



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

AVIS DÉLIBÉRÉ
SUR LE PROJET DE DÉVIATION ROUTIÈRE
ET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME
DE SAINT-MICHEL-EN-L'HERM (85)

n° PDL-2022-5983

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 de déviation routière de Saint-Michel-en-l'Herm en Vendée (85).

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 d'autorisation environnementale comportant un volet au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (du fait des rejets d'eaux pluviales et des atteintes portées aux zones humides et au marais) et un volet de dérogation relatif aux espèces protégées et à leurs habitats,
- procédure de déclaration d'utilité publique,
- procédure de classement et de déclassement des voies,
- procédure de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune.

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 en séance collégiale du 22 août 2022 Audrey Joly, Vincent Degrotte, Paul Fattal et Daniel Fauvre.

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 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

1 Présentation du projet et de son contexte

La commune de Saint-Michel-en-l'Herm (2356 habitants¹) se situe dans le Marais poitevin dit « desséché », sur le littoral Sud vendéen, entre Luçon et l'Aiguillon-sur-Mer et à 20 km de La Rochelle. Le bourg de Saint-Michel-en-l'Herm est situé sur une ancienne île du golfe des Pictons, qui correspond à l'ancien delta marécageux de la Sèvre niortaise et de la Vendée. Les marais desséchés sont les terres gagnées sur la mer, composés de paysages ouverts avec des mosaïques de prairies et de cultures. Ils sont protégés des crues et inondations par des digues. À l'intérieur, un maillage important de fossés a été constitué pour pouvoir réalimenter le marais en période estivale et évacuer les eaux en période pluvieuse. La zone d'implantation du projet de déviation de Saint-Michel-en-l'Herm s'inscrit dans ce contexte ; elle est majoritairement occupée par des cultures, au sein desquelles un maillage de fossés a été constitué, ayant pour exutoires principaux le chenal de la Raque à l'ouest du site et le chenal Vieux à l'est du site. Le marais poitevin et la baie de l'Aiguillon qui en constitue l'exutoire présentent des enjeux naturalistes mais aussi économiques et sanitaires liés notamment à la présence de zones de production conchylicoles et d'une activité touristique importante.

Le conseil départemental de la Vendée porte un projet de déviation routière du bourg, traversé par la RD746 qui constitue un des axes structurants assurant la desserte du littoral Sud de la Vendée depuis Luçon jusqu'à la Tranche-sur-Mer. Cet axe routier est également emprunté en saison par les usagers de l'autoroute A83

1 Données INSEE 2016.

souhaitant rejoindre le littoral depuis l'échangeur de Saint-Hermine. La circulation dans cette zone rurale se fait essentiellement en véhicules particuliers, la zone étant peu desservie par les transports en commun.

La RD746 traverse la commune de Saint-Michel-en-l'Herm d'est en ouest sur 3,4 km via son centre-ville, où elle supporte un trafic moyen annuel de l'ordre de 5000 véh/jour porté à 9000 véh/jour en période estivale, dont une part importante de véhicules en transit (90 % des véhicules légers). Les caractéristiques géométriques réduites de la voie (largeurs des voies, sinuosité) ne sont pas adaptées au trafic estival et notamment à la circulation et au croisement des véhicules de loisirs (camping-cars...), nombreux dans ce secteur touristique.

Les principaux objectifs du projet sont de :

- délester le centre-bourg du trafic de transit, notamment les poids lourds et gros gabarits, afin de faciliter et de sécuriser les circulations locales ;
- améliorer le cadre de vie des habitants par la réduction des nuisances sonores et des émissions atmosphériques en centre-ville ;
- améliorer la desserte de la côte vendéenne en fluidifiant la circulation en période estivale.

Le projet de déviation consiste en une route bidirectionnelle à 2 voies (sans chaussée séparée) de 4,8 km, où la vitesse sera limitée à 80 km/h.

A l'Ouest (tronçon 1), entre le tournant Joséphine et le carrefour déviation / RD 60, la digue des Habitants est réutilisée pour la route. Le carrefour avec voie spéciale de « tourne à gauche » créé au tournant de Joséphine est implanté dans des délaissés départementaux. Les parcelles agricoles sont desservies par les voies et chemins existants de part et d'autre du projet. Un giratoire est créé au carrefour déviation / RD 60 afin de desservir le bourg de Saint-Michel-en-l'Herm et les voies communales (VC).

Au centre (tronçon 2), entre le carrefour déviation / RD 60 et le carrefour Digue des Habitants / VC de desserte de la déchetterie, la digue des Habitants est conservée pour le rétablissement d'accès aux parcelles. La déviation est projetée au Sud de la digue et une traversée de la future RD est réalisée pour assurer le lien entre la digue et le réseau de chemins agricoles à l'Est.

