



**PIECE G**

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

RD137- Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83

Septembre 2023

**Pièce G : Mise en compatibilité du PLUi**

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
	Chef de projet : Madame Myriam PIED
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Tél. 02.51.17.29.29 E-mail : myriam.pied@sce.fr

## RAPPORT

TITRE	RD137- desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique Pièce G- Mise en compatibilité du PLUi
REFERENCE	180556 Desserte de Luçon depuis l'autoroute A83
NOMBRE DE PAGES	32
NOMBRE D'ANNEXES	0

## HISTORIQUE DU DOCUMENT

DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ
22/05/23	Édition 1	Version initiale	CBI	MPD
30/06/2023	Edition 2	Prise en compte des remarques du Cd85 et finalisation	CBI	MPD
08/09/23	Édition 3	Remarques CD85	CBI	MPD
20/09/23	Édition 4	Remarques CD85	CBI	MPD

## Sommaire

<b>1. Préambule.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Contexte réglementaire .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1. La déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme .....</b>	<b>5</b>
<b>2.2. La procédure de mise en compatibilité du PLUi .....</b>	<b>5</b>
2.2.1. Engagement de la procédure .....	5
2.2.2. Évaluation environnementale .....	6
2.2.1. Réunion d'examen conjoint .....	6
2.2.2. L'enquête publique .....	6
2.2.3. Consultation pour avis simple de l'EPCI compétent .....	6
2.2.4. Approbation de la mise en compatibilité du PLUi.....	6
2.2.5. Caractère exécutoire .....	6
2.2.6. L'impossibilité de mener en parallèle une autre procédure d'évolution du PLU .....	6
<b>3. Présentation du projet et raisons de son choix .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1. Contexte et objectifs du projet.....</b>	<b>7</b>
<b>3.2. Localisation et description des aménagements.....</b>	<b>8</b>
3.2.1. Tracé .....	8
3.2.2. Rétablissement des communications et desserte.....	8
3.2.3. Aménagements connexes.....	9
<b>3.3. Principales variantes d'aménagement envisagées.....</b>	<b>11</b>
3.3.1. Les variantes de la déviation de Saint-Jean-de-Beugné.....	11
3.3.2. Les variantes de la déviation de Sainte-Gemme-la-Plaine .....	12
<b>3.4. Variantes retenues et raisons du choix effectué.....</b>	<b>13</b>
3.4.1. Synthèse de la comparaison des variantes sur la commune de Saint-Jean-de-Beugné .....	14
3.4.2. Synthèse de la comparaison des variantes sur la commune de Sainte-Gemme-la-Plaine .....	14
<b>3.5. La justification de la solution retenue .....</b>	<b>14</b>
<b>4. Analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme. 16</b>	
<b>4.1. Compatibilité du projet avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) .....</b>	<b>16</b>

<b>4.2. Compatibilité du projet avec le SCoT Sud Vendée Littoral .....</b>	<b>17</b>
<b>4.3. Compatibilité du projet avec le PLUi de l'ex-Pays de Sainte-Hermine // Sud Vendée Littoral .....</b>	<b>19</b>
4.3.1. Rapport de présentation et Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) .....	19
4.3.2. Les pièces prescriptives du PLUi.....	19
4.3.3. Les servitudes d'utilité publique (SUP) .....	22
4.3.4. Synthèse des besoins de mise en compatibilité .....	23
<b>5. Modifications apportées au PLUi pour assurer la compatibilité du projet .....</b>	<b>23</b>
<b>5.1. Adaptation du règlement écrit .....</b>	<b>23</b>
<b>5.2. Adaptation du règlement graphique .....</b>	<b>25</b>
5.2.1. Inscription d'un emplacement réservé .....	25
5.2.2. Déclassement de haies inscrites au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme .....	25
5.2.3. Inscription de nouvelles protections au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme .....	25
5.2.4. Déclassement d'une zone humide classée au titre de l'article L.113-29.....	25
<b>6. Analyse des incidences de la mise en compatibilité du PLUi sur l'environnement .....</b>	<b>29</b>
<b>7. Avis des Personnes Publiques Associées.....</b>	<b>30</b>

## Table des figures

<i>Figure 1 : Localisation de l'aire d'étude du projet .....</i>	<i>7</i>
<i>Figure 2 : Plan de principe de la solution retenue .....</i>	<i>10</i>
<i>Figure 3 : Localisation des variantes de déviation étudiées .....</i>	<i>11</i>
<i>Figure 4 : Localisation des trois variantes de déviation de Saint-Jean-de-Beugné étudiées .....</i>	<i>11</i>
<i>Figure 5 : Localisation des quatre variantes de déviation de Ste-Gemme-la-Plaine étudiées.....</i>	<i>12</i>
<i>Figure 6 : Réseau Routier d'Intérêt Régional – SRADET Pays de la Loire .....</i>	<i>17</i>
<i>Figure 7 : Carte de synthèse – Rapport de présentation du SCoT.....</i>	<i>17</i>
<i>Figure 8 : Carte de synthèse – PADD.....</i>	<i>18</i>
<i>Figure 9 : Localisation de l'emprise du projet sur le zonage du PLUi .....</i>	<i>19</i>
<i>Figure 10 : Localisation de l'emprise du projet sur le plan des servitudes d'utilités publiques du PLUi .....</i>	<i>22</i>
<i>Figure 11 : Règlement graphique du PLUi avant mise en compatibilité .....</i>	<i>26</i>
<i>Figure 12 : Règlement graphique du PLUi après mise en compatibilité .....</i>	<i>27</i>
<i>Figure 13 : Tableau des emplacements réservés après mise en compatibilité.....</i>	<i>28</i>

## 1. Préambule

Le présent dossier constitue la mise en compatibilité du PLUi de l'ex-communauté de communes du Pays de Sainte Hermine pour permettre l'aménagement d'une nouvelle desserte de Luçon par la RD 137 depuis l'autoroute A83. Cet aménagement autorisant la déviation des bourgs de Sainte-Gemme-La-Plaine et de Saint-Jean-de-Beugné va permettre de faciliter, sécuriser et de fluidifier la desserte de Luçon depuis l'A83, tout en améliorant le cadre de vie des riverains.

Le Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'ancienne communauté de communes du Pays de Saint-Hermine a été approuvé par délibération du conseil communautaire Sud Vendée Littoral en date du 16 décembre 2021. Il a depuis fait l'objet d'une mise à jour par arrêté du 13 juin 2022. Les travaux d'aménagement envisagés sur la RD 137 ne portent pas atteinte à son économie générale, néanmoins, ils ne sont pas explicitement prévus par le PLUi.

Le foncier nécessaire à la réalisation de l'opération n'étant pas maîtrisé en totalité par le Département, maître d'ouvrage du projet, il a été décidé d'engager une procédure visant à obtenir une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) qui permettrait, en tant que de besoin, de recourir à l'expropriation. L'évolution du PLUi de l'ex-Pays de Saint-Hermine interviendra dans le cadre de la procédure de DUP, cette dernière emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme, en application des dispositions des articles L.121-4 et L.121-5 du Code de l'expropriation et L.153-54 du Code de l'urbanisme.

Le projet de desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 consiste en 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-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine ;
- ▶ Améliorer le cadre de vie des habitants de ces deux communes.

**La mise en compatibilité du PLUi doit permettre l'inscription des emprises nécessaires à cet aménagement en emplacement réservé. Quelques adaptations au règlement graphique et écrit, nécessaires au projet, sont également conduites dans le cadre de la présente procédure.**

## 2. Contexte réglementaire

### 2.1. La déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme

La loi du 8 mars 1810 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique a posé les principes qui régissent encore aujourd'hui la procédure d'expropriation.

Le décret n° 58-1463 du 31 décembre 1958 relatif aux plans d'urbanisme prévoyait de son côté que "aucun travail public ou privé à entreprendre dans le périmètre auquel s'applique le plan d'urbanisme ne peut être réalisé que s'il est compatible avec le plan".

C'est dans le prolongement de ce texte que la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 a introduit dans les codes de l'urbanisme et de l'expropriation une procédure de mise en compatibilité du plan d'occupation des sols avec la DUP, jamais remise en cause depuis. Il est ainsi possible simultanément de déclarer d'utilité publique le projet et de mettre en compatibilité le document local d'urbanisme (POS, PLU ou carte communale) en vigueur (article L153-54 du code de l'urbanisme).

Concrètement, l'opération qui fait l'objet d'une DUP ne peut être regardée comme compatible avec un document d'urbanisme local que si :

- ▶ Elle n'est pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par l'EPCI compétent ou la commune dans son plan,
- ▶ Elle ne méconnaît pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue.

Ces conditions sont cumulatives.

- ⇒ Le Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'ancienne communauté de communes du Pays de Sainte-Hermine ne présente pas d'incompatibilité à la réalisation des travaux relatifs aux aménagements de la RD 137, néanmoins, il a été jugé préférable, par le Département de la Vendée, d'inscrire en emplacement réservé l'ensemble de l'emprise nécessaire à la réalisation des travaux et à la mise en œuvre des mesures compensatoires. La présente notice explicative permet de présenter le programme des travaux, ses principales caractéristiques et ses impacts sur le PLUi et objet de la mise en compatibilité de ce dernier.

### 2.2. La procédure de mise en compatibilité du PLUi

#### 2.2.1. Engagement de la procédure

La mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité du PLUi avec une DUP appartient au préfet (ou au ministre lorsque la DUP ne relève pas de la compétence du préfet) qui, sur la base du dossier préalable à l'enquête publique adressé par l'expropriant, apprécie si l'opération est compatible avec les dispositions du document d'urbanisme. En cas d'incompatibilité, le préfet propose les mesures et modifications qu'il estime à même d'assurer la mise en compatibilité du document. En tout état de cause, le dossier de mise en compatibilité doit être strictement circonscrit aux dispositions effectivement incompatibles et au seul périmètre du projet.



## 2.2.2. Évaluation environnementale

Depuis le décret n° 2015-1783 du 28 décembre 2015 relatif à la partie réglementaire du livre 1<sup>er</sup> du code de l'urbanisme et à la modernisation du contenu du plan local d'urbanisme, la procédure de mise en compatibilité d'un PLU dans le cadre d'une DUP relève du champ de l'évaluation environnementale.

Les articles R.104-13 et R.104-14 du code de l'urbanisme précisent dans quels cas la mise en compatibilité du PLUi doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, soit de manière systématique, soit après un examen au cas par cas.

La présente mise en compatibilité, s'inscrit dans l'alinéa 1 du R101-13 :

« *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité* » :

1° *Lorsque celle-ci permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ; [...]* »

Par ailleurs, l'article L.122-14 du code de l'environnement prévoit :

« **Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L.122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.**

*Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la modification du plan ou du programme ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique.*

⇒ La procédure de mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale systématique, puisque le territoire est inscrit en site Natura 2000. Le code de l'environnement prévoit que celle-ci peut être conjointe à l'étude d'impact du projet, ainsi, le présent dossier ne présentera qu'une synthèse de l'étude d'impact et renverra vers la pièce complète, qui sera soumise à l'Autorité Environnementale.

## 2.2.1. Réunion d'examen conjoint

Pour la DUP emportant mise en compatibilité d'un PLUi la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) est effectuée lors d'une réunion d'examen conjoint prévue par le code de l'urbanisme (article L. 153-54-2° du code de l'urbanisme) :

« **Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :**  
1° **L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;**

2° **Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.** »

Conformément aux dispositions de l'article 153-54-2° du code de l'urbanisme, la présente mise en compatibilité du PLUi fera l'objet d'une réunion d'examen conjoint.

Le PV de la séance sera annexé au dossier d'enquête publique.

[Nota : cette partie sera renseignée au fur et mesure de la procédure]

## 2.2.2. L'enquête publique

Le projet de mise en compatibilité du PLUi est soumis à enquête publique organisée selon les modalités prévues au chapitre III du titre II du livre 1<sup>er</sup> du code de l'environnement. Il s'agit d'une enquête publique unique, portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération et, entre autres, sur la mise en compatibilité du PLUi, ouverte et organisée par le préfet (article L.153-55 du code de l'urbanisme). Dans le dossier d'enquête publique, un sous-dossier porte plus particulièrement sur la mise en compatibilité du PLUi (la présente pièce G). Il est constitué d'une notice explicative (ou rapport de présentation) présentant l'objet de la procédure et les évolutions apportées aux pièces du PLUi (règlement et documents graphiques, annexes), la synthèse récapitulative des modifications envisagées ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées et leurs avis éventuels.

## 2.2.3. Consultation pour avis simple de l'EPCI compétent

Au terme de l'enquête publique, le préfet transmet à l'EPCI compétent le dossier de mise en compatibilité du PLUi éventuellement modifié au vu des avis joints au dossier et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint. Le conseil communautaire dispose d'un délai de deux mois pour se prononcer. Son avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans ce délai (article L.153-57 du code de l'urbanisme).

## 2.2.4. Approbation de la mise en compatibilité du PLUi

L'approbation de la mise en compatibilité sera effective après l'arrêté préfectoral de DUP emportant mise en compatibilité du PLUi (article L.153-58 1° du code de l'urbanisme).

## 2.2.5. Caractère exécutoire

La décision prononçant la déclaration d'utilité publique est soumise aux modalités de publicité définies à l'article R.153-21 du code de l'urbanisme impliquant :

- ▶ Un affichage pendant un mois en mairie ou au siège de l'EPCI compétent,
- ▶ L'insertion de la mention de cet affichage en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département,
- ▶ Une publication au recueil des actes administratifs de l'État lorsqu'il s'agit d'un arrêté préfectoral ou au Journal officiel de la République française lorsqu'il s'agit d'un décret en Conseil d'État.

## 2.2.6. L'impossibilité de mener en parallèle une autre procédure d'évolution du PLU

En application de l'article L.153-56 du code de l'urbanisme, lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la DUP d'un projet, le PLU ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité, et ce, contrairement à la procédure de mise en compatibilité par le biais d'une déclaration de projet.

