



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

**PAYS DE LA LOIRE**

## **AVIS DÉLIBÉRÉ**

**SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RD 137  
DESSERTE DE LUÇON DEPUIS L'AUTOROUTE A83 (85)**

**n° PDL-2023-7515**

## **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 desserte de Luçon par l'aménagement à 2x2 voies de la route départementale RD 137 depuis l'autoroute A83.

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 par correspondances électroniques Vincent Degrotte, Daniel Fauvre, Audrey Joly et Olivier Robinet.

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.

## **1Présentation du projet et de son contexte**

La desserte de la commune de Luçon (9 541 habitants<sup>1</sup>) depuis l'autoroute A83 est assurée actuellement par la route départementale (RD) 137 via le diffuseur situé au sud de Sainte-Hermine. La RD 137, connectée au carrefour giratoire en sortie de la gare de péage, est constituée d'une chaussée bidirectionnelle à deux voies sur 8 km qui traverse successivement les bourgs de Saint-Jean-de-Beugné (604 habitants) et de Sainte-Gemme-La-Plaine (2 058 habitants). Le reste de la desserte vers Luçon s'opère sur 4 km via la RD 949 (chaussée également bidirectionnelle à 2voies) à partir d'un carrefour giratoire qu'elle forme avec la RD 137.

La RD 137 constitue un axe structurant du territoire à destination de La Rochelle et de son port maritime. Le croisement avec la RD 949 (axe Fontenay-Le-Comte – Luçon – Les Sables d'Olonne) assure ainsi la desserte des pôles économiques et notamment celui de Luçon et du littoral sud-est du département de la Vendée.

Du fait de ces fonctions de desserte économique, d'écoulement du trafic de transit et touristique la RD 137 supporte un trafic élevé de 12 500 véhicules par jour<sup>2</sup> dont une part importante de camions (16 %) tout au

---

1 Données INSEE 2020.

2 Trafic enregistré en moyenne journalière annuelle (TMJA) en 2021.

long de l'année. En période d'affluence estivale, le trafic total peut s'élever à 25 000 vh/j<sup>3</sup>, ce qui selon de dossier engendre quelques difficultés de circulation, de sécurité et de nuisances pour le cadre de vie des habitants des deux centre bourgs traversés.

Le conseil départemental de la Vendée porte un projet d'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.

Le projet s'inscrit également dans le contexte de l'abandon du projet d'aménagement de l'autoroute A831 qui devait relier l'A83 au niveau de Fontenay Le Comte à l'A 837 au niveau de Rochefort.

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

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

Le projet d'aménagement porte sur un linéaire total de 8 450 m dont 7 550 m de tracé à 2x2 voies qui, pour le tronçon entre les deux bourgs s'appuiera sur la RD 137 existante qui sera élargie. La vitesse sera limitée à 110 km/h et 80 km/h pour la partie finale du projet réduite à 2x1 voie sur 900 m.

La connexion de la 2x2 voies s'effectuera par le biais d'une branche supplémentaire au giratoire de sortie d'autoroute. Les échanges entre la 2x2 voies et la RD 949 seront assurés par un demi carrefour dénivelé et la jonction finale au sud sur la RD 137 sera réalisée via un carrefour giratoire.

En divers endroits de l'aménagement, des voies de communication assurant des échanges locaux, notamment pour la desserte des deux bourgs déviés et d'autres axes départementaux (RD 14 et RD 88), seront rétablies.

À noter le franchissement de la voie ferrée Nantes – Bordeaux qui nécessitera un ouvrage d'art en passage supérieur.

La section aménagée à 2x2 voies présentera une plateforme de 25 m de large maximum, avec des accotements et ouvrages latéraux destinés à collecter les eaux de ruissellement des chaussées. Les talus de déblais ou de remblai présenteront une pente de 3 pour 2<sup>4</sup>. Pour la section réaménagée, en partie sur l'existant, le terre-plein central sera de 5 m de large et de 3 m pour le reste de la section.

Le long du tracé, le projet comprend plusieurs bassins de recueil et de décantation des eaux avant rejet ou infiltration, ainsi que plusieurs ouvrages hydrauliques destinés à assurer le rétablissement des écoulements superficiels interceptés.

Il intègre des merlons destinés à assurer la réduction du niveau de bruit pour deux secteurs au niveau du contournement Est du bourg de Saint-Jean-de-Beugné. Le premier, au niveau des 5 habitations – Rue des Tournesols, présentera une hauteur de 4 m pour une longueur de 395 m et le second pour 2 habitations – rue de La Pajaudière – aura une hauteur de 2 m pour une longueur de 305 m.

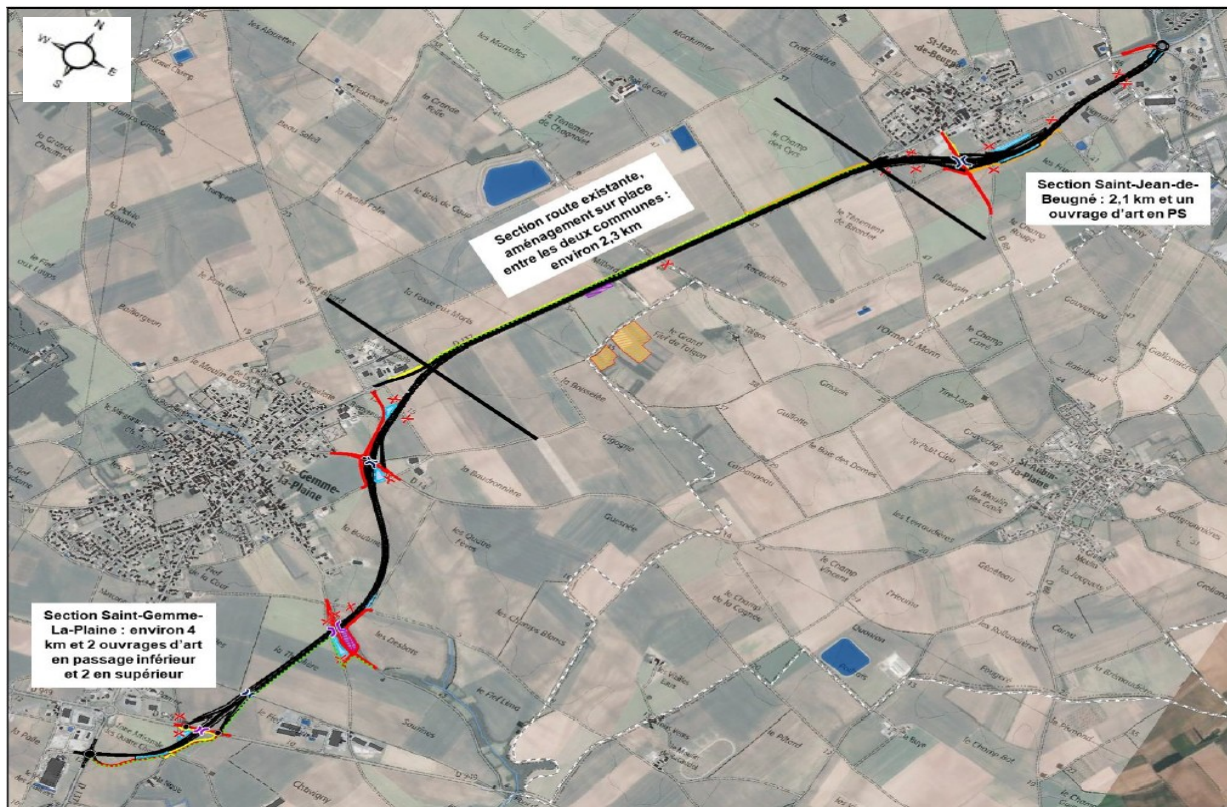
Le coût d'investissement du projet est estimé à 56,4 millions d'euros TTC.