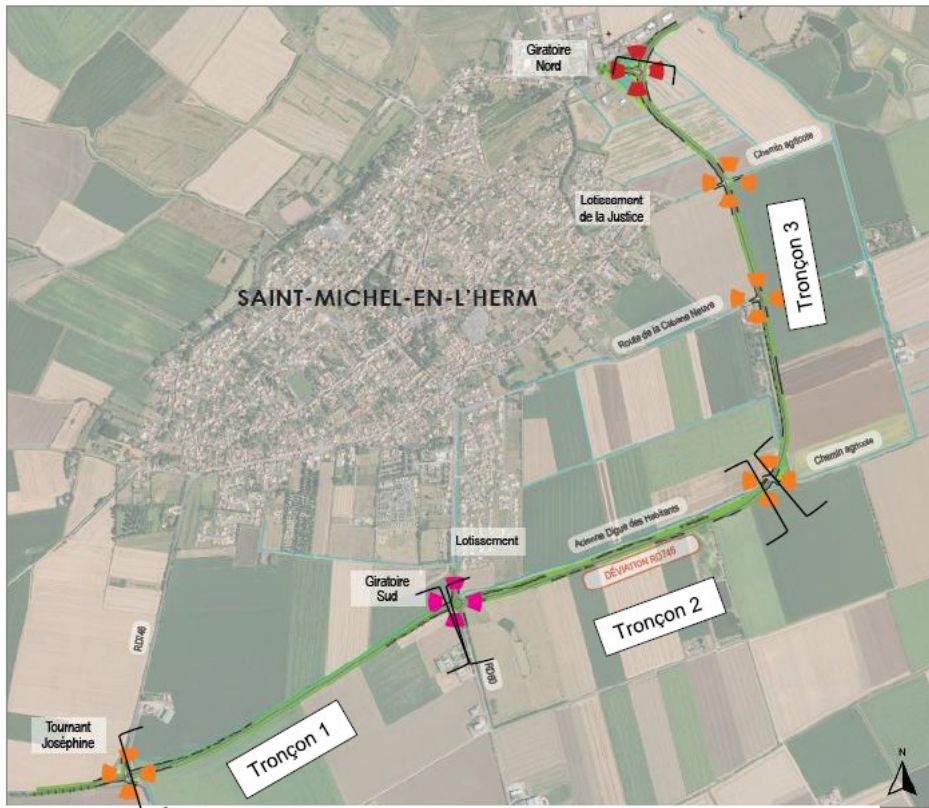
À l'est (tronçon 3), entre le carrefour Digue des Habitants / VC de desserte de la déchetterie et le raccordement sur la RD 746 en amont du Pont des Chauds, le tracé de la déviation est défini de manière à maintenir des parcelles agricoles exploitables de part et d'autre de celle-ci, tout en restant éloigné des habitations. Un carrefour simple est créé pour assurer la desserte de la déchetterie par la déviation. A proximité du Pont des Chauds, un carrefour « tourne à gauche » est créé dans la courbe pour rétablir l'accès au bourg de Saint-Michel-en-l'Herm et à la zone artisanale située à proximité.

La chaussée de 7 mètres et ses aménagements connexes (accotement, berme, fossé, bande d'entretien, talus extérieur, bandes d'entretien latérales, fossé de pied de remblai) présenteront sur la majeure partie du tracé une emprise d'environ 28 mètres.

Le projet comprend plusieurs ouvrages hydrauliques au niveau des fossés et canaux, et un merlon acoustique de 2,5 m de hauteur d'une longueur de 300 m au sud du lotissement bordant la RD60 (lotissement des Portes de la Mer). Il prévoit la plantation de différents types de haies sur une partie du linéaire et la restauration de zones humides compensatoires.

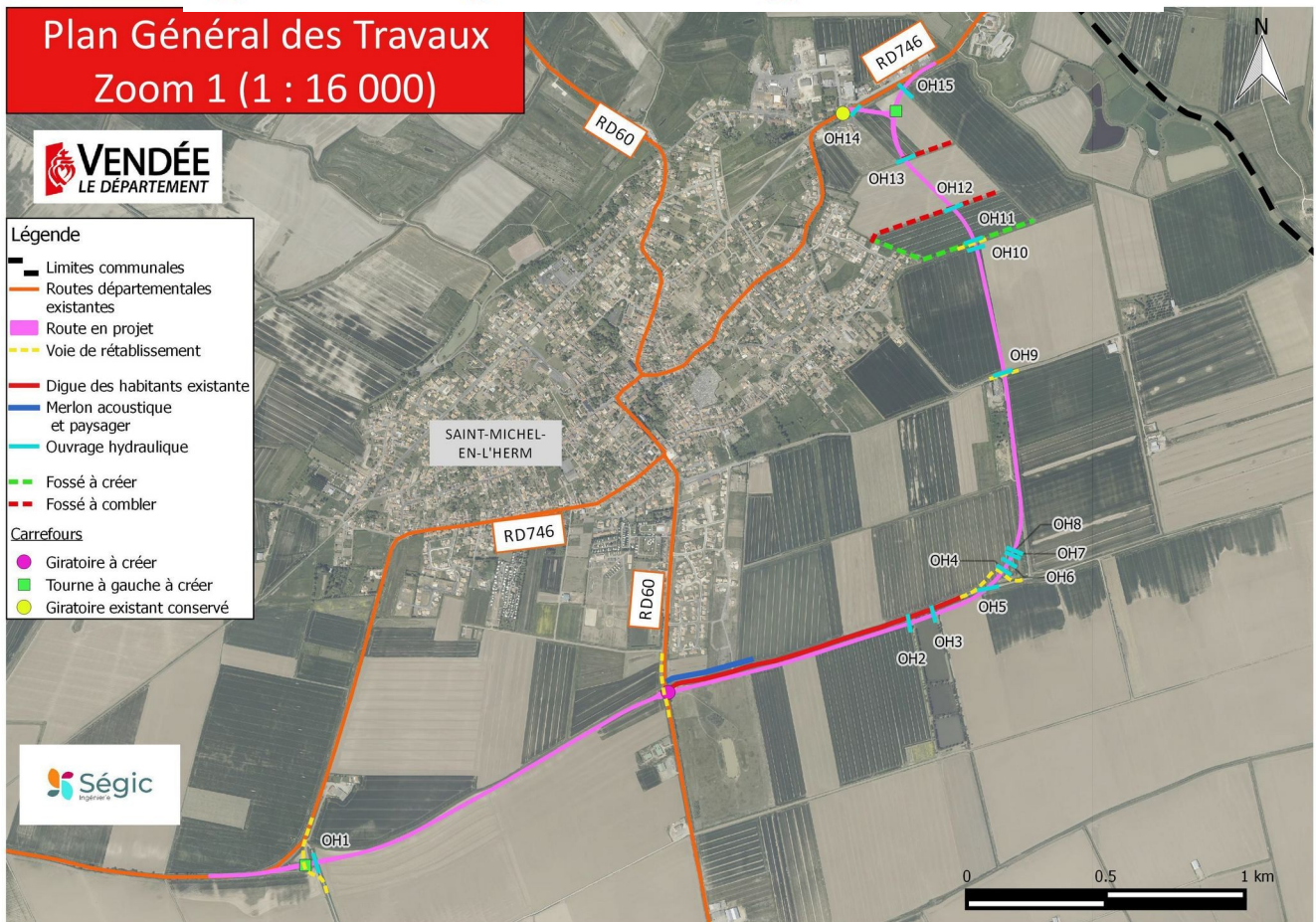
La section actuelle de la RD qui traverse le bourg sera reclassée en voie communale lorsque la future déviation sera mise en service.