## 3. Présentation du projet et raisons de son choix

### 3.1. Contexte et objectifs du projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

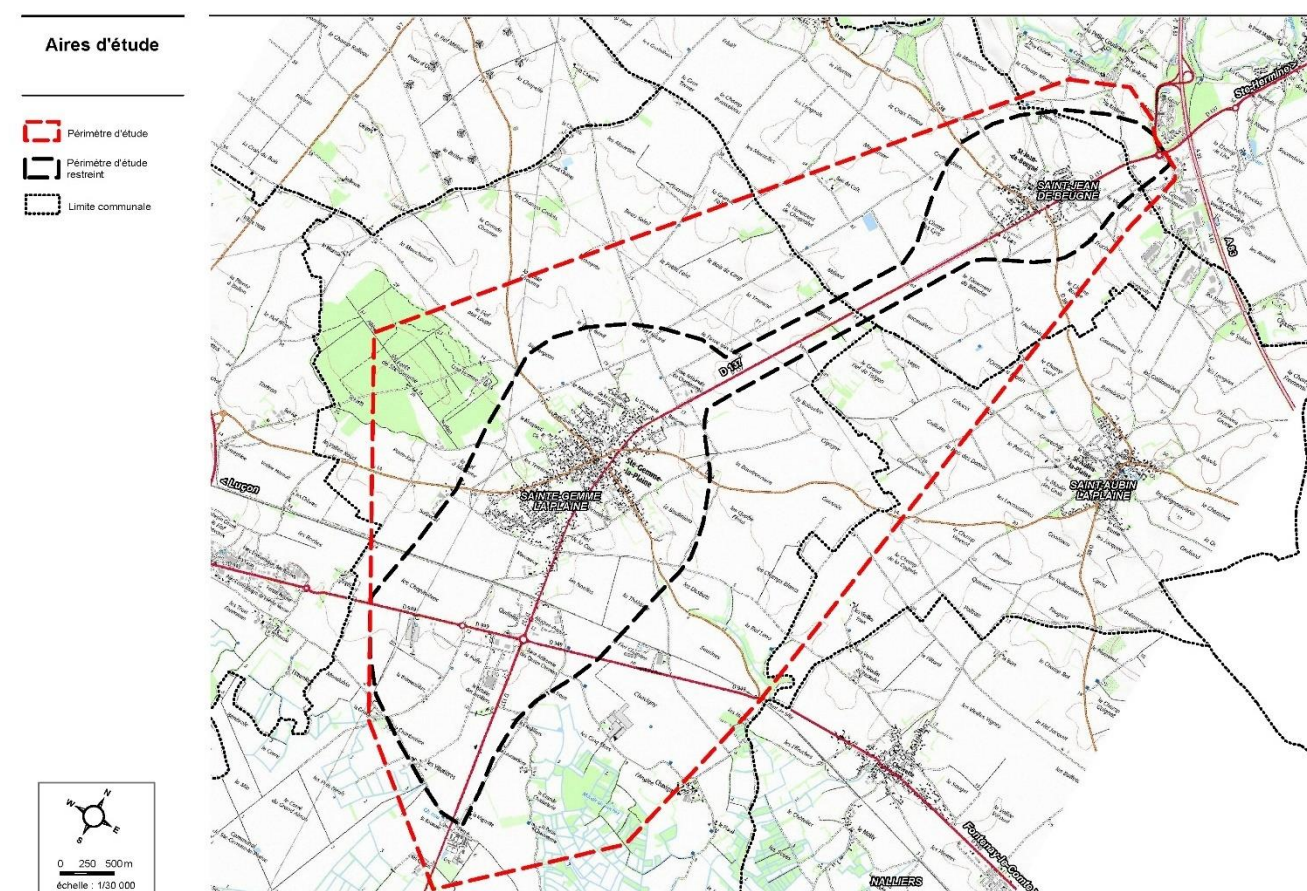
Au regard des niveaux de trafic élevés et de la part importante de poids-lourds, seul un aménagement à 2x2 voies permet de répondre à la fluidification et l'amélioration de la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83. Au-delà de la RD 949, le trafic allant vers La Rochelle est rétabli en bidirectionnelle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

Les objectifs visés par cet aménagement sont les suivants :

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

Ainsi, le projet s'insère sur un territoire d'étude élargi susceptible de concerner les communes de Sainte-Gemme-la-Plaine, de Saint-Jean-de-Beugné, l'extrémité sud de la commune de Sainte-Hermine et l'ouest de Saint-Aubin-la-Plaine, comme le montre la figure suivante.

**Figure 1 : Localisation de l'aire d'étude du projet**



Source : Etude d'impact du projet, SCE



## 3.2. Localisation et description des aménagements

Afin d'améliorer le cadre de vie des riverains de la RD 137 en centre-bourg, les communes de Saint-Jean-de-Beigné et de Sainte-Gemme-la-Plaine sont déviées en tracé neuf. Cela permet également de concourir à la sécurisation et l'apaisement de la traversée des centres-bourgs.

Afin de limiter les impacts et notamment sur le foncier agricole, la RD 137 est doublée sur place entre les deux communes. L'ensemble des communications et accès aux parcelles seront rétablis.

Le tracé et la concertation ont été étudiés et menés en intégrant en entrant les zones protégées Natura 2000 (cf. cartes « solutions retenues » ci-après).

### 3.2.1. Tracé

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

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

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

### 3.2.2. Rétablissement des communications et desserte

#### 3.2.2.1. Accès et sortie de la 2x2 voies

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

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

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

- ▶ Commune de Saint-Jean-de-Beigné :
- Rétablissement de l'accès par l'ancienne RD137 via le giratoire d'accès à l'échangeur de l'autoroute A 83 au Nord de la commune ;
- Création d'une bretelle de sortie sens Sud -> Nord depuis la 2x2 voies vers la commune au niveau de la RD88 ;
- Création d'une bretelle d'entrée sens Nord -> Sud sur la 2x2 voies au sud de la commune ;

- Pour la desserte d'un éventuel « village étape » au sud de la RD 88 :
  - Création d'une bretelle de sortie sens Nord -> Sud depuis la 2x2 voies en direction de la commune ;
  - Création d'une bretelle d'entrée sens Sud -> Nord en direction de l'autoroute.
- ▶ Commune de Sainte-Gemme la Plaine :
- Création d'une bretelle sortie sens Nord -> Sud depuis la 2x2 voies vers la commune au niveau de la ZA de Champereau ;
- Aménagement d'un échangeur dénivelé au niveau de la RD14 avec :
  - Création d'une bretelle d'entrée sens Nord -> Sud sur la 2x2 voies ;
  - Création d'une bretelle d'entrée sens Sud -> Nord sur la 2x2 voies

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

- ▶ Franchissement de la voie ferrée

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

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

- ▶ Rétablissement des routes départementales

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

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

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

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

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

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

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



- ▶ Rétablissement des voies communales, chemins agricoles, création de liaisons douces

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.3. Aménagements connexes

Au-delà de l'infrastructure en tant que telle, le projet s'accompagne d'un **réseau de voies douces et de voies mixtes** du nord au sud.

De plus, toutes les eaux de ruissellement de la plateforme routière seront recueillies et dirigées vers un **ouvrage d'assainissement avant rejet dans le milieu naturel**. Ainsi 9 bassins multifonction, dimensionnés pour stocker et traiter par simple décantation un volume correspondant à une averse décennale vont ponctuer le parcours et nécessitent des emprises complémentaires.

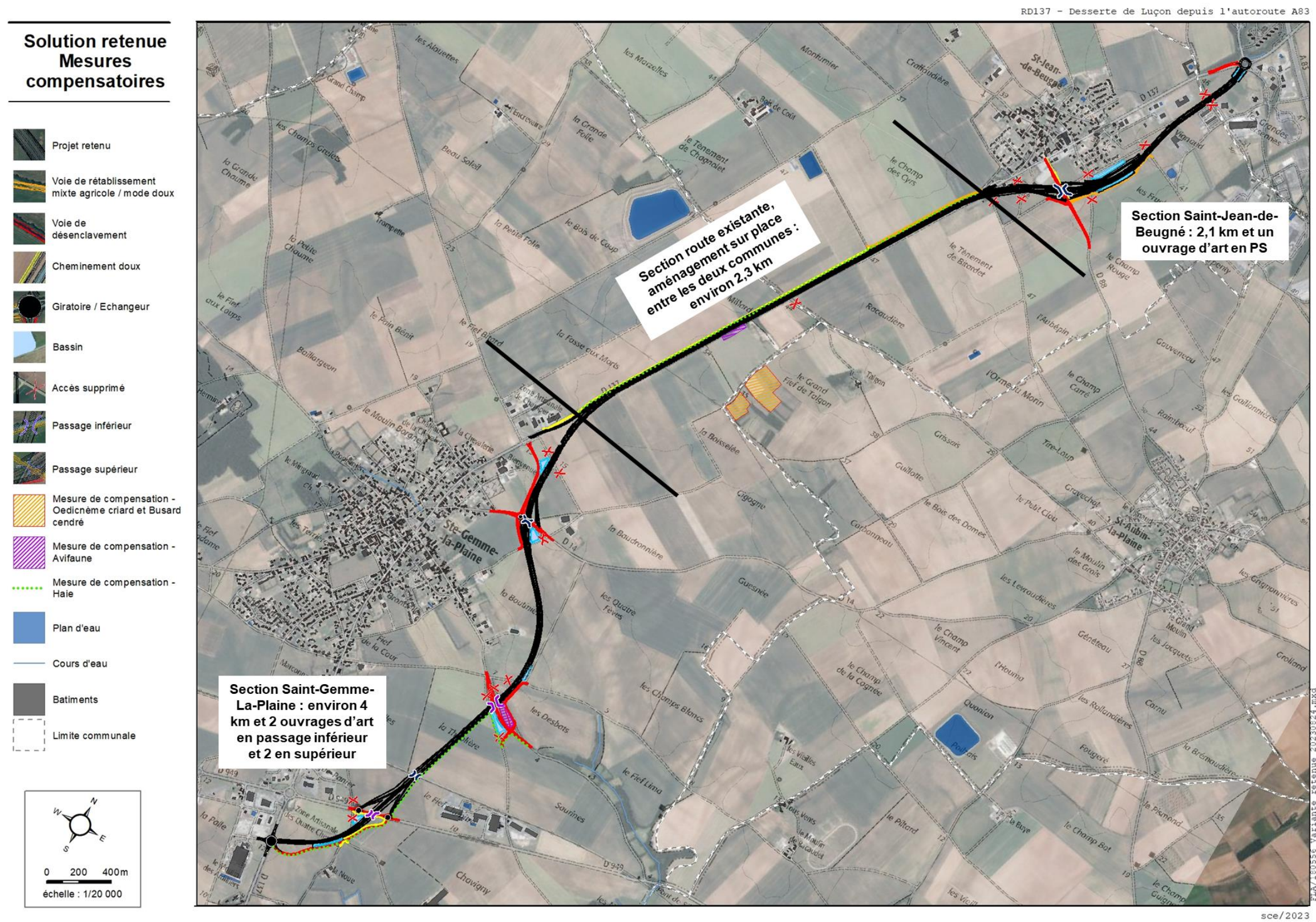
Par ailleurs, la conception du projet s'est accompagnée d'une étude d'impact qui a permis dans un premier temps d'identifier les incidences du projet sur l'environnement et dans un second temps de prévoir un certain nombre de mesures ERC « Eviter – Réduire - Compenser ». Ainsi, dans le cadre des mesures compensatoires, sont notamment exigés :

- ▶ La reconstitution de plusieurs alignements de haies, pour assurer l'insertion paysagère de l'ouvrage et recréer des abris nécessaires à la reproduction et l'alimentation de la faune sauvage (oiseaux bocagers, chiroptères).
- ▶ La création d'habitats de reproduction et d'alimentation pour l'avifaune et particulièrement les oiseaux nicheurs.

Ces aménagements connexes et mesures compensatoires nécessitent l'acquisition de surfaces complémentaires à l'emprise à proprement parlé de l'ouvrage et des conventions de réalisation et conservation avec les exploitants agricoles concernés. Celles-ci sont présentées dans la carte « solution retenue – mesures compensatoires », ci-après.



Figure 2 : Plan de principe de la solution retenue



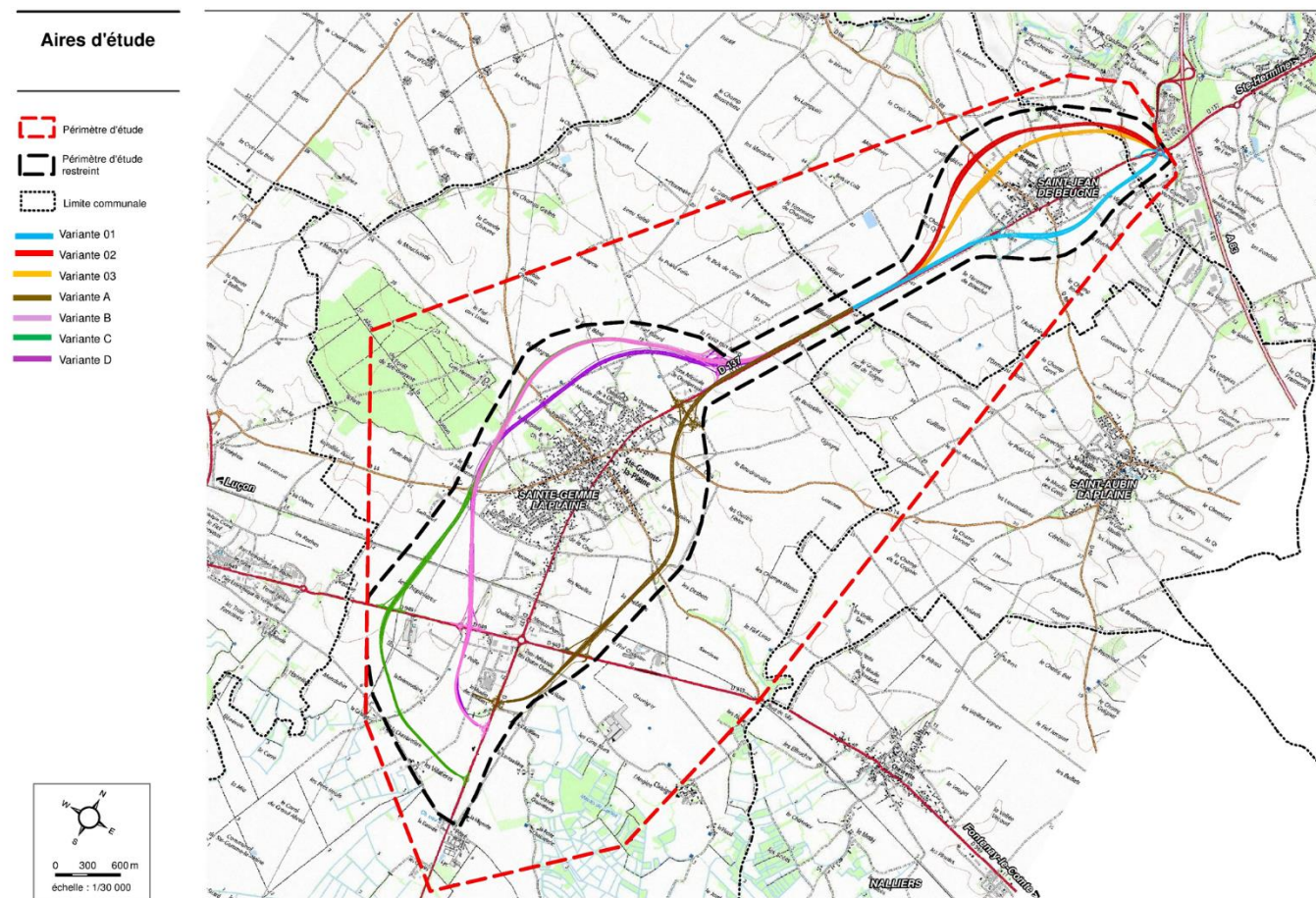
Source : Étude d'impact du projet, SCE



### 3.3. Principales variantes d'aménagement envisagées

L'implantation des déviations des deux centres-bourgs a fait l'objet de trois variantes pour Saint-Jean-de-Beugné et quatre variantes pour Sainte-Gemme-La-Plaine, comme le présente la carte ci-dessous :

