



PIECE F

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

RD137- Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Mars 2024

Pièce F2 : Avis émis sur le projet et mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis du Conseil Scientifique Régional de Protection de la Nature (CSRPN) et de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe).

Département de la Vendée



MAITRE D'OUVRAGE

RAISON SOCIALE	Département de la Vendée
	190, Boulevard Briand
COORDONNÉES	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
	Cheffe de projet : Madame Claire AGNERAY
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Tél. 02.51.17.29.29 E-mail : claire.agneray@sce.fr

RAPPORT

TITRE	RD137- desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique Pièce F- mémoire en réponse à l'avis du Conseil Scientifique Régional de Protection de la Nature (CSRPN) et de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe)
REFERENCE	180556 RD 137 – Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83
NOMBRE DE PAGES	71
NOMBRE D'ANNEXES	

HISTORIQUE DU DOCUMENT

DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ
20/03/2024	Édition 1	Version initiale	AMU/SGE/CAG	FLT
27/03/2024	2	Vf	AMU.SGE	CAG

Sommaire

4.5. Procès-verbal d'examen conjoint de la MECDU 70

1. Préambule.....	4
2. Avis du Conseil Scientifique Régional de Protection de la Nature (CSRPN) et réponse du CD85	5
2.1. Avis du CRSPN	5
2.2. Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux remarques du CSRPN	8
2.2.1. Raison Impérative d'Intérêt Publique Majeure (RIIPM).....	8
2.2.2. Absence de solution alternative satisfaisante	8
2.2.3. Nuisance à l'état de conservation des espèces concernées	9
2.2.4. Etat initial du dossier	9
2.2.5. Mesures d'évitement et de réduction	25
2.2.6. Estimation des impacts résiduels	28
2.2.7. Mesures compensatoires	29
3. Avis de la mission régionale d'autorité environnementale et réponse apportées par le CD85 aux recommandations formulées dans l'avis.....	33
3.1. Avis de la MRAE	33
3.2. Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux remarques de la MRAe	43
3.2.1. Articulation du projet avec les documents de planification	43
3.2.2. Prise en compte du milieu naturel.....	47
3.2.3. Analyse des incidences cumulées	49
3.2.4. Analyse des variantes et justification des choix effectués	50
3.2.5. Consommation d'espace, artificialisation des sols et effets sur les climats liés à l'aménagement routier et à son usage	50
3.2.6. Préservation des milieux naturels et de la biodiversité, notamment gestion de l'eau.....	51
3.2.7. Evolution des nuisances pour les riverains des voies actuelles et futures : le bruit	55
3.2.8. Qualité de l'air.....	55
4. Annexes	64
4.1. Avis de l'INAO	64
4.2. Avis de la CLE.....	64
4.3. Avis du CNPF	67
4.4. Avis de l'OFB	67

1. Préambule

Le Conseil départemental de la Vendée a déposé le 29/09/2023 une demande d'autorisation environnementale relative au projet de nouvelle desserte de Luçon depuis l'A83, sur les communes de Saint-Jean-de-Beugné, Sainte Hermine, Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Aubin-la-Plaine.

Ce dossier est enregistré sous la référence GUNenv 0100031738.

Cette version du dossier de demande d'autorisation environnementale a constitué la base de la saisine par la DDTM85 :

- ▶ Du CSRPN des Pays de la Loire, concernant le volet demande de dérogation espèces protégées, lequel a rendu un avis défavorable en date du 07/12/2023 (2023-11-13a-01247) :
- ▶ De la Mission Régionale de l'Autorité environnementale Pays de la Loire du 15 mars 2024.

Cette pièce H présente les avis du CRSPN et de la MRAe ainsi que les réponses et compléments apportées par le maître d'ouvrage aux demandes, réserves et recommandations émis dans les avis

Les autres avis émis sur le projet (CLE, OFB, INAO, CRPF) sont présentés en annexe de la présente pièce F2.

2. Avis du Conseil Scientifique Régional de Protection de la Nature (CSRPN) et réponse du CD85

2.1. Avis du CRSPN

Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la région Pays de la Loire			
Avis de la commission « espèces – habitats » du 07/12/2023			
Le nombre de membres (présents et mandats) est de 14. Le quorum est atteint et permet de délibérer valablement.			
Avis avec rapporteur	Avis sur une demande de dérogation « espèces protégées » concernant la liaison A83 – RD137, dénommée la desserte de Luçon (85) Numéro Onagre : 2023-11-13a-01247	Bénéficiaire : Conseil Départemental de la Vendée	Avis : Défavorable

Liste des espèces protégées impactées :

Faune :

<i>Burhinus oedicnemus</i>	Oedicnème criard	<i>Eptesicus serotinus</i>	Sérotine commune
<i>Carduelis carduelis</i>	Chardonneret élégant	<i>Luscinia svecica</i>	Gorgebleue à miroir
<i>Chloris chloris</i>	Verdier d'Europe	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Pipistrelle de Kuhl
<i>Circus pygargus</i>	Busard cendré	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Pipistrelle commune
<i>Emberiza calandra</i>	Bruant proyer		

Contexte :

Le projet vise à modifier le gabarit et le tracé de la RD137 reliant la sortie de l'autoroute A87 à Luçon. Il concerne principalement les communes de Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Beigné. L'aménagement total de 8 450 m. de route départementale serait majoritairement à 2x2 voies. La justification de la solution retenue vise à améliorer la desserte de Luçon, contribuer à la sécurisation de la traversée des deux principales agglomérations et améliorer le cadre de vie des habitants de ces deux communes (page 41). L'aire d'étude rapprochée couvre une surface de 1 200 ha. Sur les 190 pages constituant le dossier de DEP, 50 pages sont consacrées à la description du projet et sa justification (variantes, concertation, coupes, etc.)

Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur :

Il est indiqué page 8 que le dossier fournit les éléments permettant « de conclure au bon respect des trois conditions » du L411-2 du Code de l'environnement justifiant la DEP. Le dossier ne présente pas d'argumentaire spécifique sur la notion de raison impérative d'intérêt public majeur mais s'appuie sur les nombreux paragraphes décrivant les bénéfices attendus de l'aménagement.

Absence de solution alternative satisfaisante :

Les différentes variantes de tracé sont décrites et comparées sur différents critères (trafic, agriculture, environnement, bruit) entre les pages 16 et 37. Le bilan de la concertation locale est présenté dans les pages suivantes. Si l'analyse globale des différentes variantes est intéressante et permet d'aborder la notion de solution alternative, il manque néanmoins deux approches :

- Une variante zéro sans aménagement
- La justification d'une 2x2 voies sur un linéaire aussi important. En effet, page 41 l'aménagement en 2x2 voies est justifié suivant 5 points. Il aurait été pertinent, compte tenu de l'impact du projet, de proposer des linéaires plus importants en route bidirectionnelle ou en 3 voies, notamment dans les secteurs à sensibilité environnementale.

Nuisance à l'état de conservation des espèces concernées :

L'argumentaire développé à ce sujet page 156 est trop succinct et ne met pas en perspective les ratios de surfaces ou de linéaires perdus pour les espèces avec les mesures ERC. À noter que le seul niveau d'activité ne peut justifier l'absence de certaines espèces de chiroptères dans la demande de dérogation.

État initial du dossier :

Aires d'études :

Les aires d'étude sont correctement définies. L'aire d'étude rapprochée de 1 200 ha semble suffisante pour mesurer les impacts immédiats du projet.

Recueil et analyse préliminaire des données existantes & méthodologie d'inventaires :

Le dossier expose clairement les zonages de connaissance et de protection du patrimoine naturel (sites Natura 2000, ZNIEFF...) pages 67 à 74. Cependant la zone d'étude ne figure pas sur les cartes, ce qui n'aide pas à la compréhension des enjeux.

Le bureau d'études ne mentionne pas de données issues de bases de données de structures locales ou nationales. Cela est particulièrement inquiétant compte tenu de l'ampleur du projet. En séance il confirme ne pas avoir sollicité les structures régionales et locales (LPO, PNRMP...), ce qui constitue un grave manquement.

Il apparaît, page 68, que le diagnostic Natura 2000 du Marais Poitevin est erroné. En effet, il ne mentionne que les espèces du marais mouillé et pas les espèces à forts enjeux comme les busards, œdicnèmes ou gorgebleues, présentes sur le projet de contournement (Cf. Tomes 1 et 2 du DOCOB).

Le tableau page 59 listant les dates d'inventaires terrain et les groupe taxonomiques visés ne précise pas le nombre d'intervenants et la durée de prospection. Il est alors difficile d'apprécier l'effort de prospection à l'échelle des 1 200 ha du périmètre d'études restreint. En outre les noms et compétences des intervenants ne sont pas cités.

Les périodes d'inventaires sont adaptées, sauf pour les chiroptères (cf infra).

Pour la flore, les relevés de végétation ont été réalisés sous forme de quadrats, mais leur localisation et leur nombre ne sont pas donnés. Il n'y a pas eu de recherche spécifique des messicoles qui pourraient constituer un enjeu fort sur ce secteur.

La description des méthodes d'inventaires est très succincte : pas de localisation de transects avifaune et reptiles, pas de localisation des points d'écoute des amphibiens, pas de localisation des points d'échantillonnage des orthoptères et rhopalocères.

Seul l'inventaire des chiroptères de 2019 fait l'objet d'une description précise de la méthodologie. On notera l'absence de relevés des chiroptères sur la variante 1 à Saint-Jean-de-Beugné qui est pourtant la variante retenue, ainsi qu'en partie centrale du projet. L'échantillonnage est nettement insuffisant, tant en durée (2 nuits par point au total) qu'en répartition globale et particulièrement le manque, à minima, d'une session d'écoute à l'automne. Il manque également une carte de localisation des espèces, ainsi qu'une analyse paysagère des corridors. Les résultats des inventaires des chiroptères ne présentent que le niveau d'activité des espèces. La présentation des résultats sous forme de pourcentages est biaisée par les différences de détectabilité entre les espèces.

De plus, le diagnostic des chiroptères ne met pas les résultats obtenus en perspective avec la liste des espèces à enjeu fort du DOCOB Marais Poitevin. Ceci augmenterait la responsabilité du secteur pour le Murin de Daubenton, la Noctule de Leisler et la Pipistrelle de Nathusius.

Pour les espèces mobiles et à fort intérêt patrimonial, on s'attendrait à une recherche de gîte, voire de nurseries par exemple dans le bourg voisin.

Pour les oiseaux, le tableau 6 page 106 démontre la faiblesse des inventaires ornithologiques car beaucoup d'espèces ne sont indiquées qu'en nicheurs possibles, y compris des espèces dont le comportement de nidification est facilement observable.

L'absence d'utilisation de plaques à reptiles conduit probablement à une sous-estimation de la présence de ce groupe d'espèces, tant en diversité qu'en nombre d'individus. C'est probablement le cas pour la Vipère aspic notée dans la ZNIEFF voisine.

Pour les mammifères, le Hérisson d'Europe a été observé à proximité immédiate des emprises travaux. Cette espèce protégée devrait donc figurer dans le CERFA.

La méthodologie et les résultats de l'inventaire des zones humides sont bien présentés.

Enfin, le porteur de projet n'apporte aucune information sur la mortalité routière des mammifères existant sur cet axe.

Évaluation des enjeux écologiques :

Dans la mesure où les inventaires ne sont pas correctement décrits, il est possible qu'ils soient incomplets au regard des espèces potentielles attendues et de l'emprise du projet.

Il est indiqué page 115, que le bocage constitue un habitat fonctionnel sur l'ensemble du site d'étude et, page 119, il est indiqué que le Petit Rhinolophe favorisera les haies et alignement arborés pour chasser. Dans ces conditions, il est possible de se demander pourquoi le dossier conclut à l'absence d'incidence sur cette espèce alors que le projet se situe dans un rayon de moins de 2 km de la ZSC.

Pages 119 et 120, l'étude ne conclut pas à l'absence d'impact sur deux espèces d'oiseaux fréquentant la ZPS à proximité immédiate du tracé : le Busard Cendré et l'œdicnème criard. Outre l'impact direct de destruction de l'habitat

de ces espèces dans la zone de travaux, il est fort probable que le projet crée un dérangement (bruit, lumières) au sein de la ZPS.

Concernant les enjeux oiseaux, aucune information sur l'historique de la protection des busards sur ce secteur n'est notée en page 104, alors qu'un suivi est en place depuis 15 ans dans le cadre des sites Natura Marais poitevin et plaine sud Vendée.

Une interrogation est à noter sur la source d'informations concernant le nombre de nids de busards du sud Vendée (comprenant le Marais Poitevin et les plaines du sud), page 128. Il est probable que les chiffres annoncés ne soient valables que pour la plaine. À noter également que sur ce secteur, la population d'œdicnème criard était estimée à 4 couples en 2005 (<https://biodiversite.parc-marais-poitevin.fr/wp-content/uploads/2019/05/Suivi-Oedicnemes-criards-nicheurs-2005-2012.pdf>). De plus, les incidences sur le Busard cendré sont jugées moyennes, alors que le rapport conclue finalement à une perte nette d'espace vital. Les incidences semblent donc sous évaluées.

Il y a des erreurs dans les statuts des espèces, par exemple le tableau page 113 n'est pas à jour pour les listes rouges en Pays de la Loire et les niveaux de priorité.

Le diagnostic des insectes est globalement insuffisant. L'absence d'une recherche de la Laineuse du prunellier (*Eriogaster catax*) et du Sphinx de l'Épilobe (*Proserpinus proserpina*) constitue un manque important du dossier.

Enfin, page 76, une rupture des continuités est mise en évidence au niveau du Pont Silly, mais rien n'est fait pour chercher à la résorber par des mesures compensatoires.

Évaluation des impacts bruts potentiels :

La description des incidences sur la TVB est indigente (page 212). En effet l'étude conclue à une incidence faible et un impact moyen considérant que les corridors déjà présents sont détériorés. Hors, en page 79, la carte du PLU-I semble indiquer que la continuité écologique « trame verte » vient se heurter au projet. En outre, les fonctionnalités des corridors locaux identifiés par les inventaires de terrain ne sont pas présentées et la carte en page 116 est peu précise. Il manque notamment un corridor à l'est de Sainte-Gemme-la-Plaine (secteur Les Desbats).

Mesures d'évitement et de réduction :

Aucune mesure d'évitement n'est mise en avant, quand bien même l'analyse des variantes contribue en partie à faire de l'évitement géographique. Comme indiqué précédemment, le maître d'ouvrage n'a pas étudié la possibilité de limiter certains tronçons de 2x2 voies à de la route bidirectionnelle ou à des créneaux à 3 voies, limitant ainsi les emprises et l'impact sur l'environnement (notamment sur la ligne droite entre Sainte Gemme et Saint Jean).

Les mesures d'évitement et de réduction ne sont pas clairement présentées : pas d'indication des linéaires de clôtures ou de barrières, pas de carte de localisation. En outre, la numérotation des mesures de réduction apporte de la confusion dans le dossier (numérotées de 11 à 14, ou de 7 à 10, et les mesures de 1 à 6 ?).

La protection des habitats sensibles situés à proximité des zones de travaux passe par une mise en défens. Il faudrait également que le dossier aborde la problématique des dépôts de poussières issues du chantier et qui peuvent fortement impacter la faune et la flore.

Le pétitionnaire ne propose aucune mesure de réduction de l'impact du projet en matière de transparence écologique d'une 2x2 voies, alors que la littérature scientifique et les rapports du CEREMA le préconisent, y compris en l'absence d'espèce protégée au droit du fuseau ou dans des zones d'habitats considérées comme dégradées. Les règles de l'art dans ce domaine ne sont absolument pas respectées. Il faudrait à minima étudier une possibilité de passage pour la petite faune tous les 300 mètres et des dispositifs permettant le passage des chiroptères voire des oiseaux au droit des quelques zones à enjeux. En séance, les représentants du maître d'ouvrage indiquent que des ouvrages hydrauliques surdimensionnés pourraient servir au passage de la faune. Cependant ceux-ci étant dépourvus de banquettes pour la petite faune, leur efficacité sera très limitée.

Estimation des impacts résiduels :

L'estimation des impacts résiduels est réalisée en parallèle de la présentation des mesures de réduction. Une synthèse est clairement présentée en page 135 du document et concerne 6 espèces d'oiseaux ainsi que les chiroptères. Les chiffres présentés dans cette synthèse semblent biaisés car très limités aux seules observations faites lors des inventaires avec aucune analyse des corridors écologiques ni des surfaces d'habitats favorables détruites par l'aménagement. Par exemple la comptabilité en couples d'oiseaux observés en 2019 impactés passe sous silence les 37,7 ha d'habitats favorables aux oiseaux détruits définitivement par le projet. La conclusion en page 128, sur les incidences résiduelles considérées comme négligeables à forte sur les habitats en fonction des espèces est donc sous-évaluée. Les espèces les plus susceptibles d'être impactées par la perte d'habitat sont le Bruant proyer, le Cochevis huppé, la Gorgebleue à miroir, le Busard cendré et l'œdicnème criard.

Concernant les chiroptères, l'impact en phase d'exploitation (page 134) sous-estime le risque de collision pourtant bien documenté dans la littérature sur ce type d'infrastructures à 2x2 voies. Aucune carte ne précise les corridors favorables aux chiroptères et aux oiseaux et l'impact de l'infrastructure sur ceux-ci. L'impact par risque de collision avec le trafic n'est pas évoqué, ce qui constitue une lacune du dossier.

Mesures compensatoires :

Trois mesures compensatoires sont proposées et visent à recréer des habitats favorables aux oiseaux et des haies favorables aux chiroptères et aux oiseaux.

Les mesures compensatoires à la perte de 37,7 ha d'habitats favorables aux oiseaux reposent sur 3 sites de 5,25 ha (faisant déjà l'objet de MAEC), de 0,83 ha (en bordure de la future 2x2 voies) et de 0,65 ha (au sein d'un échangeur routier). Le ratio de compensation surfacique est donc 17,85 %, ce qui semble très insuffisant et en inadéquation avec l'absence de perte nette de biodiversité. D'autant que la majorité des sites de compensation sont situés aux abords de la future infrastructure créant ainsi un risque de dérangement et de collision pour les espèces. Il en est de même pour les reptiles auxquels ces mesures sont censées bénéficier.

Une mesure favorable aux chiroptères et aux oiseaux repose sur la plantation de 4 965 mètres de haies situés aux abords de la future infrastructure. Le linéaire cumulé est intéressant mais ne répond pas aux besoins des espèces à court terme le temps que la haie se développe (soit une quinzaine d'années). De plus la plantation n'a pas été mise en perspective avec les ruptures de corridors (non explicitées) engendrées par le projet, d'autant que les haies sont pour partie plantées en remplacement de haies fonctionnelles arrachées.

Plutôt que de mettre en place des mesures compensatoires au plus près de l'infrastructure, voire dans les délaissés (avec les risques de collision et de dérangement que cela engendre pour les espèces), il aurait été intéressant que le pétitionnaire cherche des mesures compensatoires à un autre endroit pour rechercher un maximum d'efficacité : pour relier la forêt de Sainte-Gemme avec le marais ou la forêt des Magnils, ou de mieux préserver la zone humide du pont de Silly sur la D949, voire dans l'ancienne carrière de Talgon...

Enfin, la cartographie des mesures compensatoires doit faire apparaître l'emprise des travaux.

Mesures de suivi des impacts et de l'efficacité des mesures :

Un suivi est prévu pendant 15 ans sur l'avifaune, les reptiles et les chiroptères suivant une fréquence adaptée.

En conclusion, le dossier DEP associé à ce projet présente d'importantes lacunes tant dans le diagnostic initial que dans l'analyse des résultats, en particulier pour les oiseaux, les chiroptères, les insectes et la flore. L'absence de recueil des données naturalistes connues sur le secteur et la faiblesse de l'analyse de la trame verte et bleue concourent également à décrédibiliser les niveaux d'enjeux listés dans le document.

Les mesures de réduction (notamment pour le risque de collision) et de compensation (tous groupes taxonomiques confondus) ne sont pas à la hauteur de l'impact du projet qui entraînera la disparition d'environ 30 ha de parcelles agricoles ou de haies et qui constituera une barrière écologique très forte (tracé majoritairement à 2x2 voies et absence de dispositifs dédiés à la faune)

Compte-tenu de l'ensemble des éléments présentés dans son avis, le CSRPN émet un avis défavorable à cette demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées.

Le 13/12/2023

Le vice-président du CSRPN des Pays de la Loire
Willy Chéneau



2.2. Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux remarques du CSRPN

2.2.1. Raison Impérative d'Intérêt Publique Majeure (RIIPM)

Remarque du CSRPN

Il est indiqué page 8 que le dossier fournit les éléments permettant « de conclure au bon respect des trois conditions » du L411-2 du Code de l'environnement justifiant la DEP. Le dossier ne présente pas d'argumentaire spécifique sur la notion de raison impérative d'intérêt public majeur mais s'appuie sur les nombreux paragraphes décrivant les bénéfices attendus de l'aménagement.

Les éléments présents dans le dossier justifient la demande de dérogation à l'article L.411-2 du code de l'environnement en démontrant que le projet répond aux exigences du paragraphe 4 alinéa c de cet article.

La RD 137 supporte sur ce secteur un trafic moyen journalier de 13 122 véh/j (TMJA 2022), comportant une part très importante de poids lourds, 14,85%, soit 1 949 PL/j (TMJA 2022). Ce trafic chargé et notamment la forte part de poids lourds engendre d'importantes nuisances pour les riverains de cette route, problèmes de sécurités inhérents notamment pour les modes doux (piétons, vélos), nuisances acoustiques, etc.

Afin de répondre à ces problématiques le projet prévoit donc un contournement des deux agglomérations, permettant une amélioration de leur cadre de vie et de la sécurité, une partie de l'aménagement en 2x2 voies afin de permettre une circulation fluide toute l'année malgré la forte part de poids lourds et enfin un aménagement sur place entre les deux agglomérations pour limiter l'impact sur le foncier agricole.

Plusieurs scénarios ont été étudiés et celui retenu à la suite de l'enquête publique est le moins impactant d'un point de vue environnemental car il évite les secteurs les plus sensibles (notamment au nord de Sainte-Gemme-la-Plaine) et qu'il est le moins impactant en termes de surface.

La Raison Impérative d'Intérêt Publique Majeure se fonde donc sur :

- les services apportés par le projet en améliorant l'efficacité de la desserte de Luçon, en évitant la traversée des deux agglomérations et en offrant des conditions de circulation optimales tant sur la sécurité que la fluidité ;
- Les Gains socio-économique liés à l'amélioration du cadre de vie des riverains de la route départementale 137 dans les bourgs de Saint-Jean-de-Beugné et Sainte-Gemme-la-Plaine. En effet, l'important trafic sur cette route de 13 122 véh/j (TMJA 2022) avec 14,85 % de poids-lourds, soit 1 949 pl/j (TMJA 2022) génèrent d'importantes nuisances pour les riverains : acoustique, air, insécurité pour les circulations douces. Le projet, en déviant les bourgs et en créant des cheminements doux liaisonnant les deux communes et les zones d'activités (Vendéopôle Sud Vendée Atlantique, ZA de Champereau) concoure à cet objectif.

2.2.2. Absence de solution alternative satisfaisante

Remarque CSRPN

Les différentes variantes de tracé sont décrites et comparées sur différents critères (trafic, agriculture, environnement, bruit) entre les pages 16 et 37. Le bilan de la concertation locale est présenté dans les pages suivantes. Si l'analyse globale des différentes variantes est intéressante et permet d'aborder la notion de solution alternative, il manque néanmoins deux approches :

- Une variante zéro sans aménagement
- La justification d'une 2x2 voies sur un linéaire aussi important. En effet, page 41 l'aménagement en 2x2 voies est justifié suivant 5 points. Il aurait été pertinent, compte tenu de l'impact du projet, de proposer des linéaires plus importants en route bidirectionnelle ou en 3 voies, notamment dans les secteurs à sensibilité environnementale.

Une variante zéro sans aménagement :

La variante 0 sans aménagement ne permet pas de répondre aux objectifs du projet. Elle implique des conditions de vie insupportables pour les riverains dans la traversée des 2 bourgs de Saint Jean de Beugné et Sainte Gemme la Plaine et un développement économique du pays de Luçon atrophié. De plus, l'augmentation du trafic attendu sur l'itinéraire contribue dans le temps à faire empirer la situation tant sur le plan économique, que sur les plans de la santé et de la sécurité. C'est pourquoi une variante sans aménagement n'a pas été considérée car non efficace au regard des enjeux.

La justification d'une 2*2 voies :

La création d'une 2*2 voies se justifie tout d'abord au regard du trafic empruntant actuellement la RD 137. En effet, le trafic moyen journalier annuel, en 2021 est de l'ordre de 12 500 véhicules / jour et en 2022 de 13 100 véhicules / jour, dont notamment 1950 poids lourds / jour pour ces deux années soit 15 % de PL. Par ailleurs, cet axe est également très fréquenté en saison estivale (25 000 véhicules /jour). Ce trafic en augmentation est amené à se développer. Une réduction du nombre de voies créées par le projet, associée à une suppression inévitable d'échangeurs, annihileraient complètement son intérêt en créant des goulots d'étranglement préjudiciable sur le plan de l'écoulement du trafic et réduisant totalement son efficacité. Elle inciterait les usagers de la route à traverser encore les 2 centres bourgs concernés, d'autant plus que pour des raisons environnementales (voir carte des enjeux écologiques des habitats et des espèces page 23 du présent document) et foncière agricole, la variante côté Est de Sainte-Gemme-la-Plaine, plus longue que les variantes ouest est donc moins attractive pour la desserte économique du pays de Luçon.

En outre, bien que jugé important par le CSRPN, le linéaire de 2x2 voies n'est que de 7 550 m, l'insertion au sein de ce linéaire de parties en bidirectionnel et/ou à 3 voies serait de nature à engendrer d'importants problèmes de sécurité, du fait du manque de visibilité pour les usagers. Les guides de conception dictant les règles de l'art précisent notamment :

- ▶ Le guide « Aménagement des routes principales » édité par le CEREMA confirme que l'utilisation d'un créneau de dépassement ponctuel à 2*2 voies n'est pas recommandé, en particulier parce qu'elle perturbe l'image de l'itinéraire et peut ainsi inciter à des vitesses élevées sur le créneau et au-delà, ou encore à des prises à contresens sur le créneau.
- ▶ L'ouvrage « Sécurité des routes et des rues » édité par le CERTU, indique bien que les 2*2 voies isolées de leur environnement présentent le meilleur niveau de sécurité ;

Enfin, la carte des enjeux écologiques des habitats et des espèces page 23 du présent document montre bien que les principales zones à enjeux fort ont été évitées.

2.2.3. Nuisance à l'état de conservation des espèces concernées

Remarque CSRPN

L'argumentaire développé à ce sujet page 156 est trop succinct et ne met pas en perspective les ratios de surfaces ou de linéaires perdus pour les espèces avec les mesures ERC. À noter que le seul niveau d'activité ne peut justifier l'absence de certaines espèces de chiroptères dans la demande de dérogation.

Le tableau ci-dessous présente les surfaces impactées et leur ratio vis-à-vis de l'aire d'étude globale :

Habitats	Surface au sein de l'aire d'étude	Surface impactée	Espèces concernées	Ratio d'habitat de l'aire d'étude impacté par le projet
Grandes cultures	2 200 ha	32.8 ha	<i>Busard cendré</i> <i>Oedicnème criard</i> <i>Gorgebleue à miroir</i> <i>Bruant proyer</i> <i>Cochevis huppé</i>	1,5 %
Prairies mésophiles	63 ha	3.2 ha	-	5,1 %
Boisements caducifoliés	143 ha	1 010 m ²	<i>Verdier d'Europe</i> <i>Chardonneret élégant</i> <i>Oiseaux communs protégés</i> <i>Cortège de chauves-souris</i>	0,07 %
Plantations d'arbres feuillus	18 ha	7 500 m ²	<i>Oiseaux communs protégés</i>	4 %
Fourrés/ronciers	5,7 ha	1 600 m ²	<i>Oiseaux communs protégés</i>	2,8 %
friches herbacées	24,3 ha	1 650 m ²	<i>Oiseaux communs protégés</i>	0,7 %
Haies	44 900 ml Dont 37 200 ml de haies multistrates	3 420 ml Dont 2 824 ml de haies multistrates	<i>Verdier d'Europe</i> <i>Chardonneret élégant</i> <i>Oiseaux communs protégés</i> <i>Cortège de chauves-souris</i>	7,6 % Et également 7,6% des haies multistrates

Ainsi, les ratios d'impact, habitat par habitat, révèlent une faible part de perte et donc une faible perte d'habitats pour la faune locale.

Concernant les Chiroptères, le niveau d'activité est associé au nombre de contacts. Mais ce n'est pas ce critère seul qui est utilisé pour évaluer les enjeux chiroptérologiques. La notion de fréquentation est utilisée.

Le pourcentage de contacts est une information brute qui décrit les proportions de contacts mais pas les niveaux d'activité ou de fréquentation. Le graphique associé est d'ailleurs présenté dans le chapitre "liste d'espèces" à titre illustratif. Ces informations ne sont pas exploitées dans le chapitre "Activité des Chiroptères".

Le niveau de fréquentation est considéré au croisement du niveau d'activité mesuré (nombre de contacts) et du niveau de présence constaté de chaque espèce (pourcentage de points d'écoute signalant chacune d'entre-elles). De cette manière, même si une espèce est moins détectable qu'une autre, sa présence sur un point d'écoute vient appuyer son niveau de fréquentation. A l'inverse, une espèce qui concentre son activité soit sur un point soit sur une période de la nuit, voit son niveau de fréquentation ajusté en conséquence. Aujourd'hui, le bureau d'études O-GEO analyse les données de manière plus fine via des traitements statistiques mais cette notion de fréquentation est conservée.

C'est donc en se basant sur cette analyse que nous retenons les 3 espèces (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Sérotine commune) présentant une présence notable au sein de l'aire d'étude. Le niveau de présence des autres espèces n'impliquant pas d'impact significatif sur leurs populations.

CONCLUSION : Au regard de l'absence de solution alternative satisfaisante permettant de répondre aux enjeux et de moindres impacts, de l'absence de nuisance au maintien de l'état de conservation des espèces ciblées par la demande ainsi que de l'intérêt public majeur du projet de desserte de Luçon depuis l'A 83, la demande de dérogation « espèces protégées » respecte les 3 conditions d'obtention de l'article L.411-2 du code de l'Environnement.

2.2.4. Etat initial du dossier

2.2.4.1. Recueil et analyse préliminaire des données existantes & méthodologie d'inventaires

Remarque CSRPN

Le dossier expose clairement les zonages de connaissance et de protection du patrimoine naturel (sites Natura 2000, ZNIEFF...) pages 67 à 74. Cependant la zone d'étude ne figure pas sur les cartes, ce qui n'aide pas à la compréhension des enjeux.

Sur les cartographies de présentation des zonages naturels et des enjeux de la Trame Verte et bleue (p.67 à 79), l'aire d'étude est systématiquement représentée (pointillés rouge) aux figures :

- ▶ 14 : protections réglementaires, périmètre d'étude représenté en pointillé rouge
- ▶ 17 : Inventaires scientifiques, périmètre d'étude représenté en pointillé rouge
- ▶ 18 : Parc naturel régional, périmètre d'étude représenté en rouge
- ▶ 19 : Trame verte et bleue du SRCE Pays de la Loire
- ▶ 20 : Trame verte et bleue du Sud Vendée Littoral
- ▶ 21 : Continuités écologiques de l'ancienne communauté de communes du Pays de Sainte-Hermine

La remarque du CSRPN n'est donc pas fondée.

Remarque CSRPN

Le bureau d'études ne mentionne pas de données issues de bases de données de structures locales ou nationales. Cela est particulièrement inquiétant compte tenu de l'ampleur du projet. En séance il confirme ne pas avoir sollicité les structures régionales et locales (LPO, PNRMP...), ce qui constitue un grave manquement.

Si les associations n'ont pas été sollicitées par l'acquisition d'analyse des données en leur possession, une approche a bien été réalisée sur la base des données publiques disponibles à l'échelle communale et notamment par le biais du portail régional Biodiv'Pays de la Loire qui agrège les données issues de la LPO, du GRECIA, du CBNB, du CEN, etc.

De plus, les rapports de suivis des populations d'Œdicnème criard et Busard cendré au sein du site Natura 2000 des plaines calcaires du sud Vendée ont été consultés et il y est fait référence page 128 de la pièce D4.

Des bases de données locales et nationales ont donc été consultées en compléments des inventaires réalisés. Il n'y a donc pas eu de manquement sur ce point.

