



*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**Avis délibéré
sur le projet d'aménagement de la RD 938T
entre Fontenay-le-Comte (85) et la Charente-Maritime (17)**

n° PDL 005501 / AP

Introduction sur le contexte réglementaire

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie du projet d'aménagement de la RD 928T entre Fontenay-le-Comte (85) et la Charente-Maritime au niveau de Rochefort.

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre des procédures pour lesquelles le dossier a été établi en vue d'une enquête publique unique, à savoir :

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

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

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

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

1 Présentation du projet et de son contexte

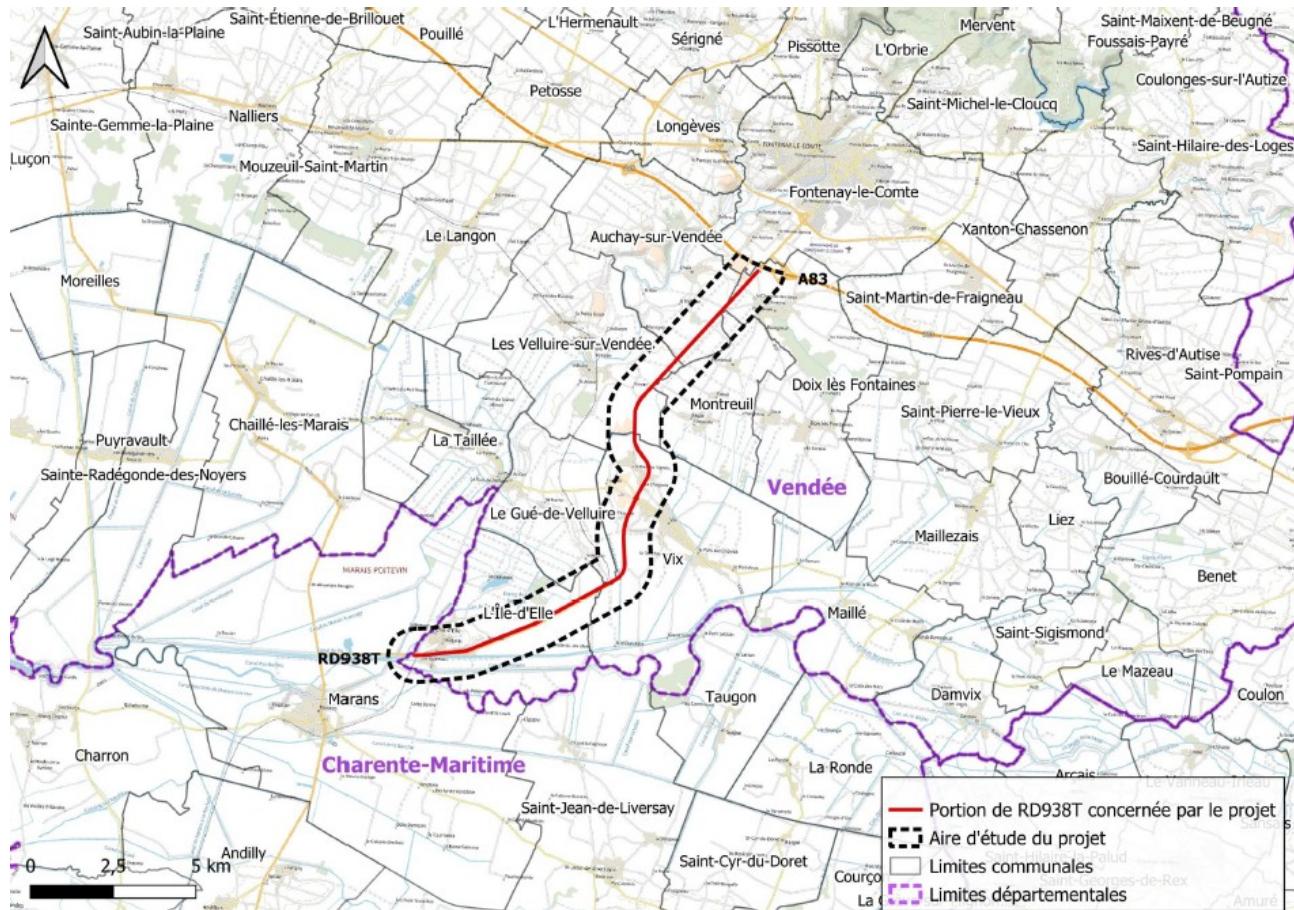
Le présent projet s'inscrit dans le contexte des suites de l'abandon du projet de l'A831 qui devait relier l'A83 au niveau de Fontenay-le-Comte à l'A 837 au niveau de Rochefort en Charente-Maritime.

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

La RD 938T entre Fontenay-le-Comte et L'Île-d'Elle est une route à deux voies bidirectionnelles d'une longueur d'environ 17 km. La RD 938 T est reliée à l'A83 axe Niort – Nantes au niveau de la commune de Fontenay-le-Comte et à la RD 137 à l'ouest de L'Île-d'Elle en direction de la Charente-Maritime et de La Rochelle.