Figure 3 : Localisation des variantes de déviation étudiées

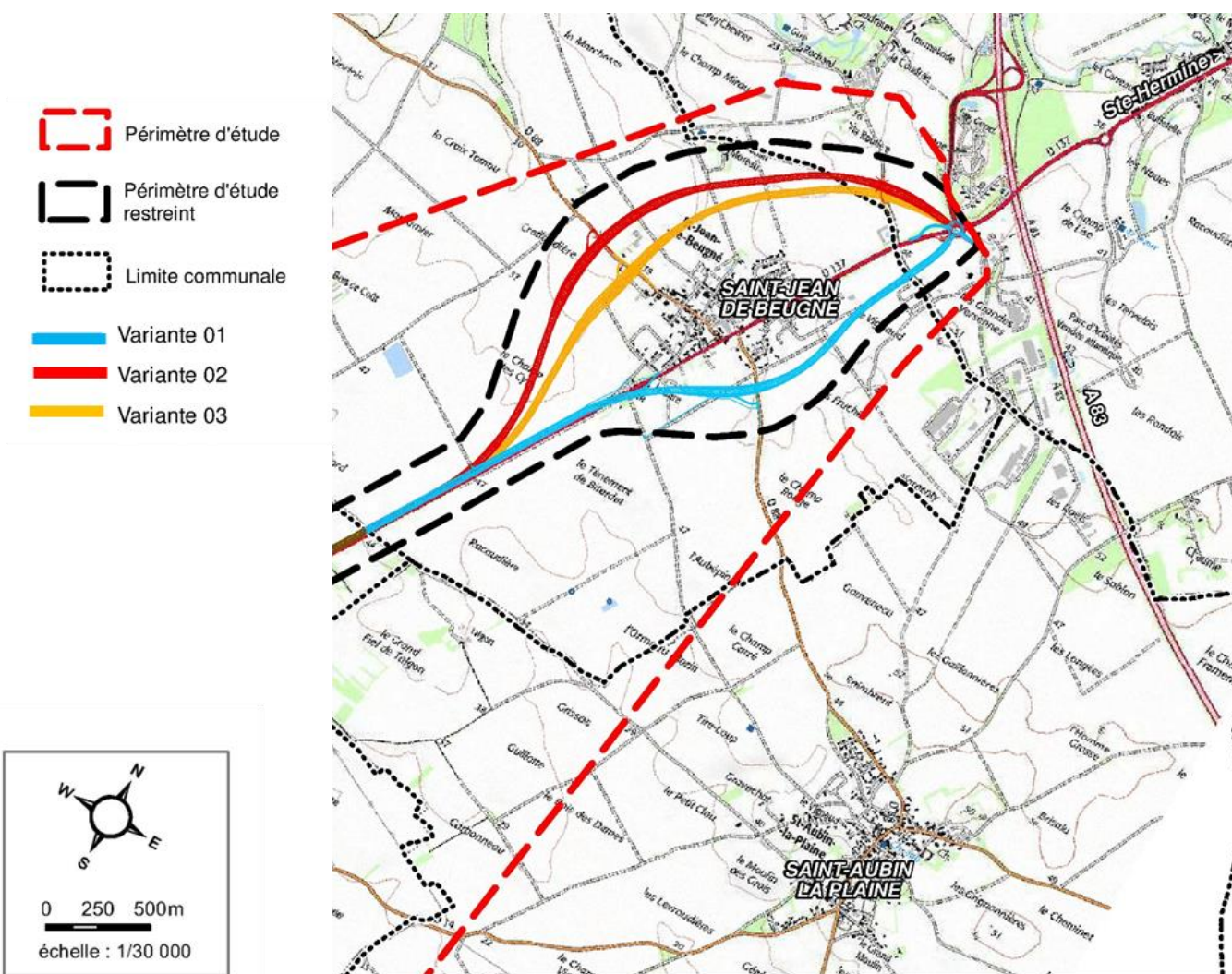


Source : Étude d'impact du projet, SCE

#### 3.3.1. Les variantes de la déviation de Saint-Jean-de-Beugné

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

Figure 4 : Localisation des trois variantes de déviation de Saint-Jean-de-Beugné étudiées



Source : Étude d'impact du projet, SCE



Le tableau ci-dessous reprend une présentation succincte des trois variantes étudiées sur le secteur de Saint-Jean-de-Beugné :

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

### 3.3.2. Les variantes de la déviation de Sainte-Gemme-la-Plaine

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

Figure 5 : Localisation des quatre variantes de déviation de Ste-Gemme-la-Plaine étudiées



Source : Étude d'impact du projet, SCE



Le tableau ci-dessous reprend une présentation succincte des quatre variantes étudiées sur le secteur de Sainte-Gemme-la-Plaine :

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

Particularités	Tracé le plus court.	Tronçon RD949 – RD137 sud en vitrine de la ZA des Quatre Chemins.	Tracé le plus long.	Tronçon RD949 – RD137 sud en ceinture de la ZA des Quatre Chemins.

### 3.4. Variantes retenues et raisons du choix effectué

Un travail d'analyse des incidences positives ou négatives a été réalisé via une analyse multicritère intégrant les dimensions du développement durable dont la méthode et les résultats sont présentés finement dans la pièce D « étude d'impact » du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

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

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

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

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

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

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

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

### 3.4.1. Synthèse de la comparaison des variantes sur la commune de Saint-Jean-de-Beigné

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

### 3.4.2. Synthèse de la comparaison des variantes sur la commune de Sainte-Gemme-la-Plaine

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

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

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

## 3.5. La justification de la solution retenue

A la suite de la concertation publique organisée, la solution retenue présentée à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est la plus aboutie et celle qui présente le moins d'impacts au regard des différents enjeux du territoire et qui répond aux objectifs fixés (garantir une desserte de qualité du pôle de Luçon, en améliorant la desserte de Luçon depuis l'autoroute A 83 à la RD 949 par un axe permettant une circulation rapide et fluide, tout en contribuant à la sécurisation des traverses d'agglomération de Saint-Jean-de-Beigné et de Sainte-Gemme-la-Plaine et améliorant ainsi le cadre de vie des habitants de ces deux communes). Les objectifs sont atteints par l'intermédiaire de cette solution dont les impacts sur l'activité agricole et sur l'environnement ont été le plus possible limités.

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

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

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



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

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

- ▶ Attirant la quasi-totalité du trafic de transit de la RD 137 ;
- ▶ Permettant le passage à une vitesse maximale autorisée à 110 km/h ;
- ▶ Permettant le dépassement, notamment des véhicules lents et poids lourds en toute sécurité ;
- ▶ Séparant les sens de circulation ;
- ▶ Créant des points d'échanges sécurisés (échangeurs, giratoires).

Par ailleurs, la réalisation d'une 2x2 voies par son attractivité notamment pour le monde industriel va contribuer au développement économique de la Communauté de communes Sud-Vendée Littoral

Les traversées des communes de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine seront grandement apaisées par ce report du trafic de transit et notamment PL sur la nouvelle voie, engendrant ainsi une réduction importante des pollutions et nuisances acoustiques pour les riverains de la RD 137. Toutefois, les centres-villes resteront attractifs par le maintien de points d'échanges pour l'accès aux commerces locaux.

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

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

## 4. Analyse de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

### 4.1. Compatibilité du projet avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Depuis le 7 février 2022, le SRADDET, établi et piloté par la Région, fixe les objectifs de moyen et long termes en lien avec plusieurs thématiques comme la maîtrise et la valorisation de l'énergie, la lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air. Il constitue un document stratégique essentiel pour relever les grands défis des années à venir. Il aborde en effet les enjeux essentiels de l'équilibre des territoires, des mobilités durables, de la reconquête de la qualité de l'eau et de la biodiversité, de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique ou encore de l'économie circulaire.

Pour répondre aux 3 défis (transition démographique, environnementale et numérique), 5 enjeux s'organisent :

- ▶ L'inscription d'une région périphérique et dynamique dans les échanges internationaux ;
- ▶ Le maintien de l'équilibre régional entre l'est intérieur et l'ouest littoral, villes et campagnes ainsi qu'entre les générations ;
- ▶ Des ressources naturelles et patrimoniales ménagées et valorisées pour le cadre de vie comme pour le développement ;
- ▶ Un système productif plus sobre et plus performant, plus autonome et plus durable ;
- ▶ L'atténuation et l'adaptation au changement climatique du territoire dans sa diversité et ses spécificités notamment littorales.

La stratégie est alors articulée autour de 2 axes, structurant 30 objectifs regroupés en 7 grandes orientations :

- ▶ Conjuguer attractivité et équilibre des Pays de la Loire
  - Assurer l'attractivité de tous nos territoires en priorisant sur les plus fragiles**
    - 1. Conforter un maillage fin et équilibré de polarités sur l'ensemble du territoire pour résorber la fracture territoriale ;
    - 2. Développer un urbanisme préservant la santé des Ligériens ;
    - 3. Contribuer à une offre de logements favorisant mixité sociale et parcours résidentiel et adaptée aux besoins d'une population diversifiée ;
    - 4. Maintenir une présence effective et adaptée des services du quotidien ;
    - 5. Renforcer l'offre de soins de premier recours sur l'ensemble du territoire ;
    - 6. Mieux intégrer les zones économiques et commerciales au projet de territoire ;
    - 7. Faire de la biodiversité et de sa connaissance un moteur d'innovation pour le développement des Pays de la Loire ;
  - Construire une mobilité durable pour tous les ligériens**
    - 8. Développer les transports collectifs et leur usage ;
    - 9. Promouvoir les autres solutions durables de déplacement incluant les motorisations alternatives (électrique, bio-GNV, hydrogène) ;
    - 10. Répondre aux besoins spécifiques de déplacement dans les zones peu denses ;
    - 11. Développer et faciliter l'intermodalité et la coordination entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité ;
    - 12. Développer la logistique fluviale et ferroviaire comme alternative à la route ;
  - Conforter la place européenne et internationale des Pays de la Loire**
    - 13. Conforter le rôle européen des métropoles et du réseau de villes au bénéfice de l'ensemble du territoire ligérien ;

- 14. Assurer la connexion nationale et internationale de la région au moyen d'infrastructures de transport adaptées ;
- 15. Promouvoir la digitalisation de l'économie et déployer les usages numériques au service de l'inclusion et de l'amélioration des services publics, au moyen d'une couverture numérique et en téléphonie mobile complète et performante ;

- ▶ Relever collectivement le défi de la transition environnementale en préservant les identités territoriales ligériennes

#### Faire de l'eau une grande cause régionale

- 16. Stopper la dégradation de la qualité de la ressource en eau et amorcer une dynamique de reconquête ;
- 17. Contribuer à un équilibre de la ressource par une gestion quantitative favorisant les économies d'eau ;

#### Préserver une région riche de ses identités territoriales

- 18. Concilier préservation des espaces naturels et développement des activités des territoires littoraux ;
- 19. Conjuguer préservation de la Loire et de l'estuaire avec la valorisation de son patrimoine et la gestion des risques ;
- 20. Promouvoir une ruralité ouverte, vivante et respectée ;