---

3 Le dossier indique que la société des autoroutes du sud de la France (ASF) qui exploite l'autoroute A83 est amenée à fermer ponctuellement la gare de péage de Sainte Hermine afin de diriger les flux vers les échangeurs vers Fontenay Le Comte et Niort.

4 Pente de 3 m horizontal pour 2 m vertical.





Plan de la solution retenue et de ses aménagements – source dossier

## **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 :

- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ainsi que les effets induits du point de vue du climat ;
- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la transparence hydraulique de l'ouvrage et la gestion des eaux routières ;
- l'évolution des nuisances (bruit, pollution de l'air) pour les riverains des voies actuelles et futures ;
- l'évolution du trafic automobile induite 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 d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dont la MRAe a été saisie. Il est composé de 12 pièces nommées de A à H, dans leur version de septembre 2023, parmi lesquelles la pièce D, correspondant au dossier d'autorisation environnementale unique, comporte l'étude d'impact – pièce D2 – valant document d'incidences « Loi sur l'eau » avec ses annexes.

A titre de rappel, le dossier précise que le maître d'ouvrage s'est engagé directement dans la réalisation d'une étude d'impact pour son projet d'infrastructure routière d'un linéaire inférieur à 10 km, ne relevant

normalement que d'un examen au cas par cas au regard des catégories 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.

### 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. Toutefois, 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 La Roche-sur-Yon prise comme référence et présente des tableaux relatifs aux moyennes mensuelles des précipitations, températures et ensoleillement, observées sur la période 1984-2018. La MRAe relève que de nouvelles références météo-France portant sur la période 1991-2020 sont à utiliser comme référence depuis juin 2022. Celles-ci permettent de tenir compte des évolutions les plus récentes du climat.

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 en mai 2023 à l'échelle du territoire de la communauté de communes Sud Vendée Littoral. Pour chacun des polluants (COVNM NOx PM<sub>10</sub> PM<sub>2,5</sub> et SO<sub>2</sub>)<sup>5</sup> le dossier indique des diminutions dans des proportions variables (-24 % pour les PM<sub>10</sub> et -60 % pour le SO<sub>2</sub>) sur la période 2008-2021. Toutefois La MRAe relève que par rapport aux éléments présentés dans le diagnostic du territoire établi dans le cadre du plan climat air énergie territorial, les émissions de polluants en 2021 sont en hausse par rapport à ceux de 2016. Le dossier gagnerait à expliciter cet écart afin de comprendre s'ils résultent d'une évolution de la méthodologie pour quantifier les émissions entre 2016 et 2021 où s'ils relèvent d'autres facteurs conjoncturels pour un ou plusieurs secteurs d'activités du territoire.

La 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.

S'agissant d'un projet routier, la réalisation de l'étude d'impact a également donné lieu à une campagne de mesures in situ sur 14 jours afin d'analyser la qualité de l'air au niveau des traversées des deux bourgs et de leurs périphéries, à partir de deux traceurs de la pollution atmosphérique automobile que sont le dioxyde d'azote et le benzène. Si au regard des éléments présentés au préalable il est à considérer que le dioxyde d'azote sur le territoire est majoritairement généré par le secteur du transport, en revanche, outre le benzène, d'autres polluants induits par le trafic automobile comme les particules fines<sup>6</sup> auraient pu être retenus comme traceurs.

**La MRAe recommande de justifier le choix des deux traceurs retenus pour la campagne de qualité de l'air in situ.**

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,

5 COVNM : composés organiques volatils non méthaniques, Nox : oxydes d'azote, PM<sub>10</sub> : particules fines de diamètre inférieur à 10 µm et PM<sub>2,5</sub> de diamètre inférieur à 2,5 µm et SO<sub>2</sub> : dioxyde de soufre

6 Cf [Guide méthodologique sur le volet « air santé » des études d'impact routières – CEREMA version du 22-02-2019](#)

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 une enquête « 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 tableaux de synthèse. L'analyse du comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN), dont l'avis a été sollicité dans le cadre de la procédure pour le volet dérogation à la protection des espèces protégées, met en évidence des insuffisances dans la manière dont les inventaires ont été menés ou ont été restitués pour certains groupes d'espèces.

Pour la flore : la localisation des relevés de végétation n'est pas indiquée et la recherche de plantes messicoles semble ne pas avoir eu lieu, alors que leur présence est susceptible de constituer un enjeu fort sur ce secteur.

Pour l'avifaune : l'absence de localisation des transects<sup>7</sup> de recherche est soulignée. Le tableau 18 de l'étude d'impact met en évidence la faiblesse des inventaires ornithologiques dans la mesure où beaucoup d'espèces ne sont indiquées qu'en nicheurs possibles, alors même qu'elles sont facilement observables en période de nidification. La présentation du diagnostic du site Natura 2000 du Marais poitevin est erronée, dans la mesure où le dossier ne mentionne que les espèces du marais mouillé et élude les espèces à enjeux forts comme les busards, Oedicnème s criard ou Gorge bleue à miroir présentes sur le projet de contournement. Aucune information sur l'historique de la protection des busards sur ce secteur n'est indiquée alors même qu'un suivi est en place depuis 15 ans dans le cadre de la politique de gestion des sites Natura 2000 du Marais poitevin et de la Plaine calcaire sud Vendée. Ces manques témoignent de l'absence de contact avec les structures locales, notamment, celles en charge de l'animation de ces sites et du parc naturel régional (PNR) du Marais poitevin, qui disposent d'information et de données utilement mobilisables.