Remarque CSRPN

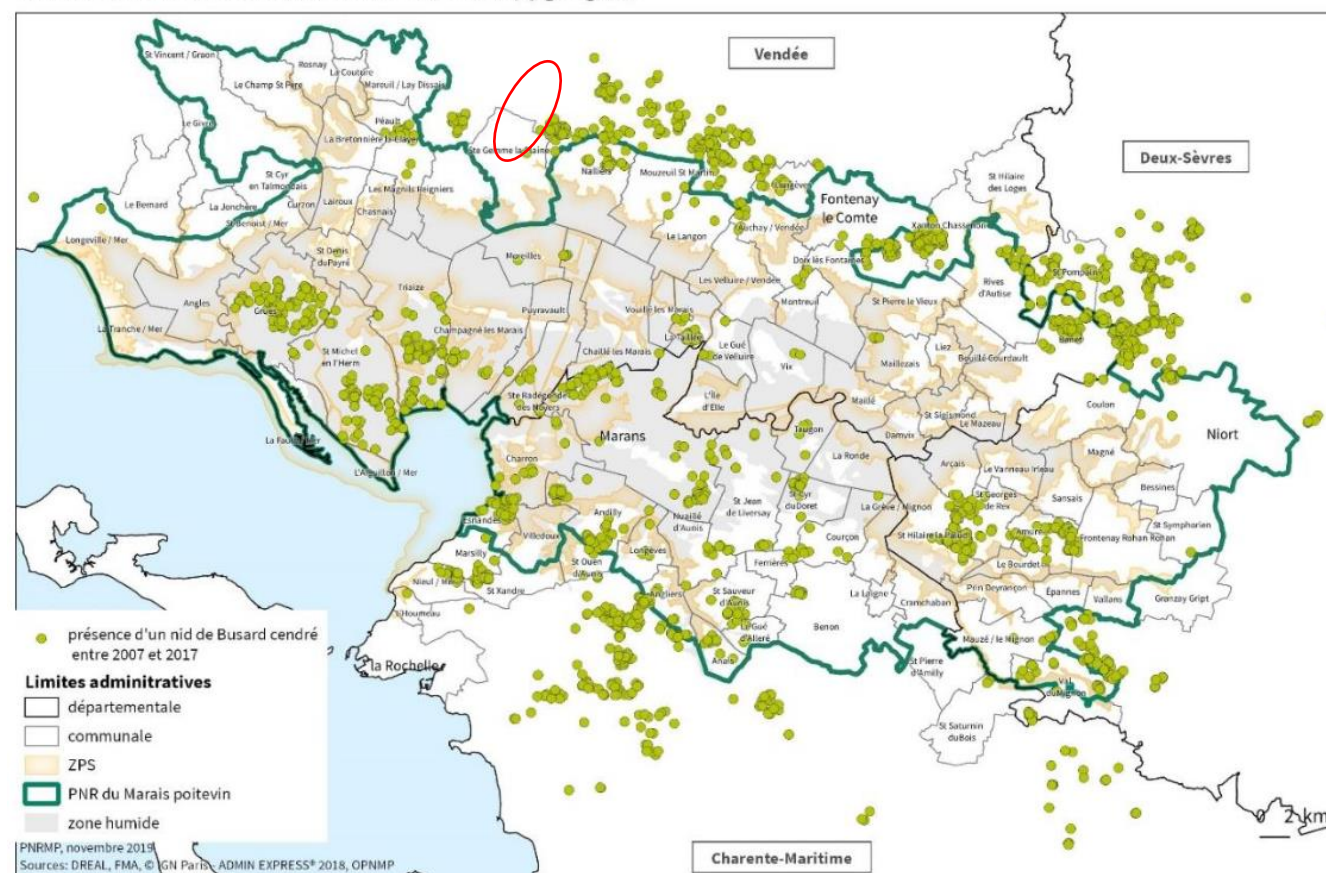
Il apparaît, page 68, que le diagnostic Natura 2000 du Marais Poitevin est erroné. En effet, il ne mentionne que les espèces du marais mouillé et pas les espèces à forts enjeux comme les busards, œdicnèmes ou gorgebleues, présentes sur le projet de contournement (Cf. Tomes 1 et 2 du DOCOB).

Si la présentation du site Natura 2000 du Marais Poitevin se concentre effectivement sur les enjeux liés aux habitats humides et de marais, la présentation du site Natura 2000 des Plaines Calcaires du Sud Vendée présente les éléments liés à l'avifaune de plaine (Busards, Œdicnème, Gorgebleue...). Ces espèces sont donc bien prises en compte dans l'analyse du réseau Natura 2000.

On notera que dans le DOCOB de la ZPS du marais Poitevin (2022), au sein des habitats de grandes cultures et plaines calcaires, seul le Busard cendré est cité parmi les espèces cibles. Le document indique des effectifs allant de 50 à 150 nids entre 2002 et 2022.

Ces espèces ont bien été prises en compte, la remarque du CSRPN n'est donc pas pertinente.

Nidification du Busard cendré (Circus pygargus)



Carte de localisation des nids au sein de la ZPS du marais Poitevin entre 2007 et 20017 (aire d'étude en rouge)

Remarque CSRPN

Le tableau page 59 listant les dates d'inventaires terrain et les groupe taxonomiques visés ne précise pas le nombre d'intervenants et la durée de prospection. Il est alors difficile d'apprécier l'effort de prospection à l'échelle des 1 200 ha du périmètre d'études restreint. En outre les noms et compétences des intervenants ne sont pas cités. Les périodes d'inventaires sont adaptées, sauf pour les chiroptères (cf infra).

La description des méthodes d'inventaires est très succincte : pas de localisation de transects avifaune et reptiles, pas de localisation des points d'écoute des amphibiens, pas de localisation des points d'échantillonnage des orthoptères et rhopalocères.

Afin d'apporter plus de précisions sur les inventaires réalisés, le tableau ci-dessous reprend et complète le tableau de la p.59 de la pièce D4 en précisant les intervenants pour chaque passage.

Les intervenants sont les suivants :

- ▶ Stéphane DULAU (plus de 15 ans d'expérience - compétences naturaliste faune (oiseaux, herpétofaune, mammifères, entomofaune) et flore) ;
- ▶ Aymeric MOUSSEAU (10 ans d'expérience - compétences naturalistes faune (oiseaux, herpétofaune, entomofaune)) ;
- ▶ Cyril BELLANGER (5 ans d'expérience - compétences naturalistes faune (oiseaux, herpétofaune, mammifères)) ;
- ▶ Mathias RICHARD (10 ans d'expérience - compétences naturalistes flore et zones humides) ;

- ▶ Lise RADENAC (3 ans d'expérience - compétences naturalistes flore) ;
- ▶ Nicolas BERNARD (5 ans d'expérience - compétences naturalistes faune (oiseaux, herpétofaune, mammifères, entomofaune)).

A noter que pour l'ensemble des passages, les prospections se déroulent sur l'intégralité de la journée en visant chaque groupe spécifique selon le moment de la journée (oiseaux nicheurs à partir du lever du soleil jusqu'en milieu de matinée, recherche de reptiles en fin de matinée, recherches entomofaune et traces mammifères l'après-midi puis le cas échéant recherche oiseaux crépusculaires en fin de journée puis amphibiens et rapaces nocturnes de nuit (février, mars, avril).









Date de passage	Condition météorologique	Groupes taxonomiques observés	Intervenant
Novembre 2018	/	Pré diagnostic écologique <ul style="list-style-type: none"> • Habitats • Identification des enjeux faune/flore 	Stéphane DULAU
12 février 2019	2°-17° Soleil, ciel découvert	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux hivernants • Pose de plaques à reptiles • Amphibiens • Mammifères (recherche d'indices de présence) 	Stéphane DULAU
20 mars 2019	1°-14° Brouillard (matinée) puis soleil	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs et hivernants • Rapaces nocturnes • Amphibiens et Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats 	Aymeric MOUSSEAU
28 mars 2019	6°-14 Ciel dégagé, vent moyen froid°	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs et hivernants • Amphibiens et Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats • Flore 	Aymeric MOUSSEAU
09 avril 2019	5°-16° Brouillard (matinée) puis soleil	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs • Amphibiens et Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats • Flore 	Cyril BELLANGER Mathias RICHARD
19 avril 2019	14° Ciel dégagé	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs • Rapaces nocturnes • Amphibiens et Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats • Flore 	Cyril BELLANGER Mathias RICHARD
06-07 mai 2019	10° (matin), 16° (après-midi), 10° (soirée) Ciel dégagé, pas de vent	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs • Rapaces nocturnes • Amphibiens et Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats • Flore • Entomofaune • Chiroptères 	Cyril BELLANGER
22-23 mai 2019	14°-27° Soleil, ciel dégagé	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs • Amphibiens et Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats • Flore • Entomofaune 	Aymeric MOUSSEAU Lise RADENAC

25-26 juin 2019	16°-36° Ciel dégagé, forte chaleur : Canicule	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs • Amphibiens et Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats • Flore • Entomofaune 	Aymeric MOUSSEAU Lise RADENAC
07 août 2019	19°-25° Ciel dégagé, forte chaleur	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs et migrateur • Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats • Flore • Entomofaune • Chiroptères 	Aymeric MOUSSEAU
20 août 2019	11°-25° Ciel dégagé	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs et migrants • Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Habitats • Flore • Entomofaune 	Stéphane DULAU Lise RADENAC
17 septembre 2019	13°-25° Ciel dégagé	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs et migrants • Reptiles • Flore 	Stéphane DULAU Lise RADENAC
04 octobre 2019	8°-13 Ciel couvert	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs et migrants • Plaques à reptiles ramassées • Flore 	Stéphane DULAU
Visites complémentaires			
06 avril 2022	11° - 15° Ciel Couvert / pluie Vent fort 50km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs • Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) 	Nicolas BERNARD
10 mai 2022	21° - 23° Ciel dégagé Vent faible 15 km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Oiseaux nicheurs • Reptiles • Mammifères (recherche d'indices de présence) • Entomofaune 	Nicolas BERNARD

Les cartographies ci-après présentent la localisation des points d'échantillonnage.

RD 137 - Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Protocoles planche nord

-  Périmètre d'étude
-  Périmètre d'étude restreint
-  Limites communales
- protocoles**
-  Enregistreurs chiroptères
-  Point écoute oiseaux nicheurs (IPA)
-  Point écoute rapaces nocturnes
-  plaque reptiles
-  Transect reptiles











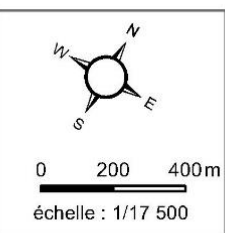
ACE / 180556_Protocoles

sce / 2024

RD 137 - Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Protocoles planche sud

-  Périmètre d'étude
-  Périmètre d'étude restreint
-  Limites communales
- protocoles**
-  Enregistreurs chiroptères
-  Point écoute oiseaux nicheurs (IPA)
-  Point écoute rapaces nocturnes
-  plaque reptiles
-  Transect reptiles



ACE / 180556_Protocoles

sce/2024

Remarque CSRPN

Pour la flore, les relevés de végétation ont été réalisés sous forme de quadrats, mais leur localisation et leur nombre ne sont pas donnés. Il n'y a pas eu de recherche spécifique des messicoles qui pourraient constituer un enjeu fort sur ce secteur.

Comme cela est précisé dans le chapitre 7.2.2 de la pièce D4 – Dossier de dérogation espèces protégées, les inventaires floristiques ont ciblé l'ensemble des espèces à enjeux, espèces protégées, invasives ou caractéristiques de zones humides. Les plantes messicoles n'ont pas été exclues de cette expertise. L'absence de détection d'individus ne permet pas d'affirmer qu'elles n'ont pas été cherchées.

Remarque CSRPN

Seul l'inventaire des chiroptères de 2019 fait l'objet d'une description précise de la méthodologie. On notera l'absence de relevés des chiroptères sur la variante 1 à Saint-Jean-de-Beigné qui est pourtant la variante retenue, ainsi qu'en partie centrale du projet. L'échantillonnage est nettement insuffisant, tant en durée (2 nuits par point au total) qu'en répartition globale et particulièrement le manque, à minima, d'une session d'écoute à l'automne. Il manque également une carte de localisation des espèces, ainsi qu'une analyse paysagère des corridors. Les résultats des inventaires des chiroptères ne présentent que le niveau d'activité des espèces. La présentation des résultats sous forme de pourcentages est biaisée par les différences de détectabilité entre les espèces.

De plus, le diagnostic des chiroptères ne met pas les résultats obtenus en perspective avec la liste des espèces à enjeu fort du DOCOB Marais Poitevin. Ceci augmenterait la responsabilité du secteur pour le Murin de Daubenton, la Noctule de Leisler et la Pipistrelle de Nathusius.

Pour les espèces mobiles et à fort intérêt patrimonial, on s'attendrait à une recherche de gîte, voire de nurseries par exemple dans le bourg voisin.

L'analyse de l'activité des chiroptères a été réalisée à l'échelle de l'aire d'étude globale s'étendant de part et d'autre des deux agglomérations sur plusieurs centaines d'hectares. Le choix de la variante retenue a été validé après la réalisation de ces inventaires, expliquant pourquoi l'ensemble de l'effort de prospection n'a pas été porté sur cette unique variante.

Cependant, la présence d'un point d'écoute au nord-ouest de Saint-Jean-de-Beigné, dans un contexte relativement similaire à la bordure sud-est (concernée par la variante 1) permet d'extrapoler sur les populations et les niveaux d'activités présents.

Par ailleurs, le Point 5 (ayant fait l'objet de 2 nuits d'enregistrement), se trouve sur le tracé à l'est de Sainte-Gemme-la-Plaine (concerné par la variante A) au droit des Desbats.

L'étude est menée dans un contexte de grande culture extrêmement pauvre en haies de tout type. Seul un boisement existe à l'ouest du bourg de Sainte Gemme la Plaine.

Dans la phase d'étude des différentes variantes, le protocole s'appuie sur 5 points d'écoute fixes localisés sur les habitats les plus attractifs :

- ▶ Point 1, situé dans un verger longé par une haie arborée
- ▶ Point 2, en bordure de haie arborée donnant sur une prairie
- ▶ Point 3, en lisière de boisement donnant sur une vaste parcelle cultivée
- ▶ Point 4, en bordure de haie résiduelle discontinue donnant sur une vaste parcelle cultivée
- ▶ Point 5, en bordure de haie arborée donnant sur une vaste parcelle cultivée

Ainsi, les points sont implantés sur les rares secteurs favorables aux Chiroptères et permettent d'échantillonner différents habitats.

L'ensemble des inventaires ont été réalisés à l'échelle de l'aire d'étude globale, la variante définitive n'ayant été retenue qu'après ces derniers. Des inventaires complémentaires ont d'ailleurs été menés au printemps 2022 sur cette variante afin de compléter l'état initial sous les futures emprises.

Les points sont concernés par deux sessions d'inventaires. Le nombre de deux sessions étaient alors couramment appliqué (2019). Mais depuis 2021-2022, il a en effet évolué à trois sessions dans les projets d'aménagement.

Les sessions ont été réalisées en mai en période de parturition et en août en période dite de transit automnal. Donc les deux périodes d'activité majeure des Chiroptères ont bien été couvertes.

Au demeurant, il permet de couvrir 93 heures d'écoute continue de l'activité des Chiroptères, ce qui reste un effort d'inventaire conséquent.

Dans un contexte environnemental peu favorable aux Chiroptères, la découverte de 14 espèces indique bien que l'effort d'inventaire est significatif avec, qui plus est, la détection d'espèces plus difficilement détectables comme le Petit Rhinolophe.

L'activité des Chiroptères est associée au nombre de contacts. Mais ce n'est pas ce critère seul qui est utilisé pour évaluer les enjeux chiroptérologiques. La notion de fréquentation est utilisée (Cf chapitre 2.2.3 de la présente pièce).











La carte ci-après présente l'analyse paysagère et les corridors de déplacements pour les chiroptères

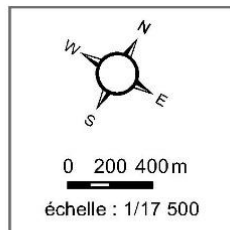
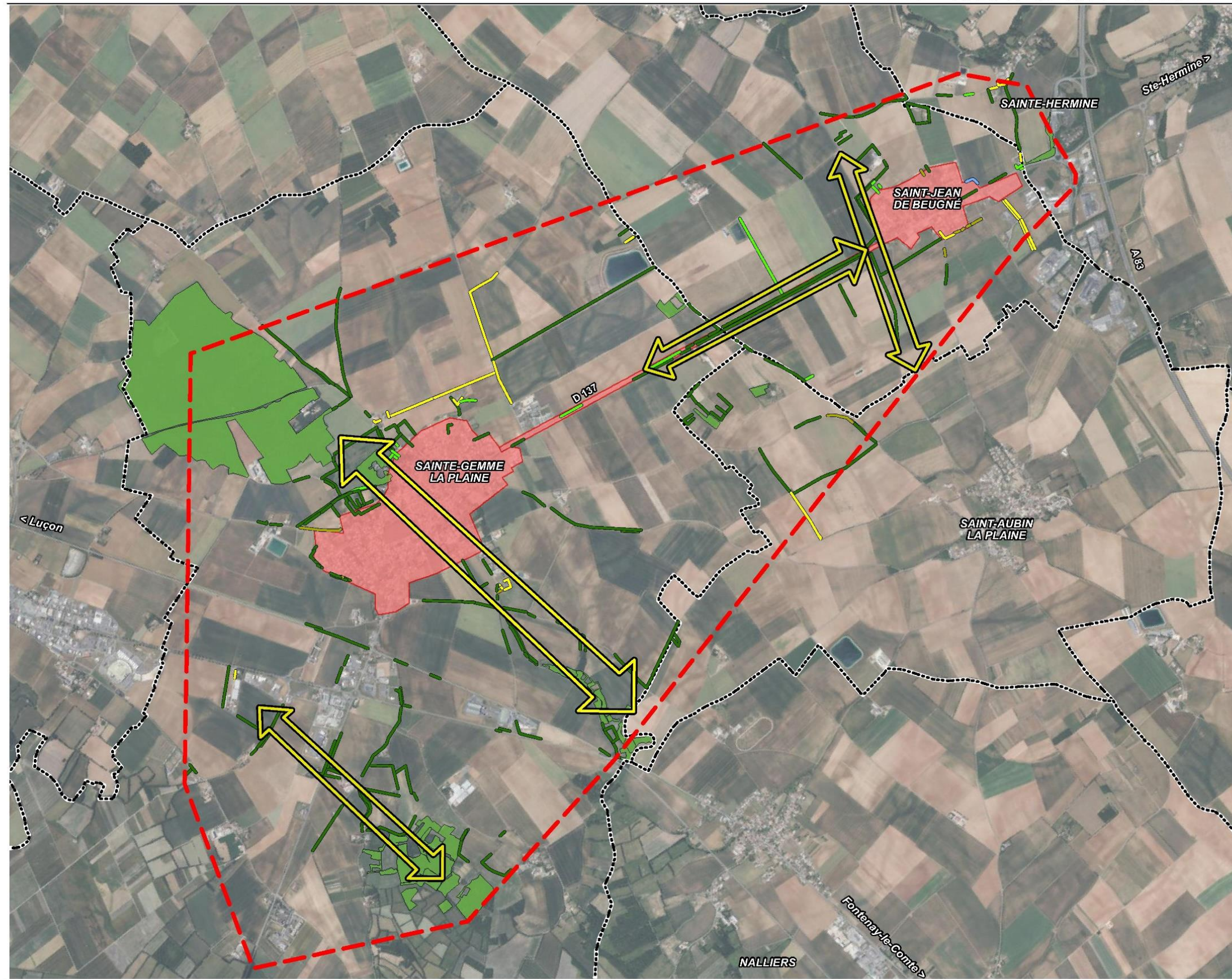
On note un axe qui va des Desbats (sud de Sainte-Gemme-la-Plaine) à la forêt de Sainte-Gemme-la-Plaine. C'est le long de cet axe (points 3 et 5 de l'expertise chiroptère) que la majorité des contacts ont été obtenus et c'est également le secteur ou le reliquat bocager est le plus dense (notamment au nord du bourg) tout en restant peu marqué. Il s'agit d'un cheminement potentiel mais compte tenu de l'éloignement entre la forêt de Sainte-Gemme et la zone des Desbats, et de la rupture existante de corridor écologique liée à la présence à la fois de la RD 137 et du centre bourg de Sainte-Gemme-la-Plaine, il faut relativiser son importance.

Les autres axes sont secondaires car s'ils présentent des linéaires de haies intéressants, de grandes discontinuités sont observées et les liens avec des corridors extérieurs à l'aire d'étude sont inexistantes.

RD 137 - Desserte de Taçon depuis l'autoroute A83

Chiroptères : analyse des corridors

-  Périmètre d'étude
-  Limite de commune
-  Boisements
- Typologie des haies**
-  Haie horticole
-  Haie arbustive haute
-  Haie buissonnante
-  Haie multi-strates
-  Plantations récentes
- Analyse des corridors écologiques**
-  Éléments fragmentants
-  Corridor

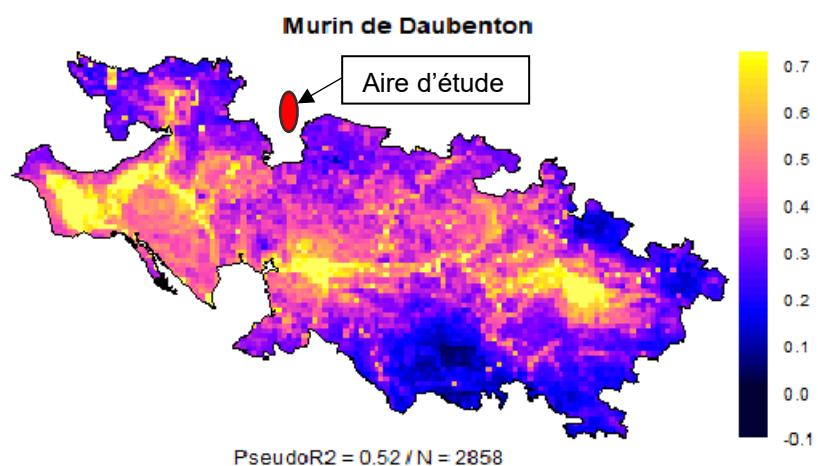


ACE / 180556_Analyse_paysagere

sce / 2024

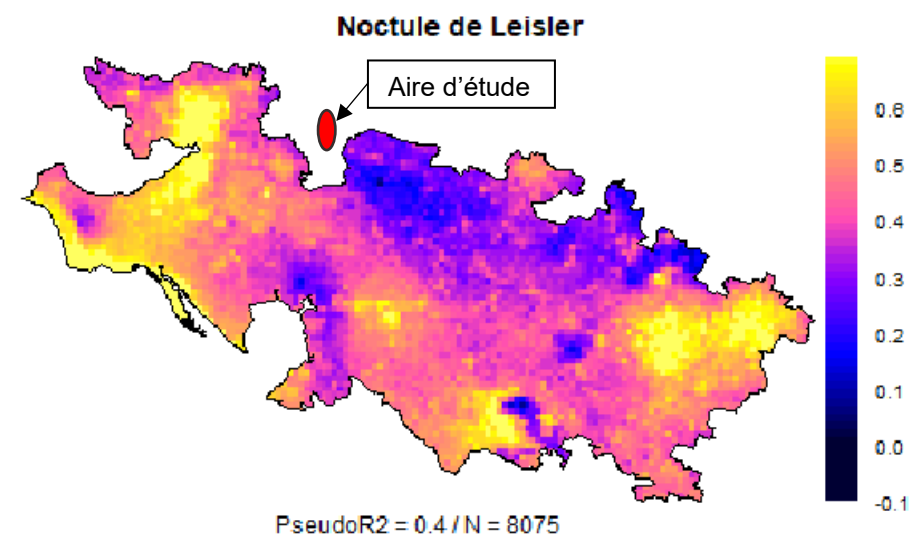
Concernant les niveaux d'enjeux liés aux espèces de chiroptères à enjeu fort au sein du site Natura 2000 du marais Poitevin, l'analyse des incidences sur le réseau Natura 2000 menée dans le chapitre 9 de la pièce D2 répond à cette question. Voici toute de même un complément d'analyse :

- ▶ Le Murin de Daubenton cumule 27 contacts sur l'aire d'étude aux points 2, 3, 4 et 5. Elle présente donc un niveau de couverture important mais un niveau d'activité faible. La présence de gîtes potentiels anthropiques/sylvestres est relevé près du point 5 (les Desbats). D'après C. GILARD dans « Répartition et activité des Chauves-souris dans le marais Poitevin, 2019-2022, C ; GILARD » « elle semble suivre les linéaires de cours d'eau du marais dans les marais mouillés et desséchés. Son activité, à l'inverse, est moins forte dans les zones de plaines et boisées ». Ainsi, la carte ci-dessous traduit bien cet état de fait. Si l'aire d'étude semble entourée de secteurs d'activité importante, il est important de noter qu'il s'agit de zones de marais dont les habitats et le paysage n'ont rien à voir avec ceux de l'aire d'étude (plaine calcaire, grandes cultures).



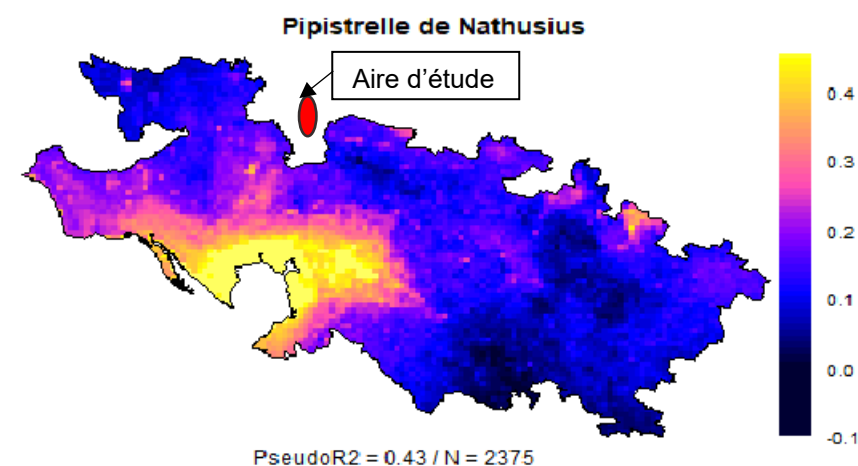
Carte de chaleur du Murin de Daubenton (source MNHN In Répartition et activité des Chauves-souris dans le marais Poitevin, 2019-2022, C ; GILARD)

- ▶ La Noctule de Leisler cumule 34 contacts sur l'ensemble des points de l'aire d'étude. Elle présente donc un niveau de couverture important mais un niveau d'activité faible. L'analyse d'O Géo (en annexe de la pièce D2-Etude d'impact) indique « La Noctule de Leisler semble soit traverser les secteurs d'écoute sans s'y attarder, soit chasser dans un vaste espace aérien mais en très faible nombre ». Aucun indice de présence de gîte n'a d'ailleurs été détecté. La carte ci-dessous présente les niveaux d'activité au sein des marais Poitevin. Si l'aire d'étude semble bordée à l'est d'un secteur d'activité importante, il est important de noter qu'il s'agit d'une zone de marais dont les habitats et le paysage n'ont rien à voir avec ceux de l'aire d'étude (plaine calcaire, grandes cultures).



Carte de chaleur de la Noctule de Leisler (source MNHN In Répartition et activité des Chauves-souris dans le marais Poitevin, 2019-2022, C ; GILARD)

- ▶ La Pipistrelle de Nathusius cumule 22 contacts sur l'ensemble des points de l'aire d'étude. Elle présente donc un niveau de couverture important mais un niveau d'activité faible et n'a pas été contactée en période estivale (uniquement automnale), d'ailleurs aucun indice de présence de gîte n'a été détecté. Cette espèce « se retrouve principalement dans les zones ouvertes du littoral ainsi que dans la Baie de l'Aiguillon. Son activité décroît plus on rentre dans les terres. » (C GILARD). Ainsi, la carte ci-dessous illustre ce propos. Si l'aire d'étude semble entourée de secteurs d'activité importante, il est important de noter qu'il s'agit de zones de marais dont les habitats et le paysage n'ont rien à voir avec ceux de l'aire d'étude (plaine calcaire, grandes cultures).



Carte de chaleur de la Pipistrelle de Nathusius (source MNHN In Répartition et activité des Chauves-souris dans le marais Poitevin, 2019-2022, C ; GILARD)

Ainsi, considérant le faible niveau d'activité de ces 3 espèces au sein de l'aire d'étude, ainsi que les faibles connectivités présentes, leur niveau d'enjeu a été considéré comme faible. Si elles représentent un enjeu fort pour le site Natura 2000 du marais Poitevin, cet enjeu se concentre sur les secteurs privilégiés de vie de l'espèce qui ne sont pas présents au sein de l'aire d'étude. Cette dernière ne peut donc être considérée comme une zone de fort enjeu pour leur conservation.

La prospection de gîte n'est pas pertinente à cette échelle de projet, d'autant plus quand ce dernier ne génère pas de destruction de bâtiments. Au regard d'un tel territoire de recherche, s'assurer que tous les bâtiments accueillent ou n'accueillent pas de Chiroptères est impossible. En effet, pour des espèces s'éloignant de 5 à 10 km de leur gîte,

le territoire d'inventaire est trop important. Les conclusions de l'étude ne s'appuieraient que sur des résultats partiels.

Par ailleurs, si les prospections étaient ciblées sur les bâtiments anciens (châteaux ou églises), plusieurs espèces tout aussi protégées ne seraient pas concernées. En effet, plusieurs espèces plus communes occupent tout type de bâtiments, même modernes...

Enfin, en cas de détection de gîtes, les études devraient déterminer de quelles manières les Chiroptères utilisent les secteurs concernés par les aménagements. Il faudrait mener des études acoustiques telles que celles déjà menées dans les études d'impacts.

Enfin, l'étude analyse les émergences crépusculaires. Ainsi, elle indique la proximité de gîtes anthropiques ou sylvestres pour 5 espèces : la Pipistrelle commune, la Noctule commune, Le Murin de Daubenton, le Murin à moustaches et la Barbastelle d'Europe. Ainsi, l'étude acoustique intègre la question des gîtes et confirme leur proximité pour au moins 5 espèces.

Remarque CSRPN

Pour les oiseaux, le tableau 6 page 106 démontre la faiblesse des inventaires ornithologiques car beaucoup d'espèces ne sont indiquées qu'en nicheurs possibles, y compris des espèces dont le comportement de nidification est facilement observable.

30 points d'écoute ont été réalisés en avril puis mai 2019, représentant ainsi 10 heures d'observations en période optimale (à raison de 10 min par point et par passage). De plus, les inventaires menés en mars et juin de la même année ont permis de compléter ces passages, couvrant ainsi l'ensemble de la période de reproduction de l'avifaune.

Ces points d'écoute diurne ont été complétés par des points d'écoute nocturne en mars et avril, visant les rapaces nocturnes et des points d'observations rapaces diurnes près du bois de Sainte-Gemme-la-Plaine et sur les points hauts dans les zones de cultures pour le Busard cendré notamment.

A cela s'ajoutent les points d'écoute crépusculaire d'avril qui ont également permis un inventaire des populations d'Oedicnème criard au sein de l'aire d'étude.

A noter enfin que les inventaires de 2019 ont été complétés en 2022 par deux passages en période optimale (avril puis mai) au droit de la variante retenue.

La récurrence et la diversité de point d'écoute et de passage pour les inventaires ornithologiques semblent tout à fait correspondre aux enjeux du projet.

Par ailleurs, il ne peut être reproché au maître d'ouvrage de considérer des espèces nicheuses possibles alors qu'elles n'ont pas été observées dans cet état. Cela montre au contraire un souci d'exhaustivité des espèces concernées.

Remarque CSRPN

L'absence d'utilisation de plaques à reptiles conduit probablement à une sous-estimation de la présence de ce groupe d'espèces, tant en diversité qu'en nombre d'individus. C'est probablement le cas pour la Vipère aspic notée dans la ZNIEFF voisine.

Les inventaires reptiles ont bien été réalisés à l'aide de plaques disposés au sein des habitats favorables. Ainsi 19 plaques et 10 transects ont été réalisés à plusieurs reprises en période optimale afin de détecter les populations de reptiles. (Cf cartographie des protocoles)

L'aire d'étude étant très largement dominée par des habitats ouverts de cultures, avec un réseau de haies faible, dégradé et très peu connecté, la présence d'un cortège faible d'espèces de reptiles ne paraît donc pas étonnante.

Remarque CSRPN

Pour les mammifères, le Hérisson d'Europe a été observé à proximité immédiate des emprises travaux. Cette espèce protégée devrait donc figurer dans le CERFA.

Le Hérisson d'Europe a été observé à l'entrée nord du bourg de Sainte-Gemme-la-Plaine et, comme indiqué dans le dossier de demande de dérogation, il est potentiellement présent partout où se trouvent des habitats favorables.

Cependant, les mesures R11 et R13 (mise en défens des zones sensibles) qui seront mises en œuvre au droit de ces habitats permettront de considérablement réduire le risque de destruction de Hérisson en phase chantier.

Remarque CSRPN

Enfin, le porteur de projet n'apporte aucune information sur la mortalité routière des mammifères existant sur cet axe.

Cette information n'est pas disponible, les services du Conseil Départemental ne relevant pas cette information.

2.2.4.2. Évaluation des enjeux écologiques

Remarque CSRPN

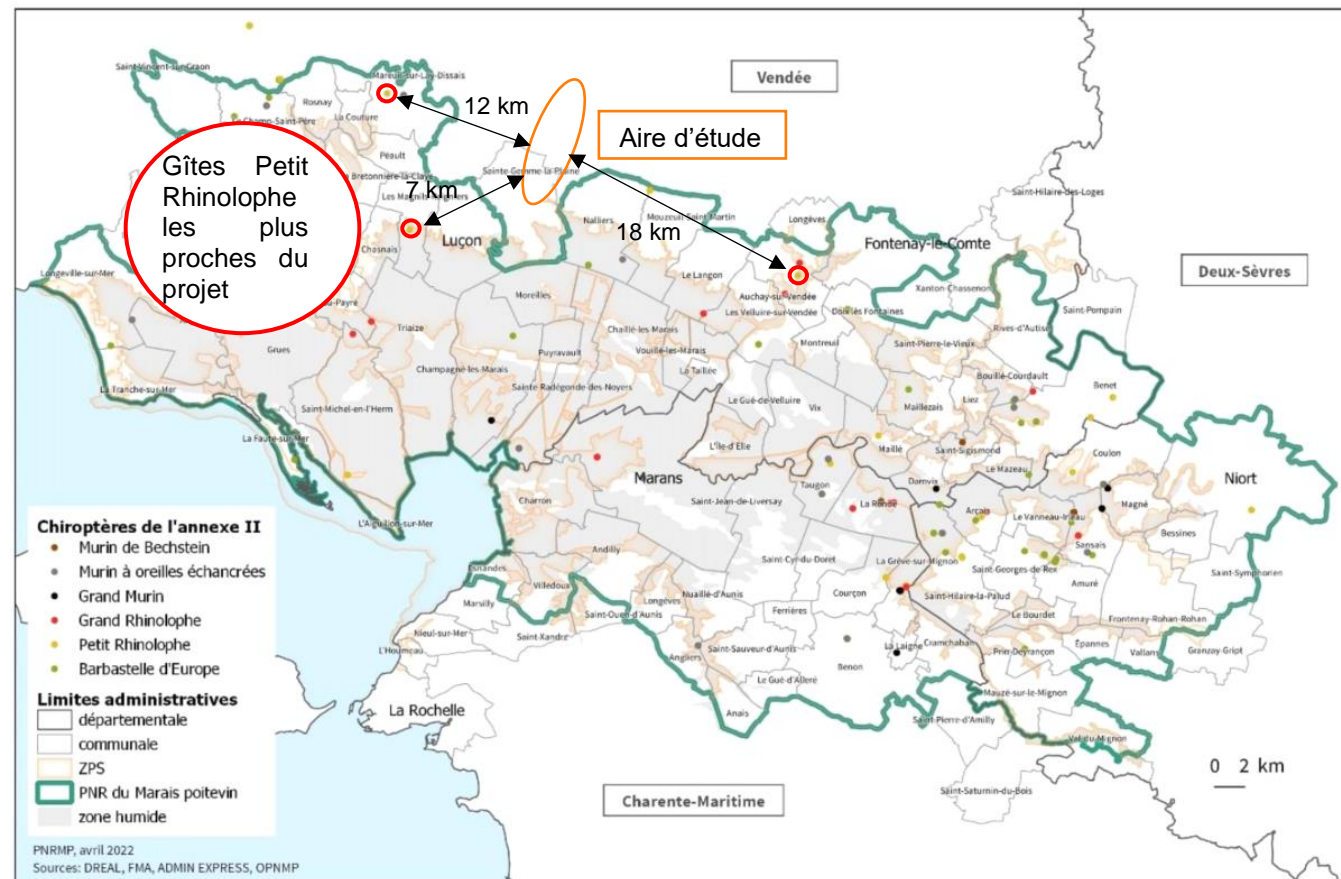
Il est indiqué page 115, que le bocage constitue un habitat fonctionnel sur l'ensemble du site d'étude et, page 119, il est indiqué que le Petit Rhinolophe favorisera les haies et alignement arborés pour chasser. Dans ces conditions, il est possible de se demander pourquoi le dossier conclu à l'absence d'incidence sur cette espèce alors que le projet se situe dans un rayon de moins de 2 km de la ZSC.