Le coût d'investissement du projet est estimé à 9,6 millions d'euros TTC.



Légende :

- Carrefour en T
- Carrefour en croix
- Carrefour à sens giratoire



Plans extraits du dossier.

Selon le dossier, l'amélioration de la desserte du secteur de Luçon, La Faute/Mer et de La Tranche/Mer depuis l'A83 par les RD137, 949 et 746 fait également l'objet d'études pour la création des déviations de Saint-Jean-de-Beugné, Sainte-Gemme-La-Plaine et Triaize. À terme, un report de trafic est estimé au profit des RD137, RD949 et RD746 pour rejoindre ce secteur. Sur la RD746, la progression de trafic est estimée à 0.50 % par an à partir de 2022.

2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus du fait de 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 sont :

- le périmètre du projet à considérer dans cette évaluation environnementale ;
- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ;
- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité, notamment les zones humides et les espèces protégées ;
- la transparence hydraulique de l'ouvrage vis-à-vis des risques d'inondation et de submersion ;
- l'évolution des nuisances (bruit, pollution) pour les riverains des voies actuelles et futures ;
- l'évolution des 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 dont la MRAe a été saisie, composé de 13 pièces nommées de A à M dans leur version de janvier 2022 à l'exception des pièces A, B et D datées de décembre 2021. L'étude d'impact correspond à la pièce E, elle-même composée de 3 volumes.

Le dossier est dans l'ensemble structuré de façon très claire et bien illustré. Il fait l'objet de sommaires, synthétiques ou plus détaillés, permettant d'accéder rapidement aux documents et aux informations recherchées, excepté le volumineux document M « Annexes du dossier DUP-DAE » dont le contenu n'est pas précisé et au sein duquel les annexes 2 (fiches sondages pédologiques) et 7 (études des fonctionnalités des zones humides) du « Volet milieux naturels faune et flore et zones humides de l'étude d'impact » sont manquantes.

La MRAe recommande de faciliter la prise de connaissance des annexes par l'ajout d'un sommaire du document M « Annexes du dossier DUP-DAE » et de rajouter les pièces manquantes.

3.1 Étude d'impact

Cadre réglementaire

Le contenu attendu des études d'impacts est défini à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Sans que cela ait d'incidence sur le fond au cas présent, il importerait que les références à cet article au fil de l'étude d'impact prennent systématiquement en compte la version en vigueur de cet article (aux pages 120 et 595 par exemple).

Périmètre du projet

Au vu du dossier, ce projet de déviation s'inscrit dans une stratégie d'ensemble incluant plusieurs aménagements projetés depuis l'échangeur de Saint-Hermine sur l'autoroute A83² contribuant à l'amélioration de l'accès au littoral. Il est donc attendu que l'étude d'impact analyse si cet ensemble de travaux constitue ou non un projet au sens de la directive dite « Projets »³ et de l'article L122-1 du code de l'environnement. Elle doit porter sur l'ensemble des opérations pour en évaluer les incidences selon les informations disponibles, en étant actualisée au fur et à mesure de l'avancée des études et des travaux.

Le conseil départemental mentionne dans le « bilan de la concertation publique » réalisée fin 2020 (pièce G du dossier) que la création d'une aire de covoiturage est envisageable à l'occasion de ce projet de déviation du bourg et que son emplacement sera déterminé en concertation avec la commune. Cet aspect n'a pas été intégré à l'étude d'impact.

Le dossier prévoit le reclassement en voirie communale du tronçon de la RD traversant actuellement le bourg mais ne précise pas si des aménagements seront apportés à cette voie pour concrétiser l'objectif d'apaisement des circulations dans le centre bourg au bénéfice des mobilités douces et dissuader le trafic de transit de rester sur l'itinéraire actuel qui demeurerait plus court. Ils doivent donc être présentés dans l'étude d'impact afin que leurs éventuelles incidences environnementales puissent en être évaluées.

Comme pour la requalification de la RD existante, il convient de préciser si des aménagements sont envisagés pour concrétiser la volonté de la commune de faire de la RD60 sa nouvelle entrée de ville et, le cas échéant d'en évaluer les incidences environnementales.