Pour les chiroptères : si l'inventaire de 2019 fait l'objet d'une description précise de la méthodologie, il est à noter l'absence de relevés au niveau de la variante 1 à Saint-Jean-de-Beugné, correspondant au tracé retenu et sur la partie centrale. L'échantillonnage est nettement insuffisant tant en durée qu'en répartition de ces écoutes aux différentes périodes du cycle biologique des espèces et il manque une session en période automnale. Aucune cartographie localisant les différentes espèces de chauves souris et les corridors de déplacements privilégiés n'est fournie. Le diagnostic ne met pas en perspective les résultats avec la liste des espèces à enjeu fort du document d'objectif (DOCOB) du site Natura 2000 du Marais poitevin, ce qui serait de nature à relever la sensibilité du secteur du point de vue des enjeux de conservation du Murin de Daubenton, de la Noctule de Leisler et de la Pipistrelle de Nathusius. Pour les espèces mobiles et à fort intérêt patrimonial, il est nécessaire d'étendre la recherche aux gîtes voire aux nurseries dans les bourgs voisins. La présentation des résultats, sous forme de pourcentages, est biaisée du fait des différences de détectabilité entre espèces.

Pour les reptiles, l'absence de pose de plaques à reptiles conduit probablement à une sous-estimation de la présence de ce groupe d'espèces, tant en diversité qu'en nombre d'individus, notamment pour la Vipère aspic notée dans la ZNIEFF<sup>8</sup> de type 1 « Forêt de Sainte Gemme » voisine des variantes ouest .

Pour les amphibiens : nonobstant la faible représentation d'habitats naturels favorables aux amphibiens, le dossier ne précise pas la localisation des point d'écoutes crépusculaires.

---

7 Dispositif d'observation de terrain le long d'un tracé linéaire.

8 Les ZNIEFF de type I sont des espaces homogènes écologiquement, définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou d'habitats rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional. Ce sont les zones les plus remarquables du territoire. Les ZNIEFF de type II sont des espaces qui intègrent des ensembles naturels fonctionnels et paysagers, possédant une cohésion élevée et plus riches que les milieux alentours.

Pour les insectes : en absence de localisation des point d'échantillonnage des orthoptères et rhopalocères, le diagnostic est globalement insuffisant. L'absence d'une recherche de la Laineuse du prunellier et du Sphinx de l'Epilobe constitue un manque important.

**La MRAe recommande de présenter un inventaire faune-flore consolidé pour une évaluation plus précise des niveaux d'enjeux associés pour chaque groupe d'espèces.**

### **Articulation du projet avec les documents de planification**

L'étude d'impact aborde 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 (schéma régional de cohérence écologique – SRCE et schéma régional du climat de l'air et de l'énergie – SRCAE). Cependant, il n'aborde pas l'articulation du projet avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) approuvé le 17 octobre 2019 qui s'est notamment substitué au plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de Vendée encore mentionné au dossier par erreur. Le PRPGD est désormais intégré au SRADDET. Alors que le projet va nécessiter par endroit des démolitions d'ouvrages et de voiries à rétablir, il est notamment attendu un développement spécifique vis-a-vis de la planification pour la prévention et la gestion des déchets du bâtiment et travaux publics notamment vis-a-vis des recommandations et priorités du plan pour la valorisation des déchets du BTP.

Classiquement, les projets d'aménagement routiers sont consommateurs de matériaux de carrières (sables et granulats) principalement utilisés pour la réalisation des structures de chaussées 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.

Le dossier aborde l'articulation du projet avec les documents de planification en matière d'urbanisme. Le SCoT Sud Vendée Littoral approuvé le 11 mai 2023 a inscrit parmi les orientations du PADD l'amélioration de la qualité de la desserte des principaux axes routiers pénétrants du territoire et l'amélioration de la desserte routière de la ville centre Luçon, par l'aménagement à 2 x 2 voies de la RD 137 depuis l'A 83, figure de manière explicite au document d'orientation et d'objectifs.

Le projet nécessite une adaptation de certains points de règlement du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'ex-communauté de communes du Pays de Sainte-Hermine, approuvé antérieurement au SCoT, au travers de la procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera mise en compatibilité du PLUi.

S'agissant du plan climat air énergie territorial (PCAET) élaboré par la communauté de communes Sud Vendée Littoral, le dossier présente une analyse restreinte qui se limite au rappel des objectifs de la stratégie territoriale de la collectivité pour 2030 et 2050 en matière de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effets de serre (GES) du territoire en les situant par rapport aux objectifs du cadre National (SNBC) et régional (SRADDET). En ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques, le dossier se limite à indiquer les objectifs de réduction des émissions fixés pour la France à l'horizon 2030, rappelés dans le PCAET, mais qui n'ont pas été déclinés à l'échelle territoriale. Sur la présentation de ces seuls éléments le dossier conclut à la compatibilité du projet, au seul motif qu'il a pour but d'améliorer la qualité de l'air, en déviant la circulation des centres-bourgs.

Au-delà de la question de la qualité de l'air, pour laquelle le PCAET sera tenu de décliner à son échelle les objectifs qu'entend poursuivre la collectivité en matière de réduction des pollutions atmosphériques, il est attendu une analyse du projet vis-à-vis des autres objectifs de consommations énergétiques, d'émissions de GES, mais également de la séquestration de carbone du territoire et de la cohérence avec le plan d'actions du PCAET.



Dans son avis sur le projet de PCAET Sud Vendée Littoral<sup>9</sup>, la MRAe relevait que ce document prévoyait de favoriser les motorisations alternatives, le covoiturage, les mobilités actives, l'usage des transports collectifs, l'intermodalité autour des centres bourgs et de faire de la gare de Luçon le « *pilier de l'intermodalité* », mais fixait un objectif chiffré de réduction de la part modale des véhicules motorisés peu ambitieux (réduction de 5 % de la part modale de la voiture individuelle pour l'amener en deçà de 90 %). Elle recommandait à la collectivité d'accorder une place plus importante à la maîtrise des émissions liées aux déplacements sur son territoire, notamment les déplacements touristiques, dans la mise en œuvre de son plan d'actions. Le dossier ne précise pas dans quelle mesure le projet intègre cet objectif de la stratégie territoriale de la communauté de communes Sud Vendée Littoral.

L'analyse de la compatibilité avec les documents de planification relatifs à la gestion de l'eau et aux risques inondation est plus spécifiquement développée au chapitre 14 consacré au « volet eau » de l'étude d'impact. Elle recense les objectifs et dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2022-2027, et des deux schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) du bassin du Lay et de la Sèvre niortaise et Marais poitevin applicables au projet.