#### Aménager des territoires résilients en préservant nos ressources et en anticipant le changement climatique

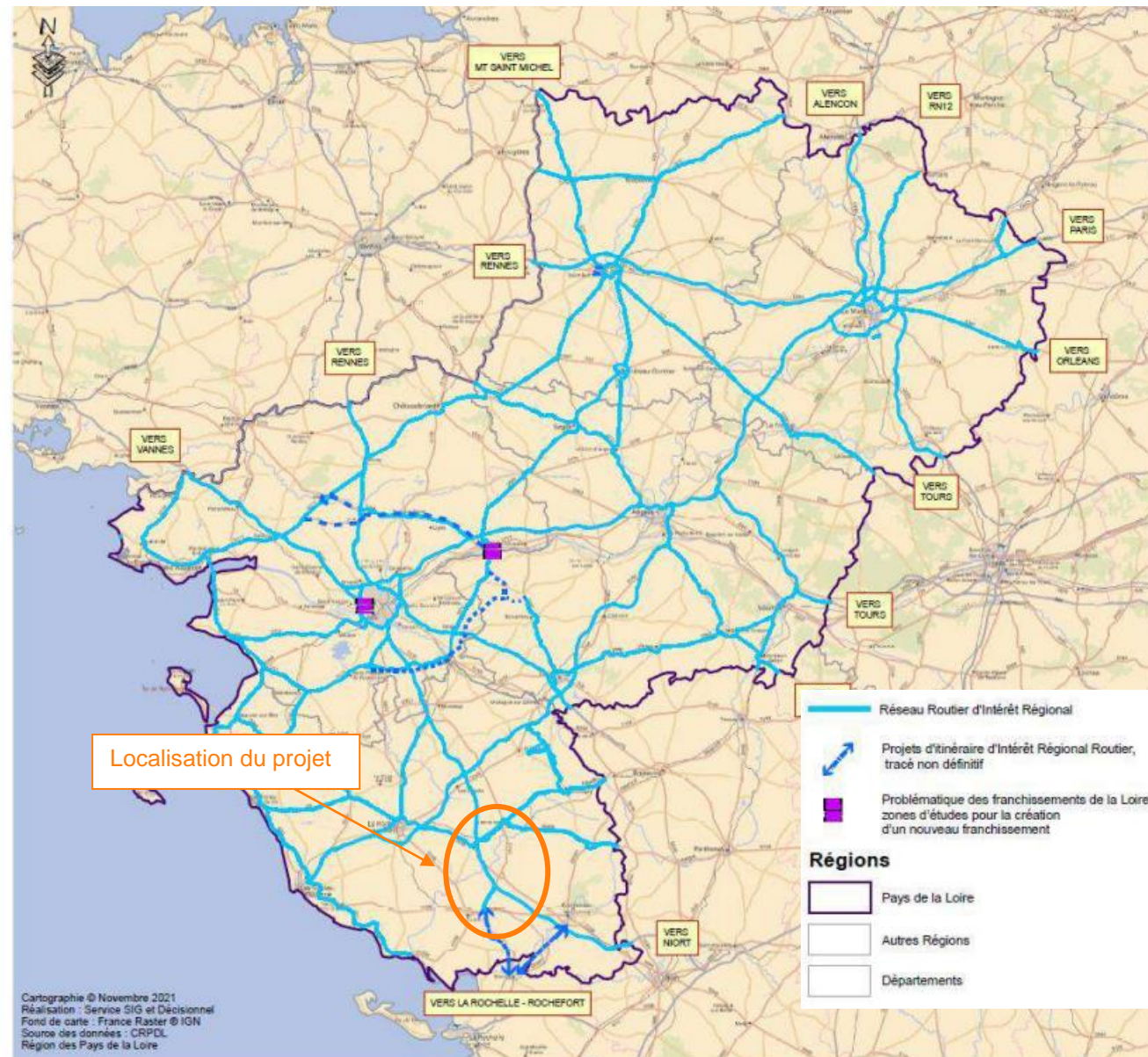
- 21. Tendre vers zéro artificialisation nette des espaces naturels, agricoles et forestiers à l'horizon 2050 ;
- 22. Assurer la pérennité des terres et activités agricoles et sylvicoles garantes d'une alimentation de qualité et de proximité ;
- 23. Préserver les paysages, les espaces naturels et la biodiversité remarquable et ordinaire ;
- 24. Limiter, anticiper et se préparer aux effets du changement climatique de manière innovante et systémique ;
- 25. Prévenir les risques naturels et technologiques ;
- 26. Conserver une bonne qualité de l'air pour tous les ligériens ;  
Tendre vers la neutralité carbone et déployer la croissance verte
- 27. Diminuer les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre : massifier la rénovation du parc immobilier, décarboner les mobilités, améliorer les performances dans l'industrie et l'agriculture ;
- 28. Devenir une région à énergie positive en 2050 ;
- 29. Gérer nos déchets autrement : réduction, réemploi, réutilisation, recyclage ;
- 30. Développer l'économie circulaire pour aménager durablement notre région et économiser les ressources.

A ces objectifs sont associées des règles, mesures d'accompagnement et indicateurs de suivi et d'évaluation. Ces éléments sont présentés et détaillés dans son « fascicule de règle ». Seules les règles générales définies dans le fascicule sont dotées d'un caractère prescriptif, dans un rapport de compatibilité avec les documents de rang inférieur. Elles sont clairement identifiées après un intitulé « énoncé de la règle », cet énoncé est le seul prescriptif. La compatibilité est le niveau de prescriptivité situé avant la conformité ; les documents de rang inférieur, tels que prévus par la loi, dans la hiérarchie des normes ne peuvent pas prendre des dispositions allant à l'encontre ou remettant en cause ces règles générales.

La règle 11 « itinéraires routiers d'intérêt régional », identifie « les axes routiers identifiés à inscrire dans les stratégies de développement et d'aménagement pour contribuer à leur renforcement afin de conserver et d'amplifier leur vocation de désenclavement et de connexion des territoires. Ces itinéraires devront veiller à privilégier des aménagements en faveur des usages multimodaux et partagés de la voirie, tout en recherchant une performance écologique globale et en limitant en particulier les fragmentations des habitats et procédant à l'effacement des ruptures des continuités écologiques. »



Figure 6 : Réseau Routier d'Intérêt Régional – SRADET Pays de la Loire



Source : Fascicule du SRADET – Volet Transports et Mobilités

La RD137 entre l'autoroute A83 (échangeur 7) et Luçon est inscrite parmi ces itinéraires routiers d'intérêt régional.

**Compatible**

Le projet répond aux objectifs suivants :

- Itinéraires routiers d'intérêt régional
- Répondre aux besoins spécifiques de déplacement dans les zones peu denses
- Création de cheminements doux

Dans le cadre de sa conception, le projet s'est attaché à limiter l'emprise sur les terres agricoles en réalisant pour partie un aménagement sur place. Pour le reste de l'aménagement, les mesures compensatoires sont proposées en partenariat avec la chambre d'agriculture.

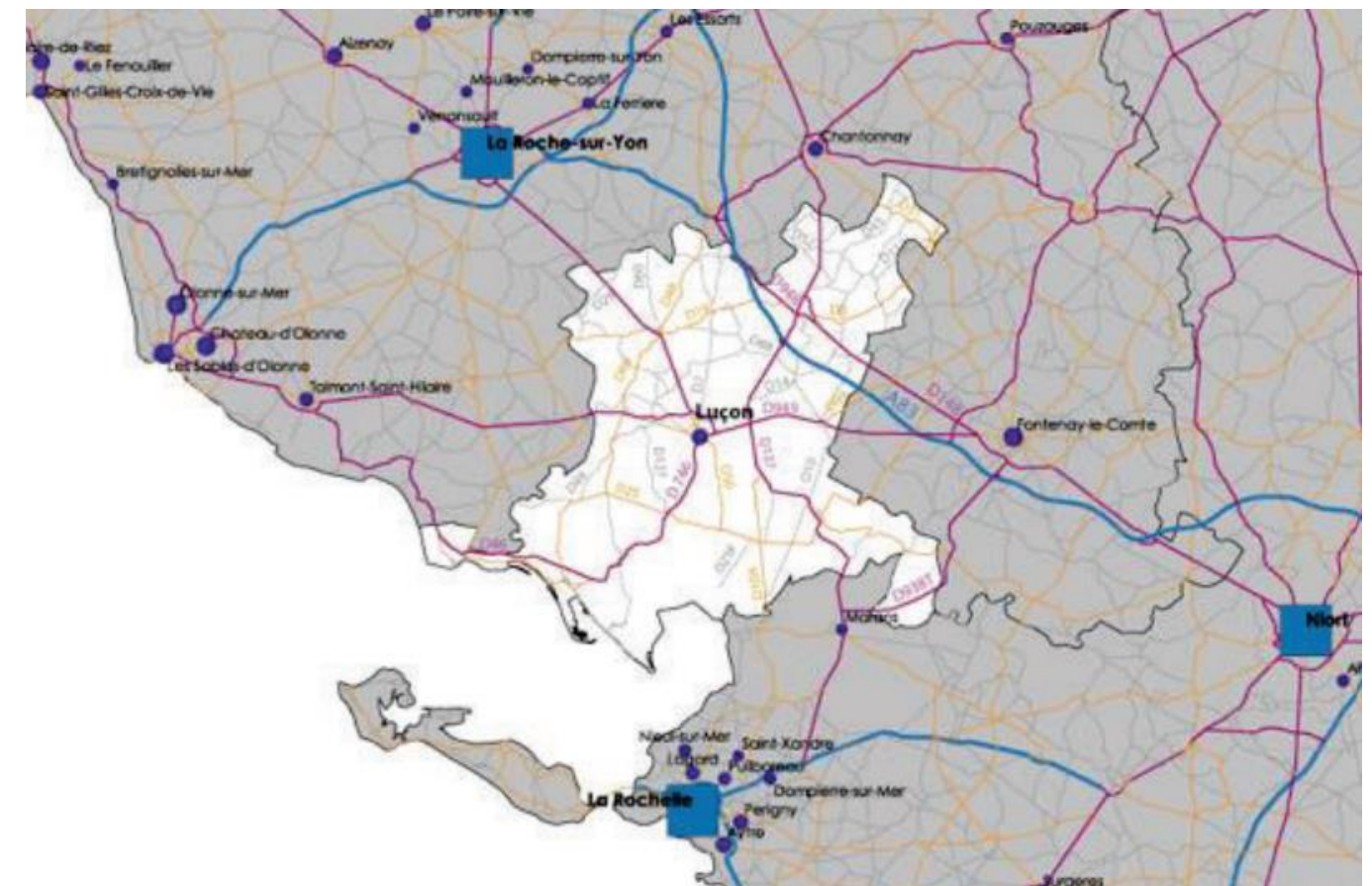
De plus, le projet a évité autant que possible la traversée de haies et l'impact sur les espèces protégées. Des mesures de compensation permettent de recréer des linéaires de haies et la création d'habitat pour les espèces protégées permettant d'assurer le maintien des cycles de vie des espèces sur le secteur.

⇒ Le projet est donc compatible sur ces points avec le SRADET des Pays de la Loire tel qu'approuvé le 7 février 2019, en vigueur.

## 4.2. Compatibilité du projet avec le SCoT Sud Vendée Littoral

Le territoire d'application du SCoT Sud Vendée Littoral est celui de la Communauté de communes Sud Vendée Littoral, issue de la fusion de quatre anciens EPCI (CC du Pays Mareuilais, CC du Pays Sainte Hermine, CC des Isles du Marais Poitevin et CC du Pays Né de la Mer) fusionnés en 2017. Le territoire regroupe 43 communes et comptait 56 371 habitants en 2022. Le SCoT a été approuvé le 11 mai 2023.

Figure 7 : Carte de synthèse – Rapport de présentation du SCoT



Source : Rapport de Présentation SCoT Sud Vendée Littoral (version arrêtée le 21/11/2022)



Dans l'état initial de l'environnement il est précisé que le territoire est situé au Sud de la Vendée, entre le bas-bocage, la plaine et le marais Poitevin. Il est à proximité de 3 grands pôles que sont La Roche-Sur-Yon, Niort et la Rochelle, et est traversé par l'autoroute A83. Sa situation sur la côte vendéenne lui permet de bénéficier d'une attractivité littorale. Luçon est le pôle principal de la communauté de communes.

Le SCoT Sud Vendée Littoral a permis de faire travailler ensemble 4 EPCI (CC du Pays Mareuillais, CC du Pays Sainte Hermine, CC des Isles du Marais Poitevin et CC du Pays Né de la Mer) pour constituer leur projet de territoire de demain. Ces territoires ont engagé un processus de réflexion non seulement pour assurer une meilleure cohérence des actions sur ce territoire, mais aussi pour imaginer un avenir souhaitable, identifier les moyens d'y parvenir et retenir des choix prioritaires.

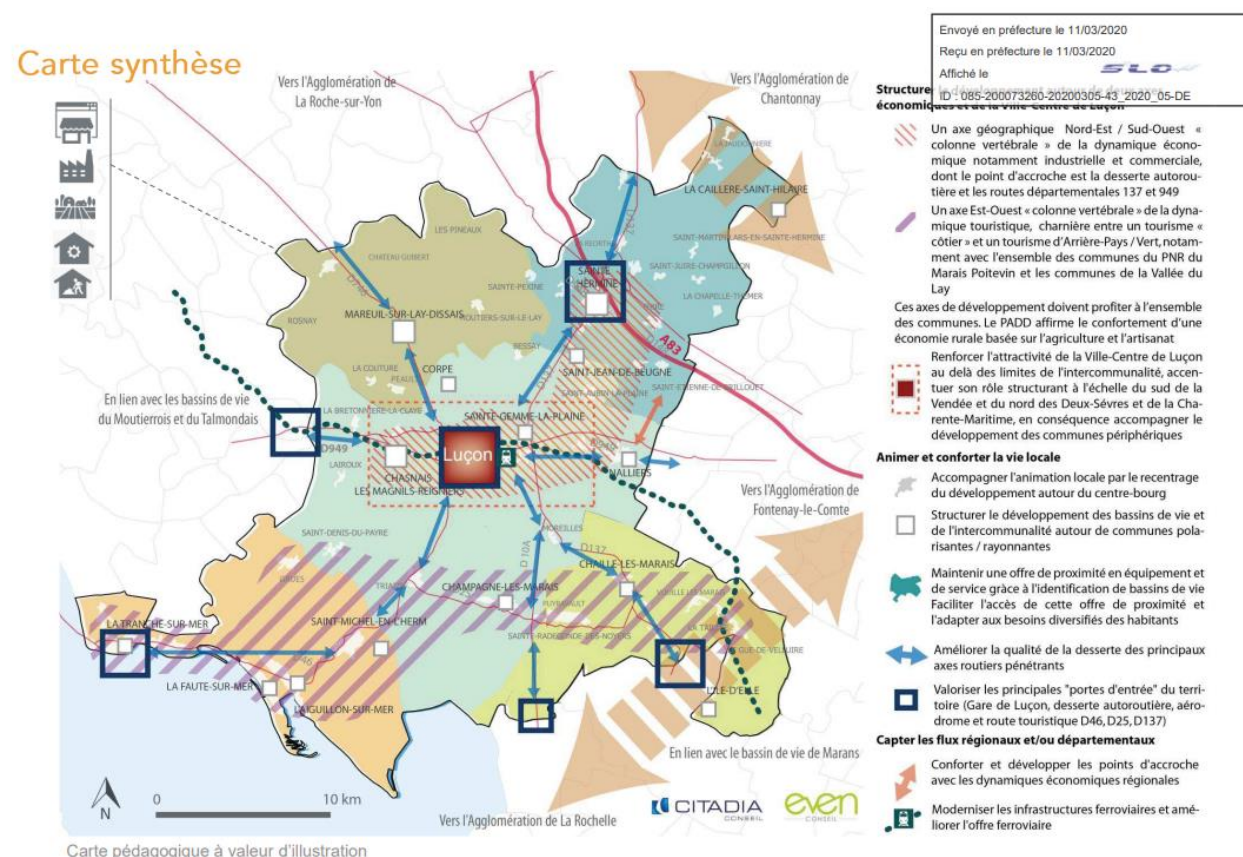
Parmi les enjeux répertoriés, on soulignera l'importance d'un développement soutenable, permettant de répondre aux besoins d'aujourd'hui tout en pensant aux besoins des générations à venir et notamment celles qui habiteront le SCoT Sud Vendée Littoral.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT comprend 4 grandes orientations :

- ▶ Affirmer le positionnement du territoire ;
- ▶ Assurer un développement cohérent garant des grands équilibres ;
- ▶ Adapter les modes d'urbanisation aux spécificités des communes ;
- ▶ Valoriser le cadre de vie remarquable du territoire et sa sobriété territoriale.