Le Petit Rhinolophe cumule 49 contacts sur les 2 sessions au sein de l'aire d'étude. Le niveau de couverture de l'espèce au sein de l'aire d'étude est moyen (points 2, 3 et 5) et son niveau d'activité considéré comme faible. Cependant, il est plus régulièrement contacté au niveau du point 5 (les Desbats).

Comme indiqué dans le dossier de demande de dérogation, les habitats bocagers présentent un enjeu pour plusieurs espèces, dont les chauves-souris. Cependant ces haies sont disséminées au sein de l'aire d'étude et ne présentent pas de réels continuités (Cf analyse paysagère précédemment) si ce n'est au sud de Sainte-Gemme-la-Plaine (les Desbats) où cette continuité est à relativiser du fait de la rupture actuelle de corridor écologique liée à la présence à la fois de la RD 137 et du centre bourg de Sainte-Gemme-la-Plaine.

Ainsi, si l'espèce semble utilisée l'axe de transit des Desbats, son activité y est trop faible pour présenter un impact notable.

L'analyse de l'activité au sein de l'aire d'étude n'a pas mis en évidence de présence potentielle de gîtes pour cette espèce. La bibliographie indique une activité de chasse du Petit Rhinolophe dans un rayon de 2 à 3 km autour de ses gîtes. La cartographie ci-dessous présente la localisation des gîtes connus les plus proches de l'aire d'étude. Aucun de ces gîtes ne se trouve à moins de 3 km (7 km pour la plus proche) du projet. **Ainsi le risque d'impact sur une population reproductrice est nul.**



Carte de localisation des espèces de chiroptères de l'annexe II Directive Habitats dans le marais Poitevin
(source : DOCOB Natura 2000 Marais Poitevin, 2022)

Remarque CSRPN

Pages 119 et 120, l'étude ne conclue pas à l'absence d'impact sur deux espèces d'oiseaux fréquentant la ZPS à proximité immédiate du tracé : le Busard Cendré et l'Édicnème criard. Outre l'impact direct de destruction de l'habitat

de ces espèces dans la zone de travaux, il est fort probable que le projet crée un dérangement (bruit, lumières) au sein de la ZPS.

Pour l'Oedicnème criard et le Busard cendré, le dossier ne conclut effectivement pas à l'absence d'impact puisque ces deux espèces font l'objet de la demande de dérogation. Le chapitre 9.4.2.2 p.119-120 de la pièce D4 – Dossier de Dérogation Espèces Protégées, porte sur l'analyse des incidences sur les sites Natura 2000, et donc les espèces visées par ces derniers. C'est pourquoi l'analyse des impacts porte sur les populations d'Oedicnème criard et Busard cendré au sein du site Natura 2000 et sur l'impact du projet sur ces populations.

Si le projet borde les sites Natura 2000 (plaines calcaires du Sud Vendée et marais Poitevin), il ne se trouve pas dans ces périmètres.

Les cartes ci-après, présentes dans la pièce D2 – Etude d'impact, montrent l'impact acoustique projeté de la circulation en 2045 en période diurne et nocturne. **L'impact acoustique reste limité dans un rayon de 400 m de part et d'autre de la voirie.**

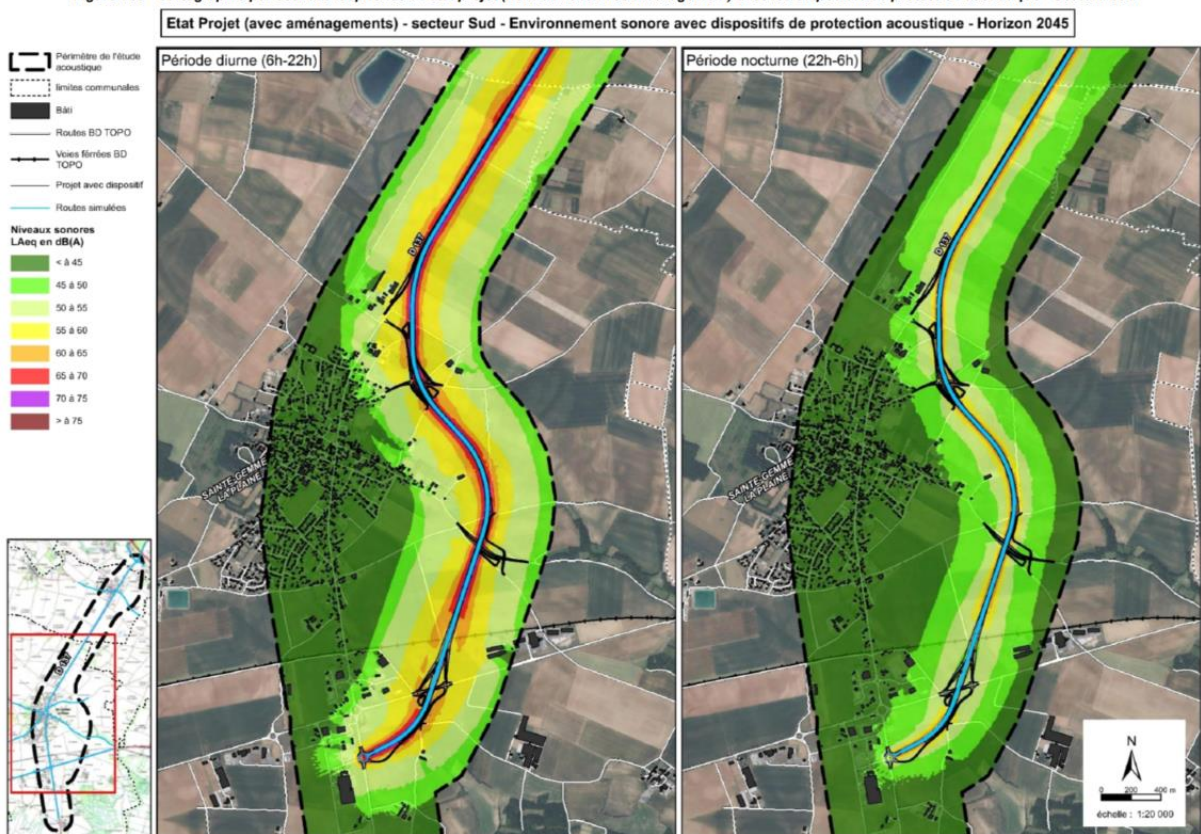
De plus, il n'est pas prévu d'éclairage sur les voiries et autres nouveaux aménagements du projet. S'agissant de l'éclairage des véhicules, le trafic la nuit sur cet axe projeté ne serait que de l'ordre de 160 véhicules / heure en se basant sur la journée la plus fréquentée de l'année 2023, soit moins de 3 véhicules à la minute pour les 2 sens de circulation. En termes de trafic moyen sur l'année, ce chiffre tombe à 1,3 véhicules à la minute. Cette très faible luminosité supplémentaire est de plus à relativiser du fait de la proximité du projet des 2 bourgs déjà éclairés. Ainsi l'impact lumineux est nul.

On peut donc conclure en une absence d'impact acoustique et lumineux sur les sites Natura 2000 proches du projet.

Figure 187 - Cartographie par courbes isophones à l'état projet (horizon 2045 avec aménagement) avec les dispositifs de protection acoustique - Secteur Nord



Figure 188 - Cartographie par courbes isophones à l'état projet (horizon 2045 avec aménagement) avec les dispositifs de protection acoustique - Secteur Sud



Il est également à noter que le projet emprunte en grande partie (tronçon entre Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine) la voirie existante en l'élargissant, limitant ainsi le phénomène de rupture de corridor.

Les deux tronçons de tracé neuf sont situés : l'un à l'est de Saint-Jean-de-Beigné en bordure du bourg (zone peu favorable à l'avifaune de plaines) et l'autre à l'est de Sainte-Gemme-la-Plaine (sur un secteur où ces deux espèces sont absentes).

L'effet de rupture de corridor (pour ces espèces y étant déjà peu sujettes, car évoluant en milieux très ouverts) est donc faible.

Remarque CSRPN

Concernant les enjeux oiseaux, aucune information sur l'historique de la protection des busards sur ce secteur n'est notée en page 104, alors qu'un suivi est en place depuis 15 ans dans le cadre des sites Natura Marais poitevin et plaine sud Vendée.

Une interrogation est à noter sur la source d'informations concernant le nombre de nids de busards du sud Vendée (comprenant le Marais Poitevin et les plaines du sud), page 128. Il est probable que les chiffres annoncés ne soient valables que pour la plaine. À noter également que sur ce secteur, la population d'Œdicnème criard était estimée à 4 couples en 2005 (<https://biodiversite.parc-marais-poitevin.fr/wp-content/uploads/2019/05/Suivi-Oedicnemes-criards-nicheurs-2005-2012.pdf>). De plus, les incidences sur le Busard cendré sont jugées moyennes, alors que le rapport conclue finalement à une perte nette d'espace vital. Les incidences semblent donc sous évaluées.

Chapitre 9.10.1.2 p.128 de la pièce D4 – Dossier de Dérogation Espèces Protégées, l'analyse des impacts se base notamment sur 2 rapports récents de la LPO concernant les populations d'Œdicnème criard et Busard cendrée sur le site Natura 2000 des Plaines Calcaires du Sud Vendée :

- ▶ Guégnard A., 2021. ZPS (FR5212011) "plaine calcaire du Sud Vendée" : Assurer la réussite du succès de ponte de l'avifaune et suivre l'impact des mesures sur la biodiversité. LPO Vendée. 26 p
- ▶ Guégnard A., 2021. ZPS "Plaine Calcaire du Sud Vendée" : Suivi des rassemblements post-nuptiaux d'Œdicnème criard 2021 dans le cadre du suivi de l'impact des mesures sur la biodiversité. LPO Vendée. 14 p.

Le rapport FICHET Xavier, BONNANFANT Audrey, MERCIER Fabien et GUEGNARD Aurélie, 2012. Suivi de la reproduction de l'Œdicnème criard *Burhinus oedicnemus* dans le Marais Poitevin période 2005-2012, Groupe Ornithologique des Deux-Sèvres, commandé par le Parc interrégional du Marais poitevin, 20 p. présente les résultats suivants concernant l'Œdicnème criard :

- ▶ Le rapport fait le bilan des suivis réalisés par cadrats d'échantillonnage de 5x5 km entre 2005 et 2012 ;
- ▶ Un seul cadrat concerne le sud de l'aire d'étude (centré sur le bourg de Sainte-Gemme-la-Plaine) et il n'a été suivi qu'en 2005 (19 ans) ;
- ▶ Le rapport indique p.10 « Les deux cadrats de la Vendée réalisés en 2005 (ndlr : dont le cadrat Ste-Gemme-la-Plaine) ont été abandonnés et remplacés en 2006 par deux autres en raison des très faibles abondances découvertes en 2005 » ;
- ▶ Le cadrat de Sainte-Gemme-la-Plaine présente une estimation à 4 couples en 2005 ;
- ▶ L'estimation du nombre de couples pour les plaines bordant les marais Poitevin est donnée à 520 couples en 2012, soit sensiblement le même effectif que sur la période 2005-2007.

Les éléments du rapport cité par le CSRPN nous permettent donc de préciser les points suivants concernant l'espèce au sein de l'aire d'étude :

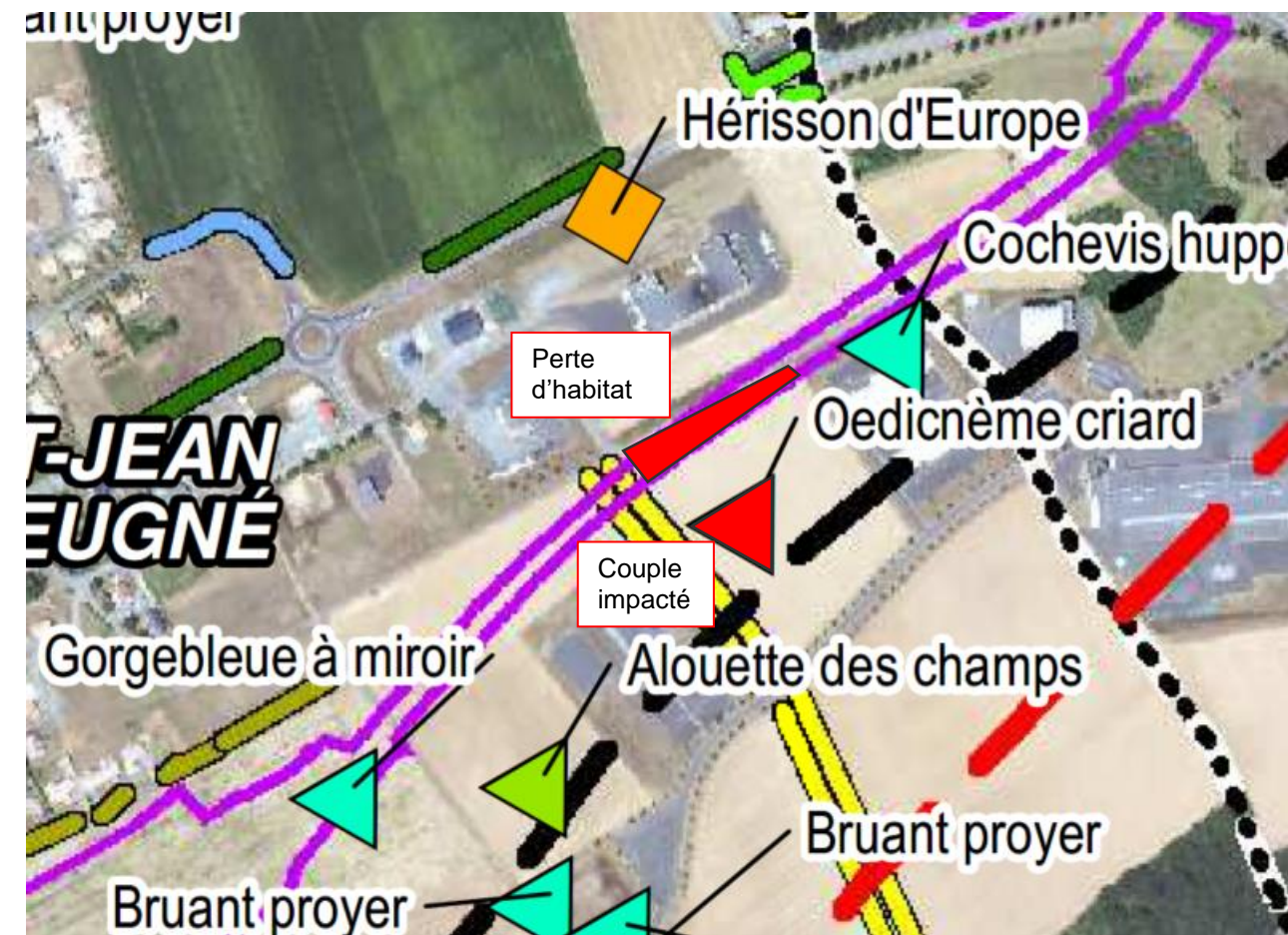
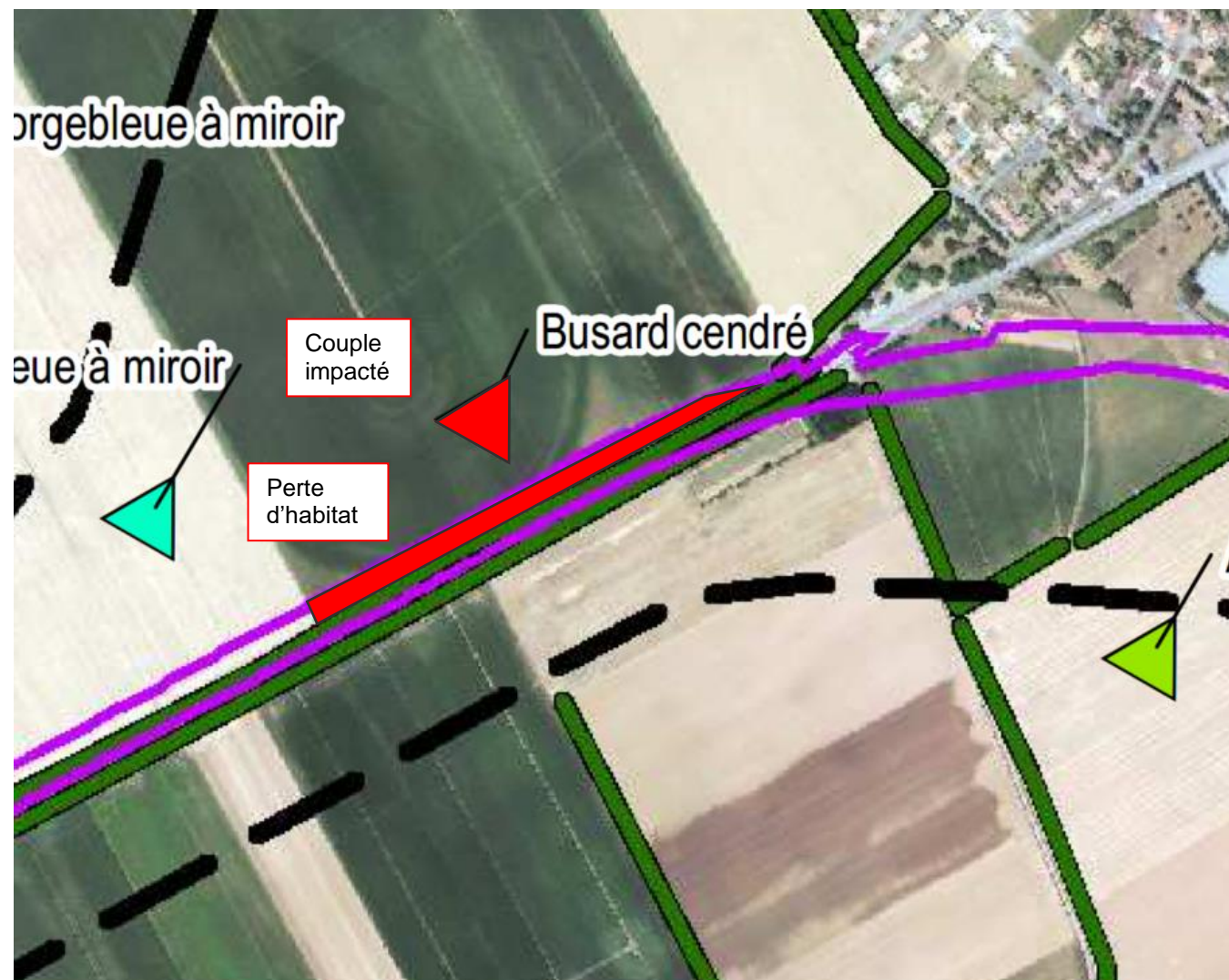
- ▶ L'aire d'étude n'est pas située sur un secteur notable pour l'espèce puisque le seul cadrat positionné ici n'a été fait qu'une seule année, avant d'être abandonné par manque de résultat.
- ▶ Le seul résultat dont nous disposons (sur un périmètre différent de l'aire d'étude) est de 4 couples.

Ainsi, avec 2 couples observés en 2019, le résultat est en cohérence avec les estimations de 2005 et démontre que l'aire d'étude n'est pas un site majeur pour l'espèce.

Les deux extraits cartographiques ci-après localisent le couple de Busard cendré et le couple d'Oedicnème criard considérés comme impactés. Dans les deux cas, l'impact concerne la bordure de la parcelle dans laquelle les couples ont niché.

- ▶ Pour le Busard cendré, la perte effective théorique d'habitat est de 9 000 m²
- ▶ Pour l'Oedicnème criard, la perte effective théorique d'habitat est de 3 000 m²

Il s'agit de perte théorique, en effet les zones impactées ne sont actuellement pas pleinement favorables à la reproduction des deux espèces car trop proches des voiries ou haies existantes.



Ainsi, l'incidence moyenne est considérée moyenne en raison :

- ▶ Du faible nombre de couples impactés
- ▶ Du faible impact surfacique sur leurs habitats de vie
- ▶ De l'intérêt relatif de l'aire d'étude à une échelle plus large (et notamment les sites Natura 2000) pour les deux espèces

Remarque CSRPN

Il y a des erreurs dans les statuts des espèces, par exemple le tableau page 113 n'est pas à jour pour les listes rouges en Pays de la Loire et les niveaux de priorité.

La liste des espèces de mammifères observées au sein de l'aire d'étude (p.113) ne prenait effectivement pas en compte la dernière liste rouge et liste des espèces à responsabilité régionale de 2020 (coord LPO Pays de la Loire).

A noter que ces éléments ne remettent pas en cause la demande de dérogation espèces protégées.

Le tableau ci-dessous corrige cet oubli.

Nom scientifique	Nom vernaculaire	an2 dir habitats	an4 dir habitats	France protégée	France LR	Pays de la Loire LR	Pays de la Loire dét.	Pays de la Loire responsabilité biologique
<i>Barbastella barbastellus</i>	Barbastelle d'Europe	X	X	X			X	modérée
<i>Myotis myotis</i>	Grand Murin	X	X	X		NT	X	modérée
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Grand rhinolophe	X	X	X			X	élevée
<i>Erinaceus europaeus</i>	Hérisson d'Europe			X				
<i>Oryctolagus cuniculus</i>	Lapin de garenne				NT	VU	X	élevée
<i>Myotis mystacinus</i>	Murin à moustaches		X	X				
<i>Myotis emarginatus</i>	Murin à oreilles échancrées	X	X	X			X	élevée
<i>Myotis daubentonii</i>	Murin de Daubenton		X	X		NT	X	
<i>Myotis nattereri</i>	Murin de Natterer		X	X			X	
<i>Nyctalus noctula</i>	Noctule commune		X	X	VU	VU	X	très élevée
<i>Nyctalus leisleri</i>	Noctule de Leisler		X	X	NT	NT	X	modérée
<i>Plecotus austriacus</i>	Oreillard gris		X	X				
<i>Rhinolophus hipposideros</i>	Petit rhinolophe	X	X	X		NT	X	modérée
<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Pipistrelle commune		X	X	NT	NT	X	modérée
<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Pipistrelle de Kuhl		X	X				modérée
<i>Pipistrellus nathusii</i>	Pipistrelle de Nathusius		X	X	NT	VU	X	élevée
<i>Eptesicus serotinus</i>	Sérotine commune		X	X	NT	VU	X	élevée

Les changements concernent les espèces suivantes :

- ▶ Lapin de Garenne : passage en liste rouge VU sans modification du statut de responsabilité biologique régional
- ▶ Barbastelle d'Europe : passage d'une responsabilité très élevée à modérée
- ▶ Grand Murin : passage d'un niveau liste rouge VU à NT et responsabilité élevée à modérée
- ▶ Murin à oreilles échancrées : passage à un niveau de responsabilité régional élevée
- ▶ Murin de Daubenton : passage en liste rouge régionale (NT)
- ▶ Noctule commune : passage en liste rouge régionale (VU) et responsabilité biologique très élevée
- ▶ Petit Rhinolophe : passage d'un niveau de responsabilité élevée à modérée
- ▶ Pipistrelle commune : passage en liste rouge régionale (NT)
- ▶ Pipistrelle de Nathusius : passage en liste rouge régionale (VU) et responsabilité élevée
- ▶ Sérotine commune : passage en liste rouge régionale (VU) et responsabilité élevée

On notera également que la liste rouge régionale des amphibiens et reptiles de 2021 (Coord. LPO Pays de la Loire) n'avait pas été prise en compte et entraîne la modification suivante :

- Couleuvre helvétique : passage en liste rouge régionale (NT)

Remarque CSRPN

Le diagnostic des insectes est globalement insuffisant. L'absence d'une recherche de la Laineuse du prunellier (*Eriogaster catax*) et du Sphinx de l'Épilobe (*Proserpinus proserpina*) constitue un manque important du dossier.

La Laineuse du Prunellier a été observée sur la commune de Sainte Gemme la Plaine pour la dernière fois en 1934 (source : AER).

Quant au Sphinx de l'Épilobe il n'est pas connu sur les deux communes, il a été observé en 2005 sur la commune de Nalliers au sein de la Réserve Biologique départementale de Nalliers, située à 7 km au sud de l'aire d'étude, qui est un complexe de prairies et boisements humides (habitats absents de l'aire d'étude).

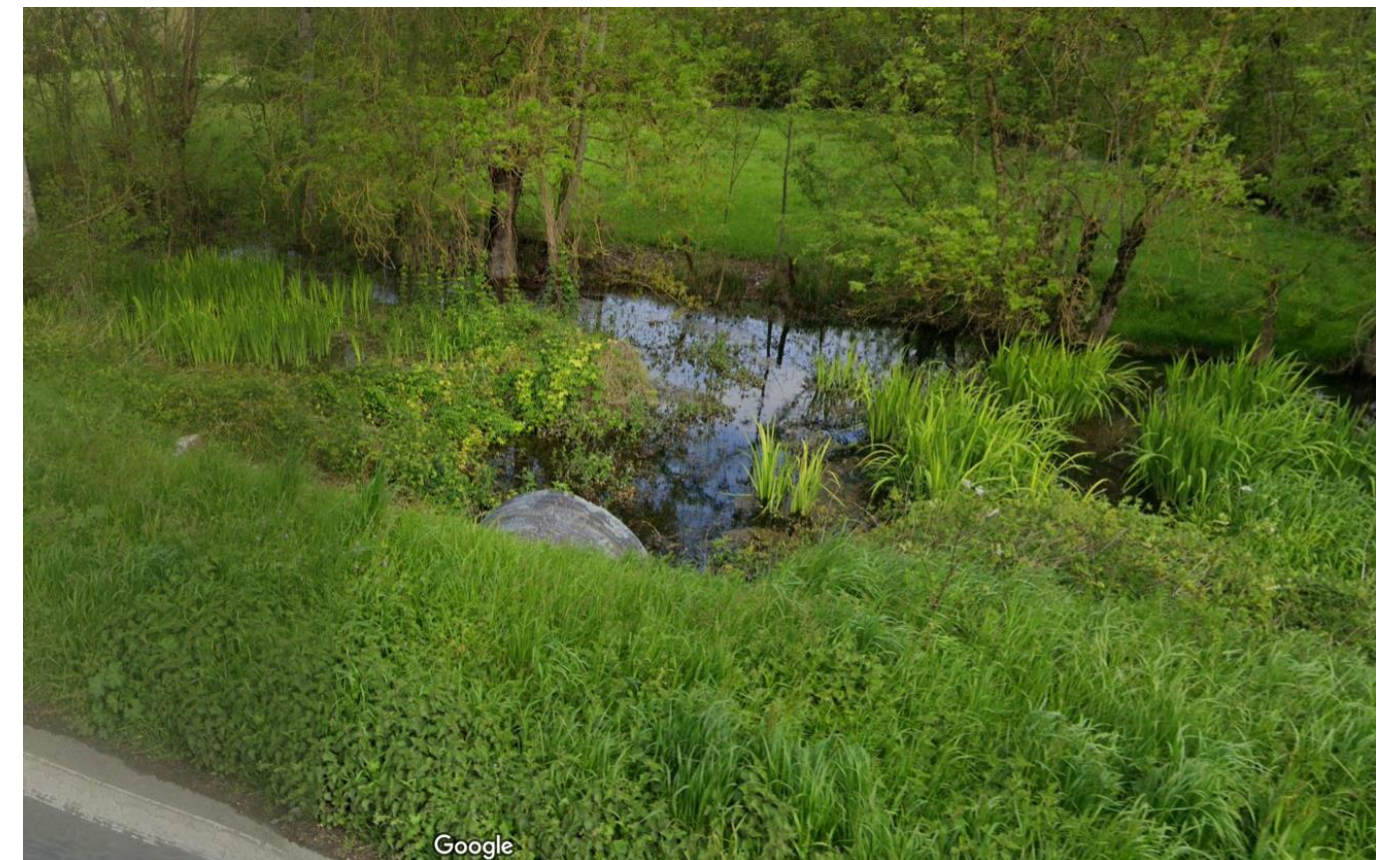
La présence de ces espèces n'est donc pas suspectée ni attendue au sein de l'aire d'étude et ne peut constituer un « manque important du dossier ».

Remarque CSRPN

Enfin, page 76, une rupture des continuités est mise en évidence au niveau du Pont Silly, mais rien n'est fait pour chercher à la résorber par des mesures compensatoires.

Le SRCE Pays de la Loire indique effectivement une « rupture potentielle aux continuités écologiques » au droit du Pont Silly au droit de la RD949.

La traversée du cours d'eau se fait à cet endroit via une buse de 50cm de diamètre (Cf photo ci-dessous).



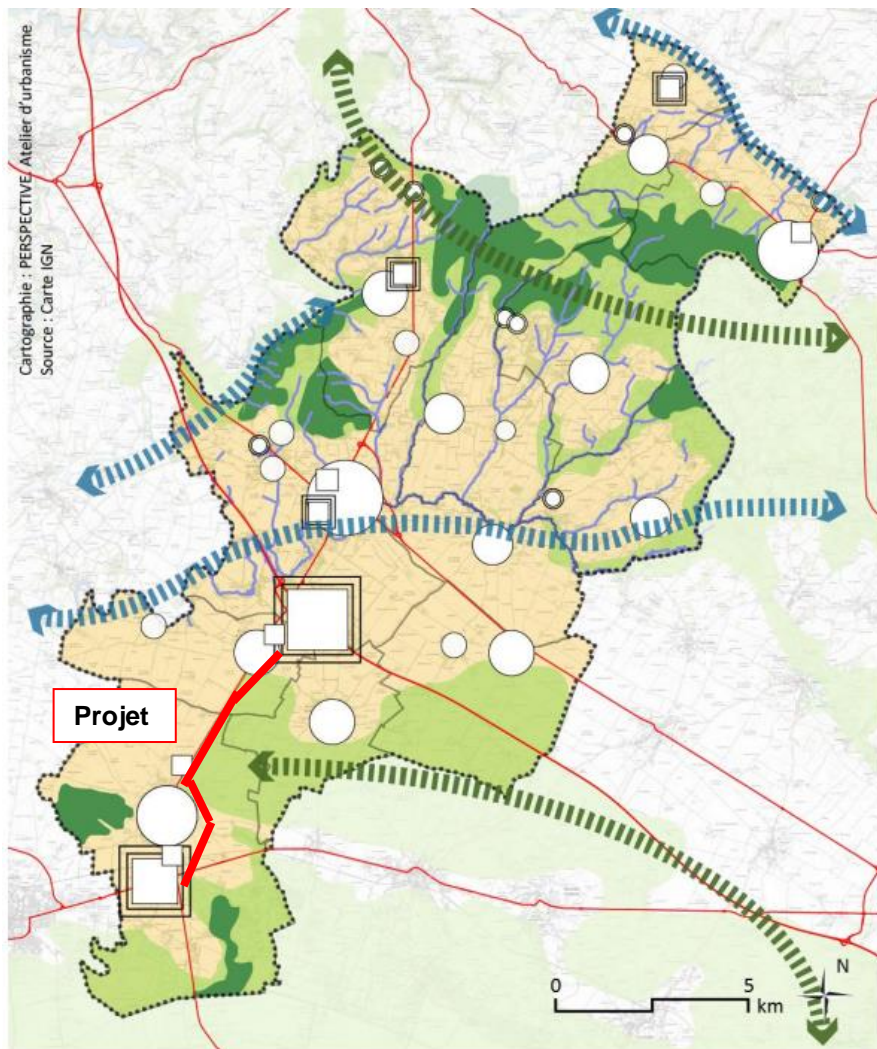
Cet ouvrage, n'est pas en relation avec le projet et est éloigné du projet, il ne peut donc constituer une mesure compensatoire pour le projet.

2.2.4.3. Evaluation des impacts bruts potentiels

Remarque CSRPN

La description des incidences sur la TVB est indigente (page 212). En effet l'étude conclue à une incidence faible et un impact moyen considérant que les corridors déjà présents sont détériorés. Hors, en page 79, la carte du PLU-I semble indiquer que la continuité écologique « trame verte » vient se heurter au projet. En outre, les fonctionnalités des corridors locaux identifiés par les inventaires de terrain ne sont pas présentées et la carte en page 116 est peu précise. Il manque notamment un corridor à l'est de Sainte-Gemme-la-Plaine (secteur Les Desbats).

La carte ci-après présente la trame verte et bleue du PLUi avec le projet superposé en rouge :



PRENDRE EN COMPTE LES CONTINUITES ECOLOGIQUES



Sur cette carte on distingue effectivement une continuité de trame verte (flèche pointillés verts) mais celle-ci s'arrête avant l'actuelle RD137. Et pour cause, cette voirie est déjà identifiée comme une rupture de corridor. Si l'on considère que cette trame a été représentée pour accompagner le périmètre Natura 2000, elle s'arrête alors effectivement à ces limites, avant la RD137.

On notera que de part et d'autre de l'actuel voirie, et ce sur plusieurs centaines de mètres, ce sont des grandes cultures sans haies qui sont présentes, aucun élément de trame verte n'y est détecté (voir cartographie des enjeux écologiques ci-après).

Ainsi cette trame verte ne vient pas « se heurter » au projet puisqu'elle est inexistante à cet endroit et que la RD 137 en marque une limite évidente.