Le trafic moyen sur cet axe varie entre 7 124 véh/j en janvier et 7 663 véh/j en août, avec un trafic poids lourd supérieur à 500 PL/j. Par ailleurs la RD 938 T permet d'assurer la desserte de communes situées de part et d'autre à partir des carrefours auxquelles se greffent d'autres routes départementales et voies communales, et supporte aussi la circulation d'engins agricoles du secteur. Le trafic de transit représente moins de 14 % de la circulation de la RD 938 T.

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



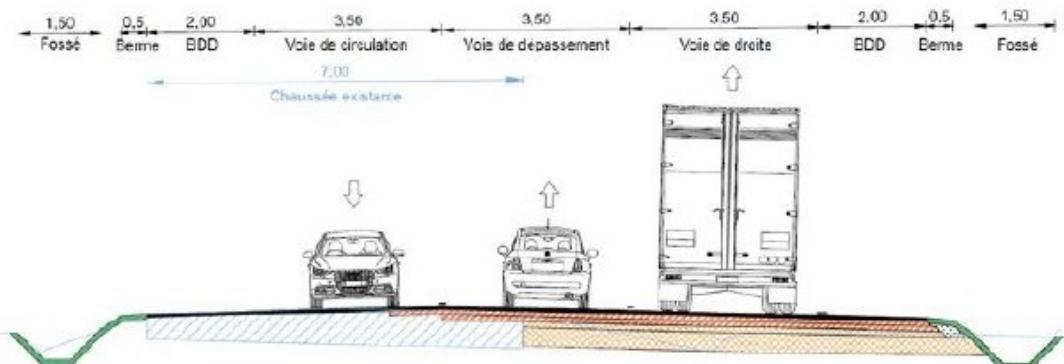
Situation de la RD 938 T et zone d'étude (source dossier)

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

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

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

Profil en travers type



Profil en travers type d'un créneau de dépassement (source dossier)

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

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

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

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

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

2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

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

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

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

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

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

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

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

3.1 Étude d'impact

Analyse de l'état initial de l'environnement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Articulation du projet avec les documents de planification

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

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

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

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

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

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

Cumuls d'impacts

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

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

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

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

Méthodes

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

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

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

3.2 Résumé non technique

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

4 Analyse des variantes et justification des choix effectués

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

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

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

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

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

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

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

5 Prise en compte de l'environnement par le projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La MRAe recommande :

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷ Aménagement foncier agricole, forestier et environnemental.

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

Milieux aquatiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La MRAe recommande :

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

Zones humides

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

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

L'étude d'impact présente l'identification et la caractérisation des zones humides aux abords de l'aménagement, selon les critères floristiques et pédologique.

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

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

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

Faune – flore – habitats

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

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

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

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

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

Au regard de ce qui précède, la MRAe recommande :

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

5.3 L'évolution des nuisances pour les riverains du projet

Bruit

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

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

Qualité de l'air

L'importance de l'étude est déterminée en fonction du niveau de trafic à terme (ici une étude de niveau 3)

Les incidences du projet sur la santé sont évaluées sur la base de l'indice pollution population (IPP), déterminé à partir de la population et de la concentration du polluant traceur retenu (dioxyde d'azote - NO₂) sur une maille de 200 m de côté. Le dossier présente le résultat final du calcul de l'IPP sans projet et avec projet à l'horizon 2028 et 2048 ainsi que des concentrations moyennes des polluants sur bande d'étude sans et avec projet à ces mêmes horizons.

L'étude sur la qualité de l'air conclut à des niveaux d'émissions de polluants identiques avec ou sans projet et à l'absence d'incidences significatives, les effets liés à l'augmentation du trafic étant réduits par la fluidification du trafic permise par les créneaux de dépassement ainsi que par les évolutions technologiques du parc de véhicules à termes. La MRAe relève néanmoins que la comparaison doit être réalisée non pas par rapport à la situation actuelle mais par rapport à la situation de référence qui intègre les évolutions du parc automobile.

5.4 Volet de mise en compatibilité des PLU

PLU de Fontenay le Comte

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

PLU de Velluire

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

PLU de Vix

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

PLU de l'Île d'Elle

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

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

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

6 Conclusion

L'abandon du projet d'aménagement de l'A831 a amené le Conseil départemental de la Vendée à réfléchir localement aux aménagements nécessaires afin de fluidifier et sécuriser la circulation des 17 km de la RD938T entre Fontenay-le-Comte et la Charente-Maritime.

La solution retenue consiste à mettre en place des créneaux de dépassemens et à regrouper et aménager les points d'échanges avec le reste du réseau routier s'y connectant.

Globalement, le dossier structuré de façon claire et bien illustré repose sur des études de qualité dont les méthodes sont clairement exposées. Toutefois la MRAe formule certaines recommandations afin d'améliorer la compréhension du projet et de ses enjeux pour une meilleure prise en compte de l'environnement sur certains de ses aspects.

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

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

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

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

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

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