur un axe structurant reliant la commune de Fontenay-le-Comte à L'Île-d'Elle, en continuité vers le département de la Charente-Maritime. Cet itinéraire constitue un maillon du réseau routier départemental, assurant la liaison entre le bassin de vie et d'emplois de Fontenay-le-Comte et les territoires du Sud Vendée ainsi que de l'arrière-pays rochelais.

Le périmètre du projet concerne un territoire étendu et intercommunal, couvrant trois communautés de communes et huit communes. Il traverse la Communauté de communes Pays de Fontenay-Vendée (Fontenay-le-Comte, Doix-lès-Fontaines, Auchay-sur-Vendée, Montreuil et Les Velluire-sur-Vendée), la Communauté de communes Vendée Sèvre Autise (Vix) ainsi que la Communauté de communes Sud Vendée Littoral (Le Gué-de-Velluire et L'Île-d'Elle).

Le territoire traversé présente un caractère majoritairement rural et agricole, marqué par de vastes espaces ouverts, un parcellaire agricole dense et la présence de secteurs de marais, notamment à

l'approche de L'Île-d'Elle. L'urbanisation y est globalement diffuse et concentrée au niveau des bourgs et des traversées communales. La RD 938 Ter joue ainsi un rôle central dans la desserte des exploitations agricoles, des habitations riveraines et des zones d'activités locales.

La situation géographique du projet met en évidence plusieurs enjeux territoriaux majeurs. D'une part, l'axe assure la continuité des échanges économiques et de mobilité entre le pôle de Fontenay-le-Comte et le sud du département, tout en constituant une liaison vers la Charente-Maritime. D'autre part, son insertion dans un environnement rural et hydraulique sensible impose une attention particulière à l'intégration du projet dans les paysages, à la gestion des interfaces avec les activités agricoles et à la préservation des équilibres locaux.

Ainsi, le territoire concerné par le projet se caractérise par une forte dépendance fonctionnelle à la RD 938Ter, tant pour les déplacements quotidiens que pour l'activité économique locale. L'aménagement projeté s'inscrit dans un contexte territorial où les enjeux de sécurité, de fluidité des déplacements et de cohérence intercommunale doivent être conciliés avec les spécificités rurales et environnementales du secteur.

### **1.1.3 Le choix du tracé, et ses principales caractéristiques**

Le tracé du projet d'aménagement de la RD 938 Ter a été défini afin de répondre aux besoins de sécurité et de fluidité des déplacements entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime, tout en limitant les impacts sur le territoire traversé.

Le choix s'est porté sur un aménagement sur place de la route existante, sans création d'infrastructure nouvelle ni déviation, afin de préserver le caractère local de l'axe, de limiter les emprises foncières et agricoles et d'éviter les secteurs à forts enjeux environnementaux, notamment les sites Natura 2000 et les zones humides. Les hypothèses de déviation, en particulier au niveau de L'Île-d'Elle, ont ainsi été écartées en raison de leurs contraintes environnementales et territoriales.

Le tracé retenu prend en compte les contraintes fonctionnelles de l'itinéraire, caractérisé par un trafic majoritairement local, une part significative de poids lourds et d'engins agricoles, une offre de dépassement insuffisante et une accidentologie notable. L'aménagement à créneaux de dépassement successifs permet d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sans générer d'appel de trafic de transit.

La définition du tracé a également intégré la prise en compte des enjeux agricoles et environnementaux, avec le maintien des continuités paysagères, la limitation de la fragmentation des milieux et la mise en œuvre de dispositifs assurant le rétablissement des accès agricoles et des écoulements hydrauliques.

Enfin, le tracé du projet résulte d'un processus de concertation avec les élus locaux, visant à concilier amélioration de la sécurité routière, cohérence territoriale et maîtrise des impacts, dans un objectif de desserte durable du sud-est vendéen.

### **1.1.4 Présentation du projet**

Le projet consiste à aménager la RD 938 Ter en réalisant 10 créneaux de dépassement et l'aménagement de 14 carrefours. Les objectifs d'aménagement sont les suivants :

- Assurer la sécurité et la fluidité des échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et 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.

L'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique. Le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime étant soumise à évaluation environnementale, cette enquête régie par le Code de l'Environnement est réalisée selon plusieurs étapes :

- Une déclaration de projet,
- Une reconnaissance de l'utilité publique,
- La mise en compatibilité des PLU de L'Île-d'Elle, de Vix, de Velluire et de Fontenay-le-Comte,
- L'autorisation environnementale,
- La dérogation au titre des espèces et habitats protégés.

## 1.2 Concertation préalable

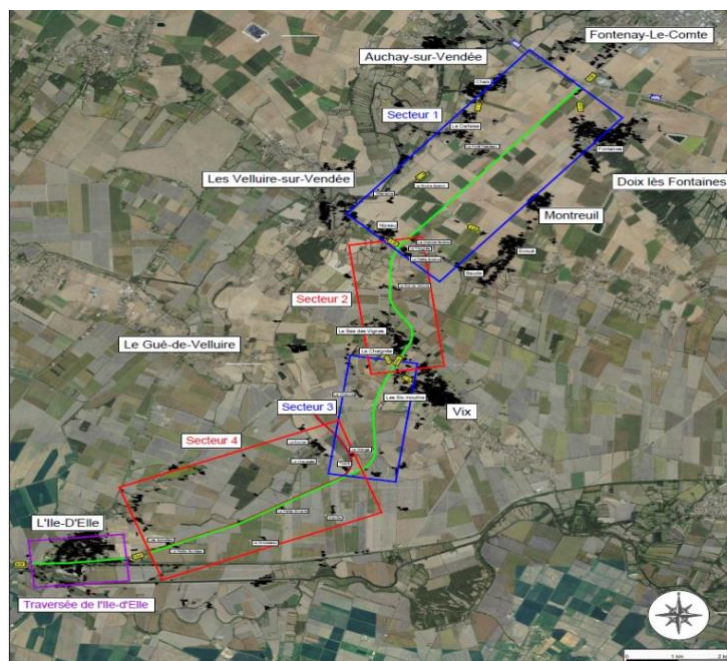
### 1.2.1 Présentation du projet

Dans le sous-dossier « Bilan de la concertation » présent dans le dossier d'enquête, le Conseil départemental de la Vendée prend soin de présenter le parti d'aménagement retenu pour le projet concernant la RD 938 Ter.

Celui-ci consiste en la création de créneaux à 3 voies pour sécuriser les dépassements ainsi que le regroupement des accès sur des carrefours équipés de voies de stockages centrales pour sécuriser des manœuvres de tourne-à-gauche. Les accotements sont prévus d'être revêtus et élargis à 2m de chaque côté.

L'aménagement de la RD 938 Ter porte sur 4 secteurs pour lesquels 2 variantes sont présentées. Ces secteurs sont :

- Fontenay-le-Comte et la Fraignée
- La Fraignée et le giratoire de Vix
- Giratoire de Vix et le Thairé
- Le Thairé et l'Île-d'Elle.



*Les 4 secteurs d'aménagement*



*Aménagement de la traversée du bourg de l'Île-d'Elle*

### 1.2.2 Prescription de la concertation

En application de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, la Commission permanente du Conseil départemental de la Vendée a par délibération du 2 décembre 2022, pris en considération l'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime et prescrit la concertation.

Les modalités prévues par la délibération étaient les suivantes :

- Publicité de la procédure de concertation,
- Organisation de réunions publiques,
- Mise à disposition des documents de concertation,
- Délibération sur le bilan de la concertation par la Commission permanente à l'issue de la procédure.

### 1.2.3 Déroulement de la concertation

La concertation publique pour le projet d'aménagement de la RD 938 Ter s'est déroulée du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024.

Le Conseil départemental Vendée a procédé à l'information du public via différents supports : affichage en mairies, publication dans deux journaux locaux ainsi que sur son site internet. Des panneaux d'affichage ont été disposés en plusieurs lieux sur le parcours concerné par l'aménagement de la RD 938 Ter.

Trois réunions publiques ont été organisées les 3, 5 et 6 juin 2024 respectivement à Fontenay-le-Comte, Velluire-sur-Vendée et L'Île-d'Elle. Le maître d'ouvrage a assuré six permanences durant la période de concertation et tenu à disposition du public des registres papier dans chacune des huit communes limitrophes du projet.

### 1.2.4 Bilan de la concertation

Au total, ce sont environ 140 personnes qui ont assisté aux réunions publiques organisées par le maître d'ouvrage avec la plus forte participation à L'Île-d'Elle (64 personnes).

Les contributions écrites recueillies sont au nombre de 65 dont là-aussi un plus grand nombre issu du registre de L'Île-d'Elle (12 contributions) mais aussi de Auchay-sur-Vendée.

Les chiffres de la participation sont jugés bons par le maître d'ouvrage.

### **1.2.5 Les avis du public sur le projet et la prise en compte de la concertation par le maître d'ouvrage**

Les avis du public se répartissent dans 3 catégories, ceux se rapportant aux 4 secteurs d'aménagement précités dans la partie *1.2.1 Présentation du projet*, les avis concernant l'aménagement de la traversée de l'Île-d'Elle et ceux de portée générale sur le projet.

Les points les plus largement abordés sont précisés ci-dessous avec les éléments pris en compte par le maître d'ouvrage :

#### **Secteur d'aménagement Fontenay-le-Comte – La Fraignée**

En réponse aux nombreuses demandes partagées par les habitants, la profession agricole, les acteurs économiques et les élus, la modification du carrefour RD20/RD 938 Ter par un carrefour giratoire garant d'une meilleure sécurité et d'une fluidité du trafic d'échange avec les bourgs de Auchay-sur-Vendée, Doix-Lès-Fontaines et Montreuil est retenue par le maître d'ouvrage.

Plusieurs personnes se sont prononcées en faveur de l'une des variantes proposées pour la desserte du village de Chaix. Le Conseil départemental prend acte de la demande mais effectuera une étude plus fine des impacts environnementaux et agricoles avant un choix définitif.

Au niveau de la Forêt de Nesdeau, le maître d'ouvrage étudiera un tracé alternatif de la RD 938 T avec un élargissement de part et d'autre pour répondre à la demande d'éviter une haie existante.

Toujours à proximité de la Forêt Nesdeau, un passage inférieur prévu dans l'une des variantes est acté par le Conseil départemental. Il est aussi arrêté que la desserte de ce passage inférieur se fera par les chemins agricoles existants de l'ASA (Association syndicale autorisée) et non par la création de nouvelles voies.

Enfin, le maître d'ouvrage retient la demande de traitement en carrefour de type giratoire à l'intersection des axes RD 938 Ter et RD 68 desservant les villages du Nizeau, de La Fraignée et du bourg de Velluire-sur-Vendée.

#### **Secteur d'aménagement La Fraignée – Giratoire de Vix**

Deux points ont retenu l'attention des contributeurs. Le premier concerne la variante 2 proposée par le maître d'ouvrage qui est préférée au motif qu'elle limite les impacts sur une des dernières zones à urbaniser de la commune de Vix, le second point porte sur la demande de desserte à partir du carrefour prévu au lieu-dit Bot de Velluire, du cheminement vers des parcelles agricoles et plusieurs habitations.

Ces deux points seront pris en compte dans le futur aménagement de la RD 938 Ter.

#### **Secteur d'aménagement Giratoire de Vix – Le Thairé**

Trois contributions ont porté sur ce secteur d'aménagement de la RD 938 T. Elles expriment toutes une préférence pour la variante 1. Le maître d'ouvrage confirme sa prise en compte dans l'aménagement final. Il répondra ainsi aux demandes exprimées à savoir, l'abandon du créneau de dépassement entre le carrefour giratoire RD 25 et le carrefour de la Chaume et la problématique de gestion des eaux pluviales. Sur ce dernier point, le Conseil départemental confirme qu'une étude sera menée sur les rétablissements hydrauliques sur la variante 1.

#### **Secteur d'aménagement Le Thairé – L'Île-d'Elle**

Une synthèse des observations de la profession agricole auxquelles était jointe celle du Maire de l'Île-d'Elle a été rédigée par la Chambre d'agriculture. Elle préconisait le choix de la variante 2 sur ce secteur avec quelques ajustements. La demande de création d'un carrefour sécurisé au niveau du lieu-dit Grousseau est retenue. Elle permet une moindre consommation foncière agricole et autorise la création de 3 créneaux de dépassement au lieu de 2.

La profession agricole a également exprimé le souhait de porter la longueur de dégagement du carrefour des Epinettes de 20 à 32 m par rapport à la voie ferrée ; les convois agricoles pouvant atteindre 25 m. Le maître d'ouvrage confirme que ce carrefour sera aménagé et sécurisé en

déportant la route de 25 m et en ajoutant un tourne-à-gauche desservant vers le Nord les lieux-dits Les Epinettes et le Chail et vers le Sud, Le lieu-dit La Petite Soullisse et des parcelles agricoles.

### **La traversée de L'Île-d'Elle**

14 personnes se sont exprimées sur ce secteur. Les principales préoccupations du public sont reprises ci-dessous avec les réponses du maître d'ouvrage.

Parmi les contributions, 9 suggéraient la déviation de l'Île-d'Elle par le Nord de la commune ou à partir de Vix pour rejoindre la RN 11 au niveau de Saint-Jean-de-Liversay, tracé correspondant peu ou prou à celui de l'A 831 désormais abandonné.

Outre les contraintes environnementales présentes sur le pourtour de la commune qu'il juge fortes, le Conseil départemental réfute l'idée d'une diminution du trafic dans l'Île-d'Elle avec une déviation passant au Nord du bourg. De même, il ne juge pas raisonnable de proposer un nouveau projet qui emprunte le tracé de l'A 831 abandonné pour des raisons environnementales. Enfin, il n'estime pas recevable de donner la déviation de Marans en contre-exemple car le tracé privilégié par le Département de la Charente-Maritime ne traverse pas les ZSC et ZPS Natura 2000.

Plusieurs personnes ont manifesté une inquiétude sur l'augmentation du trafic lié au projet de la déviation de Marans notamment à celui des véhicules poids-lourds (PL). Sur ce point, le Conseil départemental rappelle que l'étude prospective a montré l'absence de report du trafic de transit notamment en provenance et en direction du Nord de la RD 137 vers la RD 938 Ter. Le trafic présent sur la RD 938 T correspond majoritairement à du trafic local. Il est jugé faible (14%).

La traversée du bourg de l'Île-d'Elle est selon plusieurs contributeurs (5), non adaptée à la circulation du fait de l'étroitesse du franchissement de la Vendée, de la présence d'un passage à niveau, du passage de convois exceptionnels, des conditions de circulation compliquées pour l'usine avec la création de plateaux et d'une zone limitée à 30 km/h. En réponse, le maître d'ouvrage assure que le pont sur la Vendée possède un profil en travers adapté à la circulation sur la RD 938 Ter, qu'au vu du faible trafic sur la voie ferrée, le maintien du passage à niveau n'est pas de nature à entraîner de difficultés, que les convois exceptionnels sont pris en compte dans les aménagements proposés et enfin que le projet n'entraîne pas de modification significative des accès de l'usine, ni de difficultés supplémentaires à celles préexistantes.

S'agissant de la portion de la RD 938 Ter entre l'agglomération de l'Île-d'Elle et le giratoire d'extrémité du projet de la déviation de Marans dont 200 m sur les 500 m sont en Vendée, le maître d'ouvrage indique que le gabarit de la route est compatible avec les circulations existantes sur la RD 938 Ter et qu'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 et le stationnement dans le bourg de l'Île d'Elle ont fait l'objet de plusieurs contributions. Le Conseil départemental indique que les arrêts de car seront conservés à leurs emplacements actuels à proximité d'un giratoire où les vitesses sont réduites et la sécurité des traversées sera renforcée par la présence de ralentisseurs. Quant au stationnement, les réflexions avec la commune se poursuivront afin de déterminer la solution à retenir en notant toutefois que la configuration proposée permet d'éloigner au maximum les usagers les plus vulnérables (piétons et cycles) de la route. Enfin, seulement deux arrêt minutes PL seront créés à proximité de la boulangerie.

### **Les avis de portée générale sur le projet**

Parmi les sujets de portée générale sur le projet abordés par le public, le parti d'aménager la RD 938 Ter a suscité des réactions opposées. 6 personnes ont loué la qualité du projet (présentation rigoureuse, objective et pragmatique) et 13 ont été plus critiques ; 2\*2 voies plus sûres que la

mise en 3 voies, absence du contournement de l'Île-d'Elle, projet entre Fontenay-le-Comte et la Ferrière-d'Aunis en Charente Maritime à privilégier, projet coûteux pour 2 mn de gain de trajet. Concernant la mise à 3 voies, le Conseil départemental justifie le choix par le trafic inférieur à 8 000 véhicules/jour dont environ 570 poids lourds. Le choix de ce projet d'élargissement à 3 voies est d'ailleurs le moins onéreux et les impacts agricoles et environnementaux restent limités par rapport à une 2\*2 voies. Quant à la suggestion de relier Fontenay-le-Comte à Ferrière-d'Aunis, cela relève d'un projet d'envergure interrégional voir national avec d'autres objectifs que de garantir une desserte de qualité du secteur Sud-Est vendéen.

Les aménagements cyclables ont suscité plusieurs réactions de la part du public auxquelles le maître d'ouvrage a répondu. Ainsi, les bandes dérasées multifonctionnelles de 2 m de large permettront aux cyclistes empruntant occasionnellement l'itinéraire de circuler en dehors du flux de circulation motorisée. Le Schéma directeur cyclable du Pays de Fontenay-le-Comte qui prévoit la traversée de la RD 938 Ter au niveau de la Forêt Nesdeau sera pris en compte avec le passage inférieur prévu dans l'aménagement. Enfin, les accès par les cycles des carrefours aménagés en giratoire seront également sécurisés tout comme ceux des carrefours tourne-à-gauche.

Le sujet de la restructuration foncière est évoqué par de nombreuses personnes. Sur ce point, le maître d'ouvrage rappelle qu'un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) 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. Il précise toutefois qu'un travail exploratoire sur les possibilités d'échanges amiables a été initié avec la Chambre d'agriculture. Si le scénario d'échanges amiables recueille l'adhésion de l'ensemble des exploitants concernés, il pourra figurer dans le dossier DUP à déposer. Ce sera néanmoins la Commission départementale d'aménagement foncier qui rendra un avis sur l'utilité ou non d'un AFAF. Par la suite, l'évaluation environnementale et l'autorisation environnementale du projet induiront des prescriptions environnementales 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. En revanche, le coût des travaux connexes induits par le projet que ce soit dans le cadre d'un AFAF ou par échanges amiables, est pris en compte par le Département de la Vendée.

### **1.3 La déclaration d'utilité publique**

La déclaration d'utilité publique (DUP) a pour objet de reconnaître le caractère d'intérêt général du projet d'aménagement de la RD 938 Ter et de permettre, le cas échéant, la réalisation des acquisitions foncières nécessaires à sa mise en œuvre, par voie amiable ou par expropriation.

La DUP porte également sur l'ensemble des ouvrages et aménagements annexes indispensables à la réalisation du projet, notamment les carrefours, les ouvrages hydrauliques, les voies de rétablissement agricoles et les aménagements paysagers.

### **1.4 L'autorisation environnementale**

La procédure d'autorisation environnementale est régie conformément aux articles L.181-1 à 32 du code de l'environnement.

À l'issue de la procédure présentée ci-avant, une autorisation sera accordée par arrêté préfectoral.

Ce dernier comportera :

- au titre de l'autorisation IOTA « loi sur l'eau » : les prescriptions à respecter concernant les conditions de réalisation, d'aménagement et d'exploitation des ouvrages ou installations, d'exécution des travaux ou d'exercice de l'activité ;
- au titre de la dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées : les mesures à mettre en œuvre afin de s'assurer que le projet ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

## 1.5 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'objet de la procédure est de rendre compatible les PLU des communes traversées avec la réalisation de l'aménagement de la RD 938T. Ce projet consiste à réaliser 10 créneaux de dépassements successifs comprenant l'aménagement et la sécurisation de 14 carrefours.

La procédure de mise en compatibilité doit se limiter à procéder uniquement à l'ajustement des règles d'urbanisme actuellement fixées dans chaque PLU, adaptation nécessaire à la réalisation du projet déclaré d'intérêt général.

Celui-ci est situé sur le territoire de 3 Communautés de Communes et 8 communes :

- Communauté de Communes du Pays de Fontenay-Vendée :
- Communes de Fontenay-le-Comte, de Doix les Fontaines, de Auchay-sur-Vendée, de Montreuil et de Les Velluire-sur-Vendée.
- Communauté de Communes Vendée Sèvre Autize :
- Commune de Vix
- Communauté de Communes Sud Vendée Littoral :
- Commune du Gué-de-Velluire
- Commune de L'île-d'Elle

### 1.5.1 Rappels du cadre juridique

#### Aspects réglementaires

##### 1.5.1.1 Code de l'Urbanisme

Les dispositions des articles L. 153-54, L. 143-44 et R. 153-13 et R. 153-14 sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un Plan Local d'Urbanisme.

Un examen conjoint doit avoir lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête.

Conformément à la réglementation, le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay le Comte et la Charente Maritime fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera, le cas échéant, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

##### 1.5.1.2 Loi n° 2010-788 et décret n° 2015-1783 du 28/12/2015

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle 2), en particulier son article 16, a modifié les dispositions législatives du Code de l'Urbanisme relative à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. Ces dispositions sont intégrées dans le code de l'urbanisme aux articles R. 104-1 à 33.

Concernant l'impact sur l'environnement des modifications rendues nécessaires par l'aménagement, celui-ci a été évalué globalement dans le cadre de l'étude d'impact du projet (dossier E du dossier d'EP).

##### 1.5.1.3 Documents d'urbanisme concernés par le projet

Pour chaque commune, le dossier de soixante à soixante-dix pages (en moyenne) au format A3 aborde :

1. L'objet du dossier et de l'opération
2. Les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité
3. L'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU
4. Les modifications apportées au PLU
5. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité

#### 1.5.1.4 Documents ne nécessitant pas une mise en compatibilité

Trois documents ne nécessitent pas de mise en compatibilité, il s'agit :

##### **Du PLU de la commune de Fontaines :**

- PADD : le projet est compatible avec les objectifs du PADD du PLU, il propose une alternative à l'aménagement du carrefour avec la rue cde la Vendée par la création d'un giratoire ainsi que des traversées sécurisées pour les cycles,
- OAP : le projet n'est pas concerné par les Orientations d'Aménagement,
- Zonage et règlement : le projet est autorisé en tant que projet d'intérêt général,
- Eléments protégés : aucun élément protégé n'est concerné par le projet,
- Servitude d'utilité publique : le projet n'est concerné par aucune servitude.

##### **Du PLU de la commune de Montreuil :**

- PADD : le passage inférieur créé dans le cadre du projet impactera des surfaces agricoles du PLU. La voie de rétablissement créée repose majoritairement sur les cheminements agricoles existants et aura donc un impact limité sur les exploitations agricoles. Le projet est compatible avec les objectifs du PADD,
- OAP : le projet n'est pas concerné par les Orientations d'Aménagement,
- Zonage et règlement : le projet est autorisé au sein des zonages du PLU,
- Eléments protégés : le projet est compatible avec les prescriptions du PLU,
- Servitude d'utilité publique : le projet n'est concerné par aucune servitude.
- De la Carte communale de la commune d'Auchay-sur-Vendée :
- Zonage et règlement : le projet est autorisé au sein des zonages réglementaires,
- Servitudes : le projet intercepte 2 servitudes AC1 au titre des abords de monuments historiques correspondant à la Forêt de Nesdeau. Les masques de visibilité présents (arbres et haies le long de la RD) seront maintenus dans le cadre du projet. Une demande d'avis sera réalisée auprès de l'Architecte des Bâtiments de France dans le cadre de la procédure d'Autorisation Environnementale.

##### **De la Carte communale du Gué-de-Velluire :**

- Zonage et règlement : le projet est autorisé au sein des zonages réglementaires,
- Servitudes : le projet et la RD 938 Ter actuelle intercepte la servitude T1 associée à la voie SNCF au Nord. La voie sera élargie côté Sud, aucune emprise supplémentaire ne sera générée côté voie SNCF.