La carte ci-après est la trame verte et bleue du SRCE Pays de la Loire avec le projet superposé

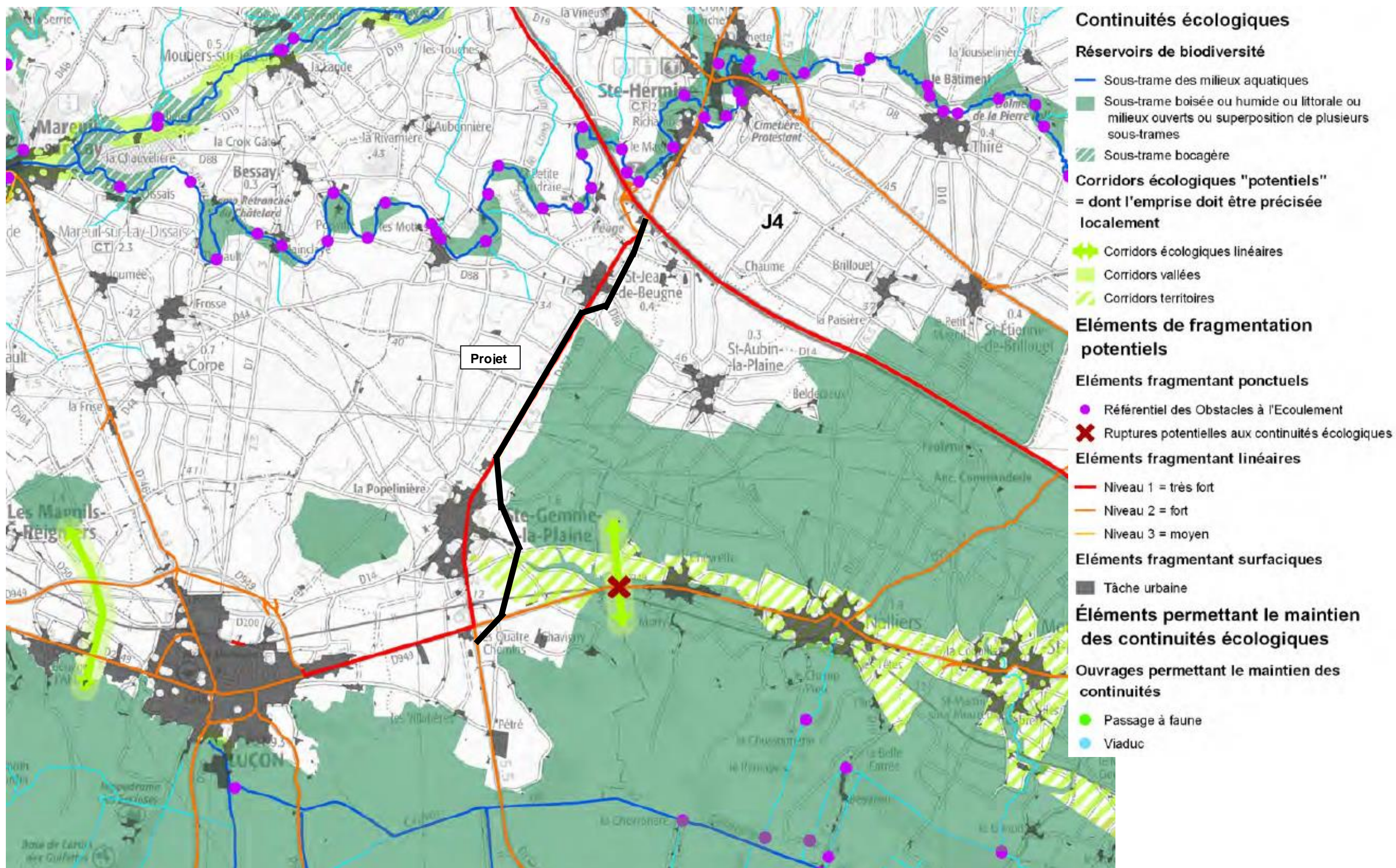
La seule trame interceptée par le projet est celle des « **corridors territoriaux** », corridors identifiés car faisant le lien entre plusieurs réservoirs de biodiversité.

Ici, le corridor se termine aux abords du bourg de Sainte-Gemme-la-Plaine.

Ainsi le projet intercepte à la marge ce corridor en amont de l'agglomération et ce au droit de secteurs en cultures avec peu ou pas de bocage.








Pour ces raisons, notre analyse semble pertinente et confirme une incidence faible à l'échelle des trames vertes et bleues locales.

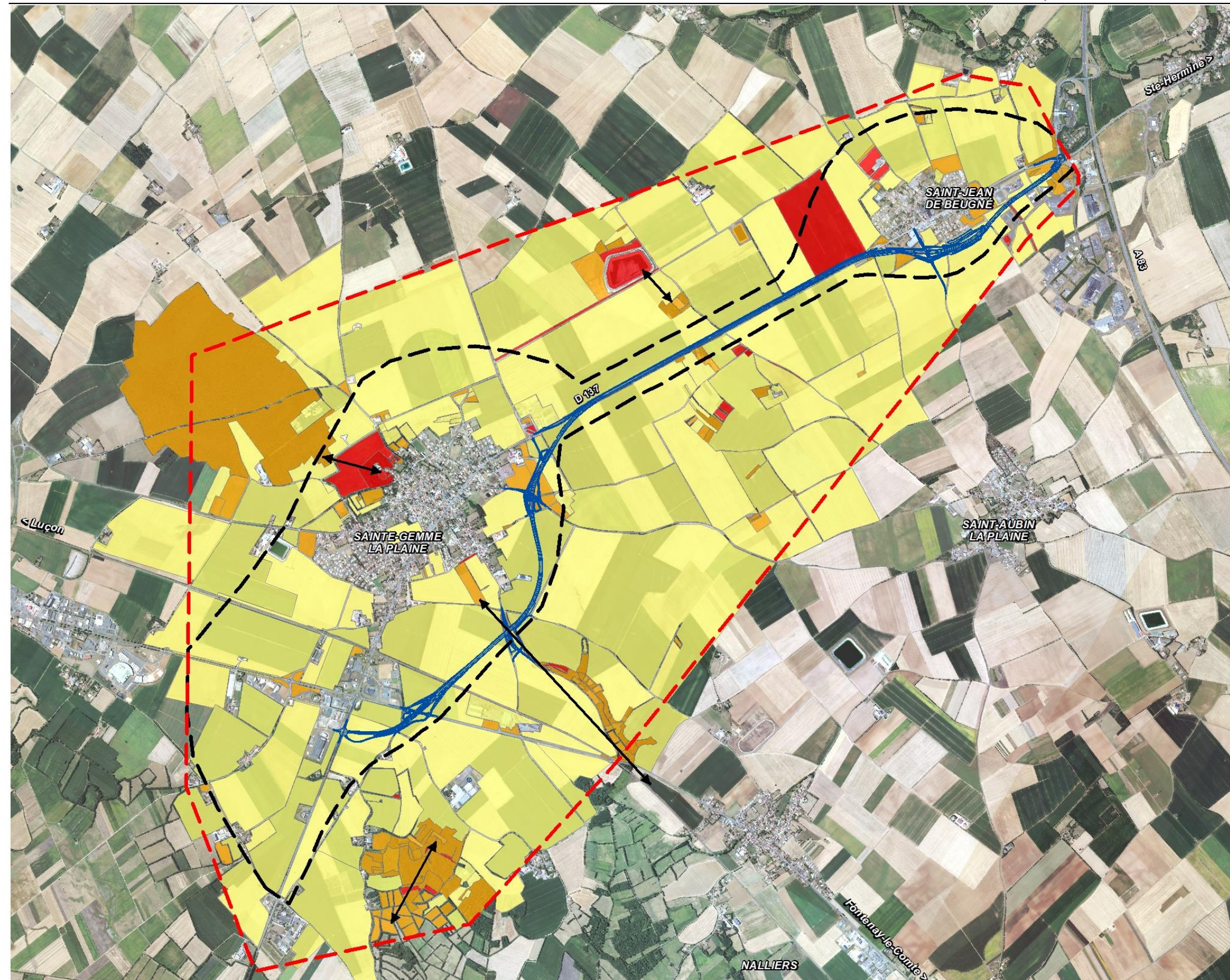
La dernière carte est une nouvelle version de la carte des enjeux écologiques montrant les principaux corridors à l'échelle de l'aire d'étude (p.116 du dossier de demande de dérogation) faisant apparaître le corridor des Desbats.



RD 137 - Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Enjeux écologiques des habitats et des espèces

-  Périmètre d'étude
-  Périmètre d'étude restreint
-  Tracés du projet retenu
- Enjeu écologique**
-  Faible
-  Moyen
-  Fort
-  Corridor écologique



ACE / 180556_MN_Enjeux Habitats naturels_2024_03_21

sce/2024

2.2.5. Mesures d'évitement et de réduction

Remarque CSRPN

Aucune mesure d'évitement n'est mise en avant, quand bien même l'analyse des variantes contribue en partie à faire de l'évitement géographique. Comme indiqué précédemment, le maître d'ouvrage n'a pas étudié la possibilité de limiter certains tronçons de 2x2 voies à de la route bidirectionnelle ou à des créneaux à 3 voies, limitant ainsi les emprises et l'impact sur l'environnement (notamment sur la ligne droite entre Sainte Gemme et Saint Jean).

Voir éléments de réponse paragraphe 2.2.2 de la présente pièce F.

Comme l'indique lui-même le CSRPN, l'évitement a notamment été fait en choisissant la variante de moindre impact sur le plan environnemental.

De plus l'aménagement réutilise plusieurs ouvrages existants (giratoire de la ZA au nord de Sainte-Gemme-La-Plaine, réutilisation de la RD 137 existante entre les deux communes et en bretelles de sortie au nord de Sainte-Gemme-La-Plaine, etc.) ce qui permet d'éviter une plus grande consommation de surface.

Par ailleurs, comme mentionné précédemment, au regard du niveau de trafic et particulièrement du nombre de poids-lourds, l'intention d'introduire des créneaux à 2 ou 3 voies remettrait en cause les objectifs même du projet, notamment l'amélioration de la desserte de Luçon permettant une circulation plus rapide, fluide et sécurisée.

Remarque CSRPN

Les mesures d'évitement et de réduction ne sont pas clairement présentées : pas d'indication des linéaires de clôtures ou de barrières, pas de carte de localisation. En outre, la numérotation des mesures de réduction apporte de la confusion dans le dossier (numérotées de 11 à 14, ou de 7 à 10, et les mesures de 1 à 6 ?).

La protection des habitats sensibles situés à proximité des zones de travaux passe par une mise en défens. Il faudrait également que le dossier aborde la problématique des dépôts de poussières issues du chantier et qui peuvent fortement impacter la faune et la flore.

Les cartes ci-après présentent le détail de localisation des mesures R11 et R13 (mise en défens) ainsi que la mesure R12 relative aux espèces exotiques envahissantes.




Concernant les poussières, la réduction de ces perturbations passera par une limitation de la vitesse de circulation sur les pistes de terres (30 km/h) et par un arrosage de ces pistes et plateformes en période sèche. En outre, des matériaux granulaires seront mis en place dans les fossés, afin de constituer des seuil anti-érosion semi-perméable conformément au guide « bonnes pratiques environnementales, protection des milieux aquatiques en phase chantier » de l'Agence Française pour la Biodiversité.





Les mesures sont numérotées de la même manière pour l'ensemble des dossiers, dans un souci de cohérence. Ainsi, les mesures de réduction biodiversité sont numérotées de R11 à R14 dans l'ensemble des pièces du dossier et les mesures compensatoires numérotées de C1 à C3. Une erreur de numérotation est toutefois bien présente dans le tableau de présentation des coûts de ces mesures (chapitre 12 p. 155 de la pièce D4 – Dossier de Dérogation Espèces Protégées).

RD 137 - Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Mesures de réduction

planche nord


-  Périmètre d'étude
-  Périmètre d'étude restreint
-  Tracés du projet retenu

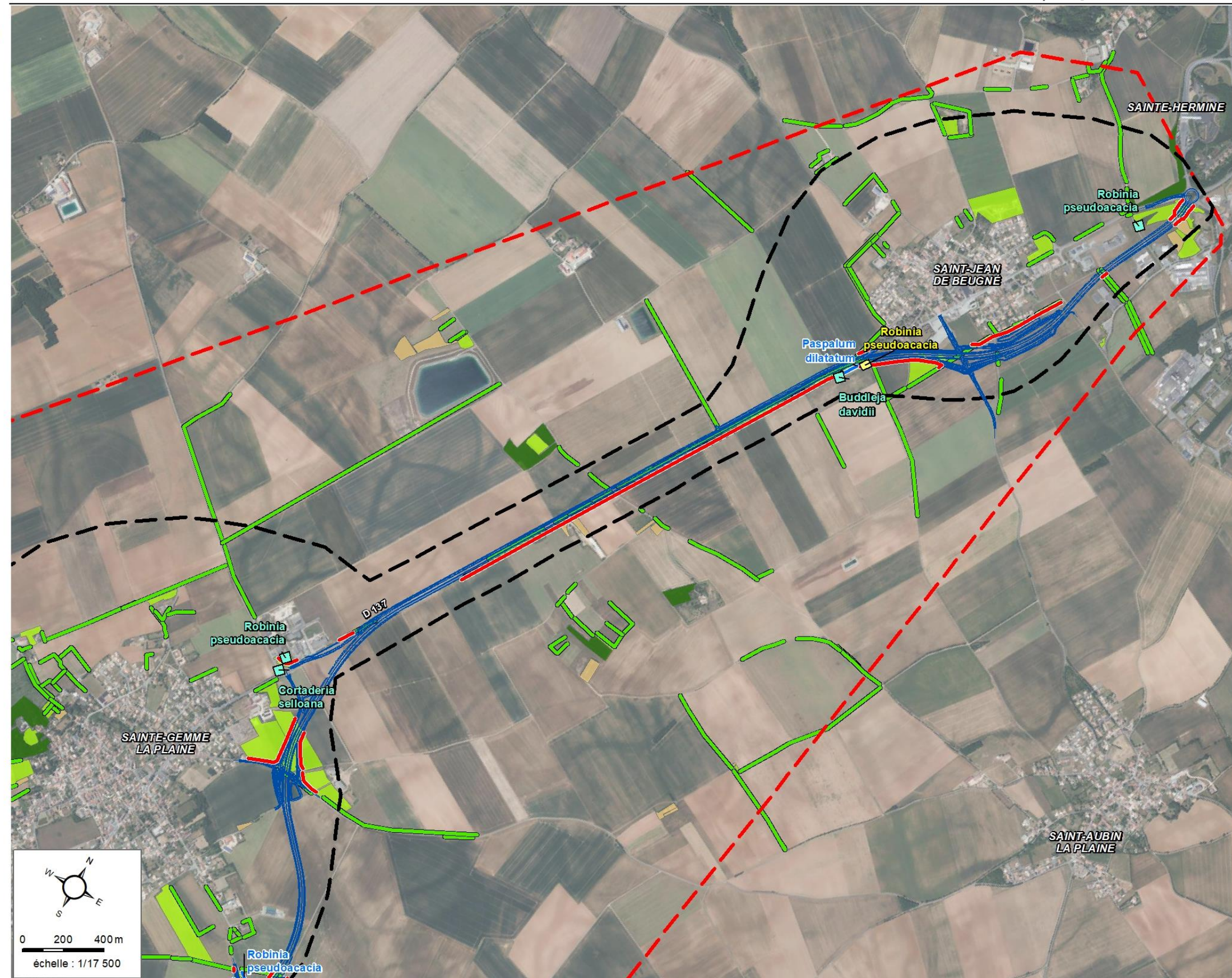
-  Haies
-  Fourrés
-  Prairies
-  Boissements

Mesure R11 : Mise en défens des habitats sensibles situés hors emprise directe & Mesure R13 : Mise en défens des emprises chantier

 linéaires concernés

Mesure R12 : Gestion des espèces exotiques envahissantes

-  Plantes exotiques envahissantes ponctuels
-  Plantes exotiques envahissantes linéaires
-  Plantes exotiques envahissantes surfaciques






ACE / 180556_Mesures_de_reduction





sce / 2024

RD 137 - Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Mesures de réduction

planche sud




-  Périmètre d'étude
-  Périmètre d'étude restreint
-  Tracés du projet retenu

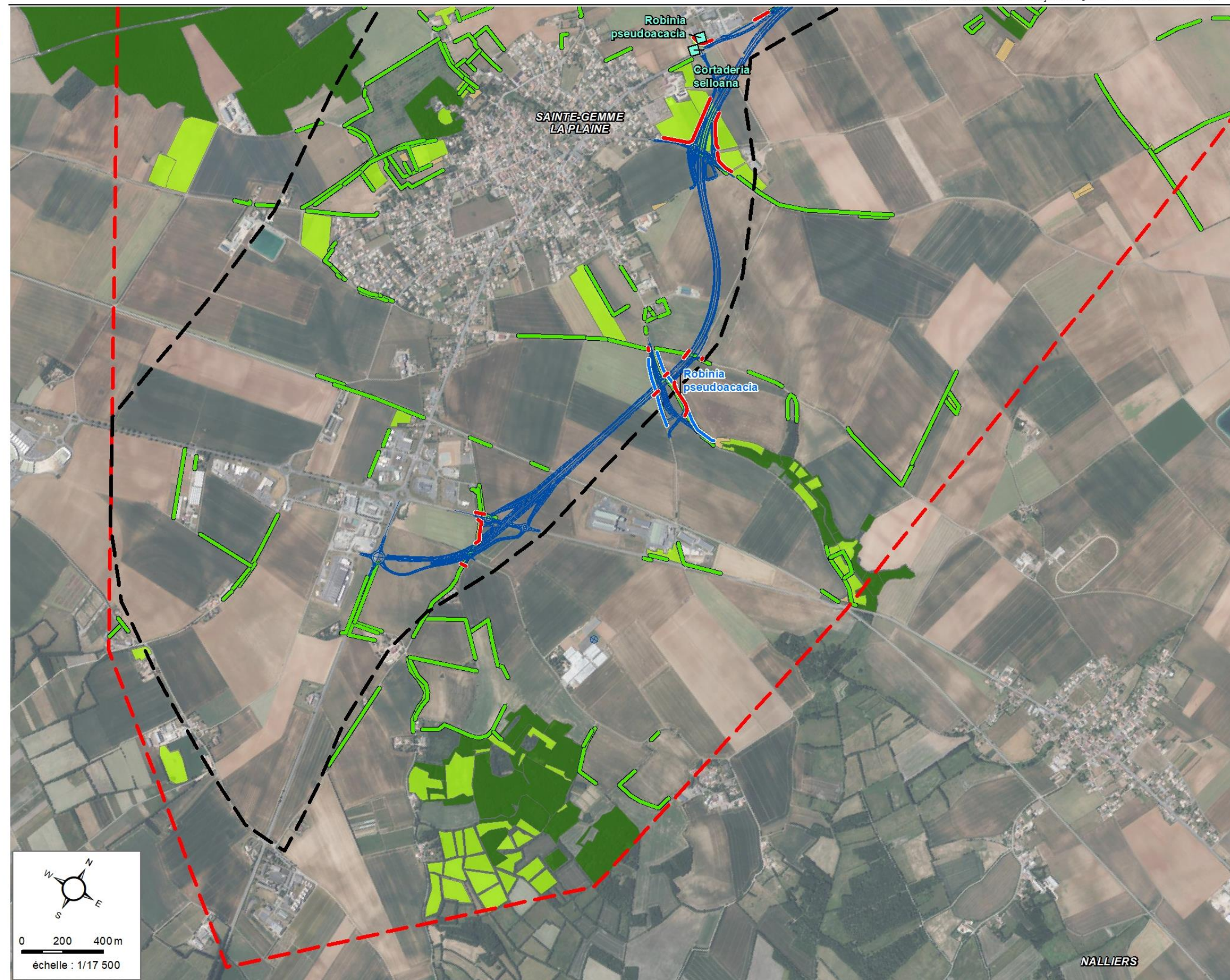
-  Haies
-  Fourrés
-  Prairies
-  Boisements

Mesure R11 : Mise en défens des habitats sensibles situés hors emprise directe & Mesure R13 : Mise en défens des emprises chantier

 linéaires concernés

Mesure R12 : Gestion des espèces exotiques envahissantes

-  Plantes exotiques envahissantes ponctuels
-  Plantes exotiques envahissantes linéaires
-  Plantes exotiques envahissantes surfaciques



ACE / 180556_Mesures_de_reduction

sce/2024

Remarque CSRPN

Le pétitionnaire ne propose aucune mesure de réduction de l'impact du projet en matière de transparence écologique d'une 2x2 voies, alors que la littérature scientifique et les rapports du CEREMA le préconisent, y compris en l'absence d'espèce protégée au droit du fuseau ou dans des zones d'habitats considérées comme dégradées. Les règles de l'art dans ce domaine ne sont absolument pas respectées. Il faudrait a minima étudier une possibilité de passage pour la petite faune tous les 300 mètres et des dispositifs permettant le passage des chiroptères voire des oiseaux au droit des quelques zones à enjeux. En séance, les représentants du maître d'ouvrage indiquent que des ouvrages hydrauliques surdimensionnés pourraient servir au passage de la faune. Cependant ceux-ci étant dépourvus de banquettes pour la petite faune, leur efficacité sera très limitée.

D'après la carte d'analyse paysagère mettant en évidence les corridors concernés par le projet, un seul corridor effectif est intercepté par le projet, il se situe au sud de Sainte-Gemme-la-Plaine au droit des Desbats.

A ce niveau, la transparence hydraulique de l'ouvrage est assurée par la pose en fond de thalweg d'un dalot de 2,5 m de large pour 1 m de haut sous la voie de rétablissement et de buses de diamètre 1,2 m sous la 2x2 voies. Ces ouvrages sont dimensionnés pour des débits de crue centennale.

Ainsi, ces ouvrages sont surdimensionnés, hors épisodes exceptionnels, et permettront la traversée de la petite faune dans une large majorité du temps d'autant qu'il n'existe ni cours d'eau ni fossés et que ces ouvrages sont conçus pour assurer la transparence hydraulique du projet en cas de remontée de nappes en période hivernale.

Sur le reste du tracé, la voirie n'intercepte pas de corridors et la pose de passages à faune aux milieux des grandes cultures n'apportera pas de fonctionnalité de transparence à l'ouvrage.

2.2.6. Estimation des impacts résiduels

Remarque CSRPN

L'estimation des impacts résiduels est réalisée en parallèle de la présentation des mesures de réduction. Une synthèse est clairement présentée en page 135 du document et concerne 6 espèces d'oiseaux ainsi que les chiroptères. Les chiffres présentés dans cette synthèse semblent biaisés car très limités aux seules observations faites lors des inventaires avec aucune analyse des corridors écologiques ni des surfaces d'habitats favorables détruites par l'aménagement. Par exemple la comptabilité en couples d'oiseaux observés en 2019 impactés passe sous silence les 37,7 ha d'habitats favorables aux oiseaux détruits définitivement par le projet. La conclusion en page 128, sur les incidences résiduelles considérées comme négligeables à forte sur les habitats en fonction des espèces est donc sous-évaluée. Les espèces les plus susceptibles d'être impactées par la perte d'habitat sont le Bruant proyer, le Cochevis huppé, la Gorgebleue à miroir, le Busard cendré et l'Œdicnème criard.

Comme indiqué précédemment, les ratios d'habitats de l'aire d'étude impactés par le projet sont les suivants :

- ▶ Grandes cultures : 1,5 %
- ▶ Prairies mésophiles : 5,1 %
- ▶ Plantations d'arbres : 4 %
- ▶ Boisements caducifoliés : 0,07 %
- ▶ Fourrés/ronciers : 2,8 %
- ▶ Friches : 0,7 %
- ▶ Haies : 7,6%

Afin de mettre en relation les habitats impactés et les surfaces théoriques fonctionnelles pour la faune, voici les estimations basées sur les aires vitales de ces espèces et les impacts réels au droit des couples contactés :

- ▶ Pour le Busard cendré (1 couple), la perte effective théorique d'habitat est de 9 000 m²
- ▶ Pour l'Œdicnème criard (1 couple), la perte effective théorique d'habitat est de 3 000 m²
- ▶ Pour la Gorgebleue à miroir (2 couples), la perte effective théorique d'habitat est de 1ha
- ▶ Pour le Bruant proyer (1 couple), la perte effective théorique d'habitat est de 1ha
- ▶ Pour le Chardonneret élégant (aire de vie de 2 couples), la perte effective théorique d'habitat est d'environ 100 ml de haie
- ▶ Pour le Verdier d'Europe (aire de vie d'un couple), la perte effective théorique d'habitat est d'environ 100ml de haie
- ▶ Pour le cortège de chiroptères (ensemble des 3 420 ml de haies impactées, avec des niveaux d'attractivité disparates), la perte effective théorique d'habitat est de 3420 ml de haies

Concernant le Cochevis huppé, aucun couple ne se trouve à moins de 200 m de la future voirie et l'impact est donc nul à faible.

Enfin, si le projet porte sur une surface de 37,7 ha, on ne peut pas considérer que l'intégralité des surfaces aménagées impacte des habitats fonctionnels pour la faune et notamment les espèces visées par la demande de dérogation.

Comme nous l'avons vu, 87% de cette surface (soit 32,8 ha) concernent des grandes cultures qui n'accueillent aucune espèce sensible et ne présentent pas de fonctionnalités d'après les inventaires menés en 2019 et 2022 et sont également dénuées de rôle de corridors en l'absence de haies, boisements ou alignements d'arbres.

Remarque CSRPN

Concernant les chiroptères, l'impact en phase d'exploitation (page 134) sous-estime le risque de collision pourtant bien documenté dans la littérature sur ce type d'infrastructures à 2x2 voies. Aucune carte ne précise les corridors favorables aux chiroptères et aux oiseaux et l'impact de l'infrastructure sur ceux-ci. L'impact par risque de collision avec le trafic n'est pas évoqué, ce qui constitue une lacune du dossier.

Comme indiqué précédemment, le principal corridor intercepté par le projet se situe au sud de Sainte-Gemme-la-Plaine au droit des Desbats.

A cet endroit, le risque de collision, notamment avec les chiroptères, est possible.

L'aménagement prévue consiste en une bretelle intégrant d'un côté une mesure compensatoire avifaune (MC2), de l'autre un bassin d'assainissement et un passage de la voie communale en supérieur sur la future 2x2 voies. Les haies hors emprise au nord et au sud seront conservées. Le passage supérieur jouera donc un rôle de guide, en continuité des haies existantes, pour amener les chiroptères par-dessus la 2x2 voies pour la traversée.

La haie compensatoire sud (MC3) longue de 2 115 ml début dans la continuité des haies et boisements des Desbats pour aller vers l'est jusqu'au giratoire de connexion en longeant au sud le nouvel aménagement.

La haie compensatoire guidera les chauves-souris vers le sud et évitera ainsi la traversée de la voirie et permettra également la connexion entre le secteur des Desbats et les marais de Gachet au sud (voir carte ci-dessous). De plus, le maintien des haies existantes perpendiculaires à la voirie et la présence d'un ouvrage supérieur (qui sera peu circulé) guidera les individus traversant dans un axe nord-sud.

Ainsi les risques de collisions, s'ils existent bien sur un ouvrage de ce type, seront limités à cet endroit.

Sur le reste du tracé, peu de haies fonctionnelles sont interceptées et elles ne présentent pas de continuités permettant un transit notable des chauves-souris.



2.2.7. Mesures compensatoires

Remarque CSRPN

Les mesures compensatoires à la perte de 37,7 ha d'habitats favorables aux oiseaux reposent sur 3 sites de 5,25 ha (faisant déjà l'objet de MAEC), de 0,83 ha (en bordure de la future 2x2 voies) et de 0,65 ha (au sein d'un échangeur routier). Le ratio de compensation surfacique est donc 17,85 %, ce qui semble très insuffisant et en inadéquation avec l'absence de perte nette de biodiversité. D'autant que la majorité des sites de compensation sont situés aux abords de la future infrastructure créant ainsi un risque de dérangement et de collision pour les espèces. Il en est de même pour les reptiles auxquels ces mesures sont censées bénéficier.

Une mesure favorable aux chiroptères et aux oiseaux repose sur la plantation de 4 965 mètres de haies situés aux abords de la future infrastructure. Le linéaire cumulé est intéressant mais ne répond pas aux besoins des espèces à court terme le temps que la haie se développe (soit une quinzaine d'années). De plus la plantation n'a pas été mise en perspective avec les ruptures de corridors (non explicitées) engendrées par le projet, d'autant que les haies sont pour partie plantées en remplacement de haies fonctionnelles arrachées.

Si le projet porte sur une surface de 37,7 ha, on ne peut pas considérer que l'intégralité des surfaces aménagées impacte des habitats fonctionnels pour la faune et notamment les espèces visées par la demande de dérogation.

Comme nous l'avons vu, 87% de cette surface (soit 32,8 ha) concernent des grandes cultures qui n'accueillent aucune espèce sensible et ne présentent pas de fonctionnalités d'après les inventaires menés en 2019 et 2022 et sont également dénuées de rôle de corridors en l'absence de haies, boisements ou alignements d'arbres.

Ainsi, seules les surfaces fonctionnelles (situées dans l'aire vitale des couples détectés) ont été prises en compte. Il en ressort que l'impact du projet porte sur :

- ▶ 3,1 ha de cultures (Oedichéme criard, Busard cendré, Gorgebleue à miroir et Bruant proyer)
- ▶ 400 ml de haies (Chardonneret élégant, Verdier d'Europe)
- ▶ 3 420 ml de haies plus ou moins favorables aux déplacements et à l'alimentation des chiroptères.

Afin de prendre en compte également les habitats favorables dans lesquels aucune espèce patrimoniale n'a été contactée, mais qui accueillent des cortèges d'espèces communes protégées, les impacts sur les habitats de fourrés/ronciers/friches ont été considérés (3 245 m²) ainsi que les boisements (1 010 m²).

Afin de compenser ces impacts, les mesures compensatoires portent effectivement sur :

- ▶ 5,25 ha de parcelles cultivées qui seront gérées afin de rester favorables au cortège visé de manière pérenne
- ▶ 7 700 m² d'habitats de fourrés/friche herbacée
- ▶ 1 000 m² d'habitats boisés
- ▶ 4 965 ml de haies bocagères

Le ratio de compensation des habitats fonctionnels est donc de 165% et non 17,85 % (4,9 ha impactés, en considérant 4m de largeur/haie, pour 8,1 ha de compensation (haies de 4m de large)).

Concernant la localisation des mesures compensatoires, il est précisé que la majorité des habitats fonctionnels impactés se trouvent en bordure de l'actuelle RD137 entre Sainte-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-le-Plaine. Ainsi la haie compensatoire de 2 850 ml longeant la future voie douce au nord de la RD137 remplace fonctionnellement la haie impactée qui se trouve actuellement le long de la RD137. Il en va de même pour la plupart des habitats de fourrés et de friches qui se trouvent soit en bordure de voirie, soit en limite de zone urbanisée. Ces compensations mises en œuvre à proximité du projet ont pour objet de rétablir les fonctionnalités environnementales. Ainsi la création de fourrés à l'est de la RD 137 entre Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine permet de connecter 2 milieux favorables existants (une zone de friche et l'ancienne carrière de Talgon)

Concernant les corridors, comme évoqué précédemment, la haie située entre Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine vient remplacer celle impactée, et celle située au sud entre les Desbats et les marais de Gachet permettra de relier ces deux réservoirs de biodiversité et guider les chiroptères.

Par ailleurs, les mesures compensatoires portant sur les 5,25 ha de parcelles cultivées favorables notamment au Busard cendré et à l'Œdicnème criard (plus de 50 % des surfaces compensatoires totales) sont éloignées du projet.

« cette mesure vise des parcelles qui font déjà l'objet de mesures MAEC » : Il s'agit d'une erreur matérielle page 291 de la pièce D/D2 Etude d'impact. Celle-ci est corrigée comme suit : Un ensemble de parcelles situées à l'ouest de la future voirie et partie du périmètre éligible aux Mesures Agro-Environnementales et Climatiques (MAEC) ont été sélectionnées.

Les parcelles concernées ne font pas l'objet de conventions MAEC (information vérifiée auprès de la chambre d'agriculture et de la DDTM) et sont, en grande majorité exploités (Colza d'hiver, Blé dur d'hiver).

Les mesures environnementales proposées sur ces parcelles ont été prises en concertation avec la LPO, la Chambre d'agriculture de la Vendée et la fédération de chasse de la Vendée cogestionnaire de la zone Natura 2000 « Plaine calcaire du sud Vendée ». De plus, l'acquisition de l'ensemble de ces parcelles par le département de la Vendée pérenniserait l'ensemble du dispositif.



Remarque CSRPN

Plutôt que de mettre en place des mesures compensatoires au plus près de l'infrastructure, voire dans les délaisés (avec les risques de collision et de dérangement que cela engendre pour les espèces), il aurait été intéressant que le pétitionnaire cherche des mesures compensatoires à un autre endroit pour rechercher un maximum d'efficacité : pour relier la forêt de Sainte-Gemme avec le marais ou la forêt des Magnils, ou de mieux préserver la zone humide du pont de Sully sur la D949, voire dans l'ancienne carrière de Talgon...

Les quatre propositions du CSRPN sont :

► Améliorer les liens fonctionnels entre la forêt de Sainte-Gemme-la-Plaine et la forêt des Magnils

La forêt de Sainte-Gemme est située à l'ouest du bourg de Sainte-Gemme, la forêt de Barbetorte (les Magnils) est située à 3,5 km à l'est. Les deux boisements sont séparés par une large plaine cultivée au sein de laquelle on trouve un reliquat bocager dégradé (Cf carte ci-après).

