



PIECE B

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

RD137- Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Septembre 2023

Pièce B :

- **Objet de l'enquête et informations juridiques et administrative**
- **Notice explicative**

Département de la Vendée



MAITRE D'OUVRAGE

RAISON SOCIALE	Département de la Vendée
COORDONNÉES	190, Boulevard Briand 85 000 La Roche-sur-Yon Tél. 02.28.85.85.85
INTERLOCUTEURS (nom et coordonnées)	Monsieur Patrice ANGLADE Tél. 02 28 85 87 21 patrice.anglade@vendee.fr

SCE

COORDONNÉES	4, rue Viviani – CS 26220 44262 NANTES Cedex 2 Tél. 02.51.17.29.29 - Fax 02.51.17.29.99 E-mail : sce@sce.fr
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Chef de projet : Madame Myriam PIED Tél. 02.51.17.29.29 E-mail : myriam.pied@sce.fr

RAPPORT

TITRE	RD137- desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique- Pièce B : Objet-de l'enquête-Notice explicative
REFERENCE	180556 RD - 137 Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83
NOMBRE DE PAGES	44
NOMBRE D'ANNEXES	0

HISTORIQUE DU DOCUMENT

DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ
28/02/2023	Édition 1	Version initiale	MPD	MPD
30/06/23	Édition 2	Version finale	MPD	CAG
08/09/23	Édition 3	Remarques CD85 et étude agricole à jour	MPD	CAG

Sommaire

1. Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives.....	5
1.1. Localisation du projet	5
1.2. Le contexte et les objectifs du projet	5
1.3. Dossier soumis à enquête publique	5
1.3.1. Objet de l'enquête publique.....	5
1.3.2. Objectif de l'enquête publique	6
1.3.3. Composition du dossier	6
1.3.4. Textes qui régissent l'enquête publique	7
1.4. Textes régissant le dossier d'enquête	7
1.4.1. Textes relatifs à l'étude d'impact	7
1.4.2. Textes relatifs à l'autorisation environnementale	7
1.4.3. Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000	7
1.4.4. Textes relatifs à la mise en compatibilité du PLUi et à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité	8
1.4.5. Textes relatifs à la déclaration de projet.....	8
1.4.6. Textes relatifs au classement / déclassement des voies	8
1.4.7. Textes relatifs au patrimoine archéologique	8
1.5. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative – le projet avant l'enquête.....	9
1.5.1. La concertation	9
1.5.2. Situation de l'opération au regard des documents d'urbanisme	9
1.5.3. Situation de l'opération au regard de l'archéologie préventive	9
1.6. Organisation et déroulement de l'enquête.....	9
1.6.1. L'ouverture de l'enquête publique	9
1.6.2. La publicité de l'enquête.....	10
1.6.3. La durée et le lieu de l'enquête	10
1.6.4. La désignation et l'indemnisation du commissaire enquêteur	10

1.6.5. Le déroulement de l'enquête	10
1.6.6. La clôture des registres et le rapport d'enquête	10
1.7. Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête	10
1.7.1. La déclaration de projet par le responsable de projet.....	10
1.7.2. La déclaration d'utilité publique par le préfet de la Vendée.....	11
1.7.3. L'autorisation environnementale	11
1.8. Au-delà de l'enquête préalable à la DUP	11
1.8.1. L'enquête parcellaire.....	11
1.8.2. L'arrêté de cessibilité et procédure d'expropriation en fixation judiciaire des indemnités	12
1.8.3. Les voies de recours	12
2. Notice explicative.....	13
2.1. La genèse du projet	13
2.1.1. Objectifs	13
2.1.2. Description	13
2.2. Présentation de variantes envisagées.....	13
2.3. Comparaison des variantes	19
2.3.1. Objectifs	19
2.3.2. Méthode d'analyse et de comparaison	19
2.3.3. Commune de Saint-Jean-de-Beugné	19
2.3.4. Commune de Sainte Gemme la Plaine :	27
2.4. Synthèse globale	33
2.5. La concertation et la mise au point de la variante retenue.....	34
2.5.1. Participation et expression du public	34
2.5.2. Résultats de la concertation.....	35
2.6. La justification de la solution retenue à l'enquête publique	36
2.7. Présentation du projet.....	39
2.7.1. Référentiels techniques	39
2.7.2. Le projet	39

2.7.3. Tracé	39
2.7.4. Rétablissement des communications et desserte	39
2.8. Phasage des travaux	42

1. Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives

1.1. Localisation du projet

Le projet de desserte se situe dans le département de la Vendée et concerne 4 communes : Sainte Hermine, Saint-Aubin-la-Plaine, Saint-Jean-de-Beugné et Sainte-Gemme-la-Plaine.

La RD137 est une route départementale structurante pour le département de la Vendée. Interconnectée avec l'A83, elle joue un rôle direct pour la desserte, à la fois :

- ▶ Des communes littorales du sud Vendée (La Tranche sur Mer, la Faute sur Mer et l'Aiguillon sur Mer) ;
- ▶ De plusieurs pôles économiques vendéens, dont la commune de Luçon.

1.2. Le contexte et les objectifs du projet

Au niveau de la traversée des communes de Sainte-Gemme-la-Plaine et de Saint-Jean-de-Beugné, plusieurs dysfonctionnements sont constatés depuis plusieurs années :

- ▶ Le trafic enregistré en moyenne annuelle, de l'ordre de 12 500 véhicules/jour, génère des nuisances (sonores, olfactives, vibratoires, ...) qui dégradent fortement le cadre de vie des centres-bourgs de ces deux communes ;
- ▶ Cette charge de trafic importante pose également des problèmes de sécurité, notamment pour les modes doux (piétons, cyclistes, ...) ;
- ▶ En saison touristique, le trafic augmente fortement. En période dite de « pointe », le trafic peut atteindre le double du trafic enregistré en moyenne annuelle, soit environ 25 000 véhicules/jour.

Dans ces conditions, le cadre de vie des riverains et les conditions de sécurité s'en trouvent encore plus fortement dégradés :

- ▶ Outre les habitants de Sainte-Gemme-la-Plaine et de Saint-Jean-de-Beugné, ce sont tous les usagers de la RD137 qui pâtissent de telles conditions de circulation ;
- ▶ Lors des pics de trafics, ASF est parfois obligé de fermer ponctuellement la gare de péage de Sainte Hermine, afin de diriger les flux vers Niort et Fontenay le Comte.

Cette mesure est exceptionnelle et permet de soulager, juste le temps de la fermeture, la charge de trafic au niveau de la RD137.

Afin de résoudre tous ces dysfonctionnements, le Conseil Départemental de la Vendée projette la réalisation d'une déviation, qui permettrait de déplacer le trafic de transit en dehors des centres bourgs de Sainte-Gemme-la-Plaine et de Saint-Jean-de-Beugné.

Plusieurs solutions de tracés ont été étudiées par le passé. Les tracés préférentiels passaient à l'Est des bourgs.

Compte tenu de la proximité de sites naturels sensibles (Natura 2000, ZNIEFF, ...) et du renforcement des dispositions réglementaires en matière de protection de l'environnement, ces tracés paraissent aujourd'hui difficilement réalisables.

Un nouveau parti d'aménagement doit donc être réfléchi dans l'optique de trouver une nouvelle solution préférentielle qui puisse répondre favorablement aux nombreux enjeux présents sur ce territoire, en particulier :

- ▶ La préservation du cadre de vie des riverains ;
- ▶ La préservation des milieux naturels et agricoles ;
- ▶ L'amélioration de la desserte de Luçon de l'autoroute A83 à la RD 949 par un axe permettant une circulation fluide, rapide et sécurisée ;
- ▶ La sécurisation des traverses d'agglomération de Saint-Jean-de-Beugné et Sainte-Gemme-la-Plaine

1.3. Dossier soumis à enquête publique

L'Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 a reformé les procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. En même temps, l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et son décret n°2016-1110 du 11 août 2016 ont réformé l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

L'évolution a trois conséquences :

- ▶ Le renforcement de la concertation en amont du processus décisionnel ;
- ▶ La généralisation du recours à la voie dématérialisée tout en maintenant, cependant, l'affichage, et selon l'importance du projet, la publication locale de l'avis d'enquête publique, qui restent obligatoires ;
- ▶ Le recours à une enquête publique unique, lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumis à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques, est encouragé et simplifié ; tout en conservant son caractère facultatif.

1.3.1. Objet de l'enquête publique

Compte tenu des procédures applicables à l'opération « RD137, desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 » l'enquête publique porte sur :

- ▶ L'évaluation environnementale, au titre de l'article L122-1 et suivants du code de l'environnement, en application de l'article L.123-2 du code de l'environnement (enquête publique préalable à la déclaration de projet) ;
- ▶ La déclaration d'utilité publique au titre de l'article L110-1 du code de l'expropriation ;
- ▶ La mise en compatibilité du PLUi ;
- ▶ Le classement / déclassement des voies ;
- ▶ L'autorisation environnementale unique au titre des articles L181-1 et suivants du Code de l'environnement
- ▶ Le dossier de dérogation espèces protégées

Cette enquête est menée sous forme d'une enquête publique unique en application de l'article L123-6 du code de l'environnement.

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers concernés par le projet.

1.3.2. Objectif de l'enquête publique

Le but de l'enquête publique est d'informer la population sur la nature du projet et de permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître ses remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'intérêt général et de l'utilité publique de ce projet.

L'opération sera ensuite déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social ou écologique qu'elle implique ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

Si la maîtrise foncière des terrains d'emprise de l'opération ne peut être menée uniquement à l'amiable, une procédure d'expropriation sera nécessaire.

Il est précisé que dans le cadre de l'enquête environnementale préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, les documents soumis à l'enquête ont pour objet de permettre aux intéressés de connaître la nature et la localisation des travaux, ainsi que les caractéristiques principales des ouvrages et leurs impacts sur l'environnement.

Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête seront prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

1.3.3. Composition du dossier

Le 3° de l'article R. 123-8 du Code de l'environnement exige que le dossier comporte notamment :

« La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation et d'approbation ».

Selon l'article R123-1, pour l'application du 1° du I de l'article L. 123-2, font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude.

La composition du dossier est établie au regard notamment de l'article R.123-8 du code de l'environnement. Le dossier comprend au moins :

« 1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique ou l'évaluation environnementale et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision d'examen au cas par cas de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement visée au I de l'article L. 122-1 ou au IV de l'article L. 122-4, ainsi que l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 121-12 du code de l'urbanisme ;

2° En l'absence d'étude d'impact ou d'évaluation environnementale, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou du responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons

pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ;

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme. Dans le cas d'avis très volumineux, une consultation peut en être organisée par voie électronique dans les locaux de consultation du dossier ;

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, ou de la concertation définie à l'article L. 121-16, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ;

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet, plan ou programme, en application du I de l'article L. 214-3, des articles L. 341-10 et L. 411-2 (4°) du code de l'environnement, ou des articles L. 311-1 et L. 312-1 du code forestier. ».

Dans ce cadre les dossiers soumis au public se décomposent de la manière suivante :

► **Un dossier d'enquête publique comprenant :**

- **Pièce A** : Un guide de lecture pour favoriser la compréhension des dossiers réglementaires et leurs articulations
- **Pièce B** : Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives / Notice explicative. Ce document indique l'objet de l'enquête, ainsi que les caractéristiques les plus importants de l'opération soumise à l'enquête. Elle présente ses aspects juridiques, matériels et géographiques.
- **Pièce C** : Plans de situation (au 1/10 000 ou 1/1 000) et Plan général des travaux et caractéristiques des ouvrages les plus importants
Ce document permet de localiser l'opération au sein de la Commune dans laquelle, elle est réalisée. Ce plan décrit également l'implantation et la nature des travaux qui seront réalisés dans le cadre de l'opération. Ce plan prend en compte les recommandations réglementaires et stratégiques éventuelles en matière de précision et représentation
- **Pièce D/D1** : une note de présentation non technique au titre du dossier d'autorisation environnementale
- **Pièce D/D2** : le dossier d'autorisation environnementale comprenant l'étude d'impact qui vaut document d'incidence au titre de la loi sur l'eau, document d'incidence Natura 2000 et évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi. Il comprend également le dossier de demande de dérogation Espèces protégées ;
- **Pièce D/D3** : Le résumé non technique du dossier d'autorisation environnementale
- **Pièce D/D4** : le dossier de dérogation Espèces protégées
- **Pièce E** : Estimation sommaire des dépenses (coûts de réalisation des travaux, coûts des acquisitions foncières, coût des mesures, etc.) ;
L'appréciation sommaire des dépenses permet de connaître le coût global de l'opération, y compris les acquisitions foncières et immobilières nécessaires à la réalisation du projet
- **Pièce F** : Les avis émis sur le projet préalablement à l'ouverture de l'enquête et le bilan de la concertation
Ce document reprend les avis obligatoires émis sur le projet, le bilan des procédures de concertation ou de toute autre procédure ayant permis au public de participer au processus de décision et les mémoires en réponses.

- **Pièce G** : La mise en compatibilité du PLUI : ce document comprend les éléments essentiels pour que le projet soit mis en compatibilité avec le PLUi pour la réalisation de travaux au titre du code de l'urbanisme.
- **Pièce H** : Le classement/déclassement de voirie : ce document permet notamment de déclasser la RD137actuelle et classer la nouvelle voie au titre du Code de la voirie routière.

1.3.4. Textes qui régissent l'enquête publique

La présente enquête publique est régie principalement par les textes suivants :

Code de l'Environnement, partie législative

- ▶ Articles L.123-1 à L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement
- ▶ Articles L.123-3 à L.123-19, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement publique
- ▶ Articles L.181-19 à L.181-23 concernant la procédure d'autorisation environnementale

Code de l'Environnement, partie réglementaire

- ▶ Article R.123-1 concernant le champ d'application de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement
- ▶ Articles R.123-2 à R.123-27, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement
- ▶ Articles R.181-1 et suivants concernant la procédure d'autorisation environnementale.

Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, partie législative :

- ▶ Articles L.1, L.110-1 et L.112-1

Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, partie réglementaire :

- ▶ Articles R.121-1 à R.121-2 concernant l'autorité compétente pour déclarer d'utilité publique ;
- ▶ Articles R.111-1 à R.111-2 concernant la désignation et l'indemnisation du commissaire enquêteur

Code de la voirie routière, partie législative :

- ▶ Articles L. 141-3 et L. 141-12 ;

Code de la voirie routière, partie réglementaire :

- ▶ Articles R. 141-4 à 10 ;

1.4. Textes régissant le dossier d'enquête

Le contenu du dossier d'enquête publique est déterminé par l'article R. 123-8 du code de l'Environnement. Il comprend les pièces demandées au titre de l'article R. 112-4 du code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, ainsi que certaines pièces complémentaires prévues par l'article R. 123-8 du code de l'Environnement dans un but d'assurer une bonne information du public.

Le dossier d'enquête comporte en particulier une étude d'impact établie conformément aux articles L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-15 du code de l'Environnement, relatifs aux études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement.

1.4.1. Textes relatifs à l'étude d'impact

Code de l'Environnement, partie législative :

- ▶ Articles L.122-1 à L.122-3, concernant les études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements ;
- ▶ Articles L.124-1 à L.124-8, concernant le droit d'accès à l'information relative à l'environnement (accès à l'étude d'impact sur simple demande).

Code de l'Environnement, partie réglementaire :

- ▶ Articles R.122-1 à R.122-15, concernant les études d'impact des travaux et projets d'aménagement.

1.4.2. Textes relatifs à l'autorisation environnementale

Code de l'Environnement, partie législative :

- ▶ Articles L181-1 à L181-4, concernant le champ d'application de l'autorisation environnementale
- ▶ Articles L181-5 à L181-8, concernant la procédure de l'autorisation environnementale

Code de l'Environnement, partie réglementaire :

- ▶ Articles R181-12 à D181-15-10, concernant le dossier de demande et son contenu

1.4.3. Textes relatifs à l'évaluation des incidences Natura 2000

Code de l'Environnement, partie législative :

- ▶ Articles L414-1 à L414-11, concernant la définition des sites Natura 2000

Code de l'Environnement, partie réglementaire :

- ▶ Articles R414-19 à R414-26, concernant le dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 et son contenu

1.4.4. Textes relatifs à la mise en compatibilité du PLUi et à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité

Code de l'urbanisme, partie législative :

- ▶ Articles L.153-49 à L153-59, concernant l'organisation pour la mise en compatibilité.

Code de l'urbanisme, partie réglementaire :

- ▶ Articles R153-13 à R153-14, concernant la procédure et le contenu du dossier de mise en compatibilité du PLU.

Code de l'environnement

- ▶ Article L122-14 « l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune ».

1.4.5. Textes relatifs à la déclaration de projet

La déclaration de projet sera élaborée après l'enquête publique.

Code de l'Environnement, partie législative :

- ▶ Articles L.126-1.

1.4.6. Textes relatifs au classement / déclassement des voies

Dans le cas d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), l'enquête préalable à la DUP porte également sur le classement de la voirie.

Le classement est ainsi prononcé par le même arrêté que la DUP.

- ▶ Articles L.131-1 à L.131-8 du code de la voirie routière, relatifs aux modalités de classement et déclassement de la voirie départementale ;
- ▶ Articles R.131-3 à R.131-11 concernant l'enquête publique relative au classement, au déclassement, à l'établissement de plans d'alignement et de nivellement ; à l'ouverture, au redressement et à l'élargissement des routes départementales ;
- ▶ Pour la voirie communale, les articles L.141-1 à L.141-7 et les articles R.181-4 à R.181-11.

1.4.7. Textes relatifs au patrimoine archéologique

Code du Patrimoine, partie législative :

- ▶ Articles L.521-1 et suivants, concernant l'archéologie préventive ;
- ▶ Articles L.531-14 à L.531-16, concernant les découvertes fortuites.

Code du Patrimoine, partie réglementaire :

- ▶ Articles R.523-1 et suivants, concernant la mise en œuvre des opérations d'archéologie préventive ;
- ▶ Articles R.531-8 à R.531-10, concernant les découvertes fortuites.

1.5. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative – le projet avant l'enquête

1.5.1. La concertation

Le projet de desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 par la RD 137 a fait l'objet d'échanges préalables à sa définition avec les élus locaux et le monde agricole.

Au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme, une concertation publique formelle en deux temps a été organisée et mise en place par le Conseil Départemental de la Vendée du 22 novembre 2021 au 3 janvier 2022 incluant :

- ▶ Deux réunions publiques les 22 et 24 novembre 2021 ;
- ▶ Des expositions du 25 novembre 2021 au 3 janvier 2022 inclus en mairies des trois communes concernées par le projet (SAINTE-HERMINE, SAINT-JEAN-DE-BEUGNÉ et de SAINTE-GEMME-LA-PLAINE), avec mise à disposition de dossiers de concertation, de panneaux d'expositions et de registres permettant au public de formuler ses remarques ;
- ▶ La tenue de permanences par les services techniques du Département pendant la durée de la concertation, à raison de 3 en mairie de Saint Jean de Beugné et 3 en mairie de Sainte Gemme la Plaine.

Les supports de concertation ont également été mis à disposition sur le site internet du Département avec possibilité de remarques sur une adresse mail dédiée.

Cette concertation a permis de préciser les conditions de mise en œuvre du projet et de prendre certaines remarques en compte pour ajuster le projet.

1.5.2. Situation de l'opération au regard des documents d'urbanisme

Le projet fait l'objet d'une mise en compatibilité du PLUi pour les intégrer les emplacements réservés en même temps que la procédure de DUP.

1.5.3. Situation de l'opération au regard de l'archéologie préventive

L'archéologie préventive a pour objet d'assurer la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement (article R.523-1 et suivants du code du patrimoine).