#### 1.5.1.5 Documents d'urbanisme nécessitant une mise en compatibilité

##### **PLU de Fontenay-le-Comte : alignement d'arbre protégé modifié,**

La commune de Fontenay-le-Comte est dotée d'un PLU communal, approuvé par délibération du Conseil d'Agglomération le 26 septembre 2023.

Une partie du projet d'aménagement de la RD 938 Ter est comprise au sein du périmètre du PLU. Il s'agit de la création d'une voie de rétablissement depuis le giratoire avec la RD 20 créé à l'occasion du projet. Celle-ci vient rejoindre un chemin agricole existant afin de limiter les impacts sur l'environnement.

L'évaluation environnementale a porté dans un premier temps sur les incidences en lien avec la modification de l'alignement d'arbres. Et concernant l'impact de la modification de l'ER, son impact sur l'environnement a déjà fait l'objet d'une étude d'impact au sein du présent dossier d'EP.

Modifications apportées au PLU :

- Le PLU de Fontenay-le-Comte doit être rendu compatible avec le projet vis-à-vis de l'alignement d'arbres impactés,
- Il doit faire l'objet d'une mise en compatibilité pour ajout d'un emplacement réservé (ER). (ER n° R2 - Aménagement de la RD 938 Ter - surface 10 103 m<sup>2</sup> - CD 85)

**PLU de Velluire** : zonage Nh et ER,

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

La mise en compatibilité du PLU de la commune a été soumise à évaluation environnementale afin de démontrer notamment que l'impact du projet est faible et que le projet retenu est celui de moindre impact.

Modifications apportées au PLU :

- Le PLU de Velluire doit être mis en compatibilité avec le projet sur deux points : la modification du règlement écrit (zone Nh) et la création d'un nouvel ER (ER n° 4 - Aménagement de la RD 938 Ter - surface 92 500 m<sup>2</sup> – CD 85)

**PLU de Vix** : zonage A et Av,

La commune de Vix est couverte par un PLU communal, approuvé par délibération du Conseil communal le 26 septembre 2007.

La RD 938 Ter traverse sur environ 4.5 km la partie Ouest de la commune. Des aménagements ont déjà été réalisés afin de sécuriser le trafic. Le projet, objet de l'EP, est la réalisation d'un carrefour Tourne-à-gauche.

La mise en compatibilité du PLU n'aura pas d'impact supplémentaire que celui du projet qui a déjà fait l'objet d'une étude d'impact au sein du dossier de DUP.

Modifications apportées au PLU :

- Le PLU de Vix doit être mis en compatibilité pour permettre de prendre en compte deux points: modification du règlement écrit (Zone A et Av) et création d'un nouvel ER (ER n° 20 - Aménagement de la RD 938T - surface 98 400 m<sup>2</sup> - CD 85)

**PLU de L'île d'Elle** : zonage A et Ar

La traversée de la commune de l'Île d'Elle par la RD 938 Ter a récemment fait l'objet d'une requalification en faveur de la diminution des nuisances occasionnées par le trafic. Le projet comprend l'aménagement de 40 places de stationnements le long de la RD.

La mise en compatibilité du PLU a été soumise à évaluation environnementale afin de démontrer notamment que l'impact du projet est faible et que le projet retenu est celui de moindre impact.

Modifications apportées au PLU :

- Le PLU de la commune de l'Île-d'Elle doit être mis en compatibilité avec le projet sur deux points: modification du règlement écrit (Zone A et Ar) et création d'un nouvel ER (ER n° 15 - Aménagement de la RD 938T - surface 87 900 m<sup>2</sup> - CD 85).

**Remarque de la commission d'enquête :**

*Le dossier de mise en compatibilité n'est pas le lieu d'une réflexion globale sur l'évolution des objectifs d'urbanisation à l'échelle de la commune. En effet l'objectif est d'adapter exclusivement les règles d'urbanisme existantes et fixées par les PLU sur le périmètre du projet. On peut considérer que l'objectif est atteint.*

## 1.6 Déclassement de voirie

### 1.6.1 Objet et déroulement de la procédure

Le classement et le déclassement des routes départementales relèvent de la compétence du Conseil départemental. Dans le cas d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) l'enquête préalable à la DUP porte également sur le classement /déclassement de la voirie.

La procédure est réalisée conformément à l'article L. 131-1 et R. 131-3 et suivants du Code de la voirie routière (voirie départementale) et L 141.1 et suivants et R.141-1 et suivants du Code de la voirie routière (voirie communale) et en concertation avec les collectivités concernées.

### 1.6.2 Domanialité des voies

#### 1.6.2.1 Domaine public routier départemental

La RD 938 Ter actuelle reste dans le domaine routier départemental.

Les carrefours, créneaux de dépassement et les carrefours nouvellement créés sont classés en domaine routier départemental, de même que la portion de RD 938 Ter déviée au carrefour des Epinettes.

#### 1.6.2.2 Domaine public routier communal

L'ensemble des voies d'accès et de rétablissement créées dans le cadre du projet sont classées en domaine public communal. Une partie de ces voies réutilisant des portions de voies communales existantes restent classées dans le domaine communal.

Une portion de la RD 938 Ter actuelle est également déclassée dans le domaine public communal au niveau de l'accès à La Fraignée et à proximité de La Grande Bobine sur la commune de Les-Velluire-sur-Vendée.

#### **Remarque de la commission d'enquête :**

*D'une manière générale, le territoire concerné par le projet ne présente pas de contrainte majeure pour sa bonne réalisation. L'opération de déclassement/classement des voies corrélative au projet après sa réalisation est logique.*

Tableau de synthèse

COMMUNE	Dénomination	Ancien Classement	Nouveau Classement
Fontenay-le-Comte (1)	Voies de desserte créées		Route Communale
Doix-les-Fontaines (2)	Élargissement de la RD938T	Route Départementale	Route Départementale
	Voies de desserte créées		Route Communale
	Voies de desserte supprimées	Route Communale	
Auchay-sur-Vendée (3)	Élargissement de la RD938T	Route Départementale	Route Départementale
	Voies de desserte créées		Route Communale
	Voies de desserte supprimées	Route Communale	
Montreuil (4)	Voies de desserte créées		Route Communale
	Voies de desserte supprimées	Route Communale	
Les Velluire-sur-Vendée (5)	Élargissement de la RD938T	Route Départementale	Route Départementale
	Voies de desserte créées		Route Communale
	Tronçon de l'ancienne RD938T	Route Départementale	Route Communale
	Voies de desserte supprimées	Route Communale	
Le Gué-de-Velluire (6)	Élargissement de la RD938T	Route Départementale	Route Départementale
	Voies de desserte créées		Route Communale
Vix (7)	Élargissement de la RD938T	Route Départementale	Route Départementale
	Voies de desserte créées		Route Communale
	Voies de desserte supprimées	Route Communale	
L'Île-d'Elle (8)	Élargissement de la RD938T	Route Départementale	Route Départementale
	Voies de desserte créées		Route Communale
	Voies de desserte supprimées	Route Communale	
	Tronçon de la RD938T supprimées	Route Départementale	
Total des 8 communes	CLASSEMENT / DECLASSEMENT: TTX: Domaine public Voirie COM TTX: Domaine public Voirie DEP		

## 1.7 La demande de dérogation au titre des espèces et habitats protégés

### 1.7.1 Rappel du cadre réglementaire

Dans le but d'éviter la disparition d'espèces animales et végétales sur le territoire national la réglementation impose des mesures de protection de nombreuses espèces de la faune et de la flore sauvages en raison d'un intérêt scientifique particulier ou de nécessités de la préservation du patrimoine biologique.

La présente enquête publique porte notamment sur une **demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats**, prévue par les dispositions des articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'environnement, transposant la directive européenne « Habitats-Faune-Flore ». L'arrêté du 19 février 2007 fixe les conditions de demande et d'instruction de la dérogation, le maître d'ouvrage a ainsi rempli les formulaires CERFA n° 13 614\*01, n° 13 616\*01 et n° 13617\*01 (annexés au présent dossier d'EP partie E pièce 4).

Une telle dérogation ne peut être accordée que si les trois conditions cumulatives suivantes sont remplies :

- L'absence de solution alternative satisfaisante ;
- La justification d'une raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) ;
- La dérogation ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

### 1.7.2 Espèces et habitats concernés

Le dossier soumis à enquête publique identifie la présence d'espèces protégées, faunistiques et/ou floristiques, ainsi que d'habitats susceptibles d'être affectés par le projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la limite avec le département de la Charente-Maritime.

- Les inventaires naturalistes réalisés mettent en évidence notamment la présence d'espèces protégées relevant des groupes :
  - Mammifères terrestres
  - Chiroptères : Les chiroptères ne sont pas concernés par la présente demande.
  - Les oiseaux
  - Les amphibiens
  - Les reptiles
  - La flore
- Des habitats naturels d'intérêt écologique situés dans l'emprise du projet ou à proximité immédiate.

Les atteintes potentielles concernent principalement :

- la destruction ou la dégradation d'habitats ;
- le dérangement des espèces en phase de travaux ;
- le risque de mortalité directe lors des opérations de chantier.

### 1.7.3 Analyse de l'absence de solution alternative

Le maître d'ouvrage expose dans le dossier les différentes variantes étudiées lors de la conception du projet, tant en termes de tracé que de modalités d'aménagement.

Il ressort de l'analyse que :

- les variantes alternatives ont été examinées et comparées sur les plans technique, environnemental, fonctionnel et économique ;

- les solutions permettant d'éviter totalement les impacts sur les espèces protégées ont été écartées en raison de contraintes majeures (sécurité routière, continuité de l'itinéraire, contraintes foncières, impacts environnementaux reportés ou aggravés ailleurs).

Ainsi, le dossier conclut à l'**absence de solution alternative satisfaisante** permettant d'atteindre les objectifs du projet tout en évitant les atteintes aux espèces protégées.

#### 1.7.4 Justification de la raison impérative d'intérêt public majeur

Le projet d'aménagement de la RD 938 Ter s'inscrit dans une logique d'amélioration de la sécurité routière, de fluidité du trafic et de désenclavement du territoire, sur un axe structurant reliant le sud de la Vendée au département de la Charente-Maritime.

Le maître d'ouvrage fait valoir que le projet répond à plusieurs enjeux d'intérêt public, notamment :

- la réduction de l'accidentologie sur un axe identifié comme accidentogène ;
- l'amélioration des conditions de déplacement des usagers, y compris les transports de marchandises ;
- le soutien au développement économique et à l'attractivité du territoire.

Ces éléments conduisent à qualifier le projet de raison impérative d'intérêt public majeur, au sens de l'article L.411-2 du Code de l'environnement.

#### **Remarque de la commission d'enquête :**

*La délivrance de la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ne peut être accordée que si et seulement si le projet présente des raisons d'intérêt public majeur, qu'il n'existe pas d'autre solution de moindre impact et que la nature des travaux ne porte pas atteinte à l'état de conservation de l'espèce ou des espèces concernées*

#### 1.7.5 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)

Conformément à la séquence **Éviter – Réduire – Compenser**, le dossier détaille les mesures prévues afin de limiter les impacts du projet sur les espèces protégées.

##### **Mesures d'évitement :**

- ajustement du tracé et des emprises ;
- phasage des travaux en dehors des périodes sensibles pour les espèces.

##### **Mesures de réduction :**

- mise en place de dispositifs de protection des espèces pendant le chantier (clôtures, balisage, suivi écologique) ;
- adaptation des techniques de travaux.

##### **Mesures de compensation :**

- création, restauration ou gestion d'habitats favorables aux espèces concernées ;
- engagements de suivi écologique sur le long terme.

Le maître d'ouvrage estime que ces mesures permettent de garantir le maintien de l'état de conservation favorable des populations concernées.

#### **Remarque de la commission d'enquête :**

*Au vu des éléments portés à la connaissance du public et des pièces du dossier, il apparaît que la demande de dérogation au titre des espèces protégées est formellement motivée et s'inscrit dans le cadre réglementaire en vigueur.*

*Il conviendra toutefois que l'autorité compétente soit particulièrement attentive à la mise en œuvre effective des mesures compensatoires et au suivi écologique, afin d'en garantir l'efficacité dans la durée.*

## **1.8 Le cadre juridique et réglementaire**

### **L'enquête publique est prescrite au titre :**

- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L.1, L.110-1 à L. 122-7, et R.111-1 à R.121-2 ;
- du code de l'urbanisme, et notamment ses articles L.153-52 et suivants, et R.153-13 et R.153-14;
- du code de l'environnement relatif à :
- la participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement, et notamment les articles L.123-1-A à L.123-18, et R.123-1 à R.123-24 ;
- l'évaluation environnementale, et notamment les articles L.122-1 et suivants, et R.122-1 et suivants ;
- l'eau et aux milieux aquatiques et marins, et notamment les articles L. 214-1 et suivants, et R.214-1 et suivants ;
- du code des relations entre le public et l'administration ;
- de la demande du Conseil Départemental au préfet de la Vendée en vue d'engager la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au projet ....

## **1.9 Composition du dossier de l'enquête publique unique**

Le dossier concernant ce projet d'aménagement de la route départementale 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime soumis à l'enquête se compose des pièces énumérées ci-après :

## Gestion administrative de l'enquête publique unique

Pièces Administratives jointes au dossier	Numéro Dossier & Fichier	Date émission	Nombre de pages
➤ Décision désignation commission d'enquête n° E25000245/85	0	18/11/2025	2
➤ Arrêté préfectoral n° 2025-DCPATE-714 prescrivant l'enquête publique unique		12/12/2025	7
➤ Avis d'enquête publique unique		12/2025	1
➤ Avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe)			
➤ Réponse du Conseil Départemental à l'avis de la MRAe		...../2026	
➤ Saisine des Communautés de communes du Pays de Fontenay Vendée, de Vendée Sèvre Autise et Sud Vendée Littoral		24/10/2025	2
➤ Avis de la Communauté de communes du Pays de Fontenay Vendée		01/12/2025	1
➤ Saisine des communes de Fontenay-le-Comte, de Doix-lès-Fontaines, d'Auchay-sur-Vendée, de Montreuil, des Velluire-sur-Vendée, de Vix, du Gué-de-Velluire et de L'Île-d'Elle.		24/10/2025	2
➤ Avis de la commune de Doix-lès-Fontaines		19/11/2025	1
➤ Avis de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF)		21/10/2025	1
➤ Avis du Comité National de la Propriété Forestière (CNPF) Bretagne Pays de la Loire		31/07/2025	courriel
➤ Chambre d'agriculture de la Vendée		16/10/2025	2
➤ Procès-verbal de la réunion des personnes publiques associées		17/12/2025	3

**PARTIES A, B, C, D : DOSSIER TECHNIQUE**

Désignation des pièces et principales informations	Pièce	Numéro Fichier	Date émission	Nombre de pages
<b>Objet de l'enquête informations juridiques et administratives</b>				
➤ Objet et conditions de l'enquête	A	1	12/2023	17
➤ Textes régissant l'enquête publique				
➤ Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération				
<b>Plans de situation du projet soumis à l'enquête en A3</b>	B	2	06/2025	6
<b>Notice explicative</b>				
➤ Objet, contexte et justification de l'utilité publique de l'opération	C	3	06/2025	45
➤ Études préalables et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet				
➤ Présentation de l'aménagement soumis à l'enquête				
<b>Plan général des travaux</b>				
➤ Plan d'assemblage des 4 secteurs et 1 plan par secteur	D	4	06/2025	9
➤ Synoptique d'aménagement sur l'ensemble du projet et 4 plans des secteurs d'aménagement				
➤ Annexe indépendante, plans projet AO				
- Plan des aménagements Secteur 1 – Planches 1 à 3				
- Plan des aménagements Secteur 1 – Planches 4 et 5				
- Plan des aménagements Secteur 2 – Planches 1 et 2				
- Plan des aménagements Secteur 3 – Planches 1 et 2				
- Plan des aménagements Secteur 4 – Planches 1,2 et 3				

<b>PARTIE E : DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE</b>				
<b>Désignation des Pièces et principales informations</b>	<b>Pièce</b>	<b>Numéro Fichier</b>	<b>Date émission</b>	<b>Nombre de pages</b>
<b>Pièce 1 : Demande administrative</b>				
➤ Demande d'autorisation environnementale (Cerfa)	1 E	5	06/2025	58
➤ Articles R. 181-13 et suivants du code de				
➤ Pièces à joindre				
➤ <b>Annexe</b> : avis du domaine estimation sommaire et				
<b>Pièce 2 : Note de Présentation Non Technique</b>				
➤ Préambule	2 E	6	06/2025	74
➤ Le demandeur				
➤ Présentation générale du projet				
➤ Études préalables et décisions antérieures ayant conduit au choix du projet				
➤ Présentation de l'aménagement soumis à l'enquête				
➤ Appréciation sommaire des dépenses				
➤ Synthèse de l'état initial de l'environnement				
<b>Pièce 3 : Étude d'impact dont Résumé Non Technique</b>				
➤ Préambule	3 E	7	06/2025	762
➤ Titre 1. Résumé non technique				
➤ Titre 2. Description du projet, des solutions de substitutions ...examinées par le maître d'ouvrage				
➤ Titre 3. Présentation de la zone d'étude				
➤ Titre 4. Description des facteurs susceptibles d'être affectés ... par le projet – état actuel de				
➤ Titre 5. Scénario de référence...évolution en absence du projet et en cas de mise en œuvre du projet				
➤ Titre 6. Analyse des effets ...du projet sur l'environnement la santé humaine, mesures pour				
➤ Titre 7. Analyse des effets cumulés ...autres projets				
➤ Titre 8. Compatibilité avec les documents d'urbanisme et articulation avec les plans, schémas et				
➤ Titre 9. Chapitre spécifique aux infrastructures de transport				
➤ Titre 10. Évaluation des incidences Natura 2000				
➤ Titre 11. Analyse des méthodes utilisées pour réaliser ...les effets du Projet sur l'environnement				
➤ Titre 12. Auteurs des études				

<b>PARTIE E : DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (suite)</b>				
<b>Désignation des Pièces et principales informations</b>	<b>Pièce</b>	<b>Numéro Fichier</b>	<b>Date émission</b>	<b>Nombre de pages</b>
<b>Pièce 3 : Étude d'impact sur l'environnement (suite)</b>				
<b>Annexes études milieu naturel 2 et 3 comprenant :</b>				
➤ Annexe 2 : Volet milieu naturel, ECE Environnement, 2025 (page 1 à 359)	3 E	8	06/2025	436
➤ Annexe 3 : Tableur de la Méthode Nationale d'évaluation des zones humides, ECE Environnement, 2025 (pages				
<b>Annexes études spécifiques 1, 4, 5, 6, 7 et 8 comprenant</b>				
➤ Annexe 1 : Notice hydraulique, Iris Conseil, 2025 (pages 1à 22)	3 E	9	06/2025	436
➤ Annexe 4 : Diagnostic agricole, Chambre d'Agriculture, 2023 (pages int.4 à 24)				
➤ Annexe 5 : Étude de trafic, Iris Conseil, 2024 (pages int.5 à 170)				
➤ Annexe 6 : Étude de trafic CEREMA, RD938T – Fontenay-Marans, 2022 (pages int.6 à 40)				
➤ Annexe 7 : Étude acoustique, Iris Conseil, 2025 (pages int.7 à 79)				
➤ Annexe 8 : Étude Air et Santé, Iris Conseil, 2025 (pages int.6 à 68)				
<b>Pièce 4 : Dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées</b>				
➤ Titre 1. Préambule	4 E	10	06/2025	389
➤ Titre 2. Cadre réglementaire de la demande de dérogation et espèces protégées concernées				
➤ Titre 3. Justification de la raison impérative d'intérêt public majeur				
➤ Titre 4. Description du projet et des solutions de substitutions ... examinées par le maître d'ouvrage				
➤ Titre 5. État initial				
➤ Titre 6. Comparaison des variantes et description du projet retenu vis-à-vis du milieu naturel				
➤ Titre 7. Incidences et mesures du projet sur le milieu naturel				

<b>PARTIE F : MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME</b>				
<b>Désignation des Pièces et principales informations</b>	<b>Pièce</b>	<b>Numéro Fichier</b>	<b>Date émission</b>	<b>Nombre de pages</b>
<b>Pièce 0 : Informations générales</b>				
➤ Objet du dossier et de l'opération	F	12	06/2025	10
➤ Les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité : articles du code de l'urbanisme				
➤ Documents d'urbanisme en vigueur concernés par le projet				
<b>Pièce 1 : PLU de Fontenay-le-Comte</b>				
➤ Objet du dossier et de l'opération	F	13	06/2025	71
➤ Les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité : articles du code de l'urbanisme				
➤ Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Fontenay-le-Comte				
➤ Modifications apportées au PLU				
➤ Évaluation environnementale de mise en compatibilité				
<b>Pièce 2 : PLU de Velluire</b>				
➤ Objet du dossier et de l'opération	F	14	06/2025	70
➤ Les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité : articles du code de l'urbanisme				
➤ Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Velluire				
➤ Modifications apportées au PLU				
➤ Évaluation environnementale de mise en compatibilité				
<b>Pièce 3 : PLU de Vix</b>				
➤ Objet du dossier et de l'opération	F	15	06/2025	73
➤ Les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité : articles du code de l'urbanisme				
➤ Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Vix				
➤ Modifications apportées au PLU				
➤ Évaluation environnementale de mise en compatibilité				
<b>Pièce 4 : PLU de L'Île-d'Elle</b>				
➤ Objet du dossier et de l'opération	F	16	06/2025	74
➤ Les aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité : articles du code de l'urbanisme				
➤ Analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de L'Île-d'Elle				
➤ Modifications apportées au PLU				
➤ Évaluation environnementale de mise en compatibilité				

Désignation des Pièces et principales informations	Pièce	Numéro	Date émission	Nombre de pages
<b>PARTIE G : CLASSEMENT– DECLASSEMENT DES VOIRIES</b>				
➤ Objet et déroulement de la procédure	G	17	06/2025	8
➤ Domanialité des voies				
➤ Domaine public routier départemental				
➤ Domaine public routier communal				
<b>PARTIE H : AVIS RÉGLEMENTAIRES EXIGIBLES POUR L'OPÉRATION</b>				
➤ Délibération de déclaration d'intention (Conseil départemental)	H	18	22/05/2025	3
➤ Annexes de la déclaration d'intention			27/02/2025	3
➤ Avis du domaine Estimation sommaire et globale			11/10/2024	4
➤ Délibération de la commission permanente			02/12/2022	2
➤ Délibération de la commission permanente			22/05/2025	2
➤ Mise à l'enquête publique			22/05/2025	3
<b>PARTIE I : DEMANDE D'AVIS ABF</b>				
➤ Contexte de la demande d'avis	I	19	06/2025	6
➤ Protections patrimoniales interceptées				
➤ Patrimoine bâti – Monuments historiques				
➤ Sites inscrits et classés				
➤ Archéologie				
<b>PARTIE J : BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE</b> <i>Au titre du code de l'urbanisme (articles L.103-2 et suivants) du 6 juin 2024 au 5 juillet 2024</i>				
➤ Présentation du projet	J	20	06/2025	259
➤ Prescription de la concertation - Rappel des objectifs et modalités				
➤ Le déroulement de la concertation				
➤ Les résultats de la concertation				
➤ Prise en compte de la concertation par le maître d'ouvrage				
➤ 13 annexes				

### 1.9.1 Observations et analyse de la commission d'enquête relative au dossier

*Le dossier est volumineux, il est composé d'une partie pièces administratives rassemblées dans la pièce 0. Le dossier technique est classé dans les pièces A à J. Par sa forme, sa consultation est relativement difficile. En outre, chaque volume se compose d'un certain nombre de pièces de bonne qualité. La commission a répertorié et établi la liste des pièces et documents.*

*La commission d'enquête a eu des difficultés à appréhender l'ensemble du dossier, l'accès au dossier par le public « non averti » n'était pas aisé.*

*Néanmoins, chacun des dossiers est complet au regard de la législation en vigueur.*

### 1.9.2 Évaluation environnementale au titre du projet et des plans et programmes

#### 1.9.2.1 Description du projet

Partant du constat de l'abandon du projet de l'A 831 par l'État, la concertation avec les élus locaux a arrêté la nécessité de fluidifier et sécuriser le trafic d'échanges économiques locaux entre Fontenay-le-Comte et la Charente maritime en empruntant la RD 938 T. Cinq principes d'aménagement ont été retenus :

- Aménagement à 3 voies permettant le dépassement et création de carrefours sécurisés,
- Limitation des emprises foncières sur les terres agricoles,
- Évitement des enjeux environnementaux forts ; pas d'emprise en zone Natura 2000,
- Pas de déviation de la commune de l'Île-d'Elle,
- Aménagement de la traversée de l'Île-d'Elle.