En l'absence de plan de prévention du risque inondation au sein de l'aire d'étude, le dossier procède à l'analyse du projet vis-à-vis des objectifs 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 l'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis du plan régional de prévention et de gestion des déchets, du schéma régional des carrières et du plan climat air énergie territorial Sud Vendée Littoral.***

### Cumuls d'impacts

Le dossier rappelle ce qui est attendu réglementairement au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement puis présente une cartographie localisant onze projets situés dans un périmètre géographique fixé arbitrairement à 10 km sans autre forme de justification. Il propose une analyse cumulée seulement pour trois d'entre eux, qui ont été dispensés d'étude d'impact suite à un examen au cas par cas, sans que soient expliquées les raisons pour lesquelles les huit autres, notamment, ceux ayant fait l'objet d'une étude d'impact ont été exclus de cette analyse. La MRAe relève que, pour au moins une composante de l'environnement relative à l'artificialisation des sols et aux effets induits pour les milieux naturels et les espèces inféodées à ces espaces certains de ces huit autres projets présentent des effets justifiant une description des effets cumulés avec ceux du projet, qui porte sur 37 hectares d'emprises et concerne également des habitats favorables à l'accueil et au déplacement de chiroptères et d'oiseaux.

La MRAe relève que l'étude d'impact n'évoque pas le projet de déviation de la RD 746 à Saint Michel en L'Herm. Bien que distant de plus de 10 km il est à noter, la MRAe a considéré, dans son avis le concernant<sup>10</sup>, que ce projet de déviation de la RD 746 s'inscrivait dans une stratégie d'ensemble incluant plusieurs aménagements depuis l'échangeur de Saint-Hermine sur l'autoroute A 83 afin de contribuer à l'amélioration de l'accès au littoral. La MRAe avait rappelé l'obligation de présenter une évaluation environnementale du projet d'aménagement entre l'A 83 et le littoral, mais, dans son mémoire en réponse, le conseil départemental avait indiqué que le projet de desserte de Luçon depuis l'A 83 n'était pas lié au projet de Saint Michel en L'Herm, distant de 18 km, car il s'implante dans un environnement différent et ne répond pas aux mêmes objectifs.

9 Au stade de l'élaboration de l'étude d'impact le PCAET élaboré n'avait pas encore été approuvé. Il a donné lieu à [l'avis délibéré n° 2023APDL15 du 15 mai 2023 dossier PDL-2023-6771](#)

10 [Avis de la MRAe Pays de la Loire n°2022APPDL58 du 22 août 2022](#) relatif au dossier 2022-5983.

La MRAe relève que les deux projets présentent un objectif commun visant à fluidifier le trafic de circulation en période estivale de ce secteur sud-est vendéen. Dès lors, il serait utile de mener une analyse des effets cumulés afin d'évaluer les incidences sur les différentes ressources à mobiliser pour leur réalisation, sur l'artificialisation des sols et les effets induits sur les milieux naturels, sur les déplacements ainsi que sur les consommations énergétiques et les émissions de GES.

**La MRAe recommande de présenter une description des incidences cumulées, qui réponde aux attendus de l'article R122.5 du code de l'environnement relatif au contenu de l'étude d'impact, en intégrant les effets du projet de déviation de Saint-Michel-en-l'Herm et des projets existants, ayant fait l'objet d'une étude d'impact, recensés à proximité de l'aire d'étude.**

### Méthodes

Les méthodes utilisées pour la réalisation de l'étude d'impact sont décrites au fil du document, mais également précisées au chapitre 13 de celle-ci pour chaque thématique après avoir rappelé la démarche générale adoptée et les sources bibliographiques mobilisées.

Toutefois, ce chapitre ne fait aucune analyse sur leurs limites éventuelles compte tenu des protocoles employés et des difficultés qui peuvent survenir lors de leur mise en œuvre pour les investigations de terrain (enjeux écologiques). C'est le cas également par exemple, pour l'évaluation du niveau de trafic actuel et futur pris en compte à la fois pour le dimensionnement du projet et les mesures en matière de nuisances sonores et d'émissions de polluants.

### 3.2 Résumé non technique

Le résumé non technique (pièce D3) 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 au présent avis et des réponses qui y seront apportées.

## **4 Analyse des variantes et justification des choix effectués**

Les variantes de tracé sont exposées distinctement pour la déviation de Saint-Jean-de-Beugné (V1, V2 et V3) d'une part, et de Sainte-Gemme-La-Plaine d'autre part (VA, VB, VC et VD). Avec une option commune qui consiste à privilégier un aménagement par l'élargissement de la route actuelle pour la section située entre ces deux déviations.

La comparaison de variantes s'opère selon les critères des conditions de report du trafic, des contraintes et d'enjeux pour l'agriculture, l'environnement, le bruit, le cadre de vie et le coût.

L'analyse comparative est présentée distinctement pour chaque thématique et pour chaque variante des deux sections de déviation. La solution retenue correspond à l'association de la variante V1 avec la variante VA passant toutes deux à l'est des bourgs respectifs. Cette solution apparaît, notamment au regard du critère environnemental, la moins impactante car elle présente le tracé le plus court. En revanche le dossier ne propose pas d'aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet (situation tendancielle sans projet). Cette option permettrait d'éclairer le public quant aux raisons du choix du projet.

La solution retenue s'avère celle qui présente également le coût le moins élevé dans ce chapitre du dossier (42,1 M€)<sup>11</sup>.

La justification du projet repose essentiellement sur le diagnostic établi à partir des éléments de trafic qui mettent en évidence une circulation importante de poids lourds à l'origine de nuisances pour les riverains

---

11 À noter que le coût du projet présenté finalement à l'estimation sommaire des dépenses est de 56,4 M€ à ce stade.

concernés et pour le trafic local de ces bourgs, ainsi qu'une congestion ponctuelle du réseau routier en période estivale.

Bien qu'un des objectifs affichés du projet vise à contribuer à la sécurisation de la traversée, les relevés d'accidentologie sur la période 2011-2020 recensent en moyenne 0,4 victime par an et uniquement pour des blessures légères. Ce caractère faiblement accidentogène de l'infrastructure vient ainsi relativiser l'objectif de sécurisation annoncé par le maître d'ouvrage. En effet, les aménagements et limitations de vitesse à 30 km/h mis en place en traversées de bourgs, conjugués à la densité de circulation qui limite elle-même les vitesses pratiquées contribuent fortement à réduire le taux et la gravité des accidents.

Sur la base des éléments de trafic à l'heure la plus chargée du matin et de l'après-midi, issus des comptages du samedi 28 juillet 2018, le dossier estime le niveau de trafic à 23 000 vh/j sur la RD 137 en période de pointe<sup>12</sup>. Ce trafic correspondant à un samedi de chassé-croisé des départs et retours de vacances estivales présente un écart conséquent avec le niveau de trafic en moyenne journalière sur un an (12 700 vh/j) et avec celui de la moyenne journalière des deux mois d'été entre 16 000 et 17 000 vh/j.

Le dossier présente le résultat de la modélisation du trafic, en basse et haute saison, en 2025 et 2045 sur la RD 137 sans la mise en place du projet, ainsi que les niveaux de trafics reportés à ces mêmes périodes sur le projet et les délestages induits en traversées de bourgs.