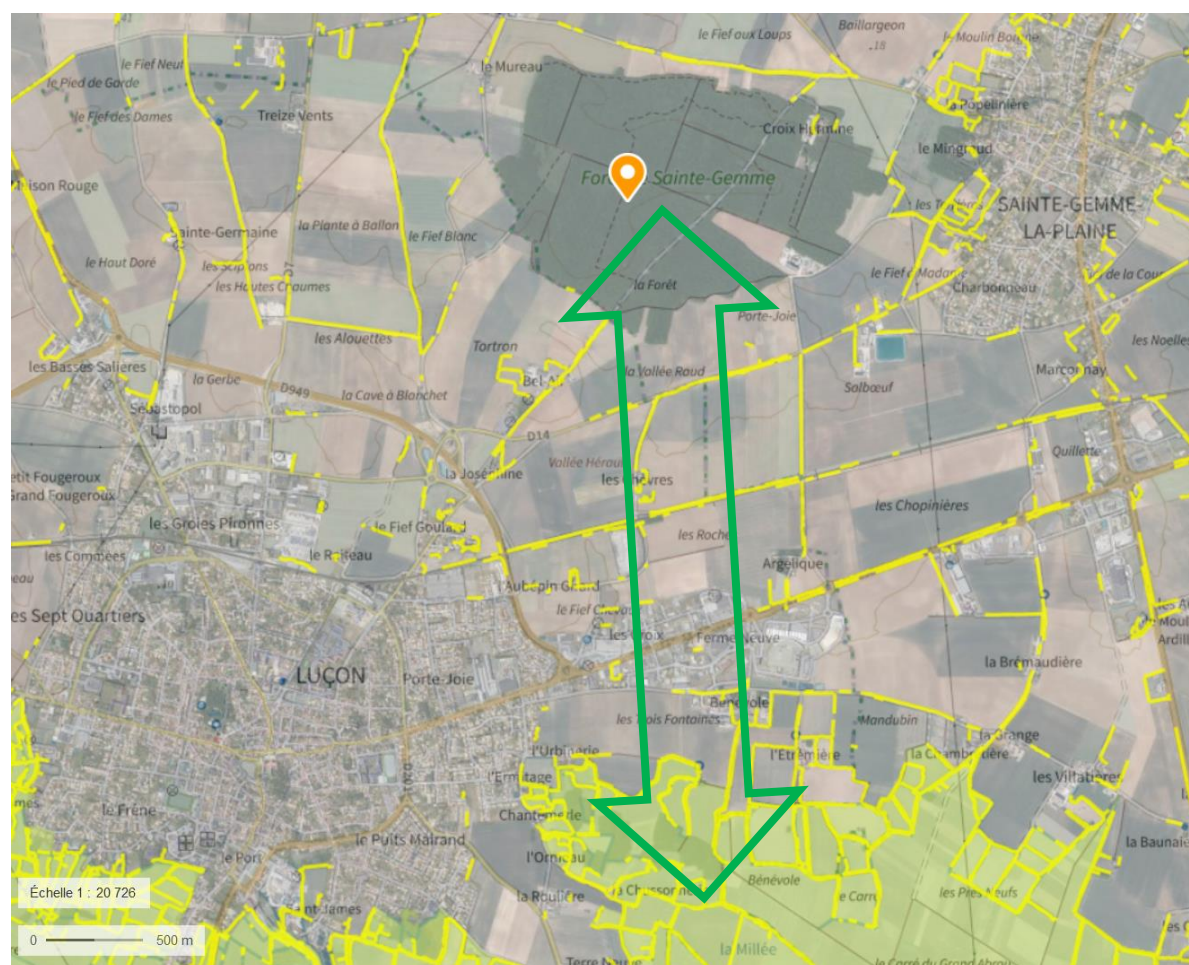
Un travail sur les connexions passerait par un renforcement de ce réseau bocager via la plantation de haies dans un axe est-ouest ainsi que la plantation de bosquets-boisements permettant la création d'une trame dite par « pas japonais ».

Si la plus-value écologique est indéniable, la réalisation de ce programme d'action nécessitera un temps long qui n'est pas compatible avec la nécessité de réaliser les compensations avant ou de manière simultanée aux impacts. De plus, le lien fonctionnel avec les haies impactées au droit de l'aire d'étude n'est pas évident étant donné la distance à ces dernières, et le fait qu'elles soient situées à l'est de Sainte Gemme-la-Plaine.

► Améliorer les liens fonctionnels entre la forêt de Sainte-Gemme-la-Plaine et le marais (Poitevin)

La forêt de Sainte-Gemme est située à l'est du bourge de Sainte-Gemme et la frange nord du marais Poitevin est située à 2,5 km au sud. Entre les deux se trouvent des plaines cultivées se trouvant entre les agglomérations de Luçon (à l'ouest) et Sainte-Gemme (à l'est).

Le reliquat bocager est encore présent et si des possibilités d'amélioration sont possibles, elles résident notamment dans la plantation de haies dans un axe nord-sud. Cette mesure nécessiterait elle aussi un temps long pour établir ce programme de plantations, incompatible avec les impératifs écologiques du projet. Par ailleurs, la RD 949 est un élément fragmentant et cette mesure n'est pas du tout liée aux fonctionnalités des impacts du projet ou de sa zone d'étude.



► Améliorer la préservation de la zone humide du pont de Silly au droit de la RD949

Comme indiqué précédemment (chapitre 3.4.2), une rupture de corridor est identifiée au sein de la TVB locale au niveau de l'ouvrage hydraulique du pont de Silly.

Si la gestion pérenne des zones humides en amont et aval permettrait leur pérennisation, cela ne peut constituer une mesure compensatoire car ces habitats sont fonctionnels actuellement.

Le remplacement de l'ouvrage ne peut être considéré comme une mesure compensatoire car il ne permet pas à lui seul l'amélioration de la zone humide.

De plus, ces mesures sont sans lien avec les habitats et espèces impactés par le projet et ne répondent donc pas au besoin de compensation.



► Préserver l'ancienne carrière de Talgon

Evoquée durant le passage en commission CSRPN, cette ancienne carrière présente notamment un enjeu concernant la préservation de pelouses calcaires sèches (cortège floristique et entomologique remarquable).

Comme évoqué durant la commission, cette mesure est sans rapport avec les habitats et espèces impactées par le projet et ne répond donc pas au besoin compensatoire.

Cependant, il faut souligner que la mesure compensatoire C2 (en orange ci-dessous) permet de créer un ensemble d'habitats, de friches, fourrés, boisements en continuité de l'ancienne carrière de Talgon et de liaisonner deux espaces favorables à l'avifaune.



Les propositions du CSRPN n'ont soit pas de lien direct avec les impacts (habitats, espèces), soit une chronologie à long terme ne répondant pas au besoin à court terme de compensation et ne sont donc pas éligibles en tant que mesures compensatoires dans le cadre de ce projet.

Pour rappel la doctrine nationale concernant les mesures ERC (*Lignes directrices nationales sur la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur les milieux naturels. MEDDE, 2013*) définissent comme telles les mesures compensatoires :

« Les mesures compensatoires ont pour objet d'apporter une contrepartie aux impacts résiduels négatifs du projet (y compris les impacts résultant d'un cumul avec d'autres projets) qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits. Elles sont conçues de manière à produire des impacts qui présentent un caractère pérenne et sont mises en œuvre en priorité à proximité fonctionnelle du site impacté. Elles doivent permettre de maintenir voire le cas échéant d'améliorer la qualité environnementale des milieux naturels concernés à l'échelle territoriale pertinente. »

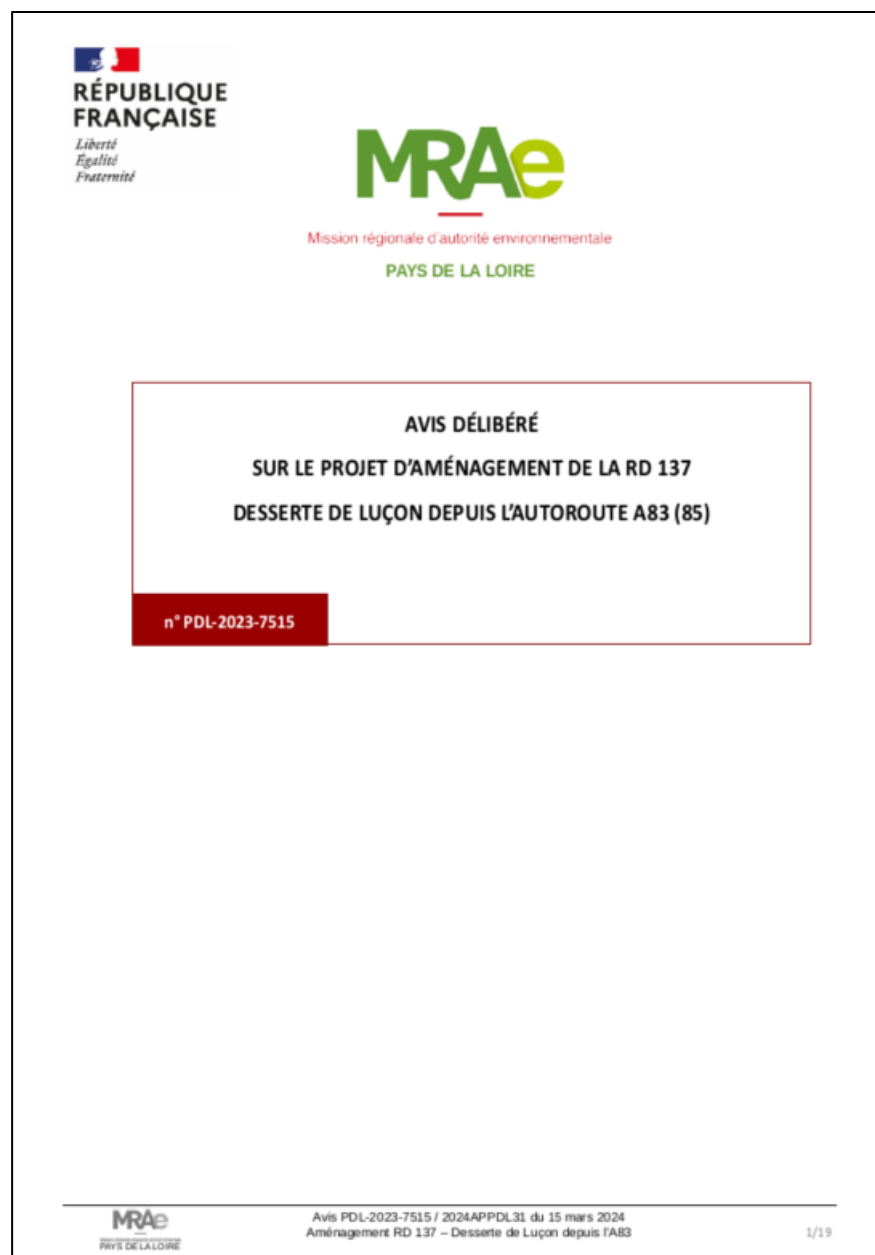
Elles doivent ainsi, toujours d'après la doctrine nationale, être « **équivalentes, faisables et efficaces** ».

Dans ce cadre il est demandé aux maîtres d'ouvrage de concevoir des mesures compensatoires visant les habitats et espèces impactées (équivalence), en réduisant les incertitudes quant à leur réussite (faisables) et limitant le décalage temporel ou spatial entre les impacts et les mesures (efficaces).

Les propositions du CSRPN dépassent donc le cadre de la réglementation et ne pourraient se substituer aux mesures proposées par le maître d'ouvrage.

3. Avis de la mission régionale d'autorité environnementale et réponse apportées par le CD85 aux recommandations formulées dans l'avis

3.1. Avis de la MRAE



Introduction sur le contexte réglementaire

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie du projet de desserte de Luçon par l'aménagement à 2x2 voies de la route départementale RD 137 depuis l'autoroute A83.

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

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

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

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

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, cet avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

1Présentation du projet et de son contexte

La desserte de la commune de Luçon (9 541 habitants¹) depuis l'autoroute A83 est assurée actuellement par la route départementale (RD) 137 via le diffuseur situé au sud de Sainte-Hermine. La RD 137, connectée au carrefour giratoire en sortie de la gare de péage, est constituée d'une chaussée bidirectionnelle à deux voies sur 8 km qui traverse successivement les bourgs de Saint-Jean-de-Beigné (604 habitants) et de Sainte-Gemme-La-Plaine (2 058 habitants). Le reste de la desserte vers Luçon s'opère sur 4 km via la RD 949 (chaussée également bidirectionnelle à 2voies) à partir d'un carrefour giratoire qu'elle forme avec la RD 137.

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

Du fait de ces fonctions de desserte économique, d'écoulement du trafic de transit et touristique la RD 137 supporte un trafic élevé de 12 500 véhicules par jour² dont une part importante de camions (16 %) tout au

¹ Données INSEE 2020.

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

long de l'année. En période d'affluence estivale, le trafic total peut s'élever à 25 000 vh/j³, ce qui selon de dossier engendre quelques difficultés de circulation, de sécurité et de nuisances pour le cadre de vie des habitants des deux centre bourgs traversés.

Le conseil départemental de la Vendée porte un projet d'aménagement à 2x2 voies de la portion de la RD 137 entre le carrefour de sortie d'autoroute et celui formé avec la RD 949, complété par un aménagement en tracé neuf à 2x1 voie entre la RD 949 et la RD 137 au niveau de la zone d'activités des 4 chemins au sud de Sainte-Gemme-La-Plaine.

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

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

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

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

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

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

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

La section aménagée à 2x2 voies présentera une plateforme de 25 m de large maximum, avec des accotements et ouvrages latéraux destinés à collecter les eaux de ruissellement des chaussées. Les talus de déblais ou de remblai présenteront une pente de 3 pour 2⁴. Pour la section réaménagée, en partie sur l'existant, le terre-plein central sera de 5 m de large et de 3 m pour le reste de la section.

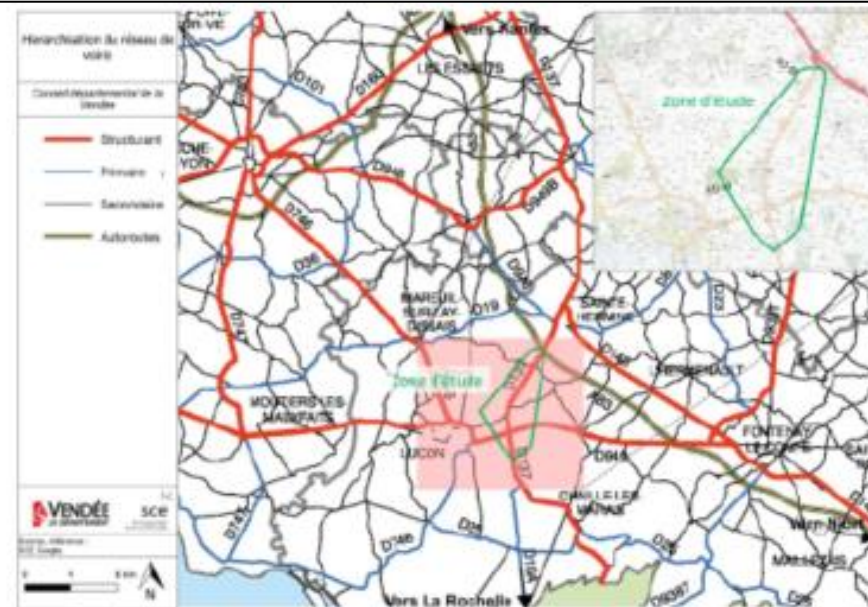
Le long du tracé, le projet comprend plusieurs bassins de recueil et de décantation des eaux avant rejet ou infiltration, ainsi que plusieurs ouvrages hydrauliques destinés à assurer le rétablissement des écoulements superficiels interceptés.

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

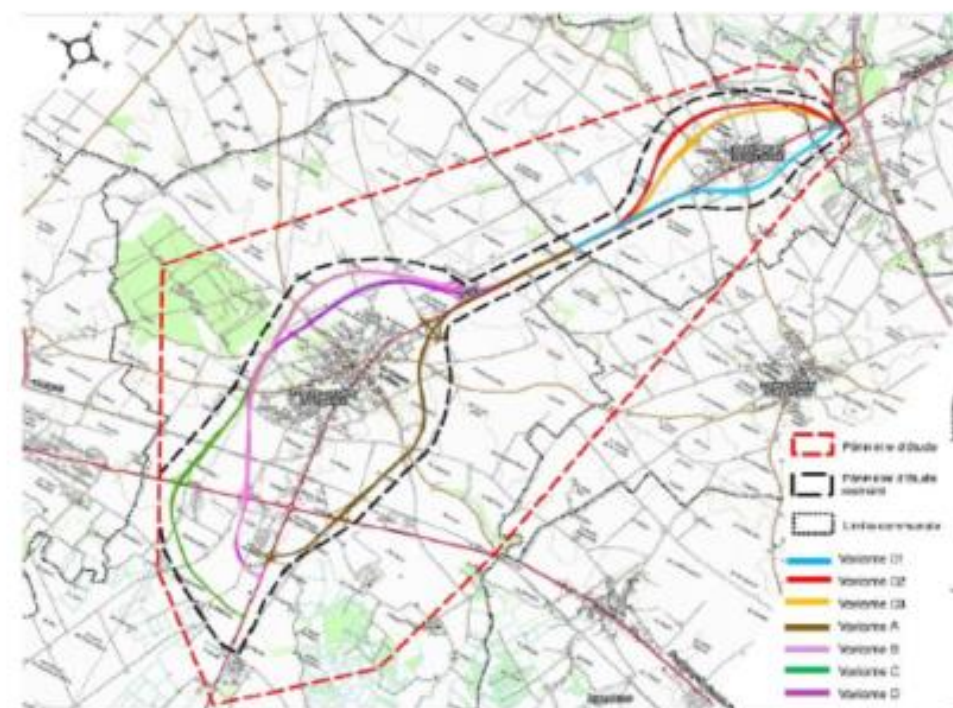
Le coût d'investissement du projet est estimé à 56,4 millions d'euros TTC.

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

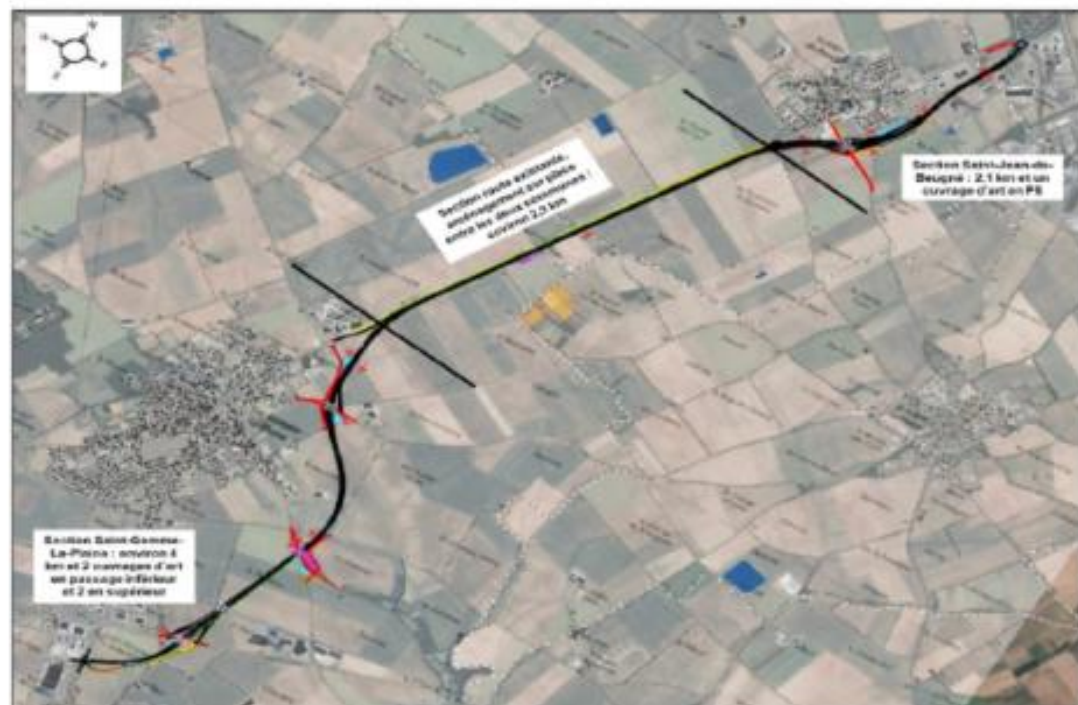
4 Pente de 3 m horizontal pour 2 m vertical.



Présentation de la zone d'étude par rapport au réseau routier départemental (source dossier)



Périmètres d'études et variantes étudiées – source dossier



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

2 Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

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

- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols ainsi que les effets induits du point de vue du climat ;
- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la transparence hydraulique de l'ouvrage et la gestion des eaux routières ;
- l'évolution des nuisances (bruit, pollution de l'air) pour les riverains des voies actuelles et futures ;
- l'évolution du trafic automobile induite et son impact sur les émissions de gaz à effet de serre.

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

Le présent avis est produit sur la base du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dont la MRAe a été saisie. Il est composé de 12 pièces nommées de A à H, dans leur version de septembre 2023, parmi lesquelles la pièce D, correspondant au dossier d'autorisation environnementale unique, comporte l'étude d'impact – pièce D2 – valant document d'incidences « Loi sur l'eau » avec ses annexes.

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



normalement que d'un examen au cas par cas au regard des catégories et seuils du tableau annexé de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Le dossier est dans l'ensemble structuré de façon très claire et bien illustré. Il fait l'objet de sommaires détaillés et de table de rappel des figures et tableaux, permettant d'accéder rapidement aux documents et aux informations recherchés relatifs aux diverses procédures.

3.1 Étude d'impact

Analyse de l'état initial de l'environnement

La présentation de l'environnement physique de l'aire d'étude du projet est bien appréhendée pour ce qui concerne le relief, la géologie, les eaux superficielles et souterraines. Toutefois, concernant la thématique du climat l'analyse de l'état initial s'appuie notamment sur les éléments issus de la station météorologique la plus proche de La Roche-sur-Yon prise comme référence et présente des tableaux relatifs aux moyennes mensuelles des précipitations, températures et ensoleillement, observées sur la période 1984-2018. La MRAe relève que de nouvelles références météo-France portant sur la période 1991-2020 sont à utiliser comme référence depuis juin 2022. Celles-ci permettent de tenir compte des évolutions les plus récentes du climat.

En ce qui concerne la qualité de l'air, le dossier s'appuie sur les éléments relatifs à l'année 2021 mis à disposition par Air Pays de la Loire en mai 2023 à l'échelle du territoire de la communauté de communes Sud Vendée Littoral. Pour chacun des polluants (COVNM NOx PM₁₀ PM_{2,5} et SO₂)⁵ le dossier indique des diminutions dans des proportions variables (-24 % pour les PM₁₀ et -60 % pour le SO₂) sur la période 2008-2021. Toutefois La MRAe relève que par rapport aux éléments présentés dans le diagnostic du territoire établi dans le cadre du plan climat air énergie territorial, les émissions de polluants en 2021 sont en hausse par rapport à ceux de 2016. Le dossier gagnerait à expliciter cet écart afin de comprendre s'ils résultent d'une évolution de la méthodologie pour quantifier les émissions entre 2016 et 2021 où s'ils relèvent d'autres facteurs conjoncturels pour un ou plusieurs secteurs d'activités du territoire.

La dossier rappelle que les deux stations de mesure de la qualité de l'air en Vendée à La Roche-sur-Yon (zone urbaine) et à La Tardière (zone rurale) présentent des valeurs inférieures aux seuils réglementaires nécessitant une information ou une alerte pour les différents paramètres suivi. Seul un dépassement, pour l'ozone, est constaté par rapport à l'objectif défini à long terme.

S'agissant d'un projet routier, la réalisation de l'étude d'impact a également donné lieu à une campagne de mesures in situ sur 14 jours afin d'analyser la qualité de l'air au niveau des traversées des deux bourgs et de leurs périphéries, à partir de deux traceurs de la pollution atmosphérique automobile que sont le dioxyde d'azote et le benzène. Si au regard des éléments présentés au préalable il est à considérer que le dioxyde d'azote sur le territoire est majoritairement généré par le secteur du transport, en revanche, outre le benzène, d'autres polluants induits par le trafic automobile comme les particules fines⁶ auraient pu être retenus comme traceurs.

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

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

⁵ COVNM : composés organiques volatils non méthaniques, Nox : oxydes d'azote, PM₁₀ : particules fines de diamètre inférieur à 10 µm et PM_{2,5} de diamètre inférieur à 2,5 µm et SO₂ : dioxyde de soufre

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



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

L'analyse de l'état initial de l'environnement est dans l'ensemble effectuée de façon claire et utilement assortie de tableaux de synthèse. L'analyse du comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN), dont l'avis a été sollicité dans le cadre de la procédure pour le volet dérogation à la protection des espèces protégées, met en évidence des insuffisances dans la manière dont les inventaires ont été menés ou ont été restitués pour certains groupes d'espèces.

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

Pour l'avifaune : l'absence de localisation des transects⁷ de recherche est soulignée. Le tableau 18 de l'étude d'impact met en évidence la faiblesse des inventaires ornithologiques dans la mesure où beaucoup d'espèces ne sont indiquées qu'en nicheurs possibles, alors même qu'elles sont facilement observables en période de nidification. La présentation du diagnostic du site Natura 2000 du Marais poitevin est erronée, dans la mesure où le dossier ne mentionne que les espèces du marais mouillé et élude les espèces à enjeux forts comme les busards, Oedicnème s criard ou Gorge bleue à miroir présentes sur le projet de contournement. Aucune information sur l'historique de la protection des busards sur ce secteur n'est indiquée alors même qu'un suivi est en place depuis 15 ans dans le cadre de la politique de gestion des sites Natura 2000 du Marais poitevin et de la Plaine calcaire sud Vendée. Ces manques témoignent de l'absence de contact avec les structures locales, notamment, celles en charge de l'animation de ces sites et du parc naturel régional (PNR) du Marais poitevin, qui disposent d'information et de données utilement mobilisables.

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

Pour les reptiles, l'absence de pose de plaques à reptiles conduit probablement à une sous-estimation de la présence de ce groupe d'espèces, tant en diversité qu'en nombre d'individus, notamment pour la Vipère aspic notée dans la ZNIEFF⁸ de type 1 « Forêt de Sainte Gemme » voisine des variantes ouest .

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

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

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

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

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

Articulation du projet avec les documents de planification

L'étude d'impact aborde la compatibilité avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Pays de la Loire approuvé en mars 2022, document qui se substitue aux schémas sectoriels préexistants (schéma régional de cohérence écologique – SRCE et schéma régional du climat de l'air et de l'énergie – SRCAE). Cependant, il n'aborde pas l'articulation du projet avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) approuvé le 17 octobre 2019 qui s'est notamment substitué au plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de Vendée encore mentionné au dossier par erreur. Le PRPGD est désormais intégré au SRADDET . Alors que le projet va nécessiter par endroit des démolitions d'ouvrages et de voiries à rétablir, il est notamment attendu un développement spécifique vis-a-vis de la planification pour la prévention et la gestion des déchets du bâtiment et travaux publics notamment vis-a-vis des recommandations et priorités du plan pour la valorisation des déchets du BTP.

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

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

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

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

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

Dans son avis sur le projet de PCAET Sud Vendée Littoral⁹, la MRAe relevait que ce document prévoyait de favoriser les motorisations alternatives, le covoiturage, les mobilités actives, l'usage des transports collectifs, l'intermodalité autour des centres bourgs et de faire de la gare de Luçon le « pilier de l'intermodalité », mais fixait un objectif chiffré de réduction de la part modale des véhicules motorisés peu ambitieux (réduction de 5 % de la part modale de la voiture individuelle pour l'amener en deçà de 90 %). Elle recommandait à la collectivité d'accorder une place plus importante à la maîtrise des émissions liées aux déplacements sur son territoire, notamment les déplacements touristiques, dans la mise en œuvre de son plan d'actions. Le dossier ne précise pas dans quelle mesure le projet intègre cet objectif de la stratégie territoriale de la communauté de communes Sud Vendée Littoral.

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

En l'absence de plan de prévention du risque inondation au sein de l'aire d'étude, le dossier procède à l'analyse du projet vis-à-vis des objectifs du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Loire-Bretagne, dont la révision a été approuvée au printemps 2022 concomitamment à celle du SDAGE.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis du plan régional de prévention et de gestion des déchets, du schéma régional des carrières et du plan climat air énergie territorial Sud Vendée Littoral.

Cumuls d'impacts

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

La MRAe relève que l'étude d'impact n'évoque pas le projet de déviation de la RD 746 à Saint Michel en L'Herm. Bien que distant de plus de 10 km il est à noter, la MRAe a considéré, dans son avis le concernant¹⁰, que ce projet de déviation de la RD 746 s'inscrivait dans une stratégie d'ensemble incluant plusieurs aménagements depuis l'échangeur de Saint-Hermine sur l'autoroute A 83 afin de contribuer à l'amélioration de l'accès au littoral. La MRAe avait rappelé l'obligation de présenter une évaluation environnementale du projet d'aménagement entre l'A 83 et le littoral, mais, dans son mémoire en réponse, le conseil départemental avait indiqué que le projet de desserte de Luçon depuis l'A 83 n'était pas lié au projet de Saint Michel en L'Herm, distant de 18 km, car il s'implante dans un environnement différent et ne répond pas aux mêmes objectifs.

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

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

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

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

Méthodes

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

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

3.2 Résumé non technique

Le résumé non technique (pièce D3) est globalement clair et reprend de façon synthétique les différents chapitres traités par l'étude d'impact. Il devra néanmoins être actualisé au regard des compléments attendus, suite aux recommandations formulées au présent avis et des réponses qui y seront apportées.

4 Analyse des variantes et justification des choix effectués

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

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

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

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

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

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

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

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

Sur la base des éléments de trafic à l'heure la plus chargée du matin et de l'après-midi, issus des comptages du samedi 28 juillet 2018, le dossier estime le niveau de trafic à 23 000 vh/j sur la RD 137 en période de pointe¹². Ce trafic correspondant à un samedi de chassé-croisé des départs et retours de vacances estivales présente un écart conséquent avec le niveau de trafic en moyenne journalière sur un an (12 700 vh/j) et avec celui de la moyenne journalière des deux mois d'été entre 16 000 et 17 000 vh/j.

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

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

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

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

La MRAe recommande :

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

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

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

5 Prise en compte de l'environnement par le projet

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

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

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

Le dossier ne propose pas de représentation du profil général du tracé. Il indique toutefois pour certaines sections, notamment au droit des voies ou des écoulements à rétablir ou au passage à proximité des bourgs, si le passage du tracé s'opérera davantage en remblai ou en déblai par rapport au terrain naturel. Le dossier met en évidence un projet fortement déficitaire en matériaux, qui nécessitera à ce stade un apport de remblais extérieurs de l'ordre de 235 000 m³. A noter que le projet de déviation de Saint Michel-en-L'Herm évoqué précédemment est déjà prévu intégralement en remblai et nécessitera également des apports extérieurs conséquents. La MRAe souligne donc la nécessité d'analyser ces effets cumulés sur les ressources. A ce stade le dossier ne précise pas les sources d'approvisionnement de ces matériaux ni les incidences environnementales correspondantes. Il en va de même pour ce qui concerne la destination des 90 000 m³ de terres végétales à évacuer.

Bien qu'exploités majoritairement de manière intensive, les 37,7 hectares cultivés ou non sur lesquels le projet va être implanté, participent à des degrés variables au stockage de carbone. Le dossier ne présente pas d'estimation chiffrée des émissions de gaz à effet de serre (GES) liée à la construction de la route. Il se limite à indiquer que ces émissions proviendront de l'artificialisation des sols, de la réalisation des terrassements, de la réalisation des chaussées sans davantage de précision. L'artificialisation conduit nécessairement à une perte définitive de cette capacité de stockage de carbone. Aussi, au regard des principes d'aménagement retenus pour la végétalisation et les aménagements paysagers des talus et dépendances du projet, le dossier gagnerait à indiquer dans quelle mesure le maître d'ouvrage est en mesure, *a minima*, de compenser les pertes de carbone induites par l'aménagement routier et les émissions liées aux travaux, le dossier évoquant notamment un trafic estimé à 3 260 poids lourds pour gérer les flux de matériaux.

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

Le tableau 28 du bilan des émissions de GES en phase d'exploitation (exprimé en tonne/jour) indique une augmentation de 9 % à l'horizon 2045 entre la situation sans et avec le projet. Ce tableau est en tout point identique aux tableaux 42 et 65 du bilan des consommations énergétiques exprimé en t/an, ce qui interroge dans la mesure où, si ces deux notions sont liées elles n'en demeurent pas moins différentes. Un éclaircissement et une rectification apparaissent nécessaires sur ce point en utilisant la bonne unité de référence de la tonne équivalent de CO₂ pour ce qui concerne les émissions de GES. Le dossier explique que pour ce bilan des émissions de GES et de consommations énergétiques, il s'est appuyé sur le modèle COPERT

V¹³. Cependant, la présentation des données de trafic d'entrée du tableau 68 ne suffit pas à comprendre comment les résultats ont été obtenus car ils dépendent à la fois des trafics, de la composition du parc automobile français¹⁴ de la distance parcourue et des vitesses pratiquées. Pour la bonne compréhension du public, le dossier devrait faire un effort de vulgarisation compte tenu du caractère très technique du sujet.

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

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

La MRAe rappelle l'existence du guide relatif à la prise en compte des émissions de GES dans les études d'impact¹⁵ pour tout type de projet, ainsi que le guide de mai 2020¹⁶ « recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers » afin de répondre aux exigences du décret 2017-725 relatives aux principes et modalités du calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics.

La MRAe recommande :

- **de reprendre le chapitre sur les émissions de gaz à effet de serre avec une analyse quantitative basée sur un scénario sans projet réaliste et le cas échéant d'une variante de chaussée bidirectionnelle à 2 voies ;**
- **d'exposer clairement le bilan des émissions de gaz à effets de serres de la variante retenue sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure (construction et exploitation) ;**
- **de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre.**

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

Milieux aquatiques

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

Le dispositif, d'assainissement routier et de gestion des pollutions routières, proposé correspond à un système conçu selon les recommandations des guides techniques du SETRA¹⁷.

Selon la configuration des cinq bassins versants routiers qui composent l'intégralité de la plateforme, le dossier précise les caractéristiques des bassins de rétention dimensionnés pour une pluie décennale avec un rejet à débit limité de 3 l/s/ha. Toutefois, une pluie de période de cinquante ans a été prise en considération pour les ouvrages du bassin versant n°4 en raison d'enjeux particuliers relatifs aux problématiques de réseaux d'eaux pluviales au niveau du bourg de Saint-Jean-de-Beugné, situés en aval des rejets de ces deux bassins de rétention disposés de part et d'autre de la 2x2 voies.

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

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

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

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

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

Les ouvrages de rétention intègrent une sur-verse bétonnée qui évite la rupture des bassins en cas de phénomènes supérieurs à celui pour lequel les ouvrages ont été dimensionnés. Il est indiqué que cette sur-verse est conçue pour répondre jusqu'à des pluies d'occurrence centennale. En revanche le dossier ne permet pas de situer précisément les zones destinées à accueillir la surverse et les conséquences en aval des rejets d'eau non régulés pour de tels phénomènes. Cela revêt une importance particulière pour les ouvrages en aval desquels des habitations ou des activités seraient potentiellement exposées.