Une étude de faisabilité a ensuite été réalisée en 2022 avec une analyse multicritère et multithématique de plusieurs propositions d'aménagement. En 2023, les variantes obtenues ont ensuite été analysées au regard d'un diagnostic environnemental complet comprenant : une étude de trafic, des études faune-flore-habitats et zone humide et plusieurs diagnostics sur l'air, l'acoustique, les paysages et le secteur agricole.

La concertation du public en 2024 a permis de privilégier l'une des variantes pour chacun des 4 secteurs d'aménagement de la RD 938 Ter. Après la phase de concertation, des études d'avant-projet ont été réalisées afin de préciser le positionnement des créneaux de dépassement et les aménagements à réaliser. Les études d'assainissement routier consécutif à la modification de voirie ont été intégrées à l'avant-projet.

Le projet soumis à enquête publique consiste à l'aménagement de la RD 938 Ter sur l'ensemble de l'itinéraire Fontenay-le-Comte/L'Île-d'Elle d'une longueur d'environ 17 km, auquel s'ajoute l'aménagement de la traversée de l'Île-d'Elle. Il est prévu la création de 10 créneaux de dépassement successifs et la sécurisation de 14 carrefours. L'aménagement vise à fluidifier les échanges économiques locaux entre le bassin de Fontenay-le-Comte et celui de la Rochelle, améliorer le cadre de vie des riverains et sécuriser les différentes traversées et les accès aux parcelles agricoles. Le projet répond aux enjeux locaux tout en limitant ses impacts sur le foncier agricole et sur le plan environnemental.

Les mesures proposées par le projet pour la gestion des eaux pluviales auront pour objectifs d'une part, de limiter les impacts du fait de l'augmentation de l'imperméabilisation des sols et d'autre part, d'éviter les nuisances sur le milieu récepteur constitué de la zone des marais au Sud.

#### 1.9.2.2 Analyse de l'état initial

Aires d'études

La réalisation de l'état initial nécessite la définition de plusieurs périmètres d'étude déterminés en fonction des thèmes abordés.

Le périmètre le plus restreint correspond au projet. Il englobe l'ensemble des aménagements routiers, d'assainissement et les zones de terrassement. L'emprise de ce périmètre pourra évoluer après l'enquête parcellaire.

L'aire d'étude rapprochée comprend classiquement une bande de 800 m de part et d'autre de la RD 938 Ter avec les raccordements et les rétablissements des accès agricoles. Quant à l'aire d'étude élargie, elle s'étend sur une plus grande échelle selon les thématiques étudiées, milieux physique ou naturel, analyse socio-économique.

### **Milieu physique**

Le projet devra être compatible avec les grandes orientations du SDAGE Loire-Bretagne fixées pour la période 2022-2027. Les enjeux résident principalement dans la gestion des eaux pluviales et la préservation des zones humides. De la même façon, il devra être compatible avec le SAGE Sèvre Niortaise et Marais Poitevin.

L'aire d'étude du projet est marquée par un réseau hydrographique particulièrement dense sur la partie Sud de l'aménagement, ce qui constitue un enjeu fort. Les écoulements naturels de part et d'autre de la RD 938 Ter (Canal de Gargouilleau et l'Etier des Marais) ainsi que les autres ouvrages hydrauliques tels que fossés longitudinaux, canaux et cours d'eau temporaires ne devront pas être perturbés. La structure du réseau hydrographique devra être maintenue à l'issue des travaux.

Aucun cours d'eau identifié au titre de la Police de l'eau par la DDTM n'est traversé par le projet. Une étude hydraulique a été réalisée en 2024 pour définir les principes d'assainissement et les modalités de rétablissement des écoulements.

Enfin, plusieurs zones humides présentes sur la partie Sud du projet devront être prises en compte.

### **Milieu naturel**

L'aire d'étude immédiate et l'aire d'étude éloignée du projet sont concernées par quatre sites du réseau Natura 2000 qui sont : ZPS « Marais Poitevin », ZSC « Marais Poitevin », ZPS « Plaine calcaire du Sud Vendée » et ZSC « Plaine calcaire du Sud Vendée ». La ZPS et ZSC « Marais Poitevin » sont incluses en partie dans les zones d'études du projet. Ce n'est pas le cas de la ZPS et ZSC « Plaine calcaire du Sud Vendée » qui en sont éloignées respectivement de 1,3 et 2 km.

Les aires d'étude immédiate et rapprochée sont comprises en intégralité dans le Parc naturel régional (PNR) Marais Poitevin.

Enfin, les aires d'étude immédiate et éloignée du projet sont concernées par plusieurs Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I et II et par deux Zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO).

### **Milieu naturel : Habitats, flore et faune**

Les types d'habitats avec des enjeux écologiques forts sont nombreux et variés ; boisements de feuillus, mares et plans d'eau, réseau hydrographique, fourrés, bernes et prairies, friches et linéaires de haies et certaines vignes et pépinières de vigne en friche.

Les haies sont particulièrement propices aux habitats des chiroptères, des oiseaux. Elles sont également favorables à la présence d'amphibiens (campagnol amphibie), de reptiles et d'insectes. Concernant les milieux aquatiques, la loutre d'Europe peut utiliser le réseau hydrographique pour circuler et s'alimenter. Le Murin de Daubenton, espèce de chiroptère, est très actif au niveau des canaux bordant les prairies humides à l'Ouest du projet.

L'inventaire floristique met en évidence la présence d'espèces communes, mais également de plusieurs espèces patrimoniales, dont certaines sont protégées à l'échelle régionale ou nationale. Des espèces végétales envahissantes sont signalées.

## Milieu humain et socio-économique

L'aire d'étude du projet se situe sur les territoires du SCoT Sud-Est Vendée et du SCoT Sud-Vendée Littoral pour l'aménagement de la traversée de l'Île-d'Elle et une partie du secteur 4. Le projet devra par conséquent être compatible avec les deux SCoT, les documents locaux d'urbanisme des 8 communes concernées, PLU, cartes communales et leurs composantes, PADD, OAP, Zonages, etc.

Le projet d'aménagement de la RD 938 Ter s'inscrit dans un territoire rural et semi-urbain regroupant 8 communes réparties sur 3 Communautés de communes de la Vendée, Pays de Fontenay-Vendée, Vendée-Sèvre-Autize et Sud Vendée Littoral. La population globale est d'environ 22 000 habitants dont 13 000 pour Fontenay-le-Comte, seul pôle urbain.

La population active des communes est majoritairement employée dans les secteurs de l'agriculture, du commerce et des services. Fontenay-le-Comte offre une part importante des emplois locaux notamment dans le tertiaire. Le territoire souffre malgré tout d'un chômage élevé et d'une population vieillissante.

Le développement d'infrastructures telles que la RD 938 Ter peut s'avérer un levier majeur pour favoriser l'essor économique du territoire en assurant la liaison avec Fontenay-le-Comte et La Rochelle. De plus, le territoire offre un cadre naturel et patrimonial propice au développement du tourisme et des loisirs entre paysages fluviaux, patrimoine historique et activités de plein air.

## Les mobilités

Une étude de trafic a été réalisée en 2024. Elle est présente dans le dossier d'enquête (annexe 5). Elle a identifié dans la situation existante, de nombreuses voies sécantes à la RD 938 Ter, 11 chemins agricoles, 20 chaussées revêtues et de nombreux accès directs à des parcelles agricoles ou à des maisons.

21 accidents dont 4 mortels ont été recensés entre 2011 et 2024. Ils sont principalement concentrés entre les lieux-dits La Chaignée et Nizeau.

Il n'existe pas d'aménagement modes actifs le long de l'itinéraire de la RD 938 Ter.

En conclusion, l'étude de trafic note un trafic PL supérieur à 500 véhicules/jour sur 7 000 véhicules jours et la formation de remontées de files liées aux difficultés de dépassement. Le trafic de transit sur cet axe est jugé faible (17 %). La RD 938 Ter a une vocation de desserte locale et le risque de report de trafic y est limité.

## Cadre de vie

L'environnement sonore a fait l'objet d'une étude qui est présente dans le dossier d'enquête sous l'annexe 7.

Le projet n'aura pas d'impact supplémentaire au niveau du bruit par rapport à la situation actuelle. Les habitations qui sont soumises actuellement à une ambiance sonore plus importante (trois bâtiments proches de l'intersection entre la RD 938 Ter avec la RD 25 et au Petit Thairé) ne seront pas davantage impactées.

S'agissant de la qualité de l'air, l'étude présentée dans l'annexe 8 du dossier d'enquête, conclut à l'absence d'émissions polluantes supplémentaires. De plus, la mise en place de voies de dépassement permettra une meilleure fluidité du trafic et une répartition plus étendue des émissions polluantes, réduisant ainsi les concentrations près des habitations voisines.

### 1.9.2.3 Évolution de l'état actuel de l'environnement avec ou sans le projet

L'absence d'aménagement ne permet pas d'atteindre les objectifs du projet notamment vis-à-vis de la sécurité routière dont le trafic augmente annuellement.

Quant à la mise en œuvre du projet, celle-ci n'engendrera aucune dégradation supplémentaire de l'état actuel par rapport au scénario sans projet. A contrario, elle améliorera la fluidité du trafic, sécurisera l'itinéraire actuel et les carrefours, favorisera l'amélioration des modes actifs, de la qualité de l'air et des consommations énergétiques. Le projet sera aussi l'occasion d'améliorer les continuités écologiques par la mise en place de passages à faune.

#### **1.9.2.4 Les mesures compensatoires prévues au projet**

Les effets du projet sur l'environnement et la santé sont pour certaines thématiques, jugés très défavorables.

##### **Zones humides**

C'est le cas des zones humides pour lesquelles le projet a été conçu de manière à les éviter (ex. abandon d'un créneau de dépassement à Vix). Des dispositions durant la phase travaux seront prises pour réduire les risques de perturbation des écoulements superficiels et souterrains et maintenir le fonctionnement hydraulique du secteur en travaux.

En phase d'exploitation, le risque de pollution sera également limité avec le principe de gestion des eaux pluviales. Il subsistera néanmoins un impact résiduel résultant de la destruction d'environ 7,57 ha de zones humides. Cela nécessitera la mise en œuvre de mesures compensatoires sur une superficie totale de 13,33 ha répartie sur plusieurs sites des communes de Vix et l'Île-d'Elle. Des actions écologiques compensatoires seront menées comme la restauration de zones humides remblayées, la restauration de zones humides drainées et la restauration d'une prairie sèche. Ces actions répondent aux prescriptions du SDAGE Loire-Bretagne qui imposent l'équivalence sur le plan fonctionnel et sur la qualité de la biodiversité ainsi que, la localisation dans le même bassin versant de la masse d'eau des sites impactés et des sites de compensation.

##### **Vulnérabilité du projet**

Les risques d'inondation comptent aussi parmi les effets très défavorables du projet sur l'environnement. L'augmentation de l'imperméabilisation des sols augmente le ruissellement. Pour éviter l'aggravation du risque d'inondation, le projet prévoit en compensation une gestion des eaux pluviales avec la mise en place de bassins de stockage présentant un volume suffisant et disposant d'une surverse en cas d'événement exceptionnel. Sur le secteur Nord du projet, les dimensions des canalisations actuelles sous la RD 938 Ter seront maintenues aux dimensions actuelles pour tenir compte d'habitations situées au point bas de la RD 938 Ter.

##### **Milieu naturel**

Malgré les mesures d'évitement et de réduction, l'impact du projet sur le milieu naturel nécessite parfois des mesures de compensation pour tenir compte des impacts résiduels.

C'est le cas pour la flore patrimoniale avec la destruction de 84 pieds d'Orchis homme-pendu (espèce protégée), de la destruction d'habitats de mammifères (loutre d'Europe et Campagnol amphibie), de chiroptères et de différentes espèces d'oiseaux nicheurs des milieux ouverts, semi-ouverts et boisés. Les amphibiens et reptiles sont également confrontés à la fois à la destruction d'habitats et au risque de rupture de continuité hydrographique.

##### **Modalités de suivi**

Le suivi des mesures s'opérera en phase chantier et durant l'exploitation.

En amont du chantier, les mesures environnementales à appliquer seront inscrites dans les Cahiers des clauses techniques particulières (CCTP). Un schéma d'intervention en cas de pollution accidentelle sera appliqué par les entreprises œuvrant sur le chantier dans le but de la préservation de la ressource en eau.

La coordination environnementale durant la phase chantier sera assurée par un écologue permettant de garantir la bonne mise en œuvre des mesures par les entreprises. Durant toute la période du chantier dont la durée prévisible est de 3 ans, les mesures de suivi se traduiront notamment par l'application d'une notice de respect de l'environnement, la sensibilisation des personnels aux enjeux écologiques, la préservation des milieux naturels et la réalisation de contrôles sur le terrain.

La ressource en eau fera l'objet d'un suivi en phase d'exploitation. Des contrôles des ouvrages d'assainissement seront effectués périodiquement ainsi que lors de pollution accidentelle. Les mesures en faveur du milieu naturel dont les zones humides, viseront à garantir la reprise des végétaux avec un programme d'entretien de croissance et de regarnissage des plantations de haies bocagères et des reboisements minima sur 4 ans. Un suivi des mesures écologiques sera entrepris sur 15 ans. Il vérifiera l'évolution de la faune et de la flore après l'aménagement de la RD 938 T.

### **Estimation des dépenses correspondantes aux mesures ERC**

La dépense totale prévisible pour la réalisation du projet d'aménagement de la RD 938 Ter est de l'ordre de 22,5 M€ HT. Les dépenses liées aux mesures d'insertion et de suivi du projet dans l'environnement s'élèvent à 880 K€ HT. Ces dépenses concernent diverses mesures ERC ainsi que l'unique mesure d'accompagnement (déplacement de la station d'Orchis homme-pendu) pour 3 K€ HT. Le coût des mesures de suivi en phase d'exploitation est estimé à 10 K€/an soit 150 K€ sur 15 ans. Les autres coûts significatifs concernent les mesures de compensation comprenant la plantation de milieux arborés et arbustifs (291 510 € HT), la restauration de zones humides remblayées (261 264 € HT) et la restauration de zone humide drainée (240 903 € HT).

#### **1.9.2.5 Effets cumulés du projet avec d'autres projets**

Une liste de projets issues des opérations inscrites sur les sites internet des DREAL Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire et de la Préfecture de la Vendée et ayant été soumis à étude d'impact est présente dans le dossier.

Parmi ces projets, figure le contournement routier du centre-ville de Marans distant du projet de l'aménagement de la RD 938 Ter de seulement 500 m. Le maître d'ouvrage précise que l'aménagement de la RD 938 Ter se dissocie d'un point de vue fonctionnel de la déviation de Marans au regard des objectifs poursuivis par les deux projets ; le Département de la Vendée souhaitant sécuriser un itinéraire sur lequel le trafic est principalement local. De plus, il n'y aura pas d'effets cumulés de ces deux projets puisqu'ils privilégient une stratégie d'évitement des impacts et incidences sur les milieux naturels et les espèces et que des mesures de compensation seront déployées.

Les autres projets connus dans le secteur, ne présentent aucun impact cumulé notable avec le projet d'aménagement de la RD 938 Ter.

#### **1.9.2.6 Compatibilité du projet avec l'affectation du sol définie dans les documents d'urbanisme et son articulation avec les plans, schémas et programmes**

Le maître d'ouvrage indique que le projet répond aux différentes prescriptions qui s'appliquent pour l'affectation du sol dans les SCoT Sud Est Vendée et SCoT Sud Vendée Littoral, les PLU et les Cartes communales des 8 communes concernées par le projet.

Le projet est également compatible avec le SDAGE Loire-Bretagne 2022-2027. Il est rattaché au sous-bassin versant « Loire aval et côtiers vendéens » et répond aux grandes orientations du SDAGE que sont la préservation et restauration du bassin versant, la maîtrise des eaux pluviales, la préservation de la ressource à l'eau potable et des zones humides.

Les objectifs du SAGE Sèvre Niortaise et Marais Poitevin visant à améliorer la qualité de l'eau et l'efficacité des systèmes d'assainissement ainsi qu'à préserver et mettre en valeur les milieux naturels aquatiques sont pris en compte dans le projet.

Enfin, l'aire d'étude du projet n'est concernée par aucun zonage réglementaire des PPRI en vigueur et le PPRI Vendée aval pour les communes de Les Velluire-sur-Vendée, Le Gué-de-Velluire et L'Île-d'Elle est en cours d'élaboration. Par conséquent, le projet est compatible avec le règlement des PPRI sur l'aire d'étude.

### **1.9.2.7 Evaluation des incidences Natura 2000**

Cette évaluation a pour but de vérifier la compatibilité du projet avec les objectifs de conservation des sites Natura 2000.

4 sites Natura 2000 sont concernés par le projet, 2 par rapport au périmètre d'implantation du projet et 2 autres au niveau de l'aire d'étude éloignée. Plusieurs mesures sont prévues pour s'assurer que le projet n'aura aucune incidence préjudiciable notable sur les objectifs de conservation des sites Natura 2000 situés à proximité. Ainsi, lors de la conception du projet, les sites Natura 2000 ont été évités autant que possible. Seules quelques emprises demeurent : 400 m<sup>2</sup> de culture, 257 m<sup>2</sup> de prairie, 24 ml de haie multistratée et 10 ml de haie arbustive. La consommation de milieux naturels est donc considérée comme ne remettant pas en cause le bon fonctionnement des sites Natura 2000. De même, les incidences des sites de compensation pour les zones humides sont considérées comme positives. Le lien écologique entre les deux parties de marais sera amélioré et pour la loutre d'Europe, les connexions entre les différents sites du réseau Natura 2000 seront préservées. Enfin, le projet améliorera la gestion des eaux pluviales et diminuera le risque de pollution bénéfique à la préservation des sites Natura 2000.

## **2 ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

### **2.1 La désignation de la commission d'enquête**

- Par décision E25000241/85 en date du 18 novembre 2025, Madame la première Vice-présidente du tribunal administratif de Nantes, a désigné, pour la conduite de l'enquête publique unique, une commission d'enquête.
- Cette commission est composée de : Monsieur Jean-Yves ALBERT, en qualité de Président, Monsieur Jean-Jacques FERRE, et Monsieur Dominique SERIN en qualité de membres titulaires.
- En cas d'empêchement de Monsieur Jean-Yves ALBERT, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Jean-Jacques FERRE
- Madame Anne-Claire MAUGRION est désignée membre suppléante de cette commission

### **2.2 L'arrêté d'ouverture d'enquête,**

Le préfet de la Vendée est l'autorité compétente pour organiser la présente enquête publique unique. L'arrêté préfectoral n° 2025-DCPATE-714 du 12 décembre 2025, comprend 10 articles ces derniers précisant :

- Objet, durée et siège de l'enquête fixé à l'Hôtel de ville de Fontenay-le-Comte ;
- Modalités de publicité de l'enquête ;
- Désignation de la commission d'enquête ;
- Déroulement de l'enquête ;
- Consignation des observations du public ;
- Accueil du public pendant l'enquête publique, dans cet article les permanences sont précisées.

<b>Permanences</b>		
<b>Commune / Lieu</b>	<b>Date</b>	<b>Heure</b>
<b>Fontenay-le-Comte / Hôtel de Ville (Siège de l'enquête)</b>	Lundi 26 janvier	9h00 à 12h00
	Mercredi 25 février	14h00 à 17 h00
<b>Auchay-sur-Vendée / Mairie de Chaix</b>	Jeudi 19 février	9h00 à 12h00
<b>Doix-lès-Fontaines / Mairie</b>	Mercredi 4 février	9h00 à 12h00
<b>Montreuil / Mairie</b>	Mercredi 11 février	9h30 à 12h00
<b>Vix / Mairie</b>	Jeudi 19 février	14h00 à 17 h00
<b>Les-Velluies-sur-Vendée / Mairie du Poiré-sur-Velluire</b>	Mercredi 4 février	14h00 à 17 h00
<b>Le-Gué-de-Velluire / Mairie</b>	Mardi 24 février	9h00 à 12 h00
<b>L'Ile-d'Elle / Mairie</b>	Vendredi 30 janvier	9h00 à 12h00
	Mercredi 11 février	14h00 à 17 h00

- Coordonnées du maître d'ouvrage ;
- Clôture de l'enquête et rapport et conclusions ;
- Décisions prises à l'issue de l'enquête publique ;
- Exécution de l'arrêté.

## **2.3 Les réunions avec les services de la préfecture, le Conseil Départemental et les visites des lieux**

### **2.3.1 Préfecture de la Vendée**

#### **Le 25 novembre 2026**

Dans un premier temps, outre les membres de la commission d'enquête publique, étaient présents :

- Pour les services de la préfecture : Madame l'adjointe au chef de bureau ainsi que la personne en charge du dossier ;
- Pour le Conseil départemental : la Direction des Routes, des Mobilités et de l'Habitat / Service Études et Travaux Neufs.

Au cours de cette réunion, le Conseil départemental (CD) a présenté le projet d'aménagement de la RD 938 Ter sur une distance de 17 km.

Concernant les dispositions pratiques et afin de faciliter la participation du public, il a été décidé de mettre en place un registre dématérialisé. Le CD consultera un prestataire et précisera son choix à la préfecture et à la commission d'enquête.

Il a été décidé pour les observations et propositions du public reçues par voie postale et portées sur les registres « papier » de les numériser et de les insérer dans le registre dématérialisé.

La commission a rappelé que l'ensemble des observations et propositions du public transmises par voie postale, ainsi que les observations écrites déposées sur les registres papier doivent être consultables au siège de l'enquête (article R.123-13-II-1er alinéa du Code de l'environnement).

Le calendrier de l'enquête ainsi que les permanences ont été arrêtés : l'enquête débutera le lundi 26 janvier et sera clôturée le 25 février. Les commissaires enquêteurs tiendront dix permanences, réparties dans les huit mairies concernées par le projet. L'hôtel de ville de Fontenay-le-Comte sera le siège de l'enquête.

Cette réunion a également permis d'examiner l'ensemble des autres points relatifs à la publicité et à l'affichage. Les avis attendus, notamment celui de l'autorité environnementale, feront l'objet d'une analyse avec le CD avant l'ouverture de l'enquête.

### **Le lundi 19 janvier 2026**

Prise en charge en Préfecture des dossiers au « format papier » par les membres de la commission d'enquête. Cette dernière paraphe les huit registres d'enquête et les pièces 0, A, B, C, D, E, F, G, H, I et J des huit dossiers qui seront mis à la disposition du public dans les mairies ou se tiendront les permanences.

## **2.3.2 Conseil Départemental de la Vendée**

### **Le 18 décembre 2025**

La commission rencontre les représentants du maître d'ouvrage dans ses locaux au Conseil départemental afin d'examiner :

- L'avis émis par la MRAe le 11 décembre 2025, les principales recommandations contenues dans cet avis feront l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage avant l'ouverture de l'enquête comme le prévoit l'article L. 122-1 du code de l'environnement.
- L'arrêté préfectoral du 12 décembre 2025 prescrit dans son article 4 pour les collectivités : « Concernant la demande d'autorisation environnementale, le dossier mis à disposition du public comprend par ailleurs, les avis... y compris les avis des collectivités territoriales concernées par le projet ».

Cette disposition n'était pas connue dans le cadre de l'enquête publique, précédemment les avis des collectivités étaient sollicités pendant le temps de l'enquête et jusqu'à 15 jours après sa clôture.

