

# AMENAGEMENT A 2x2 VOIES DE L'AXE CHALLANS – AIZENAY – RD 948

## Aménagement entre MACHÉ et AIZENAY / section BEL AIR - LA VIE

Communes de MACHÉ et d'AIZENAY  
Août 2017

### DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE :

- préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RD 948 section Bel Air – La Vie
- de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Maché
- de la demande d'autorisation environnementale
- du classement / déclassement des voiries concernées

### VOLUME 1

Pièce **A** - Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives

Pièce **B** - Mention des autres autorisations

Pièce **C** - Le demandeur

Pièce **D** - Plan de situation

Pièce **E** - Notice explicative

Pièce **F** - Plan général des travaux

Pièce **G** - Appréciation sommaire de la dépense

Pièce **H** - Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau

Pièce **I** - Classement/ déclassement de la voirie concernée

**Historique des modifications**

Version	Etabli par	Approuvé par	Date	Objet de la modification
V0	S.CHAHDAOUI	R. LE MENN	13/02/2017	Document provisoire
V1	S.CHAHDAOUI	R. LE MENN	27/03/2017	Modifications CD 85
V2	S.CHAHDAOUI	R. LE MENN	21/04/2017	Modifications CD 85
V3		R. LE MENN	05/05/2017	Modifications CD 85
V4		R. LE MENN	01/08/2017	Modifications Préfecture

# Contenu du dossier d'enquête publique unique

## Volume 1

Pièce A - Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives

Pièce B - Mention des autres autorisations

Pièce C - Le demandeur

Pièce D - Plan de situation

Pièce E - Notice explicative

Pièce F - Plan Général des Travaux

Pièce G - Appréciation sommaire des dépenses

Pièce H - Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau

Pièce I – Classement / Déclassement de la voirie concernée

## Volume 2

Pièce J - ETUDE D'IMPACT / Résumé non technique

## Volume 3

Pièce J - ETUDE D'IMPACT / Etat initial et Variantes

## Volume 4

Pièce J - ETUDE D'IMPACT / Impacts et mesures

## Volume 5

Pièce K- Avis de l'Autorité Environnementale

## Volume 6

Pièce L - Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Maché

## Volume 7

Pièce M - Dossier de demande de dérogation « Espèces protégées »

## Sommaire

<b>Pièce A. Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives.....</b>	<b>7</b>		
A.1. Préambule.....	9		
A.1.1. Objet de l'enquête unique .....	9		
A.1.2. But de l'enquête publique.....	9		
A.1.3. Mentions des textes qui régissent l'enquête publique en cause.....	9		
A.2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative .....	9		
A.2.1. Le projet avant l'enquête.....	9		
A.2.2. Procédure de déclaration d'utilité publique .....	10		
A.2.3. L'autorisation environnementale .....	11		
A.2.4. Au-delà de la déclaration d'utilité publique .....	14		
<b>Pièce B. Mention des autres autorisations.....</b>	<b>15</b>		
<b>Pièce C. Le demandeur .....</b>	<b>17</b>		
<b>Pièce D. Plan de situation .....</b>	<b>19</b>		
<b>Pièce E. Notice explicative.....</b>	<b>21</b>		
E.1. Le Contexte du projet .....	23		
E.2. Objectifs du projet.....	23		
E.3. Objectifs de l'opération .....	23		
E.4. Le diagnostic actuel .....	25		
E.4.1. Présentation de l'itinéraire.....	25		
E.4.2. Caractéristiques géométriques principales .....	25		
E.4.3. Carrefours et accès.....	25		
E.4.4. Equipements, services et exploitation de la route.....	25		
E.4.5. Conditions de circulation .....	26		
E.5. Présentation des variantes .....	33		
E.6. Analyse des variantes entre les deux échangeurs.....	33		
E.7. Analyse des variantes du franchissement de La Vie.....	35		
E.8. La concertation .....	36		
E.8.1. Les réunions.....	36		
E.8.2. L'exposition .....	36		
E.8.3. Bilan de la concertation .....	37		
E.9. Justification de la solution retenue à l'enquête publique .....	38		
E.10. Bilan coûts / avantages.....	39		
E.11. Présentation du projet.....	45		
E.11.1. Tracé.....	45		
E.11.2. Rétablissement des communications et desserte .....	45		
E.11.3. Ouvrages hydrauliques.....	45		
E.11.4. Coupes transversales .....	48		
E.12. Caractéristiques principales des ouvrages.....	51		
E.12.1. Profil en long.....	51		
E.12.2. Profils en travers type.....	51		
E.12.3. Dispositifs de traitement des eaux.....	52		
E.13. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme .....	53		
E.13.1. PLU de la commune de Maché .....	53		
E.13.2. PLU de la commune d'Aizenay .....	54		
<b>Pièce F. Plan général des travaux.....</b>	<b>55</b>		
<b>Pièce G. Appréciation sommaire des dépenses .....</b>	<b>59</b>		
<b>Pièce H. Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau.....</b>	<b>63</b>		
<b>Pièce I. Classement / déclassement de la voirie concernée.....</b>	<b>67</b>		
<b>ANNEXES .....</b>	<b>71</b>		