Pour mémoire, le fait que ces aménagements soient, à terme, réalisés de façon concertée et/ou par un autre maître d'ouvrage que celui de la déviation ne fait pas obstacle à leur intégration dans le périmètre du projet⁴. Si ces futurs aménagements ne sont pas encore précisément connus, ils doivent cependant être présentés selon les informations disponibles et raisonnablement envisageables et leurs incidences environnementales doivent être évaluées.

La MRAe rappelle l'obligation de présenter une évaluation environnementale portant sur l'ensemble du projet d'aménagement entre l'A83 et l'accès au littoral d'une part et intégrant la requalification de la traversée du bourg et de la RD 60 d'autre part.

-
- 2 Il est indiqué dans la notice explicative que « *Ce projet, combiné à d'autres aménagements prévus depuis l'échangeur de Saint-Hermine sur l'autoroute A83 (desserte de Luçon depuis l'A83) permettra d'y favoriser les conditions de circulation ; les échanges seront facilités et améliorés, participant au développement économique des territoires et à la desserte touristique du littoral Sud vendéen* » et que « *Par le contournement d'une longueur de 4 900 mètres à 80 km/h, la traversée du bourg peut être estimée à environ 3 minutes et demie. Ces nouvelles dispositions se traduisent par un gain de temps de 1 minute 30 en conditions normales. Le gain de temps sera supérieur en période estivale puisque la traversée du bourg se fait plus difficilement du fait des forts trafics. Toutefois les bénéfices apportés par le projet iront au-delà des effets présentés ci-dessus qui se limitent au strict périmètre du contournement. En effet, ce gain de temps est à intégrer à plus large échelle avec d'autres projets structurants permettant d'améliorer significativement les temps de parcours. Cette nouvelle infrastructure contribuera à une fiabilisation des temps de parcours.* »
 - 3 Directive 2011-92-UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement
 - 4 Cf. dernier alinéa du III de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

Analyse de l'état initial de l'environnement

L'analyse de l'état initial de l'environnement est dans l'ensemble effectuée de façon claire, et utilement assortie de tableaux de synthèse. L'analyse du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) met cependant en évidence une insuffisance des inventaires pour certains groupes d'espèces :

- pour les chiroptères, ils ne couvrent pas une année complète avec notamment les périodes de migration et de déplacement des espèces (printemps et automne),
- pour les amphibiens, si le diagnostic permet de disposer d'une vision précise des populations présentes et de leurs habitats, il ne permet pas de connaître l'exploitation du site par les espèces et leur abondance,
- pour la flore, le nombre de jours d'observation (2 jours en 2019, pour l'actualisation des données) apparaît limité.

Articulation du projet avec les documents de planification

L'étude d'impact recense les objectifs et dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux et du plan de gestion des risques d'inondation (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne – mais dans sa version 2016-2021 – et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin du Lay applicables au projet. Elle évoque plus brièvement le projet de schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Pays de la Loire approuvé en mars 2022, qui se substitue aux schémas sectoriels préexistants (schéma régional des carrières, schéma régional de cohérence écologique – SRCE et schéma régional du climat de l'air et de l'énergie – SRCAE). Elle ne traite pas de la charte du parc naturel régional du Marais poitevin et du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Loire-Bretagne, dont la révision a été approuvée au printemps 2022 concomitamment à celle du SDAGE.

La MRAe recommande de compléter et d'actualiser l'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis des documents d'ordre supérieur les plus récents, notamment SDAGE, SRADDET et PGRI.

Cumuls d'impacts

L'article R.122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact décrit le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés qui, lors du dépôt de l'étude d'impact ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ou ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

L'étude d'impact porte son attention sur plusieurs projets mais ne permet pas de comprendre si l'analyse intègre bien l'ensemble des projets éventuels ne rentrant pas dans le champ d'une étude d'impact mais ayant fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique.

Méthodes

Les méthodes utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact sont décrites au fil du document.

3.2 Résumé non technique

Cette pièce figure – dans des versions non strictement identiques – au début des pièces E1 et K. Le résumé non technique est globalement clair mais omet de présenter plusieurs chapitres (justification du projet vis-à-vis des variantes étudiées, mesures compensatoires liées aux milieux naturels, mesures de suivi, etc.). Il comporte ponctuellement des extraits non-autoportants de l'étude d'impact (exemple : « *Après consultation*

de cette base de donnée », sans mentionner laquelle) ainsi que des indications sans plus-value avérée (« le projet n'augmentera pas le risque sismique »). Une partie des tableaux présentés en pages 154 et 155 est également manquante. Le résumé devra être complété pour tenir compte des recommandations du présent avis.

4 Analyse des variantes et justification des choix effectués

L'étude d'impact rappelle de façon claire :

- qu'un contournement sud commun aux bourgs de Triaize et de Saint-Michel-en-l'Herm a d'abord été envisagé à la fin des années 1990, avant d'être abandonné du fait d'enjeux environnementaux rédhibitoires (niveau d'impact sur les sites Natura 2000) au profit de deux contournements « courts » de chaque bourg,
- qu'ensuite, ont également été écartés, un fuseau nord de contournement de Saint-Michel-en-l'Herm, essentiellement du fait de ses impacts agricoles et sur les milieux naturels, et une variante consistant à dévier le trafic de transit à l'intérieur du bourg par les boulevards Pasteur et Joliot Curie, du fait de contraintes techniques et de sécurité et pour le cadre de vie des riverains,
- que deux variantes ont été étudiées au sein du fuseau sud, divergeant par leur positionnement vis-à-vis de la digue des habitants, suivant une analyse multicritères prenant en compte les différents compartiments environnementaux ayant abouti au choix de la variante n°1.