La DRAC sera sollicitée lors de la demande d'avis de PPA Si la DRAC ne remet pas d'avis, Le Conseil Départemental fera une demande préalablement aux travaux.

1.6. Organisation et déroulement de l'enquête

En application des articles L110-1 et suivants et R112-4 et R131-3 et suivants du code de l'expropriation, lorsqu'une opération d'expropriation est susceptible de porter atteinte à l'environnement, l'enquête publique se déroule en application des articles L. 123-1 à L. 123-19 et R. 123-1 à R. 123-46 du code de l'environnement.

1.6.1. L'ouverture de l'enquête publique

Articles L. 123-3 et R. 123-3 du code de l'environnement et R. 112-8 à R.112-16 du code de l'expropriation

- ▶ **Principe** : l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise l'est également pour l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique.
- ▶ Il s'agit d'une enquête publique unique au titre de l'article L.123-6 du code de l'Environnement, qui porte sur :
 - **Dérogation** : lorsque le projet est porté par une collectivité territoriale ou un de ses établissements publics, même si l'autorisation ou l'approbation de ce projet relève d'une autorité de l'État, la responsabilité de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête publique appartient à l'autorité décentralisée.
 - **Cas particulier** : quand le projet est porté par une collectivité territoriale ou un de ses établissements publics mais que l'enquête est préalable à une déclaration d'utilité publique, l'État reste compétent pour ouvrir et organiser l'enquête publique.

Lorsque le projet porte sur le territoire de plusieurs communes, départements ou régions, l'enquête peut être ouverte et organisée par une décision conjointe des autorités compétentes pour ouvrir et organiser l'enquête. Dans ce cas, cette décision désigne l'autorité chargée de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats.

Sur le fondement de ces dispositions, le préfet de la Vendée ouvrira et organisera, par arrêté préfectoral, qui précisera notamment :

1. Concernant l'objet de l'enquête, les caractéristiques principales du projet, plan ou programme ainsi que l'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées ;
2. En cas de pluralité de lieux d'enquête, le siège de l'enquête, où toute correspondance postale relative à l'enquête peut être adressée au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;
3. L'adresse du site internet comportant un registre dématérialisé sécurisé auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête. En l'absence de registre dématérialisé, l'arrêté indique l'adresse électronique à laquelle le public peut transmettre ses observations et propositions ;
4. Les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête, représentée par un ou plusieurs de ses membres, se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
5. Le cas échéant, la date et le lieu des réunions d'information et d'échange envisagées ;

La durée, le ou les lieux, ainsi que le ou les sites internet où à l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

[...] 8. L'arrêté d'ouverture de l'enquête précise, s'il y a lieu, les coordonnées de chaque maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable des différents éléments du ou des projets, plans ou programmes soumis à enquête.

Le dossier d'enquête publique est disponible en support papier sur les lieux de l'enquête et sur le site Internet mentionné au II de l'article R. 123-11.

1.6.2. La publicité de l'enquête

Articles L. 123-10 et R. 123-9 à R. 123-11 du code de l'environnement et R.112-8 à R.112-16 du code de l'expropriation

Quinze jours avant l'ouverture de l'enquête et tout au long de son déroulement, le préfet informera le public, par tous les moyens possibles (affichage, presse écrite, communication audiovisuelle), de l'objet de l'enquête, de la décision pouvant être adoptée au terme de l'enquête et des autorités compétentes pour statuer, de l'existence d'une évaluation environnementale ou d'une étude d'impact, des noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, et lorsqu'il a été émis, de l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.

L'avis d'enquête est également publié sur le site internet de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, lorsque celle-ci dispose d'un site.

1.6.3. La durée et le lieu de l'enquête

Articles L. 123-9 et L. 123-17 et R. 123-6 du code de l'environnement

La durée de l'enquête ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois. Le commissaire enquêteur peut, par décision motivée, la prolonger pour une durée maximale de trente jours.

Lorsque les projets qui ont fait l'objet de l'enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de la décision, soit il est procédé à une nouvelle enquête, soit l'enquête initiale est prorogée de cinq ans sur décision de la personne compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête a été organisée.

1.6.4. La désignation et l'indemnisation du commissaire enquêteur

Articles L. 123-4, L. 123-5 et L. 123-18, R. 123-5 et R. 123-25 à R. 123-27 du code de l'environnement

Le commissaire enquêteur ou les membres de la commission d'enquête sont désignés, à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, par le président du tribunal administratif (ou le magistrat qu'il délègue) dans le ressort duquel doit être réalisée l'opération ou la majeure partie de celle-ci. Ce choix s'opère parmi les personnes figurant sur une liste d'aptitude, dans les quinze jours suivant la demande.

Le commissaire enquêteur devant répondre à une exigence d'impartialité, les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leur fonction ne peuvent être désignées pour remplir ce rôle.

L'indemnisation des commissaires enquêteurs, ainsi que l'ensemble des frais de l'enquête sont pris en charge par le maître d'ouvrage.

1.6.5. Le déroulement de l'enquête

Articles L. 123-13 et R. 123-13 à R. 123-18 du code de l'environnement

Le commissaire enquêteur doit conduire l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions.

Les observations et propositions du public peuvent également être adressées par voie postale ou par courrier électronique au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Les observations et propositions du public transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé ou, s'il n'est pas mis en place, sur le site internet mentionné au II de l'article R. 123-11 dans les meilleurs délais.

Il doit recevoir le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête. Il peut notamment entendre toute personne dont il juge l'audition utile, convoquer le maître d'ouvrage et les autorités administratives, visiter les lieux concernés par le projet. Il peut également organiser, sous sa présidence, des réunions d'information et d'échange avec le public.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur se tient à la disposition des personnes ou des représentants d'associations qui souhaitent être entendus.

1.6.6. La clôture des registres et le rapport d'enquête

Articles L. 123-15 et R. 123-19 du code de l'environnement

A l'issue de la période d'enquête, le registre est clos et signé par le commissaire enquêteur.

A réception des registres et ses annexes, le commissaire enquêteur rencontre sous huitaine le responsable de projet. Il lui transmet un procès-verbal de synthèse relatant les observations orales ou écrites. Le responsable de projet dispose de 15 jours pour formuler ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur rédige ses conclusions motivées, et précise si elles sont favorables ou non à l'opération. Il remet le dossier et ses conclusions au Préfet, ou au sous-Préfet, dans le délai de 30 jours après la fin de l'enquête. Une copie du rapport est déposée à la mairie de la commune où s'est déroulée l'enquête, ainsi qu'en Préfecture.

Toute personne physique ou morale peut demander communication des conclusions motivées du commissaire enquêteur. Ces demandes devront être adressées au préfet du département du ressort de l'enquête.

Au terme de cette procédure et au vu du dossier correspondant, le Préfet pourra prononcer la Déclaration d'Utilité Publique.

1.7. Décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête

1.7.1. La déclaration de projet par le responsable de projet

En vertu de l'article L.122-1 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, le Préfet de la Vendée demande, au terme de l'enquête publique, au responsable de projet de se prononcer sur l'intérêt général du projet dans un délai ne pouvant excéder six mois, conformément aux dispositions prévues L.126-1 du code de l'environnement.

La délibération de prise en considération du projet a été prise le 27 mars 2020.

La déclaration de projet de la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 sera délibéré à l'issue de l'enquête publique, par le Conseil Départemental.

1.7.2. La déclaration d'utilité publique par le préfet de la Vendée

Selon les conclusions de l'enquête, la Déclaration d'Utilité Publique sera prononcée par arrêté préfectoral et sera publiée au recueil des actes administratifs de la Préfecture de la Vendée Elle fera, en outre, l'objet d'un affichage en mairie et d'une publicité dans la presse locale.

L'utilité publique d'une opération ne peut en effet être déclarée que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle entraîne ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Au titre des avantages, sont mis en avant l'intérêt de l'opération, ou les gains qui en résultent, notamment du point de vue économique. Au titre des inconvénients, sont examinés les atteintes de nature sociale, économique, foncière ou environnementale, ainsi que le coût de l'opération.

L'acte déclarant d'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif pendant un délai de deux mois à compter de sa publication au dit recueil ou à compter de l'accomplissement de la dernière des formalités de publicité précitées.

L'arrêté désignera le Conseil Départemental, maitrise d'ouvrage du projet de desserte, comme bénéficiaire de la DUP.

L'arrêté préfectoral a une validité de cinq ans, durée pendant laquelle le projet doit être entrepris. Il est possible de proroger ce délai par arrêté préfectoral. Toutefois la validité de l'enquête ne peut être prorogée si le projet a fait l'objet de modifications substantielles ou lorsque des modifications de droit ou de fait de nature à imposer une nouvelle consultation du public sont intervenues depuis la décision arrêtant le projet.

En application de l'article L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la déclaration d'utilité publique pourra comporter des mesures destinées à éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi.

Conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-14 du code de l'environnement, la déclaration d'utilité publique mentionnera :

- ▶ Les mesures à la charge du Maître d'Ouvrage, destinées à éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine, réduire les effets n'ayant pu être évités et, lorsque cela est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits ;
- ▶ Les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- ▶ Les modalités du suivi de la réalisation des mesures prévues, ainsi que du suivi de leurs effets sur l'environnement, qui feront l'objet d'éventuels bilans. Ces bilans seront transmis pour information par l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement

Dans le cas d'une Déclaration d'Utilité Publique, l'enquête préalable à la DUP porte également sur la mise en compatibilité du PLUi, sur le classement/déclassement de la voirie (Article L131-4 du code de la voirie routière). L'arrêté de DUP emportera dès lors mise en compatibilité du PLUi et classement et des nouvelles voies départementales.

1.7.3. L'autorisation environnementale

L'autorisation environnementale unique est un dispositif qui fusionne les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumises au régime de l'autorisation. Ce dispositif est entré en vigueur le 1er mars 2017.

L'autorisation environnementale unique est cadrée par l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 codifiées au titre 8 du code de l'environnement et deux décrets d'application (n°2017-81 et n°2017-82 du 26 janvier 2017) dont l'un précise le contenu du dossier de demande d'autorisation et l'autre liste les pièces que celui-ci doit contenir, en fonction du type d'installation prévue.

Dans le cadre du projet de desserte de Luçon par l'autoroute A83, l'autorisation environnementale regroupe :

- ▶ L'autorisation au titre des installations, ouvrages et aménagement soumis à la loi sur l'eau (IOTA) ;
- ▶ L'autorisation au titre de la législation sur les espèces protégées.

1.8. Au-delà de l'enquête préalable à la DUP

1.8.1. L'enquête parcellaire

Les parcelles sur lesquelles va être réalisé le projet appartiennent pour partie à des propriétaires privés. Une enquête parcellaire destinée à identifier l'ensemble des propriétaires et titulaires de droits réels sur les biens concernés par les différents aménagements du projet, et à recevoir leurs observations, sera réalisée dans un second temps, selon les dispositions prévues à l'article R.131-14 du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dépôt du dossier d'enquête parcellaire en mairies fera l'objet d'une notification individuelle à chacune des personnes figurant sur l'état parcellaire.

1.8.2. L'arrêté de cessibilité et procédure d'expropriation en fixation judiciaire des indemnités

A l'issue de l'enquête parcellaire, le préfet pourra prendre un arrêté déclarant cessibles les immeubles nécessaires à la réalisation du projet d'utilité publique.

Le préfet transmet ensuite le dossier au juge de l'expropriation, seul compétent pour ordonner le transfert de propriété.

La phase judiciaire organise la fixation et le paiement des indemnités. Elle est codifiée aux articles L.311-5 et suivants du Code de l'expropriation :

- ▶ Notification des offres par le conseil départemental de Vendée,
- ▶ Saisine du juge de l'expropriation près le Tribunal de grande Instance de Nantes,
- ▶ Visite des lieux par le juge de l'expropriation,
- ▶ Audience publique,
- ▶ Jugement de fixation des indemnités de dépossession et/ou d'éviction.

Le délai de réalisation des expropriations, sauf prorogation est fixé par la DUP pour une durée en général égale à 5 ans.

1.8.3. Les voies de recours

En cas de contestation de la DUP, un recours contentieux devant le tribunal administratif de Nantes est possible dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des formalités de publicité.

L'arrêté de cessibilité qui sera pris à l'issue de l'enquête parcellaire pourra faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Nantes dans un délai de deux mois à compter de la réception de sa notification

2. Notice explicative

2.1. La genèse du projet

Source : RD 137 - Desserte de Luçon depuis l'autoroute A 83, Bilan de la concertation publique du 22 novembre 2021 au 3 janvier 2022, Vendée Le Département

2.1.1. Objectifs

La RD 137 est un axe bidirectionnel, permettant la liaison entre l'autoroute A 83 et la RD 949 (Luçon), qui traverse notamment les centres-bourgs des communes de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine. Cette route départementale supporte un important trafic de transit national en direction et en provenance de la Rochelle et de son grand port maritime. La RD 137 permet également de rejoindre le littoral Sud vendéen. Au niveau régional et départemental, la RD 137 est un axe structurant pour le territoire, comme le montre le trafic important. En effet, il est connecté à d'autres axes d'importance :

- ▶ L'autoroute A 83 via l'échangeur de Sainte-Hermine, axe Niort – La Roche-sur-Yon – Nantes ou Cholet via l'autoroute A87 ;
- ▶ La RD 949 permettant la liaison Fontenay-le-Comte – Luçon – Les Sables d'Olonne.

Reliée à la RD 949 (Les Sables d'Olonne – Luçon – Fontenay-le-Comte), la RD 137 assure depuis l'A83, la desserte principale de Luçon, pôle économique et de centralité de la communauté de communes Sud Vendée Littoral.

Ces fonctionnalités confèrent donc à cet axe un intérêt départemental et régional.

La RD 137 supporte un trafic important généré par le pôle d'attractivité de Luçon auquel s'ajoute le trafic de transit vers La Rochelle. Ainsi, sur cet axe transitent de nombreux poids lourds. Ce niveau de trafic élevé occasionne des problèmes de sécurité, de nombreuses difficultés de circulation et des nuisances pour les riverains. En effet, plusieurs dysfonctionnements sont constatés depuis plusieurs années :

- ▶ Le trafic enregistré en moyenne annuelle, de l'ordre de 12 500 véhicules/jour (TMJA 2021), génère des nuisances (sonores, olfactives, vibratoires, ...) qui dégradent fortement le cadre de vie des centres-bourgs de ces deux communes ;
- ▶ Le fort trafic notamment de poids lourds (15,69% du trafic en 2021), les traversées d'agglomération, la présence d'engins agricoles dégradent fortement la qualité de la desserte économique de Luçon, pôle de centralité de la Communauté de Communes Sud Vendée Littoral concentrant de nombreux services et entreprises ;
- ▶ Cette charge de trafic importante pose également des problèmes de sécurité, notamment pour les modes doux (piétons, cyclistes, ...) ;
- ▶ En saison touristique, le trafic augmente fortement. En période dite de « pointe », le trafic peut atteindre le double du trafic enregistré en moyenne annuelle, soit environ 25 000 véhicules/jour. Dans ces conditions, le cadre de vie des riverains et les conditions de sécurité s'en trouvent encore plus fortement dégradés ;
- ▶ Outre les habitants de Sainte-Gemme-la-Plaine et de Saint-Jean-de-Beugné, ce sont tous les usagers de la RD137 qui pâtissent de telles conditions de circulation.

L'abandon en 2015 du projet d'A831, qui devait répondre au besoin du trafic de transit national vers La Rochelle, engendre le maintien de l'entièreté du trafic actuel, notamment poids-lourds, et les phénomènes de pics de trafics estivaux.

C'est pourquoi, la Commission Permanente du Département de la Vendée a pris en considération le 27 mars 2020, le projet de desserte de Luçon par la RD 137 depuis l'autoroute A83, afin de faciliter, sécuriser et fluidifier la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83, tout en améliorant le cadre de vie des riverains.

Les objectifs visés par cet aménagement sont les suivants :

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

2.1.2. Description

Le projet consiste à garantir une desserte de qualité du pôle de Luçon avec un axe permettant une circulation rapide et sécurisée vers l'autoroute A 83. Un aménagement d'ensemble est proposé sur l'itinéraire entre l'autoroute A 83 et la RD 137 au sud de la zone d'activité des Quatre Chemins. Le projet prévoit de réaliser une 2x2 voies du giratoire du péage de l'autoroute A83 jusqu'à la RD 949 avec des carrefours dénivelés pour assurer l'efficacité de la desserte et capter le trafic.

Au regard des niveaux de trafic élevés et de la part importante de poids-lourds, seul un aménagement à 2x2 voies permet de répondre à la fluidification et l'amélioration de la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83. Au-delà de la RD 949, le trafic allant vers La Rochelle est rétabli en route bidirectionnelle et carrefours plans, configuration correspondant au reste de l'itinéraire vers La Rochelle.

Par ailleurs, afin d'améliorer le cadre de vie des riverains des centres bourgs traversés par la RD, les communes de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine sont déviées par une route en tracé neuf. Cela permet également de concourir à la sécurisation et l'apaisement de la traversée des centres-bourgs.

Afin de limiter les impacts et notamment sur le foncier agricole, la RD 137 est doublée sur place entre les deux communes.

L'ensemble des communications et accès aux parcelles sont rétablis.

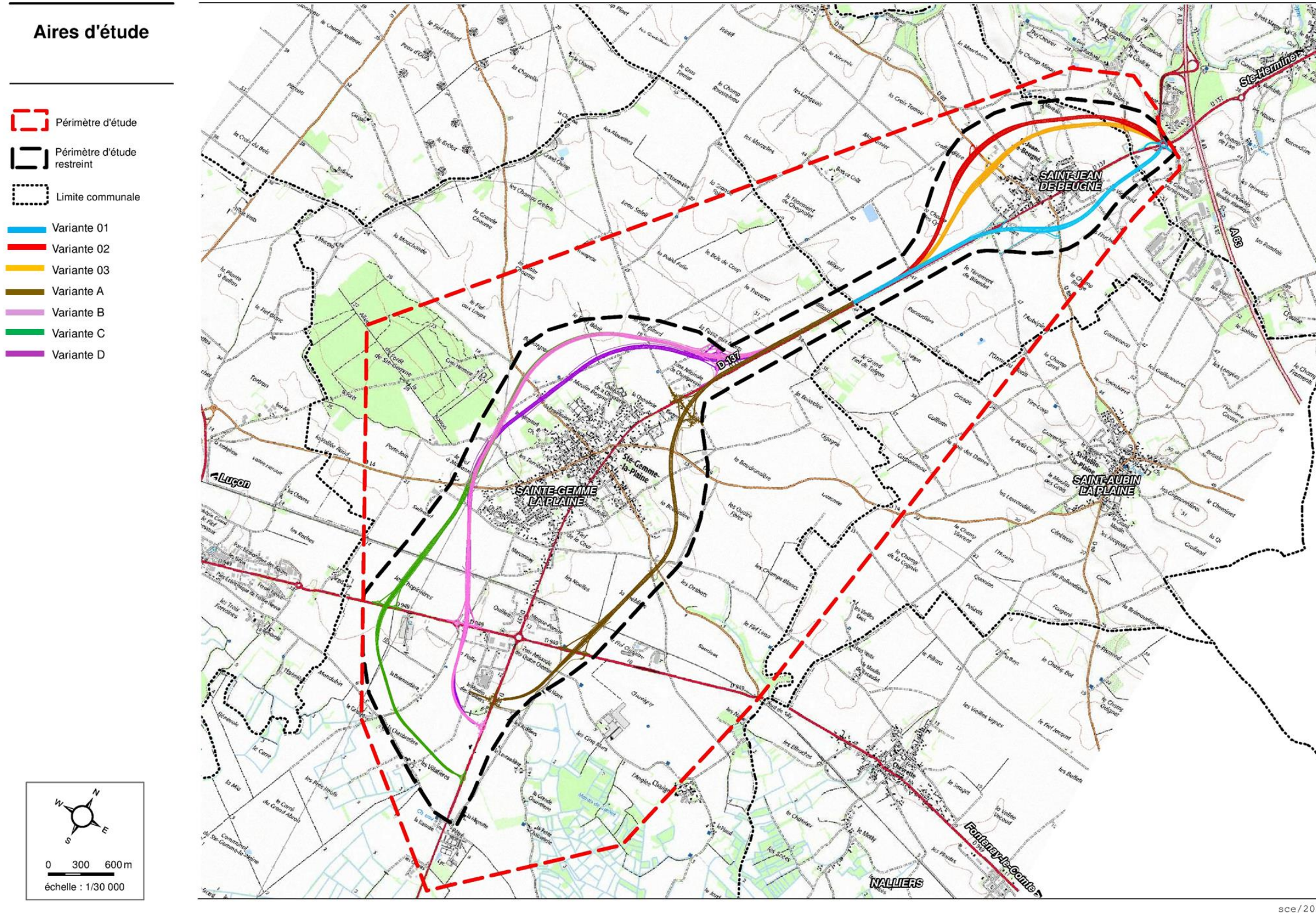
Le tracé et la concertation ont été étudiés et menés en intégrant en entrant les zones protégées Natura 2000.