C'est le niveau de trafic correspondant à la tranche horaire 11h-12h la plus élevée qui a été retenu pour la modélisation en haute saison et pris par la suite comme hypothèse de départ pour le dimensionnement des caractéristiques de l'ouvrage. Le dossier ne pointe pas particulièrement le nombre de jours où cette situation est appelée à se répéter et qui devrait également être prise en compte afin de conforter la démonstration de la nécessité d'un aménagement à 2x2 voies. Le dossier gagnerait à rappeler les limites de capacités d'une route bidirectionnelle à 2 voies et de les mettre en perspective avec le nombre de jours où cette augmentation de trafic serait atteinte aux horizons 2025 et 2045 sans nécessairement se focaliser sur le trafic horaire maximal de la pointe estivale.

Au regard des problématiques de congestion amenant le gestionnaire de l'A83 à fermer occasionnellement la barrière de péage de Sainte-Hermine, l'aménagement permettra un meilleur écoulement du trafic en sortie d'autoroute du fait de la capacité offerte par l'aménagement d'une 2x2 voies. En revanche, ce projet ne semble pas répondre à l'engorgement en entrée d'autoroute depuis le giratoire actuel sur lequel le projet est appelé à se raccorder.

Les objectifs exposés du projet visent principalement à améliorer les conditions de desserte de Luçon, contribuer à la sécurisation des traversées d'agglomération de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-La-Plaine et à améliorer le cadre de vie des habitants de ces deux communes. Toutefois, le dossier ne met pas particulièrement en avant les arguments qui ont conduit le maître d'ouvrage à inclure au projet une section à 2x1 voie au-delà du raccordement de la 2x2 voies à la RD 949. Les flux de trafics qui se reporteraient sur cette partie du projet sont à destination ou en provenance de La Rochelle. Le dossier gagnerait à expliquer les raisons pour lesquelles ce flux ne saurait emprunter les axes existants à 2 voies bidirectionnelles.

#### **La MRAe recommande :**

- **de présenter l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ;**
- **de rappeler les limites de capacité d'un aménagement de chaussée bidirectionnelle à 2 voies et l'occurrence des dépassements de ces limites sur une année et en haute saison aux horizons projetés de 2025 et 2045 qui justifient l'option retenue de 2X2 voies ;**

---

12 Dans la présentation du contexte général il est indiqué un trafic qui peut atteindre d'environ 25 000 vh/j en période de point de saison touristique.

- **de préciser le besoin d'aménagement de la section à 2x1 voie entre la RD 949 et la RD 137 au regard des aménagements actuels assurant déjà ces échanges et de leur capacité en termes d'écoulement du trafic.**

## **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, artificialisation des sols et effets sur le climat liés à l'aménagement routier et à son usage**

Le projet s'implante sur 37,7 ha d'espaces agricoles ou naturels, dont 32,8 ha constitués de terrains cultivés.

Le dossier ne propose pas de représentation du profil général du tracé. Il indique toutefois pour certaines sections, notamment au droit des voies ou des écoulements à rétablir ou au passage à proximité des bourgs, si le passage du tracé s'opérera davantage en remblai ou en déblai par rapport au terrain naturel. Le dossier met en évidence un projet fortement déficitaire en matériaux, qui nécessitera à ce stade un apport de remblais extérieurs de l'ordre de 235 000 m<sup>3</sup>. A noter que le projet de déviation de Saint Michel-en-L'Herm évoqué précédemment est déjà prévu intégralement en remblai et nécessitera également des apports extérieurs conséquents. La MRAe souligne donc la nécessité d'analyser ces effets cumulés sur les ressources. A ce stade le dossier ne précise pas les sources d'approvisionnement de ces matériaux ni les incidences environnementales correspondantes. Il en va de même pour ce qui concerne la destination des 90 000 m<sup>3</sup> de terres végétales à évacuer.

Bien qu'exploités majoritairement de manière intensive, les 37,7 hectares cultivés ou non sur lesquels le projet va être implanté, participent à des degrés variables au stockage de carbone. Le dossier ne présente pas d'estimation chiffrée des émissions de gaz à effet de serre (GES) liée 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 chaussées sans davantage de précision. L'artificialisation conduit nécessairement à une perte définitive de cette capacité de stockage de carbone. 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'aménagement routier et les émissions liées aux travaux, le dossier évoquant notamment un trafic estimé à 3 260 poids lourds pour gérer les flux de matériaux.

En phase d'exploitation, le dossier indique que les émissions sont principalement dues au trafic circulant sur la RD 137. Un horizon de 20 ans est pris en compte pour définir le niveau de trafic dimensionnant l'infrastructure.

Le tableau 28 du bilan des émissions de GES en phase d'exploitation (exprimé en tonne/jour) indique une augmentation de 9 % à l'horizon 2045 entre la situation sans et avec le projet. Ce tableau est en tout point identique aux tableaux 42 et 65 du bilan des consommations énergétiques exprimé en t/an, ce qui interroge dans la mesure où, si ces deux notions sont liées elles n'en demeurent pas moins différentes. Un éclaircissement et une rectification apparaissent nécessaires sur ce point en utilisant la bonne unité de référence de la tonne équivalent de CO<sub>2</sub> pour ce qui concerne les émissions de GES. Le dossier explique que pour ce bilan des émissions de GES et de consommations énergétiques, il s'est appuyé sur le modèle COPERT

V<sup>13</sup>. Cependant, la présentation des données de trafic d'entrée du tableau 68 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 français<sup>14</sup> 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 doublée 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'impact<sup>15</sup> pour tout type de projet, ainsi que le guide de mai 2020<sup>16</sup> « 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 :**

- **de reprendre le chapitre sur les émissions de gaz à effet de serre avec une analyse quantitative basée sur un scénario sans projet réaliste et le cas échéant d'une variante de chaussée bidirectionnelle à 2 voies ;**
- **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.**

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

### **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 SETRA<sup>17</sup>.

Selon la configuration des cinq 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. Toutefois, une pluie de période de cinquante ans a été prise en considération pour les ouvrages du bassin versant n°4 en raison d'enjeux particuliers relatifs aux problématiques de réseaux d'eaux pluviales au niveau du bourg de Saint-Jean-de-Beugné, situés en aval des rejets de ces deux bassins de rétention disposés de part et d'autre de la 2x2 voies.

---

13 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.

14 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.

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

16 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 ».

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

Les ouvrages de rétention intègrent une sur-verse bétonnée qui évite la rupture des bassins en cas de phénomènes supérieurs à celui pour lequel les ouvrages ont été dimensionnés. Il est indiqué que cette sur-verse est conçue pour répondre jusqu'à des pluies d'occurrence centennale. En revanche 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.