La MRAe observe qu'une alternative éventuelle consistant à orienter le trafic de transit, notamment poids lourds, vers le réseau routier existant sur d'autres communes, plutôt qu'à créer une voie nouvelle, n'a pas été envisagée.

Pour mieux asseoir la justification du projet, la MRAe recommande de compléter l'analyse des variantes en expliquant pour quelles raisons des alternatives à la solution d'aménagement en infrastructure neuve pour la déviation, basées sur l'optimisation d'autres infrastructures existantes n'ont pas été jugées envisageables.

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 et l'artificialisation des sols

Le projet représente une emprise estimée à 24 ha, majoritairement constitués de terrains agricoles.

Avec un profil en long principalement en remblai, le porteur de projet indique rechercher une minimisation des volumes de matériaux à apporter mais le dossier mentionne en page 463 que les chiffres sont en attente.

Le porteur du projet indique par ailleurs que le projet n'engendre pas d'étalement urbain, au motif que l'urbanisation est régie par le PLU et que les zones situées à proximité immédiate du projet sont majoritairement agricoles. La Mrae observe que c'est d'abord le PPRL qui pose les limites d'urbanisation sur ces espaces et appelle à la vigilance sur les développements futurs du bourg en rapport avec le réaménagement de son entrée à partir de la RD 60.

Par ailleurs, en rapport avec l'aménagement général de l'itinéraire annoncé par le conseil départemental, la question est aussi de savoir si la réalisation du projet est susceptible, pris isolément ou conjugué aux autres

aménagements projetés sur le réseau routier entre l'A83 et le littoral, de renforcer la pression urbaine sur les territoires devenant ainsi plus rapidement accessibles, notamment depuis les pôles d'emploi ou le réseau autoroutier.

La MRAe recommande de présenter un état des parcelles déjà urbanisées entre le bourg et la future déviation ainsi que de rappeler les restrictions d'urbanisation posées par le PPRL.

5.2 La préservation des milieux naturels et de la biodiversité, notamment la ressource en eau et les zones humides

Milieux aquatiques

Le projet est situé à l'amont de zones conchylicoles et de baignade, mais n'est pas concerné par un périmètre de captage d'eau potable. Le dossier présente les mesures de préservation des milieux aquatiques, projetées en phase de travaux ainsi que les modalités futures de rétablissement de l'écoulement des versants naturels (via des ouvrages de rétablissement hydrauliques dimensionnés pour une pluie centennale) et de gestion des eaux pluviales liées à l'imperméabilisation supplémentaire de sols (sur environ 10 ha), en cohérence avec le SDAGE et le SAGE.

En dehors des événements météorologiques exceptionnels et pollutions accidentelles (pour lesquels il est prévu en sortie de chaque bassin versants routier, un ouvrage avec cloison siphonide, surverse et clapet de sécurité afin de pouvoir emprisonner une pollution accidentelle dans les fossés de rétention), l'abattement des principaux polluants routiers repose uniquement sur la rétention au sein des fossés enherbés à pente faible situés de part et d'autre de la chaussée, avant rejet au milieu naturel. Les fossés de rétention seront dimensionnés pour une pluie d'occurrence 10 ans avec un rejet à débit limité de 3 l/s/ha. L'étude d'impact indique que « *ce système d'assainissement permet de gérer de manière satisfaisante les principaux polluants routiers (MES, DCO, Hydrocarbures totaux, Hydrocarbures aromatiques polycycliques). Seuls les métaux lourds sont encore présents en quantité supérieure aux objectifs. Cela est à nuancer avec le fait que le sol bénéficie de capacités d'auto-épuration permettant de limiter très fortement le risque de pollution des nappes sous-jacentes. En effet, ces polluants sont retenus dans les horizons superficiels du sol.* ». Le dispositif proposé correspond à un système de traitement des eaux de plateforme routière répertorié par le SETRA⁵. Il n'appelle pas d'observation de la MRAe.

Zones humides

Selon l'étude de caractérisation des zones humides réalisée, l'ensemble de l'aire d'étude est en zone humide (contexte du marais Poitevin) à l'exception des milieux imperméabilisés. Ainsi, 19,3 ha parmi les 24,18 ha d'emprise totale du projet sont des zones humides et sont considérés intégralement détruits, le solde correspondant à des surfaces anthropisées par l'urbanisation, les voiries ou les équipements publics.

Trois sites compensatoires ont été identifiés (deux sur la commune, un sur la commune de Grues) représentant une surface totale de 34,2 ha pour répondre aux besoins de compensation résultant des pertes fonctionnelles identifiées. La méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides⁶ a été mise en œuvre à la fois sur les zones impactées et sur les sites de compensation afin de justifier l'équivalence

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

6 La méthode nationale initiale ne permettant pas de réaliser l'évaluation des impacts des travaux pour les systèmes hydrogéomorphologiques estuarien et côtier, l'étude s'appuie sur une version provisoire de la version 2 de la méthode.

fonctionnelle entre les impacts résiduels et les compensations mises en œuvre. Ces sites, parmi lesquels deux sont actuellement cultivés et en partie drainés, seront restaurés et gérés de manière à rétablir des végétations prairiales humides. Le dossier affiche que les deux sites en propriété privée sont en voie d'acquisition par le conseil départemental, le troisième étant la propriété de la commune. La sécurisation foncière des sites de compensation, nécessaire à la pérennité des mesures, semble ainsi assurée.