Concernant la pollution chronique des eaux de plateforme routière, l'abattement des principaux polluants routiers repose principalement sur la décantation effectuée au sein des bassins. Alors qu'il est rappelé que la pollution chronique est en relation directe avec le niveau de trafic, la MRAe constate que le dossier ne propose pas d'évaluation des charges relatives aux matières en suspension (MES), matières organiques (DCO et DBO5), hydrocarbures et métaux lourds en fonction du trafic attendu à terme, ni ne propose une estimation des taux d'abattement de ces divers polluants en fonction des caractéristiques des ouvrages proposés. Seul le taux d'abattement minimal de 80 % pour les MES est indiqué au sein de la mesure R8 relative à la mise en place de dispositifs de traitement des eaux pluviales.

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

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

Pour la phase d'exploitation le dossier se limite à préciser les modalités de confinement des pollutions au droit des bassins de gestion des eaux pluviales routières par l'intermédiaire d'une vanne de sécurité à actionner. Il est à relever que les moyens de suivi, de surveillance et d'intervention en cas d'incident ou d'accident apparaissent trop sommairement décrits à ce stade. Au regard du statut de la voie dans le réseau routier départemental, le dossier doit indiquer plus précisément la politique d'entretien et d'exploitation en fonction du niveau de service défini pour cet axe.

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

La MRAe recommande :

- de préciser les conséquences des phénomènes de surverses, correspondant à une pluie d'occurrence centennale, pour les espaces situés en aval des bassins routiers ;
- de préciser les niveaux de pollution chronique attendus pour les divers composés en fonction du trafic estimé à terme ;
- de démontrer l'adéquation des dispositifs d'assainissement visant à assurer un abattement compatible avec les niveaux de rejets projetés ;
- de détailler les moyens de suivi, de surveillance et d'intervention en fonction du niveau de service défini par le gestionnaire de l'infrastructure ;
- de détailler comment la concomitance des phénomènes de remontées de nappe et des épisodes d'occurrence centennale pour le rétablissement des écoulements hydrauliques interceptés au niveau des trois fonds de vallons a été prise en compte dans la conception du projet.

Zones humides

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

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

Faune – flore – habitats

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Qualité de l'air

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

Les incidences du projet sur la santé sont évaluées à partir de l'indice pollution population (IPP), déterminé à partir de la population et de la concentration du polluant traceur retenu (dioxyde d'azote – NO₂) sur une maille de 200 m de côté (données INSEE 2017). Le tableau 43 présente le résultat final du calcul de l'IPP sans projet et avec projet à l'horizon 2025 et 2045. Le tableau 44 présente celui des concentrations annuelles modélisées au droit des bâtiments exposés pour le NO₂ et les PM₁₀.

La présentation adoptée est peu détaillée et ne permet pas de comprendre comment les résultats finaux ont été obtenus, ni la raison pour laquelle il est désormais pris en compte le paramètre PM₁₀ alors que l'état initial

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

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

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

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

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

La MRAe recommande :

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

5.4 Volet de mise en compatibilité du PLUi

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

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

6 Conclusion

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

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

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

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

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

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

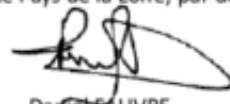
Concernant les risques et les nuisances, le report de l'essentiel du trafic de transit sur le projet va indéniablement contribuer à améliorer la situation en matière de condition de circulation en traversée de bourgs et en termes de nuisances sonores et de pollutions atmosphériques pour les principaux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

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

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

Nantes, le 15 mars 2024

Pour la MRAe Pays de la Loire, par délégation



Damien PAUVRE

3.2. Réponses apportées par le maître d'ouvrage aux remarques de la MRAe

3.2.1. Articulation du projet avec les documents de planification

Recommandation de la MRAe - P9

La MRAe recommande de compléter l'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis du plan régional de prévention et de gestion des déchets, du schéma régional des carrières et du plan climat air énergie territorial Sud Vendée Littoral.

3.2.1.1. Le plan régional de prévention et de gestion des déchets

Remarque de la MRAe

L'étude d'impact aborde la compatibilité avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Pays de la Loire approuvé en mars 2022, document qui se substitue aux schémas sectoriels préexistants (schéma régional de cohérence écologique – SRCE et schéma régional du climat de l'air et de l'énergie – SRCAE). Cependant, il n'aborde pas l'articulation du projet avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) approuvé le 17 octobre 2019 qui s'est notamment substitué au plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de Vendée encore mentionné au dossier par erreur. Le PRPGD est désormais intégré au SRADDET. Alors que le projet va nécessiter par endroit des démolitions d'ouvrages et de voiries à rétablir, il est notamment attendu un développement spécifique vis-a-vis de la planification pour la prévention et la gestion des déchets du bâtiment et travaux publics notamment vis-a-vis des recommandations et priorités du plan pour la valorisation des déchets du BTP.

Le plan régional de prévention et de gestion des déchets des Pays de la Loire a été approuvé le 17 octobre 2019 qui s'est substitué au plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés de Vendée.

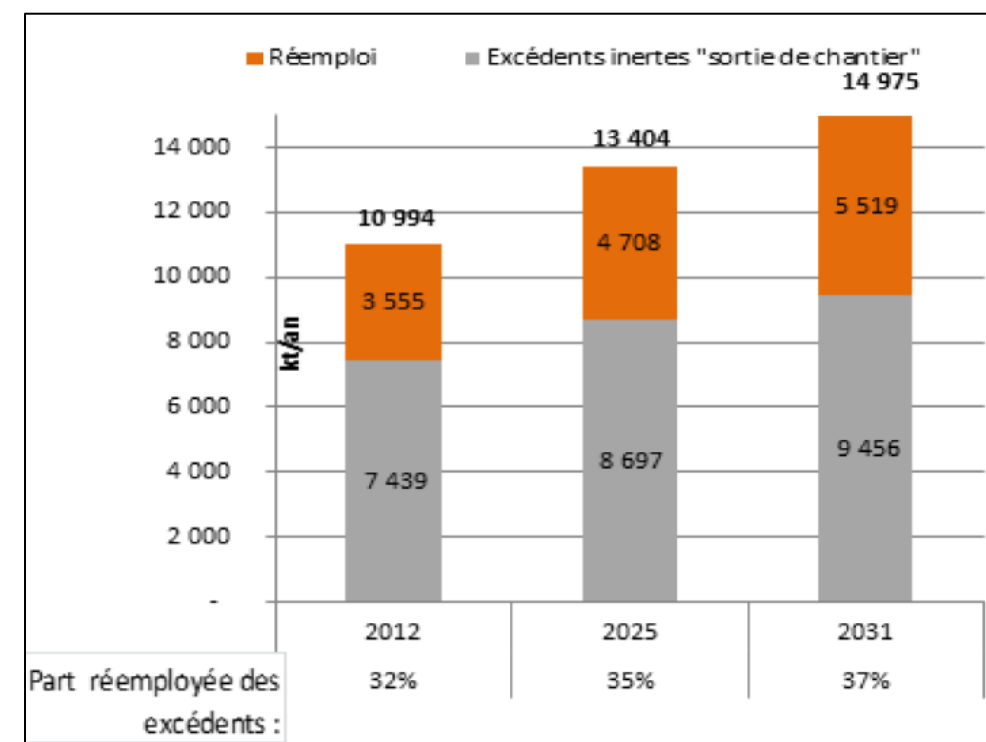
Le Plan est un document élaboré en concertation avec les acteurs de la gestion des déchets du territoire (institutionnels, collectivités, représentants des professionnels, associations, ...). Il a pour vocation d'orienter et coordonner l'ensemble des actions menées tant par les pouvoirs publics que par les organismes privés. Le Plan, soumis à enquête publique, fixe des objectifs du territoire aux horizons 2025 et 2031.

Les décisions prises par les personnes morales de droit public et leurs concessionnaires devront être compatibles avec le plan.

Les objectifs du plan concernant les excédents inertes des chantiers sont les suivants :

► Réduire les excédents inertes de chantiers

Le plan retient une augmentation de la part du réemploi des excédents inertes sur les chantiers, celle-ci évoluant de 32 % en 2012 à 35 % en 2025 puis 37 % en 2031, soit près de 1 200 kt supplémentaires réemployées en 2025 par rapport à 2012 (et près de 2 000 kt en 2031 par rapport à 2012).



Source : Synthèse du PRPGD, octobre 2019

Habituellement considérés comme des déchets inertes sur la plupart des chantiers de travaux publics, les excédents de matériaux issus des travaux de terrassement seront, dans le cas présent, en totalité valorisés selon les hypothèses suivantes :

- A 80 % en réemploi comme remblai routier ;
- A 20 %, en réemploi pour les modelés / merlons.

La terre végétale issue du décapage des terres agricoles sera notamment réemployée sur place pour la remise en état des chaussées démolies, le recouvrement des talus et des merlons de protection.

Comme indiqué dans l'étude d'impact (chapitre 7, paragraphe 7.5 « Incidences et mesures sur la production et la gestion des déchets »), des mesures seront prises pendant toute la durée du chantier pour une gestion adaptée des déchets.

Par ailleurs, la valeur environnementale lors du choix des entreprises retenues pour l'exécution des travaux, sera notamment jugée sur le SOGED (Schéma Organisationnel de Gestion des Déchets) remis par les candidats.

► Augmenter la valorisation

La LTECV (loi de transition énergétique pour la croissance verte) prévoit de « valoriser sous forme de matière 70 % des déchets du secteur du BTP en 2020. »

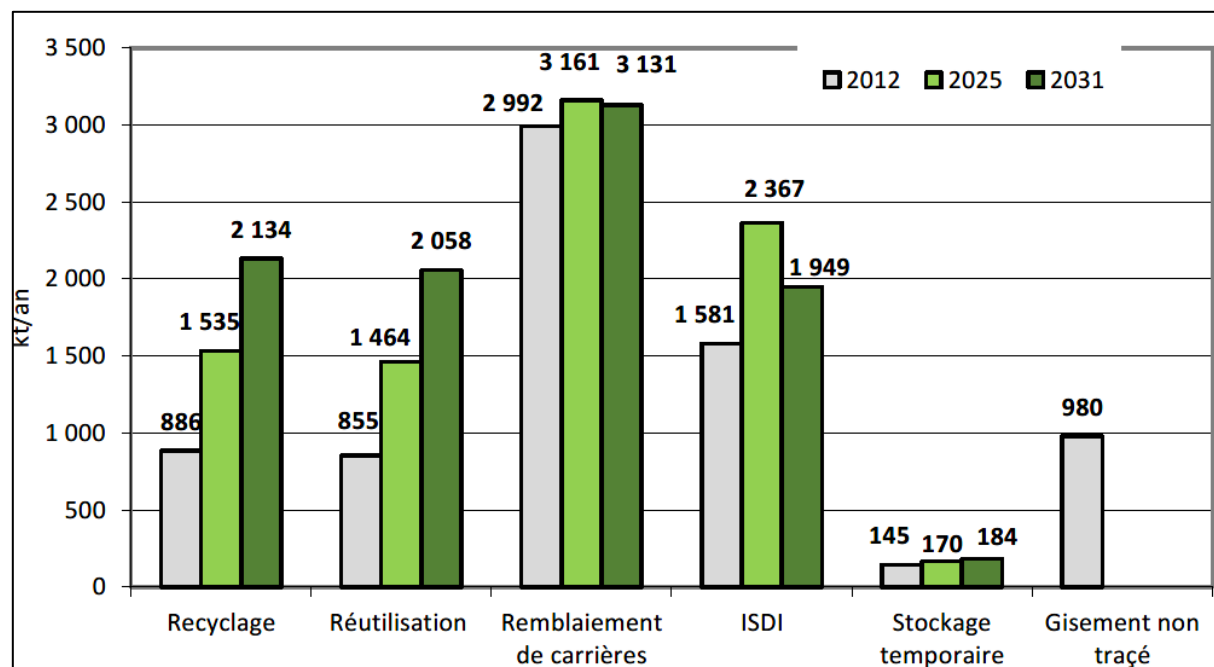
Les orientations du scénario de plan pour permettre d'atteindre ce taux de valorisation sont les suivantes :

- **Disparition des gisements non tracés** : amélioration de la traçabilité ;
- **Augmentation de la réutilisation**, de 12,3 % des excédents de chantier dans le scénario tendanciel à près de 16,8 % en 2025 et 22,6 % en 2031 ;
- **Augmentation du recyclage**, de 13,7 % des excédents sortie de chantier dans le scénario tendanciel à 18 % en 2025 puis près de 23 % en 2031, qui se traduira par une augmentation des matières premières secondaires disponibles pour les ouvrages (+ 650 kt de granulats recyclés en 2025 par rapport à 2015 et + 1 250 kt en 2031 par rapport à 2015).

- **Par rapport à la situation actuelle**, l'atteinte de cet objectif ambitieux au niveau régional nécessiterait notamment de porter un effort très significatif sur le recyclage des terres et matériaux meubles (3 fois plus de recyclage en 2025 par rapport à 2012) et celui des mélanges de déchets inertes (2 fois plus de recyclage en 2025 par rapport à 2012).
- **Remblaiement de carrières plutôt qu'élimination en installation de stockage de déchets inertes (ISDI)**, conformément à la hiérarchie des modes de traitement, pour les excédents qui ne peuvent pas être recyclés dans les chantiers en coordination avec le schéma régional des carrières.
- **Envoi en ISDI des excédents inertes résiduels** : les données permettent d'identifier 57 ISDI sur la région Pays de la Loire, totalisant une capacité d'accueil annuelle en 2015 estimée à 4 660 kt.

Les évolutions envisagées pour la gestion des excédents inertes en sortie de chantier sont ainsi les suivantes :

Figure 1 : Évolutions envisagées pour la gestion des excédents inertes en sortie de chantier



En conséquence, les objectifs de taux de valorisation matière d'une part et taux de recyclage d'autre part, sont au-delà de l'objectif de la LTECV (70 % de taux de valorisation) :

Tableau 1 : Objectifs de valorisation et de recyclage du PRGD Pays de la Loire

En % des excédents de chantiers (en sortie chantier)	Taux de valorisation matière (inertes et DND NI)	Taux de recyclage + réutilisation (Excédents inertes)
2012	entre 62 % et 77 % (*)	entre 24 et 39 %
2025	72 %	34 %
2031	78 %	44 %

(*) selon hypothèse d'affectation du gisement non tracé

Source : Synthèse du PRPGD, octobre 2019

Comme explicité ci-avant, la terre végétale sera entièrement réemployée sur le site du projet, pour modelés, merlons, remise en état de chemin et nappage des talus.

Le recours à la valorisation sera systématiquement recherché. Ceci impose la mise en place d'installations pour le tri des déchets sur les chantiers. Les équipements participant à l'élimination des déchets devront être adaptés aux types de déchets.

► **Limiter les transports**

Le plan recommande la limitation des transports en renforçant le réseau d'installations de proximité afin d'une part de réduire l'impact environnemental de la gestion de ces excédents lié à ce transport et d'autre part de réduire les dépôts sauvages.

Cette limitation des transports est favorisée par :

- La pratique du double fret,
- Un réseau d'installations de transit permettant de massifier les volumes.

Par ailleurs, le plan encourage la mise en œuvre de modalités de transport alternatives au transport routier.

La terre végétale sera réemployée sur place, limitant ainsi son transport.

Par ailleurs, la mise en place de double fret est une pratique régulièrement employée sur les chantiers visant à optimiser le transport des matériaux nécessaires à la construction des ouvrages et ainsi en limiter l'empreinte environnementale et les coûts.

Concernant les excédents de matériaux inertes issus des chantiers, le projet tient compte des objectifs de réduction et de valorisation.

Le projet est compatible avec le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets des Pays de la Loire.

3.2.1.2. Le schéma régional des carrières

Remarque de la MRAE

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

Le schéma régional des carrières des Pays de la Loire a été adopté en juillet 2020.

Afin d'assurer l'approvisionnement durable des territoires en matériaux, une stratégie nationale pour la gestion durable des granulats terrestres et marins a été établie en mars 2012. Cette stratégie se décline en quatre axes :

- ▶ Inscrire les activités extractives dans le développement durable afin de réduire les impacts au maximum ;
- ▶ Optimiser la gestion des ressources de façon économe et rationnelle ; renforcer l'adéquation entre usage et qualité des matériaux, favoriser l'approvisionnement de proximité ;
- ▶ Développer le recyclage et l'emploi de matériaux recyclés ;
- ▶ Encadrer le développement de l'usage des granulats marins dans une politique maritime intégrée.

Les schémas régionaux des carrières constitueront une déclinaison opérationnelle de cette stratégie en ce qui concerne les matériaux issus de carrières « terrestres ».

La production de matériaux de carrières est majoritairement constituée de granulats pour les usages béton et voirie. **A ces matériaux primaires s'ajoutent les ressources secondaires constituées de déchets et matériaux générés par les chantiers du bâtiment et des travaux publics (BTP).**

Les matériaux inertes représentent 96 % du tonnage de déchets et matériaux générés par les chantiers du BTP (terres, graves, bétons et enrobés). Ces matériaux inertes sont le plus souvent valorisés en aménagement de fin de vie des carrières ou enfouis en installations de stockage (Installation de stockage de déchets inertes).

La valorisation destinée aux chantiers du BTP concerne uniquement les matériaux inertes et représentent 1,1 millions de tonnes (granulats issus du recyclage).

Les granulats issus de matériaux recyclés représentent en Pays de la Loire moins de 3 % de la production totale de granulats.

Les dispositions et recommandations du schéma régional des carrières à destination des porteurs de projet d'aménagement (hors carrières) sont les suivantes :

Dispositions et recommandations	
Numéro et titres	Orientation
<p>Recommandation n° 4 : usage déconseillé et préférentiel des granulats roulés pour certaines applications</p> <p>L'usage des granulats roulés de toutes origines est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - fortement déconseillé pour la réalisation de remblais et de sous-couches routières. - préférentiellement réservé aux usages industriels suivants : bétons de haute performance (bétons de haute résistance et auto-plaçants), bétons de préfabrication, béton prêt à l'emploi, mortiers et bétons clairs et aux cultures maraîchères spécialisées dont le label exige l'utilisation de sables de granulométrie spécifique. 	<p>Mettre en place une gestion rationnelle et économe de la ressource (n° 4)</p>
<p>Disposition n° 8 : usage de matériaux de substitution</p>	

Dispositions et recommandations	
Numéro et titres	Orientation
<p><i>Afin d'économiser les sables et graviers alluvionnaires de lit majeur, la possibilité d'usage de « matériaux de substitution » (les sables et graviers alluvionnaires hors lit majeur, les sables et graviers terrestres « autres » (basses et moyennes terrasses, sables du Pliocène et du Cénomani en particulier)) est étudiée pour les projets d'aménagement soumis à étude d'impact (hors carrières), si possible lors de la phase de conception du projet et impérativement lors de la phase de consultation des entreprises (cahier des charges)</i></p>	
<p>Recommandation n° 5 : Privilégier le recours à des gisements de proximité</p> <p><i>Sans préjudice des dispositions relatives aux ressources secondaires et de celles relatives aux contraintes de qualité des matériaux en fonction des usages, le recours à des gisements de proximité des bassins de consommation concernés est à privilégier par les porteurs de projets d'aménagements.</i></p>	
<p>Disposition n° 9 : développer l'usage des granulats concassés</p> <p><i>La possibilité d'intégration de sables issus du concassage des roches massives dans la fabrication de béton prêt à l'emploi et de préfabrication de produits en béton ou pour les travaux de viabilité est étudiée pour les projets d'aménagements soumis à études d'impact (hors carrières), si possible lors de la phase de conception du projet et systématiquement lors de la phase de consultation des entreprises (cahier des charges).</i></p>	
<p>Disposition n° 10 : augmenter la part du recyclage</p> <p><i>Pour, d'une part accompagner les objectifs d'augmentation du recyclage du plan régional de prévention et de gestion des déchets et d'autre part respecter les objectifs du schéma régional des carrières d'économie des ressources primaires, la quantité de matériaux issus du recyclage des déchets inertes du bâtiment et des travaux publics sur la quantité totale de granulats consommés devra passer de 3 % environ en 2012 à 7 % en 2030.</i></p>	

Source : Synthèse du Schéma régional des carrières, décembre 2020

Le projet nécessite l'apport de différents types de matériaux comme le sable, la grave non traité (GNT), le béton bitumineux semi-grenu (BBSG) pour réaliser les accotements, les plateformes et les revêtements routiers.

Comme indiqué dans l'étude d'impact (paragraphe 6.10), les matériaux en place seront réutilisés sur place (après éventuel traitement) limitant ainsi les apports extérieurs (et le trafic poids-lourds associé). Toutefois, le projet est déficitaire en matériaux et nécessitera des matériaux pour remblai.

Au stade actuel, le volume d'apport (remblais d'apport, couches de forme, couches de roulement, couches d'assise etc..) serait d'environ 236 000 m³. Les volumes précis seront déterminés à un stade plus détaillé du projet après sondages.

Les matériaux d'apport proviendront de gisements situés dans les environs. Aucune ouverture de nouvelle carrière ne sera nécessaire pour les besoins du projet car le département de la Vendée ne fait pas partie des zones déficitaires en matériaux de carrières.

En phase d'exploitation, le projet une fois réalisé ne nécessitera pas l'utilisation de matériaux et de ressources naturelles.

Par ailleurs, le Département porte déjà une politique pour le réemploi de matériaux, en autorisant jusqu'à 40 % d'agrégats d'enrobés dans les formulations mises en œuvre sur les chantiers.

Le département de la Vendée tiendra compte des dispositions et des recommandations du schéma régional des carrières lors de la phase de consultation des entreprises (cahier des charges). Notamment, il leur sera demandé d'incorporer des agrégats d'enrobés dans les enrobés mis en œuvre sur le chantier, de ne pas faire usage des granulats roulés pour la réalisation de remblais, d'imposer des caractéristiques de matériaux compatibles avec les gisements à proximité du chantier, de réutiliser au maximum les déblais issus des travaux de terrassement afin de réduire les volumes d'apports.

Le projet prend en compte le schéma régional des carrières des Pays de Loire.

3.2.1.3. Le plan climat air énergie territorial Sud Vendée Littoral

Remarque de la MRAE

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

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

Dans son avis sur le projet de PCAET Sud Vendée Littoral⁹, la MRAE relevait que ce document prévoyait de favoriser les motorisations alternatives, le covoiturage, les mobilités actives, l'usage des transports collectifs, l'intermodalité autour des centres bourgs et de faire de la gare de Luçon le « pilier de l'intermodalité », mais fixait un objectif chiffré de réduction de la part modale des véhicules motorisés peu ambitieux (réduction de 5 % de la part modale de la voiture individuelle pour l'amener en deçà de 90 %). Elle recommandait à la collectivité d'accorder une place plus importante à la maîtrise des émissions liées aux déplacements sur son territoire, notamment les déplacements touristiques, dans la mise en œuvre de son plan d'actions. Le dossier ne précise pas dans quelle mesure le projet intègre cet objectif de la stratégie territoriale de la communauté de communes Sud Vendée Littoral.

Le PCAET de la communauté Sud Vendée littoral a été approuvé le 21 décembre 2023.

Le diagnostic territorial a permis d'identifier les enjeux du territoire en matière de consommations énergétiques, de production d'énergies renouvelables, d'émissions de GES, de séquestration carbone, d'émissions de polluants atmosphériques et de vulnérabilité du territoire au changement climatique, et ce pour chaque secteur d'activité.

La stratégie a quant à elle fixé des objectifs opérationnels de réduction des émissions et des consommations et de développement des énergies renouvelables et a permis d'identifier les enjeux stratégiques du territoire.

Comme évoqué dans le paragraphe 7.9.4 de l'étude d'impact, le projet permet à l'échelle de la zone d'étude, la diminution des émissions des particules PM2.5. En revanche il conduit à une augmentation des émissions des autres polluants.

Il convient de rappeler que la création des contournements de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine, permet de diminuer les concentrations en dioxyde d'azote, dans le centre de ces bourgs.

Afin de répondre à cette stratégie et d'atteindre les objectifs que s'est fixé Sud Vendée Littoral, un plan de 40 actions a été défini. Les actions sont réparties selon les 5 axes et 13 orientations stratégiques.

Le programme d'actions, défini pour la période 2023-2029, est le suivant :

- ▶ Action n°1 : Accompagner dans la rénovation performante les particuliers et les entreprises du petit tertiaire (guichet unique de la rénovation)
- ▶ Action n°2 : Lutter contre la précarité énergétique et coordonner l'action relative à la lutte contre l'habitat indigne en lien avec les communes
- ▶ Action n°3 : Développer l'usage des matériaux biosourcés et le réemploi
- ▶ Action n°4 : Faciliter la formation des artisans
- ▶ Action n°5 : Réaliser un schéma directeur des énergies renouvelables (SDE)
- ▶ Action n°6 : Mettre en place une société d'économie mixte SVL de développement des énergies renouvelables
- ▶ Action n°7 : Favoriser l'émergence de projets d'énergies renouvelables citoyens
- ▶ Action n°8 : Densifier les centres-bourgs
- ▶ Action n°9 : Réhabiliter les friches industrielles
- ▶ Action n°10 : Renforcer les services de proximité et l'attractivité des centres-bourgs
- ▶ Action n°11 : Créer des tiers-lieux dédiés à l'entrepreneuriat et au coworking
- ▶ Action n°12 : Favoriser le foisonnement des usages en matière d'habitat
- ▶ Action n°13 : Développer un Schéma Directeur des Mobilités
- ▶ Action n°14 : Développer une offre de transport adaptée aux personnes en situation de mobilité réduite
- ▶ Action n°15 : Favoriser une intermodalité autour des centres bourgs
- ▶ Action n°16 : Mettre en place un Projet Alimentaire Territorial (PAT)
- ▶ Action n°17 : Maintenir et développer les prairies permanentes
- ▶ Action n°18 : Accompagner la profession agricole dans le développement des cultures de légumineuses, de prairies temporaires et de cultures légumières
- ▶ Action n°19 : Mettre en place une démarche pilote d'économie circulaire à l'échelle d'une zone d'activité
- ▶ Action n°20 : Elaborer une politique de prévention des déchets en vue de la mise en place de la redevance incitative (RI)
- ▶ Action n°21 : Créer un lieu ayant des fonctions de ressourcerie, recyclerie et/ou matériauthèque
- ▶ Action n°22 : Massifier le compostage avec des composteurs individuels ou collectifs
- ▶ Action n°23 : Accompagner les entreprises du tourisme dans une démarche de labellisation de développement durable
- ▶ Action n°24 : Valoriser le patrimoine naturel du territoire à travers des boucles touristiques et sportives
- ▶ Action n°25 : Recenser les activités en lien avec le slow tourisme
- ▶ Action n°26 : Favoriser le tourisme tourné vers l'agriculture extensive
- ▶ Action n°27 : Structurer une politique d'adaptation aux risques de submersion marine et d'inondation fluviale, en impliquant les habitants
- ▶ Action n°28 : Intégrer les ambitions de la transition écologique et de l'adaptation au changement climatique dans l'élaboration du PLUi
- ▶ Action n°29 : Valoriser, conforter et étendre nos espaces naturels et faire connaître leurs fonctions dans une logique de résilience
- ▶ Action n°30 : Accompagner la profession agricole dans l'optimisation des couverts végétaux et le développement de l'agriculture de conservation des sols
- ▶ Action n°31 : Développer un dispositif de plantation, gestion et valorisation des haies et bosquets
- ▶ Action n°32 : Améliorer la connaissance en matière de stockage du carbone sur notre territoire
- ▶ Action n°33 : Accompagner les agriculteurs et les conchyliculteurs dans la gestion de l'eau
- ▶ Action n°34 : Accompagner les particuliers dans la gestion de l'eau à la parcelle (eaux grises, eaux de pluie)
- ▶ Action n°35 : Initier une démarche d'éco-exemplarité interne en matière d'énergie, de gestion des déchets, mobilité...
- ▶ Action n°36 : Etablir un programme de rénovation et de rationalisation de notre parc bâti
- ▶ Action n°37 : Sensibiliser la population autour des enjeux "énergie-climat"

- ▶ Action n°38 : Partager une culture du risque avec l'ensemble des habitants
- ▶ Action n°39 : Elaborer en lien avec les partenaires et le CODEV une gouvernance partagée pour suivre et évaluer le PCAET
- ▶ Action n°40 : Favoriser les démarches d'innovation et d'expérimentation par la coopération.

Seules les actions n°13, 15 et 30 intéressent directement le projet. L'aménagement de la RD137 s'accompagne d'un réseau de voies douces et de voies mixtes assurant la continuité d'un itinéraire cyclable du nord au sud, et la mesure compensatoire C1 permet de maintenir un couvert végétal sur ces 5ha25 favorable à l'Œdicnème criard et au Busard cendré.

Le projet est partiellement compatible avec le PCAET (amélioration de la qualité de l'air dans les centres-bourgs de Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Beugné) mais il ne va pas à l'encontre des autres objectifs.

3.2.2. Prise en compte du milieu naturel

3.2.2.1. Analyse de l'état initial de l'environnement

Remarque de la MRAe p7 et 8

L'analyse de l'état initial de l'environnement est dans l'ensemble effectuée de façon claire et utilement assortie de tableaux de synthèse. L'analyse du comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN), dont l'avis a été sollicité dans le cadre de la procédure pour le volet dérogation à la protection des espèces protégées, met en évidence des insuffisances dans la manière dont les inventaires ont été menés ou ont été restitués pour certains groupes d'espèces.

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

Pour l'avifaune : l'absence de localisation des transects⁷ de recherche est soulignée. Le tableau 18 de l'étude d'impact met en évidence la faiblesse des inventaires ornithologiques dans la mesure où beaucoup d'espèces ne sont indiquées qu'en nicheurs possibles, alors même qu'elles sont facilement observables en période de nidification. La présentation du diagnostic du site Natura 2000 du Marais poitevin est erronée, dans la mesure où le dossier ne mentionne que les espèces du marais mouillé et élude les espèces à enjeux forts comme les busards, Œdicnème s criard ou Gorge bleue à miroir présentes sur le projet de contournement. Aucune information sur l'historique de la protection des busards sur ce secteur n'est indiquée alors même qu'un suivi est en place depuis 15 ans dans le cadre de la politique de gestion des sites Natura 2000 du Marais poitevin et de la Plaine calcaire sud Vendée. Ces manques témoignent de l'absence de contact avec les structures locales, notamment, celles en charge de l'animation de ces sites et du parc naturel régional (PNR) du Marais poitevin, qui disposent d'information et de données utilement mobilisables.

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

Pour les reptiles, l'absence de pose de plaques à reptiles conduit probablement à une sous-estimation de la présence de ce groupe d'espèces, tant en diversité qu'en nombre d'individus, notamment pour la Vipère aspic notée dans la ZNIEFF⁸ de type 1 « Forêt de Sainte Gemme » voisine des variantes ouest .

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

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

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

L'ensemble de ces remarques reprennent celles de l'avis du CSRPN, ainsi les réponses concernant les manquements supposés de l'état initial sont traitées au chapitre « 2.2.4.1 Recueil et analyse préliminaire des données existantes & méthodologie d'inventaires » du présent document.

Des précisions ont été apportées sur les inventaire réalisés et n'amène pas de modifications sur les niveaux d'enjeux associés à chaque groupe d'espèces.

3.2.2.2. Analyse des incidences

Remarque de la MRAE

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

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

La prise en compte des corridors écologiques dans l'analyse des incidences du projet est complétée en réponse à l'avis CSRPN aux chapitre « 2.2.4.3 Évaluation des impacts bruts potentiels » et « 2.2.6 Estimation des impacts résiduels » du présent document.

3.2.2.3. Démarche ERC

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

3.2.2.3.1. Evitement

Remarque de la MRAE

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

Ce point qui reprend l'avis du CSRPN est traité au chapitre « 2.2.5 Mesures d'évitement et de réduction » du présent document.

Au Nord de la RD 949, le trafic sur la RD 137 cumule à la fois le trafic des itinéraires de transits Nord/Sud restant sur la RD 137 mais également des trafics de transit Nord/Est, Nord/Ouest et inversement. Aussi au Nord de la RD 949 il est indispensable que le projet soit une 2x2 voies en raison des trafics considérés, notamment poids-lourds et de l'amélioration de la fluidité de la desserte. Au-delà, une bidirectionnelle suffit à répondre aux objectifs, d'autant que le projet se raccorde au Sud de la commune de Sainte-Gemme-la-Plaine.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'est attaché, dans le choix des variantes, à éviter la zone Natura 2000.

3.2.2.3.2. Réduction

Remarque de la MRAE

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

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

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

Le premier et le dernier point concernant les risques de collision pour la faune non volante rejoignent une remarque du CSRPN traitée au chapitre « 2.2.6 Estimation des impacts résiduels, page 30 » du présent document.

Le projet prévoit la création d'une nouvelle haie en accompagnement de la voie de circulation douce parallèle à la voirie entre les deux bourgs de Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Beigné. Cette haie permettra de remplacer celle se trouvant actuellement au nord de la RD137, avec un risque de collision plus faible en raison de sa position plus reculée par rapport à la voirie.

Concernant le principal corridor traversé par l'aménagement (secteur des Desbats), nous apportons une réponse (chapitre 2.2.6) du présent document.

Des précisions concernant la mesure de mise en défens, ainsi que la gestion des poussières en phase chantier sont apportées en réponse à l'avis du CSRPN au chapitre « 2.2.5 mesures d'évitement et de réduction » du présent document.

Les cartes p.27-28 du présent document présentent le détail de localisation des mesures R11 et R13 (mise en défens) ainsi que la mesure R12 relative aux espèces exotiques envahissantes.

Concernant les poussières, la réduction de ces perturbations passera par une limitation de la vitesse de circulation sur les pistes de terres (30 km/h) et par un arrosage de ces pistes et plateformes en période sèche. En outre, des matériaux granulaires seront mis en place dans les fossés, afin de constituer des seuil anti-érosion semi-perméable conformément au guide « bonnes pratiques environnementales, protection des milieux aquatiques en phase chantier » de l'Agence Française pour la Biodiversité.

3.2.2.4. Compensation

Remarque de la MRAE

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

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

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

L'ensemble des remarques, qui sont reprises de l'avis CSRPN, ont été traitées au chapitre 2.2.7 du présent document.

Concernant les 5,25 ha favorables au Busard Cendré et à l'Oedicnème Criard la remarque sur la plus-value provient d'une erreur du dossier qui a été corrigée (voir chapitre 2.2.7 du présent document).

Par ailleurs, les mesures compensatoires portant sur les 5,25 ha de parcelles cultivées favorables notamment au Busard cendré et à l'Oedicnème criard (plus de 50 % des surfaces compensatoires totales) sont éloignées du projet.