Après vérification, il s'avère que cette disposition s'inscrit dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Dans ce cas, le délai de consultation des collectivités de 2 mois est fixé par l'article R 181-18 du code de l'environnement.

### **Le 9 janvier 2026**

La commission a rencontré, au siège du Conseil départemental, la Vice-présidente en charge des projets routiers, le Directeur des routes ainsi que la Cheffe du service Études et travaux neufs de cette même direction.

Au cours de cette réunion, Madame la Vice-présidente a précisé que le projet faisait l'objet d'un consensus entre les élus et les entreprises.

Ce projet a pour objectif de sécuriser cet axe routier destiné à la desserte locale du Sud Vendée. Le projet de l'A831, aujourd'hui abandonné, avait pour ambition de capter une circulation dépassant les besoins locaux, notamment le flux de la RD 137. L'impact environnemental du projet actuel est considérablement réduit par rapport à une infrastructure en double voie.

Bien que concernant le département de la Vendée, ce projet se coordonnera avec la déviation de la ville de Marans, en Charente-Maritime. Le département assume la traversée de l'Île-d'Elle, la mise en œuvre d'un contournement aurait eu un impact très fort sur l'environnement, notamment sur les zones Natura 2000 et les zones humides.

La gestion des aménagements agricoles est prévue d'être confiée à la Chambre d'agriculture, qui dispose de toutes les capacités nécessaires pour assurer cette mission au mieux, tout en évitant que le Conseil départemental ne soit juge et partie.

Dans le cadre de cet aménagement, la circulation des vélos est possible. Toutefois, celle-ci est envisagée principalement pour les déplacements du quotidien. Pour la circulation touristique, les itinéraires « Vendée Vélo » sont plus appropriés.

### **2.3.3 Les réunions en mairie**

#### **Le 26 janvier 2026**

##### **En mairie de Fontenay-le-Comte**

La commission d'enquête a rencontré l'adjoint chargé de l'urbanisme et du renouvellement urbain, en présence du directeur du service urbanisme de la commune.

L'élu a rappelé que la collectivité était favorable au projet d'aménagement de la RD 938 Ter. Cet axe, une fois aménagé, permettra de sécuriser la liaison entre le sud de la Vendée et la Charente-Maritime. Ce projet répond aux attentes des acteurs économiques dans une perspective de 20 à 30 ans, pour un investissement financier raisonnable.

Cet équipement constitue un atout pour le développement du Pays de Fontenay-Vendée : il favorise, notamment, les déplacements des professionnels de santé entre les deux départements et renforce l'attractivité de l'Arc atlantique. Enfin, si ce projet n'est pas celui initialement envisagé avec l'autoroute A83, il présente l'avantage de préserver l'environnement et de limiter la consommation d'espaces agricoles.

##### **En mairie des Velluire-sur-Vendée**

La commission d'enquête a rencontré Monsieur le Maire de la commune. Celui-ci a rappelé que le conseil municipal était favorable à ce projet d'aménagement routier, même si la préférence allait à la réalisation d'une route à quatre voies.

Le projet est stratégique pour l'entreprise de transport implantée sur la commune. Le secteur du Nizeau, avec la réalisation d'un rond-point, constitue un point sensible pour les riverains.

#### **Le 30 janvier 2026**

##### **En mairie de l'Île-d'Elle**

La commission d'enquête a rencontré Monsieur le Maire. Celui-ci a rappelé que le choix de conserver le tracé existant se justifiait par le classement en zone Natura 2000 du secteur de la commune qui aurait pu accueillir un contournement routier.

Le passage à niveau PN124 sera aménagé lors de la mise en œuvre du projet, il s'agit d'une sécurisation attendue.

L'aménagement de cet axe contribuera à une meilleure desserte du site industriel, qui emploie 300 personnes, et le trafic dans la zone est estimé à 35 véhicules lourds.

À ce stade du projet, il n'y a pas de coordination avec le contournement de la ville de Marans, en Charente-Maritime.

La communication réalisée autour de ce projet, notamment la concertation préalable, n'a pas révélé d'opposition majeure.

#### **Le 19 février 2026**

##### **En mairie de Auchay-sur-Vendée (à Chaix)**

La commission d'enquête a rencontré Monsieur le Maire de la commune, ce dernier a préalablement déposé une contribution sur le registre d'enquête au nom du conseil municipal.

Le maire s'est déclaré satisfait de la participation des habitants de la commune à cette enquête en rappelant les attentes de ses concitoyens notamment sur le tracé des voies de rétablissement et la restructuration foncière.

##### **En mairie de Vix**

La commission d'enquête a rencontré Monsieur le Maire de la commune. Celui-ci s'est déclaré satisfait de constaté l'aboutissement de ce projet d'aménagement routier pour la commune de Vix mais également pour le désenclavement du Sud Vendée.

Il a exprimé quelques craintes pour la sécurité des usagers au niveau des Tournes-à-gauche (TAG).

## **Le 24 février 2026**

### **En mairie de Doix-lès-Fontaines**

La commission d'enquête a rencontré Monsieur Serge Birot adjoint au maire de la commune. Les contributions relatives au Chemin de la Forêt reçues pendant l'enquête ont été évoquées. Le projet de passage sous la RD pour les agriculteurs et pour les cyclistes est satisfaisant.

La plateforme logistique prévue à proximité de l'autoroute dont le projet est arrêté, va engendrer un flux de véhicules important concentré sur la première partie de la journée. Ce flux serait de 400 véhicules lourds par jour auquel s'ajouterait celui des véhicules des 300 personnes présentes sur le site de 11ha.

Une attention particulière devra également être portée lors de la conception de cet axe routier pour l'écoulement des eaux pluviales par l'aqueduc en limite de la commune de Chaix.

### **En mairie de Montreuil**

La commission d'enquête a rencontré Monsieur le Maire de la commune, ce dernier est attentif à la conception du rond-point de « Fontaines » qui permettra de sécuriser et fluidifier le trafic vers la commune. Il est favorable au passage sous la RD pour les agriculteurs et également pour les cyclistes.

Il souhaite attirer l'attention du maître d'ouvrage sur la concertation nécessaire entre l'aménagement de la RD et des voies communales notamment pour le chemin communal limitrophe avec la commune de Velluire au lieu-dit « la Grande Bobine ».

### **En mairie de Gué-de-Velluire**

La commission d'enquête a rencontré Monsieur le Maire, bien que la commune ne soit pas très impactée par le projet. Monsieur le Maire a tenu à faire part de ses craintes pour la sécurité des usagers au niveau du tourne à gauche de Thairé, ce carrefour est emprunté par les habitants du lieu-dit « le Rocher ».

## **2.3.4 Les visites**

### **Compte rendu de la visite lundi 1<sup>er</sup> décembre 2025**

Cette visite, pilotée par les représentants du Conseil départemental, a consisté à identifier l'ensemble des points prévus pour être aménagés.

La commission a ainsi pu visualiser, sur l'ensemble du projet, la nature des travaux, les espaces pour lesquels aucune intervention n'est prévue afin de préserver l'environnement, ainsi que les parcelles destinées à la compensation, notamment pour les zones humides.

Elle a également examiné les créations de voies nouvelles destinées à la circulation des riverains, ainsi que les dispositions relatives à la sécurité des accès à la RD 938 Ter.

Cette visite a enfin permis de définir l'ensemble des points d'affichage.

## **Le 19 janvier 2026**

Visites des lieux des permanences dans les mairies d'Auchay-sur-Vendée, Doix-lès-Fontaines, Fontenay-le-Comte, Gué-de-Velluire, L'Ile-d'Elle, Les-Velluire-sur-Vendée, Montreuil et Vix. Ces visites ont permis de déposer les registres et les dossiers d'enquête paraphés par la commission, ainsi que de transmettre les consignes aux agents d'accueil des mairies concernant la mise en ligne des contributions manuscrites inscrites sur le registre dématérialisé.

La commission a également pu s'assurer de l'accessibilité des lieux de permanences aux personnes à mobilité réduite (PMR).

## 2.4 Information du public – publicité – affichages

Conformément aux dispositions du code de l'environnement et à l'article 2 de l'arrêté préfectoral sus-cité :

- les avis ont été publiés en rubrique « avis administratifs » dans les quotidiens « Ouest France » et « l'écho de l'Ouest » les 9 et 30 janvier 2026
- l'avis d'enquête a été également publié sur le site internet de la préfecture de la Vendée : [www.vendee.gouv.fr](http://www.vendee.gouv.fr) (rubrique « Publications - Enquêtes publiques » ; liste déroulante : commune de Fontenay-le-Comte); et sur le site internet comportant le registre dématérialisé à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/6962/>

La Commission d'enquête a constaté la mise en œuvre de l'affichage lors des permanences. Un procès-verbal de constat d'affichage d'enquête publique a été dressé par Maître Julien Bouquet, Huissier de Justice Associé au sein de la SARL Herbette-Bouquet, certifiant que les formalités d'affichage ont été mises en œuvre. Ce constat établi le 12 janvier 2026 précise que 51 avis d'enquête ont été implantés sur site.

L'information du public a été complétée par la publication d'articles dans la presse avant l'enquête les 19 et 23 décembre 2025 et pendant l'enquête le 5 février 2026.

## 3 DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs, du lundi 26 janvier 2026 à 9h00 au mercredi 25 février à 17h00, aux jours et heures fixés par l'arrêté de Monsieur le Préfet de la Vendée.

### 3.1 Les moyens mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête :

- les dossiers papier sont restés à la disposition du public dans les 8 lieux où se sont tenues les permanences aux heures habituelles d'ouverture au public ;
- Le dossier d'enquête publique pouvait également être consulté, pendant la même période, sur un poste informatique mis à la disposition du public en mairie de Fontenay-le-Comte, tous les jours ouvrables aux heures habituelles d'ouverture au public.
- le dossier a été également consultable en format numérique pendant la durée de l'enquête sur :
  - le site internet comportant le registre dématérialisé à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/6962/>
  - à partir du lien disponible sur le site internet des services de l'État en Vendée : [www.vendee.gouv.fr](http://www.vendee.gouv.fr) (rubrique « Publications - Enquêtes publiques »; liste déroulante: commune de Fontenay-le-Comte).
- le public pouvait adresser ses observations et propositions :
  - sur les registres d'enquête publique établis sur feuillets non mobiles, côtés et paraphés par les commissaires enquêteurs, disponibles aux lieux d'enquête précités, aux jours et heures habituels d'ouverture au public ;
  - par courrier postal, à l'attention de la commission d'enquête au siège de l'enquête : mairie de Fontenay-le-Comte, enquête publique RD 938 Ter, 4 Quai Victor Hugo, BP19, 85201 Fontenay-le-Comte Cedex ;
  - par courrier électronique, à l'adresse de messagerie suivante : [enquete-publique-6962@registre-dematerialise.fr](mailto:enquete-publique-6962@registre-dematerialise.fr) ;
  - sur le registre dématérialisé sécurisé ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/6962>

## 3.2 Chronologie des évènements pendant l'enquête

### 3.2.1 Les Permanences,

A l'ouverture de chaque permanence, les membres présents de la commission ont vérifié :

- L'affichage pratiqué sur les lieux (affiche format A2, fond jaune ...) ;
- Le dossier papier soumis à enquête publique, notamment son contenu et sa complétude au regard du sommaire ;
- Lors de la clôture des mêmes permanences, les membres de la commission ont de nouveau vérifié la complétude du dossier mis à disposition du public au regard de son sommaire.

**Lundi 26 janvier** : la première permanence s'est déroulée de 9h00 à 12h00 en mairie de Fontenay-le-Comte.

Les commissaires enquêteurs ont reçu 4 personnes :

- M. et Mme Gaillard, Mme Leslie Gaillard est conseillère départementale, elle a déposé une contribution manuscrite sur le registre d'enquête FIC1.
- M. et Mme Philippe Marchand, ces personnes sont venues se renseigner sur le projet d'aménagement, ils empruntent régulièrement cet axe. Cette visite a été consignée sur le registre d'enquête FIC2.

**Vendredi 30 janvier** : la seconde permanence s'est déroulée de 9h00 à 12h00 en mairie de L'Île-d'Elle.

Les commissaires enquêteurs ont reçu 3 personnes :

- M. et Mme Bonnefois ces personnes sont venues se renseigner sur le projet d'aménagement. Ils déposeront une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Francis Guérin, ce dernier représente son fils Anthony Guérin. La contribution a été consignée sur le registre d'enquête afin d'évoquer l'écoulement des eaux pluviales à proximité de la maison d'habitation, ainsi que le stationnement dans la partie urbaine du tracé à aménager.

**Mercredi 4 février** : la troisième permanence s'est déroulée de 9h00 à 12h00 en mairie de Doix-lès-Fontaine.

Les commissaires enquêteurs ont reçu 4 personnes :

- M. Morin, cette personne est concernée par le projet d'aménagement au lieudit « le Gousseau » à l'Île-d'Elle. Il déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Didier Vangampelaere, réside à Fontaines sur la RD 20, il évoque des problèmes de circulation des poids-lourds. Il déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Eric Boulard président de l'ASA de Fontaines, ce dernier fait part de son étonnement sur le classement en voirie communale des accès à proximité du passage sous chaussée projeté. Il a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- Mme Bonnet, membre de l'ASA et propriétaire d'une parcelle, cette personne est venue se renseigner sur le projet au niveau du lieudit « les Moreilles » à Chaix. Elle a déposé une contribution sur le registre d'enquête.

**Mercredi 4 février** : la quatrième permanence s'est déroulée de 14h00 à 17h00 en mairie de Velluire (commune de Les Velluire-sur-Vendée).

Les commissaires enquêteurs ont reçu 4 personnes :

- M. Thierry Gantier, cette personne est concernée par le projet d'aménagement au lieudit « la Fraignée » à Velluire. Il a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- Mme Jaumier accompagnée d'un membre de sa famille, cette personne est également concernée par le projet d'aménagement au lieudit « la Fraignée » à Velluire, notamment

par la voie de desserte pour les exploitations agricoles. Elle a déposé une contribution sur le registre d'enquête avec 2 contre-propositions.

- M. le maire de la commune, pour évoquer le déport du rond-point au lieudit « la Fraignée ».

**Mercredi 11 février** : la cinquième permanence s'est déroulée de 9h30 à 12h00 en mairie de Montreuil.

Les commissaires enquêteurs ont constaté le dépôt de deux contributions hors permanence :

- le 27 janvier : M. Le Goff Yohan demande qu'un accès soit créé pour que les cyclistes passant par le chemin de Baude à la Grande Bobine puissent traverser la voie.
- Le 28 janvier : M. le Maire de Montreuil signale l'importance du giratoire entre la RD 938T et la RD 20 pour fluidifier la circulation ainsi que du passage sous la RD 938T qui permettra de sécuriser la liaison douce du pôle de proximité des 4 Vents et permettre la liaison avec Auchay-sur-Vendée.

Lors de la permanence du 11 février, les commissaires enquêteurs ont reçu 4 personnes :

- M. Baudry Gaëtan est venu se renseigner sur le dossier. Il déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Prouteau Nicolas, cette personne représente le SEA (Syndicat des Exploitants Agricoles) de Montreuil. Il déposera ultérieurement une observation concernant principalement les différentes dessertes agricoles.
- M. Augereau Aurélien, agriculteur sur la commune est venu se renseigner sur le tracé de la RD 938 T
- M. Hidreau Pierre-Yves, Maire délégué à Auchay, est favorable au tracé tel qu'il figure au dossier. Mais soulève des interrogations qui subsistent : le passage inférieur pourra-t-il « accueillir » tous les véhicules y compris les voitures, les vélos, les poids lourds... ? En ce qui concerne la sécurité : y aura-t-il une piste cyclable tout le long du tracé et tout particulièrement entre Vix et Velluire?

**Mercredi 11 février** : la sixième permanence s'est déroulée de 14h00 à 17h00 en mairie de L'Île-d'Elle.

Lors de cette permanence 12 personnes sont venues se renseigner sur le dossier et faire des observations :

- M. Goubin Christian est venu consulter le dossier. Il va faire des contre-propositions, notamment pour une déviation de l'Île d'Elle.
- MM. Casseron Jean-Hugues et Calligaro Jean-Pierre sont venus étudier le dossier et vont faire une proposition de contournement du bourg de l'Île d'Elle.
- MM. Laporta Francis et Jourdain Éric, accompagnée de Mme Jutard Marinette, élus de l'Île d'Elle, signalent que l'aménagement de la RD 938 T va faire globalement gagner du temps mais que le flux de véhicules va être contrarié par l'aménagement de la traverse du bourg.
- M. Danede Alain, représentant la SCI « ELLA INSULA » propriétaire d'un terrain cadastré section E n° 159 indique que ce terrain qui doit servir de compensation au titre des zones humides est un terrain remblayé depuis de nombreuses années. Sur un autre sujet il pose la question des limitations de vitesse à l'entrée de l'agglomération.
- M. Neau Gérard signale la dangerosité du giratoire rue de la Gare.
- M. Simonneau Alain, habitant 20 route de Fontenay à l'Île d'Elle, conteste l'aménagement de la piste cyclable et des zones de stationnement qui seront réalisés sur cet axe.

- M. et Mme Baud Patrick et Françoise valident le projet d'aménagement mais demandent qu'une séparation physique entre piste cyclable et voie de circulation routière soit réalisée dans la traversée du bourg.
- M. Goguet Daniel conteste le projet qui selon lui ne répond pas aux enjeux à long terme de sécurité, de qualité de vie, de développement économique et de désenclavement de la commune. Il demande qu'un véritable projet de contournement, pensé à l'échelle interdépartemental, soit étudié.

**Jeudi 19 février** : la septième permanence s'est déroulée de 9h00 à 12h00 en mairie de Chaix (commune d'Auzay-sur-Vendée).

Lors de cette permanence, les commissaires enquêteurs ont reçu 21 personnes venues se renseigner sur le dossier et faire des observations :

- MM. Nanceau et Gatineau sont venus consulter le dossier, ils sont particulièrement intéressés par le gabarit du passage sous la RD, ils déposeront une contribution sur le registre dématérialisé.
- MM. Girard Jean-Claude et Samuel de l'EARL Dognon sont venus consulter le tracé de la voie de rétablissement vers Chaix, ils s'interrogent sur le réseau pluvial, ils déposeront une contribution sur le registre dématérialisé.
- MM. Métais et Ducloux du club des aînés sont venus consulter le dossier, ils souhaitent que le plan de circulation de Chaix soit coordonné avec de rétablissement vers Chaix, ils déposeront une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Coussot Thomas, président du DEA est venu consulter le dossier, il déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Deborde Dorian, président des jeunes agriculteurs est venu consulter le dossier, il est particulièrement intéressé par le gabarit du passage sous la RD et l'impact des bassins de gestion des eaux de ruissellement, il déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Sagot, agriculteur à Auzay est venu consulter le dossier, il déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Jaumier, agriculteur à Auzay est venu consulter le dossier.
- M. Lacotte Christian est venu consulter le dossier, il a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- M. de Lohéac Luc, conseiller de la SAFER est venu consulter le dossier, il a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- M et Mme Couteau sont venus se renseigner sur le dossier, ils ont déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- M. Deborde Bruno, conseiller municipal, regrette que le monde agricole n'a pas été consulté au même titre que les entreprises. Il a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- Mme Aujard Françoise, a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- M. Morvan Jean-Michel est venu se renseigner sur le dossier, il a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- Mme Méreau Laurence, a déposé une contribution sur le registre d'enquête relative aux circuits « cyclistes ».
- M. Brémond Jean-Marie, président de la société de chasse, il a déposé une contribution sur le registre d'enquête relative à la présence d'animaux sauvages à proximité de la RD.
- M. Gatineau Dominique, maire d'Auchay sur Vendée, a déposé une contribution sur le registre d'enquête relative aux points sensibles du projet sur le territoire communal notamment la restructuration foncière très attendue.

- Mme Trichet Marie-Claude, a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- M. Auger Nicolas, agriculteur à Auzay est venu consulter le dossier. Il a déposé une contribution sur le registre d'enquête relative à la restructuration foncière.

**Jeudi 19 février** : la huitième permanence s'est déroulée de 14h00 à 17h00 en mairie de Vix. Lors de cette permanence, les commissaires enquêteurs ont reçu 6 personnes venues se renseigner sur le dossier et faire des observations :

- M. Michel Dominique est venu se renseigner sur le dossier, il déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Girard Sylvain de la SCEA Graville est venu se renseigner sur le TAG de Thairé, il déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M. Bonnin Pascal est venu se renseigner sur le TAG rue des Diligences / RD 938T et faire part de ses craintes sur l'aménagement de l'Île d'elle notamment au PN126. Il a déposé une contribution sur le registre d'enquête pour ces deux points.
- M. Augereau Stéphane a évoqué les réserves foncière, il a déposé une contribution sur le registre d'enquête pour ce point.
- M. Muse-Cadot Stéphane est venu se renseigner sur le dossier, il n'a pas fait de commentaire particulier.
- M. Grimaud Bernard est venu se renseigner sur le dossier, il a fait part de sa satisfaction de constater l'aboutissement de ce projet.

**Mardi 24 février** : la neuvième permanence s'est déroulée de 9h00 à 12h00 en mairie de Gué-de-Velluire.

Les commissaires enquêteurs ont reçu une seule personne, Mme Florence Beulque cette dernière a fait part de ses préoccupations relatives à la sortie du hameau "du Rocher" qui restera dangereuse, elle demande si des haies seront plantées. Par ailleurs elle signale l'accentuation du trafic et du bruit avec la construction de la plateforme de Fontenay le Comte.

**Mercredi 25 février** : la dixième et dernière permanence s'est déroulée de 14h00 à 17h00 en mairie de Fontenay-le-Comte.

Lors de cette permanence, les commissaires enquêteurs ont reçu 19 personnes venues se renseigner sur le dossier et faire des observations :

- Mme Sonia Coirier présidente de l'association « Club d'entreprises », 10 autres personnes étaient également présentes lors de cette rencontre dont l'objet consistait à rappeler l'intérêt de cet aménagement routier.
- M. Christian Chabiran de Vix, demande le déplacement de la voie de rétablissement prévue sur sa parcelle, il a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- M. Jean-Pierre Gaudin du collectif régional des usages du vélo pour évoquer la place des cyclistes et des personnes à scooter sur la RD 938 Ter, il a déposé une contribution sur le registre d'enquête.
- MM. Merceron et Berzoza, de l'association « Avenir environnement Vendée », ils ont remis à la commission d'enquête un dossier sur le projet annexé au registre d'enquête.
- Mme Gareau venue se renseigner sur la sortie de la rue des Diligences à Vix sur la RD 938 Ter et sur le maintien des arrêts bus dans le bourg de l'Île-d'Elle, elle déposera une contribution sur le registre dématérialisé.
- M et Mmes Gachignard de Fontenay sont venus se renseigner sur l'objet de l'enquête publique.
- M. Elie Rafeneau est venu se renseigner sur l'objet de l'enquête publique et plus particulièrement sur les accès à Chaix.

### 3.2.2 Clôture de l'enquête

Le mercredi 25 février à 17h00, terme officiel de l'enquête, conformément aux dispositions des articles R123-18 du code de l'environnement titre II et à l'article 8 de l'arrêté de Monsieur le Préfet de la Vendée, le registre dématérialisé a été clos automatiquement à 17h00 un message d'alerte a été diffusé sur le site internet.

Après 17h00, les membres de la commission d'enquête ont récupéré dans les 8 lieux de permanences les registres « papier ». Le Président de la commission d'enquête, a procédé à la vérification et à la clôture de ces registres. En accord avec les services de la préfecture, les pièces des dossiers ont été mises à la disposition des collectivités dans les 8 lieux de permanence.

Le déroulement de l'enquête n'appelle pas de remarque particulière.

## 4 AVIS EMIS LORS DE L'ELABORATION DU PROJET

### 4.1 Avis de l'Autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage

#### 4.1.1 Analyse de l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)

Un avis a été rendu le 11 décembre 2025 par la Mission régionale d'autorité environnementale des Pays de la Loire sur le projet d'aménagement de la RD 938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.