Faune – flore – habitats

Le projet routier traverse des ZNIEFF de type 1 et 2. Plusieurs zonages réglementaires de protection (réserves naturelles, arrêtés de protection de biotope et sites Natura 2000⁷) sont compris dans les aires d'études élargie et éloignée.

Bien que l'emprise du projet soit à près de 90 % située sur des secteurs cultivés et/ou d'origine anthropique, une partie d'entre eux (plantations de feuillus et bassins) présentent des enjeux marqués. Le projet impacte également près d'un hectare d'habitats naturels de type prairie mésohygrophile⁸ et 3 ha d'habitats d'intérêt fort pour la faune ou la flore (végétations herbacées, végétations de fourrés et manteaux arbustifs notamment).

Le dossier prévoit des mesures de réduction et de compensation à la perte d'habitats et aux différentes atteintes aux spécimens d'espèces protégées (calendrier d'intervention, déplacement d'espèces, restauration et reconstitution d'habitats favorables, passages à petite faune, établissement d'un plan de gestion écologique, retrait d'espèces invasives, etc.). La demande de dérogation présentée en application de la législation relative aux espèces et habitats protégés au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement fait l'objet conjointement au présent avis d'un avis des experts du conseil scientifique régional et du patrimoine naturel (CSRPN).

Par ailleurs, l'étude d'impact conclut à une absence d'impact significatif du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la MRAe.

5.3 L'évolution des nuisances pour les riverains des voies actuelles et futures

L'étude conclut que 90 % des véhicules légers et la quasi-totalité des poids lourds emprunteront la future déviation, délestant le centre-ville du trafic de transit et y portant le trafic journalier moyen à 310 véhicules/jour, soit 14 fois moins que sans la mise en place de la déviation.

Bruit

L'étude acoustique conclut que les émissions sonores seront nettement améliorées en centre-ville avec une diminution de 10 à 12 dB(A) et qu'inversement, une hausse du niveau sonore de l'ordre de 12 dB(A) est attendue pour les habitations les plus proches du giratoire déviation/RD 60, avec une population concernée par les hausses de niveaux sonores de plus de 7 dB(A) dues à la déviation estimée à 35 personnes, sans dépassement des seuils réglementaires qui imposent une protection acoustique. Le Département projette néanmoins de réaliser un merlon de terre entre la déviation et le lotissement des Portes de la Mer pour former un écran visuel et atténuer le bruit de 2 dB(A). Le dossier n'individualise pas les effets attendus au niveau des secteurs urbanisables de la commune.

7 Zones Spéciales de Conservation (ZSC) du Marais Poitevin (FR5200659, FR5400446), Zone de protection Spéciale du Marais Poitevin (FR5410100), ZSC du Pertuis charentais (FR5400469), ZPS du Pertuis charentais Rochebonne (FR5412026).

8 Qualifie les végétaux qui croissent préférentiellement dans des milieux humides, mais pas inondés ou mouillés.

Le dossier présente de façon générique les nuisances attendues en phase chantier et les mesures de principe pouvant être envisagées pour les limiter. Ces mesures seront précisées ultérieurement, préalablement aux travaux par les entreprises à travers le dossier « bruit de chantier ».

Si les grandes étapes du chantier sont évoquées, le dossier ne précise ni la durée ni le calendrier prévisionnel des travaux.

Au titre des mesures de suivi, le dossier ne prévoit pas la réalisation de mesures de bruit après mise en service, pour vérifier la réalité des niveaux de bruit à la mise en service et au cours de la vie de l'infrastructure (à +10 ans et + 20 ans par exemple).

La MRAe recommande :

- **de présenter dans le dossier d'enquête un calendrier prévisionnel des travaux ;**
- **de prévoir des mesures de suivi des niveaux de bruit après mise en service du projet.**

Qualité de l'air

La majeure partie du trafic étant vouée à être reportée sur la déviation, la pollution de l'air due au trafic routier dans le bourg est appelée à diminuer fortement, au détriment du marais qui présente moins d'enjeux humains mais davantage d'enjeux faunistiques. Les émissions de polluants augmentent légèrement avec la réalisation du projet (horizons 2022 et 2042), par rapport à la situation sans projet en raison de l'augmentation des distances parcourues par les véhicules empruntant la déviation. Ces émissions modélisées restent cependant à terme, inférieures à celles observées actuellement en raison de l'amélioration technique du parc de véhicules.

Le dossier présente de façon générique les effets des différents polluants sur la santé humaine sans que soient analysés les effets du projet notamment au niveau des secteurs nouvellement impactés par la circulation. Cette présentation génère une confusion dans le dossier. Le calcul des concentrations de polluants mettant en évidence l'absence de dépassement des valeurs limites, le dossier gagnerait à analyser de façon explicite les impacts (ou leur absence) des concentrations de polluants avec la réalisation du projet.

La MRAe recommande d'analyser de façon explicite les effets locaux (ou absence d'effet) sur l'environnement et la santé humaine des concentrations de polluants avec la réalisation du projet.

5.4 Prise en compte des risques naturels

Le projet prend place dans un secteur exposé à plusieurs risques naturels.

L'étude d'impact explique que la prise en compte de certains risques tels que les mouvements de terrain, canicules et gel/dégel fera l'objet d'études géotechniques ultérieures visant à préciser les mesures de construction permettant de réduire la vulnérabilité du projet. Cette prise en compte ultérieure de ces risques techniques spécifiques n'appelle pas de remarque de la MRAe.