2.2. Présentation de variantes envisagées

Le plan, en page suivante, présente les variantes étudiées pour l'amélioration de la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83. Les principes de ces aménagements sont les suivants :

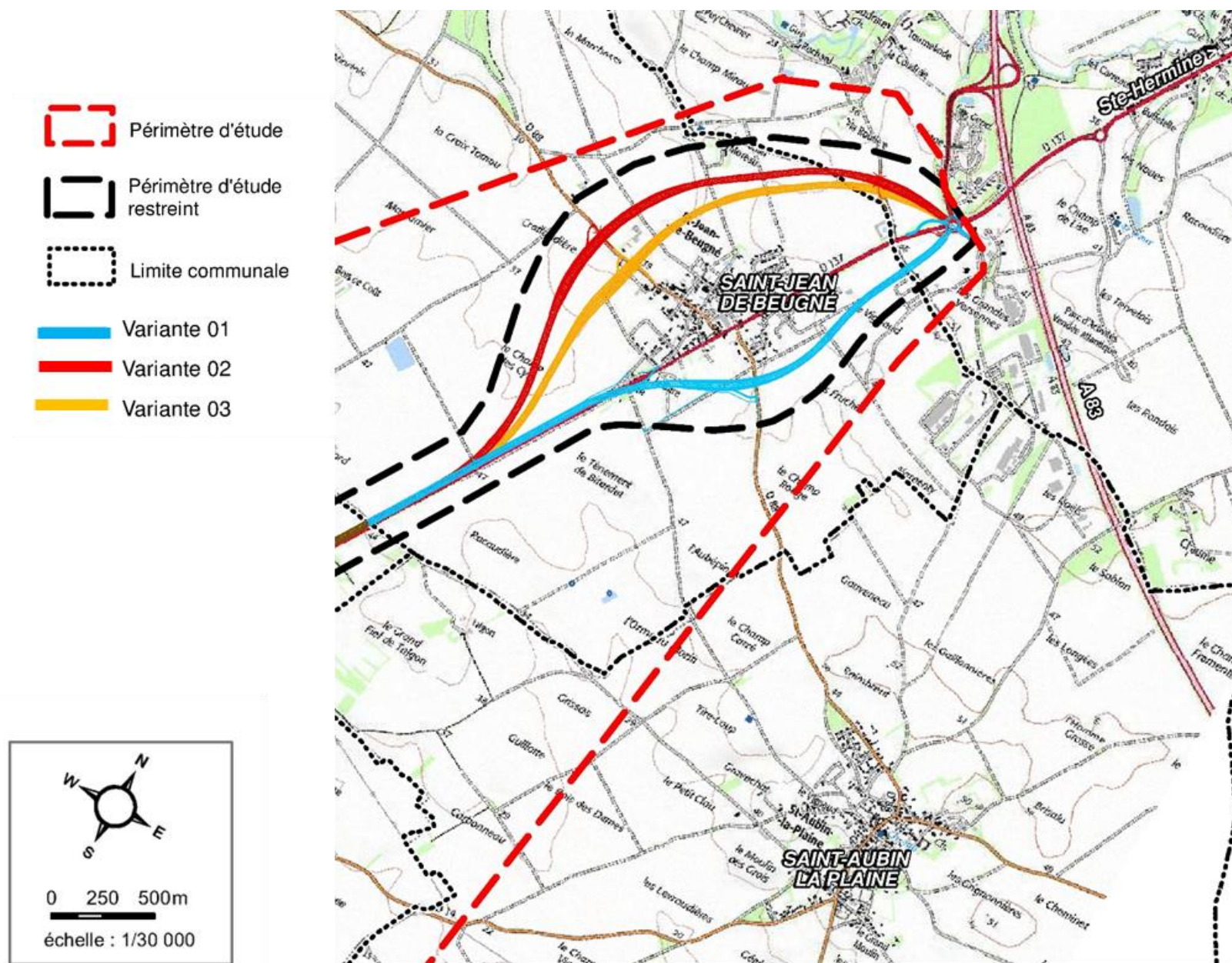
- ▶ Aménagement d'une route à 2X2 voies depuis le giratoire du péage jusqu'à la RD949 avec l'aménagement d'un carrefour dénivelé pour assurer l'efficacité de la desserte et capter le trafic,
- ▶ Aménagement d'une route à 2x1 voie et carrefours plans au-delà jusqu'au raccordement avec la RD 137 ;
- ▶ Déviation des centres bourgs de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine pour améliorer le cadre de vie ;
- ▶ Utilisation de la route existante entre les deux communes pour limiter les impacts ;
- ▶ Aménagement d'une route 2x1 voie du Sud de la RD 949 au Sud du giratoire des Quatre Chemins pour se raccorder à la RD 137.

Figure 1 Présentation des variantes



Sur la commune de Saint-Jean-De-Beugné, 3 variantes sont présentées : la variante 1 à l'Est traversant la zone d'activités et évitant la zone Natura 2000 (Plaine Calcaire du Sud-Vendée) et 2 variantes à l'Ouest (variantes 2 et 3), plus ou moins proches des zones bâties.

Figure 2 Variantes 1, 2 et 3 du projet - Commune de SAINT-JEAN-DE-BEUGNÉ



Le tableau suivant reprend une présentation succincte des grandes caractéristiques des trois variantes sur le secteur de Saint-Jean-de-Beugné :

Variante	1	2	3
Caractéristiques principales	<p>Création d'une 5^{ème} branche sur le giratoire de l'échangeur A83 pour la déviation et reconfiguration de la branche d'accès à la commune de Saint-Jean-de-Beugné.</p> <p>½ échangeur pour la desserte de Saint-Jean-de-Beugné depuis le Sud.</p> <p>Contourne Saint-Jean-de-Beugné par l'est en tracé neuf : tracé entre le bourg et le Vendéopôle</p> <p>Rejoint la RD137 au sud du bourg.</p>	<p>Création d'une 5^{ème} branche sur le giratoire de l'échangeur A83 pour la déviation et reconfiguration de la branche d'accès à la commune de Saint-Jean-de-Beugné.</p> <p>½ échangeur pour la desserte de Saint-Jean-de-Beugné depuis le Sud.</p> <p>Contourne Saint-Jean-de-Beugné par l'ouest en tracé neuf : tracé éloigné.</p> <p>Rejoint la RD137 au sud du bourg.</p>	<p>Création d'une 5^{ème} branche sur le giratoire de l'échangeur A83 pour la déviation et reconfiguration de la branche d'accès à la commune de Saint-Jean-de-Beugné.</p> <p>½ échangeur pour la desserte de Saint-Jean-de-Beugné depuis le Sud.</p> <p>Contourne Saint-Jean-de-Beugné par l'ouest en tracé neuf : tracé proche.</p> <p>Rejoint la RD137 au sud du bourg.</p>
Longueur	3 250 m	3 700 m	3 540 m
Fonctionnalités	<p>Section à 2x 2 voies.</p> <p>5^{ème} branche créée entre l'accès à Saint-Jean-de-Beugné et le Vendéopôle.</p> <p>Accès à Saint-Jean-de-Beugné :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reconfiguration de la branche de raccordement sur le giratoire nord ; - ½ échangeur éclaté au sud orienté vers Luçon : sortie au niveau de la RD88 / entrée au niveau de la RD137 <p>Rétablissement de la RD88 (PS)</p>	<p>Section à 2x 2 voies.</p> <p>Accès à Saint-Jean-de-Beugné :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reconfiguration de la branche de raccordement sur le giratoire Nord - ½ échangeur éclaté au Sud orienté vers Luçon : sortie au niveau de la RD137 / entrée au niveau de la RD88 <p>Rétablissement RD88 (PS), de la VC Coudraie (PS)</p>	<p>Section à 2x 2 voies.</p> <p>Accès à Saint-Jean-de-Beugné :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reconfiguration de la branche de raccordement sur le giratoire Nord - ½ échangeur éclaté au Sud orienté vers Luçon : sortie au niveau de la RD137 / entrée au niveau de la RD88 <p>Rétablissement RD88 (PS), de la VC Coudraie (PS)</p>
Particularités	<p>Vendéopôle Sud Vendée-Atlantique en vitrine.</p> <p>Passage en déblai à hauteur du bourg : optimisation impact acoustique.</p>	<p>Giration sortie autoroute -> déviation conditionne la configuration du giratoire.</p>	<p>Giration sortie autoroute -> déviation conditionne la configuration du giratoire</p>

Sur la commune de Sainte-Gemme-la-Plaine, 4 variantes sont présentées : la variante A à l'Est évitant la zone Natura 2000 (Plaine Calcaire du Sud-Vendée) et trois variantes à l'Ouest, les variantes B, C et D plus ou moins proches de l'agglomération et tangentés à la forêt de Sainte-Gemme-la-Plaine.

Figure 3 : Variantes A, B, C et D du projet - Commune de SAINTE-GEMME-LA-PLAINE



Le tableau suivant présente de manière succincte les grandes caractéristiques des quatre variantes sur le secteur de Sainte-Gemme-la-Plaine :

Variante	A	B	C	D
Caractéristiques principales	<p>Échangeur ZA de Champereau.</p> <p>Contourne Sainte-Gemme-la-Plaine par l'est.</p> <p>Raccordement sur un nouveau giratoire à la RD137 à hauteur de la ZA des Quatre Chemins.</p>	<p>Échangeur ZA de Champereau.</p> <p>Contourne Sainte-Gemme-la-Plaine par l'ouest.</p> <p>La RD14 n'est pas raccordée.</p> <p>Raccordement sur un nouveau giratoire à la RD137 à hauteur de la ZA des Quatre Chemins.</p>	<p>Échangeur ZA de Champereau.</p> <p>Contourne Sainte-Gemme-la-Plaine par l'ouest.</p> <p>Raccordement sur un nouveau giratoire à la RD137 au Sud de la ZA des Quatre Chemins.</p>	<p>Échangeur ZA de Champereau.</p> <p>Contourne Sainte-Gemme-la-Plaine par l'Ouest en ceinture de l'agglomération.</p> <p>Raccordement sur nouveau giratoire à la RD137 au sud de la ZA des 4 Chemins.</p>
Longueur	5365 m	6750 m	7600 m	6550 m
Fonctionnalités	<p>RD137 nord – RD949 : section à 2x 2 voies</p> <p>RD949 – RD137 sud : section à 2x 1 voie</p> <p>Échangeur complet au nord de Sainte-Gemme-la-Plaine.</p> <p>RD 14 rétablie au niveau de l'échangeur Nord de Sainte-Gemme-la-Plaine.</p> <p>½ échangeur au sud orienté vers l'A83 : entrée / sortie au niveau de la RD949 en voies affectées. Un nouveau giratoire sur bretelle d'entrée et bretelle de sortie orientée vers nouveau giratoire</p> <p>Rétablissement de la RD949 (PI), de la voie ferrée (PRO), des voies communales au sud-est (PS).</p>	<p>RD137 nord – RD949 : section à 2x 2 voies</p> <p>RD949 – RD137 sud : section à 2x 1 voie</p> <p>Échangeur complet au nord de Sainte-Gemme-la-Plaine.</p> <p>RD14 rétablie par un PS.</p> <p>½ échangeur sur RD949 au niveau de la ZA des Quatre Chemins orienté vers l'A83 : entrée / sortie au niveau de la RD949 en voies affectées. Un nouveau giratoire</p> <p>Rétablissement de la RD949 (PI), de la voie ferrée (PRO), de la RD14 (PS), de la Route de Corpe (PS).</p>	<p>RD137 nord – RD949 : section à 2x 2 voies</p> <p>RD949 – RD137 sud : section à 2x 1 voie</p> <p>Échangeur complet au nord de Sainte-Gemme-la-Plaine.</p> <p>RD14 rétablie par un PS.</p> <p>½ échangeur sur RD949 à l'ouest de la ZA des Quatre Chemins orienté vers l'A83 : entrée / sortie au niveau de la RD949 en voies affectées. Deux nouveaux giratoires.</p> <p>Rétablissement de la RD949 (PI), de la voie ferrée (PRO), de la RD14 (PS), de la Route de Corpe (PS), de la route de la Grange (PS).</p>	<p>RD137 nord – RD949 : section à 2x 2 voies</p> <p>RD949 – RD137 sud : section à 2x 1 voie</p> <p>Échangeur complet au nord de Sainte-Gemme-la-Plaine.</p> <p>RD14 rétablie par un PS</p> <p>½ échangeur sur RD949 au niveau de la ZA des Quatre Chemins orienté vers l'A83 : entrée / sortie au niveau de la RD949 en voies affectées. Un nouveau giratoire</p> <p>Rétablissement de la RD949 (PI), de la voie ferrée (PRO), de la RD14 (PS), de la Route de Corpe (PS).</p>
Particularités	Tracé le plus court.	Tronçon RD949 – RD137 sud en vitrine de la ZA des Quatre Chemins.	<p>Tracé le plus long.</p> <p>Tronçon RD949 – RD137 sud en ceinture de la ZA des Quatre Chemins.</p>	Tronçon RD949 – RD137 sud en vitrine de la ZA des Quatre Chemins.

2.3. Comparaison des variantes

2.3.1. Objectifs

Une infrastructure routière a des incidences positives ou négatives qu'il est nécessaire d'analyser.

L'analyse multicritère est présentée sous forme de tableaux de synthèse permettant de composer les différentes variantes.

2.3.2. Méthode d'analyse et de comparaison

Entre les deux communes de Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine, l'urbanisation est pratiquement inexistante le long de la RD 137, pour limiter au maximum les impacts foncier, agricole et environnementaux, la RD 137 est doublée sur place. Aussi, l'analyse est réalisée par commune (Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine).

L'analyse multicritère des variantes intègre les dimensions du développement durable.

Le tableau d'analyse multicritère prend en compte l'ensemble des impacts positifs ou négatifs d'un projet routier suivants plusieurs thèmes :

- ▶ Trafic
- ▶ Agricole
- ▶ Environnement
- ▶ Bruit / Cadre de vie
- ▶ Coût

Les incidences des variantes par rapport à un thème sont caractérisées à l'aide d'indicateurs de sensibilités qui sont si possible quantifiés.

Pour chaque thème, les variantes sur chaque commune sont classées à l'aide d'une échelle de sensibilité qui vire de l'orange foncé « Impact très fort » au vert « Impact favorable ».

	Impact très fort	Impact fort	Impact mesuré	Impact favorable
Critère de comparaison				

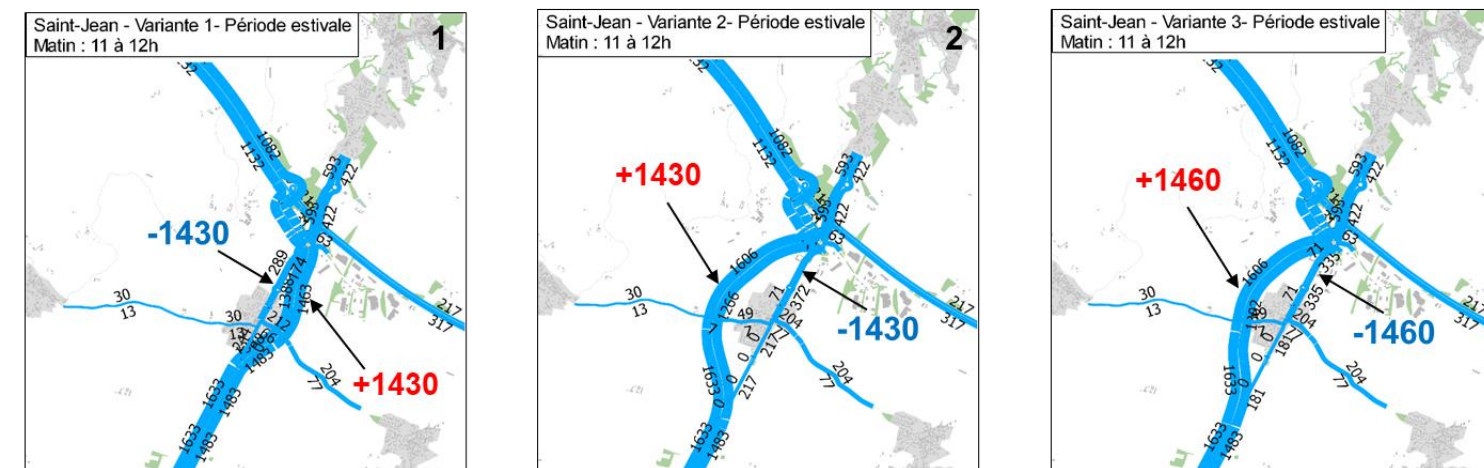
Le tableau de synthèse final donne une vision globale du positionnement de chaque variante sans pondération.