3.2.2.5. Bilan

Remarque de la MRAe

Au final le bilan des mesures proposées n'apparaît pas suffisant pour garantir l'absence de perte nette de biodiversité au regard des impacts du projet. La stratégie nationale en faveur de la biodiversité rappelle que la destruction et l'artificialisation des milieux naturels est l'une des causes premières de l'érosion de la biodiversité. De manière corollaire l'étude d'incidence vis-à-vis des sites Natura 2000 nécessite également d'être reprise.

La question de la perte nette, est traitée au chapitre « 2.2.3 Nuisance à l'état de conservation des espèces concernées ». Ainsi au vu de la démarche Eviter-Réduire-Compenser menée dans la pièce D4- Dossier de dérogation espèces protégées et des compléments apportés dans le présent document, on peut conclure en une absence de perte nette pour la biodiversité.

Enfin concernant l'analyse des incidences Natura 2000, il est complété dans le présent document au chapitre « 2.2.4.1 Recueil et analyse préliminaire des données existantes & méthodologie d'inventaires » concernant notamment la prise en compte des espèces ayant permis la désignation des 2 sites Natura 2000 concernés et la prise en compte des populations de chauves-souris d'intérêt communautaire.

3.2.3. Analyse des incidences cumulées

Recommandation de la MRAe

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

Avec les projets existants :

L'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus est présentée dans la pièce D2 à partir de la page 386 au chapitre 12 « Description des incidences cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ».

Les critères permettant de justifier ou non la prise en compte des projets ayant fait l'objet d'un avis de l'IGEDD ou de la MRAE sur des demandes de cas par cas ou des évaluations environnementales sont justifiés au paragraphe 12.2 « Méthodologie de sélection des projets à retenir ».

Les projets suivants sont des projets dont l'avis a été émis avant 2017 et qui ont été considérés comme mis en service et faisant donc partie de l'état initial de l'environnement :

- ▶ Création d'une réserve de substitution – Mareuil-sur-lay
- ▶ Création de 5 réserves de substitution, Bassin du Lay, Le Bernard, les Magnils-Raigniers, Péault, Saint-Benoit-Sur-Mer ;
- ▶ Création de 9 réserves de substitution secteur vendée : Doix, Fontaines, Le Gué-de-Velluire, Marsais, Sainte-Radegonde, Mouzeuil-Saint-martin, Nalliers, Le Poiré-sur-Velluire, Puillé, Saint-Gemme-la Plaine ;
- ▶ Demande d'autorisation d'exploiter une carrière d'argile – Moreille ;
- ▶ Parc éolien du Paisillier ;
- ▶ Extension du domaine des Guiffettes-Luçon ;
- ▶ Travaux de renouvellement du feeder d'eau potable Moreilles, Saint-Gemme-la-Plaine, Saint-Jean de Beugné.

L'analyse des impacts cumulés avec les projets suivants, dans les avis ont été émis en 2019 et 2021 est présentée en page 388 de la pièce D2.

- ▶ Défrichement de deux parcelles d'une forêt privée Moutiers-sur-le-Lay
- ▶ Agrandissement d'une retenue d'eau pour irrigation de cultures spécifiques en conduite biologique Saint-Juire-Champgillon
- ▶ Création d'un site de production d'isolants naturels - Sainte-Hermine

Avec la Déviation de Saint-Michel-en-l'Herm

La MRAe considère que le Département aurait dû étudier le cumul des impacts avec le projet de la déviation de Saint-Michel-en-l'Herm, considérant notamment que les deux projets présentent « un objectif commun visant à fluidifier le trafic de circulation en période estivale de ce secteur sud-est vendéen ».

Tout d'abord, les objectifs poursuivis par le projet RD 137 – desserte de Luçon depuis l'A83, sont ceux indiqués au dossier notamment au **paragraphe 3.1 de la pièce D/D1 Note de présentation** et rappelés ci-après :

- ▶ 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.

Aussi, le projet présenté par le Département n'a pas pour objectif la fluidification du trafic qu'en période estivale, mais bien toute l'année au regard de l'important trafic journalier sur cette route départementale.

En outre, le périmètre d'étude éloignée est usuellement utilisé pour définir les projets pour lesquels le cumul des impacts doit être effectué. Or la commune de Saint-Michel-en-l'Herm se trouve en dehors de ce périmètre et distante de plus de 18 km du projet.

Enfin, le contexte environnemental de ces deux projets est totalement différent. L'un se situe dans le marais mouillé, tandis que l'autre en secteur de plaine calcaire.

C'est pourquoi, la position du Département concernant le cumul des impacts entre ces deux projets reste inchangée.

L'avis de la MRAE, n'appelle pas de modification de l'analyse des incidences cumulées présentées chapitre 12 « Description des incidences cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés » de la pièce D2.

3.2.4. Analyse des variantes et justification des choix effectués

Recommandation de la MRAE P 11 et 12

- *de présenter l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet ;*
- *de rappeler les limites de capacité d'un aménagement de chaussée bidirectionnelle à 2 voies et l'occurrence des dépassements de ces limites sur une année et en haute saison aux horizons projetés de 2025 et 2045 qui justifient l'option retenue de 2X2 voies ;*
- *de préciser le besoin d'aménagement de la section à 2x1 voie entre la RD 949 et la RD 137 au regard des aménagements actuels assurant déjà ces échanges et de leur capacité en termes d'écoulement du trafic.*

La MRAE reconnaît que la solution retenue apparaît comme étant la moins impactante, notamment au regard du critère environnemental.

Dans son avis, la MRAE reprend l'une des observations du CSRPN concernant l'absence de variante sans aménagement. La réponse à cette question ayant déjà fait l'objet d'une réponse **au paragraphe 2.2.2 du présent document**.

La MRAE estime que la justification du projet « repose essentiellement sur le diagnostic établi à partir des éléments de trafic qui mettent en évidence une circulation importante de poids lourds à l'origine de nuisances pour les riverains concernés et pour le trafic local de ces bourgs, ainsi qu'une congestion ponctuelle du réseau routier en période estivale ». Le Département souhaite réaffirmer l'intérêt public du projet au regard du trafic important sur cet axe, dont un trafic poids lourds de 15 % soit en moyenne journalière de l'ordre de 1950 poids-lourds par jour, soit 1 poids-lourd toutes les 20 secondes en période diurne. Engendrant d'importantes nuisances pour les riverains de la route départementale (nuisances sonores, pollutions) et diminuant la fluidité d'accès au pôle économique de Luçon depuis l'A83.

La MRAE, tout comme le CSRPN interroge le Département sur le parti d'aménagement retenu. Le trafic moyen journalier annuel est de 13 122 véh/j en 2022 dont 15% de PL. C'est à la fois ce fort trafic, conjugué à une part de poids-lourds très élevée qui justifie la mise en place d'une 2x2 voies. Les seuils de gêne pour une 2*1 voie de 8 500 uvp/j et de saturation à 15 000 uvp/j sont atteints au niveau de la TMJA. Le seul aménagement qui permette d'atteindre l'objectif de la fluidité du trafic sur 7 km est donc une 2x2 voies assurant une capacité de doublement des véhicules lents et des entrées/sorties par des échangeurs dénivelés. Aucun autre type d'aménagement ne répond à cet objectif.

S'agissant de la gestion des entrées et sorties sur l'A83 et du fait que la MRAE estime que le projet ne répond pas à l'engorgement en entrée d'autoroute, le Département souhaite rappeler que ces compétences se limitent aux routes départementales.

La MRAE dans un premier temps s'interroge sur le choix du parti d'aménagement retenu en 2x2 voies puis sur le choix d'une 2x1 voies au Sud de la RD 949. Afin de limiter les impacts sur le foncier et donc sur l'environnement et l'agriculture, le Département a fait le choix, au-delà de la RD 949 de n'aménager qu'une bidirectionnelle. En effet, le trafic présent sur la RD 137 est très important et se dédouble au Sud de Sainte-Gemme-la-Plaine entre la RD 949 et la RD 137. Aussi, passé la route de Luçon une bidirectionnelle suffit.

En suggérant que des solutions à 2 ou 3 voies existent, le CSRPN et la MRAE trompent le lecteur en remettant en cause l'objectif même des élus départementaux de désenclaver le pôle économique de Luçon.

Les recommandations faites par la MRAE sont satisfaites, d'une part dans les réponses apportées ci-dessus, d'autres part dans celles apportées au CSRPN.

3.2.5. Consommation d'espace, artificialisation des sols et effets sur les climats liés à l'aménagement routier et à son usage

Recommandation de la MRAE P13

La MRAE recommande :

- *de reprendre le chapitre sur les émissions de gaz à effet de serre avec une analyse quantitative basée sur un scénario sans projet réaliste et le cas échéant d'une variante de chaussée bidirectionnelle à 2 voies ;*
- *d'exposer clairement le bilan des émissions de gaz à effets de serres de la variante retenue sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure (construction et exploitation) ;*
- *de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre.*

La MRAE juge nécessaire d'analyser les effets cumulés sur les ressources des projets de Saint-Michel-en-L'Herm et de la desserte de Luçon au regard des déficits en matériaux pour ces deux projets. Elle indique également que le projet ne précise pas les sources d'approvisionnement ni les incidences environnementales correspondantes, de même pour la destination des « terres végétales à évacuer ». Il est pour l'instant impossible de présupposer des gisements utilisés et donc de leur effet. En effet, la réglementation de la commande publique vise à assurer l'égalité de traitement entre les différents candidats, il apparaît donc impossible d'imposer l'utilisation de la carrière la plus proche du projet. Concernant les terres végétales, ces dernières seront réutilisées sur place pour mise en œuvre sur talus, merlons, cunettes et utilisées pour les plantations à réalisées.

Il est reproché au dossier de ne pas fournir d'estimation chiffrée des émissions de gaz à effet de serre (GES) liée à la construction de la route. D'une part, il n'y a pas d'obligation réglementaire concernant la fourniture de ces informations à ce stade. D'autre part, la plus forte part des émissions correspond aux transports des matériaux, or en l'absence de connaissance des gisements utilisés il est pour l'heure impossible de calculer précisément ces émissions.

S'agissant des mesures d'évitement et de réduction des gaz à effet de serre, elles sont explicitées ci-dessous :

En phase chantier

- Réutilisation de l'ancienne RD 137 entre les deux commune, limitant ainsi la consommation de matériaux nécessaire à la réalisation de la voie et l'artificialisation des sols
- Réutilisation des matériaux extrait directement sur site limitant ainsi le transport
- Matériaux : formulation d'enrobés avec 40 % d'AE comme dans tous les marchés passés actuellement par le département, utilisation en fonction des conditions météorologiques d'enrobés tièdes

En phase d'exploitation :

► Exutoire fossé VC

Chacun des bassins couvre un impluvium routier portant les deux sens de circulation.

Identification bassin			
PK375			
Type d'ouvrage	Bassin routier avec volume mort		
Exutoire	fossé VC		
Surface active (ha)	1,3284		
Débit de fuite (L/s)	7,2		
Trafic (TMJA)	12951		
Nature du polluant	Charge de pollution annuelle rejetée	Taux d'abattement	Charge de pollution annuelle rejetée après abattement
	(kg)		(kg)
MES	570,56	85%	85,58
DBO ₅	159,4	80%	31,88
DCO	547,0	70%	164,11
Zinc (Zn)	5,3626	85%	0,8044
Cuivre (Cu)	0,3088	85%	0,0463
Cadmium (Cd)	0,0277	85%	0,0042
Hc totaux	9,5384	90%	0,9538
HAP	0,0013	90%	0,0001

Identification bassin			
PK600			
Type d'ouvrage	Bassin routier avec volume mort		
Exutoire	fossé VC		
Surface active (ha)	1,6015		
Débit de fuite (L/s)	7		
Trafic (TMJA)	12951		
Nature du polluant	Charge de pollution annuelle rejetée	Taux d'abattement	Charge de pollution annuelle rejetée après abattement
	(kg)		(kg)
MES	687,86	85%	103,18
DBO ₅	192,2	80%	38,44
DCO	659,5	70%	197,85
Zinc (Zn)	6,4651	85%	0,9698
Cuivre (Cu)	0,3723	85%	0,0558
Cadmium (Cd)	0,0334	85%	0,0050
Hc totaux	11,4994	90%	1,1499
HAP	0,0015	90%	0,0002

► Exutoire talweg sud-est

Chacun des bassins couvre un impluvium routier portant les deux sens de circulation.

Identification bassin			
PK1700			
Type d'ouvrage	Bassin routier avec volume mort		
Exutoire	talweg sud-est		
Surface active (ha)	2,723		
Débit de fuite (L/s)	9,4		
Trafic (TMJA)	16018		
Nature du polluant	Charge de pollution annuelle rejetée	Taux d'abattement	Charge de pollution annuelle rejetée après abattement
	(kg)		(kg)
MES	1253,07	85%	187,96
DBO ₅	326,8	80%	65,35
DCO	1154,7	70%	346,42
Zinc (Zn)	11,0968	85%	1,6645
Cuivre (Cu)	0,7249	85%	0,1087
Cadmium (Cd)	0,0594	85%	0,0089
Hc totaux	22,8928	90%	2,2893
HAP	0,0030	90%	0,0003

Identification bassin			
PK2850			
Type d'ouvrage	Bassin routier avec volume mort		
Exutoire	talweg sud-est		
Surface active (ha)	2,5938		
Débit de fuite (L/s)	9,2		
Trafic (TMJA)	16018		
Nature du polluant	Charge de pollution annuelle rejetée	Taux d'abattement	Charge de pollution annuelle rejetée après abattement
	(kg)		(kg)
MES	1193,61	85%	179,04
DBO ₅	311,3	80%	62,25
DCO	1100,0	70%	329,99
Zinc (Zn)	10,5703	85%	1,5855
Cuivre (Cu)	0,6905	85%	0,1036
Cadmium (Cd)	0,0566	85%	0,0085
Hc totaux	21,8066	90%	2,1807
HAP	0,0029	90%	0,0003

Identification bassin		PK3300	
Type d'ouvrage	Bassin routier avec volume mort		
Exutoire	talweg sud-est		
Surface active (ha)	4,5022		
Débit de fuite (L/s)	17,4		
Trafic (TMJA)	17614		
Nature du polluant	Charge de pollution annuelle rejetée	Taux d'abattement	Charge de pollution annuelle rejetée après abattement
	(kg)		(kg)
MES	2143,68	85%	321,55
DBO ₅	540,3	80%	108,05
DCO	1938,0	70%	581,40
Zinc (Zn)	18,4373	85%	2,7656
Cuivre (Cu)	1,2775	85%	0,1916
Cadmium (Cd)	0,1003	85%	0,0150
Hc totaux	40,7251	90%	4,0725
HAP	0,0053	90%	0,0005

► Exutoire talweg St-Jean-de-Beigné

Le bassin nord couvre un impluvium routier portant les deux sens de circulation.

Le bassin sud couvre l'impluvium routier de la ½ chaussée sud. Le trafic pris en compte correspond à la moitié du trafic estimé sur cette section.

Identification bassin		PK7450N	
Type d'ouvrage	Bassin routier avec volume mort		
Exutoire	talweg St-Jean-de-Beigné		
Surface active (ha)	4,9806		
Débit de fuite (L/s)	20,2		
Trafic (TMJA)	17614		
Nature du polluant	Charge de pollution annuelle rejetée	Taux d'abattement	Charge de pollution annuelle rejetée après abattement
	(kg)		(kg)
MES	2371,46	85%	355,72
DBO ₅	597,7	80%	119,53
DCO	2143,9	70%	643,18
Zinc (Zn)	20,3964	85%	3,0595
Cuivre (Cu)	1,4133	85%	0,2120
Cadmium (Cd)	0,1110	85%	0,0166
Hc totaux	45,0525	90%	4,5053
HAP	0,0059	90%	0,0006

Identification bassin		PK7450S	
Type d'ouvrage	Bassin routier avec volume mort		
Exutoire	talweg St-Jean-de-Beigné		
Surface active (ha)	2,7025		
Débit de fuite (L/s)	11,1		
Trafic (TMJA)	8745		
Nature du polluant	Charge de pollution annuelle rejetée	Taux d'abattement	Charge de pollution annuelle rejetée après abattement
	(kg)		(kg)
MES	1047,08	85%	157,06
DBO ₅	324,3	80%	64,86
DCO	1067,4	70%	320,23
Zinc (Zn)	10,7676	85%	1,6151
Cuivre (Cu)	0,5032	85%	0,0755
Cadmium (Cd)	0,0530	85%	0,0080
Hc totaux	14,8583	90%	1,4858
HAP	0,0020	90%	0,0002

► Exutoire fossé accès péage A83

Chacun des bassins couvre un impluvium routier correspondant à la ½ chaussée (nord ou sud). Le trafic pris en compte correspond à la moitié du trafic estimé sur cette section.

Identification bassin		PK8400E	
Type d'ouvrage	Bief de confinement enherbé		
Exutoire	fossé vers accès péage A83		
Surface active (ha)	0,4668		
Débit de fuite (L/s)	1,8		
Trafic (TMJA)	8745		
Nature du polluant	Charge de pollution annuelle rejetée	Taux d'abattement	Charge de pollution annuelle rejetée après abattement
	(kg)		(kg)
MES	180,86	65%	63,30
DBO ₅	56,0	60%	22,41
DCO	184,4	50%	92,19
Zinc (Zn)	1,8599	65%	0,6510
Cuivre (Cu)	0,0869	65%	0,0304
Cadmium (Cd)	0,0092	65%	0,0032
Hc totaux	2,5665	50%	1,2832
HAP	0,0003	50%	0,0002

3.2.6.3. Moyens de surveillance et d'intervention

Les moyens de suivi, de surveillance et d'intervention sont présentés dans le volet D2, à partir de la page 399.

3.2.6.3.1. Pendant la phase travaux

La phase chantier – travaux, pour ce type d'aménagement, est à même de présenter de nombreuses incidences négatives sur l'ensemble des composantes de l'environnement. A cela plusieurs causes :

- ▶ La durée des travaux et leur planification ;
- ▶ La présence, pendant toute la durée des travaux de matériels dont le gabarit, la masse, les modes de propulsion ou de traction peuvent fortement impacter les sols notamment ;
- ▶ La présence, pendant toute la durée des travaux, de matériaux nécessaires à la réalisation du projet ;
- ▶ L'amenée sur site de produits potentiellement polluants.

Ces causes peuvent entraîner des conséquences diverses :

- ▶ La pollution des eaux, des milieux naturels et aquatiques, par diffusion accidentelle de produits (fuite de carburant, d'huile, etc.) ;
- ▶ La pollution des eaux, des milieux naturels et aquatiques, par maladresse lors de la réalisation des travaux (déversement accidentel, etc.), etc.

La liste des incidences négatives n'est pas exhaustive étant donné leur caractère accidentel ou leur occurrence dépendant des conditions météorologiques.

Toute personne intervenant sur le site (Maître d'Ouvrage, Maître d'Œuvre, coordonnateur de chantier) et constatant une pollution pouvant nuire à la qualité des eaux devra intervenir auprès des responsables pour faire cesser cette situation.

Les visites régulières de chantier (fréquence minimale d'une fois par jour) permettront de vérifier la bonne application par les entreprises, des mesures de réduction de nuisances (énumérées dans les paragraphes précédents).

Compte-tenu notamment de l'évolution de la réglementation environnementale, les dossiers de consultation des entreprises élaborés avant le début des travaux comporteront des exigences particulières en matière de protection de l'environnement durant la phase chantier.

Des dispositions seront prises pour veiller à l'application stricte des obligations, énoncées dans les pièces du marché, relatives à la lutte contre la pollution.

La surveillance en période chantier portera sur les points suivants :

- ▶ La mesure principale consiste à mettre en œuvre, en début du chantier, les dispositifs de gestion quantitative (ouvrages de stockage) et qualitative (rétention des pollutions) des eaux pluviales, afin de réduire au strict minimum le risque de contamination des eaux souterraines et des eaux superficielles par une éventuelle pollution accidentelle ;
- ▶ Le contrôle du parfait état de fonctionnement des engins de chantiers ;
- ▶ Aucun entretien d'engins ne sera réalisé sur le site ;
- ▶ Les travaux concernés par les secteurs de remontée de nappe devront impérativement être effectués en période de basses eaux et le reste des travaux devra, au maximum, l'être en période d'assez
- ▶ Le chantier évitera les fortes périodes pluvieuses ;
- ▶ La tenue d'un carnet de chantier relatant les incidents en cours de chantiers.

La période de chantier constitue une phase pendant laquelle des contraintes peuvent peser sur l'environnement. Ainsi, le suivi technique de la réalisation des travaux, conformément aux règles de l'art et conformément aux prescriptions du présent dossier loi sur l'eau sera assuré par le maître d'ouvrage.

Lors de la mise en place des différentes mesures, la présence d'un écologue est indispensable pour s'assurer qu'elles seront conformes aux attentes et qu'elles correspondent bien aux exigences écologiques des espèces visées. L'écologue sera présent lors d'une réunion de chantier préalable aux travaux et lors du lancement des

travaux sur le terrain. Enfin, il contrôlera également les installations en fin de travaux pour s'assurer que les aménagements sont parfaitement fonctionnels.

3.2.6.3.2. Pendant la phase exploitation

La mise en place des ouvrages de rétention des eaux pluviales nécessite l'organisation d'une gestion et d'un entretien adaptés sous peine d'une perte d'efficacité des dispositifs voire des phénomènes de relargage de la pollution interceptée ou de générer des nuisances (odeurs, aspect visuel, etc.).

L'entretien du réseau d'assainissement de la voirie sera assuré par les services du Département de la Vendée. L'entretien comprend notamment :

- ▶ La tonte et le fauchage des ouvrages de gestion des eaux pluviales ;
- ▶ Le curage régulier des ouvrages de gestion ;
- ▶ L'hydro-curage des collecteurs évacuant les eaux de ruissellement vers les milieux récepteurs ;
- ▶ L'absence de mise en œuvre de produits phytosanitaires ;
- ▶ Une vérification des ouvrages hydrauliques.

Il intègre également des contrôles réguliers des dispositifs de collecte et de traitement de manière à s'assurer de leur bon fonctionnement. Au-delà de cette vérification régulière, les services sont également mobilisés en cas d'événements exceptionnels.

Tout événement ou modification concernant les systèmes de rétention et le réseau de collecte des eaux pluviales et mettant en cause ou susceptible de remettre en cause la sécurité des personnes et/ou des biens sera déclaré dans les meilleurs délais au préfet.

D'autre part, les boues ou sédiments accumulés au niveau des ouvrages de gestion des eaux peuvent contenir des éléments potentiellement toxiques (métaux, hydrocarbures). Les boues retirées lors de chaque opération de curage feront l'objet d'analyses spécifiques pour évaluer leur niveau de contamination et orienter ainsi le choix pour leur élimination, leur traitement ou leur valorisation.

Le suivi des ouvrages de gestion des eaux pluviales s'étendra sur deux ans et comprendra deux analyses physico-chimiques et macropolluants (MES, DCO et DBO5) par an effectuées, une en hiver et la seconde en été après un événement pluvieux significatif (pluie supérieure à pluie décennale). Les données relatives à ce suivi seront transmises à la fin de chaque période de suivi au service en charge de la police de l'eau. Un bilan sera effectué à la fin des deux années de suivi.

Il permettra en fonction des résultats constatés de statuer sur l'arrêt du suivi ou sur sa réorientation (prolongement des prélèvements pour analyses, renforcement du suivi).

3.2.6.3.3. Intervention en cas de pollution accidentelle

Lors d'un accident générant des pollutions susceptibles d'atteindre le milieu récepteur, les services chargés de l'entretien et de l'exploitation des dispositifs de gestion des eaux pluviales seront rapidement alertés.

Les ouvrages sont dimensionnés pour une pluie d'occurrence décennale et auront le volume nécessaire pour stocker un volume équivalent à un camion-citerne. Ainsi, le transfert de polluants vers les milieux aquatiques ne pourra pas se faire de manière directe.

La rapidité d'intervention des services concernés, associée à une faible vitesse d'évacuation des polluants dans les ouvrages, permettra d'éviter toute diffusion vers le milieu souterrain et superficiel.

Les services d'intervention se chargeront d'accéder aux ouvrages concernés, et de pomper les eaux polluées, voire d'excaver les sols impactés par une éventuelle pollution.

Les exploitants se chargeront d'alerter, le plus rapidement possible :

- ▶ Le SDIS 85 ;
- ▶ La DDTM 85 ;
- ▶ Les communes de Sainte-Gemme-la-Plaine, Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Hermine.

De manière générale, la démarche à suivre par les services qui interviendront sur site peut se concrétiser par un « mode d'emploi » synthétique comprenant : une carte de situation du réseau de collecte des eaux pluviales, des dispositifs de gestion et de traitement et les principes de fonctionnement.

Recommandation de la MRAe P6

En ce qui concerne la qualité de l'air, le dossier s'appuie sur les éléments relatifs à l'année 2021 mis à disposition par Air Pays de la Loire en mai 2023 à l'échelle du territoire de la communauté de communes Sud Vendée Littoral. Pour chacun des polluants (COVNM NOx PM₁₀ PM_{2,5} et SO₂)⁵ le dossier indique des diminutions dans des proportions variables (-24 % pour les PM₁₀ et -60 % pour le SO₂) sur la période 2008-2021. Toutefois La MRAe relève que par rapport aux éléments présentés dans le diagnostic du territoire établi dans le cadre du plan climat air énergie territorial, les émissions de polluants en 2021 sont en hausse par rapport à ceux de 2016. Le dossier gagnerait à expliciter cet écart afin de comprendre s'ils résultent d'une évolution de la méthodologie pour quantifier les émissions entre 2016 et 2021 où s'ils relèvent d'autres facteurs conjoncturels pour un ou plusieurs secteurs d'activités du territoire.

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

Une liste des personnes et organismes à prévenir, dans l'ordre des priorités, avec les compétences et les coordonnées correspondantes sera également établie.

L'évacuation des produits polluants stockés dans les ouvrages sera effectuée par une entreprise compétente.

Ensuite, l'ensemble des ouvrages sera nettoyé avant leur remise en service.

3.2.6.4. Concomitance des phénomènes de remontées de nappe et des épisodes d'occurrence centennale pour le rétablissement des écoulements hydrauliques interceptés au niveau des 3 fonds de vallons interceptés

Ce point est traité dans le rapport d'étude hydrogéologique des impacts (annexe 16.5 de la pièce D2 - Etude d'impact).

Le projet de déviation recoupera 3 fonds de vallons soumis à des remontées de nappes, ce qui a pour effet de constituer un barrage aux écoulements de surface en condition de crue de nappe. Le projet devra maintenir la capacité d'écoulement dans les conditions actuelles. Il sera mis en place à la base de chaque digue un système de buses dimensionnées de telle manière à ne pas aggraver la montée des eaux sur les terres agricoles ni accélérer l'écoulement.

Les éléments pris en compte pour les hautes eaux sont les chroniques piézométriques, lesquelles ne sont enregistrées que depuis la fin des années 1980 (décembre 1988 à Saint Aubin), soit depuis moins de cinquante ans. Par conséquent, il n'est pas possible de savoir si une crue de nappe centennale a été couverte par ces chroniques.

Les dernières mesures 2023-2024 montrent que la crue était inférieure d'environ 0.8 m à celle du 14/02/2014 utilisée dans les estimations. Le niveau de la crue de 2023-2024 était le même que lors de celle de décembre 2019 qui a servi de base pour délimiter les zones inondées, auxquelles a été ajoutée la surcote de la crue de 2014.

Par ailleurs, Le Conseil Départemental de la Vendée s'est attaché à placer les bassins de rétention des eaux pluviales hors des secteurs de remontée de nappe.

3.2.7. Evolution des nuisances pour les riverains des voies actuelles et futures : le bruit

Recommandation de la MRAE P17

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

La réglementation sur le bruit relatif aux infrastructures routières n'impose pas au porteur de projet des mesures de contrôle des niveaux sonores après mise en service. (Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières). Néanmoins des mesures pourront être réalisées à terme dans le cadre du PPBE.

3.2.8. Qualité de l'air

3.2.8.1. Analyse de l'état initial de l'environnement

Le diagnostic du territoire établi dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territorial de la communauté de communes Sud Vendée Littoral a été réalisé sur la base de l'inventaire BASEMIS® version 5, développé par Air Pays de la Loire sur la période 2008-2016.

À chaque mise à jour de l'inventaire, Air Pays de la Loire intègre deux nouvelles années à l'inventaire et recalcule l'inventaire sur les années antérieures en appliquant les évolutions méthodologiques nécessaires. Ceci permet de conserver la même méthodologie sur l'ensemble des années et ainsi de rendre ces données comparables. Il est donc à noter que chaque nouvelle version de l'inventaire remplace et annule les versions précédentes (V7 remplace les versions : V6, V5, et suivantes).

Les chiffres présentés dans l'étude d'impact sont issus de la 7ème version de l'inventaire BASEMIS®.

Le graphique suivant présente l'évolution des émissions de polluants atmosphériques, extrait de la fiche territoriale de la Communauté de Communes Sud Vendée Littoral établie par Air Pays de la Loire en avril 2023. Ce graphique met en évidence une baisse des émissions de polluants en 2021 par rapport à celles de 2016.

Remarque de la MRAe

La MRAe recommande :

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

Évolution des émissions de polluants entre 2008 et 2021 (base 100 en 2008)

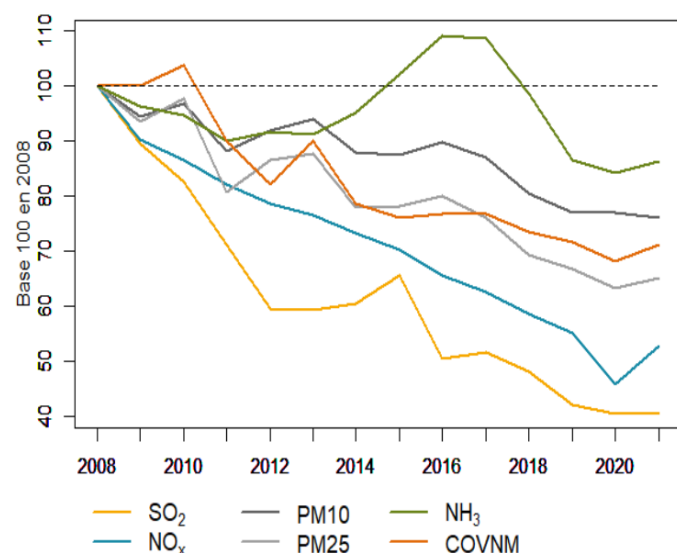


Figure 2 : Evolution des émissions de polluants entre 2008 et 2021 sur le territoire de la cc Sud Vendée Littoral

Afin de qualifier la qualité de l'air, une campagne de mesures dans l'environnement a été réalisée sur deux périodes de 14 jours, en mars et juillet 2019.

Conformément à la méthodologie du CEREMA, la campagne de mesures a été adaptée aux enjeux de l'étude. Ainsi, dans le cadre d'une étude de niveau II, deux polluants traceurs ont été appréhendés : le dioxyde d'azote (NO₂) et le benzène. Le NO₂, et le benzène, dans une moindre mesure, sont deux bons indicateurs de la pollution atmosphérique émise par le trafic routier.

Le choix de ne pas retenir les particules fines est justifié par la disponibilité des données issues de mesures permanentes de la qualité de l'air (réalisées par l'association Air Pays de la Loire) pouvant servir de référence à proximité de la zone d'étude, comme préconisé par le guide méthodologique.

3.2.8.2. Prise en compte de l'environnement par le projet

Remarque de la MRAe

La présentation adoptée est peu détaillée et ne permet pas de comprendre comment les résultats finaux ont été obtenus, ni la raison pour laquelle il est désormais pris en compte le paramètre PM₁₀ alors que l'état initial s'était attaché à faire des mesures en retenant le benzène comme second traceur en complément du dioxyde d'azote.

Concernant la modélisation de la dispersion atmosphérique, le dioxyde d'azote a été choisi, tel que préconisé par le guide méthodologique, auquel ont été ajoutés les particules PM10. Le potentiel de transfert des substances dans les milieux d'exposition dépend principalement de leurs caractéristiques physico-chimiques.

L'ensemble des composés chimiques émis vont dans un premier temps être dispersés par l'intermédiaire du vent. Ensuite, de par leur densité, les composés particuliers vont se déposer au sol. La dispersion d'un polluant gazeux et d'un polluant particulaire peut différer de façon plus ou moins importante d'où notre volonté de présenter ces deux substances.

Le travail de modélisation des concentrations des polluants résultant du trafic routier a été réalisé à l'aide de la suite logiciel de modélisation de la dispersion atmosphérique ADMS (Cambridge Environmental Research Consultant Ltd, et dans sa dernière version disponible au moment de la rédaction de ce rapport) dans sa suite adaptée à la circulation routière ADMS-Roads.

Les données d'entrées prises en compte dans la modélisation sont présentées ci-après.

Topographie

L'effet du relief n'a pas été intégré à la modélisation.

Nature des sols

La valeur de 0,5 a été retenue dans le cadre de l'étude.

Données d'émissions atmosphériques

Le modèle de calcul des émissions qui a été mis en œuvre est le logiciel TREFIC™ (TRaffic Emission Factors Improved Calculation) version 5.1.2 qui utilise les données d'entrée suivantes :

- Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) pour les véhicules légers et les poids lourds, ainsi que leur vitesse moyenne sur chaque axe et pour chaque scénario
- La répartition du parc de véhicules pour chaque scénario
- Les facteurs d'émissions polluantes de chaque catégorie de véhicule
- Les conditions météorologiques moyennes sur la zone d'étude (températures et précipitations).

Les données de trafic sur le réseau sont fournies dans le chapitre 13.3.4.5. de la pièce D2 – Etude d'impact.

Tableau 68 : données de trafic sur le réseau d'étude – véhicules légers (TMJA)

Nom de la voie	2018	2025 - sans projet	2025 - avec projet	2045 - sans projet	2045 - avec projet
RD137 Saint-Jean Nord	10213	12004	916	17257	2410
RD137 St-Jean Sud	9573	11249	94	16221	1270
Contournement St-Jean Nord			11093		14841
Contournement St-Jean Sud			11161		14945
RD137 ZA Champereau	9573	11249	11249	16221	16221
RD137 Ste-Gemme Nord	9995	11744	1801	16221	4763
RD137 Ste-Gemme Sud	8615	8688	1817	12254	3467
RD137 RP 4 Chemins Sud	9573	11249	11249	15893	15893
Contournement Ste-Gemme Nord			10021		13592
Contournement 4 Chemins Sud			8683		10989

Tableau 69 : données de trafic sur le réseau d'étude – poids-lourds (TMJA)

Nom de la voie	2018	2025 - sans projet	2025 - avec projet	2045 - sans projet	2045 - avec projet
RD137 St-Jean Nord	1823	2143	164	3080	430
RD137 St-Jean Sud	1709	2008	17	2895	227
Contournement St-Jean Nord			1980		2649
Contournement St-Jean Sud			1992		2668
RD137 ZA Champereau	1709	2008	2008	2895	2895
RD137 Ste-Gemme Nord	1784	2096	322	2895	850
RD137 Ste-Gemme Sud	1538	1551	324	2187	619
RD137 RP 4 Chemins Sud	1709	2008	2008	2837	2837
Contournement Ste-Gemme Nord			1789		2426
Contournement 4 Chemins Sud			1550		1962

Les vitesses de circulation retenues sont les vitesses réglementaires.