Cet avis s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et porte sur la qualité de l'étude d'impact ainsi que sur la prise en compte de l'environnement. Il est destiné à l'information du public et ne préjuge ni de la décision finale, ni des prescriptions qui pourraient être associées à une autorisation ultérieure.

#### Appréciation générale de la MRAe

La MRAe considère que le dossier soumis à enquête est **globalement bien structuré, lisible et correctement illustré**. Il repose sur des études techniques jugées sérieuses, dont les méthodes sont clairement exposées. Les inventaires naturalistes ont été réalisés sur une période suffisamment longue pour couvrir un cycle biologique complet et permettent d'identifier les principaux enjeux environnementaux du territoire concerné.

Toutefois, la MRAe relève que **plusieurs insuffisances et imprécisions subsistent**, conduisant à formuler un nombre significatif de recommandations. Celles-ci portent principalement sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre, l'analyse des effets cumulés, la caractérisation de certains milieux naturels sensibles, la gestion de l'eau en contexte de marais ainsi que sur les modalités futures d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure.

#### Principales observations thématiques

##### Gaz à effet de serre et changement climatique

La MRAe estime que la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre demeure **incomplète**. Si le dossier évoque les émissions liées aux travaux et à l'exploitation de l'infrastructure, il ne présente pas de bilan chiffré global, ni d'analyse portant sur l'ensemble du cycle de vie du projet.

Elle souligne également que la fluidification du trafic et le relèvement envisagé de la vitesse maximale autorisée sont susceptibles d'avoir une incidence sur les émissions, sans que ces effets ne soient suffisamment objectivés. En conséquence, la MRAe recommande de compléter le dossier par un bilan clair et quantifié des émissions de gaz à effet de serre et par la définition de mesures adaptées visant à éviter, réduire ou compenser ces émissions.

##### Effets cumulés

S'agissant de l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets, notamment routiers, la MRAe considère que celle-ci reste **sommaire**. Les projets identifiés sont présentés de manière

descriptive, sans démonstration précise des incidences cumulées, en particulier en matière d'artificialisation des sols, de fragmentation écologique et d'émissions de gaz à effet de serre. La MRAe recommande en conséquence de compléter cette analyse afin de mieux apprécier les impacts cumulés du projet avec les autres opérations prises en compte.

### **Milieux naturels et biodiversité**

Le projet s'inscrit dans un territoire à forte sensibilité environnementale, notamment au sein du parc naturel régional du Marais poitevin et à proximité de sites Natura 2000. La MRAe reconnaît la qualité globale des inventaires réalisés, mais relève certaines lacunes, en particulier l'absence de présentation de relevés phytosociologiques pourtant annoncés, ce qui limite la caractérisation précise de certaines prairies d'intérêt communautaire.

Elle attire également l'attention sur certaines mesures compensatoires situées à proximité immédiate de la route, susceptibles d'exposer la faune à un risque accru de collision. La MRAe insiste sur la nécessité de préciser les protocoles de suivi, tant pour l'efficacité des dispositifs de franchissement de la faune que pour le suivi de la mortalité liée aux collisions avec les véhicules.

### **Eau et zones humides**

Dans le contexte hydraulique particulier du Marais poitevin, la MRAe relève que le projet permettra une mise à niveau des dispositifs d'assainissement des eaux pluviales. Elle considère néanmoins que plusieurs points nécessitent des compléments, notamment l'analyse des conséquences des surverses en cas de pluies exceptionnelles, l'évaluation des pollutions chroniques liées au trafic ainsi que la description des modalités futures d'entretien, de surveillance et d'exploitation des ouvrages hydrauliques.

### **Aménagement foncier agricole**

La MRAe souligne enfin que l'absence, à ce stade, de décision relative à la mise en œuvre éventuelle d'un aménagement foncier agricole, forestier et environnemental ne permet pas d'apprécier l'ensemble des incidences potentielles du projet, en particulier dans un secteur en partie concerné par le réseau Natura 2000. Elle invite le maître d'ouvrage à mieux identifier les enjeux à préserver dans l'hypothèse où une telle procédure serait engagée ultérieurement.

### **Mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Concernant les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme, la MRAe estime que les évolutions proposées apparaissent cohérentes avec les besoins liés à la réalisation du projet. Elle relève toutefois que l'évaluation des incidences reste incomplète, notamment en ce qui concerne la consommation d'espace induite par les modifications réglementaires apportées à certains zonages agricoles ou naturels.

#### ***Observations et analyse de la commission d'enquête :***

*L'avis de la MRAe met en évidence un projet reposant sur des études globalement solides et une démarche environnementale engagée, mais qui appelle des compléments et précisions sur plusieurs enjeux structurants. Les recommandations formulées portent sur des éléments importants pour la bonne information du public et pour la prise en compte de l'environnement, notamment sur les aspects climatiques, hydrauliques, écologiques et fonciers.*

*Il appartient au maître d'ouvrage d'apporter, dans sa réponse à l'avis de la MRAe, les éléments complémentaires attendus, lesquels devront être portés à la connaissance du public et pris en considération par l'autorité compétente avant toute décision relative au projet.*

#### 4.1.2 Analyse de la réponse du maître d'ouvrage l'avis de la MRAe

Le maître d'ouvrage, le Département de la Vendée, a produit un document de réponse à l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) relatif à l'étude d'impact du projet d'aménagement de la RD 938 ter entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.

De manière générale, le maître d'ouvrage indique avoir pris connaissance des observations formulées par la MRAe et en reconnaître l'intérêt. Il précise que le projet soumis à l'enquête publique correspond à un stade d'études encore amont, fondé sur des principes d'aménagement et des choix de fuseaux, et que plusieurs éléments demandés par la MRAe feront l'objet d'approfondissements lors des phases ultérieures de conception et dans le cadre des procédures réglementaires à venir.

➤ Justification du projet :

Le maître d'ouvrage rappelle que le projet vise principalement à améliorer la sécurité routière sur un axe identifié comme accidentogène, à fluidifier les conditions de circulation, notamment pour le trafic poids lourds, et à assurer la continuité d'un itinéraire structurant à l'échelle interdépartementale. Il estime que ces objectifs répondent à une raison impérative d'intérêt public et justifient le principe même de l'opération.

➤ Étude des variantes et choix du tracé :

En réponse aux observations de la MRAe concernant l'analyse des solutions de substitution, le maître d'ouvrage indique que plusieurs variantes de tracé et de fuseaux ont été étudiées, notamment en ce qui concerne les modalités d'élargissement de la voie et l'implantation des aménagements. Les choix retenus auraient été guidés par la recherche d'un équilibre entre les impératifs techniques, les enjeux de sécurité et la limitation des impacts sur les milieux naturels, agricoles et bâtis. Le scénario consistant en un aménagement plus limité ou l'absence de projet est jugé insuffisant pour répondre aux enjeux identifiés. Le maître d'ouvrage précise toutefois que la comparaison environnementale des variantes pourra être approfondie lors des phases ultérieures du projet.

➤ Milieux naturels et biodiversité :

S'agissant des milieux naturels, de la faune et de la flore, le maître d'ouvrage indique que les inventaires réalisés sont adaptés au niveau d'avancement du projet. Il reconnaît que des compléments d'inventaires naturalistes, notamment concernant certaines espèces et les zones humides, seront nécessaires et sont programmés dans les étapes ultérieures. Il précise que la séquence « éviter, réduire, compenser » sera affinée une fois le tracé définitif arrêté et que les mesures correspondantes seront définies dans les dossiers réglementaires à venir.

➤ Eau, hydraulique et risques naturels :

Concernant les enjeux liés à l'eau, aux cours d'eau, aux zones inondables et à la gestion des eaux pluviales, le maître d'ouvrage indique que ces thématiques feront l'objet d'études détaillées spécifiques dans le cadre des futures procédures, notamment le dossier au titre de la loi sur l'eau. Il précise que les principes d'aménagement retenus visent d'ores et déjà à préserver les écoulements et les continuités hydrauliques.

➤ Paysage, cadre de vie et agriculture :

Le maître d'ouvrage indique que l'insertion paysagère du projet sera prise en compte à travers des traitements adaptés, incluant notamment la reconstitution de haies et d'éléments bocagers et la limitation des remblais. S'agissant des impacts sur l'activité agricole, il reconnaît l'existence d'emprises foncières et indique que celles-ci feront l'objet d'une concertation avec les exploitants concernés, dans le respect des protocoles d'indemnisation en vigueur, et que des ajustements du projet pourront être étudiés afin de limiter la fragmentation des exploitations.

### Conclusion du Maître d'ouvrage :

En conclusion, le maître d'ouvrage considère que l'étude d'impact présentée est proportionnée au stade actuel du projet et que les observations de la MRAe ont été prises en considération, même si certaines réponses nécessitent des compléments qui seront apportés lors des phases ultérieures. Il estime, en conséquence, que le projet peut être soumis à enquête publique dans son état actuel.

### **Remarques de la Commission :**

*Les membres de la Commission prennent acte des réponses à l'avis de la MRAe et en reconnaissent le caractère constructif. Des variantes de fuseaux ont bien été étudiées, les choix retenus visent à limiter les impacts sur les milieux naturels, agricoles et bâtis.*

### **4.1.3 Analyse des réponses du MO aux observations de CSRPN**

Saisi pour avis dans le cadre de la demande de dérogation au titre des espèces protégées, le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) a émis plusieurs observations auxquelles le maître d'ouvrage a apporté les éléments de réponse et de justification suivants :

#### ➤ Conception technique et emprise du projet :

Le maître d'ouvrage confirme que l'élargissement de la chaussée a été optimisé pour s'opérer uniquement d'un seul côté de la voie (sur une largeur de 4 mètres). Cette option technique, documentée par les plans et profils en travers du dossier, répond à l'objectif de limitation des impacts environnementaux et fonciers. Sur le plan de la planification, le projet est présenté comme compatible avec les orientations du SRADDET et du Schéma Régional des Carrières.

#### ➤ Justification du périmètre des espèces faisant l'objet d'une demande de dérogation

Plusieurs espèces ou groupes taxonomiques ont été exclus de la demande de dérogation, ce que le maître d'ouvrage justifie par les éléments suivants :

- **Chiroptères** : L'exclusion est motivée par l'absence de destruction d'habitats de reproduction ou de repos. La perte d'habitats d'alimentation est jugée marginale (entre 2,2 % et 4,5 %), et le risque de collision n'est pas considéré comme aggravé du fait de la stabilité du trafic et du maintien de la vitesse à 80 km/h sur la majorité du tracé.
- **Rainette méridionale** : Cette espèce n'a pas été intégrée à la demande, les inventaires de terrain et les recherches bibliographiques n'ayant révélé aucune occurrence sur le site.
- **Flore (Espèces messicoles)** : Le maître d'ouvrage précise qu'aucune espèce messicole remarquable n'a été observée, les mentions initiales résultant d'erreurs de saisie désormais rectifiées.

#### ➤ Analyse des impacts et ERC :

Le maître d'ouvrage souligne une approche de compensation proportionnée aux impacts résiduels.:

- **Continuités écologiques** : Pour la Loutre d'Europe, l'aménagement de banquettes au sein des ouvrages hydrauliques constitue une amélioration par rapport à l'existant, sécurisant le franchissement de l'infrastructure.
- **Mesures de compensation floristique** : La destruction d'une station d'Orchis hompependu fait l'objet d'une mesure de restauration de prairie sèche (mesure MC4) avec un ratio de compensation de 2:1 (0,35 ha restaurés pour 0,17 ha impactés).
- **Aménagements paysagers** : Le positionnement des nouvelles haies à plus de 200 mètres de l'axe routier vise spécifiquement à guider la faune vers des zones sécurisées tout en évitant l'effet d'attrait vers la chaussée.

➤ Effets cumulés et suivi environnemental :

- **Indépendance des projets** : Le maître d'ouvrage soutient l'absence d'effets cumulés avec la déviation de Marans, au motif que les deux projets sont fonctionnellement indépendants, situés dans des bassins versants distincts et impactent des milieux de nature différente.
- **Dispositif de suivi** : Un protocole de suivi des passages à faune par pièges photographiques est arrêté sur une période de 15 ans. Ce suivi s'étalera de l'année n+1 à n+15 afin de vérifier l'efficacité des mesures et de permettre, si nécessaire, des ajustements correctifs.

**Remarques de la Commission :**

*Le Maître d'ouvrage a répondu de manière détaillée et technique à la quasi-totalité des observations du CSRPN, en fournissant des justifications étayées. Les mesures proposées dans le cadre de la démarche ERC semblent proportionnées et visent à une absence de perte de biodiversité.*

## 4.2 Avis suite notification du dossier aux personnes publiques associées

Conformément aux dispositions réglementaires applicables, les personnes publiques associées ont été consultées dans le cadre de la procédure d'enquête publique relative au projet d'aménagement de la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et la limite du département de la Charente-Maritime.

Les avis recueillis portent principalement sur les incidences du projet sur les milieux naturels et forestiers, le foncier agricole et les mesures de réduction et de compensation prévues.

### 4.2.1 Centre National de la Propriété Forestière (CNPFF)

Le Centre National de la Propriété Forestière (CNPFF) Bretagne – Pays de la Loire a été consulté sur les incidences du projet sur les espaces forestiers.

Dans son avis, le CNPFF **indique ne pas formuler de remarque particulière**, en se prononçant exclusivement sur les enjeux relevant de son champ de compétence. Il relève que le projet entraîne un impact sur les milieux boisés estimé à environ 0,5 hectare, lesquels présentent des enjeux écologiques notables, notamment pour l'avifaune et les chiroptères. Ces impacts sont qualifiés de regrettables, tout en étant replacés dans le cadre de l'analyse comparative des variantes, la solution retenue étant celle présentant le moindre impact environnemental.

Le CNPFF demande que tout déboisement soit compensé, avec un coefficient minimal de 1. La mise en place de boisements compensateurs d'une surface de 0,35 hectare, seront diversifiés et conduits selon les itinéraires sylvicoles recommandés et assortis d'un suivi destiné à en assurer la pérennité.

Enfin, l'avis mentionne que les exploitants agricoles et les propriétaires impactés ont, a priori, été concertés et que les prélèvements fonciers feront l'objet de compensations adaptées, en accord avec les intéressés.

### 4.2.2 Chambre d'agriculture de la Vendée

La Chambre d'agriculture de la Vendée a été consultée dans le cadre du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique, conformément à l'article L.112-3 du code rural et de la pêche maritime.

Dans son avis, elle souligne la démarche partenariale engagée par le Conseil départemental de la Vendée avec la profession agricole, ayant permis une concertation jugée qualitative. Elle relève la réalisation d'un diagnostic agricole préalable, d'une étude comparative des variantes et

d'une analyse des incidences agricoles de la solution retenue, visant à limiter les impacts sur l'activité agricole.

La Chambre d'agriculture indique que le projet, consistant en l'élargissement d'une voie existante, limite l'emprise foncière par rapport à une création nouvelle. La consommation de foncier agricole est toutefois estimée à environ 20 hectares, cette surface ayant notamment été augmentée par l'intégration d'ouvrages demandés par les exploitants agricoles. Elle rappelle que tout prélèvement de foncier devra être compensé à hauteur du préjudice, en accord avec les exploitants concernés, les compensations foncières devant présenter des caractéristiques équivalentes.

La Chambre d'agriculture exprime en revanche des réserves concernant la mesure de compensation environnementale n°3, prévoyant la conversion en prairie permanente de 7 hectares de terres drainées exploitées en grandes cultures. Elle estime que cette mesure entraîne une perte significative et durable de capacité productive, aggravée par la suppression des équipements de drainage, dans un contexte territorial marqué par la prédominance des cultures végétales et céréalières. Elle considère que cette mesure complique l'application, pour l'agriculture, du principe « éviter, réduire, compenser ».

Au regard de l'ensemble de ces éléments, la Chambre d'agriculture de la Vendée émet **un avis favorable** au dossier préalable à la déclaration d'utilité publique, assorti d'une réserve relative à l'assurance d'une compensation juste des incidences du projet, notamment celles induites par la mesure de compensation environnementale n°3, et ce en concertation avec la profession agricole.

#### **4.2.3 Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestier (CDPENAF)**

Le projet a été soumis à l'examen de la CDPENAF dans sa séance du 8 octobre 2025 conformément à l'article L.112-1-1 4° du Code rural et de la Pêche maritime.

Les membres de la commission ont pris acte des précisions apportées par la collectivité, notamment sur les solutions de moindre impact retenues et le travail de concertation menées avec la profession agricole. A l'issue des débats, les membres de la commission ont émis à l'unanimité **un avis favorable**.

#### **4.2.4 Pays de Fontenay-Vendée**

Le bureau, réuni le lundi 1 décembre 2025, a donné **un avis favorable** au projet d'aménagement de la RD 938Ter.

#### **4.2.5 Communauté de communes Sud Vendée Littoral**

Le Conseil communautaire de la Communauté de communes S V L, réuni le 18 décembre 2025, a émis à l'unanimité un avis favorable sur le projet d'aménagement de la RD 938T.

#### **4.2.6 Communauté de communes Vendée Sèvres Autise**

Le Conseil de la communauté, réuni le 16 décembre 2025, a émis à l'unanimité un avis favorable sur le projet.

#### **4.2.7 Commune de Doix-lès-Fontaines**

Le Conseil municipal, après en avoir délibéré et à l'unanimité, a décidé de donner **un avis favorable** au projet d'aménagement de la RD 938T. Une observation est toutefois émise indiquant que la commune aurait préféré une autoroute.

#### **4.2.8 Commune de Fontenay-le-Comte**

Le Conseil municipal, réuni le 10 décembre 2025, a émis un avis favorable (26 voix pour, 0 contre et 7 abstentions)

#### **4.2.9 Commune de Montreuil**

Le Conseil municipal, réuni le 19 décembre 2025, a émis un avis favorable au projet d'aménagement de la RD 938T, tout en posant une question : « *la liaison par la route CHOTARD sera à la charge de qui ?* »

**Remarques de la Commission :**

*Les avis des personnes publiques associées consultées ne font pas apparaître d'opposition de principe au projet d'aménagement de la RD 938 Ter.*

*Les avis mettent toutefois en évidence plusieurs points de vigilance, relatifs aux impacts résiduels sur les milieux naturels et forestiers, à la consommation de foncier agricole et à la nécessité d'assurer des mesures de compensation adaptées, pérennes et concertées, en particulier s'agissant des mesures de compensation environnementale susceptibles d'affecter durablement l'activité agricole. Ces éléments ont fait l'objet de réponses du maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse joint au dossier d'enquête publique.*

**4.2.10 Examen conjoint par les PPA**

Conformément aux dispositions de l'article L.153-54-2° du Code de l'urbanisme, la présente mise en compatibilité des documents concernés a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le 17 décembre 2025. La réunion avait pour objet de permettre aux différents partenaires d'émettre des observations sur le dossier de mise en compatibilité.

**Participaient :**

Représentants du Conseil départemental	Mairie d'Auchay-sur-Vendée
Représentants de la DDTM	Mairie de l'Île-d'Elle
Mairie de Doix-lès-Fontaines	Mairie de Fontenay-le-Comte
Mairie de Montreuil	Com Com du Pays de Fontenay-Vendée
Mairie de Velluire-sur-Vendée	Com Com Vendée-Sèvre-Autise
Mairie de Vix	

Étaient excusées : la Région et les Chambres consulaires.

Après avoir rappelé l'avis favorable émis en CDPENAF du 8 octobre 2025 sur le volet consommation foncière (auto-saisine), l'examen du dossier n'a fait l'objet d'aucune remarque sur ce volet. Les seules observations ont porté sur les enjeux relatifs à la restructuration foncière, auxquelles le département a indiqué une prise en compte de cette problématique lors des études à venir, il a ainsi précisé que l'étude de compensation agricole (ECA) est toujours en cours et qu'elle fera l'objet d'un avis spécifique de la CDPENAF lorsqu'elle sera finalisée.

**Remarques de la Commission :**

*Les avis exprimés lors de la réunion d'examen conjoint des PPA font apparaître une adhésion au projet et un accord sur les différents éléments propres à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme vis-à-vis de la réglementation. Les seules observations émises ne concernent pas la mise en compatibilité des documents mais portent davantage sur des aspects techniques liés au foncier.*

**5 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC****5.1 Bilan des contributions du public**

"Contribution" est le terme utilisé pour analyser les interventions du public (manuscrites ou électroniques). Une contribution reporte l'action d'un contributeur donnant son avis sur le projet considéré par l'enquête publique. Toutefois, plusieurs observations peuvent être émises dans une même contribution.

La commission d'enquête a relevé toutes les contributions par thème et établi une liste des contributeurs qui se sont manifestés au cours de cette enquête publique (annexe 1).

Une copie des contributions et leurs annexes sous forme numérique sont jointes au présent rapport.

Les contributions individuelles et collectives ont été présentées au Conseil Départemental dans le cadre du PV de synthèse. Le service a été invité à répondre aux questions posées par la commission d'enquête, les réponses et les questions sont reprises en cf. 6.

### 5.1.1 Les contributions par thème analysées par la commission d'enquête

En synthèse, et après analyse et contrôles, la commission d'enquête dénombre 187 contributions générant 338 observations dans le cadre de cette enquête publique. Pour rappel, une même contribution déposée peut contenir plusieurs observations.

La répartition des contributions par typologie et par thème est la suivante :

Typologie	Nombre de contributions	%	Nombre d'observations	%
Contributions exploitables (EP)	182	97 %	333	98,5 %
Hors champ EP	5	3 %	5	1,5 %
<b>Total</b>	<b>187</b>		<b>338</b>	

Communes	Nombre contributions
<b>Auchay-sur-Vendée</b>	<b>23</b>
<b>Doix-lès-Fontaines</b>	<b>13</b>
<b>Fontenay-le-Comte</b> (les contributions non localisées sont rattachées au siège de l'enquête)	<b>74</b>
<b>Gué-de-Velluire</b>	<b>1</b>
<b>Île-d'Elle</b>	<b>45</b>
<b>Montreuil</b>	<b>8</b>
<b>Velluire-sur-Vendée</b>	<b>5</b>
<b>Vix</b>	<b>18</b>
<b>TOTAL DES CONTRIBUTIONS</b>	<b>187</b>

THEMES DES CONTRIBUTIONS	Nombre d'observations
<b>Information</b>	<b>9</b>
<b>Déroulement de l'enquête</b>	<b>4</b>
<b>Concertation préalable</b>	<b>21</b>
<b>Environnement</b>	<b>25</b>
<b>Insertion paysagère</b>	<b>9</b>
<b>Impact agricole</b>	<b>27</b>
<b>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>	<b>0</b>
<b>Nuisances</b>	<b>26</b>
<b>Phase chantier</b>	<b>6</b>
<b>Sécurité routière</b>	<b>121</b>
<b>Compensations financières</b>	<b>4</b>
<b>Coût des travaux</b>	<b>8</b>
<b>Retombées économiques et financières, emploi</b>	<b>55</b>
<b>Divers</b>	<b>18</b>
<b>Hors champ de l'enquête</b>	<b>5</b>
<b>TOTAL DES OBSERVATIONS</b>	<b>338</b>

## 5.2 La typologie des contributions

Les contributions se cristallisent sur six sujets principaux :

- La sécurité routière (tourne-à-gauche, rond-point...)
- Le développement économique
- L'impact agricole
- L'environnement (zones humides, paysages...)
- La traversée du bourg de l'Île-d'Elle (passage à niveau 126, pont du Gouffre...)
- La concertation préalable

## 5.3 Contributions institutionnelles

### Commune d'Auchay-sur-Vendée

Contribution n°7, le Conseil municipal a donné un avis favorable au projet d'aménagement de la RD 938 Ter.

Contribution n°52, le Maire délégué à Auchay-sur-Vendée pose les questions suivantes :

- le passage inférieur pourra-t-il « accueillir » tous les véhicules y compris les voitures, les vélos, les poids lourds... ?
- en ce qui concerne la sécurité : y aura-t-il une piste cyclable tout le long du tracé et tout particulièrement entre Vix et Velluire?