## Liste des cartes

Carte 1 - Aménagement de l'axe RD 948 (1/100 000) .....	8
Carte 2 - Situation du projet au 1/ 100 000.....	20
Carte 3 - Situation du projet (1/20 000) .....	24
Carte 4 - Diagnostic routier - Planche 1 .....	28
Carte 5 - Diagnostic routier - Planche 2 .....	29
Carte 6 - Carte de situation des variantes .....	32
Carte 7 - Classement-Déclassement.....	68

## Glossaire

**DDTM** Direction Départementale des Territoires et de la Mer

**DRAC** Direction Régionale des Affaires Culturelles

**DREAL** Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement




**PLU** Plan Local d'Urbanisme

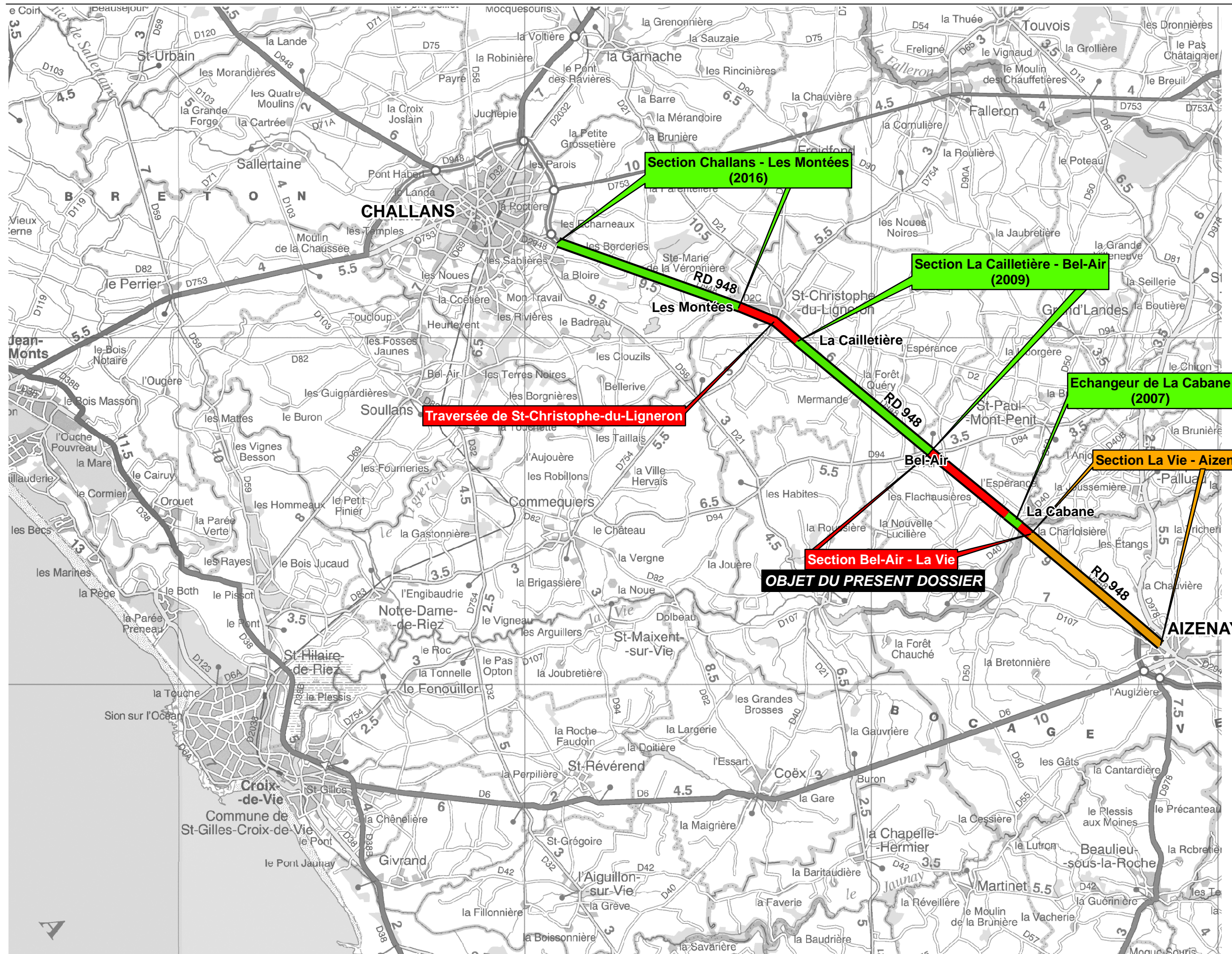


---

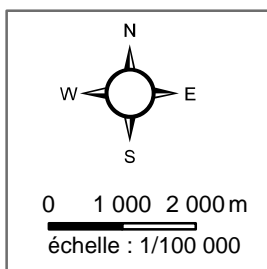
## **Pièce A. Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives**

# RD 948 Aménagement de l'axe Aizenay - Challans à 2 x 2 voies

-  en travaux
-  travaux réalisés
-  section à l'étude



source : scan100, ign





## A.1. Préambule

### A.1.1. Objet de l'enquête unique

L'enquête publique unique porte sur :

- l'utilité publique des travaux d'aménagement de la RD 948 entre Maché et Aizenay (section Bel-Air – La Vie) ;
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Maché ;
- la demande d'autorisation environnementale (Autorisation loi sur l'eau et dossier de demande de dérogation « Espèces protégées) ;
- le classement- déclassement des voiries concernées par l'opération.