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. Alors qu'il est rappelé que la pollution chronique est en relation directe avec le niveau de trafic, 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. Seul le taux d'abattement minimal de 80 % pour les MES est indiqué au sein de la mesure R8 relative à la mise en place de dispositifs de traitement des eaux pluviales.

La mesure R8 rappelle que pour les bassins dont le rejet sera assuré par infiltration, la filtration par le sol permet un abattement de ces polluants et ainsi de limiter l'impact des rejets sur les eaux souterraines. Elle ne précise pas ce qu'il en est pour les bassins étanches prévus dans des secteurs de remontée de nappe et dont les rejets ne se feront pas par infiltration.

La gestion des pollutions accidentelles est abordée pour la phase travaux et la phase d'exploitation de la route.

Pour la phase d'exploitation le dossier se limite à préciser les modalités de confinement des pollutions au droit 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 doit indiquer plus précisément la politique d'entretien et d'exploitation en fonction du niveau de service défini pour cet axe.

Bien qu'aucun cours d'eau ne soit présent à proximité du projet, son tracé traverse plusieurs talwegs constituant des axes privilégiés d'écoulement des eaux superficielles, qui pour trois d'entre eux coïncident avec des secteurs de remontées de nappes à l'origine d'inondations. Pour chaque écoulement intercepté, le projet intègre des ouvrages de rétablissement hydraulique dimensionnés pour une pluie centennale afin d'assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure. La localisation des divers ouvrages est clairement présentée sur les plans dans l'étude d'impact, leur nombre et caractéristiques sont rappelés au sein de la mesure R5. La mesure R6 est quant à elle destinée à assurer la transparence hydraulique du projet routier au niveau de la nappe perchée du secteur de la Boutinière situé entre deux vallons. Ainsi pour compenser la réduction du champ d'expansion de la remontée de cette nappe perchée du fait des remblais routiers, le projet intègre la réalisation d'un bassin tampon destiné à stocker l'eau de cette nappe pour un volume correspondant à ce passage en remblai. La MRAe relève que, le dimensionnement des ouvrages de rétablissement hydraulique au niveau des trois fonds de vallons (figures 167/168 et 169 et illustration photographique figure 117) intègre le phénomène de remontée de nappe en proposant leur surdimensionnement. Il indique que le dimensionnement de ces ouvrages est cohérent avec l'approche hydrogéologique. Toutefois cette conclusion gagnerait à être davantage argumentée afin d'apprécier la mise en œuvre de la compensation liée au passage de la route, a priori en remblai, au niveau des vallons et la réalisation de bassins étanches en déblai. Il serait ainsi utile de présenter les éléments de calcul détaillés démontrant que le dimensionnement des ouvrages proposés est en mesure de répondre concomitamment à la problématique de remontée de nappe et de rétablissement des écoulements liés à une pluie centennale.

### **La MRAe recommande :**

- **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 ;**
- **de détailler comment la concomitance des phénomènes de remontées de nappe et des épisodes d'occurrence centennale pour le rétablissement des écoulements hydrauliques interceptés au niveau des trois fonds de vallons a été prise en compte dans la conception du projet.**

### **Zones humides**

Le périmètre d'étude restreint au sein duquel les divers tracés de variantes ont été étudiés a fait l'objet de 99 sondages (figures 88 et 89) ayant tous conclus à l'absence de sols caractéristiques de zone humide.

Une série de cinq sondages complémentaires a été effectuée en septembre 2023 au droit du tracé retenu dans un secteur correspondant à une délimitation de zone humide reportée au règlement graphique du PLUi, suite à un inventaire mené, a priori, selon une méthodologie n'ayant pas la même exigence que celle d'un dossier d'autorisation au titre du code de l'environnement. Ces investigations ont permis de confirmer l'absence de zone humide (tableau 14). Afin de prendre en compte cette réalité de terrain, une nouvelle délimitation de la zone humide est proposée dans le cadre du volet relatif à la procédure de mise en comptabilité du PLUi.

### **Faune – flore – habitats**

Nonobstant les lacunes ou imprécisions évoquées précédemment au plan méthodologique dans la réalisation de l'état initial qui ne permet pas d'appréhender précisément les niveaux d'enjeux pour cette composante, le porteur de projet identifie un certain nombre d'incidences du projet sur la biodiversité.

L'analyse des incidences vis-à-vis des continuités écologiques est abordée de manière trop succincte, les fonctionnalités des corridors locaux identifiés par des inventaires de terrain ne sont pas présentées. Le corridor à l'est de Sainte-Gemme-La Plaine dans le secteur « Les Desbats » ne semble pas pris en compte.

Le tracé s'est attaché à éviter les sites Natura 2000 de la Plaine calcaire du sud Vendée et du Marais poitevin tout en restant très proche de leurs limites. Si les 37,7 hectare impactés par l'emprise du projet sont constitués majoritairement de parcelles de grandes cultures il n'en demeure pas moins qu'elles constituent des habitats favorables à l'avifaune de plaine. Aussi, considérer que les 32,8 hectares de grandes cultures impactés présentent un intérêt écologique nul à faible est de nature à sous estimer le niveau d'incidences résiduelles pour les espèces qui en dépendent (Bruant proyer, Cochevis huppé, Gorgebleue à miroir, Busard cendré et Oedicnème criard), ceci alors même qu'il est indiqué « *En somme, une diminution possible des effectifs des populations du cortège du milieu ouvert est attendue. Ce sont ainsi les fonctions de reproduction, de repos, d'alimentation, de chasse, de transit ou de refuge qui seront perturbées* ». Concernant plus particulièrement le Busard cendré, il est indiqué que les populations déclinent dans le sud Vendée, malgré les mesures de conservation mises en œuvre sur le territoire. Les incidences jugées moyennes apparaissent donc sous évaluées dans la mesure où le projet se situe au cœur de l'espace de vie menacé de cette population.

De plus, le dossier n'expose pas les raisons pour lesquelles une réduction plus importante des emprises du projet n'a pas été envisagée (limitées à une simple route bi-directionnelle avec le cas échéant des créneaux de dépassement) conformément à la démarche d'évitement et de réduction des impacts. La seule concession consiste à privilégier un doublement sur place de l'actuelle route pour la section entre les deux bourgs.

En dehors de la faune volante, le dossier ne précise pas les conditions de rétablissement des axes de déplacement de la faune terrestre ce qui doit constituer un point d'attention particulier pour le maître d'ouvrage au regard du caractère particulièrement morcelé du territoire et de la présence de nombreux axes de circulation routiers à fort trafic, déjà identifiés au schéma régional de cohérence écologique comme des éléments de fragmentation linéaire de niveau 1 très fort et de niveau 2 fort (figure 76).