### Commune de Doix-les-Fontaines, contribution n°132

- attire l'attention sur la présence d'une buse sous la RD 938 Ter,
- évoque l'impact de la future plateforme logistique sur le trafic sur la RD 938 Ter et les RD adjacentes.

### Commune de Montreuil

Contribution n°48, souligne l'importance du giratoire entre la RD 938 Ter et la RD 20 ainsi que du passage inférieur sous la RD 938 Ter

Contribution n°133, travaux en commun entre la RD 938 Ter et le Chemin de Chotard.

### Commune de Vix

Contribution n°09, Le Conseil municipal a donné un avis favorable au projet d'aménagement de la RD 938 Ter.

### Conseillère départementale de la Vendée

Contribution n°04, exprime un avis favorable au projet.

### CLE du SAGE du Bassin de la rivière la Vendée

Contribution n°6, la CLE a donné un avis favorable aux travaux d'aménagement de la RD 938 Ter.

### CLE du SAGE Sèvre niortaise-Marais poitevin

Contribution n°8, la CLE souhaite :

- que soit étudiée la faisabilité de mise en place de dispositifs "stop pollution" sur les intersections entre fossés et canaux ;
- demande qu'une attention particulière soit portée sur le risque de dissémination de plantes envahissantes ;
- demande que soit portée une attention particulière sur le dimensionnement, le positionnement et le calage des buses et ouvrages de franchissement routier ;

- demande que l'information sur les PPRi Vendée et Autise-Sèvre niortaise soit portée à la connaissance du public et que le Conseil départemental puisse rapidement prendre des mesures afin de bloquer la route en cas de crue importante.

#### **Chambre de Commerce et d'Industrie de Vendée (CCI)**

Contribution n°87, cette contribution rappelle la nécessité de réaliser ce projet et exprime un avis favorable.

#### **Fédération des Travaux Publics de Vendée (TP85)**

Contribution n°88, la Fédération des Travaux Publics de Vendée soutient le projet de mise à 3 voies de la RD 938 Ter.

#### **Collectif régional des usagers du vélo**

Contributions n°178 et 184, le représentant du collectif régional des usagers du vélo regrette que le dossier ne soit pas aussi interprétable que celui présentée lors de la concertation en 2024.

Il fait remarquer que la RD 938 Ter est empruntée par des jeunes usagers de deux roues (scooter, vélo) pour des déplacements liés à l'apprentissage, aux emplois saisonniers des communes environnantes pour des travaux de maraichage et autres récoltes.

#### **Club d'entreprises Sud-Vendée**

Contribution n°183, cette association est favorable au projet.

#### **Avenir Environnement Vendée (AEV85)**

Contribution n°185, cette association est favorable au projet.

### **5.4 Contributions ne rentrant pas dans le champ du dossier d'enquête**

Si la majeure partie des contributions se rattache à l'objet essentiel de la présente enquête publique, certaines s'écartent du contexte tout en nourrissant la réflexion nécessaire à l'environnement du projet.

### **5.5 Contributions reçues hors délai**

Aucune

### **5.6 Contributions individuelles**

72 contributions n'appelaient pas de réponse particulière du maître d'ouvrage, elles ont été listées dans le PV de synthèse, elles étaient majoritairement favorables au projet.

## **6 REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE AUX CONTRIBUTIONS DU PUBLIC**

Les contributions ont été répertoriées et classées commune par commune, le numéro de la contribution permet, en se référant à la liste des contributions, de lire l'intégralité de la déposition du public.

La liste ci-après donne une synthèse du ou des sujets évoqués ainsi que de la réponse du maître d'ouvrage (*en bleu*) également synthétisée.

L'analyse et/ou l'avis de la Commission d'enquête est rédigé à la suite.

## **Auchay-sur-Vendée**

### **Contribution n°80**

**Sujet :** Raccordement du bourg de Chaix au rond-point de Fontaines.

*Réponse :* L'accès par la route de Fontaines est fermé et rétabli via le chemin des Vignes, en concertation avec la commune. Les arbres du chemin des Vignes seront majoritairement conservés.

### **Contribution n°82**

**Sujet :** Suppression accès au lieudit « la Forêt Nesdeau », les trajets sont allongés, des impacts voirie/bruit/agriculture/eau

*Réponse :* Les agriculteurs seront indemnisés, des nouvelles voies seront adaptées, la gestion des eaux et des haies sera assurée.

### **Contribution n°83**

**Sujet :** Les impacts majeurs pour le site de la Forêt Nesdeau avec la suppression des accès et les nuisances, bruit, foncier, sécurité des nouveaux accès.

*Réponse :* Aménagements sécurisés, compensations paysagères, foncier ultérieur, bruit traité ailleurs

### **Contribution n°99**

**Sujet :** Difficultés de circulation pour les habitants de Chaix.

*Réponse :* Les accès actuels (route de Fontaines et route de Lugres) sont maintenus ou réaménagés. Le projet maintient et sécurise les accès au bourg de Chaix (route de Fontaines et route de Lugres) et tient compte des souhaits des municipalités.

### **Contribution n°100**

**Sujet :** Rétablissement de la route de Fontaines et harmonisation des limitations de vitesse.

*Réponse :* Le rétablissement ne peut être en ligne droite pour éviter des impacts agricoles. Concernant les vitesses, elles seront conformes au Code de la route (80 km/h hors agglomération, 90 km/h dans les créneaux de dépassement).

**Analyse de la commission d'enquête sur les observations et/ou propositions pour la commune de Auchay-sur-Vendée :** L'ensemble des contributions relatives à cette commune ont porté principalement sur les impacts agricoles (aménagement foncier, voies de rétablissement, passage inférieur, consommation de terres agricoles...). La commission prend acte de la position du Conseil départemental, sachant que tous ces points ont été abordés dans les questions de la commission d'enquête et ont reçu une réponse du Conseil départemental cf. 8.1.

## **Doix-lès-Fontaines**

### **Contribution n°22**

**Sujet :** Erreur de classement des voies et demande d'aménagement foncier.

*Réponse :* Les voies de l'ASA seront acquises par le Département et déclassées au profit des communes. La procédure d'aménagement foncier relève des communes.

### **Contribution n°23**

**Sujet :** Consultation pour la procédure d'aménagement foncier.

*Réponse :* Les propriétaires concernés seront informés lors de l'enquête parcellaire.

### **Contributions n°64 à 70**

**Sujet :** Interdiction des poids lourds sur le chemin de La Forêt et aménagement de ralentisseurs.

*Réponse :* La décision relève de la commune. Le Département étudiera le prolongement des bandes multifonctions jusqu'au chemin des Terres Rouges.

### **Contributions n°168**

**Sujet :** Soutien à la création d'un rond-point au carrefour RD 938 Ter / D20 pour sécuriser le passage d'engins agricoles « volumineux »

*Réponse : Confirmation de la réalisation d'un giratoire entre l'intersection de la RD 938 Ter / D20*

**Analyse de la commission d'enquête sur les observations et/ou propositions pour la commune de Doix-Lès-Fontaines : la commission prend acte de la position du Conseil départemental.**

## **Fontenay-le-Comte**

### **Contribution n°14**

**Sujet :** Enjeux environnementaux et intégration paysagère.

*Réponse : Le projet a fait l'objet d'une étude paysagère. Les mesures compensatoires sont détaillées dans l'étude d'impact.*

### **Contribution n°156**

**Sujet :** Réflexion paysagère.

*Réponse : Le projet s'intègre dans le paysage existant et limite les impacts visuels.*

### **Contribution n°118**

**Sujet :** Demande d'une route en 2×2 voies.

*Réponse : Le trafic ne justifie pas une 2×2 voies. Le projet améliore la sécurité et la fluidité avec des créneaux de dépassement.*

### **Contribution n°137**

**Sujet :** Opposition au projet (coût, utilité, destruction de zones humides).

*Réponse : Le projet applique la démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC). Les impacts résiduels sur les zones humides sont compensés par des mesures de restauration.*

### **Contribution n°77**

**Sujet :** Réflexion sur l'utilisation des routes pour la gestion systémique de l'eau.

*Réponse : Cette approche relève d'une démarche d'aménagement du territoire qui dépasse le cadre du présent projet.*

**Analyse de la commission d'enquête sur les observations et/ou propositions pour la commune de Fontenay-le-Comte :**

*La commission d'enquête constate que les observations du public relatives au secteur de Fontenay-le-Comte concernent principalement la sécurité, les conditions de circulation aux abords de l'agglomération et l'insertion des aménagements dans l'environnement urbain et paysager.*

*Le maître d'ouvrage a apporté des réponses circonstanciées, précisant notamment que ces choix d'aménagement résultent des études techniques et des contraintes locales, que le projet vise à améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements, que les principes d'insertion paysagère et urbaine ont été pris en compte et que le projet n'est pas de nature à modifier significativement les équilibres de trafic à l'échelle locale.*

*Cependant, des observations ont évoqué le contournement de Marans (hors sujet dans cette enquête, d'autres l'utilité du projet (couteux, dangereux pour la biodiversité...)*

*La commission considère que ces éléments répondent de manière globalement satisfaisante aux préoccupations exprimées.*

## Gué-de-Velluire

### Contribution n°131

**Sujet :** Sécurité à la sortie du hameau "du Rocher".

*Réponse :* Le carrefour sera réaménagé en tourne-à-gauche pour sécuriser les mouvements.

**La commission d'enquête prend acte**

## Île-d'Elle

### Contributions n°11 et 12

**Sujet :** Gestion des eaux de ruissellement et la sécurité des accès...

*Réponse :*

- Les eaux de ruissellement seront gérées par des caniveaux et des grilles.
- Les accès aux garages seront maintenus et sécurisés.

### Contribution n°24

**Sujet :** Absence de contournement de l'Île-d'Elle, augmentation prévisible du trafic, risques de congestion notamment au niveau du pont du Gouffre.

*Réponse :* Le projet n'augmente pas le trafic. Les aménagements visent à apaiser les vitesses et sécurisent la traversée et le pont du Gouffre est surveillé et entretenu régulièrement. Aucune anomalie structurelle n'a été détectée, l'ouvrage étant suffisamment dimensionné au regard du trafic.

### Contribution n°27

**Sujet :** Favorable au projet mais évoque la déviation de Marans (hors cadre).

*Réponse :* Le projet de déviation de Marans est indépendant mais compatible avec l'aménagement de la RD 938 TER.

### Contribution n°28

**Sujet :** Le prolongement de la voie de rétablissement n'est pas prévu pour créer une jonction entre les deux voies de desserte situées aux carrefours de Mont Nommé / Le Petit Thairé et de La Chaume.

*Réponse :* Le prolongement n'a pas été prévu car il nécessiterait une emprise supplémentaire d'environ 4 000 m<sup>2</sup> de foncier agricole et entraînerait un impact direct sur la zone humide existante.

### Contribution n°31

**Sujet :** Proposition de ne pas aménager la section Vix/Île-d'Elle.

*Réponse :* L'aménagement est nécessaire pour sécuriser et fluidifier l'ensemble de l'itinéraire.

### Contributions n°32 et 62

**Sujet :** Demande d'un contournement de l'Île-d'Elle.

*Réponse :* Un contournement aurait des impacts environnementaux et fonciers disproportionnés. Le projet améliore la sécurité et la cohabitation des usages.

### Contributions n° 35, 36, 39, 40, 44, 46, 57 et 149

**Sujet :** Opposition à la traversée de l'Île-d'Elle et égalité territoriale

*Réponse : Le projet répond aux besoins locaux sans augmenter le trafic. Les alternatives de contournement ont été écartées pour des raisons environnementales et techniques.*

*Dans le cas de ce projet, le département prévoit une intervention directe, en précisant que les aménagements de traversée de bourg ne relèvent habituellement pas de la maîtrise d'œuvre départementale.*

#### **Contribution n°56**

**Sujet :** Risque de congestion et proposition de contournement en direction de Saint-Jean-de-Liversay.

*Réponse : Le projet n'augmente pas le trafic. Les aménagements prévus (créneaux de dépassement, apaisement des vitesses) limitent les risques de congestion. La proposition de contournement à partir de Vix en direction de Saint-Jean-de-Liversay est proche de l'ancien projet d'A 831 qui a été abandonné pour des raisons environnementales qui s'appliqueraient à ce projet.*

#### **Contribution n°58**

**Sujet :** Mesure compensatoire sur la parcelle E 159 et limitations de vitesse.

*Réponse : Le remblai sera retiré pour restaurer les fonctionnalités naturelles. Les limitations de vitesse seront fixées à 50 km/h en agglomération et 30 km/h en secteur central.*

#### **Contribution n°59**

**Sujet :** Sécurité du giratoire RD 938 TER / rue de la Gare.

*Réponse : Le giratoire est conçu pour gérer les flux, y compris les poids lourds. Des aménagements apaiseront les vitesses.*

#### **Contribution n°38, 60, 61 et 102**

**Sujet :** Positionnement de la piste cyclable et du stationnement.

*Réponse : La configuration retenue (stationnement en bord de chaussée, cheminements piétons/cyclables en façade) améliore la sécurité des modes actifs et est conforme à la réglementation.*

#### **Contribution n°71**

**Sujet :** Risques liés au passage à niveau PN 126.

*Réponse : Le projet de déviation de Marans supprimera le carrefour à feux du pont des Alouettes, réduisant les risques de congestion.*

*Sur les risques liés au passage à niveau, les dispositifs actuellement en place sont considérés comme apportant un niveau de sécurité suffisant, et aucune mesure complémentaire n'a été jugée nécessaire.*

#### **Contribution n°74 et 76**

**Sujet :** Propositions pour sécuriser la traversée de l'Île-d'Elle.

*Réponse : Les aménagements prévus (élargissement des chemins, feux coordonnés) relèvent des compétences communales ou de l'État. Le projet n'augmente pas le trafic.*

#### **Contribution n°79**

**Sujet :** Opposition au tracé dans le bourg.

*Réponse : Le projet n'augmente pas le trafic ni la pollution. La concertation a été menée avec les riverains.*

### **Contribution n°96, 97 et 98**

**Sujet :** Plusieurs sujets évoqués dont l'exactitude de l'intitulé de l'enquête publique et la sécurité du pont du Gouffre.

*Réponse :* L'intitulé de l'enquête publique est approprié car certaines portions sont volontairement exclues du projet d'aménagement dont le secteur du Pont du Gouffre en raison des impacts environnementaux. Le pont est surveillé et entretenu.

### **Contribution n°101 et 134**

**Sujet :** Dangereuse du tronçon entre le PN 126 et le pont du Gouffre.

*Réponse :* Les aménagements apaiseront les vitesses et des cheminements piétons et cyclistes sont prévus. Aucune augmentation du trafic n'est prévue.

### **Contribution n°117**

**Sujet :** Sécurité du PN 124 et réaménagement foncier.

*Réponse :* Le PN 124 relève de la compétence de SNCF Réseau. Le réaménagement foncier sera étudié en concertation avec les agriculteurs.

### **Contribution n°126**

**Sujet :** Risques de bouchons au PN 126.

*Réponse :* Le projet de déviation de Marans réduira les congestions en amont.

### **Contribution n°130**

**Sujet :** Fragilité du pont du Gouffre.

*Réponse :* Le pont est régulièrement inspecté et entretenu. Aucune anomalie structurelle n'a été détectée.

### **Contribution n°139**

**Sujet :** Manque de concertation interrégionale.

*Réponse :* Les projets sont compatibles et coordonnés entre les départements.

### **Contribution n°159**

**Sujet :** Absence de consultation des riverains et risques liés au pont du Gouffre.

*Réponse :* La concertation a été menée. Le pont est surveillé et entretenu.

### **Contribution n°160**

**Sujet :** Inquiétude sur l'entretien du pont du Gouffre.

*Réponse :* Le pont est régulièrement inspecté et entretenu.

### **Contribution n°164**

**Sujet :** Quels accès à partir du lieu-dit Le Grosseau et dispositions prises durant les travaux ?

*Réponse :* Il y aura un réaménagement de l'intersection existante entre la voie menant au lieu-dit Le Grosseau et la RD 938 Ter et les accès seront maintenus en permanence durant les travaux.

### **Contribution n°174**

**Sujet :** Terrain classé en zone de compensation et sécurité routière.

*Réponse :* Le remblai sera retiré pour restaurer les fonctionnalités naturelles. La haie sera entretenue.

### **Contribution n°63 et 180**

**Sujet :** Craintes exprimées sur le positionnement de la RD 938 Ter par rapport à la parcelle AS18.

*Réponse :* Cette parcelle n'est pas impactée par le projet.

### **Contribution n°78**

**Sujet :** Craintes du risque d'inondabilité avec l'élévation du niveau de la mer.

*Réponse :* Le profil de la route sera adapté localement.

### **Analyse de la commission d'enquête sur les observations et/ou propositions pour la commune de l'Île-d'Elle :**

La commission d'enquête constate que la traversée du bourg de L'Île-d'Elle a concentré une part importante des observations du public, principalement relatives à la sécurité routière, aux risques associés au passage à niveau et au pont du Gouffre, aux nuisances pour les riverains, à la crainte d'une congestion du trafic et à l'absence de contournement de l'agglomération.

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses circonstanciées, précisant notamment que :

- l'option d'un contournement a été examinée mais jugée disproportionnée au regard des contraintes et du trafic constaté ;
- les aménagements projetés visent à améliorer la sécurité et la fluidité de la traversée ;
- aucune augmentation significative du trafic n'est attendue ;
- la concertation réglementaire a été menée et une information complémentaire des riverains est prévue avant travaux.

La commission considère que ces éléments répondent de manière globalement satisfaisante aux interrogations exprimées.

## **Montreuil**

### **Contribution n°47**

**Sujet :** Accès pour les cyclistes via le chemin de Baude.

*Réponse :* L'accès actuel ne sera pas maintenu pour des raisons de sécurité. Un rétablissement sécurisé sera prévu au giratoire RD 68 / RD 938 TER.

### **Contribution n°90**

**Sujet :** Restructuration foncière et plantations.

*Réponse :* La restructuration foncière sera étudiée en concertation avec les agriculteurs. Les plantations ne gêneront pas les engins agricoles.

**La commission considère que ces éléments répondent de manière globalement satisfaisante aux interrogations exprimées.**

## **Velluire-sur-Vendée**

### **Contribution n°10**

**Sujet :** Opposition au projet (coût, utilité, impact environnemental).

*Réponse :* Le projet répond aux enjeux de sécurité et de fluidité. Les créneaux de dépassement et les giratoires sont prévus pour améliorer la circulation. Quant au coût et à l'impact environnemental, le Département a retenu un aménagement proportionné aux enjeux identifiés.

**La commission d'enquête prend acte.**

## **Vix**

### **Contribution n°16**

**Sujet** : Impact sur la parcelle YC 142.

*Réponse* : La parcelle ne sera pas impactée par le projet.

### **Contribution n°19**

*Réponse* : Emprise du rond-point de la Fraignée.

*Réponse* : L'implantation a été validée pour des raisons de sécurité. Les éléments de conception d'un accès secondaire pourront faire l'objet de précision lors de la réalisation des études détaillées. Il est par ailleurs pris note du dispositif d'assainissement non collectif. Enfin, la cour goudronnée sera intégralement préservée.

### **Contribution n°89**

**Sujet** : Nuisances sonores.

*Réponse* : Les études acoustiques montrent que le projet n'augmente pas significativement les nuisances sonores.

### **Contribution n°95 et 177**

**Sujet** : Accès à Fontenay-le-Comte via la rue des Diligences.

*Réponse* : L'accès sera maintenu en tourne-à-gauche.

### **Contribution n°126**

**Sujet** : Traversée du carrefour vers Fontenay-le-Comte.

*Réponse* : L'accès sera maintenu en tourne-à-gauche.

### **Contribution n°127**

**Sujet** : Suffisance de la réserve foncière pour la restructuration.

*Réponse* : Les réserves SAFER (49 ha) permettent d'envisager des compensations foncières.

### **Contribution n°182**

**Sujet** : Impact sur la parcelle YD 10.

*Réponse* : Le projet n'impacte pas le panneau publicitaire du domaine viticole. Un compromis sera étudié pour limiter les impacts sur la parcelle.

#### **Analyse de la commission d'enquête sur les observations et/ou propositions pour la commune de Vix :**

La commission d'enquête constate que les observations du public relatives à la commune de Vix portent principalement sur les conditions de circulation et de sécurité sur les sections traversant ou desservant la commune et les effets du projet sur le foncier agricole.

Le maître d'ouvrage a apporté des réponses circonstanciées précisant notamment que les aménagements projetés résultent des études de trafic et des contraintes techniques et environnementales identifiées. Les conséquences sur le foncier agricole feront l'objet de compensations.

La commission considère que ces éléments répondent de manière satisfaisante aux préoccupations exprimées.

## 7 REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE AUX CONTRIBUTIONS INSTITUTIONNELLES

### Commune d'Auchay-sur-Vendée

**Contribution n°7** : Avis favorable au projet.

**Contribution n°52** : Questions sur le passage inférieur (accueil de tous les véhicules) et les pistes cyclables.

*Réponse : Le passage inférieur est dimensionné pour tous les types de véhicules. Les pistes cyclables sont prévues selon les normes et les besoins locaux, en concertation avec les communes.*

### Commune de Doix-lès-Fontaines

**Contribution n°132** : Préoccupation sur la gestion des eaux de ruissellement et l'impact de la future plateforme logistique.

*Réponse : Les eaux de ruissellement seront gérées par des buses et des fossés adaptés. L'impact de la plateforme logistique sur le trafic sera étudié en coordination avec les acteurs locaux.*

### Commune de Montreuil

**Contribution n°48** : Importance du giratoire RD 938 Ter / RD 20 et du passage inférieur.

*Réponse : Le giratoire et le passage inférieur sont conçus pour sécuriser les flux.*

**Contribution n°133** :

Demande de travaux sur le Chemin de Chotard.

*Réponse : Le rétablissement de Baude est possible via la RD 68 ou le giratoire du Nizeau. Aucuns travaux supplémentaires ne sont prévus sur le Chemin de Chotard.*

**La commission d'enquête prend acte**

### Commune de Vix

**Contribution n°9** : Avis favorable à l'unanimité.

### Conseillère départementale de la Vendée

**Contribution n°4** : Soutien au projet pour ses bénéfices en termes de trafic, développement économique, et équilibre environnemental.

### CLE du SAGE du Bassin de la rivière la Vendée

**Contribution n°6** : Avis favorable sous réserve de la prise en compte des enjeux environnementaux.

### CLE du SAGE Sèvre niortaise-Marais poitevin

**Contribution n°8** : Demande de vigilance sur les mesures compensatoires, la gestion des eaux pluviales, et la prévention des espèces envahissantes.

**Réponse :**

- *Les bassins anti-pollution et les fossés seront adaptés pour éviter les pollutions.*
- *Des mesures spécifiques (banquettes en gradins, buses sèches) sont prévues pour préserver les continuités écologiques.*
- *Une vigilance renforcée sera appliquée pour éviter l'introduction d'espèces exotiques envahissantes.*
- *Le département a pris en compte les niveaux d'aléas inondation issus des PPRi.*

### **Chambre de Commerce et d'Industrie de Vendée (CCI)**

**Contribution n°87** : Soutien au projet pour son impact positif sur le développement économique et l'attractivité du territoire.

### **Fédération des Travaux Publics de Vendée (TP85)**

**Contribution n°88** : Soutien au projet comme levier pour l'emploi et la compétitivité locale.

*Réponse* : *Le projet est adapté aux besoins locaux et aux évolutions socio-économiques prévues.*

### **Collectif régional des usagers du vélo**

**Contributions n°178 et 184** : Demande de sécurisation des cheminements cyclables.

*Réponse* : *Les pistes cyclables sont intégrées dans les aménagements urbains, avec des bordures de type T2 pour sécuriser les usagers. Dans le projet d'aménagement les bandes dérasées de droite (BDD) offriront un espace roulant distinct du flux principal roulant tout en améliorant la sécurité.*

### **Club d'entreprises Sud-Vendée**

**Contribution n°183** : Avis favorable sans réserve.

### **Avenir Environnement Vendée (AEV85)**

**Contribution n°185** : Avis favorable pour l'amélioration de la fluidité et de la sécurité routière.

## **8 REPONSES DU CONSEIL DEPARTEMENTAL A LA COMMISSION D'ENQUETE**

Conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, le 3 mars 2026, la commission d'enquête a remis et commenté au Conseil Départemental un procès-verbal de synthèse sur le déroulement de l'enquête publique. Dans ce document la commission a repris l'essentiel des contributions du public, elle a formulé ses questions issues de ses propres analyses, des contributions institutionnelles, collectives et individuelles enregistrées pendant l'enquête. Le 17 mars 2026, Conseil Départemental a produit un mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse.