2.3.3. Commune de Saint-Jean-de-Beigné

2.3.3.1. Critère trafic

À l'horizon 2045

Evolution des trafics UVP HPM estivale (moyenne / sens) par rapport au fil de l'eau

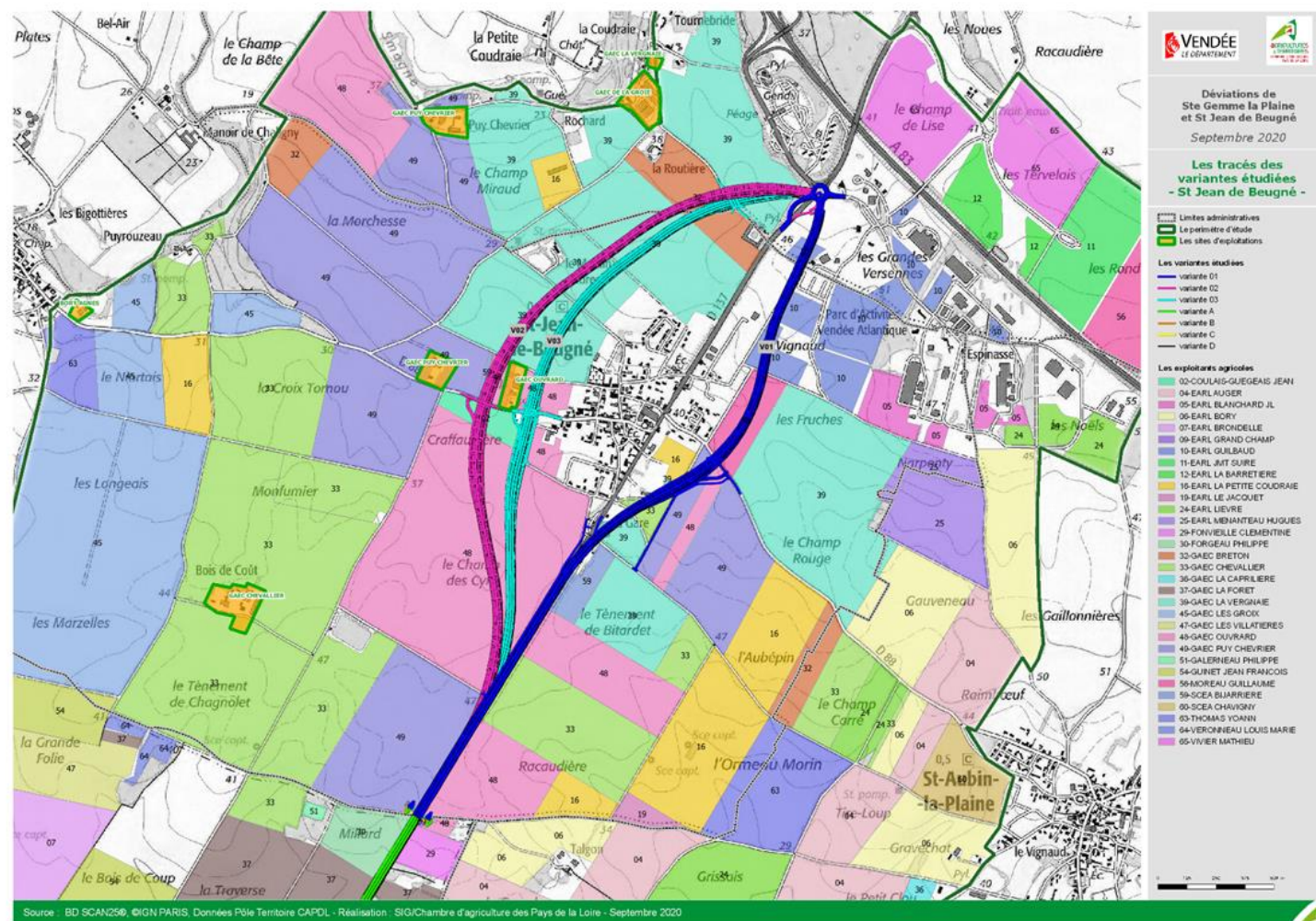


L'essentiel du trafic circulant sur la RD137 est reporté sur le contournement pour chacune des variantes. Les niveaux trafics sont très proches, malgré les différences de tracé. Toutes les variantes proposent un itinéraire de contournement plus attractif que la traversée de bourg, ce qui est positif. Quelle que soit la variante, le contournement permet de gagner environ un quart d'heure, tout en réduisant les temps de parcours pour les déplacements en échange avec le bourg de Saint-Jean-de-Beigné.

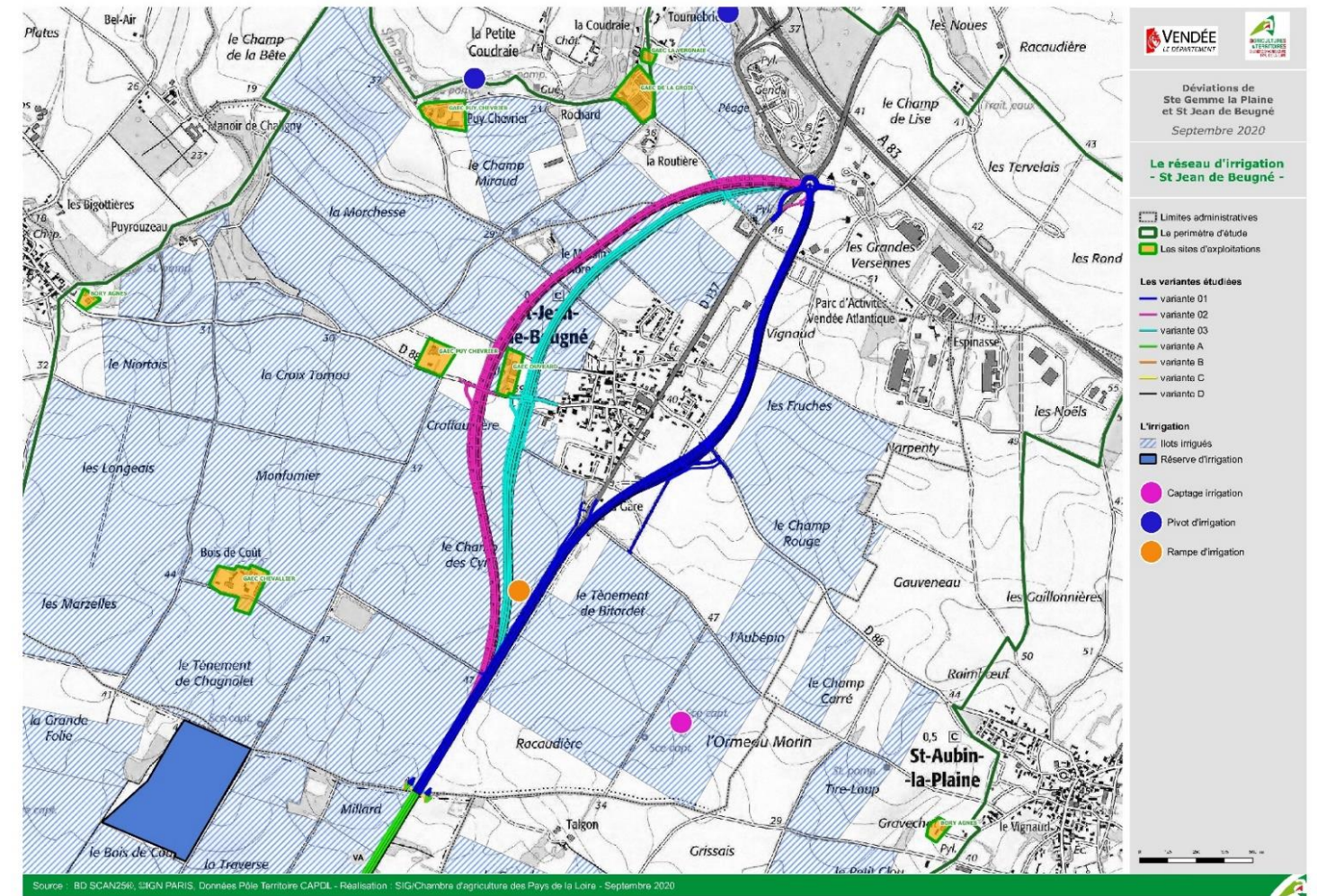
CONTRAINTES / ENJEUX	V1	V2	V3
TRAFIC	Report de l'essentiel du trafic sur le contournement, avec très peu de différence entre les variantes		

2.3.3.2. Critère agricole

Parcelle agricole



Irrigation

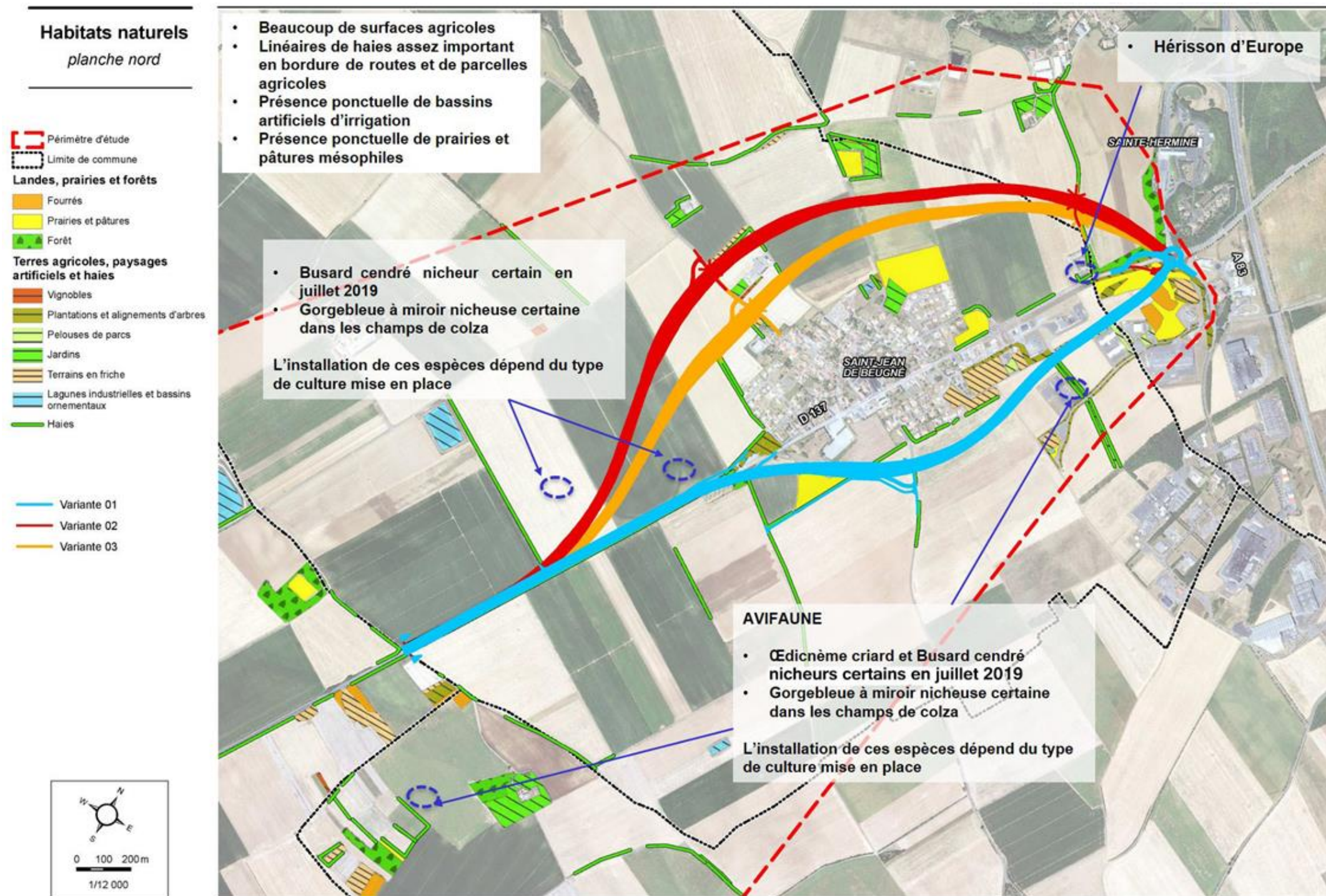


Synthèse agricole

CONTRAINTES / ENJEUX		V1	V2	V3
Emprise sur zones agricoles		Environ 11 ha	Environ 16,5 ha	Environ 15 ha
Impacts sur la fonctionnalité des espaces agricoles	reliquats*	Environ 3 ha	Environ 8 ha	Environ 3 ha
	Nombre de parcelles impactées par les effets de coupures			
	Nombre de sièges d'exploitation présent à proximité	0	2	1
	Impact des coupures d'ilots			
Ilots irrigués sur le tracé		3	7	9
SYNTHÈSE				

2.3.3.3. Critère environnemental

Synthèse répertoriant les habitats et les espèces à prendre en compte



Synthèse environnementale

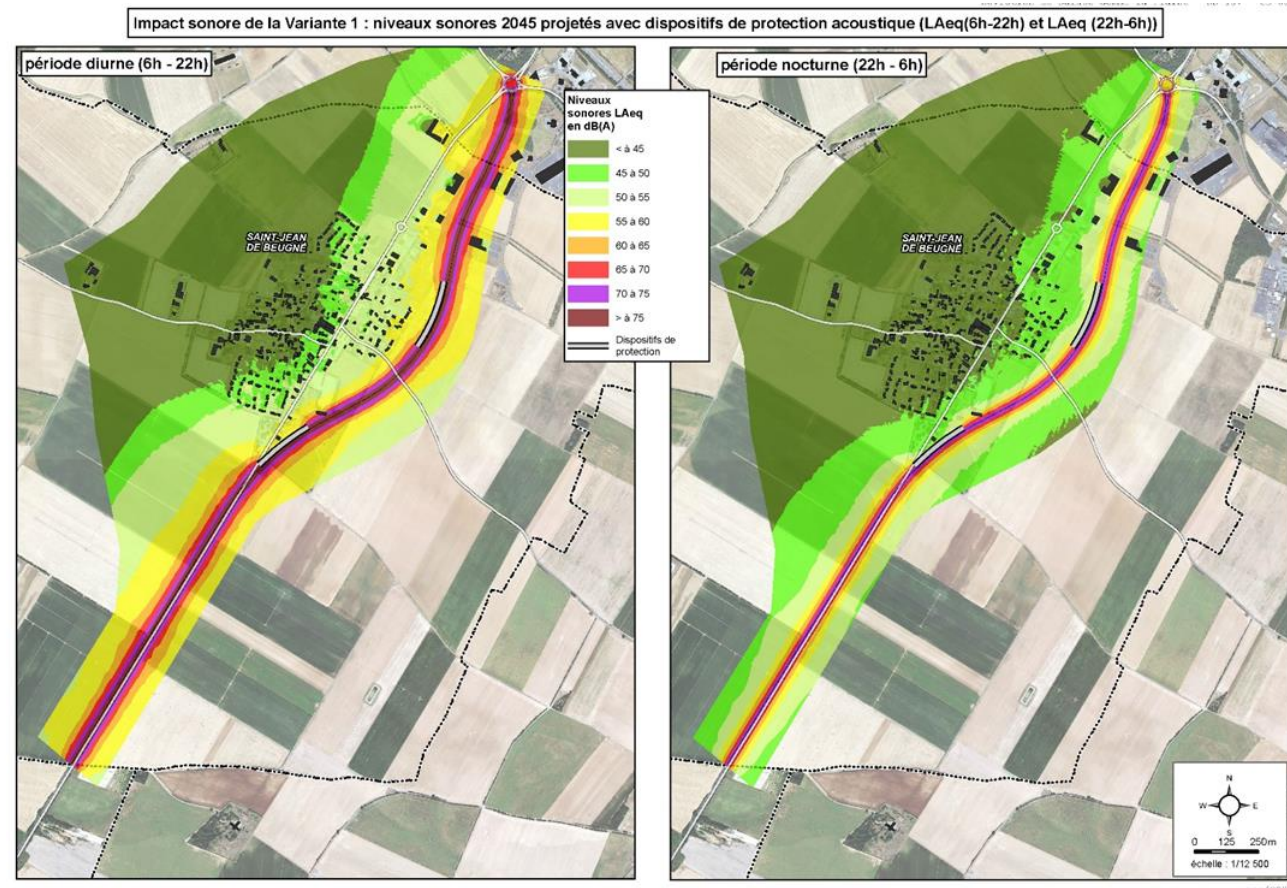
Tableau de synthèse des impacts environnementaux

Contraintes / enjeux	V1	V2	V3
Emprise sur les zones naturelles protégées	Aucune emprise sur les zones naturelles protégées - Evitement Natura 2000	Aucune emprise sur les zones naturelles protégées	Aucune emprise sur les zones naturelles protégées
Emprise sur zones boisées	Aucune emprise sur zones boisées	Morcellement de la zone boisée en sortie du giratoire une fois passé le péage de Sainte Hermine	
Habitats / flore inventoriés	Aucune plante protégée ni d'habitat d'intérêt communautaire		
Faune inventoriée	Hérisson d'Europe, Oedicnème criard, Busard cendré et Gorge bleue à miroir		
SYNTHÈSE			

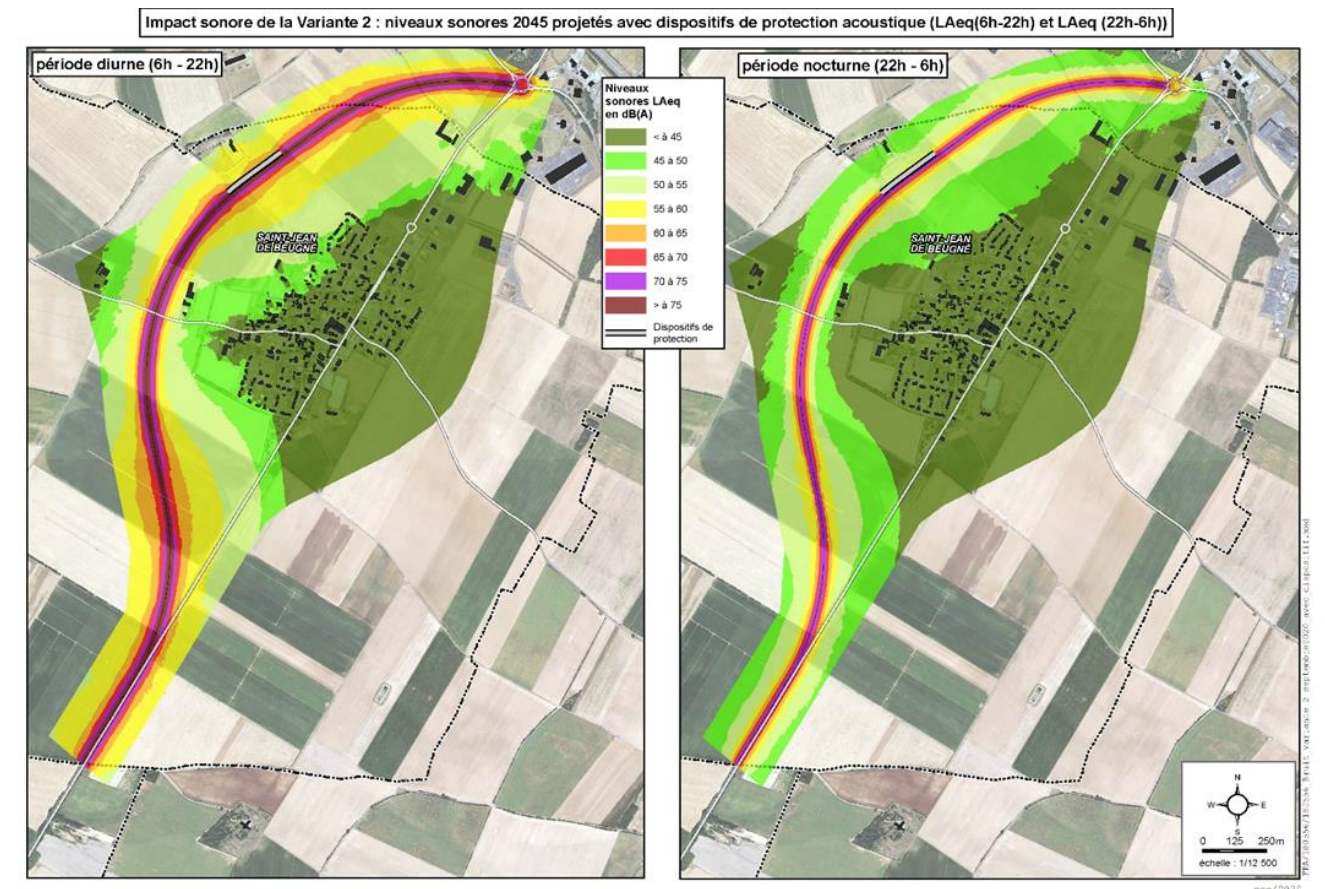
Les trois variantes ont un impact mesuré sur le critère environnemental. La variante 1 est toutefois la plus favorable car elle impacte moins de haies et aucun boisement. Sur les espèces d'oiseaux, les variantes sont équivalentes car la nidification de l'Oedicnème criard et du Gorgebleue à miroir dépendent fortement du type de culture mise en place et varie donc d'une année à l'autre.