Ces orientations sont ensuite déclinées en 40 objectifs. Comme il est précisé sur la carte suivante, un objectif d'amélioration de la qualité de la desserte des principaux axes routiers pénétrants concerne le secteur d'étude et plus particulièrement la RD137.

Figure 8 : Carte de synthèse – PADD



Source : PADD SCoT Sud Vendée Littoral (version arrêtée le 21/11/2022)

Au niveau de ce secteur, un axe géographique Nord-Est / Sud-Ouest est identifié, colonne vertébrale de la dynamique économique notamment industrielle et commerciale dont le point d'accroche est la desserte autoroutière et les routes départementales 137 et 949.

Dans l'objectif 4 de la deuxième orientation précitée : « Améliorer et moderniser la qualité de la desserte des principaux axes routiers pénétrants », deux sous-objectifs sont visés :

- ▶ Améliorer la desserte et désencombrer les axes routiers départementaux et plus particulièrement celui de la RD137 ;
- ▶ Sécuriser la traversée des agglomérations, pour cela il s'agira de poursuivre les réflexions engagées depuis plusieurs années sur les contournements routiers des communes traversées par la RD 137 (Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Beugné) ainsi que la RD 746 (Mareuil sur Lay Dissais et Triaize-Saint-Michel).

Dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT qui reprend les 4 orientations du PADD et qui décline ensuite 17 thèmes, seule la prescription n°P10 reprend cette orientation du PADD :

« Les grands projets d'équipements et de services identifiés par le SCoT sont :

- L'amélioration de la desserte routière de la ville-centre Luçon, projet d'intérêt régional, par l'aménagement à 2X2 voies de la RD 137 de l'échangeur de l'A83 à Sainte-Hermine à la RD 949 avec déviation de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine ; [...]

Compatible

Le projet répond aux objectifs suivants :

- Améliorer la desserte et désencombrer les axes routiers départementaux et plus particulièrement celui de la RD137
- Sécuriser la traversée des agglomérations, pour cela il s'agira de poursuivre les réflexions engagées depuis plusieurs années sur les contournements routiers des communes traversées par la RD 137 (Sainte-Gemme-la-Plaine et Saint-Jean-de-Beugné) ainsi que la RD 746 (Mareuil sur Lay Dissais et Triaize-Saint-Michel).

Et s'inscrit dans la prescription P10 :

- Les grands projets d'équipements et de services identifiés par le SCoT sont : L'amélioration de la desserte routière de la ville-centre Luçon, projet d'intérêt régional, par l'aménagement à 2X2 voies de la RD 137 de l'échangeur de l'A83 à Sainte-Hermine à la RD 949 avec déviation de Saint-Jean-de-Beugné et de Sainte-Gemme-la-Plaine

Au vu de ces objectifs identifiés dans le SCoT Sud Vendée Littoral, le projet répond aux ambitions portées par la Communauté de Communes Sud Vendée Littoral. Il est donc compatible avec le document.



## 4.3. Compatibilité du projet avec le PLUi de l'ex-Pays de Sainte-Hermine // Sud Vendée Littoral

Les trois communes concernées par l'emprise du projet, Sainte-Hermine, Saint-Jean-de-Beugné et Sainte-Gemme-la-Plaine s'inscrivent dans le périmètre du Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de l'ancienne communauté de communes du Pays de Saint-Hermine. Celui-ci a été approuvé par délibération du conseil communautaire du Sud Vendée Littoral en date du 16 décembre 2021. Il a depuis fait l'objet d'une mise à jour par arrêté du 13 juin 2022.

### 4.3.1. Rapport de présentation et Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le projet est évoqué dans le rapport de présentation et le PADD sans être détaillé par ailleurs :

- ▶ Rapport de présentation :  
« La D137, entre Chantonnay et Luçon traverse le territoire du Nord au Sud. Elle dessert La Réorthe, Sainte-Hermine, Saint-Jean-de-Beugné et Sainte-Gemme-la-Plaine. Elle place Sainte-Gemme-la-Plaine à moins de 10 minutes de Luçon, grâce à la D 949 entre Luçon et Nalliers, et La Réorthe à 12 minutes de Chantonnay. Surtout, au Sud de l'A83, elle est empruntée par de nombreux poids lourds faisant la liaison Nantes – La Rochelle. Sur le tronçon situé entre l'échangeur de Sainte-Hermine et Luçon, la voie est classée en catégorie 2, au même niveau que l'autoroute, dans le classement sonore des infrastructures terrestres. Elle engendre un trafic important au cœur des centre-bourgs qu'elle traverse : Sainte-Gemme-la-Plaine, Saint-Jean-de-beugné et Sainte-Hermine. Un projet de déviation de ces communes pourrait devenir d'actualité (source : PAC) afin de décongestionner cet axe. Il représenterait une opportunité de valorisation de ces trois centres-bourgs, en améliorant les espaces publics et le cadre de vie de leurs habitants ».
- ▶ PADD :  
« La RD 137 et la RD 148 constituent des itinéraires structurants, qui doivent être maintenus et sécurisés, notamment au niveau des bourgs. Des voies de contournement pourront être envisagées. »

### 4.3.2. Les pièces prescriptives du PLUi

#### 4.3.2.1. Les Orientations d'aménagement et de Programmation (OAP)

L'emprise du projet n'est concernée par aucune Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

#### 4.3.2.2. Le règlement graphique et écrit

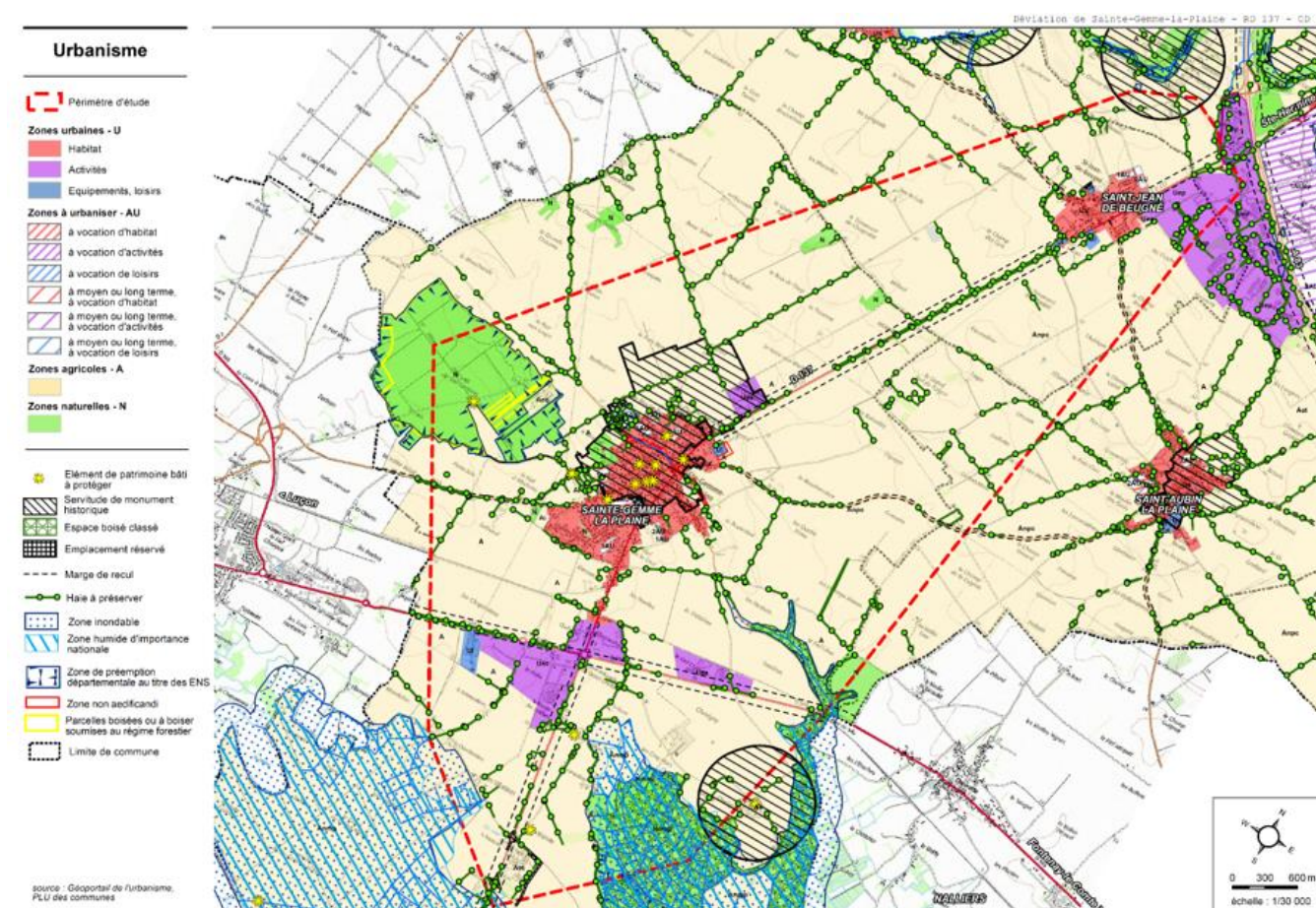
L'emprise du projet concerne les communes Saint-Hermine, Saint-Jean-de-Beugné et Sainte-Gemme-la-Plaine.

L'emprise intercepte les zones A, Anpc, UEa, UEc et UEp.

Elle est également ponctuellement concernée par quelques prescriptions : Eléments de continuités écologique (Article L151-23), Zone humide (Article L113-29), Périmètre de voisinage d'infrastructures de transport terrestre (classement sonore) – (Article R151-53), Marge de recul le long des routes départementales (Article L.111-6 et L111-8).

Le tableau ci-après analyse le règlement écrit qui s'applique à ces zonages et prescriptions.

Figure 9 : Localisation de l'emprise du projet sur le zonage du PLUi


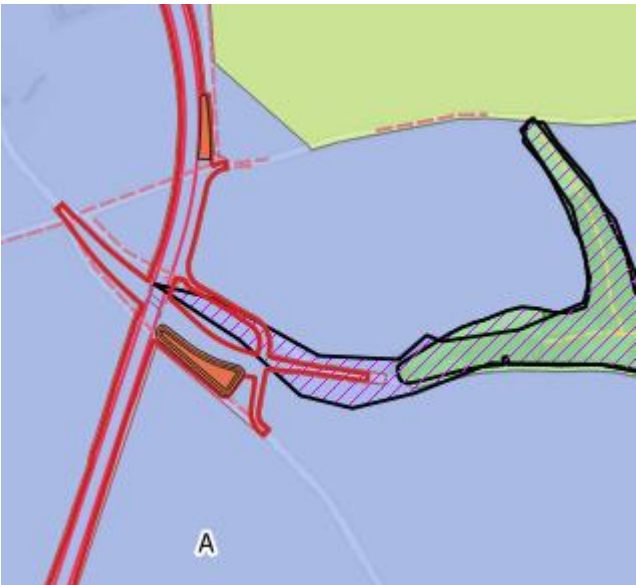




L'emprise du projet intercepte les zones suivantes du PLUi :

Zones	Règlement écrit	Compatibilité
A	<p>A.1.2 interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités</p> <p><i>En secteur A, l'ensemble des constructions, installations et travaux divers est interdit, hormis ceux expressément prévus ci-après : [...]</i></p> <p><i>Lorsqu'ils ne sont pas liés à une exploitation agricole : [...]</i></p> <p><i>4. Sont autorisés sous réserve de ne pas compromettre l'exploitation agricole en activité (en dehors du périmètre de réciprocité de 100 m par rapport aux bâtiments agricoles) et la qualité paysagère du site : [...]</i></p> <p>▪ <b>Leurs ouvrages techniques liés</b> à la distribution du gaz, de l'énergie électrique, la desserte en télécommunication (y compris haut débit), à la gestion de l'eau ainsi que ceux liés <b>aux infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, canaux ou autres, pour leur sécurité et leur fonctionnement, pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.</b></p>	<p>OUI</p> <p>Le règlement du PLUi ne s'applique pas à ce type d'ouvrage.</p>
Anpc	<p>A.1.2 interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités</p> <p><i>En secteur Ai, An « Marais Poitevin » et An « Plaine Calcaire », l'ensemble des constructions, installations et travaux divers est interdit, y compris les exhaussements et affouillements du sol, ainsi que l'implantation d'éolienne nouvelle, hormis ceux expressément prévus ci-après, sous réserve de ne pas compromettre l'exploitation agricole en activité (en dehors du périmètre de réciprocité de 100 m par rapport aux bâtiments agricoles) et la qualité paysagère du site : [...]</i></p> <p>▪ <b>Les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.</b></p>	<p>OUI</p> <p>Le règlement du PLUi ne s'applique pas à ce type d'ouvrage.</p>
UEa	<p>UEa 1.2 Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités</p> <p><i>2. Sont admis(e)s, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère architectural et paysager environnant : [...]</i></p> <p>▪ <b>Les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.</b></p>	<p>OUI</p> <p>Le règlement du PLUi ne s'applique pas à ce type d'ouvrage.</p>
UEc	<p>UEc 1.2 Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités</p> <p><i>2. Sont admis(e)s, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère architectural et paysager environnant : [...]</i></p> <p>▪ <b>Les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.</b></p>	<p>OUI</p> <p>Le règlement du PLUi ne s'applique pas à ce type d'ouvrage.</p>
UEp	<p>UEp 1.2 Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités</p> <p><i>2. Sont admis(e)s, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère architectural et paysager environnant : [...]</i></p> <p>▪ <b>Les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.</b></p>	<p>OUI</p> <p>Le règlement du PLUi ne s'applique pas à ce type d'ouvrage.</p>

Par ailleurs, l'emprise du projet intercepte un certain nombre d'éléments faisant l'objet de prescriptions linéaires ou surfaciques.