Concernant les risques d'inondation et de submersion, le dossier rappelle que le projet de déviation est situé en zone rouge naturelle submersible du plan de prévention des risques littoraux (PPRL) du bassin du Lay, qu'il sera implanté en léger remblai mais ne constitue pas une digue⁹ et que les écoulements existants (canaux, fossés...) seront rétablis. L'étude hydraulique réalisée affirme que la conception de la future déviation assurera

9 Une partie de la population ayant un temps manifesté le souhait que cette déviation fasse également office de digue et conduise à une révision du PPRL, en vue d'alléger les contraintes qui en découlent.

sa transparence hydraulique, en n'aggravant pas les aléas liés à une inondation de type submersion marine et en les réduisant légèrement au Sud-Est de la commune.

La digue des Habitants n'est ni classée au titre de la sécurité des ouvrages hydrauliques, ni incluse dans le système d'endiguement étudié par le Syndicat mixte du Bassin du Lay (autorité compétente pour la gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations – GEMAPI). L'ouvrage existant n'a donc pas vocation à assurer une protection contre les submersions marines. Toutefois, s'agissant d'une digue existante susceptible de faire rétention, elle peut générer un sur-aléa en cas de rupture.

Par choix des pouvoirs publics, la déviation du bourg de Saint-Michel-en-l'Herm n'aura pas de fonction de protection des personnes et des biens.

La maîtrise d'ouvrage a donc retenu la nécessité que la déviation soit hydrauliquement transparente, pour ne pas être susceptible de générer un sur-aléa en cas de rupture. Le dossier fournit des éléments expliquant la taille des ouvrages hydrauliques traversants pour drainer les bassins versants locaux, ainsi que pour éviter la mise en charge du remblai routier en cas de submersion marine. Il est aussi précisé que le profil en long de la voirie a été également calé pour faciliter la surverse en cas de submersion marine, ce qui signifie que le remblai routier sera, de fait, mis en charge en cas d'intrusions marines.

Ces éléments succincts s'appuient sur une étude hydraulique datée du 17 décembre 2021 annexée au dossier d'enquête qui porte notamment sur une modélisation hydraulique de l'impact du projet et sur le dimensionnement des ouvrages afin de garantir leur transparence hydraulique pour divers événements marins et/ou fluviaux, dont un événement de type Xynthia + 20 cm et un événement de type Xynthia + 60 cm. Ces scénarios comprennent des ruptures des ouvrages classés de premiers rangs générant des entrées d'eau jusqu'au bourg de Saint-Michel-en-l'Herm.

Cette étude hydraulique montre une volonté de réduire effectivement l'impact de la déviation sur l'expansion des crues, mais les cartes présentées entre l'état initial et l'état projeté montrent clairement que la déviation réduit les effets d'une submersion marine. Le remblai routier n'est donc pas complètement neutre :

- en amont de la déviation (c'est-à-dire à l'extérieur de la déviation, par rapport au bourg), celle-ci fait que les hauteurs d'eau seront ponctuellement supérieures (principalement au niveau du secteur 2 avec un effet de 5 à 10 cm) à l'état initial (impact jugé acceptable dans le dossier) ;
- en aval de la déviation (c'est-à-dire à l'intérieur de la déviation, par rapport au bourg), celle-ci fait que les hauteurs d'eau seront inférieures à l'état initial (effet supérieur ou égal à 40 cm principalement au niveau du tronçon 2), conférant à la déviation un rôle de protection.

Il ne peut donc pas être conclu une complète transparence du remblai routier pour les scénarios de type Xynthia 2010 et Xynthia + attendus du changement climatique à 2100.

Plusieurs points complémentaires posent également question :

- le fait de conduire les modélisations en tenant compte de l'existence de nombreuses digues non classées sur le territoire qui, justement parce qu'elles ne sont pas classées, ne peuvent être considérées comme pérennes ;
- le fait de ne retenir que des brèches depuis l'Aiguillon-sur-Mer côté Lay, et pas depuis les digues maritimes situées à l'intérieur de la baie de l'Aiguillon ;
- le fait, pour améliorer la situation, de seulement abaisser le profil en long du projet pour permettre des surverses, sans que la stabilité de l'ouvrage routier vis-à-vis du risque de brèche en cas de surverse (par érosion régressive¹⁰) ait été démontrée.

10 L'érosion régressive est un phénomène de dynamique hydraulique consistant en une érosion d'un ouvrage artificiel qui se propage de l'aval vers l'amont, c'est-à-dire dans le sens inverse de l'écoulement de l'eau.

En conclusion, les éléments contenus dans le dossier d'évaluation environnementale n'attestent pas que les ouvrages à venir ne remplissent pas de fonction de protection contre les submersions marines. Si ces ouvrages ne sont effectivement pas classés et donc pas concernés par la réglementation sur la sécurité des ouvrages hydrauliques, l'objectif initial de transparence de la déviation n'est pas complètement atteint.

Le fait d'abaisser la déviation pour permettre la surverse est mis en avant dans le dossier, mais il n'est pas démontré qu'en cas de surverse la stabilité du remblai est garantie : un risque de brèche n'est donc pas à écarter, ce qui générerait un sur-aléa.

La MRAe recommande de compléter le dossier concernant la prise en compte des risques de submersion littorale autour du projet.

5.5 L'évolution des émissions de gaz à effet de serre

Le dossier ne présente pas l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre en lien avec la mise en œuvre du projet. Seule une valorisation monétaire (€/j) du coût des effets de serre en situation actuelle, référence et projet est présentée, ne permettant pas d'appréhender les incidences du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre (équivalent CO2).

En outre, l'étude d'impact mêle, par endroits, des indications sur les aspects sanitaires liés à l'évolution de la répartition des émissions de polluants atmosphériques entre la situation actuelle et future à la place des indications sur les émissions de gaz à effet de serre confondant ainsi impact sur le climat et impact des polluants atmosphérique sur la population.