2.3.3.4. Critère bruit (à l'horizon 2045)

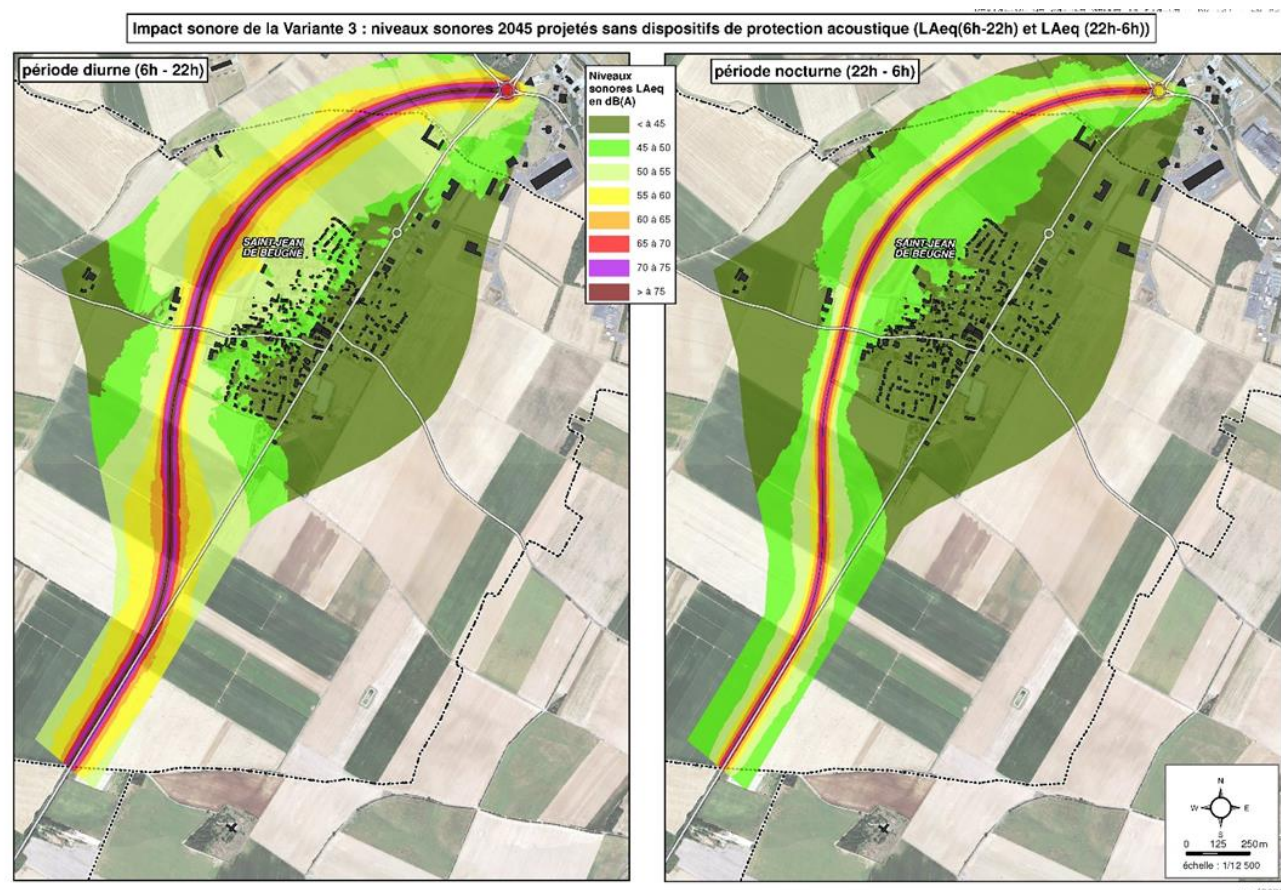
Variante 1 avec dispositifs de protection acoustique



Variante 2 avec dispositifs de protection acoustique



Variante 3 sans dispositifs de protection acoustique



Synthèse du critère bruit

Contraintes / enjeux	V1	V2	V3
Bruit en traversée d'agglomération	Diminution très sensible des nuisances sonores dans le centre-bourg pour toutes les variantes		
Respect des seuils de bruit en façade pour les habitations proches de la nouvelle voie	Pas de dépassement des seuils réglementaires après protection : aucune habitation bordant le projet ne sera soumise à plus de 60 dB(A) de jour, et à plus de 55 dB(A) de nuit		
Ambiance sonore proche de la nouvelle voie	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Mise en œuvre de deux dispositifs de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Mise en œuvre d'un dispositif de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Pas de nécessité de dispositif de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.
SYNTHÈSE			

Les trois variantes permettent de respecter les seuils de niveaux de bruit en façade, à l'aide de protections acoustiques pour les variantes 1 et 2 et sans dispositifs de protection pour la variante 3. Les trois variantes permettent également un apaisement des niveaux sonores en centre-bourg.

2.3.3.5. Synthèse de la comparaison des variantes sur la commune de Saint-Jean-de-Beugné

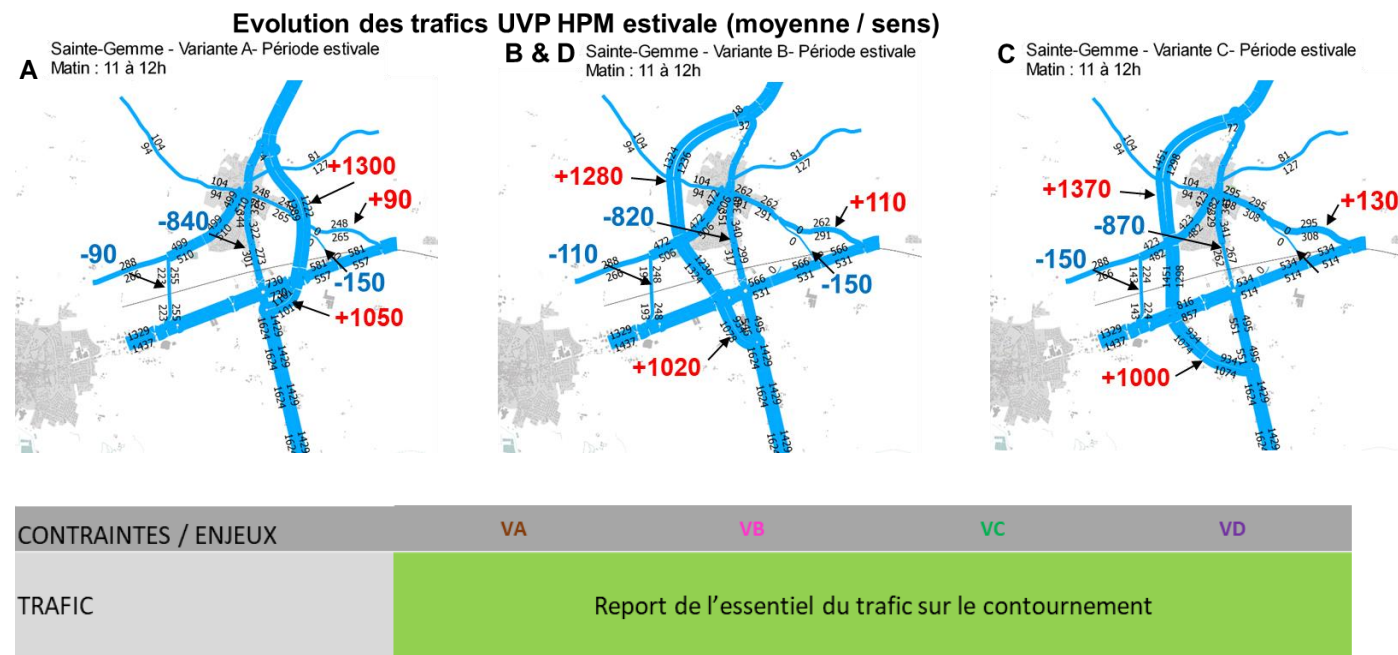
CONTRAINTES / ENJEUX	V1	V2	V3
Trafic	Report de l'essentiel du trafic sur le contournement. Fluidification du trafic et réduction des temps de parcours		
Agriculture	Emprise de 11 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure plus limités	Emprise de 16,5 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure très importants	Emprise de 15 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure importants
Environnement	Evitement zone Natura 2000 - Coupure de quelques haies	Coupure de quelques haies, et d'un boisement en sortie de péage	Coupure de quelques haies, et d'un boisement en sortie de péage
Bruit – cadre de vie	Diminution sensible du bruit en traversée de bourg Respect des seuils règlementaires pour les habitations proches du projet		
Coût	13,2 M €	14,3 M €	13,9 M €
SYNTHÈSE			

La variante 1 ressort comme étant la plus favorable au regard de l'analyse multicritère.

2.3.4. Sainte-Gemme-la-Plaine :

2.3.4.1. Critère trafic

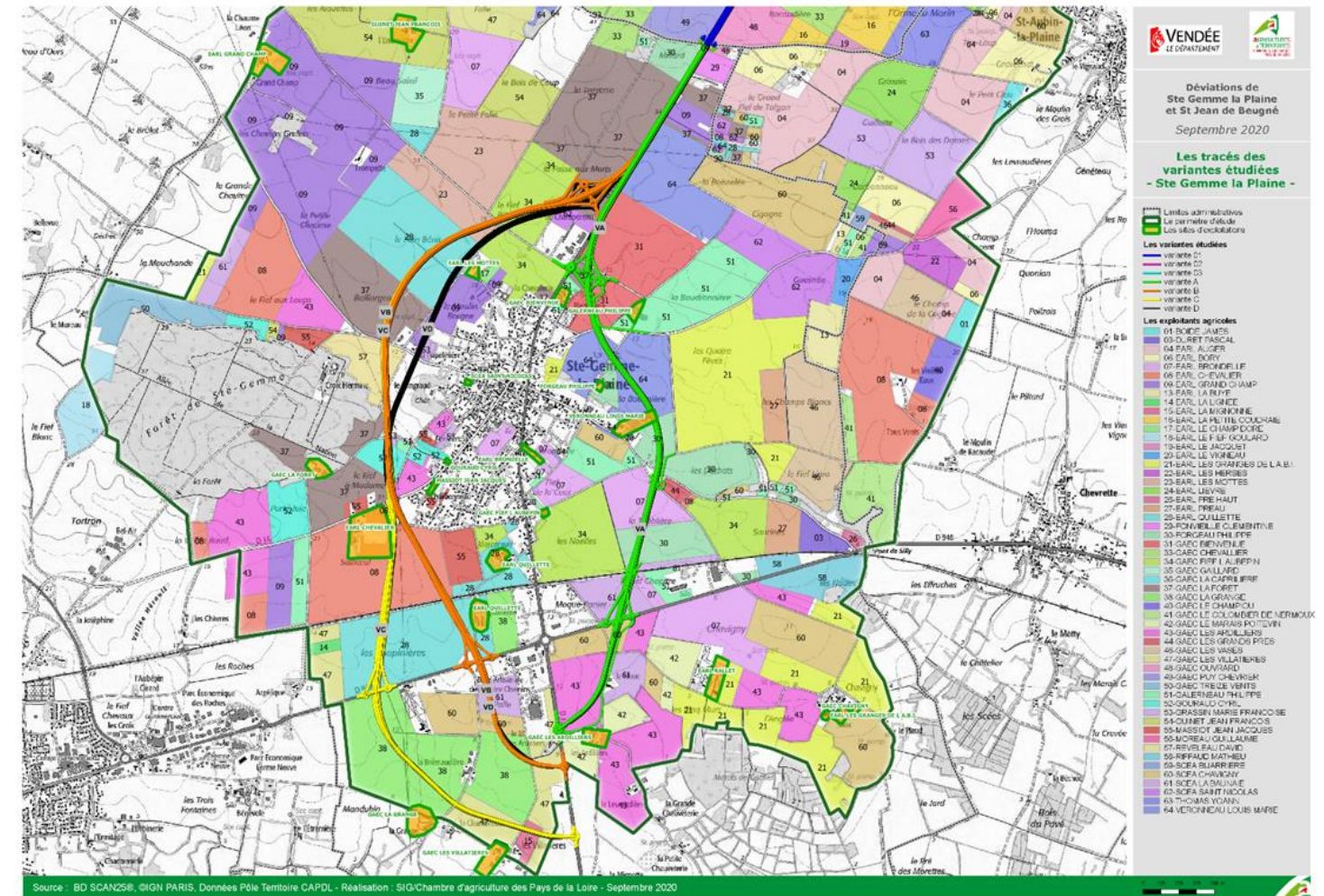
A l'horizon 2045



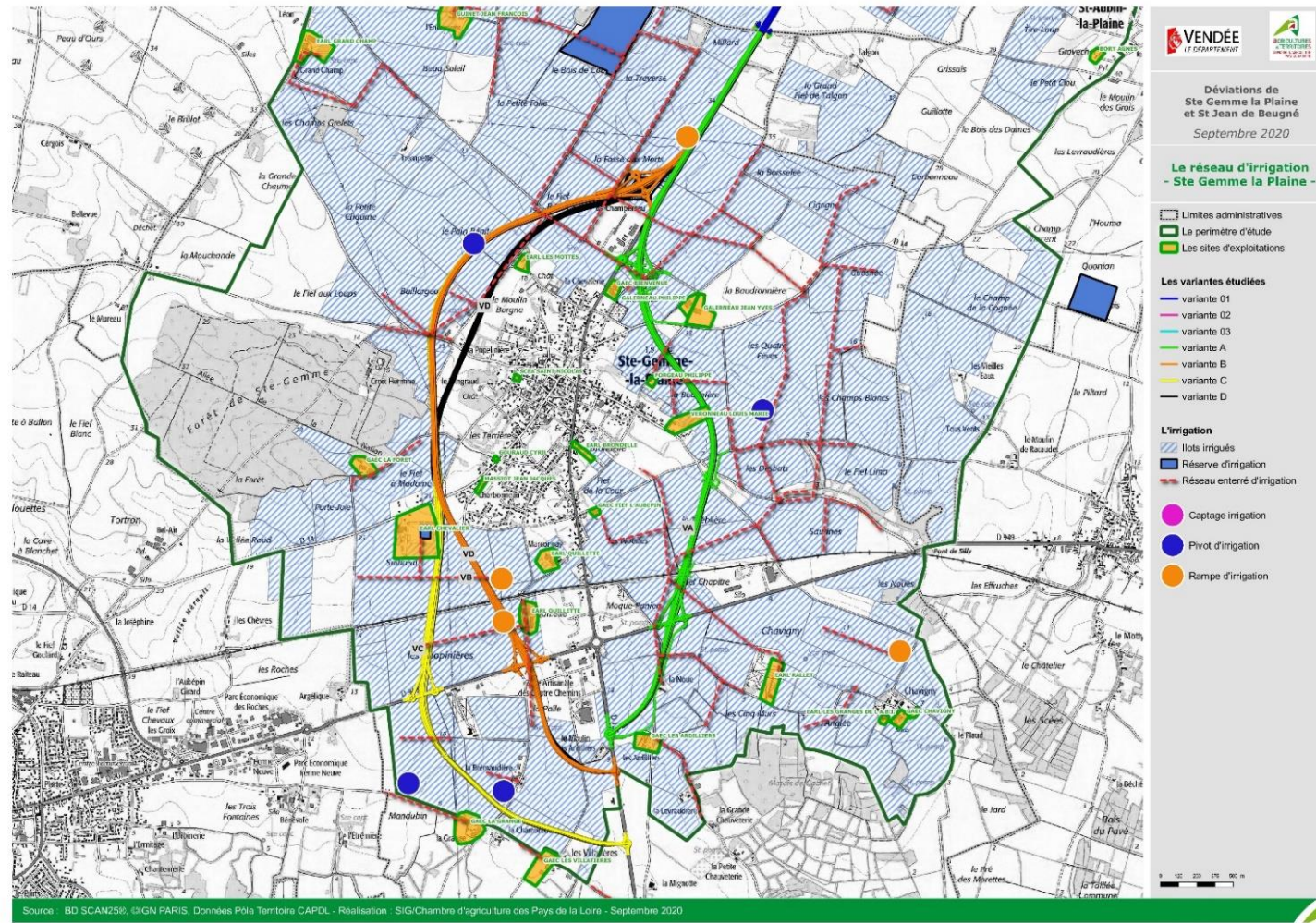
Le trafic reporté sur le contournement est assez comparable entre variantes. Néanmoins, la variante C réduit davantage le trafic sur la RD137 et le chemin d'Argélique. Les temps de parcours via ou sans le contournement sont souvent proches en raison du phénomène d'équilibrage des flux. Comme à l'horizon de mise en service, la variante A apporte moins d'effets positifs et la variante C présente le meilleur bilan, avec une forte baisse des temps de parcours (jusqu'à -20 minutes par rapport au fil de l'eau sur l'itinéraire entre Ste-Gemme Nord et RD137 Sud).

2.3.4.2. Critère agricole

Parcelle agricole



Irrigation



Synthèse agricole

Contraintes / enjeux		VA	VB	VC	VD
Emprise sur zones agricoles		Environ 25 ha	Environ 29 ha	Environ 34 ha	Environ 27 ha
Impacts sur la fonctionnalité des espaces agricoles	Reliquats*	Environ 10 ha	Environ 31 ha	Environ 21 ha	Environ 21 ha
	Nombre de parcelles impactées par les effets de coupures				
	Nombre de sièges d'exploitation présents à proximité	5	5	5	5
	Impact des coupures d'ilots				
Ilots irrigués sur le tracé					
SYNTHÈSE					

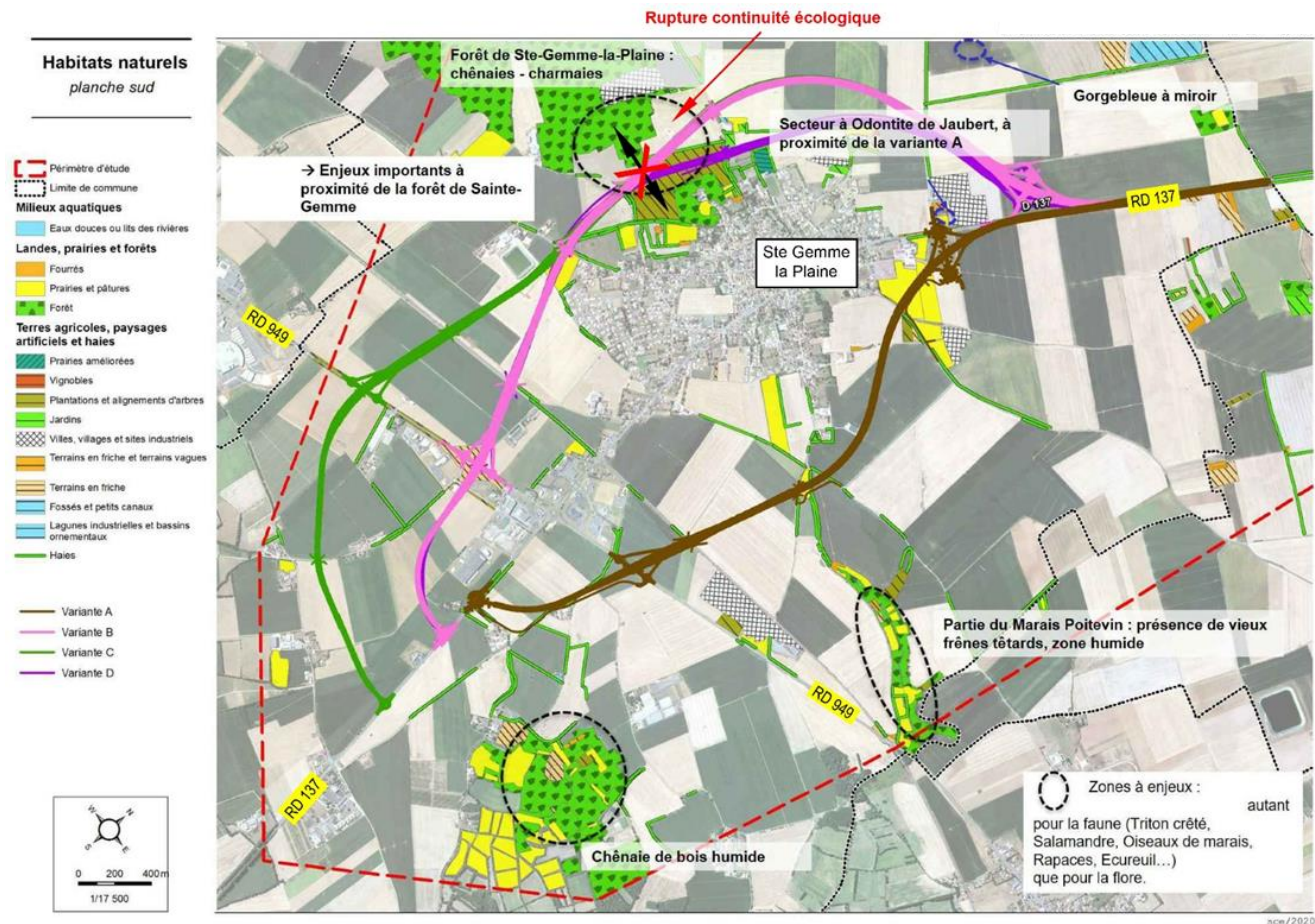
*Reliquats: parcelles en forme de triangles ou de surface trop réduite pour rester raisonnablement exploitables

L'ensemble des variantes ont un fort impact. Seule la variante A n'a pas un impact très fort. En effet, cette variante nécessite des emprises moindres comparées aux quatre autres ainsi que des reliquats deux à trois fois inférieurs aux autres variantes.