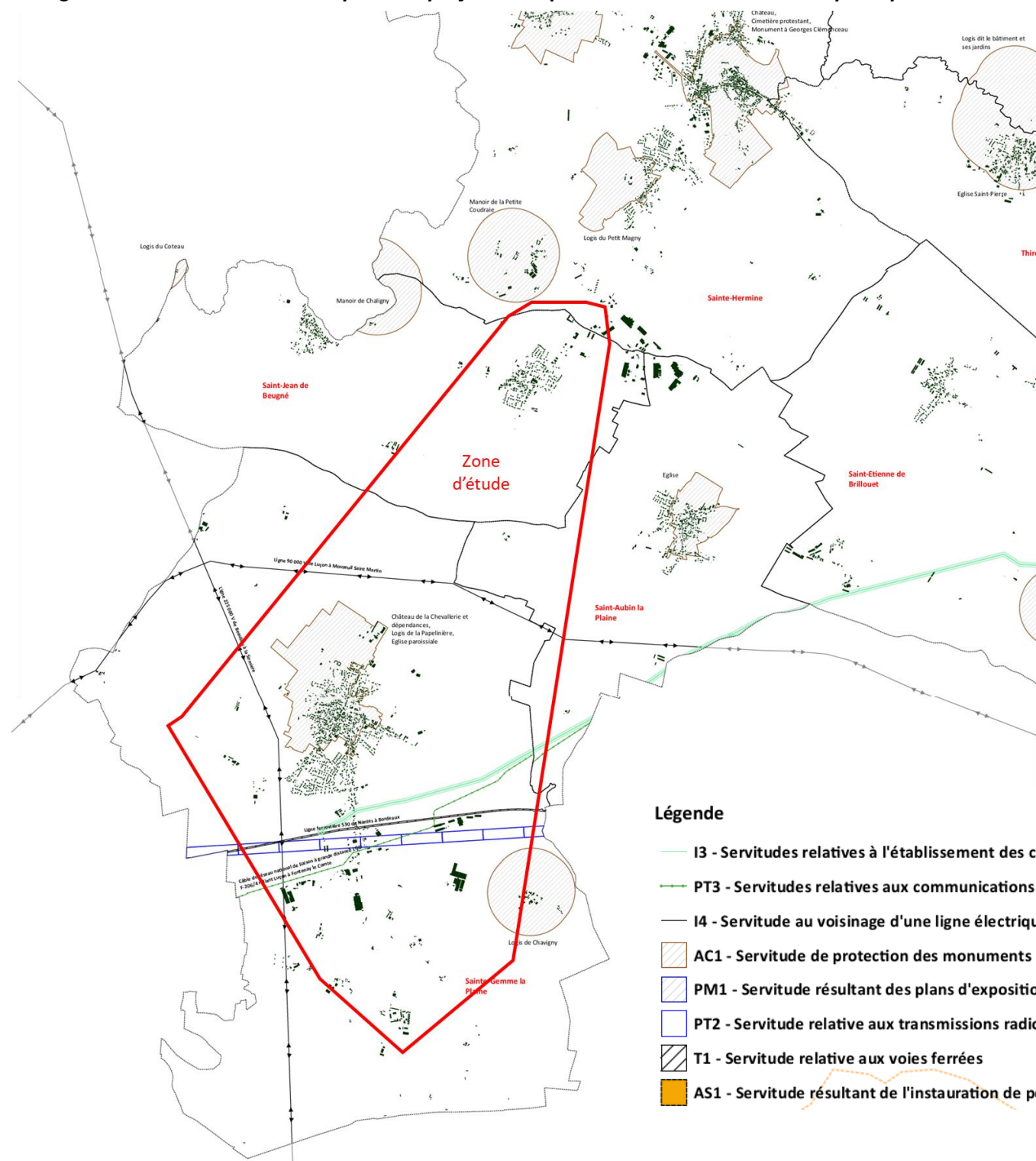
Type de prescription	Extrait règlement écrit	Compatible
<p>.....</p> <p>Eléments de continuités écologique (Article L151-23) :</p> <p><b>Nombreuses occurrences</b></p>	<p>Les espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et les éléments de paysage</p> <p><b>Les éléments de paysage et les sites et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, tels que les haies, les ripisylves, les alignements d'arbres, les cours d'eau et les terrains cultivés et espaces non bâtis situés en zones urbaines (au titre de l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme) :</b></p> <p><i>Les travaux ayant pour effet de détruire ou de porter atteinte aux haies, ripisylves et alignements d'arbres repérés au plan de zonage doivent faire l'objet d'une autorisation d'urbanisme. Cette dernière pourra être refusée ou soumise à des conditions particulières si les travaux sont de nature à leur porter atteinte. Les principaux critères de décision étant l'état sanitaire des arbres, l'intérêt du boisement, la sécurité, la fonctionnalité agricole et la fonctionnalité des accès. En cas d'arrachage ou de destruction, des mesures compensatoires pourront être réalisées, en accord les principes présentés dans l'orientation d'aménagement et de programmation thématique « trame verte et bleue ».</i></p>	<p>OUI</p> <p>Nota, les travaux seront soumis à déclaration préalable</p> <p>Les haies impactées par le projet sont déclassées et notamment retirées du règlement graphique du PLUi après mise en compatibilité</p>
<p></p> <p>Zone humide (Article L113-29) :</p> <p><b>1 seule occurrence</b> au sud est de Sainte-Gemme-la-Plaine</p> 	<p><b>Les zones humides</b> (périmètres délimités à titre indicatif, selon les critères des SAGE) :</p> <p><i>Les zones humides sont protégées au titre de la loi sur l'Eau. Elles sont protégées dans leur intégrité spatiale et leurs fonctionnalités. Les restrictions admises à la préservation des zones humides concernent : la sécurité, le passage des réseaux (eaux usées, eaux pluviales, eau potable), les exhaussements, affouillements et remblaiements liés à la restauration, à la conservation et à la mise en valeur de zones humides, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentiers équestres. En outre, dans la zone agricole (A), les exhaussements et les affouillements liés et nécessaires à l'exploitation agricole sont autorisés.</i></p> <p><i>Dès lors que la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative avérée, à la disparition de zones humides, des mesures compensatoires seront proposées selon les dispositions du SDAGE Loire-Bretagne, des SAGEs applicables et des dispositions du code de l'environnement. Les mesures compensatoires à prévoir privilégieront des compensations fonctionnelles et non pas surfaciques.</i></p> <p><i>Les périmètres des zones humides inscrites au plan de zonage pourront être réinterrogés en phase opérationnelle.</i></p>	<p>OUI.</p> <p>Les zones humides figurant sur le PLUi sont issues de la base de données établie par le Forum du marais Poitevin sans sondages pédologiques. Des sondages pédologiques ont été réalisés par Hydroconcept sur la zone humide identifiée sur le périmètre d'emprise du projet. Ils ont permis de montrer que la zone humide n'est pas avérée.</p> <p>Ainsi, la zone humide identifiée sur le plan de zonage du PLUi, n'ayant pas de réalité terrain, elle est retirée dans le cadre de la mise en compatibilité.</p>
<p>-----</p> <p>Périmètre de voisinage d'infrastructures de transport terrestre (classement sonore) – (Article R151-53)</p>	<p>Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre</p> <p><i>Le territoire est concerné par les arrêtés préfectoraux n°01 DDE 220, du 19 mars 2001 relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit, compte tenu du passage des RD 137, RD 148, RD 949 classées route à grande circulation ainsi que de l'autoroute A83. La largeur des secteurs affectés par le bruit des routes est reportée à titre informatif dans les documents graphiques.</i></p>	<p>Oui</p> <p>Cette prescription ne s'applique pas à ce type d'ouvrage</p>
<p>-----</p> <p>Marge de recul le long des routes départementales (Article L.111-6 et L111-8)</p>	<p>Les règles graphiques d'implantation</p> <p><b>Les marges de recul :</b></p> <p><i>Dès lors qu'une marge de recul est portée au plan de zonage du PLUi, aucune construction ou partie de construction ne doit être implantée en deçà de cette limite. Toutefois, pour les constructions existantes qui ne respectent pas la disposition précédente, les extensions et les annexes sont autorisées si leur recul est au moins égal au recul de la construction existante ou des constructions contiguës.</i></p> <p><i>Les règles d'implantation par rapport aux voies publiques ou privées et aux emprises publiques ne s'appliquent pas aux mobiliers enterrés et semi-enterrés de collecte des déchets ménagers, et autres installations techniques nécessaires aux réseaux.</i></p>	<p>Oui</p> <p>Cette prescription ne s'applique pas à ce type d'ouvrage</p>



### 4.3.3. Les servitudes d'utilité publique (SUP)

Par ailleurs l'emprise du projet intercepte des servitudes d'utilités publiques (SUP) :

**Figure 10 : Localisation de l'emprise du projet sur le plan des servitudes d'utilités publiques du PLUi**



Source : Annexes du PLUi approuvé le 16/12/2021

Seule la commune de Sainte-Gemme-la-Plaine présente des SUP qui sont interceptées par le projet.

- Servitude I4 – relative au ligne électrique aérienne et souterraine : Ligne 90 KV de Luçon à Mouzeuil-Saint-Martin
- Servitude PT3 – relatives aux communications téléphoniques : Câble du réseau national de liaison à grande distance LGD – F-206/4 reliant Luçon à Fontenay-le-Comte
- Servitude I3 – relative aux canalisations de transport et distribution de gaz
- Servitude T1 – relative aux voies ferrées : Ligne ferroviaire 530 de Nantes à Bordeaux
- Servitude PT2 – relative aux transmissions radioélectriques

⇒ **Le projet doit prendre en compte ces servitudes et informer les gestionnaires de ces réseaux des travaux susceptibles d'impacter les ouvrages.**

#### 4.3.4. Synthèse des besoins de mise en compatibilité

L'analyse des pièces réglementaires n'a pas décelé d'incompatibilité importante.

► Point de vigilance :

- Le projet devra s'assurer de bien prendre en compte les Servitudes d'Utilité Publique : traversée d'une voie ferrée ou des canalisations de gaz et radioélectrique
- Le projet intercepte une zone humide située au sud-est de Sainte-Gemme-la-Plaine identifiée au PLUi. Comme préconisé par la réglementation, des investigations pédologiques complémentaires ont été réalisées par Hydroconcept. Celles-ci ont confirmé son absence au droit du projet. La mise en compatibilité va donc retirer cette mention sur le zonage du PLUi.



- Le projet intercepte des linéaires de haies classés au titre du L.151-19. Certains de ces alignements n'existent pas sur le terrain, certains seront impactés. En outre, dans le cadre de l'étude d'impact, des linéaires de haies seront replantés par ailleurs. La mise en compatibilité va donc mettre à jour ces éléments sur le zonage du PLUi.

- Le règlement écrit stipule que « le règlement ne s'applique pas aux installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics ». **Pour éviter toute ambiguïté, le règlement devra être adapté afin de citer expressément le projet.**
- **Afin de faciliter et d'anticiper les acquisitions, il est nécessaire d'inscrire l'emprise du projet et des emprises nécessaires aux bassins de rétention et à la mise en œuvre des mesures compensatoires, en emplacement réservé. C'est l'objet de la présente mise en compatibilité du PLUi entrant dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique.**

## 5. Modifications apportées au PLUi pour assurer la compatibilité du projet

### 5.1. Adaptation du règlement écrit

Le règlement écrit des zones Anpc, UEa, UEc et UEp stipule que « le règlement ne s'applique pas aux installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics ». Pour éviter toute ambiguïté, le règlement devra être adapté afin de citer expressément le projet.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLUi va consister à ajouter un nouvel alinéa au règlement écrit des zones Anpc, UEa, UEc et UEp : « 4. En outre, sont admis les travaux liés et nécessaires au projet de reconfiguration de la RD 137, visant à améliorer la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83 ».

**Le règlement écrit est alors modifié comme présenté ci-après :** les éléments ajoutés dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont représentés en **rouge gras surligné gris**. Seuls sont repris les articles 1.2 des zones concernées par l'implantation de l'ouvrage et impactés par la présente évolution du PLUi.

► Extrait règlement de la zone UEa

#### UEa 1.2 Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités

##### 1. Sont interdit(e)s :

- Le stationnement des caravanes sur l'espace public, les terrains aménagés pour l'accueil de campeurs et de caravanes.
- Les casses de véhicules.
- Les affouillements et exhaussements de sols ayant une superficie supérieure à 100 m<sup>2</sup> et dont la hauteur ou profondeur excède 2 mètres, s'ils ne sont pas liés à des travaux de construction ou d'aménagement de la zone.
- Le changement de destination du « petit patrimoine » (cf. lexique). Celui-ci ne peut être que réhabilité, rénové ou restauré.

##### 2. Sont admis(e)s, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère architectural et paysager environnant :

- Les constructions et installations liées au stockage et à l'entretien de matériel agricole, dont celles des coopératives d'utilisation de matériel agricole (CUMA) agréées au titre de l'article L. 525-1 du code rural et de la pêche maritime.
- Les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.
- Les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et à l'exploitation du trafic ferroviaire.
- Les loges des personnes dont la présence permanente est nécessaire, sous réserve de justification du pétitionnaire, et sous réserve que la surface de plancher total cumulée n'excède pas 50 m<sup>2</sup> et qu'elle soit située à l'intérieur du volume du bâtiment d'activités.
- La reconstruction après sinistre des constructions ne respectant pas les règles des articles suivants, sous réserve du respect de l'implantation, des emprises et volumes initiaux.
- Les aires et constructions à usage de stationnement ouvertes au public.
- Les affouillements et exhaussements de sols s'ils sont liés à la défense incendie ou à la régulation des eaux pluviales sous réserve de leur intégration dans le site, s'ils sont liés à des travaux de construction ou d'aménagement de la zone.
- Les constructions à usage d'activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle de type show-room dès lors qu'elles ne constituent pas l'activité principale.
- La modification et l'extension mesurée dans la limite de 20 % de la surface de plancher existante à la date d'approbation du PLUi, des bâtiments existants et non compatibles avec la vocation de la zone (dont les constructions à usage d'artisanat et de commerce de détail existantes).



3. L'urbanisation de l'ensemble de la zone doit se faire dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques « Trame verte et bleue » et « Equipement commercial et artisanal » (dans un rapport de compatibilité).