Les questions de la commission d'enquête en noir et en italique ainsi que les réponses du maître d'ouvrage en bleu sont reprises ci-après ; elles font l'objet d'une analyse par la commission pour chacune d'entre elles.

### **8.1 Réponses aux questions de la commission d'enquête**

Au regard de l'analyse des contributions recueillies, la commission d'enquête souhaite que le maître d'ouvrage apporte des éléments de réponse sur les points suivants :

#### **8.1.1 Sécurité et traversée de L'Île-d'Elle**

*La traversée du bourg de L'Île-d'Elle constitue le point principal de cristallisation des observations.*

*La commission demande :*

- *Pourquoi l'option d'un contournement de L'Île-d'Elle n'a-t-elle pas été étudiée de manière approfondie et simultanée au projet présenté ?*
- *Les projections de trafic intègrent-elles pleinement les effets cumulés du contournement de Marans et des évolutions interrégionales ?*
- *Quelles garanties concrètes sont apportées concernant :*
  - *la sécurité au passage à niveau n°126,*

- la capacité structurelle du pont du Gouffre,
  - le risque de congestion dans le bourg.
- Des mesures complémentaires de régulation (vitesse, feux coordonnés, limitation de tonnage, aménagements physiques) sont-elles envisagées ?

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

#### **Sur l'étude d'un contournement de l'Île-d'Elle**

L'option d'un contournement de l'Île-d'Elle n'a pas été étudiée de manière approfondie car elle avait déjà été analysée au stade de la faisabilité et jugée non pertinente.

Le précédent projet A831, qui assurait un contournement large, a été abandonné principalement pour des raisons environnementales, ce qui rend très improbable l'obtention d'autorisations pour une solution similaire.

Pour assurer la faisabilité de son aménagement, le département a affiché un principe d'évitement de la zone Natura 2000. De même, le postulat d'aménagement de la RD 938 ter est de ne pas provoquer des reports de trafics nationaux ce qui exclue une augmentation de trafic qui justifierait un contournement de l'Île-d'Elle. Le trafic national qui serait passé sur l'A831 restera donc sur la RD 137 (passant Marans mais pas dans l'île d'Elle)

Les deux variantes envisageables (nord et sud) présentent des contraintes majeures : impacts forts sur les zones Natura 2000, atteintes agricoles importantes et, pour le contournement nord, une attractivité insuffisante pour le trafic de transit, majoritairement orienté vers La Rochelle.

Dans ces conditions, considérant que le principe d'aménagement de la RD 938 ter exclue un report de trafic national, l'option de contournement a été écartée. Le projet de la RD 938 TER vise avant tout à améliorer une desserte locale, ce que confirme la faible part de trafic de transit (14 %).

#### **Sur l'intégration du contournement de Marans et les évolutions interrégionales dans l'étude de trafic.**

Les projections de trafic intègrent pleinement les effets cumulés du contournement de Marans et des évolutions interrégionales.

Une étude prospective réalisée par le CEREMA, annexée à l'étude d'impact, a modélisé les trafics à horizon 2040 en tenant compte de l'évolution démographique (modèle INSEE Omphale), de l'évolution de l'emploi et des projets routiers programmés, dont le contournement de Marans et l'aménagement de la RD 137. Cette étude conclut à l'absence de report de trafic vers la RD 938 TER dans ces conditions.

L'étude de trafic d'IRIS a repris ces mêmes hypothèses et intégré les évolutions socio-économiques attendues. Les projections présentées dans le dossier tiennent donc bien compte de l'ensemble des évolutions interrégionales, y compris la mise en service du contournement de Marans.

#### **Sur la sécurité du PN 126**

Les garanties relatives à la sécurité au passage à niveau n°126 reposent sur les dispositifs existants, conformes à la réglementation et maintenus par les gestionnaires compétents.

Ce passage à niveau bénéficie d'une visibilité jugée suffisante dans les deux sens de circulation et d'une signalisation réglementaire complète en amont.

Par ailleurs, les équipements ferroviaires (barrières, feux, avertisseurs sonores) relèvent de SNCF Réseau, qui en assure la maintenance régulière conformément à la réglementation applicable aux passages à niveau.

*Le Département, pour sa part, maintient la chaussée, la signalisation routière et les abords, garantissant ainsi les conditions de circulation nécessaires à un franchissement en sécurité.*

*Enfin, l'article R.422-3 du Code de la route rappelle explicitement que : « Aucun conducteur ne doit s'engager sur un passage à niveau si son véhicule risque d'y être immobilisé. » ; le respect de ces règles de conduite constitue une composante essentielle de la sécurité, sur laquelle les gestionnaires ne peuvent se substituer aux comportements individuels.*

*Dans ce cadre, les dispositifs actuellement en place sont considérés comme apportant un niveau de sécurité suffisant, et aucune mesure complémentaire n'a été jugée nécessaire, d'autant que le trafic ferroviaire est très limité.*

### **Sur la capacité structurelle du pont du Gouffre,**

*Le pont du Gouffre est un ouvrage relevant conjointement des Départements de la Vendée et de la Charente-Maritime, qui en assurent la surveillance, l'entretien et, le cas échéant, les opérations de réparation ou de renforcement.*

*Le pont fait l'objet d'inspections régulières, comprenant des visites périodiques et des diagnostics réalisés selon les méthodes d'évaluation en vigueur et conforme aux règles de l'art. Ces inspections ont pour objectif de vérifier l'état structurel de l'ouvrage, d'identifier d'éventuelles évolutions et de programmer les interventions nécessaires.*

*Le dernier rapport d'inspection ne met en évidence aucune anomalie structurelle préoccupante, ni élément susceptible de remettre en cause la capacité portante de l'ouvrage.*

*Ainsi, les dispositifs de surveillance, leur régularité et les constats récents établissent que la capacité structurelle du pont du Gouffre est jugée conforme et ne présente pas d'inquiétude à ce jour.*

### **Sur le risque de congestion dans le bourg**

*Les aménagements prévus apportent plusieurs garanties permettant d'assurer le maintien de la fluidité de la circulation.*

*D'une part, l'aménagement de la traversée a été conçu de manière à permettre le passage des convois exceptionnels, qui empruntent déjà cet itinéraire. Les largeurs de voie et les dispositifs implantés sont compatibles avec leurs gabarits. Des interdictions ponctuelles de stationnement pourront être mises en œuvre si nécessaire, pour les convois de plus grande largeur, afin de garantir un passage sans obstruction.*

*D'autre part, les aménagements prévus (plateaux, îlots centraux, limitation de vitesse) visent à apaiser les circulations sans créer de points de blocage. Ces dispositifs sont couramment utilisés en traversée d'agglomération et ne génèrent pas, par nature, de phénomènes de congestion. Leur objectif est de sécuriser la cohabitation des différents usagers, non de restreindre le débit.*

*Par ailleurs, il convient de préciser que la congestion actuellement observée à proximité du carrefour à feux reliant les RD 137 et RD 938 TER est très ponctuelle, liée aux départs en vacances estivales vers la Charente-Maritime, à la saturation ponctuelle de l'échangeur de Sainte-Hermine (RD 137) ainsi qu'à la difficulté de traversée Marans. Elle est donc indépendante du projet d'aménagement de la RD 938 TER. Cette difficulté ponctuelle sera réglée par le projet de contournement de Marans, qui prévoit notamment le remplacement de ce carrefour par un giratoire et de régler le problème du « bouchon de Marans ».*

*Enfin, les études menées montrent que le projet n'augmente pas les phénomènes de congestion préexistants : il maintient la capacité de l'itinéraire et ne modifie pas les flux de trafic dans le bourg.*

*Ainsi, la conception des aménagements, la compatibilité avec les convois exceptionnels et les perspectives d'amélioration liées au contournement de Marans constituent les garanties concrètes permettant d'assurer l'absence de nouvelle congestion dans le bourg.*

***Sur les mesures complémentaires de régulation (vitesse, feux coordonnés, limitation de tonnage, aménagements physiques)***

*En entrée d'agglomération, un marquage en résine sur toute la largeur de la voie est prévu afin de renforcer la perception du changement d'environnement et d'inciter les usagers à adapter leur vitesse. Des îlots bordurés seront également aménagés côté Fontenay-le-Comte, tandis qu'un marquage axial large en résine sera réalisé côté Charente-Maritime pour réduire la vitesse d'approche.*

*Dans la zone centrale, des plateaux seront implantés en amont du giratoire et une limitation de vitesse à 30 km/h sera instaurée, contribuant à un apaisement global des circulations sans générer de congestion.*

*À ce stade, ces mesures apparaissent suffisantes. Les études de projet se poursuivent avec l'objectif constant de sécurisation et d'apaisement des vitesses : si des besoins complémentaires apparaissaient, d'autres aménagements pourraient être intégrés.*

***Analyse de la commission d'enquête***

*La commission d'enquête prend acte des aménagements prévus qui constitueront des engagements concrets, toujours dans l'objectif d'assurer la fluidité et la sécurité du transit sur cet axe.*

**8.1.2 Cohérence territoriale et vision interrégionale**

*Le projet se situe à l'interface de deux départements et de deux régions.*

*La commission demande :*

- *Le projet s'inscrit-il dans une stratégie globale concertée avec la Charente-Maritime ?*
- *Existe-t-il une vision partagée à l'échelle interrégionale ?*
- *Comment est assurée la continuité d'aménagement au-delà de la limite départementale ?*

***Réponse du maître d'ouvrage :***

*Le projet d'aménagement de la RD 938 TER répond au besoin de desserte de qualité du secteur de Fontenay-le-Comte.*

*La déviation de Marans répond aux difficultés existantes de traversée de la ville par les trafics locaux mais aussi par les trafics nationaux de desserte de la Rochelle qui circulent sur la RD 137 (ex- RN 137) et auraient dû être reportés sur l'A 831.*

*Les objectifs et enjeux sont donc différents mais la desserte de Fontenay-le-Comte bénéficiera - comme celle de la Vendée en général et de la région - de la suppression du bouchon de Marans. La déviation de Marans présente donc un enjeu plus large.*

***Sur la stratégie globale concertée avec la Charente-Maritime***

*Il n'y a pas de stratégie globale votée par les 2 collectivités mais une compatibilité des visions et des projets ainsi que des enjeux de circulations partagés.*

*En effet, au regard de l'abandon de l'A 831, les deux départements sont contraints de gérer au mieux sur leurs différents axes communs (RD 137, RD 10A, RD 938 TER) les trafics de desserte locale et les trafics de transits issus de l'A 83 à Sainte-Hermine vers La Rochelle.*

*Des échanges techniques ont eu lieu entre les services pour s'informer de l'avancement des différents projets et vérifier leur compatibilité.*

### **Sur la vision partagée à l'échelle interrégionale**

*L'échelle régionale ou interrégionale est traitée dans les SRADDET. Le projet de RD 938 TER est compatible avec le SRADDET Pays de Loire.*

*Les deux départements concernés gèrent les enjeux de circulation sur leurs axes départementaux en veillant à se concerter et en tenant compte, dans une démarche responsable, des trafics interrégionaux et nationaux qui y circulent.*

### **Sur la continuité de l'aménagement au-delà de la limite départementale**

*L'aménagement de la RD 938 TER s'interrompt en amont de l'Île-d'Elle, à environ 1,8 km de l'entrée en agglomération côté Fontenay-le-Comte. La déviation de la commune n'ayant pas été retenue, il a été décidé d'accompagner le projet par l'aménagement de la traversée de l'Île-d'Elle, avec pour objectif une meilleure cohabitation des usages et l'apaisement des vitesses ainsi que l'amélioration du carrefour situé à proximité du passage à niveau n°124, car utilisé également comme accès/sortie de la commune de l'Île-d'Elle.*

*La route départementale se prolonge telle qu'actuellement jusqu'au pont du Gouffre, au-delà la RD 938 TER est conservée à l'identique jusqu'au projet de giratoire de la déviation de Marans, la volonté n'étant pas de favoriser une hausse du trafic ou des vitesses en entrée de l'Île-d'Elle.*

*La Charente-Maritime, ne prévoit également pas de modifier la RD 938 TER existante entre le futur giratoire de raccordement du projet et le pont du Gouffre. Les deux projets sont donc bien cohérents. L'objectif commun étant de maintenir le trafic de transit sur la RD 137 et conserver un trafic local sur la RD 938 TER.*

#### **Analyse de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête prend acte des réponses et des engagements sus-cités. Tout en faisant remarquer que le passage à niveau porte le n° 126 et non 124.*

### **8.1.3 Impacts agricoles et restructuration foncière**

*Les contributions agricoles sont nombreuses et convergentes.*

*La commission demande :*

- *La restructuration foncière sera-t-elle engagée concomitamment aux travaux ?*
- *Les ouvrages agricoles (notamment le passage inférieur) sont-ils dimensionnés pour les engins actuels et futurs ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

##### **Sur la restructuration foncière :**

*Le projet d'aménagement de la RD 938T a pris en compte les enjeux agricoles, en choisissant un parti d'aménagement qui permet :*

- *De limiter les impacts fonciers en s'inscrivant dans l'emprise et l'environnement immédiat d'une infrastructure existante ;*
- *De limiter le morcellement des parcelles agricoles et les effets de coupures grâce à un aménagement sur place ;*
- *De maintenir la continuité des cheminements d'exploitations grâce à la création et à l'adaptation de rétablissements ;*
- *De s'appuyer sur un parcellaire agricole déjà structuré et fonctionnel, avec des cheminements existants et organisés.*

*C'est pourquoi, la nécessité de recourir à un aménagement foncier n'est pas démontrée à ce stade. Des échanges fonciers amiables pourraient en effet suffire à réduire les impacts résiduels. Le Département favorise régulièrement ces échanges amiables dans le cadre de ses projets routiers et s'appuie, le cas échéant, sur la Chambre d'Agriculture pour leur mise en œuvre.*

*Par ailleurs, une étude préalable agricole est en cours de réalisation par la Chambre d'Agriculture. Cette étude a pour objet de définir les mesures de compensation agricoles collectives dans le cadre de la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt, ciblées sur le périmètre perturbé par le projet, garantissant ainsi la prise en compte des enjeux agricoles collectifs.*

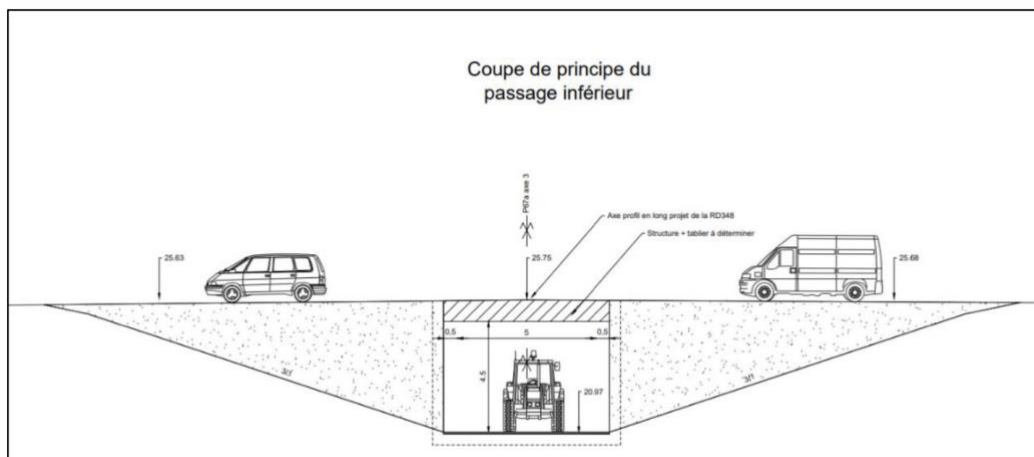
*Comme pour tout projet d'infrastructure linéaire, la Commission Départementale d'Aménagement Foncier donnera son avis quant à l'opportunité de recourir ou non à un AFAFE dans le cadre du projet. Cette dernière sera saisie, une fois la déclaration d'utilité publique obtenue.*

*Dans le cas d'un AFAFE, la libération des emprises sera un préalable nécessaire aux travaux. Toutefois cette libération pourra être réalisée avant la fin de la procédure d'AFAFE. Aussi, il est possible que les travaux interviennent concomitamment à la restructuration foncière.*

#### **Sur le dimensionnement des ouvrages agricoles :**

*Afin de permettre aux véhicules notamment agricoles de traverser la RD938T, il sera mis en œuvre un passage inférieur (sous la RD938T) au niveau de la Forêt Nesdeau. Il s'agit d'une demande exprimée par la profession agricole dans le cadre de la concertation avec les exploitants et donc d'un effort du maître d'ouvrage (1,5 M€).*

*Au droit du franchissement, un ouvrage de type cadre ouvert (PIPO) ou fermé (PICF) sera réalisé. Cet ouvrage aura un gabarit libre de 4,5 m de hauteur par 6 m de largeur. L'accès à l'ouvrage sera possible via la mise en place de nouvelles voies pentées à 5%.*



*Cet ouvrage permet le passage des engins agricoles usuels. Toutefois, si ponctuellement certains engins agricoles de gabarit exceptionnel ne peuvent pas l'emprunter, il est rappelé la présence du carrefour tourne-à-gauche situé à proximité du passage inférieur et permettant la traversée et la connexion aux mêmes rétablissement que le passage inférieur, offrant une solution alternative pour assurer cette traversée en toute sécurité.*

#### **Analyse de la commission d'enquête**

*La commission d'enquête prend acte des réponses du département, notamment pour ce qui concerne les aménagements fonciers, il rappelle qu'ils seront liés aux conclusions de l'étude agricole confiée à la chambre d'Agriculture.*

#### **8.1.4 Impacts routiers dans l'hypothèse d'une dynamique économique des bassins d'emplois de Fontenay-le-Comte et de La Rochelle.**

Plusieurs contributions soulèvent la question domicile travail entre La Rochelle et Fontenay-le-Comte :

- Dans quelles mesures le Conseil départemental a-t-il pris en compte les déplacements domicile-travail vers ces deux destinations ?
- L'élargissement de la zone résidentielle due notamment à la pression immobilière de l'aire rochelaise a-t-elle été intégrée dans les études prospectives ?
- Est-ce que les flux de transport logistique supplémentaires issus de la future plateforme prévue à l'extrémité de RD 938 Ter (400 PL/jour) ont été intégrés dans les calculs prévisionnels de trafic ?

**Réponse du maître d'ouvrage :**

**Sur les déplacements domicile-travail entre La Rochelle et Fontenay-le-Comte :**

*Les déplacements domicile-travail entre Fontenay-le-Comte et La Rochelle sont bien pris en compte dans les études menées en amont du projet.*

*L'étude de trafic réalisée dans le cadre du projet a permis d'objectiver ces déplacements et d'en mesurer le poids réel dans les flux circulant sur cet axe. Les résultats montrent que le trafic est majoritairement local. La part du trafic de transit hors saison estivale est de 14%, ce dernier correspond aux véhicules en provenance ou à destination du secteur A83/Fontenay-le-Comte, en provenance ou à destination de Luçon ou de la Rochelle. La part de transit entre les secteurs La Rochelle et A83/Fontenay-le-Comte par rapport au trafic global sur la RD 938 TER est de 13,6%. Cela confirme que les déplacements domicile-travail entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime constituent une proportion limitée du trafic total.*

*Ces éléments ont permis de dimensionner le projet au plus juste, en tenant compte de la réalité des mobilités quotidiennes, tout en assurant la fluidité globale de l'axe et la sécurité de l'ensemble des usagers, y compris ceux se rendant vers La Rochelle.*

**Sur la prise en compte de la pression immobilière de l'aire Rochelaise dans les études prospectives :**

*Le taux d'évolution du trafic est déterminé en tenant compte de l'évolution démographique de la zone d'étude, sur la base du modèle Omphale de l'INSEE, du développement économique en tenant compte également de l'évolution de l'emploi et de l'installations d'entreprises, ainsi que des projets routiers, notamment la déviation de Marans et l'aménagement de la desserte de Luçon depuis l'A83.*

*La pression immobilière observée sur l'aire rochelaise et ses effets potentiels sur les mobilités sont donc pris en compte dans les études de trafic par le biais de l'accroissement de la population et du développement économique. Les études prospectives de trafic, qu'il s'agisse de l'étude menée spécifiquement pour le projet ou de celle réalisée par le Cerema, intègrent en effet l'évolution attendue de l'urbanisation et des dynamiques démographiques. Ces études s'appuient notamment sur :*

- *Les projets d'urbanisme futurs identifiés dans l'aire d'étude, tels que recensés dans les documents de planification locaux (PLU, SCOT, opérations d'aménagement en cours ou programmées ;*
- *Les données démographiques de l'INSEE, incluant les évolutions passées et les projections de population.*

*L'ensemble de ces éléments est intégré dans la modélisation de trafic, afin de simuler de manière réaliste les évolutions à moyen et long terme de la demande de déplacement, y compris celle pouvant résulter d'un éventuel report de ménages vers la Vendée lié à la tension immobilière sur La Rochelle et sa couronne.*

*Ainsi, la pression immobilière de l'aire rochelaise n'est pas analysée isolément, mais bien considérée à travers ses impacts potentiels sur l'urbanisation, la population et, in fine, les flux de déplacement susceptibles d'affecter l'axe étudié.*

### **Sur l'apport de trafic de la plateforme de transport logistique :**

*Oui, les flux logistiques associés à la future plateforme (estimés à environ 400 poids lourds par jour dont la plus grosse partie prendra l'A 83 s'agissant d'un trafic à destination de l'ensemble de la France et non uniquement de La Rochelle) ont bien été pris en compte dans l'analyse du trafic. Ce projet a été intégré dans l'étude au titre des effets cumulés, en cohérence avec les autres projets identifiés sur le secteur. Il convient par ailleurs de souligner que cette plateforme a été positionnée à proximité immédiate de l'accès à l'autoroute A83, ce qui oriente naturellement l'essentiel de ses flux vers l'autoroute.*

*En conséquence, les 400 PL/jour estimés ne concernent pas intégralement le projet routier étudié, seule une part de ces flux est susceptible de transiter sur la RD 938Ter.*

*Par ailleurs, il convient de noter que ce projet de plateforme a été envisagé en amont du projet d'aménagement de la RD 938 TER. Cette plateforme ne résulte donc pas de l'aménagement projeté par le Département.*

*En outre, les apports potentiels de trafic liés à la plateforme s'inscrivent pleinement dans l'évolution globale du trafic retenue, soit + 0,9 % par an, issue des modélisations et des scénarios d'évolution à moyen et long terme.*

*Ainsi, les effets de cette plateforme logistique sont correctement anticipés, et ils ont été pris en compte de manière proportionnée dans l'analyse du trafic futur et du dimensionnement des aménagements.*

**Analyse de la commission d'enquête : la commission d'enquête prend acte de ces réponses.**

### **8.1.5 Environnement, hydraulique et effets cumulés**

Au regard des contributions du public, la commission demande :

- L'étude acoustique prend-elle en compte les accélérations en zone de dépassement ?
- La gestion des eaux de ruissellement a-t-elle été prise en compte dans le secteur Chaix / Fontaines (sud bourg de Chaix et aqueduc au lieu-dit « le Rale »...) ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

##### **Sur la prise en compte des accélérations dans l'étude acoustique :**

*L'étude acoustique réalisée pour le projet ne modélise pas spécifiquement les phases d'accélération des véhicules en zone de dépassement. Elle est réalisée selon les modalités définies nationalement pour ce type de projet. Ainsi, elle intègre l'ensemble des paramètres réglementairement requis pour obtenir une représentation fidèle du bruit émis, à savoir le volume de trafic et sa composition (part de poids lourds), les vitesses pratiquées, le revêtement de la chaussée et les conditions météorologiques.*

*Ces paramètres permettent de caractériser correctement l'émission sonore du trafic, conformément aux méthodes réglementaires d'évaluation du bruit.*

*Par ailleurs, l'effet acoustique d'une accélération ponctuelle, telle que le passage de 80 km/h à 90 km/h, est négligeable. En effet, le bruit routier à ces vitesses est principalement généré par le contact pneu/chaussée, et non par les moteurs. Or, l'accélération légère nécessaire pour passer de 80 à 90 km/h ne modifie pas de façon notable le bruit de roulement, qui reste le composant dominant.*

*En conséquence, même si l'étude ne modélise pas l'accélération en tant que phénomène isolé, celle-ci n'a pas d'impact significatif sur les résultats acoustiques, qui reposent sur les paramètres de trafic, de vitesse, de revêtement de chaussée et de conditions météorologiques.*

##### **Sur la gestion des eaux de ruissellement dans le secteur de Chaix/Fontaines :**

*La buse située sous la RD 938 Ter, au droit des parcelles ZH 60 et ZI 47 sur la commune de Doix-les-Fontaines, a bien été identifiée et relevée dans le cadre des études du projet. Il s'agit d'un ouvrage de 400 mm de diamètre, dont le dimensionnement ne sera pas modifié, afin de ne*

*pas modifier les écoulements vers l'aval et en particulier vers la commune déléguée de Fontaines.*

*Le projet intègre par ailleurs une gestion complète des eaux pluviales, incluant des dispositifs permettant la prise en compte des écoulements supplémentaires générés par les nouvelles surfaces imperméabilisées. Ces dispositifs permettent de maintenir les régimes d'écoulement existants, notamment vers l'est de la RD 938 Ter, sur les communes de Fontaines, Montreuil et Écoué.*

*Ainsi, le projet n'est pas de nature à aggraver la sensibilité locale aux inondations déjà identifiée dans le secteur. Au contraire, en introduisant un tamponnage amont, aujourd'hui inexistant, le projet contribue à une meilleure maîtrise des débits vers l'aval, y compris lors d'épisodes pluvieux de forte intensité.*

<b><i>La commission d'enquête prend acte.</i></b>
---

### **8.1.6 Modes doux et qualité de vie**

Plusieurs contributions portent sur les mobilités douces et la sécurité des riverains.