Figure 3 : Données de trafic sur le réseau d'étude

Les facteurs d'émissions utilisés pour l'étude sont ceux du programme COPERT 5 (COmputer Programme to calculate Emissions from Road Transport) dont le développement technique est financé par l'Agence Européenne de l'Environnement. Ce modèle résulte d'un consensus européen entre les principaux centres de recherche sur les transports. Son utilisation est préconisée par le CEREMA pour la réalisation des études d'impact du trafic routier.

Ils dépendent :

- Des caractéristiques du véhicule (catégorie de véhicule, type de carburant, norme Euro...)
- Du "cycle" (trajet urbain, autoroute, moteur froid/chaud) et de la vitesse du véhicule
- De la température ambiante (pour les émissions à froid).

Le bilan des émissions qui en résulte est présenté dans le chapitre 7.2.2.2. de la pièce D2 – Etude d'impact.

	Unité	Etat initial	Etat futur sans projet 2025	Etat futur avec projet 2025	Etat futur sans projet 2045	Etat futur avec projet 2045
Oxydes d'azote (NOX)	kg/j	51.93	101.02	115.40	18.06	26.77
Particules PM10	kg/j	3.99	4.59	3.94	5.51	4.58
Particules PM2.5	kg/j	2.60	2.91	2.70	3.05	2.67
Monoxyde de carbone CO	kg/j	68.43	83.82	204.57	117.57	307.94
Composés Organiques Volatils (COVNM)	kg/j	8.12	13.32	15.54	9.05	13.95
Benzène	g/j	158.6	108.4	149.2	21.5	35.9
Dioxyde de soufre (SO2)	g/j	51.5	61.7	66.7	87.2	95.4
Arsenic	g/j	0.0883	0.1090	0.0946	0.1609	0.1438
Nickel	g/j	0.826	0.941	0.887	1.145	1.083
Benzo[a]pyrène	g/j	0.1252	0.1357	0.1398	0.1139	0.1187

Figure 4 : Bilan des émissions des polluants atmosphériques issues de TREFIC™

Météorologie

Les calculs de dispersion ont été menés à partir d'une année complète (2022) de mesures horaires des paramètres météorologiques suivants : vitesse et direction du vent, température, couverture nuageuse et précipitations. Les données de Saint-Jean-de-Beugné, sont issues du modèle Arome de Météo-France.

Pollution de fond

Les valeurs de la pollution de fond retenues sont des données mesurées par Air Pays de la Loire, sur les stations permanentes de son réseau ou lors de campagnes de mesure.

Tableau 70 : Valeurs de la pollution de fond retenues

Polluant	Valeur	Source
NOx	8 µg/m ³	Air Pays de la Loire Stations de la Roche-sur-Yon et La Tardière
NO2	6 µg/m ³	Air Pays de la Loire Stations de la Roche-sur-Yon et La Tardière
Particules PM10	13 µg/m ³	Air Pays de la Loire Station de La Tardière
Particules PM2.5	6.4 µg/m ³	Air Pays de la Loire Station de La Tardière
Benzène	1.1 µg/m ³	Air Pays de la Loire Station des Frères Goncourt
Arsenic	0.38 ng/m ³	Air Pays de la Loire Station Nantes CIM Bouteillerie
Nickel	0.66 ng/m ³	Air Pays de la Loire Station Nantes CIM Bouteillerie
Benzo(a)pyrène	0.088 ng/m ³	Air Pays de la Loire Station Nantes CIM Bouteillerie
Chrome	0.74 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air en proximité du périphérique est de Nantes - rapport juin 2022
Anthracène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air à Gloriette - Petite Hollande - décembre 2022
Benzo(a) anthracène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Campagne de mesure Qualité de l'air à Terres de Montaigu (été 2021 - hiver2022)
Benzo(b)fluoranthène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Campagne de mesure Qualité de l'air à Terres de Montaigu (été 2021 - hiver2022)
Benzo(k)fluoranthène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Campagne de mesure Qualité de l'air à Terres de Montaigu (été 2021 - hiver2022)
Benzo(j)fluoranthène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Campagne de mesure Qualité de l'air à Terres de Montaigu (été 2021 - hiver2022)
Benzo(ghi)pérylène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Campagne de mesure Qualité de l'air à Terres de Montaigu (été 2021 - hiver2022)
Chrysène	0.07 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air à Gloriette - Petite Hollande - décembre 2022
Dibenzo(a,h)anthracène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Campagne de mesure Qualité de l'air à Terres de Montaigu (été 2021 - hiver2022)
Indéno (1,2,3-cd) pyrène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Campagne de mesure Qualité de l'air à Terres de Montaigu (été 2021 - hiver2022)
Acénaphthène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air à Gloriette - Petite Hollande - décembre 2022
Acénaphthylène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air à Gloriette - Petite Hollande - décembre 2022
Fluorène	0 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air à Gloriette - Petite Hollande - décembre 2022
Fluoranthène	0.08 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air à Gloriette - Petite Hollande - décembre 2022
Phénanthrène	0.03 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air à Gloriette - Petite Hollande - décembre 2022
Pyrène	0.07 ng/m ³	Air Pays de la Loire Qualité de l'air à Gloriette - Petite Hollande - décembre 2022

Figure 5 : Valeurs de la pollution de fond retenues

La représentation cartographique de l'évolution des concentrations en PM10 avant et après projet pour les deux secteurs différents les plus exposés en traversée de bourg le long de l'actuelle RD 137 et au niveau des habitations les plus proches du tracé projeté est présentée ci-dessous.

La représentation de l'évolution des concentrations en NO₂ est quant à elle fournie dans le chapitre 7.2.2.2. de la pièce D2 – Etude d'impact.



Figure 6 : Etat initial – Concentrations en PM10– Sainte-Gemme-la-Plaine



Figure 7 : Etat de référence 2025 – Concentrations en PM10– Sainte-Gemme-la-Plaine



Figure 8 : Etat après projet 2025 – Concentrations en PM10 – Sainte-Gemme-la-Plaine



Figure 9 : Etat de référence 2025 – Concentrations en PM10 – Sainte-Gemme-la-Plaine



Figure 10 : Etat après projet 2045 – Concentrations en PM10 – Sainte-Gemme-la-Plaine



Figure 11 : Etat initial – Concentrations en PM10 – Saint-Jean-de-Beugné

**Etat référence 2025
Concentrations
en particules PM10**

Saint-Jean-de-Beugné

- Limites communales
- Zone d'étude AIR
- Bât
- Réseau routier

Concentration moyenne
annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$

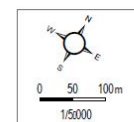
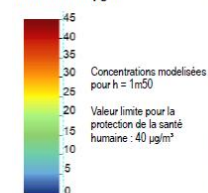


Figure 12 : Etat de référence 2025 – Concentrations en PM10 – Saint-Jean-de-Beugné

**Etat projet 2025
Concentrations
en particules PM10**

Saint-Jean-de-Beugné

- Limites communales
- Zone d'étude AIR
- Bât
- Réseau routier
- Emprise du projet

Concentration moyenne
annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$

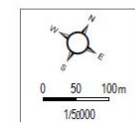
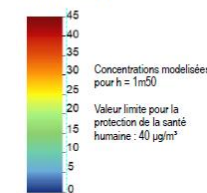


Figure 13 : Etat après projet 2025 – Concentrations en PM10 – Saint-Jean-de-Beugné



Figure 14 : Etat de référence 2045 – Concentrations en PM10 – Saint-Jean-de-Beigné



Figure 15 : Etat après projet 2045 – Concentrations en PM10 – Saint-Jean-de-Beigné

4. Annexes

4.1. Avis de l'INAO



La Directrice

Dossier suivi par : Frédéric LAVALETTE

Tél. : 02.41.87.33.36
Mail : f.lavalette@inao.gouv.fr

N/Réf : AVI85-Luçon_ContournementRoutier-20240116
V/Réf : dossier suivi par Olivier Herbreteau

Objet : Nouvelle desserte Luçon

La Directrice de l'INAO

A Monsieur le Préfet de Vendée
Préfecture de Vendée
Bureau de l'Environnement
Section des Enquêtes Publiques
29 rue Delille
58922 LA ROCHE-SUR-YON Cedex 9

Angers, le 16 janvier 2024

Par courrier en date du 21 décembre 2023, vous avez bien voulu faire parvenir à l'INAO, pour examen et avis, le projet de nouvelle desserte de Luçon par la RD 137 depuis l'autoroute A83.

La commune de Luçon se situe dans l'aire délimitée de l'aire géographique de l'AOP "Beurre Charentes-Poitou" et des Indications Géographiques Protégées (IGP) "Val de Loire", "Bœuf de Vendée", "Jambon de Vendée", "Moquette de Vendée", "Porc de Vendée", "Volailles de Vendée", "Brioche Vendéenne" et "Gâche Vendéenne".

Après étude du dossier, il ressort que :

- ce projet a pour objectif d'améliorer la desserte de Luçon par un axe routier essentiellement en 2*2 voies plus adapté, qui facilitera la circulation rendue plus fluide et plus sécurisée ;
- sur les trois variantes proposées, celle retenue par les communes de Saint-Jean-de-Beigné et Saint-Jean-La-Plaine est la moins impactante pour l'agriculture locale, du fait d'une emprise sur les terres agricoles limitée à 36 ha.

Aussi, je vous informe que l'INAO n'a pas de remarque à formuler sur ce projet.

Pour la Directrice de l'INAO,
Et par délégation,
Fabienne POUPARD

4.2. Avis de la CLE



Monsieur Le Directeur de la DDTM
SEN Pôle Police de l'eau
19 rue Montesquieu
BP 60 827
85 021 LA ROCHE SUR YON
A l'attention de Monsieur CHIRON

Mareuil sur Lay Dissais, le 19 octobre 2023

Objet : dossier d'enquête préalable à la DUP : étude d'impact pour la RD 137, desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Monsieur le Directeur,

Par envoi numérique du 10 octobre 2023, vous sollicitez l'avis de la CLE sur le projet cité en objet, conformément aux articles R.181-18 à R.181.33-1 du code de l'environnement et ceci, avant le 9 novembre 2023.

Dans l'impossibilité de réunir la CLE dans le délai requis, il n'a pas été possible de présenter le dossier d'autorisation aux membres de la CLE.

Toutefois, une analyse a été établie, je vous prie de la trouver ci-après.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le Président du CLE du SAGE du LAY

James GANDRIEAU

Syndicat Mixte
CLE DU LAY
Bassin du Lay

Syndicat Mixte Bassin du Lay

5 rue Hervé de Mareuil
85 320 MAREUIL SUR LAY DISSAIS

Tél. 02 51 30 51 53
www.bassindulay.fr



Avis de la CLE du SAGE du Lay

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
ETUDE D'IMPACT - RD137- DESSERTE DE LUÇON DEPUIS L'AUTOROUTE A83

1. Nature du projet et procédure engagée

Sous maîtrise d'ouvrage du Département, le projet de desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 consiste à l'aménagement à 2x2 voies de la RD 137 de l'échangeur autoroutier de Sainte-Hermine jusqu'à la RD 949 permettant l'accès à Luçon. 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-Beigné et de Sainte-Gemme-la-Plaine ;
- Améliorer le cadre de vie des habitants de ces deux communes

Le périmètre d'étude élargi comprend les communes de Sainte-Gemme-la-Plaine, de Saint-Jean-de-Beigné, l'extrémité sud de la commune de Sainte-Hermine et l'ouest de Saint-Aubin-la-Plaine. La RD137 est l'axe principal de desserte des centres-bourgs de ces communes.



Le projet se situe pour sa partie nord sur le SAGE du LAY et pour sa plus grande partie sur le SAGE Sèvre Niortaise marais Poltevin.

Syndicat Mixte Bassin du Lay



5 rue Hervé de Mareuil
85 320 MAREUIL SUR LAY DISSAIS



Tél. 02 51 30 51 53
www.bassindulay.fr



2. Caractéristiques du projet et liens avec le SAGE du LAY

Le projet doit être compatible avec les documents de planification dont le SAGE du Lay.

- **Compatibilité vis-à-vis du PAGD :**

Disposition 5.3.5 : Encourager l'utilisation raisonnée des pesticides et l'utilisation des techniques alternatives de désherbage pour les usages agricoles et non agricoles

« La CLE invite les utilisateurs de produits phytosanitaires (SNCF, EDF, Conseil Général de Vendée, communes, entreprises...) à former leurs agents d'entretien aux risques que présentent ces substances pour l'environnement et la santé.

L'entretien des surfaces enherbées, des aménagements paysagers et des espaces associés se fera selon des techniques non polluantes. L'utilisation de produits phytosanitaires sera proscrite, afin de protéger les ressources en eau. Les techniques alternatives utilisées peuvent être de natures différentes : balayage et brossage mécanique, désherbage thermique à flamme, fauchage, paillage, plantes couvre-sols, prairies fleuries et mellifères, désherbage manuel et mécanique.

Disposition 5.4.3 : Prise en charge des eaux pluviales

« Le SAGE demande que des solutions de prise en charge des eaux pluviales (rétention et/ou traitement) soient mises en œuvre (en lien avec les orientations mentionnées au paragraphe 6.5.1.). »

En raison des faibles emprises disponibles et de la problématique de remontée de nappe sur certains secteurs, la solution d'infiltration n'a pas été retenue pour une partie des bassins versants. Pour ces derniers, les eaux pluviales seront rejetées dans le milieu naturel ou dans le réseau pluvial public existant à l'aval du site. Toutefois, certains bassins ne seront pas étanches et permettront donc l'infiltration des eaux pour des pluies courantes.

Les ouvrages d'assainissement sont dimensionnés soit pour une période de retour de 10 ans soit pour une période de retour de 50 ans (pour lequel des enjeux sont présents en aval du projet) avec un débit de fuite régulé à hauteur de 3 l/s/ha.

Certains ouvrages ne seront pas étanchéifiés et permettront une infiltration des eaux sur ce terrain calcaire, lors des premières pluies. L'infiltration est une solution technique qui favorise la filtration des particules fines sur lesquelles est adsorbée une grande partie de la pollution et qui permet d'assurer un abattement de la charge polluante et de limiter ainsi l'impact des rejets sur la qualité de la ressource en eau souterraine

Disposition 6.5.1 Prise en compte des problématiques de ruissellement sur le bassin entier

Comme évoqué ci-dessus, tous les ouvrages d'assainissement sont dimensionnés pour une période de retour de 10 ans ou de 50 ans lorsque des enjeux sont présents en aval du rejet avec un débit de fuite régulé à hauteur de 3 l/s/ha.

Disposition 12.4.2 du PAGD du SAGE Lay prévoit la préservation des zones humides existantes

Compte tenu du périmètre du projet, sur plaine calcaire, celui-ci n'impacte pas de zones humides sur le territoire du SAGE du LAY (pages 98 et suivantes).

Syndicat Mixte Bassin du Lay



5 rue Hervé de Mareuil
85 320 MAREUIL SUR LAY DISSAIS



Tél. 02 51 30 51 53
www.bassindulay.fr



- **Compatibilité vis-à-vis du Règlement :**

Article 6 : Ruissellement : règle spécifique concernant la gestion des eaux pluviales

Cette règle prévoit : « Pour les aménagements, projets, etc., visés aux articles L. 214-1 et L. 511-1 du code de l'environnement, une limitation des débits spécifiques en sortie de parcelle aménagée de 5 à 10 l/s/ha est fixée pour toute nouvelle imperméabilisation avec mise en place de dispositifs de rétention à la parcelle (SDAGE Loire Bretagne 2010-2015) ».

Les ouvrages d'assainissement du projet sont dimensionnés pour une période de retour de 10 ans ou de 50 ans lorsque des enjeux sont présents en aval du rejet avec un débit de fuite régulé à hauteur de 3 l/s/ha, soit un débit inférieur aux limites fixées par l'article ci-dessus.

Au vu des documents fournis, des caractéristiques prévues dans le dossier et des dispositions évoquées ci-dessus, le projet est compatible avec le SAGE du Lay.



4.3. Avis du CNPF



Centre National de la Propriété Forestière
Bretagne - Pays de la Loire

Préfecture de la Vendée

01 FEV. 2024

Courrier Arrivé

Dossier suivi par Bérénice TIGIER
berenice.tigier@cnpf.fr – Tél : 02 40 76 97 30

Nos réf. : AG/BT/IM/2024_PLU_004
Objet : **Projet DUP nouvelle desserte de Luçon**
Mise en compatibilité du PLUI du Pays de Sainte-Hermine

Saint-Herblain, le 30 janvier 2024

Monsieur le Préfet,

J'ai bien reçu le projet de DUP pour les travaux d'aménagement de la nouvelle desserte de Luçon, en date du 21 décembre dernier, que vous m'avez transmis pour avis.

La variante du projet retenue est celle qui impacte le moins possible les espaces boisés et les corridors écologiques. Nous regrettons toutefois la disparition non compensée, dans un secteur déjà particulièrement peu boisé, d'une plantation feuillue privée de 7 500m² sur la commune de Sainte-Gemme-la-Plaine.

En dehors de cet élément, l'examen de ce projet n'appelle aucune remarque défavorable de ma part.

Je reste à votre entière disposition pour tout complément d'information que vous jugeriez utile.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président du CRPF Guy de COURVILLE
P/D le Directeur

Arnaud GUYON

Centre National de la Propriété Forestière | Bretagne - Pays de la Loire

36 avenue de la Bouvardière - 44800 Saint-Herblain
Tél : +33 (0)2 40 76 84 35
paysdeloire@cnpf.fr
https://bretagne-paysdelaloire.cnpf.fr/

101 A avenue Henri Fréville - 35200 Rennes
Tél : + 33 (0)2 99 30 00 30
bretagne@cnpf.fr

Établissement public national régi par les articles L321-1 et suivants du Code Forestier SIRET 18009231500023 – APE 84.13Z - TVA intracommunautaire FR 751 800 923 95



Monsieur le Préfet
Bureau de l'environnement
Section des enquêtes publiques
29 rue Deille
85 922 La Roche-sur-Yon

A l'attention de M. Olivier HERBRETEAU

4.4. Avis de l'OFB



Monsieur le Chef du Service Eau
et Nature
DIRECTION DEPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER
19, rue Montesquieu
BP 827
85021 LA ROCHE SUR YON Cedex

La Roche sur Yon, le 16/11/2023

Service départemental de la Vendée

N/Réf.: OFB85/FP/ND/119/2023
Dossier suivi par : Nicolas DUFRANC
Mél. : sd85@ofb.gouv.fr
V/Réf. : N°AIOT 0100031738

Objet : Projet de desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 (RD137) – communes de SAINT-JEAN DE BEUGNE et SAINTE-GEMME LA PLAINE (85).

Suite à l'examen du dossier de demande d'autorisation environnementale, que vous nous avez transmis le 10/10/2023, concernant la réalisation d'une desserte routière de Luçon, communes de SAINTE-GEMME LA PLAINE et SAINT-JEAN DE BEUGNE, présenté par le Conseil Départemental de la Vendée, l'Office français de la biodiversité (OFB) vous fait part de ses observations.

Pour l'essentiel,

Les modalités de réalisation du projet sont insuffisantes pour assurer la préservation des enjeux biodiversité présents. Il conviendrait d'apporter des compléments sur :

- La linéaire exact de haies recrées en compensation de celles détruites : il est question de 3000 mètres environ (p 291) ou de 4965 mètres (p 295),
- La description qualitative des haies qui vont être détruites ainsi que de leurs fonctionnalités,
- La compensation des haies détruites en termes d'équivalence fonctionnelle. Le ratio de compensation présenté ne nous paraît pas suffisant pour compenser la perte de fonctionnalités des haies existantes,
- La pérennité des mesures compensatoires proposées ainsi que des modalités de gestion des haies et des friches herbacées et fourrées qui vont être créées. La

Office français de la biodiversité
Service départemental de Vendée
10 rue du 93ème Régiment d'infanterie Bâtiment D RDC
85000 La Roche-sur-Yon
www.ofb.gouv.fr

sécurisation avec acquisition foncière constitue une garantie de pérennité des mesures de compensation, à condition de veiller à ce que l'efficacité des mesures respecte les dispositions de l'article L.163-1 du Code de l'Environnement : « Les mesures de compensation [...] doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes ».

1. Caractéristiques du projet

Le projet consiste à établir une desserte routière facilitant la desserte de Luçon et l'accès à l'autoroute A83 en assurant le contournement des bourgs des communes de SAINT-JEAN DE BEUGNE et SAINTE-GEMME LA PLAINE.

2. Spécificité et enjeux biodiversité

Ce projet se situe en secteur de plaine. L'essentiel des parcelles impactées par le projet sont des parcelles agricoles cultivées. Le projet se situe sur la plaine calcaire et ne touche pas les eaux superficielles.

Les masses d'eau superficielles concernées par le projet sont : « La Smagne de Sainte-Hermine jusqu'à la confluence avec le Lay » - FRGR0575b et « La Sèvre Niortaise » - FRGT31.

Les masses d'eau souterraines concernées par le projet sont : FRGG042 « Calcaires et marnes du Lias et Dogger du Sud-Vendée libres » et FRGG126 « Calcaires et marnes captifs sous Flandrien du Lias et Dogger du Sud Vendée ».

En page 82, le bureau d'études indique que le site d'étude se trouve en dehors du périmètre de protection de captage de Sainte Germaine.

En page 85, le bureau d'études précise que le projet ne se situe pas dans l'emprise de réserves naturelles régionales ou nationales. En revanche, le projet est voisin de deux zones NATURA 2000 : la ZPS « Plaine Calcaire du SUD Vendée » et les ZPS et ZSC « Marais Poitevin ». La première jouxte directement l'emprise du projet. Les espèces guides sont indiquées en page 86. Il s'agit du Busard cendré, de l'Œdicnème criard, de la Gorgebleue à miroir, du Pluvier doré et de 3 espèces d'oiseaux au statut de conservation défavorable : le Vanneau huppé, l'Alouette des champs et la Perdrix grise. La flore indicatrice de cette ZPS est constituée d'orchidées et d'une espèce végétale protégée l'Odontite de Jaubert, présente sur le site du projet.

En page 88, le bureau d'études indique que le projet n'est pas concerné par un arrêté de protection de biotope.

En page 89, le bureau d'études mentionne que le projet est concerné par quatre zones d'inventaire : 2 ZNIEFF de type 1 « Forêt de Sainte-Gemme » et « Bois de Ores » et 2 ZNIEFF de type 2 : « Plaine calcaire du Sud-Vendée » et « Complexe écologique du marais poitevin, des zones humides littorales voisines, vallées et côteaux calcaires attenants ». La ZNIEFF de type 2 « Plaine Calcaire du Sud Vendée » reprend les contours de la ZPS portant le même nom.

En page 91, le bureau d'études indique que le projet n'est pas concerné par un parc national, une zone humide de type Ramsar mais qu'en revanche il est très proche du parc naturel régional du Marais Poitevin.

En pages 92 à 95, le bureau d'études précise que le SRADDET et le SCOT identifient un corridor écologique entre le bourg de SAINTE-GEMME LA PLAINE et des villages appartenant à CHEVRETTE, MOUZEUIL SAINT-MARTIN et NALLIERS.

2

3. Pertinence de l'état initial

Le bureau d'études a effectué de nombreuses visites de terrain pour établir des inventaires faunistiques et floristiques. 14 visites ont été réalisées en 2019 et deux visites complémentaires en 2022.

Un diagnostic des zones humides a été réalisé en complément des inventaires communaux des zones humides. Il met en évidence que les zones humides ne représentent pas un enjeu sur cette zone fortement cultivée et irriguée.

Les principaux enjeux forts sur la faune et la flore sont :

- La présence de nombreux oiseaux nicheurs et protégés à l'échelle nationale : • Gorgebleue à miroir, Œdicnème criard, Busard cendré, Bruant proyer et Cochevis huppé ; affiliés aux cultures et aux prairies, Linotte mélodieuse, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Cisticole des joncs, Bouscarle de Cetti, Fauvette des jardins, Tourterelle des bois s. On notera également la présence du Traquet motteux en période migratoire et du Pipit farlouse.
- Concernant les espèces à enjeux ciblées lors des visites complémentaires de 2022 (le Busard cendré et l'Œdicnème criard), les prospections n'ont pas permis de recontacter les couples sur les mêmes parcelles.
- En matière de flore, la présence d'Odontites de Jaubert en bord de tracé est prise en compte.
- Un grand linéaire de haies va être détruit ainsi que des zones de friches. Il est important d'indiquer que, malgré la faible présence de haies sur cette zone, elles représentent un enjeu important pour la plupart des taxons contactés.

Le bureau d'études ne mentionne pas les essences qui composent les différentes typologies de haies.

4. Prévion d'impact et mesures d'évitement, de réduction et de compensation des atteintes à la biodiversité

4.1 Pertinence des mesures d'évitement

En page 225, le bureau d'études fait une synthèse des différentes variantes étudiées pour contourner les bourgs de SAINT-JEAN DE BEUGNE et SAINTE-GEMME LA PLAINE. Les deux variantes choisies sont les plus courtes et moins impactantes pour les milieux naturels.

4.2 Evaluation de la prévision des impacts et pertinence des mesures de réduction

Dans ce dossier, l'évaluation des 3 kilomètres de haies qui vont être détruites n'est pas vraiment réalisée. Seule la cartographie avec les différentes typologies de haies est disponible. Nous apprenons l'ampleur de cette destruction dans le chapitre concernant les mesures compensatoires.

En page 257, le bureau d'études met en évidence les risques de lessivage et d'entraînement des particules fines pendant la période de chantiers. Il indique qu'il n'interviendra pas en périodes pluvieuses. Il ne décrit pas précisément les mesures mises en place pour éviter ces entraînements. Nous suggérons de réaliser les ouvrages d'assainissement prévus en page 240 avant de réaliser la plateforme routière pour diriger les eaux du chantier vers ceux-ci. Des solutions peuvent également être trouvées dans le guide <https://professionnels.ofb.fr/fr/doc-guidesprotocoles/bonnes-pratiques-environnementales-protection-milieux-aquatiques-en-phase>.

3

Le bureau d'études prévoit qu'il adaptera les interventions au cycle de chaque taxon. Les modalités sont précisées en page 284 (mesure R13).

Le bureau d'études prévoit également des mesures telles que des barrières physiques pour préserver certains taxons. Des barrières seront installées pendant la phase chantier pour éviter l'intrusion d'amphibiens et de reptiles sur les zones d'intervention des engins de terrassement.

4.3 Evaluation des impacts négatifs résiduels significatifs et pertinence des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité

En page 291, le bureau d'études prévoit la replantation de haies et de forêt de feuillus en compensation des linéaires perdus. Le linéaire replanté est identique au linéaire détruit. Nous pouvons nous interroger sur le respect du principe d'équivalence fonctionnelle d entre les haies en place et celles qui vont être replantées avec des arbres jeunes. Le ratio de compensation pour les haies est à affiner au regard de l'analyse fonctionnelle des haies qui vont être détruites, mais ce dernier ne peut pas être de 1 pour 1.

Le pétitionnaire devra prévoir des replantations si les suivis mettent en évidence une perte d'arbres en quantité importante.

En page 295, le linéaire de haies qui sera planté est de 4965 mètres ; ce dernier ne correspond pas au linéaire annoncé de 3000 mètres en page 291.

En pages 292 à 294, le bureau d'études prévoit également des créations de friches herbacées et de fourrés sur des zones acquises à proximité de la zone. Il reste imprécis sur les modes de gestions de ces zones

5. Suivis et autres mesures d'accompagnement

En page 298, le bureau d'études mentionne que un suivi par un écologue sera réalisé pendant une quinzaine d'année.

Les modalités de gestion et de suivi des haies replantées devraient figurer dans un cahier des charges dédié.

La sécurisation avec acquisition foncière constitue une garantie de pérennité des mesures de compensation, à condition de veiller à ce que l'efficacité des mesures respecte les dispositions de l'article L.163-1 du Code de l'Environnement : « Les mesures de compensation [...] doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes ».

6. Conclusion

En conclusion, les modalités de réalisation du projet sont insuffisantes pour assurer la préservation des enjeux biodiversité présents. Il conviendrait d'apporter des compléments sur :

- *Le linéaire exact de haies recrées en compensation de celles détruites : il est question de 3000 mètres environ (p 291) ou de 4965 mètres (p 295),*
- *La description qualitative des haies qui vont être détruites ainsi que de leurs fonctionnalités,*
- *La compensation des haies détruites en termes d'équivalence fonctionnelle. Le ratio de compensation présenté ne nous parait pas suffisant pour compenser la perte de fonctionnalités des haies existantes,*
- *La pérennité des mesures compensatoires proposées ainsi que des modalités de gestion des haies et des friches herbacées et fourrées qui vont être créées. La sécurisation avec acquisition foncière constitue une garantie de pérennité des mesures de compensation, à condition de veiller à ce que l'efficacité des mesures*

respecte les dispositions de l'article L.163-1 du Code de l'Environnement : « Les mesures de compensation [...] doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes ».

Le Chef de Service départemental adjoint
Frédéric PORTIER



4.5. Procès-verbal d'examen conjoint de la MECDU



Direction départementale
des territoires et de la mer

Service Habitat Aménagement Urbanisme et
Construction
Unité Planification Urbaine

La Roche-sur-Yon, le **15 FEV. 2024**

Dossier suivi par : Erwan Audran
Tél. : 02 51 44 32 70
Mail : erwan.audran@vendee.gouv.fr

Projet de déviation de la RD 137 (desserte de Luçon) et mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique (DUP) du plan local d'urbanisme intercommunal (PLU) de l'ex-Pays de Sainte-Hermine

Procès-verbal de la réunion des personnes publiques associées du 14 février 2024

Le mercredi 14 février 2024, à partir de 10h30, s'est tenue à la direction départementale et des territoires et de la mer (DDTM) une réunion d'examen conjoint concernant la mise en compatibilité du PLU de l'ex-Pays de Sainte-Hermine.

Étaient présents :

- M. Johan Guilbot, maire de Saint-Jean-de-Beugné,
- M. Bruno Gautron, adjoint au maire de Saint-Jean-de-Beugné,
- M. Pierre Careil, maire de Sainte-Gemme-la-Plaine,
- M. Sébastien Ouvrard, adjoint au maire de Sainte-Gemme-la-Plaine,
- M. Guillaume Graveleau, représentant la communauté de communes Sud-Vendée-Littoral,
- Mme Coline Maquaire, représentant le conseil départemental,
- M. Damien Limousin, représentant la DDTM.
- M. Erwan Audran, représentant la DDTM.

Excusés :

- la chambre d'agriculture,
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement,
- la chambre de commerce et d'industrie,
- l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine,
- l'agence régionale de santé.

I - Procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) d'une opération non compatible avec un plan local d'urbanisme

Présentation est faite de la procédure prévue par l'article L.153-54-2° du Code de l'urbanisme et applicable pour déclarer d'utilité publique une opération non compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme approuvé.

La présente réunion précède l'enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de la RD 137 concernant les communes de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine.

19 rue Montesquieu
BP 60827 - 85021 La Roche sur Yon Cedex
Tél. : 02 51 44 32 32 - Mail : ddtm@vendee.gouv.fr
www.vendee.gouv.fr

1/2

Il s'agit d'examiner le projet de mise en compatibilité du document d'urbanisme actuellement opposable avec les communes concernées, la communauté de communes Sud-Vendée-Littoral, la Région, le Département, les chambres consulaires et les services de l'État.

La réunion a pour objet de permettre aux différents partenaires d'émettre des observations sur le dossier de mise en compatibilité, compte tenu de l'opération envisagée. Les avis ou propositions recueillis seront consignés au présent procès-verbal établi par la direction départementale des territoires et de la mer.

M. Le Préfet adressera, après l'enquête publique, à Madame la présidente de la communauté de communes Sud-Vendée-Littoral, le dossier de mise en compatibilité, accompagné du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que du présent procès-verbal.

Le conseil communautaire devra se prononcer dans un délai de deux mois. Faute de réponse dans ce délai, l'avis sera réputé favorable.

Après ce délai, l'Autorité compétente sera amenée à prononcer la déclaration d'utilité publique du projet. Cette décision emportera mise en compatibilité du PLU de l'ex-Pays de Sainte-Hermine.

Le document d'urbanisme est modifié par la DUP elle-même et les modifications sont effectives dès la publication de la DUP. Les dispositions de la DUP doivent y être intégrées.

II - Contenu de la mise en compatibilité du PLU de l'ex-Pays de Sainte-Hermine

Le dossier comprend les éléments suivants :

Mise en compatibilité du règlement écrit des zones UEa, UEc, UEp, A (article 1.2) précisant l'autorisation des travaux liés et nécessaires au projet de reconfiguration de la RD 137, visant à améliorer la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83,

Mise en compatibilité du règlement graphique ajoutant l'emplacement réservé n°54 de 567148 m² au bénéfice du département, déclassant des haies et inscrivant de nouvelles protections au titre de l'article L.151-23 du Code de l'urbanisme et déclassant une zone humide de 20.224 m² au titre de l'article L.113-29 du Code de l'urbanisme.

III - Examen du dossier de mise en compatibilité

Après avoir rappelé l'avis favorable émis en CDPENAF, l'examen de ce dossier n'a fait l'objet d'aucune remarque à titre réglementaire. Les seules observations formulées ont relevé de l'enquête publique en particulier sur les enjeux relatifs à l'irrigation et aux conditions de desserte des collectivités. Sur ces points, le département a indiqué une prise en compte de ces problématiques lors des études à venir.

IV - Suite du dossier

Après avoir vérifié que les participants n'ont plus d'observation à formuler, la clôture de séance est prononcée à 11 heures 15.

Dressé à La Roche sur Yon, le 14 février 2024,

Pour le préfet et par délégation,
le Chef du Service Habitat Aménagement
Urbanisme et Construction


Pierre SPIETH

2/2



sce

Aménagement
& environnement

www.sce.fr

GROUPE KERAN