**4. En outre, sont admis les travaux liés et nécessaires au projet de reconfiguration de la RD 137, visant à améliorer la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83.**

- ▶ Extrait règlement de la zone UEc

#### UEc 1.2 Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités

##### 1. Sont interdit(e)s :

- Le stationnement des caravanes sur l'espace public, les terrains aménagés pour l'accueil de campeurs et de caravanes.
- Les casses de véhicules.
- Les affouillements et exhaussements de sols ayant une superficie supérieure à 100 m<sup>2</sup> et dont la hauteur ou profondeur excède 2 mètres, s'ils ne sont pas liés à des travaux de construction ou d'aménagement de la zone.
- Le changement de destination du « petit patrimoine » (cf. lexique). Celui-ci ne peut être que réhabilité, rénové ou restauré.

##### 2. Sont admis(e)s, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère architectural et paysager environnant :

- Les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.
- Les constructions de toute nature, installations, dépôts et ouvrages nécessaires au fonctionnement du service public et à l'exploitation du trafic ferroviaire.
- Les loges des personnes dont la présence permanente est nécessaire, sous réserve de justification du pétitionnaire, et sous réserve que la surface de plancher total cumulée n'excède pas 50 m<sup>2</sup> et qu'elle soit située à l'intérieur du volume du bâtiment d'activités.
- La reconstruction après sinistre des constructions ne respectant pas les règles des articles suivants, sous réserve du respect de l'implantation, des emprises et volumes initiaux.
- Les aires et constructions à usage de stationnement ouvertes au public.
- Les affouillements et exhaussements de sols s'ils sont liés à la défense incendie ou à la régulation des eaux pluviales sous réserve de leur intégration dans le site, s'ils sont liés à des travaux de construction ou d'aménagement de la zone.
- Les constructions à usage d'activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle de type show-room dès lors qu'elles ne constituent pas l'activité principale.
- La modification et l'extension mesurée dans la limite de 20 % de la surface de plancher existante à la date d'approbation du PLUi, des bâtiments existants et non compatibles avec la vocation de la zone (dont les constructions à usage d'artisanat et de commerce de détail existantes).

3. L'urbanisation de l'ensemble de la zone doit se faire dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques « Trame verte et bleue » et « Equipement commercial et artisanal » (dans un rapport de compatibilité).

**4. En outre, sont admis les travaux liés et nécessaires au projet de reconfiguration de la RD 137, visant à améliorer la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83.**

- ▶ Extrait règlement de la zone UEp

#### UEp 1.2 Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités

##### 1. Sont interdit(e)s :

- Le stationnement des caravanes sur l'espace public, les terrains aménagés pour l'accueil de campeurs et de caravanes.
- Les casses de véhicules.
- Les postes d'enrobage et les centrales à béton.
- Les dépôts autres que ceux nécessaires aux activités autorisées.
- Les affouillements et exhaussements de sols ayant une superficie supérieure à 100 m<sup>2</sup> et dont la hauteur ou profondeur excède 2 mètres, s'ils ne sont pas liés à des travaux de construction ou d'aménagement de la zone.
- Le changement de destination du « petit patrimoine » (cf. lexique). Celui-ci ne peut être que réhabilité, rénové ou restauré.

##### 2. Sont admis(e)s, sous réserve de ne pas porter atteinte au caractère architectural et paysager environnant :

- Les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.
- Les loges des personnes dont la présence permanente est nécessaire, sous réserve de justification du pétitionnaire, et sous réserve que la surface de plancher total cumulée n'excède pas 50 m<sup>2</sup> et qu'elle soit située à l'intérieur du volume du bâtiment d'activités.
- Les installations de loisirs et de sport et les équipements collectifs (hôtel, restaurant, garderie, etc.) à condition qu'ils favorisent le cadre de vie de l'entreprise.
- Les équipements de superstructure nécessaire à la viabilisation de la zone.
- La reconstruction après sinistre des constructions ne respectant pas les règles des articles suivants, sous réserve du respect de l'implantation, des emprises et volumes initiaux.
- Les aires et constructions à usage de stationnement ouvertes au public.
- Les affouillements et exhaussements de sols s'ils sont liés à la défense incendie ou à la régulation des eaux pluviales sous réserve de leur intégration dans le site, s'ils sont liés à des travaux de construction ou d'aménagement de la zone.
- Les constructions à usage d'activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle de type show-room dès lors qu'elles ne constituent pas l'activité principale.
- La modification et l'extension mesurée dans la limite de 20 % de la surface de plancher existante à la date d'approbation du PLUi, des bâtiments existants et non compatibles avec la vocation de la zone (dont les constructions à usage d'artisanat et de commerce de détail existantes).

3. L'urbanisation de l'ensemble de la zone doit se faire dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques « Trame verte et bleue » et « Equipement commercial et artisanal » (dans un rapport de compatibilité).

**4. En outre, sont admis les travaux liés et nécessaires au projet de reconfiguration de la RD 137, visant à améliorer la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83.**

- ▶ Extrait règlement de la zone A

#### A 1.2 Interdiction et limitation de certains usages, affectations des sols, constructions et activités

En secteur Ai, An « Marais Poitevin » et An « Plaine Calcaire », l'ensemble des constructions, installations et travaux divers est interdit, y compris les exhaussements et affouillements du sol, ainsi que l'implantation d'éolienne nouvelle, hormis ceux expressément prévus ci-après, sous réserve de ne pas compromettre l'exploitation agricole en activité (en dehors du périmètre de réciprocity de 100 m par rapport aux bâtiments agricoles) et la qualité paysagère du site :

- Les exhaussements et affouillements du sol lorsqu'ils sont nécessaires et liés à l'activité agricole.
- L'extension mesurée des bâtiments d'habitation existants à la date d'approbation du PLUi, une seule fois depuis la date d'approbation du PLUi et sous réserve que cela n'entraîne pas la création d'un nouveau logement.
- Les annexes liées aux bâtiments d'habitation existants, sous réserve que cela n'entraîne pas la création d'un nouveau logement, dont les piscines.
- Le changement de destination des constructions présentant un intérêt d'ordre historique ou architectural repérées aux documents graphiques à condition de ne pas générer de nuisances olfactives, sonores et visuelles, dans le but de recevoir l'ensemble des destinations prévue au A 1.1, sous réserve de l'avis conforme de la CDPENAF.
- Les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif et services publics pour lesquels le présent règlement ne s'applique pas.
- La reconstruction après sinistre des constructions ne respectant pas les règles des articles suivants, sous réserve du respect de l'implantation, des emprises et volumes initiaux.
- Les aménagements légers liés à la protection et à la découverte de la flore et de la faune, ou liés aux sentiers de randonnée, ainsi que les aires de stationnement qui leur sont nécessaires.

**En secteur An « Plaine Calcaire », sont admis les travaux liés et nécessaires au projet de reconfiguration de la RD 137, visant à améliorer la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83.**

## 5.2. Adaptation du règlement graphique

### 5.2.1. Inscription d'un emplacement réservé

En application de l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, « le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués :

- ▶ Des emplacements réservés aux voies et ouvrages publics dont il précise la localisation et les caractéristiques ;
- ▶ Des emplacements réservés aux installations d'intérêt général à créer ou à modifier ; [...] »

La nature du projet et son importance justifient l'inscription au PLUi d'un emplacement réservé au bénéfice du département pour l'ensemble de l'emprise du projet. L'emprise concerne l'infrastructure en tant que telle et ses équipements connexes (basins de rétentions, emprises nécessaires à la mise en œuvre des mesures compensatoires pour la protection de l'environnement).

Ainsi, le règlement graphique et le tableau des emplacements réservés sont modifiés pour intégrer ce nouvel emplacement réservé n°54, d'une superficie de 577 528 m<sup>2</sup>, au bénéfice du Département 85, sur les communes de Sainte-Hermine, Saint-Jean-de-Beigné et Sainte-Gemme-la-Plaine.

### 5.2.2. Déclassement de haies inscrites au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme

En application de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme, le PLUi a identifié « les espaces et secteurs à protéger pour des motifs d'ordre écologique, tels que les haies, les ripisylves, les alignements d'arbres, les cours d'eau et les terrains cultivés et espaces non bâtis situés en zones urbaines ».

Dans le cadre du PLUi, 690 955 ml de haies ont été inscrit sous cette protection. Pour assurer leur protection, le PLUi prévoit que : « Les travaux ayant pour effet de détruire ou de porter atteinte aux haies, ripisylves et alignements d'arbres repérés au plan de zonage doivent faire l'objet d'une autorisation d'urbanisme. Cette dernière pourra être refusée ou soumise à des conditions particulières si les travaux sont de nature à leur porter atteinte. Les principaux critères de décision étant l'état sanitaire des arbres, l'intérêt du boisement, la sécurité, la fonctionnalité agricole et la fonctionnalité des accès. En cas d'arrachage ou de destruction, des mesures compensatoires pourront être

réalisées, en accord les principes présentés dans l'orientation d'aménagement et de programmation thématique « trame verte et bleue ». Pour mémoire, ce classement a été opéré à partir d'un inventaire essentiellement réalisé par photo-interprétation, ainsi, il arrive parfois, que des alignements soient classés alors qu'ils s'avèrent inexistant sur le terrain. La déclaration préalable avant coupe et abatage permet d'adapter les mesures compensatoires demandées en fonction de la nature de ces boisements.

Le projet impacte 4 788 ml de haies protégées au PLUi. Dans les faits, seuls 3 420 ml s'avèrent être réellement des haies qui vont devoir être arrachées.

Ainsi, via la présente mise en compatibilité du PLUi, il s'agit de déclasser 4 788 ml de haies classées au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme.

### 5.2.3. Inscription de nouvelles protections au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme

Dans le cadre des mesures compensatoires, des alignements d'arbres vont être reconstitués. Afin d'assurer leur préservation, ceux-ci seront protégés au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme. Le PLUi ayant déjà institué cette protection et définit un règlement associé, il s'agit uniquement d'ajouter les nouveaux alignements sur le document graphique, cela représente 4 965 m linéaire.

Au global, la présente mise en compatibilité vise à :

- Déclasser 4 788 ml de haies (dont 3 420 ml existantes réellement sur le terrain)
- Reclasser 4 965 ml de haies.

Ainsi, la protection est portée sur un total de 691 372 ml à l'échelle du PLUi, contre 690 955 ml avant la présente mise en compatibilité, soit un ajout de 417 ml au titre de la protection L.151-23 du code de l'urbanisme.

*Nota : L'étude d'impact du projet (cf. pièce D2 – dossier DAE) indique que la différence entre le ml de haies arrachées et replantées dans le cadre des mesures compensatoires est de +1 545 ml. Le différentiel entre ces deux informations vient de la source. En effet, dans le cadre du projet des expertises environnementales ont été menées sur site, elle ont permis notamment d'identifier très finement les arbres concrètement impactés par le projet et définir les plantations à venir. Tandis que les ml classées dans le PLUi sont issus de photo-interprétation, d'où une source d'approximation.*

### 5.2.4. Déclassement d'une zone humide classée au titre de l'article L.113-29

Les zones humides figurant sur le règlement graphique du PLUi sont issues de la base de données établie par le Forum du marais Poitevin. Pour mémoire, celle-ci a été constituée à partir de données bibliographiques sans sondages pédologiques actualisés. Une de ces zones humides est identifié au sein de l'emprise du projet, au sud-est de Sainte-Gemme-la-Plaine.

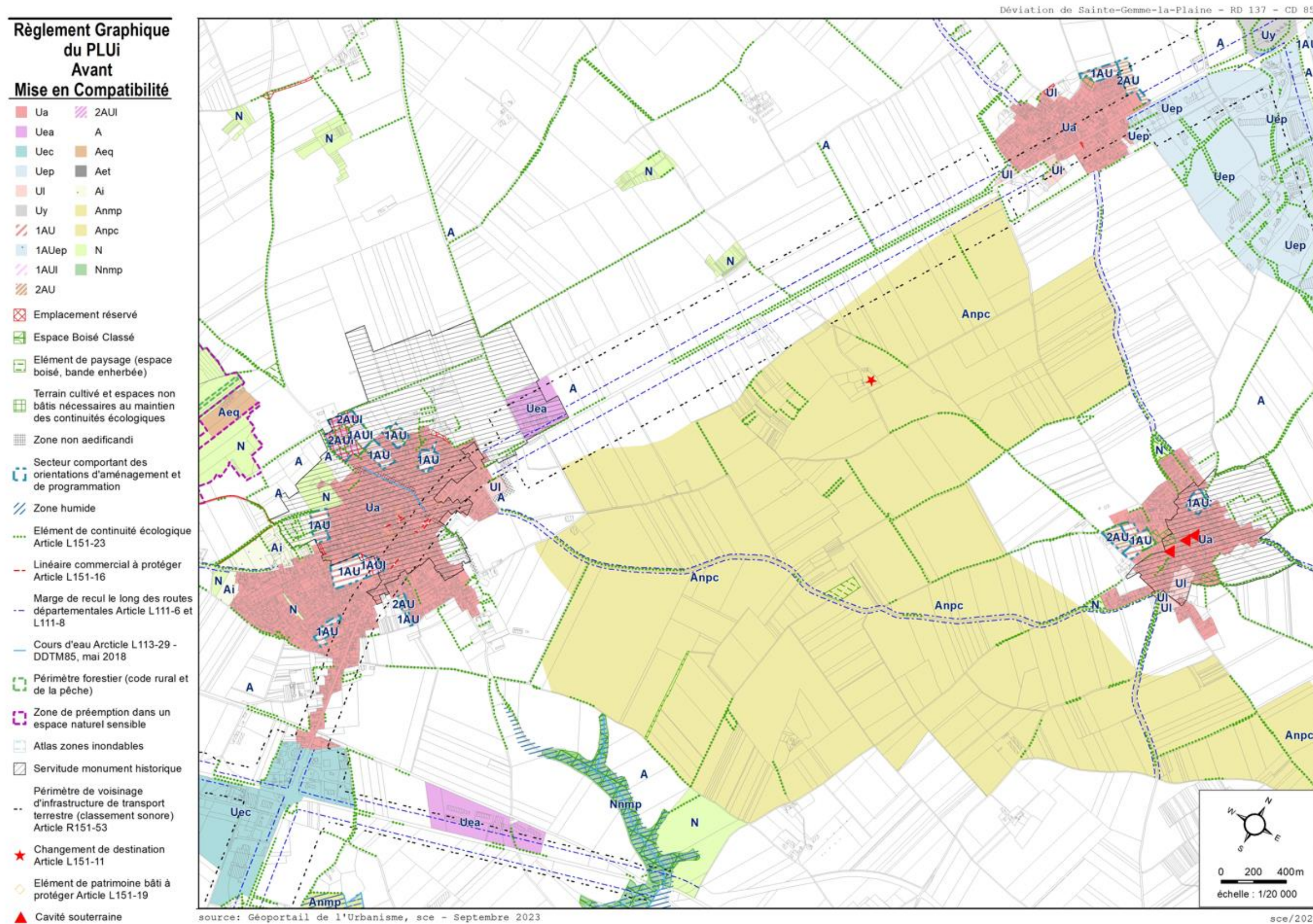
Dans le cadre de l'étude d'impact du projet, des sondages pédologiques ont été réalisés par Hydroconcept sur la zone humide identifiée sur le périmètre d'emprise du projet. Ces sondages ont permis de démontrer que la zone humide n'est pas avérée. Afin de lever toute ambiguïté, il a été décidé de retirer cette zone humide de 20 224 m<sup>2</sup> figurant sur le zonage du PLUi.