La variante A, la moins impactante présente toutefois des impacts forts qu'il conviendra de prendre en compte.

2.3.4.3. Critère environnemental

Synthèse répertoriant les habitats et les espèces à prendre en compte



Synthèse environnementale

Contraintes / enjeux	VA	VB	VC	VD
Emprise sur les zones naturelles protégées	Aucune emprise sur les zones naturelles protégées – Evitement zone Natura 2000	Pas d'emprises directes sur les zones naturelles protégées. Coupure du corridor entre la ZNIEFF de type 1 Forêt de Sainte Gemme la Plaine, et la grande friche		
Emprise sur zones boisées	Aucune emprise sur zones boisées	Impact sur une zone boisée d'environ 210 m		Linéaire de 580 m en zone boisée
Habitats / flore inventoriés	Aucune espèce floristique protégée impactée mais rupture de trame verte et de continuité écologique			
Faune inventoriée	Pas d'enjeux faunistiques particuliers mais traversées de nombreuses haies potentiellement favorables aux petits passereaux	Enjeux faunistiques importants du fait de la forêt de Sainte Gemme et de la trame verte (boisement à l'Est)		
SYNTHÈSE				

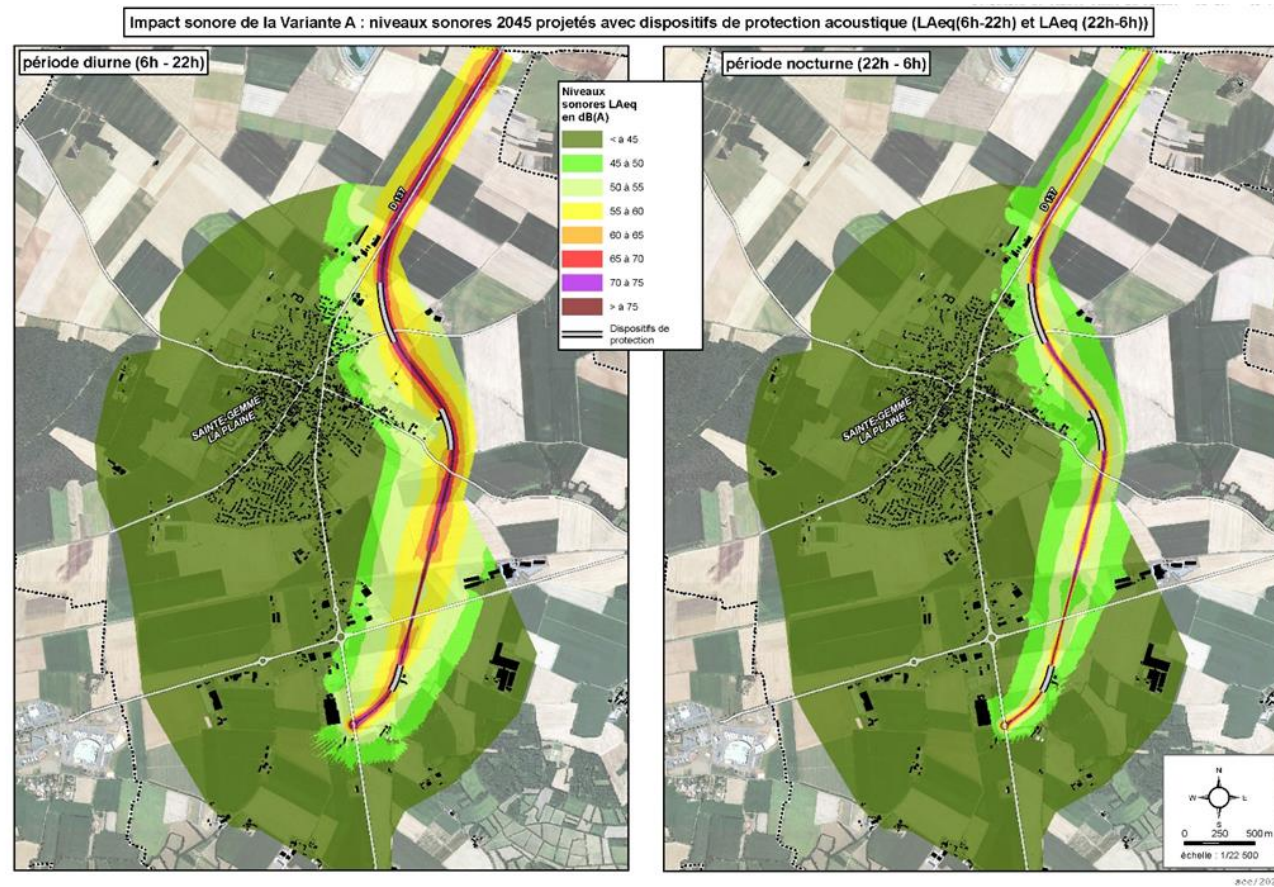
La variante A semble être la plus favorable car elle n'impacte pas de massif boisé ni de corridor écologique. La station d'Odontite de Jaubert est le seul véritable enjeu floristique de la variante A et est située à une vingtaine de mètres de l'aménagement.

Les variantes B et C conduisent à une rupture de corridors écologiques entre la forêt de Sainte-Gemme-la-Plaine au nord-ouest et le boisement au Sud-est, elles présentent donc des impacts forts.

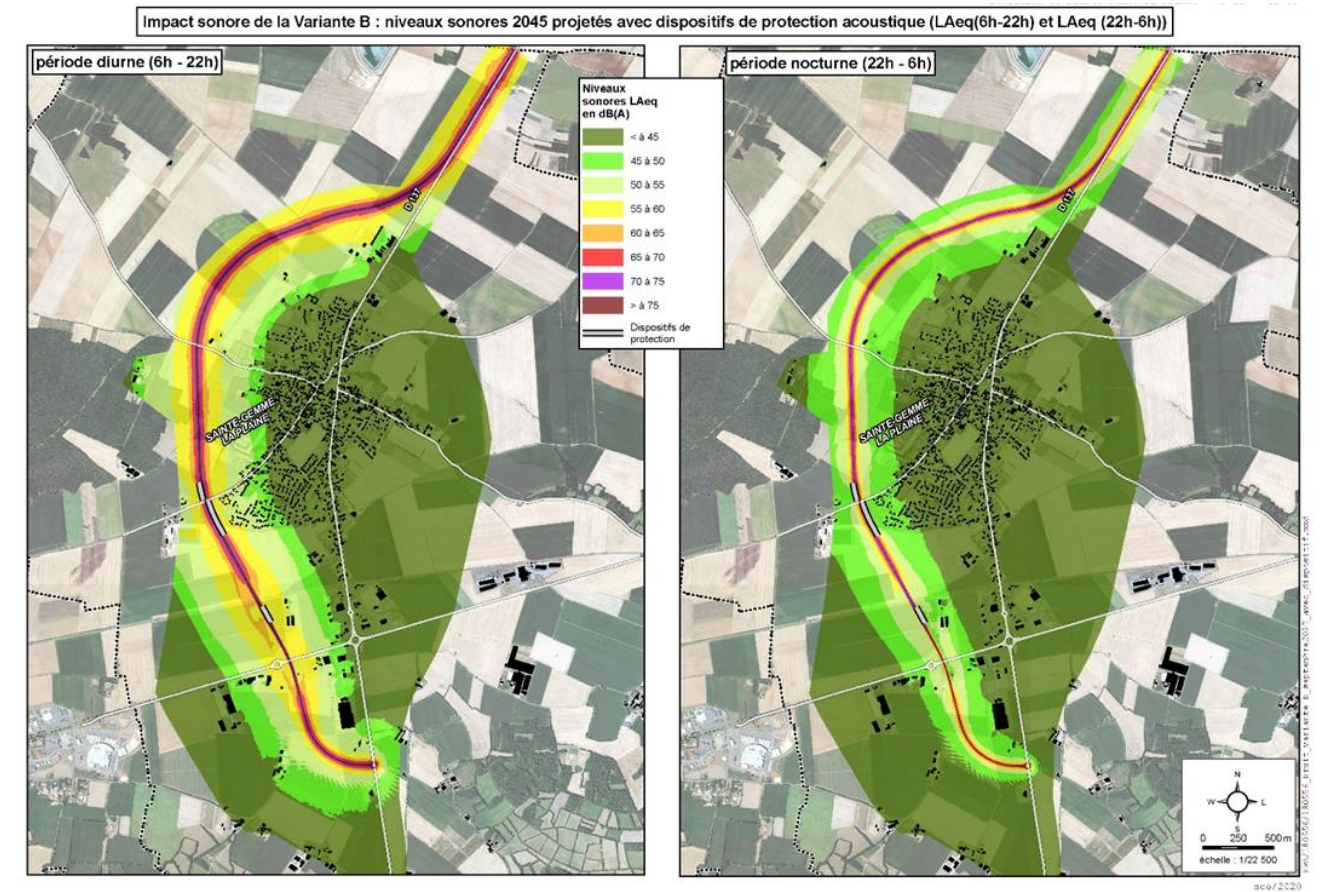
La variante D ressort comme étant la plus défavorable en raison des impacts engendrés sur la faune et les habitats (fragmentation, destruction d'habitats de reproduction, etc.).

2.3.4.4. Critère bruit (à l'horizon 2045)

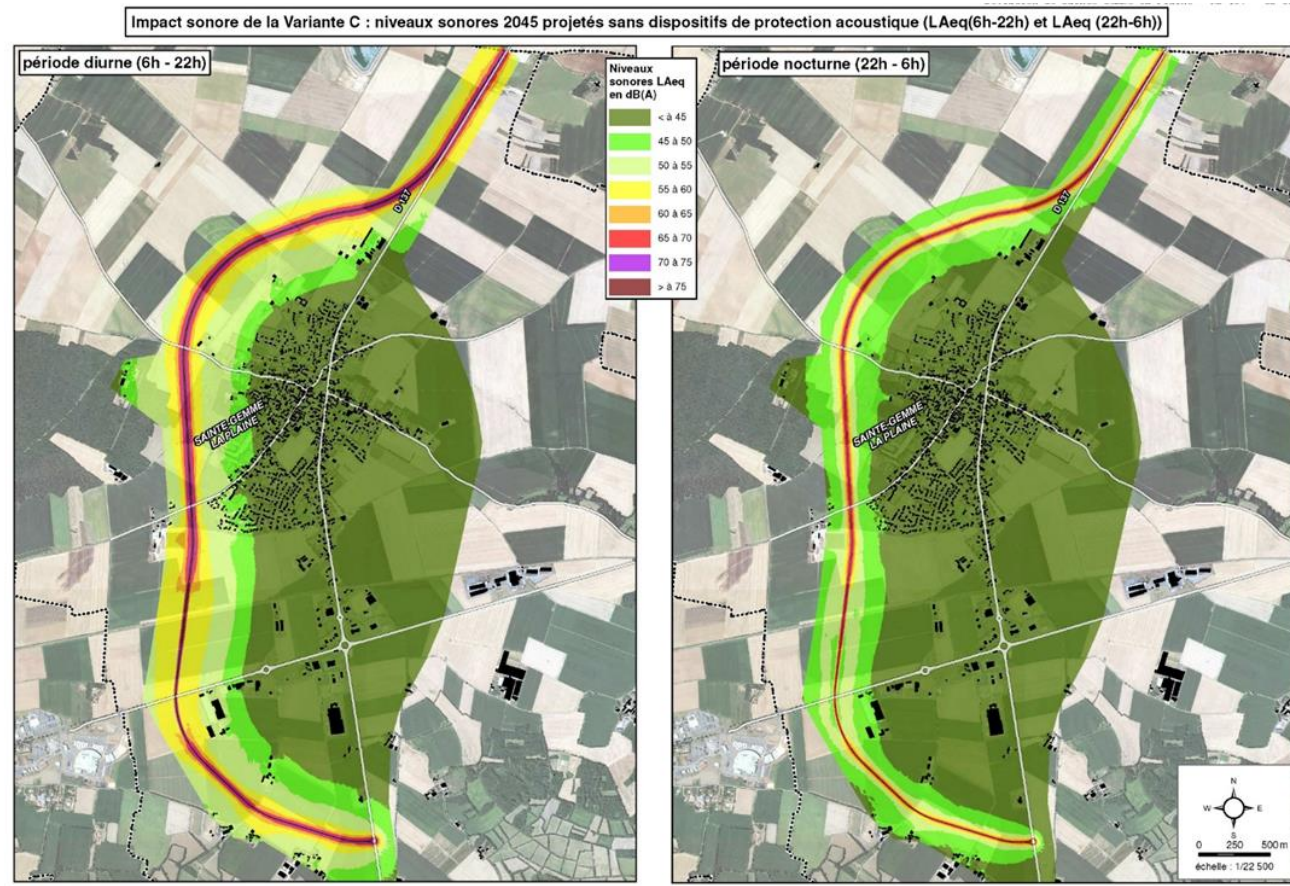
Variante A avec dispositifs de protection acoustique



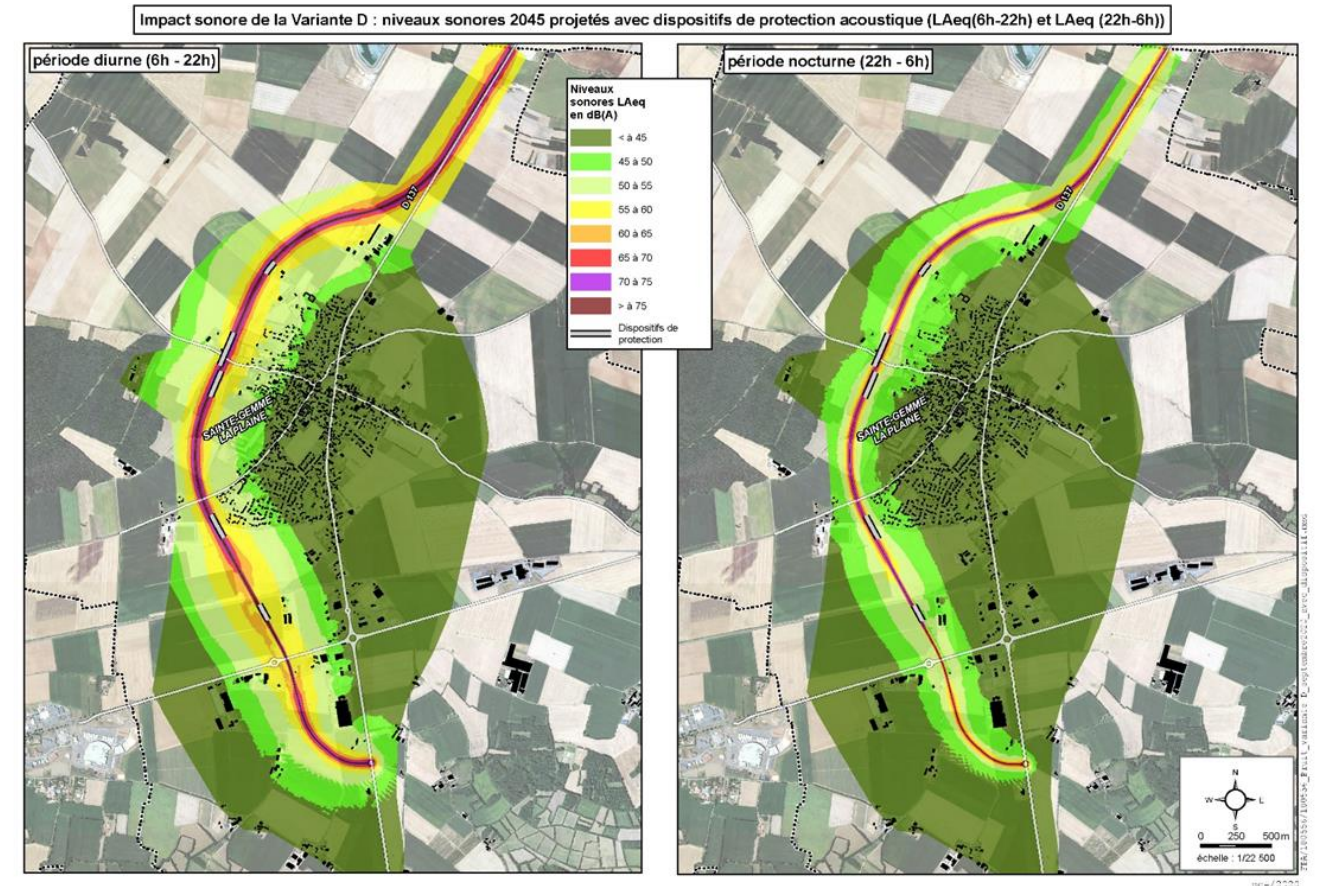
Variante B avec dispositifs de protection acoustique



Variante C sans dispositifs de protection acoustique



Variante D avec dispositifs de protection acoustique



Synthèse du critère bruit

Contraintes / enjeux	VA	VB	VC	VD
Bruit en traversée d'agglomération	Diminution très sensible des nuisances sonores dans le centre-bourg pour toutes les variantes			
Respect des seuils de bruit en façade pour les habitations proche de la nouvelle voie	Pas de dépassement des seuils réglementaires après protection : aucune habitation bordant le projet ne sera soumise à plus de 60 dB(A) de jour, et à plus de 55 dB(A) de nuit			
Ambiance sonore proche de la nouvelle voie	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Mise en œuvre de trois dispositifs de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Mise en œuvre de trois dispositifs de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Pas de nécessité de dispositif de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.	Hausse du niveau sonore pour les habitations les plus proches du projet. Mise en œuvre de cinq dispositifs de protection acoustique pour respecter les seuils réglementaires.
SYNTHÈSE				

Les quatre variantes permettent de respecter les seuils de niveaux de bruit en façade, à l'aide de protection acoustique et permettent également un apaisement des niveaux sonores en centre-bourg

2.3.4.5. Synthèse de la comparaison des variantes de Sainte-Gemme-la-Plaine

CONTRAINTES / ENJEUX	VA	VB	VC	VD
Trafic	Report de l'essentiel du trafic sur le contournement avec forte réduction de trafic en centre-bourg			
Agriculture	Emprise de 25 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure plus limités	Emprise de 29 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure importants	Emprise de 34 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure importants	Emprise de 27 ha environ sur les terres agricoles, effets de coupure importants
Environnement	Evitement zone Natura 2000 - Coupure de plusieurs haies	Rupture de corridor écologique à proximité de la Forêt de Sainte-Gemme-la-Plaine	Rupture de corridor écologique à proximité de la Forêt de Sainte-Gemme-la-Plaine	Rupture de corridor écologique à proximité de la Forêt de Sainte-Gemme-la-Plaine
Bruit – cadre de vie	Diminution sensible du bruit en traversée de bourg Respect des seuils réglementaires pour les habitations proches du projet			
Coût	28,9 M €	31,7 M €	34,1 M €	31,4 M €
SYNTHÈSE				

Au vu de l'analyse multicritère, la variante A, à l'Est de Sainte-Gemme-la-Plaine apparaît comme étant la plus favorable.