Pour la phase chantier, les mesures d'évitement et de réduction des incidences pour les habitats sensibles à proximité des emprises des travaux sont à préciser du point de vue de la localisation et des linéaires de clôtures ou de barrières à mettre en place. Au-delà de ces barrières visant à éviter les impacts directs sur la faune, le dossier ne prévoit pas, le cas échéant, des dispositions afin de limiter les envols de poussières sources éventuelles de perturbation et de dégradations des habitats hors des limites du chantier .

Par ailleurs, le dossier ne présente pas de calendrier et de durée prévisionnelle de réalisation du projet. Seules sont indiquées les périodes d'exclusion pour les travaux de défrichage et de terrassement pour les reptiles et les oiseaux sans qu'il soit précisé si elles porteront sur une année ou plus.

L'impact du projet en phase d'exploitation paraît également sous-estimé en ce qui concerne le risque de collision, pourtant bien documenté dans la littérature sur ce type d'infrastructure à 2x2 voies. Le dossier ne permet pas de situer les corridors favorables aux déplacements de chiroptères et aux oiseaux qui seraient intersectés par le tracé. Le risque de mortalité par collision avec le trafic n'est pas traité, par conséquent le dossier n'aborde pas les éventuelles mesures destinées le cas échéant à réduire ces risques notamment en proposant des aménagements paysagers de nature à orienter les survols de l'infrastructure davantage en hauteur au niveau des corridors intersectés.

Trois mesures compensatoires sont proposées afin de recréer des habitats favorables aux oiseaux et des haies favorables aux chauves-souris et aux oiseaux.

Le site de compensation le plus important porte sur un ensemble de parcelles représentant 5,25 ha pour lesquelles il est prévu une gestion des espaces cultivés favorables au Busard cendré et à l'Oedicnème criard. Si l'acquisition de ces parcelles par le maître d'ouvrage donne une certaine garantie quant à la pérennité de la mesure, il n'en demeure pas moins que cette mesure vise des parcelles qui font déjà l'objet de mesures agro-environnementales et climatiques (MAEC)<sup>18</sup>. Aussi la MRAe se pose la question de la réelle plus-value apportée par cette mesure. Deux autres sites de compensation plus modestes sont prévues en bordure de la 2 x 2 voies pour 0,83 ha et de 0,65 ha au sein d'un carrefour dénivelé. Au total ces 6,73 ha sont à mettre en relation avec les 37,7 hectares d'habitats appelés à disparaître.

Il est prévu la plantation de 4 965 m de haies favorables aux oiseaux et aux chiroptères, en compensation des 3 420 m de haies détruites dont 2 924 m de haies multi-strates. Si le ratio peut être considéré intéressant du point de vue de la compensation linéaire, en revanche les fonctionnalités écologiques disparues ne seront pas reconstituées à court terme (le temps que les nouvelles plantations atteignent un développement suffisant). Par ailleurs, la MRAe relève que ces plantations vont s'opérer dans des espaces relativement proches et parallèlement à l'infrastructure sans que soient établi le lien avec les ruptures de continuités écologiques à rétablir.

Au final le bilan des mesures proposées n'apparaît pas suffisant pour garantir l'absence de perte nette de biodiversité au regard des impacts du projet. La stratégie nationale en faveur de la biodiversité rappelle que la

18 Les MAEC ont pour but de compenser les surcoûts et manques à gagner générés par l'introduction sur l'exploitation de pratiques plus respectueuses de l'environnement.



destruction et l'artificialisation des milieux naturels est l'une des causes premières de l'érosion de la biodiversité. De manière corollaire l'étude d'incidence vis-à-vis des sites Natura 2000 nécessite également d'être reprise.

**La MRAe recommande de renforcer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet sur la base d'une meilleure appréciation du niveau d'enjeu relatif à la perte conséquente d'habitats et de leurs fonctionnalités notamment pour les espèces protégées à enjeux de conservation dont certaines en lien avec les sites Natura 2000 proches, ceci dans l'optique d'être en phase avec les objectifs de la stratégie nationale en faveur de la biodiversité.**

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

Sur la base de l'étude de trafic à l'horizon de 20 ans après la mise en service, le taux de report de circulation sur la future route se situerait entre 80 et 85 % (cf figure 181).

Le dossier restitué sous forme de cartographie par courbes isophones les niveaux sonores en période diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h) aux abords du projet sans mise en place de mesure particulière de protection acoustique.

Les résultats de cette modélisation font apparaître des dépassements de seuils réglementaires au niveau de deux secteurs situés sur la commune de Saint-Jean-de-Beugnet : récepteurs 9 à 13 au niveau d'habitations d'une zone pavillonnaire à l'est du bourg « Rue des Tournesols » et récepteurs 20 et 21 pour deux habitations rue de la Pajaudière en sortie sud du bourg.

Après simulation d'un merlon de 4 m de haut pour le secteur est et un merlon de 2 m de haut pour le secteur sud, la modélisation met en évidence le respect des seuils réglementaires de jour comme de nuit.

La MRAe relève cependant que le choix du dispositif n'a pas été particulièrement discuté, le maître d'ouvrage s'étant orienté vers la solution de moindre coût. Au regard de la configuration du futur tracé, il est à noter que le secteur « Rue des Tournesols » sera à la fois affecté par la mise en place de bassins de rétention et de merlons anti-bruit.

L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières n'impose pas un suivi aux exploitants des routes mais son article 5 indique, notamment, que des mesures sur site peuvent être effectuées en façade des bâtiments pour s'assurer du respect des objectifs réglementaires. Le dossier gagnerait à indiquer si des mesures de suivi des niveaux de bruit sont prévues notamment pour s'assurer de l'efficacité des dispositifs anti bruit à la mise en service, mais aussi à moyen et long termes.

**La MRAe recommande de préciser si des mesures de contrôle des niveaux de bruit sont prévues après la mise en service pour garantir le respect des objectifs réglementaires.**

### Qualité de l'air

La majeure partie du trafic étant vouée à être reportée sur le projet, la pollution de l'air due au trafic routier dans les deux bourgs déviés est appelée à diminuer fortement, au détriment des zones urbanisées périphériques qui présentent moins d'enjeux humains mais davantage d'enjeux faunistiques.

Les incidences du projet sur la santé sont évaluées à partir de l'indice pollution population (IPP), déterminé à partir de la population et de la concentration du polluant traceur retenu (dioxyde d'azote – NO<sub>2</sub>) sur une maille de 200 m de côté (données INSEE 2017). Le tableau 43 présente le résultat final du calcul de l'IPP sans projet et avec projet à l'horizon 2025 et 2045. Le tableau 44 présente celui des concentrations annuelles modélisées au droit des bâtiments exposés pour le NO<sub>2</sub> et les PM<sub>10</sub>.