**Le règlement graphique est alors modifié comme présenté sur les planches suivantes Avant/Après mise en compatibilité. Il s'agit de :**

- Ajouter l'emplacement réservé n°54 à destination du Département 85
- Retirer 4 788 ml de haies inscrites au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme
- Ajouter 4 965 ml de haies pour une protection au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme
- Retirer 20 224 m<sup>2</sup> de zone humide inscrite au titre de l'article L.113-29



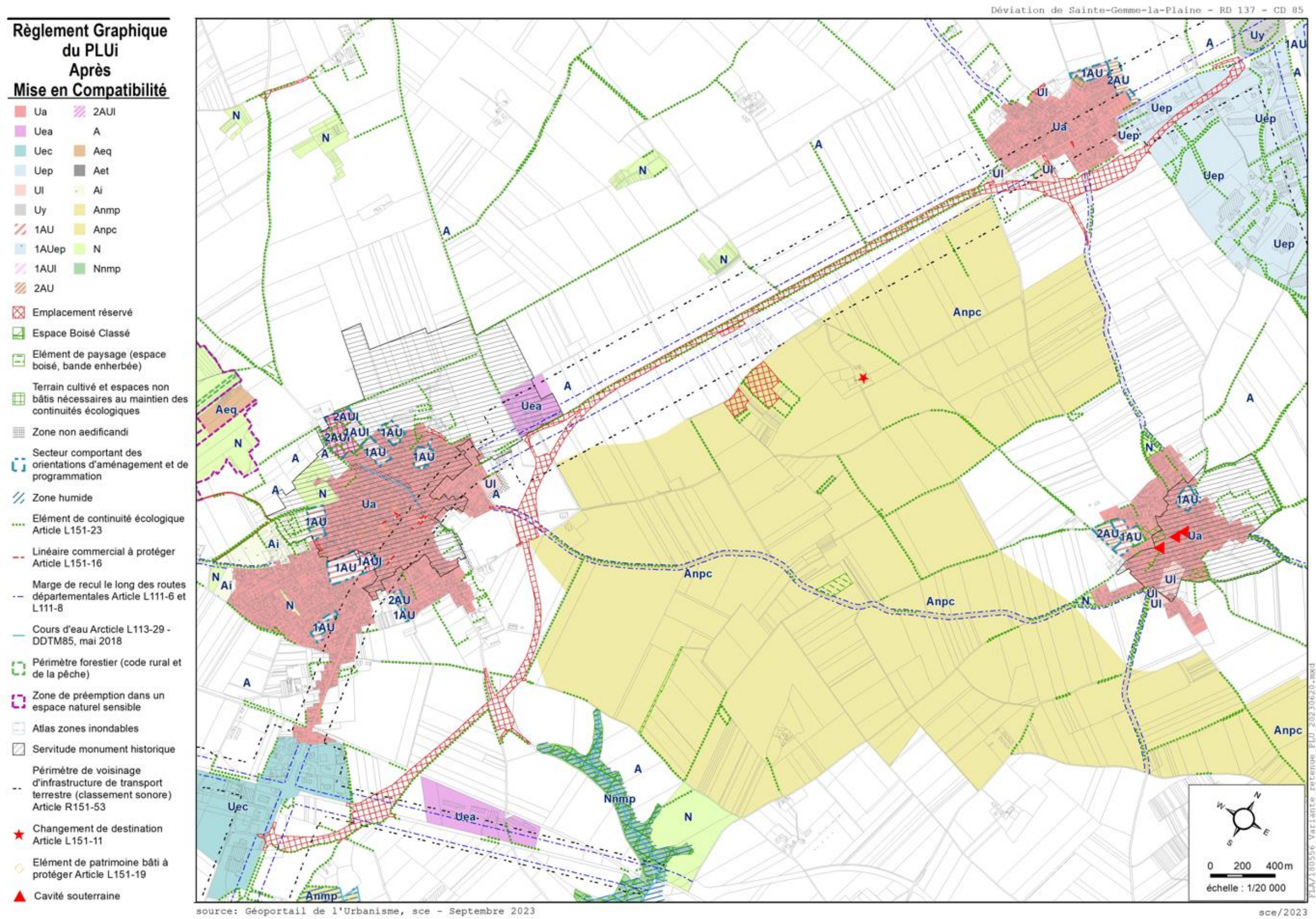
Figure 11 : Règlement graphique du PLUi avant mise en compatibilité



Source : Règlement graphique du PLUi approuvé le 16/12/2021



Figure 12 : Règlement graphique du PLUi après mise en compatibilité



Source : Règlement graphique du PLUi après DUP emportant mise en compatibilité



Le tableau des emplacements réservés également modifié il s'agit d'ajouter une ligne concernant le projet. Elle figure en rouge dans le tableau ci-dessous.

**Figure 13 : Tableau des emplacements réservés après mise en compatibilité**

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Commune	Surface / linéaire
1	Espace public et aménagement paysager	Commune	La Jaudonnière	692 m <sup>2</sup>
2	Espace public et stationnement	Commune	La Jaudonnière	516 m <sup>2</sup>
3	Extension carrière	Commune	La Jaudonnière	86 062 m <sup>2</sup>
4	Création d'un espace vert aménagé dans le cadre d'un projet touristique	Communauté de Communes	La Caillère-Saint-Hilaire	6 219 m <sup>2</sup>
5	Extension de l'école	Commune	Saint-Martin-Lars	893 m <sup>2</sup>
6	Extension du cimetière	Commune	Saint-Juire-Champgillon	1 648 m <sup>2</sup>
7	Élargissement de la voirie	Commune	La Réorthe	60 m <sup>2</sup>
8	Extension équipement	Commune	La Réorthe	4 062 m <sup>2</sup>
9	Élargissement de la voirie	Commune	La Réorthe	1 100 m <sup>2</sup> / 10 m de large
10	Élargissement de la voirie	Commune	La Réorthe	920 m <sup>2</sup> / 10 m de large
11	Élargissement de la voirie	Commune	La Réorthe	270 m <sup>2</sup> / 12 m de large
12	Espace agro-naturel avec fonction hydraulique	Commune	La Réorthe	11 800 m <sup>2</sup>
13	Élargissement de la voirie	Commune	La Réorthe	1 020 m <sup>2</sup> / 10 m de large
14	Équipements publics (sport et loisirs)	Commune	La Réorthe	13 430 m <sup>2</sup>
15	Équipements publics	Commune	La Réorthe	4 000 m <sup>2</sup>
16	Création d'une liaison douce	Commune	La Réorthe	210 m <sup>2</sup> / 2 m de large
17	Création d'une liaison douce	Commune	La Réorthe	1000 m <sup>2</sup> / 2m de large
18	Création d'une liaison douce (Libaud/bourg)	Commune	La Réorthe	1 900 m <sup>2</sup> / 2m de large
19	Création d'une liaison douce	Commune	La Réorthe	2 300 m <sup>2</sup> / 5 m de large
20	Création d'une liaison douce	Commune	La Réorthe	440 m <sup>2</sup> / 2 m de large

21	Création d'une liaison douce	Commune	La Réorthe	420 m <sup>2</sup> / 2 m de large
22	Création d'une liaison douce	Commune	La Réorthe	1000 m <sup>2</sup> / 2 m de large
23	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	La Réorthe	990 m <sup>2</sup>
24	Création de deux voies d'accès	Commune	La Réorthe	800 m <sup>2</sup>
25	Création d'une voie	Commune	La Réorthe	320 m <sup>2</sup>
26	Création d'une voie d'accès	Commune	La Réorthe	240 m <sup>2</sup> / 4 m de large
27	Création d'une voie	Commune	Thiré	1 050 m <sup>2</sup>
28	Création d'une voie	Commune	Thiré	640 m <sup>2</sup>
29	Pour entretien, franchissement des canaux (passerelle...) et dans la continuité de mise en valeur des Prés de la SMAGNE, Le Pré du Château"	Commune	Sainte-Hermine	250 m <sup>2</sup>
31	Aménagement paysager: passerelle, liaisons douces... mise en valeur des Prés de la SMAGNE, communication entre les espaces publics et le centre bourg	Commune	Sainte-Hermine	6 160 m <sup>2</sup>
32	Passage de réseaux et entretien des espaces verts, Le Patis Pourri	Commune	Sainte-Hermine	950 m <sup>2</sup>
36	Agrandissement du cimetière	Commune	Saint-Jean-de-Beugné	1 640 m <sup>2</sup>
37	Création de parkings et espaces verts	Commune	Saint-Jean-de-Beugné	270 m <sup>2</sup>
9	Chemin du Petit Magnil, élargissement de la voie à 6 mètres du chemin des Bretonnières à la RD 10 (env. 190 m de long)	Commune	Saint-Etienne de Brillouet	240 m <sup>2</sup>
40	Chemin des Bretonnières, élargissement de la voie à 8 mètres de la rue Basse au chemin du Fief Seigneur (env. 55 m de long)	Commune	Saint-Etienne de Brillouet	80 m <sup>2</sup>
41	Rue de la Rémillère, élargissement de la voie à 8 mètres de la rue de la Mairie à la RD 14 (env. 440 m de long)	Commune	Saint-Etienne de Brillouet	780 m <sup>2</sup>
42	Rue de la Paisière, élargissement de la voie à 8 mètres au niveau de l'intersection avec le chemin des Trois Moulins (env. 160 m de long)	Commune	Saint-Etienne de Brillouet	260 m <sup>2</sup>
43	Aménagement d'une piste cyclable entre St-Etienne et Brillouet + plantations de végétation	Commune	Saint-Etienne de Brillouet	1 700 m <sup>2</sup>
44	Extension du site d'équipements sportifs et culturels	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	41 700 m <sup>2</sup>

45	Équipements collectifs	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	9 660 m <sup>2</sup>
47	Création d'une nouvelle voie	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	2 166 m <sup>2</sup>
48	Aménagement d'une piste cyclable	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	9 300 m <sup>2</sup> / 5m de large
49	Aménagement d'une piste cyclable	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	2 100 m <sup>2</sup>
50	Création d'une voie	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	23 758 m <sup>2</sup>
51	Aménagement carrefour lycée Pétré C.M.P	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	9 670 m <sup>2</sup>
52	Élargissement de la voirie	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	5 200 m <sup>2</sup>
53	Création d'une voie	Commune	Sainte-Gemme-la-Plaine	1 650 m <sup>2</sup>
54	Reconfiguration de la RD 137, visant à améliorer la desserte de Luçon depuis l'autoroute A83	CD 85	Sainte-Hermine / Saint-Jean-de-Beigné / Sainte-Gemme-la-Plaine	567 148 m <sup>2</sup>

Source : Annexe n°1 – Emplacements réservés // Règlement du PLUi

## 6. Analyse des incidences de la mise en compatibilité du PLUi sur l'environnement

La présente mise en compatibilité du PLUi de l'ex-Pays de Sainte-Hermine intervient via la procédure de Déclaration d'utilité Publique du projet. Le territoire est concerné par une protection Natura 2000 à ce titre elle est soumise à Evaluation environnementale. Par ailleurs, le projet est soumis à étude d'impact. Dans ce cadre, comme le prévoit les codes de l'urbanisme et de l'environnement, l'évaluation environnementale de la procédure de mise en compatibilité et l'étude d'impact peut donner lieu à une procédure commune. À ce titre l'autorité environnementale sera sollicitée pour émettre un avis unique sur ces deux procédures.

Pour mémoire, la mise en compatibilité du PLUi consiste en :

- **L'inscription d'un emplacement réservé à destination du CD85** pour faciliter les acquisitions nécessaires à la réalisation des travaux.  
L'emprise de l'emplacement réservé correspond à l'infrastructure en elle-même ainsi que les emprises nécessaires à l'implantation des éléments connexes :
  - o ouvrages de rétention d'eau pluviale pour leur traitement avant rejet dans le milieu naturel
  - o mesures compensatoires au titre de l'environnement :
    - création d'habitats de reproduction et d'alimentation pour l'avifaune pour permettre la création d'habitats favorable au cortège d'oiseaux nicheurs impactés par le projet
    - création de haies favorables à la reproduction d'oiseaux bocagers et au transit/chasse des chiroptères.
- **L'inscription au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme des nouvelles haies** qui seront plantés dans le cadre des travaux. Cette protection permet de garantir dans le temps leur protection.
- **La suppression des alignements d'arbres et de haies inscrites au titre du L.151-23 du code de l'urbanisme sur l'emprise du projet.** Suppression compensée par l'inscription des plantations qui sont programmés dans le cadre tel que prévu dans le cadre des mesures compensatoires.
- **Le déclassement d'une partie de la zone humide** classée au titre de l'article L.113-29
- **L'adaptation du règlement écrit** pour autoriser sans ambiguïté les travaux nécessaires à la reconfiguration de la RD 137 via l'ajout d'un nouvel alinéa dans l'article 2 des zones interceptées par l'ouvrage.

La description de ces mesures et leur justification figurent dans le dossier d'étude d'impact et particulièrement le « **Dossier D'autorisation Environnementale unique** » figurant en pièce D2 du présent dossier d'enquête publique.



## 7. Avis des Personnes Publiques Associées

A compléter : PV + courriers







**sce**

Aménagement  
& environnement

[www.sce.fr](http://www.sce.fr)

GROUPE KERAN