2.4. Synthèse globale

La comparaison des variantes sur une analyse a permis de faire ressortir les points forts et les points faibles de chaque tracé étudié.

Le tableau ci-dessous synthétise la comparaison sur l'ensemble du tracé.

	Impact très fort	Impact fort	Impact mesuré	Impact favorable
Critère de comparaison				

	Contournement de St-Jean-de-Beugné			Contournement de Sainte-Gemme-la-Plaine			
CONTRAINTES/ENJEUX	V1	V2	V3	VA	VB	VC	VD
Trafic							
Agriculture							
Environnement							
Bruit –cadre de vie							
Coût							

La comparaison des variantes des deux communes, montrent que la solution apparaissant comme la plus satisfaisante est celle d'un tracé neuf à l'Est des deux communes (Variantes 1 et A).

2.5. La concertation et la mise au point de la variante retenue

Le projet de desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 par la RD 137 a fait l'objet d'échanges préalables à sa définition avec les élus locaux et le monde agricole.

Ainsi, le tracé à 2x2 voies passant à l'Est des bourgs de Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine a reçu un avis favorable du Conseil Municipal des communes concernées ainsi que du Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Sud Vendée Littoral.

Au titre de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme, une concertation publique formelle a été organisée et mise en place par le Conseil Départemental de la Vendée du 22 novembre 2021 au 3 janvier 2022 inclus : d'abord deux réunions publiques les 22 et 24 novembre 2021, puis des expositions du 25 novembre 2021 au 3 janvier 2022 inclus en mairies des trois communes concernées par le projet (SAINTE-HERMINE, SAINT-JEAN-DE-BEUGNÉ et de SAINTE-GEMME-LA-PLAINE), avec mise à disposition de dossiers de concertation, de panneaux d'expositions et de registres permettant au public de formuler ses remarques. Les supports de concertation ont également été mis à disposition sur le site internet du Département avec possibilité d'émettre des remarques sur une adresse mail dédiée.

2.5.1. Participation et expression du public

2.5.1.1. Réunions publiques

Deux réunions publiques ont été organisées les 22 et 24 novembre 2021 à 19h00, respectivement à la salle de sports du Vendéopôle à Saint-Jean-de-Beigné, et à la salle omnisports de Sainte-Gemme-la-Plaine.

Figure 3 Réunions publiques organisées dans la cadre de la concertation (à gauche : Saint-Jean-de-Beigné, et à droite : Sainte-Gemme-la-Plaine)



Ces réunions ont permis d'accueillir un public respectif d'environ 50 et 160 personnes, au cours desquelles les échanges ont été nombreux, le public ayant pu exprimer ses observations et poser des questions. Des éclairages ont ainsi pu être apportés sur la conception du projet.

2.5.1.2. Permanence du Maître d'Ouvrage

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

- ▶ Trois en mairie de Sainte-Gemme-la-Plaine ;
- ▶ Trois en mairie de Saint-Jean-de-Beigné.

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

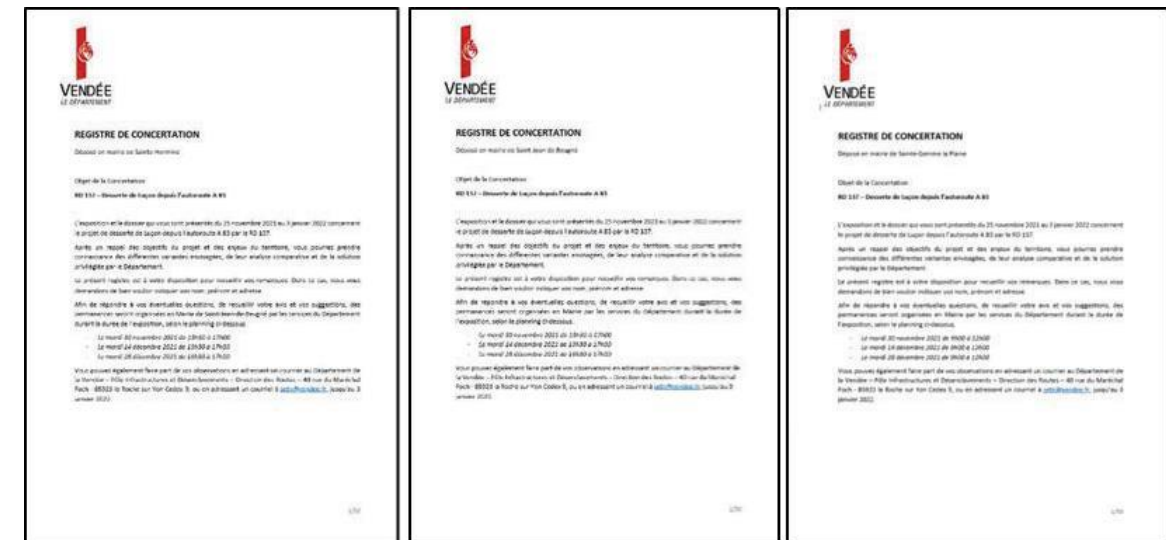
Les documents de concertation mis à la disposition du public en mairie de Sainte Hermine, Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine étaient constitués :

- ▶ D'un dossier de concertation révélant notamment les contraintes du projet,
- ▶ De 6 panneaux de concertation présentant les 7 variantes étudiées et les variantes préférentielles à l'issue de la comparaison des variantes.

2.5.1.3. Registre de concertation

Un registre papier a été mis à la disposition du public venu prendre connaissance de l'exposition en mairies de Sainte-Hermine, Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine afin de recueillir les avis, remarques, suggestions durant la période de concertation et les permanences tenues par le Maître d'Ouvrage en mairies.

Figure 4 Registres de concertation mis à la disposition du public en mairies



2.5.1.4. Autres possibilités de contribution

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

- ▶ Par courrier adressé au Département de la Vendée ;
- ▶ Par courriel via une adresse dédiée.

2.5.2. Résultats de la concertation

2.5.2.1. Réunions publiques

- ▶ Saint-Jean-de-Beugné le 22 novembre 2021 : environ 50 personnes ont assisté à la réunion publique ;
- ▶ Sainte-Gemme-la-Plaine le 24 novembre 2021 : environ 160 personnes ont assisté à la réunion publique.

2.5.2.2. Registres

- ▶ 22 contributions manuscrites ont été effectuées dans les registres mis à disposition dans les mairies dont :
 - 7 dans celui de Saint-Jean-de-Beugné. Monsieur le Maire de Saint-Jean-de-Beugné a remis en mains propres un dossier le 28 décembre 2021, mentionné dans le registre de la commune ;
 - 15 dans celui de Sainte-Gemme-la-Plaine. Un groupement d'exploitants agricoles de Sainte-Gemme-la-Plaine (dénommé GEASG pour la suite du bilan) regroupant 22 exploitations a remis en main propre un dossier le 28 décembre 2021, mentionné dans le registre de Sainte-Gemme-la-Plaine ;
 - Il est précisé qu'aucune contribution écrite n'a été déposée dans le registre mis à disposition dans la mairie de Sainte-Hermine.

2.5.2.3. Courriers

- ▶ 19 courriels ont été reçus ;
- ▶ 6 courriers ont été transmis par voie postale ;
- ▶ 1 courrier a été remis en mains propres.

Au total, 48 contributions écrites ont été recueillies. Elles proviennent en très grande majorité de riverains au projet, exploitants agricoles et propriétaires concernés par les différentes variantes de tracés.

Quelques contributions ont été émises de manière collective : groupement d'exploitants agricoles à Sainte-Gemme-la-Plaine; groupement de commerçants de Saint-Jean-de-Beugné. Des communes se sont exprimées par courrier signé des maires : Saint-Jean-de-Beugné, Sainte-Gemme-la-Plaine, Saint-Aubin-la-Plaine.

Après analyse de l'ensemble des contributions orales et écrites, quelques doublons existent : des contributions identiques ont été constatées dans les courriels, sur registre et par courrier. Au total, les contributions sont au nombre de 44.

La participation aux réunions publiques, les visites aux permanences et les contributions fournies montrent que la concertation s'est déroulée de manière très satisfaisante.

2.5.2.4. Prise en compte de la concertation par le maître d'ouvrage

Pour les personnes ayant bien voulu s'exprimer lors de la période de concertation, les variantes Est de contournement des 2 bourgs de Saint-Jean-de-Beugné et Sainte-Gemme-la-Plaine font l'objet d'un consensus large. De plus, les remarques émises sur les variantes Est sont convergentes et pourront être prises en compte dans une large mesure permettant ainsi d'améliorer l'insertion du projet et de limiter ses impacts.

Des inquiétudes se sont notamment exprimées sur les nuisances sonores et visuelles générées par le projet en raison de sa proximité avec les deux communes déviées et des lieudits. Le monde agricole a également soulevé des interrogations sur les impacts du projet vis-à-vis de ces outils de travail et le rétablissement des réseaux viaires et d'irrigation. Cette contribution très étayée a permis d'optimiser la variante retenue.

Sur les plans économique et agricole, des propositions ont été formulées notamment par GEASG regroupant de nombreux acteurs du monde agricole et le groupement des commerçants de la commune de Saint-Jean-de-Beugné pour améliorer le projet.

Ces propositions peuvent dans une très large mesure, être prises en compte à ce stade ou pourront faire l'objet de précisions lors des étapes suivantes du projet, étude d'impact, enquête d'utilité publique, négociation foncière, aménagement ou échanges fonciers.

À la suite de la concertation, le Département de la Vendée décide d'apporter les compléments et modifications suivantes :

Commune de Saint-Jean-de-Beugné :

- ▶ Le tracé de la RD 88 (route de Saint-Aubin) et l'ouvrage franchissant le futur projet sont déplacés plus au Sud du bourg, afin de préserver la zone résidentielle en entrée de bourg des nuisances associées. Cette modification permettra de rétablir les cheminements agricoles dans la direction Ouest-Est. A noter que, par délibération du 11.04.2023 **le Conseil Municipal** a sollicité une optimisation du positionnement de l'ouvrage de rétablissement de la RD 88 et des bretelles permettant une meilleure desserte commerciale des activités du centre bourg et un moindre impact pour les habitants. Ne remettant pas en cause les objectifs du projet ni les principes présentés en concertation, la demande a été prise en compte.
- ▶ Deux itinéraires doux seront créés : un depuis la sortie de bourg route de Saint-Aubin en direction de la salle de sports et le Vendéopôle, puis un autre de la sortie de bourg côté Sud jusqu'à l'agglomération de Sainte-Gemme-la-Plaine en bordure du projet ;
- ▶ Une attention particulière sera portée aux protections acoustiques et à l'insertion paysagère aux abords des lieux d'habitation (rue des Tournesols, route de Saint Aubin).

Commune de Sainte-Gemme-la-Plaine

La contribution du groupement d'exploitant, cohérente avec les remarques du maire de Saint-Gemme-la-Plaine et de Saint-Aubin-la-Plaine ont porté sur une optimisation de la variante pressentie :

- ▶ Le tracé de la déviation est éloigné au maximum du centre bourg tout en évitant de toucher la zone Natura 2000 « Plaine Calcaire du Sud-Vendée », afin de réduire les impacts sonores pour les habitations riveraines, de s'éloigner des sièges d'exploitation agricole et d'améliorer les fonctionnalités agricoles et la perception paysagère ;
- ▶ L'échangeur et l'ouvrage desservant le bourg par le Nord, sont supprimés et remplacés par un ouvrage rétablissant directement la RD 14 à l'Est. Cet ouvrage est complété par un demi-échangeur avec la RD 14, composé de 2 bretelles d'entrée. Au Nord, seule la bretelle de sortie de la déviation est conservée, en direction du giratoire de Champereau ;
- ▶ Afin de rétablir les cheminements agricoles Est-Ouest et la desserte de la zone d'activités de Champereau, une liaison est ajoutée entre le giratoire de Champereau et le demi-échangeur de la RD 14. Par ailleurs, une voie de rétablissement mixte, agricole/douce, est créée entre la RD 14 et le Chemin du Moulin de manière à rétablir la desserte du siège d'exploitation de M. FORGEAU et les liaisons douces existantes ;
- ▶ Le tracé de la déviation au Sud de la RD 949 est déplacé et remonté vers le Nord en se raccordant à la RD 137 au Nord de l'entreprise Simpson, ceci afin d'éloigner le tracé des propriétés riveraines et limiter l'impact agricole ;
- ▶ Des liaisons douces entre le chemin du Moulin et la RD 14 et entre les villages existants au Sud de la RD 949 et l'entrée de bourg sur la RD 137 actuelle seront créées. Quant à la liaison douce en provenance de Saint-Jean-de-Beugné, elle se prolongera le long du projet et débouchera au niveau du giratoire de Champereau ;
- ▶ Le passage supérieur reliant la rue de la Verdasse à l'axe « Saurines », sera déplacé et positionné sur l'axe « les Desbats ».

2.6. La justification de la solution retenue à l'enquête publique

À la suite de la concertation publique organisée, la solution retenue présentée à l'enquête est la plus aboutie et celle qui présente le moins d'impacts au regard des différents enjeux du territoire.

Les objectifs visant à garantir une desserte de qualité du pôle de Luçon et :

- ▶ D'améliorer la desserte de LUÇON, de l'autoroute A 83 à la RD 949 par un axe permettant une circulation rapide et fluide ;
- ▶ De contribuer à la sécurisation des traverses 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.

Ils sont atteints par l'intermédiaire de cette solution dont les impacts sur l'activité agricole et sur l'environnement ont été le plus possible limités.

Sur le plan agricole, la consommation de foncier et les coupures d'exploitation sont limitées au maximum. Les accès, les cheminements agricoles existants et les réseaux d'irrigation en place seront rétablis. Le projet présenté tient compte des propositions faites lors de la concertation.

Sur le plan environnemental, les zones classées Natura 2000 et la forêt de Sainte Gemme sont évitées, et l'impact sur les fourrés et boisements est très limité. Des mesures compensatoires résiduelles, prenant en compte le type de culture à mettre en place, seront mises en œuvre pour favoriser l'habitat des rares espèces (Oedicnème criard, Busard cendré, faune des prairies fourrés et haies) touchées par le projet.

Les continuités écologiques seront rétablies par la mise en place de passages faune sous formes de buses sèches dans les talwegs.

Les haies détruites seront remplacées par des plantations nouvelles le long du projet et celui-ci sera réalisé dans le respect des périodes d'intervention permettant de limiter les impacts sur les espèces selon leur cycle biologique.

La réalisation d'une 2x2 voies entre l'échangeur autoroutier (A83) et la RD 949 desservant Luçon, concourt à la fluidification et la sécurisation de la desserte de Luçon en :

- ▶ Attirant la quasi-totalité du trafic de transit de la RD 137 ;
- ▶ Permettant le passage à une vitesse maximale autorisée à 110 km/h ;
- ▶ Permettant le dépassement, notamment des véhicules lents et poids lourds en toute sécurité ;
- ▶ Séparant les sens de circulation ;
- ▶ Créant des points d'échanges sécurisés (échangeurs, giratoires).
 - Par ailleurs, la réalisation d'une 2x2 voies par son attractivité notamment pour le monde industriel va contribuer au développement économique de la Communauté de communes Sud-Vendée Littoral ;
 - Les traversées des communes de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine seront grandement apaisées par ce report du trafic de transit et notamment PL sur la nouvelle voie, engendrant ainsi une réduction importante des pollutions et nuisances acoustiques pour les riverains de la RD 137. Toutefois, les centres-villes resteront attractifs par le maintien de points d'échanges pour l'accès aux commerces locaux.

Enfin, les dispositions prises ainsi que les ajustements apportés suite à la concertation permettront l'amélioration du cadre de vie des habitants des deux communes :

- ▶ Le tracé de la déviation est éloigné au maximum des zones bâties afin de limiter au maximum les nuisances pour les riverains, la mise en place de dispositifs de protection acoustiques permet le respect des seuils réglementaires ;
- ▶ Une attention particulière sera portée aux protections acoustiques et à l'insertion paysagère aux abords des lieux d'habitation (rue des Tournesols, route de Saint Aubin) ;
- ▶ La création de liaisons pour les modes actifs permettra des cheminements sécurisés entre les différents points d'intérêts de ces deux communes :
 - De la sortie de bourg de SAINT JEAN DE BEUGNE route de Saint-Aubin en direction de la salle de sports et du Vendéopôle ;
 - De la sortie de bourg côté Sud jusqu'à l'agglomération de SAINTE-GEMME-LA-PLAINE en bordure du projet qui débouche au niveau du giratoire de Champereau ;
 - Du chemin du Moulin (commune de Sainte-Gemme-la-Plaine) à la RD 14,
 - Des villages au Sud de la RD 949 à l'entrée de bourg sur la RD 137 actuelle.