En phase chantier, le dossier affirme que les effets du chantier sont difficilement quantifiables. Cette estimation est pourtant régulièrement réalisée pour ce type de projet. En outre, la phase de construction peut avoir un poids particulièrement fort en comparaison de la phase d'exploitation. Un guide produit par le CEREMA à la demande du ministère en charge de l'environnement afin de répondre aux exigences du décret 2017-725 relatif aux principes et modalités du calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics, donne les éléments nécessaires à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers¹¹.

Le dossier affirme par ailleurs que le projet n'aura pas d'incidence sur les consommations énergétiques alors même que les distances parcourues par les véhicules sur la déviation seront supérieures. Cette affirmation est par ailleurs contredite par la monétarisation des effets du projet sur l'effet de serre qui montre une augmentation en situation projet.

La MRAe recommande de réaliser une analyse des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure et de prévoir des mesures de compensation le cas échéant.

5.6 Volet de mise en compatibilité du PLU de la commune

Le dossier rappelle que le projet de déviation était déjà identifié dans le PADD du PLU de la commune de Saint-Michel-en-l'Herm approuvé en 2008 et indique qu'il intersecte 7 secteurs du zonage graphique du PLU (UE, Ub, 1AUe, A, N, Ne et Nh), ainsi que l'emplacement réservé n°8.

Le volet de mise en compatibilité du PLU (pièce F du dossier) consiste à :

- modifier le règlement de la zone N et des sous-secteurs Ne et Nh afin de permettre la réalisation du projet, y compris de ses mesures compensatoires,
- introduire un emplacement réservé n°11 d'un peu plus de 24 ha dédié à la déviation au niveau de la bande DUP du projet,

11 [Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effets de serres des projets routiers – CEREMA – Mai 2020](#)

- réduire la surface de l'emplacement réservé n°8 existant, situé au niveau de la RD60 et dédié à un aménagement de voie.

Le chapeau du paragraphe 3 de la pièce F évoque également la création de deux emplacements réservés au niveau des deux sites compensatoires prévus pour en préserver la réalisation. Toutefois, cette composante du dossier de mise en compatibilité du PLU ne semble pas concrétisée dans les paragraphes 3.3.2 et 3.3.4. La légende du plan est par ailleurs non concordante (traits au lieu de croisillons).

Le dossier ne précise pas si les zones humides et marais sont identifiés dans le PLU tel que demandé par le SDAGE 2022-2027, et si les dispositions générales du règlement comportent des mesures spécifiques de protection de ces entités, faisant éventuellement obstacle en l'état à la réalisation du projet.

Certaines pièces du dossier évoquent ponctuellement une mise en compatibilité du PLU de la commune de Grues, sans en préciser la teneur, ni se prononcer sur la nécessité de cette dernière.

Le porteur de projet met en œuvre une procédure « commune » tel que permis par les articles L.122-14 et R.122-27 du code de l'environnement¹² et justifie, à cette fin, que les exigences du contenu de l'évaluation environnementale d'un PLU figurent dans l'étude d'impact du projet.

Il justifie également de la compatibilité des évolutions projetées avec le projet de SCoT Sud Vendée Littoral, toutefois dans une version projet de 2021 qu'il y aura lieu d'actualiser, ce qui est – en l'état des éléments connus de la MRAe – sans incidence sur le fond.

Moyennant les précisions sollicitées ci-dessus, les évolutions du PLU présentées dans la pièce F du dossier apparaissent cohérentes avec les besoins liés à la réalisation du projet et n'excèdent pas ces derniers.

6 Conclusion

Le projet de déviation routière du bourg de Saint-Michel-en-l'Herm vise à sécuriser les circulations locales et à améliorer le cadre de vie des habitants de la commune, tout en s'inscrivant dans une stratégie d'ensemble de réduction de temps de parcours entre l'A83 et la côte vendéenne, prévoyant la réalisation de plusieurs contournements routiers sur cet itinéraire.

Le dossier est dans l'ensemble structuré de façon claire et bien illustré mais appelle des précisions et compléments, concernant :

- le périmètre de projet à considérer au sens du code de l'environnement pour l'évaluation environnementale, celui-ci devant intégrer les aménagements et requalifications de voies avec lesquelles la déviation s'articulera ;
- la capacité des inventaires faune/flore/habitats réalisés à constituer le support de l'analyse des impacts du projet et le dimensionnement de mesures compensatoires pleinement adéquates ;
- les effets de la déviation, prise isolément ou conjuguée aux autres aménagements projetés sur le réseau routier entre l'A83 et la côte, en matière de pression urbaine sur les territoires ;
- les mesures de suivi des niveaux de bruit après mise en service du projet ;
- les effets (ou l'absence d'effets) des concentrations de polluants atmosphériques avec la réalisation du projet ;

12 Selon l'article R122-27 du code de l'environnement : « *En application de l'article L.122-14 du Code de l'environnement, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20.* »

- la transparence hydraulique de l'ouvrage vis-à-vis des risques d'inondation et de submersion ainsi que sa stabilité en cas de surverse ;
- l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure ;
- les besoins éventuels de mise en compatibilité du PLU de Grues, de création d'emplacements réservés au niveau des sites compensatoires et d'adaptation des mesures spécifiques de protection des zones humides et marais identifiés dans les PLU des deux communes.

Nantes, le 22 août 2022

Pour la MRAe Pays de la Loire, le président



Daniel FAUVRE