La présentation adoptée est peu détaillée et ne permet pas de comprendre comment les résultats finaux ont été obtenus, ni la raison pour laquelle il est désormais pris en compte le paramètre PM<sub>10</sub> alors que l'état initial

s'était attaché à faire des mesures en retenant le benzène comme second traceur en complément du dioxyde d'azote.

Le dossier gagnerait à expliquer dans quelle mesure les données de l'état initial ont finalement été prises en compte dans la modélisation dont les principaux calculs devraient eux-mêmes être annexés au dossier.

Les résultats montrent que les concentrations moyennes annuelles modélisées au droit des bâtiments les plus exposés sont inférieures aux valeurs recommandées par l'organisation mondiale de la santé (OMS). Si l'approche proposée fait état d'une baisse des concentrations au niveau des bâtiments les plus exposés entre la version sans projet en 2025 et la version avec projet en 2025 et 2045, il est à noter qu'il ne s'agit pas des mêmes bâtiments concernés. Dans le premier cas, il s'agit de bâtiments en bordure de la RD 137 en traversée de bourg et dans le second cas il s'agit d'habitations situées en extension urbaine du bourg de Saint-Jean-de-Beugné, nouvellement concernées par le projet.

Aussi le dossier doit présenter une cartographie permettant de visualiser l'évolution des concentrations avant et après projet pour les deux secteurs différents les plus exposés en traversée de bourg le long de l'actuelle RD 137 et au niveau des habitations les plus proches du tracé projeté.

L'étude s'intéresse également aux risques sanitaires au droit des établissements accueillant des personnes plus vulnérables aux pollutions atmosphériques. Les deux seuls établissements concernés sont les deux écoles primaires respectivement situées au sein des deux bourgs déviés. Pour les polluants à effets à seuil, comme pour les substances à effets sans seuil, en exposition chronique et en exposition aiguë, l'étude conclut au respect des recommandations de l'OMS tant à la mise en service du projet qu'à l'horizon 2045.

#### **La MRAe recommande :**

- ***de présenter dans le détail à partir de quelles données sont obtenus les résultats finaux de la modélisation d'exposition de la population aux polluants atmosphériques et des concentrations moyennes annuelles ;***
- ***de proposer une représentation de l'évolution des concentrations des traceurs de polluants atmosphériques au niveau des bâtiments les plus exposés dans le bourg et en périphérie avant et après projet.***

#### **5.4 Volet de mise en compatibilité du PLUi**

Il existe une possible difficulté d'interprétation de la rédaction du règlement des zones concernées (Anpc, Uea, Uec et Uep) du PLUi qui stipule que « le règlement ne s'applique pas aux installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics ». Le maître d'ouvrage a préféré lever cette ambiguïté en prévoyant une mise en compatibilité du document d'urbanisme qui s'opérera au travers de la présente procédure de déclaration d'utilité publique, et qui mentionne de manière explicite l'intitulé du projet. Cette mise en compatibilité a également pour objet d'inscrire les emprises du projet au sein d'un emplacement réservé au profit du conseil départemental de la Vendée et de déclasser des haies, impactées par le projet, identifiées au titre des dispositions de l'article L 151-23 du code de l'urbanisme et d'en inscrire de nouvelles qui résulteront des plantations prévues au projet en compensation. En ce qui concerne une zone humide identifiée au titre de l'article L 113-29 du même code le dossier propose son déclassement au règlement graphique, en s'appuyant sur l'étude d'impact qui conclut à l'absence de zone humide pour ce secteur au droit du tracé du projet.

Les évolutions du PLUi présentées dans la pièce G du dossier apparaissent cohérentes avec les besoins liés à la réalisation du projet et n'excèdent pas ces derniers.

## **6 Conclusion**

Les objectifs affichés justifiant le projet d'aménagement de la RD 137 sont l'amélioration de la desserte de Luçon en fluidifiant le trafic depuis la sortie de la gare de péage de l'autoroute A 83 à Sainte-Hermine jusqu'au carrefour formé avec la RD949, la sécurisation des circulations locales et l'amélioration du cadre de vie des habitants en déviant l'itinéraire de traversée des deux bourgs des communes de Saint-Jean-de-Beigné et de Sainte-Gemme-la-Plaine.

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

L'inventaire faune-flore est à consolider pour évaluer plus précisément les niveaux d'enjeux associés, afin que l'analyse des effets du projet soit à même de proposer des mesures d'évidement, de réduction et de compensation à la hauteur des pertes de fonctionnalités pour la biodiversité. Au regard de l'ampleur de l'artificialisation induite par le projet, les arguments en faveur de l'aménagement principal à 2x2 voies et de la partie finale du tracé à 2 x 1 voie vers La Rochelle nécessitent d'être davantage développés afin de justifier le parti retenu.

Au-delà des effets induits de l'artificialisation sur les habitats pour la faune et la flore, la MRAe recommande que l'analyse des effets du projet sur le climat soit abordée au travers d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet tant du point de vue de sa réalisation que de son exploitation.

Concernant les aménagements destinés à assurer la gestion de l'eau, la MRAe recommande que soient décrites dans le détail les conséquences d'un événement d'occurrence centennale en aval des bassins de rétention routiers. Les niveaux de pollution chroniques au regard des niveaux de trafics attendus sont à préciser, l'adéquation des dispositifs d'assainissement destinés à en assurer l'abattement satisfaisant de ces pollutions doit être davantage mis en évidence. La prise en compte de la concomitance des phénomènes de remontées de nappe et des épisodes d'occurrence centennale pour le rétablissement des écoulements hydrauliques au niveau des vallons interceptés nécessite d'être détaillée.

Les moyens, le dispositif de surveillance et d'intervention propre au projet méritent d'être davantage développés pour apprécier leur efficacité au regard du niveau de service d'un axe structurant à fort trafic.

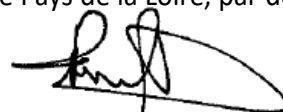
Concernant les risques et les nuisances, le report de l'essentiel du trafic de transit sur le projet va indéniablement contribuer à améliorer la situation en matière de condition de circulation en traversée de bourgs et en termes de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques pour les principaux riverains jusqu'à présent les plus exposés, ceci aux dépens des riverains du futur tracé pour lesquels il convient de qualifier et quantifier l'exposition en comparaison.

Pour le volet relatif à la qualité de l'air, des éléments plus complets faciliteraient la compréhension des résultats globaux présentés à ce stade les éléments présentés ne permettent pas de justifier les conclusions présentées comme « favorables ».

Concernant le bruit, le respect des objectifs réglementaires notamment à la suite de la mise en place de mesures de protections acoustiques devront être vérifiées par la mise en place de mesures de suivi.

Nantes, le 15 mars 2024

Pour la MRAe Pays de la Loire, par délégation



Daniel FAUVRE