Figure 5 : La solution retenue à l'issue de la concertation sur Saint-Jean-de-Beugné et Sainte-Gemme-la-Plaine

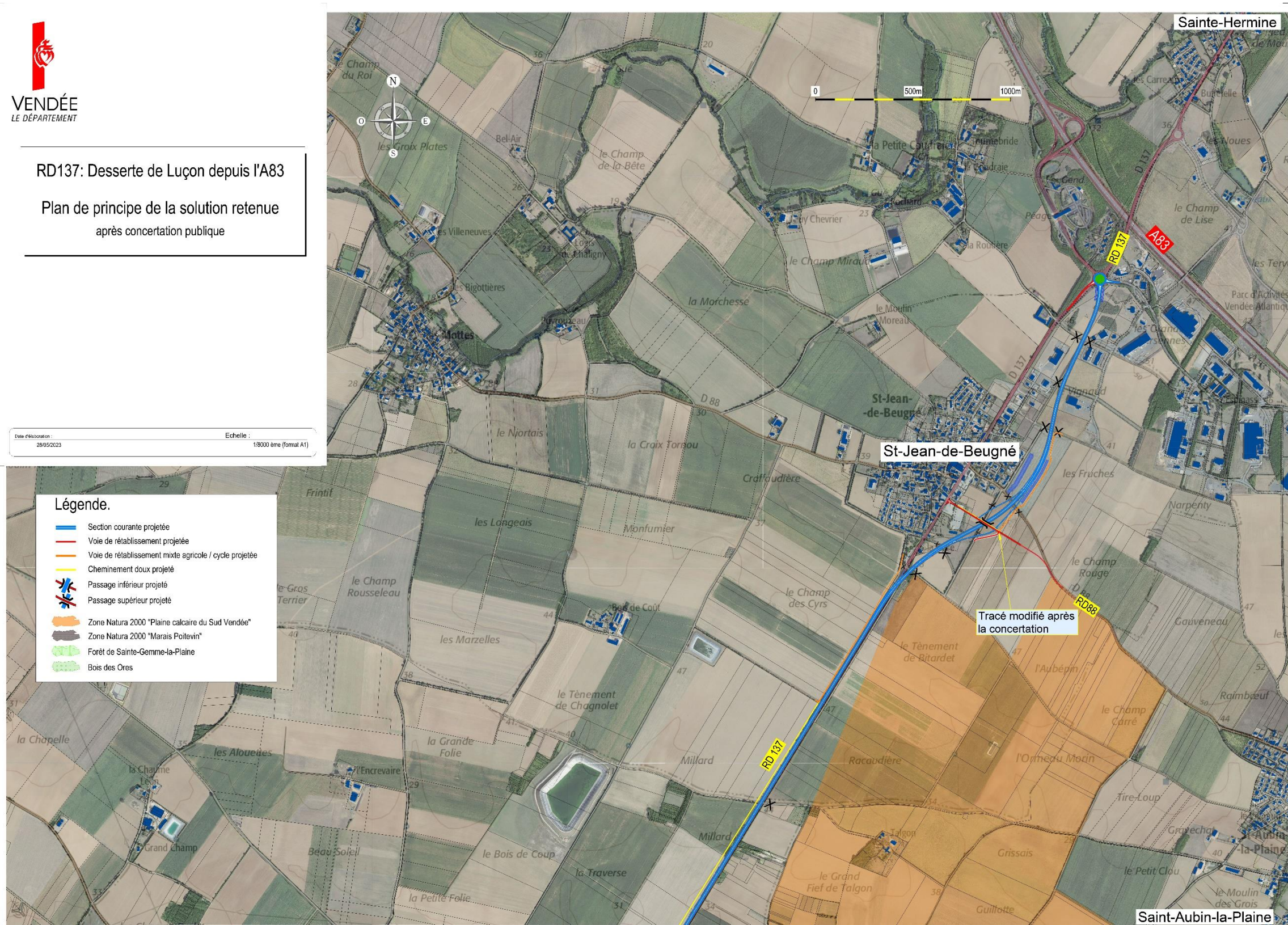
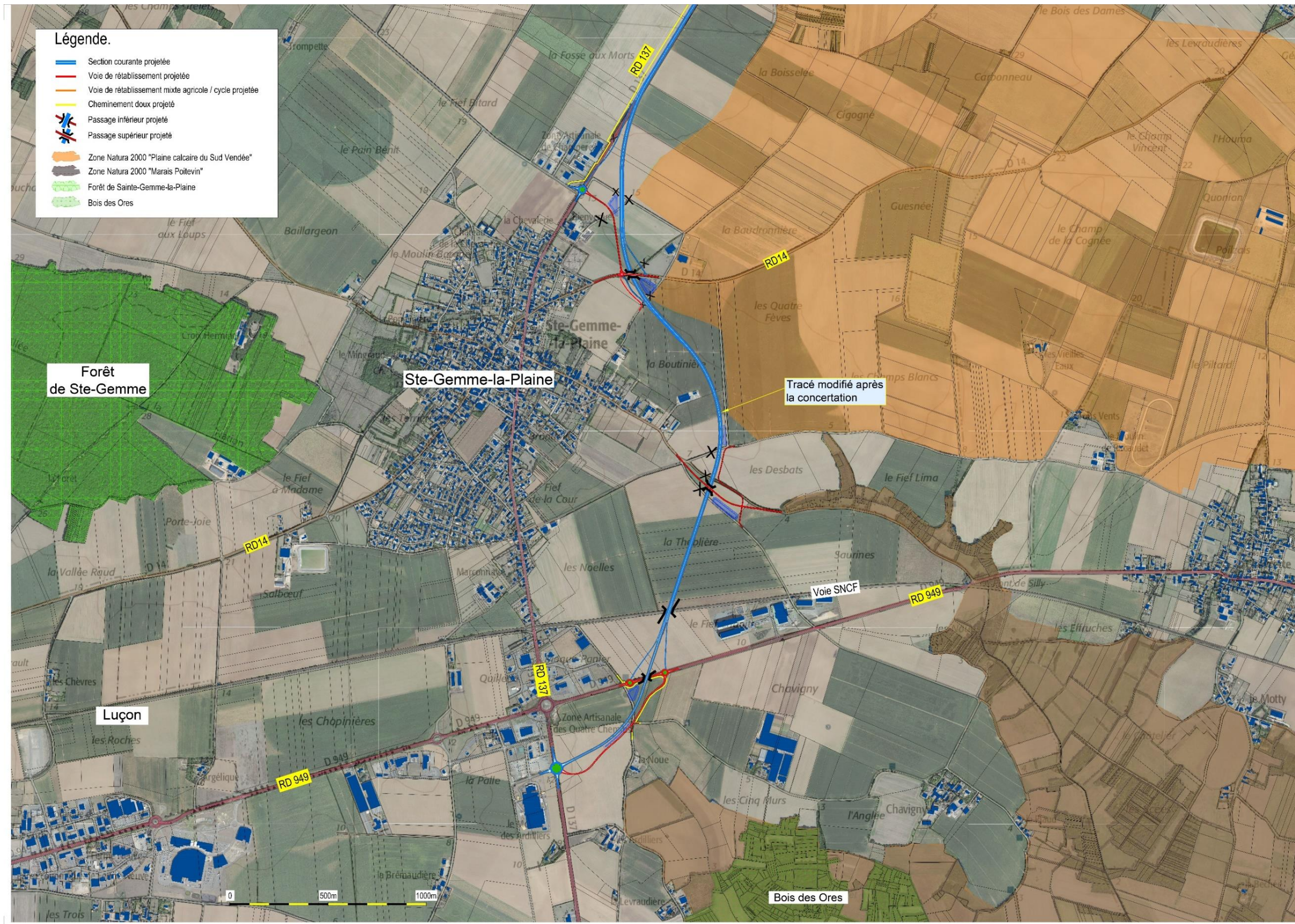


Figure 6 : La solution retenue à l'issue de la concertation sur Sainte-Gemme-la-Plaine



2.7. Présentation du projet

2.7.1. Référentiels techniques

Les infrastructures projetées sont conçues selon les textes suivants :

- ▶ ICTAAL catégorie L₂, édition 2015, mise à jour 2021
- ▶ Guide technique, aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales, carrefours plans, SETRA, décembre 1998,
- ▶ Conception des routes et autoroutes - Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angle saillant du profil en long, CEREMA, octobre 2018
- ▶ Instruction interministérielle sur la signalisation routière, ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, août 2009,
- ▶ Arrêté du 4 juillet 2019 modifiant l'arrêté du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers

2.7.2. Le projet

La solution retenue (voir cartes pages précédentes) à la suite de la concertation a été **ajustée et affinée pour s'assurer de la faisabilité technique, géométrique et environnementale du projet. Le tracé est présenté pièce C.**

Un levé topographique complémentaire au 1/1000 a été réalisé dans l'emprise du fuseau de la solution retenue. Ce levé participe à améliorer la définition des emprises du projet :

- ▶ Modélisation des entrées en terre sur la base de la géométrie ajustée de la section courante et de ses bretelles d'accès
- ▶ Étude de l'assainissement et modélisation des bassins d'assainissement
- ▶ Intégration des ouvrages de protection acoustiques (merlons)
- ▶ Implantation et nivellement des voies de rétablissement des communications et de desserte

2.7.3. Tracé

Le projet débute au Nord de Saint-Jean-de-Beugné, au niveau du giratoire d'accès à l'échangeur de l'autoroute A83 sur la commune de Sainte-Hermine et s'achève sur la RD 137 au niveau de la ZA des Quatre Chemins sur la commune de Sainte-Gemme-la-Plaine, représentant un linéaire de 8 450 m.

Il contourne les agglomérations de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine par l'est. La section de la RD 137 entre ces 2 agglomérations est conservée et élargie.

Le tracé est en 2x2 voies sur environ 7 550 m, du giratoire d'accès à l'échangeur de l'autoroute A 83 jusqu'à la RD 949 permettant l'accès à Luçon ; puis se réduit à 2x1 voie sur les 900 derniers mètres jusqu'à rejoindre la RD137 à l'extrémité sud.

2.7.4. Rétablissement des communications et desserte

2.7.4.1. Accès et sortie de la 2x2 voies

La desserte de Luçon, depuis l'autoroute A 83 :

- ▶ La RD 137 est reliée au giratoire d'accès à l'échangeur complet de l'autoroute A83 au Nord de Saint-Jean-de-Beugné ;
- ▶ Un demi-échangeur est créé sur la RD 949 orienté vers l'autoroute A 83 :
 - Création d'une bretelle de sortie, sens Nord-> Sud pour l'accès à Luçon, avec un giratoire sur la RD 949,
 - Création d'une bretelle d'entrée sens Sud -> Nord pour l'accès à l'autoroute avec un giratoire sur la RD 949.
- ▶ Création d'un nouveau carrefour giratoire à l'extrémité sud de la nouvelle voie, sur la RD137 actuelle à l'entrée de la ZA des Quatre Chemins

Afin de maintenir l'attractivité et permettre une bonne desserte locale des villes de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine les points d'échanges suivants sont également prévus :

- ▶ Commune de Saint-Jean-de-Beugné :
 - Rétablissement de l'accès par l'ancienne RD137 via le giratoire d'accès à l'échangeur de l'autoroute A 83 au Nord de la commune ;
 - Création d'une bretelle de sortie sens Sud -> Nord depuis la 2x2 voies vers la commune au niveau de la RD88 ;
 - Création d'une bretelle d'entrée sens Nord -> Sud sur la 2x2 voies au Sud de la commune ;
 - Pour la desserte d'un éventuel « village étape » au Sud de la RD 88 :
 - Création d'une bretelle de sortie sens Nord -> Sud depuis la 2x2 voies en direction de la commune ;
 - Création d'une bretelle d'entrée sens Sud -> Nord en direction de l'autoroute.
- ▶ Commune de Sainte-Gemme la Plaine :
 - Création d'une bretelle sortie sens Nord -> Sud depuis la 2x2 voies vers la commune au niveau de la ZA de Champereau ;
 - Aménagement d'un échangeur dénivelé au niveau de la RD14 avec :
 - Création d'une bretelle d'entrée sens Nord -> Sud sur la 2x2 voies ;
 - Création d'une bretelle d'entrée sens Sud -> Nord sur la 2x2 voies

2.7.4.2. Communications de part et d'autre de la 2x2 voies

▶ Franchissement de la voie ferrée

La voie ferrée reliant Nantes à Bordeaux, via Luçon est franchie au sud-est de Sainte-Gemme-la-Plaine. Cette voie ferrée est en léger remblai par rapport au terrain naturel.

Elle est rétablie par un passage supérieur (ou pont-route) permettant à la nouvelle voie de passer au-dessus la voie ferrée. La géométrie de la voie ferrée n'est pas modifiée.

▶ Rétablissement des routes départementales

Sur la commune de Saint-Jean-de-Beugné, la RD88 est croisée par la nouvelle RD137. Le tracé de la RD88 est modifié sur 650 m avec un nouveau tracé implanté au sud de la route existante. Elle se raccorde sur l'ancienne RD137 immédiatement au sud de la station-service.

Elle est rétablie au niveau de la nouvelle route par un passage supérieur.

Ce point de franchissement sert d'appui à un échangeur avec la création de 3 bretelles (voir plus haut).

Sur la commune de Sainte-Gemme-la-Plaine, la RD14 est croisée par la nouvelle RD137. Le tracé de la RD14 est modifié sur 475 m et est rétablie au niveau de la nouvelle route par un passage supérieur.

Ce point de franchissement sert d'appui à un échangeur avec la création de 2 bretelles (voir plus haut).

Une nouvelle voie communale est aménagée entre le giratoire de Champereau situé au nord de Ste-Gemme-la-Plaine et la RD14 sur laquelle elle se raccorde par un nouveau giratoire. Cette nouvelle voie communale est d'abord perpendiculaire à l'actuelle RD137 et longe la nouvelle 2x2 voies sur environ 500m.

Le nouveau carrefour giratoire créé à l'intersection de la RD14 et de la nouvelle voie communale raccorde également la bretelle d'accès à la 2x2 voies sens Nord -> sud, et le chemin du Moulin rabattu en parallèle de la bretelle.

► **Rétablissement des voies communales, chemins agricoles création de liaisons douces**

Au nord de Saint-Jean-de-Beigné, le chemin rural intercommunal reliant l'ancienne RD137 à l'avenue des Albizias et l'avenue des Merisiers n'est pas rétabli.

La voie communale n°9 est coupée. Elle est rétablie par une nouvelle voie aménagée à l'Est et en parallèle de la nouvelle RD137. Cette nouvelle voie est mixte agricole / voie douce.

Au sud de Saint-Jean-de-Beigné, le chemin du Ténement est rétabli le long de la nouvelle bretelle de sortie. Il est raccordé sur la nouvelle RD88 par un carrefour en croix.

La voie communale n°13 est coupée au niveau de son raccordement à l'ancienne RD137. Elle est rabattue sur le chemin du Ténement.

Le chemin rural de Millard situé à l'ouest de la RD137 entre Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine est décalé vers l'Ouest en parallèle de la section de la RD137 élargie à 2x2 voies.

Ce chemin est prolongé vers le sud, en voie verte, jusqu'à Champereau où l'itinéraire est d'abord sur l'emprise de l'actuelle RD137 puis le long de la rue de l'Industrie.

Au nord de Sainte-Gemme-la-Plaine, la rue du cimetière et la voie entre le chemin du Moulin et l'ancienne RD137 sont coupés et ne sont pas rétablis.

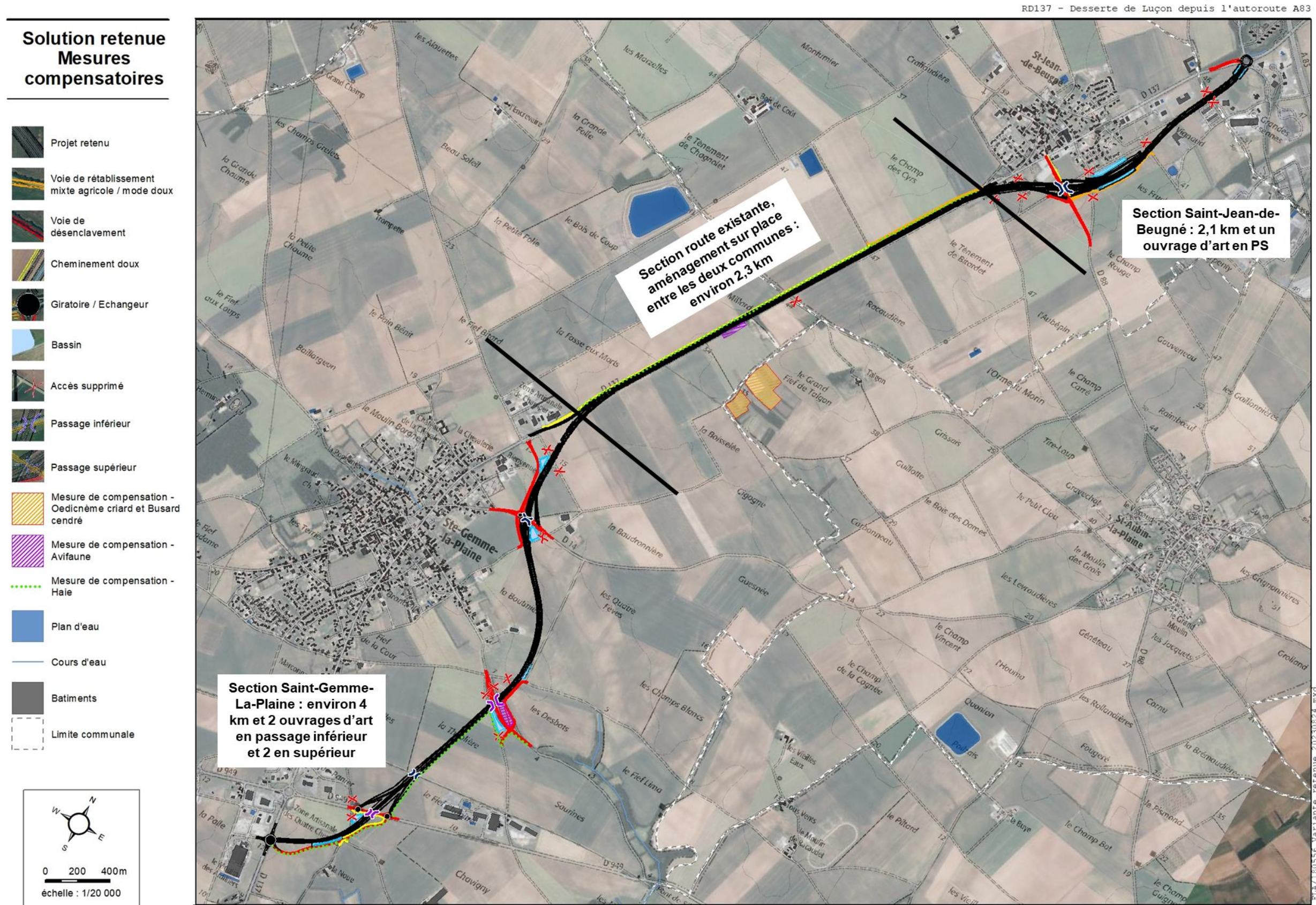
Le chemin du Moulin est rétabli par une voie longeant la bretelle d'entrée sur la 2x2 voie sur le carrefour giratoire aménagé sur la RD14 pour désenclaver la Boutinière.

A l'est de Sainte-Gemme-la-Plaine, la voie communale 3, la voie communale 5 et le chemin rural de Chevrette sont coupés et rétablis par une nouvelle voie (rétablissement des Desbats) en passage supérieur axé sur la VC3 à l'ouest de la nouvelle RD137, et sur la VC5 à l'est. La VC3 est rabattue sur le nouveau rétablissement au Sud, et le chemin rural de Chevrette au Nord en réutilisant partiellement l'ancienne VC3.

Le chemin communal de la Noue est coupé entre la RD949 et le chemin de Gachet. Une nouvelle voie communale est créée entre la RD949 et la RD137, en parallèle et au sud de la nouvelle RD137, depuis le giratoire Est aménagé sur la RD949, et le giratoire aménagé sur la RD137.

Une voie douce est aménagée le long de la RD949 entre les 2 giratoires créés, puis le long de cette nouvelle voie communale jusqu'au chemin de la Noue.

Figure 7 : Présentation de la solution retenue



2.8. Phasage des travaux

Les travaux d'aménagement peuvent être décomposés par tronçon et par lot.

3 tronçons fonctionnels sont identifiés correspondant à :

- ▶ Tronçon nord : contournement de St-Jean-de-Beugné, depuis le giratoire de l'A83 jusqu'au raccordement sur la RD137 actuelle au sud de St-Jean-de-Beugné
- ▶ Tronçon central : section en aménagement sur place entre St-Jean-de-Beugné et Ste-Gemme-la-Plaine
- ▶ Tronçon sud ; contournement de Ste-Gemme-la-Plaine, depuis le raccordement sur la RD137 actuelle au nord de Ste-Gemme-la-Plaine jusqu'au nouveau carrefour giratoire sur la RD137 au sud des Quatre Chemins. Ce tronçon peut être scindé en 2, la limite étant fixée par la voie ferrée.

Un allotissement prévisionnel peut être :

- ▶ Terrassement, assainissement
- ▶ Chaussées et équipements
- ▶ Ouvrages d'art : PS RD88, PS RD14, PRO voie ferrée, PI RD949
- ▶ Aménagements paysagers
- ▶ Mesures compensatoires



www.sce.fr

GROUPE KERAN