La commission demande :

- Les aménagements cyclables prévus assurent-ils une séparation suffisante des flux ?
- L'accessibilité PMR et l'organisation du stationnement ne génèrent-elles pas de conflits d'usage dans le bourg de l'Île-d'Elle ?

***Réponse du maître d'ouvrage :***

***Sur les aménagements cyclables prévus :***

*Les aménagements cyclables prévus assurent une séparation des flux qui repose sur deux éléments complémentaires : l'existence d'un itinéraire cyclable en site propre/véloroute à proximité entre Fontenay-le-Comte et L'Île-Elle et la mise en place de Bandes Dérasées de Droite (BDD) revêtues le long de la RD 938 TER, d'une largeur de 2 m.*

*Le projet prend en compte la présence de l'itinéraire Vendée Vélo existant, situé à l'ouest de la RD 938 TER, permettant déjà de relier Fontenay-le-Comte et L'Île-d'Elle via un parcours mixte en site propre et véloroute. Cet itinéraire offre une solution sécurisée dédiée aux cyclistes, séparée du trafic motorisé ou empruntant des routes faiblement circulées.*

*Ainsi, la fonction principale de rabattement des flux cyclistes est déjà assurée hors de la RD 938 TER.*

*Le projet prévoit la réalisation de BDD revêtues de 2 m de large de part et d'autre de la chaussée.*

- *Ces bandes ont plusieurs fonctions :*
- *Offrir une zone de récupération pour la sécurité des véhicules ;*
- *Permettre la circulation des modes actifs en marge du trafic motorisé ;*
- *Faciliter les manœuvres ponctuelles (arrêt, entretien).*

*Même si les BDD ne constituent pas un aménagement cyclable dédié, leur revêtement et leur largeur offrent un espace roulable distinct du flux principal, améliorant la lisibilité et la séparation latérale entre les usagers motorisés et les modes actifs. Elles sont complémentaires à la Vendée Vélo pouvant par exemple répondre à un besoin domicile-travail.*

*Le guide « Aménagement des Routes Principales » (ARP), édité par le CEREMA en 2022, précise que, pour les routes de type 4.2 (routes à trois voies affectées), le recours à un accotement revêtu pour les cycles est tolérable lorsque le besoin d'aménagement cyclable n'est pas avéré au terme de son évaluation ou en cas d'impossibilité technique ou financière.*

*Selon les besoins locaux, des traversées en deux temps pourront être aménagées au niveau des îlots (tourne-à-gauche, giratoires), afin d'améliorer la sécurité et le confort des cycles lors du franchissement de la RD 938 TER.*

*Dans le cas présent, la création d'un itinéraire cyclable en site propre le long de la RD 938 TER aurait engendré des emprises importantes, avec des impacts agricoles et environnementaux supplémentaires, non justifiés au regard de l'existence de l'axe Vendée Vélo.*

*La séparation des flux est assurée :*

- *principalement par l'itinéraire cyclable existant, qui constitue la solution dédiée et sécurisée pour les déplacements à vélo entre les communes ;*
- *et complétée par les BDD revêtues, qui offrent un espace latéral sécurisé pour les usages résiduels de modes actifs le long de la RD 938 TER. Un marquage avec effet vibratoire assure la séparation entre la BDD et la chaussée.*

*Ces choix sont cohérents avec les recommandations nationales, proportionnés aux contraintes territoriales et adaptés au contexte de la RD 938 TER.*

### ***Sur les conflits d'usages liés à l'accessibilité PMR et l'organisation du stationnement :***

*L'aménagement de la traversée de l'Île-d'Elle vise notamment à réduire les conflits d'usage existants entre piétons, automobilistes et riverains, conflits aujourd'hui liés à la configuration actuelle des trottoirs et du stationnement.*

*Actuellement, les trottoirs présentent des revêtements hétérogènes, sans délimitation claire entre espaces piétons et zones de stationnement, créant des conflits directs entre circulation piétonne et stationnement. La traversée ne comporte également qu'un stationnement PMR, situé sur le parking de la Boulangerie, non impacté par le projet.*

*Le projet vise à hiérarchiser les espaces en clarifiant les zones dédiées aux modes actifs et au stationnement. Les largeurs de cheminement prévues respectent globalement les normes d'accessibilité PMR (1,40 m minimum, pouvant être réduites à 1,20 m en absence d'obstacle latéral), ce qui permettra de garantir une circulation piétonne continue et d'éviter que les usagers ne soient contraints de se déporter sur la chaussée, source majeure de conflits d'usage. Seul le secteur de Bellevue présente une contrainte ponctuelle avec un passage réduit à 1,35 m, mais néanmoins praticable.*

*Certaines contraintes topographiques (pentes longitudinales, dénivelé marqué devant certaines habitations, pente transversale supérieure à 3 %) pourront limiter l'application stricte des normes PMR sur l'ensemble du linéaire. Toutefois, il sera recherché des caractéristiques s'en approchant.*



*Figure 3 - dénivelé sur le secteur de la Boulangerie (source : google maps)*



Figure 4 - pente en travers du trottoir importante, giratoire avenue de la Gare (source : google maps)

Globalement, l'aménagement projeté tend à mieux organiser le stationnement, sécuriser les cheminements et structurer l'espace public, ce qui va mécaniquement réduire les conflits d'usage aujourd'hui observés. Même si certains secteurs resteront techniquement contraints, les études en cours visent à atteindre — ou à défaut à se rapprocher — des normes PMR, pour assurer une cohabitation plus fluide entre les différents usagers du bourg.

**La commission d'enquête prend acte des engagements du département relatifs à l'aménagement de la traversée du bourg de l'Île-d'Elle.**

### 8.1.7 Gouvernance et concertation

Enfin, plusieurs contributions font état d'un sentiment d'insuffisance de concertation.

Avant l'exécution des travaux quelles concertations spécifiques seront engagées avec :

- les exploitants agricoles ?
- les riverains, notamment de L'Île-d'Elle ?
- Les études complémentaires annoncées seront-elles portées à la connaissance du public ?

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

En liminaire, il convient de rappeler que le projet a fait l'objet d'une concertation spécifique avec la profession agricole, en lien avec la chambre d'agriculture et les élus locaux, lors de l'élaboration des variantes d'aménagement. La Chambre d'Agriculture témoigne de la qualité de la concertation agricole.

S'agissant de la traversée de l'Île-d'Elle, une réunion des riverains a été spécialement organisée pour expliquer le projet (notamment l'absence de déviation) et définir les aménagements adaptés aux fonctionnalités de la traversée.

La mairie a ouvert un cahier de doléance, dont les remarques ont été remontées au Département.

A la suite de ces consultations spécifiques à l'agriculture et à la traversée de l'Île d'Elle, la concertation publique au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme a été menée par le Département. La publicité de cette concertation a pris la forme d'un affichage sur les huit communes concernées, de l'affichage d'avis de concertation à différents endroits de passages (voir pièce J-Bilan de la concertation publique), et d'une parution dans deux journaux locaux.

Trois réunions publiques ont été organisées à Fontenay-le-Comte, Velluire-sur-Vendée et l'Île-d'Elle.

#### **Concertation avec les exploitants agricoles**

Le projet a déjà fait l'objet d'échanges spécifiques avec la profession agricole lors de l'élaboration des variantes, en lien avec la Chambre d'Agriculture et les élus locaux.

Dans la phase à venir :

- *Les négociations foncières offriront une nouvelle occasion d'échanger directement avec chaque propriétaire et exploitant concerné, afin de préciser les modalités d'intervention et de recueillir leurs observations.*
- *Le Département a missionné la Chambre d'Agriculture pour réaliser une Étude Préalable Agricole (EPA), en cours. Les mesures collectives qui en découleront feront l'objet d'une concertation dédiée avec la profession agricole.*
- *Enfin, le dossier sera examiné par la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF), garantissant un avis éclairé sur la compensation collective des impacts agricoles.*

### **Concertation avec les propriétaires**

*Une enquête parcellaire sera réalisée après l'obtention des différentes autorisations. Préalablement à sa tenue, chaque propriétaire impacté est informé personnellement de son déroulé. Cette enquête permet notamment de répondre aux intérêts particuliers.*

### **Concertation avec les riverains, en particulier ceux de L'Île-d'Elle**

*La traversée de L'Île-d'Elle a déjà été présentée lors d'une réunion des riverains, complétée par un cahier de doléances mis à disposition en mairie, dont les remarques ont été transmises au Département.*

*Avant les travaux, une information spécifique des riverains sera organisée une fois le projet finalisé et le phasage des travaux arrêté. Cette communication permettra de présenter les aménagements définitifs, l'organisation des travaux, les impacts temporaires et les mesures de réduction de gêne.*

*Le projet est le fruit d'une concertation locale. Les prochaines étapes : finalisation de l'Étude Préalable Agricole, acquisitions foncières et finalisation des études projet de la traversée de l'Île-d'Elle, seront l'occasion d'informer de nouveau le public.*

***La commission d'enquête constate que la concertation a été menée conformément à la réglementation. Une incompréhension semble ressortir d'une absence de partage réciproque entre les différents acteurs de la profession agricole. Le public sera informé des prochaines étapes de l'évolution du projet.***

### **Synthèse globale**

***La commission d'enquête constate que le projet est adapté aux besoins locaux, avec une approche pragmatique et équilibrée entre sécurité, développement économique, et préservation de l'environnement. Les alternatives de contournement ont été écartées pour des raisons techniques, environnementales et financières, tandis que les aménagements proposés visent à améliorer la cohabitation des usages sans augmenter le trafic. La concertation avec les acteurs locaux et les riverains a permis d'ajuster le projet pour répondre aux préoccupations exprimées.***

Le 25 mars 2026 la Commission remet dans les délais impartis à Monsieur le Préfet de la Vendée, les registres d'enquête et les pièces annexes, son rapport d'enquête, et dans un document séparé ses conclusions motivées et avis.

Une copie de ce rapport d'enquête, les conclusions motivées et avis, seront adressés à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nantes.

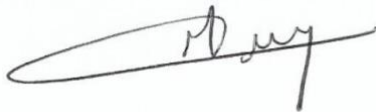
Fait à La Roche sur Yon le 25 mars 2026

Le Président de la Commission d'Enquête



Jean-Yves ALBERT

Les Commissaires Enquêteurs



Jean-Jacques FERRE



Dominique SERIN

## **9 DOCUMENTS ANNEXES AU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE**

- Un exemplaire du dossier d'enquête complet tel que décrit en cf. 1.9
- Le récapitulatif complet des contributions du public (édition du registre dématérialisé remis à la Direction de la Coordination, du Pilotage, de l'Appui Territorial et de l'Environnement (DCPATE) de la préfecture de la Vendée sous forme numérique)
- Les 8 registres d'enquête au format « papier » et pièces annexes clos et vérifiés par le Président de la commission d'enquête ;
- Le procès-verbal de synthèse ;
- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse

## 10 ANNEXE 1 - LISTE DES CONTRIBUTEURS

N° Contribution	Contributeur	Commune
1	Commission d'enquête (essai)	—
2	M. Laurent Fleurisson	Fontenay-le-Comte
3	Anonyme	—
4	Mme Leslie Gaillard	Fontenay-le-Comte
5	M. et Mme Marchand	Fontenay-le-Comte
6	CLE SAGE de la rivière Vendée	Fontenay-le-Comte
7	Mairie Auchay-sur-Vendée	Auchay-sur-Vendée
8	CLE du SAGE Sèvre niortaise- Marais poitevin	Fontenay-le-Comte
9	Délibération du Conseil municipal	Vix
10	Mme Pierrette Augereau	Velluire
11	M. Guérin	L'Île-d'Elle
12	M. Francis Guérin	L'Île-d'Elle
13	M. Manuel Transports Sudre	Mouzeuil Saint-Martin
14	M. Anthony Chabirand	Fontenay-le-Comte
15	M. Guy Soulaïne	L'Île-d'Elle
16	M. Guillon	—
17	M. Dany Gerel	Fontenay-le-Comte
18	M. Thierry Gantier	Velluire-sur-Vendée
19	Mme Chantal Jaumier	Velluire-sur-Vendée
20	M. Monsieur Morin	Doix-lès-Fontaines
21	M. Didier Vangampelaere	Doix-lès-Fontaines
22	M. Eric Boulard	Doix-lès-Fontaines
23	Mme Madame Bonnet	Doix-lès-Fontaines
24	Mme Marie Christine Couzinet	L'Île-d'Elle
25	Anonyme	—
26	SEDEP	—
27	M. Maxence Esteban	L'Île-d'Elle
28	M. Julien Chabirand	Vix
29	Anonyme	—
30	M. Jouannic Côme	Chantonnay
31	M. Mercier Pierre-Jean	L'Île-d'Elle
32	M. Daniel Goguet	L'Île-d'Elle
33	Anonyme	—
34	M. Damien Dufour	Fontenay-le-Comte
35	L'avenir Ensemble A L'Île-D'Elle	L'Île-d'Elle
36	Mme Marinette Jutard	L'Île-d'Elle
37	M. Sébastien Verdon	Fontenay-le-Comte
38	M & Mme Patrick & Françoise Baud	L'Île-d'Elle
39	M. Eric Jourdain	L'Île-d'Elle
40	M. Yves Brouard	L'Île-d'Elle
41	Vendée Fluides Energies	Dompierre-sur-Yon
42	Mme Marie-Jo Chatevaire	Doix-lès-Fontaines
43	SEDEP	Aizenay
44	Mme Karine Baudu	L'Île-d'Elle
45	M. Mme et Fabien & Sophie Billard	L'Île-d'Elle

<b>N° Contribution</b>	<b>Contributeur</b>	<b>Commune</b>
46	Collectif d'élus "L'Avenir Ensemble à L'Île D'Elle"	L'Île-d'Elle
47	M. Yohan Le Goff	Montreuil
48	M. Daniel Rideaud	Montreuil
49	M. Gaëtan Baudry	Montreuil
50	M. Nicolas Prouveau	Montreuil
51	M. Aurélien Augeneau	Montreuil
52	M. Pierre-Yves Hidreau	Montreuil
53	M. Jean-Louis Auger	L'Île-d'Elle
54	M. Jérôme Lebon	Les Velluire-sur-Vendée
55	M. Christian Goubin	L'Île-d'Elle
56	MM. Jean-Hugues et Calligaro Jean-Pierre Casseron	L'Île-d'Elle
57	L'Avenir Ensemble à l'Île d'Elle	L'Île-d'Elle
58	M. Alain Danede	L'Île-d'Elle
59	M. Gérard Neau	L'Île-d'Elle
60	M. Alain Simonneau	L'Île-d'Elle
61	M & Mme Patrick et Françoise Baud	l'Île-d'Elle
62	M. Daniel Goguet	l'Île-d'Elle
63	M. Christophe Arnaud	l'Île-d'Elle
64	M & Mme Dominique et Andrée Picoron	Doix-lès-Fontaines
65	M & Mme Murielle et Pascal Picoron	Doix-lès-Fontaines
66	Mme Geneviève Delpy	Doix-lès-Fontaines
67	Mme Marie-Claude Picoron	Doix-lès-Fontaines
68	SCI GDA représentée par Mme Geneviève Picoron	Doix-lès-Fontaines
69	Mme Geneviève Picoron	Doix-lès-Fontaines
70	M & Mme Claude et Ginette Picoron	Doix-lès-Fontaines
71	M. Mauduit Pierre	L'Île-d'Elle
72	Anonyme	—
73	Anonyme	—
74	M. Christian Goubin	L'Île-d'Elle
75	Anonyme	—
76	M. Christian Goubin	L'Île-d'Elle
77	M. Jean-Michel Poupeau	—
78	M. Alain Gaucher	L'Île-d'Elle
79	Anonyme	—
80	M. Joël Giraud	Auchay-sur-Vendée
81	M. François Bazire	Auchay-sur-Vendée
82	M. Lionel Grolleau	Auchay-sur-Vendée
83	M et Mme Ph & Marielle Bazire	Auchay-sur-Vendée
84	M. Jacques Métais	Auchay-sur-Vendée
85	M. Vivian Manceau	Auchay-sur-Vendée
86	M. Romain Gatineau	Auchay-sur-Vendée
87	CCI Vendée	La Roche sur Yon
88	Travaux Public 85	—
89	M. Christophe Renou	Vix

<b>N° Contribution</b>	<b>Contributeur</b>	<b>Commune</b>
90	M. François Péraud	Montreuil
91	Mme Barbara Bardon	Fontenay-le-Comte
92	Moquais Service	Fontenay-le-Comte
93	M. Samuel Girard	Auchay-sur-Vendée
94	M. Jean-Claude Girard	Auchay-sur-Vendée
95	M. Thomas Renoux	Vix
96	M. Yvon Hurtaud	l'Île-d'Elle
97	Anonyme modérée	l'Île-d'Elle
98 doublon de 97	Anonyme modérée	l'Île-d'Elle
99	M. Joël Giraud	Auchay-sur-Vendée
100	M. Jean-Paul Decloux	Auchay-sur-Vendée
101	M. James Couzinet	l'Île-d'Elle
102	M. Alain Simoneau	l'Île-d'Elle
103	Anonyme	Fontenay-le-Comte
104	M. Nicolas Auger	Auchay-sur-Vendée
105	Mme Marie-Claude Trichet	Auchay-sur-Vendée
106	M. Dominique Gatineau	Auchay-sur-Vendée
107	M. Jean-Marie Brémaud	Auchay-sur-Vendée
108	Mme Laurence Meneau	Auchay-sur-Vendée
109	M. Jean-Michel Morvan	Auchay-sur-Vendée
110	Mme Françoise Aujard	Auchay-sur-Vendée
111	M. Bruno Deborde	Auchay-sur-Vendée
112	M. et Mme Couteau	Auchay-sur-Vendée
113	M. Luc de Lohéac	Auchay-sur-Vendée
114	M. Chrstian Lacotte	Auchay-sur-Vendée
115	M. Thomas Coussot	Auchay-sur-Vendée
116	Anonyme	—
117	M. Jean-Paul Ballanger	l'Île D'Elle
118	M. Daniel Arnoux	Fontenay-le-Comte
119	Mme Patricia Drouin	Fontenay-le-Comte
120	Mme Lydie Capron	Fontenay-le-Comte
121	Mme Isabelle Foyard	Fontenay-le-Comte
122	Anonyme	—
123	M. Dominique Garreau	Fontenay-le-Comte
124	M. Paul Grosbon	Fontenay-le-Comte
125	M. Philippe Goanvic	L'Orbrie
126	M. Pascal Bonnin	Non précisée
127	M. Stéphane Augereau	Non précisée
128	M. Stéphane Muse Cadot	Non précisée
129	M. Bernard Grimaud	Non précisée
130	Mme Marie-José Goubin	L'île-d'elle
131	Mme Florence Beulque	Gué-de-Velluire
132	Commune	Doix-lès-Fontaines
133	M. Daniel Rideaud	Montreuil
134	M. Yvon Hurtaud	l'Île-d'Elle
135	M. Michel Muller	Fontenay-le-Comte
136	M. Johan Gachignard	Fontenay-le-Comte
137	M et Mme Patrick & Brigitte Deville	Fontenay-le-Comte
138	Anonyme	—
139	Anonyme	—

<b>N° Contribution</b>	<b>Contributeur</b>	<b>Commune</b>
140	Mme Emmanuelle Bernard	Fontenay-le-Comte
141	M. Dorian Deborde	Auchay-sur-Vendée
142	M. Dorian Deborde (doublon 141)	Auchay-sur-Vendée
143	Mme Marie Gobin	Fontenay-le-Comte
144	Anonyme	—
145	M. Alexandre Bourdeau	Auchay-sur-Vendee
146	M. Mathieu Foulonneau	Fontenay-le-Comte
147	Anonyme	—
148	Mme Estelle Batiot	Fontenay-le-Comte
149	"L'Avenir Ensemble à L'Île D'Elle"	L'Île-d'Elle
150	Mme Alice Debard	—
151	Mme Rennane Aicha	Fontenay-le-Comte
152	M. Ludovic Baudry	Fontenay-le-Comte
153	Mme Céline Voinot	Fontenay-le-Comte
154	Mme Coline Martin	Vix
155	M. Stéphane Bouillaud	Fontenay-le-Comte
156	M. Porcheron Guillaume	Fontenay-le-Comte
157	Anonyme	—
158	Anonyme	—
159	M. Laurent Manem	L'Île-d'Elle
160	Anonyme	—
161	Anonyme	—
162	Anonyme	—
163	Anonyme	—
164	Mme Alexia Fontaine	L'Île-d'Elle
165	Anonyme	—
166	M. Clément Daguzé-Houth	Doix les Fontaines
167	M. Benoît Clément	Doix les Fontaines
168	M. Ouvrard Claude	Doix les Fontaines
169	Anonyme	—
170	Anonyme	Auchay-sur-Vendée
171	M. Pasquier Thomas	Fontenay-le-Comte
172	M. Hidreau Pierre-Yves,	Auchay-sur-Vendée
173	Anonyme	—
174	M. Alain Danede	L'Île-d'Elle
175	Mme Ghislaine LÉGERON	Fontenay-le-Comte
176	Mme Ghislaine LÉGERON	Fontenay-le-Comte
177	Mme Eve Garreau	Vix
178	M. Jean-Pierre GAUDIN	Fontenay-le-Comte
179	M. Guy Loiseau	L'Île-d'Elle
180	M. Christophe Arnaud	L'Île-d'Elle
181	M. Daumoix	Fontenay-le-Comte
182	M. Christian Chabirand	Vix
183	Club d'entreprises Sud-Vendée	Fontenay-le-Comte
184	M. Jean Pierre Gaudin	Fontenay-le-Comte
185	Avenir Environnement Vendée	Fontenay-le-Comte
186	Mmes et M. Gachignard	Fontenay-le-Comte
187	M. Elie Raffeneau	Fontenay-le-Comte