### A.1.2. But de l'enquête publique

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

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

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

### A.1.3. Mentions des textes qui régissent l'enquête publique en cause

L'enquête comporte plusieurs volets :

- L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement de la RD 948 entre Bel Air et La Vie se fonde sur les articles :
  - L110-1 et suivants ainsi que R112-4 du Code de l'expropriation,
  - L122-1 et suivants ainsi que R122-1 et suivants du Code de l'environnement,
  - L123-1 et suivants ainsi que R123-1 et suivants du Code de l'environnement.
- L'enquête publique relative à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Maché se fonde sur les articles L.153-53 et suivants ainsi que R.153-13 et suivants du Code de l'urbanisme.
- L'enquête publique relative à la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques se fonde sur les articles :
  - L.123-1 et suivants ainsi que R.123-1 et suivants du Code de l'environnement,
  - L.214-1 et suivants ainsi que R.214-1 et suivants du Code de l'environnement.
- L'enquête publique pour le classement / déclassement de la voirie se fonde sur les articles L.131-4 et suivants et R.131-3 et suivants du Code de la voirie routière.
- La procédure d'enquête unique se fonde sur les articles L. 123-6 et R. 123-7 du Code de l'environnement.
- La procédure d'autorisation environnementale se fonde sur les articles L.181-1 et suivants, et R.181-1 et suivants du Code de l'environnement.

## A.2. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative

### A.2.1. Le projet avant l'enquête

La RD 948 est un axe structurant dans le réseau des voies rapides de la Vendée. Sa fonction est d'assurer la desserte des grands pôles du département tels que La Roche-sur-Yon, Challans, le littoral vendéen et Chantonnay et de favoriser l'accès aux liaisons rapides A83, A87, vers Nantes, La Rochelle, Niort et au-delà (région Ile-de-France, ...).

Déjà inscrite dans le schéma routier vendéen à moyen terme adopté en 2000, la RD948 a fait l'objet de plusieurs aménagements à 2x2 voies, notamment entre Aizenay, La Roche-sur-Yon et Bournezeau.

Le plan routier vendéen 2010 – 2020, approuvé en 2009, se décline à plus ou moins long terme en fonction des évolutions de trafic et des capacités financières du Département. Il intègre l'aménagement de la RD948 à 2x2 voies entre Aizenay et Challans.

L'objectif du projet à terme est d'améliorer l'itinéraire Challans / Aizenay dans son ensemble (sécurité, fluidité du trafic, ...) assurant une desserte économique efficace du territoire, dans la continuité du réseau existant.

La mise à 2x2 voies de la RD 948 entre Challans et Aizenay est phasée dans le temps. Ce phasage conduira à terme à l'amélioration de l'itinéraire Challans / Aizenay dans son ensemble (sécurité, fluidité du trafic, ...).

Sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de Vendée, ce projet comporte :

- des aménagements déjà réalisés :
  - Echangeur de La Cabane (Commune de Maché, mis en service en 2007),
  - aménagement à 2x2 voies entre La Cailletière (Saint-Christophe-du-Ligneron) et Bel-Air (Maché)(créneau mis en service fin 2009),
  - Challans - Les Montées (mis en service le 23 novembre 2016) ;
- une section déclarée d'utilité publique le 23 octobre 2012 et en cours de travaux :
  - La Vie – Aizenay
- deux créneaux en cours d'étude :
  - Les Montées - La Cailletière (Saint-Christophe-du-Ligneron),
  - Bel-Air - La Vie (Maché), traversée de l'Antrie et franchissement de la Vie compris (**objet du présent dossier**).



## A.2.2. Procédure de déclaration d'utilité publique

### a) Examen de la complétude du dossier et avis de l'autorité environnementale

Les services de la préfecture de la Vendée vérifient que le dossier est complet (avec l'avis de ses services associés) et, si c'est le cas, le préfet accuse réception.

Les articles L.122-1 et suivants du Code de l'environnement prévoient la consultation des autorités « ayant des responsabilités en matière d'environnement ». Le projet est soumis à l'avis de l'autorité environnementale compétente, qui est le préfet de région, et son service instructeur la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

L'avis de l'autorité environnementale doit être produit dans les deux mois à réception du dossier. L'avis est joint au dossier d'enquête. Il porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

Un mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale peut éventuellement être produit par le maître d'ouvrage et joint au dossier d'enquête publique, avant l'engagement de l'enquête publique.

En parallèle de l'avis de l'autorité environnementale, l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements est également recueilli sur le projet (dans le cas présent comme la procédure regroupe également l'autorisation environnementale les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements peuvent être sollicités au niveau de l'enquête unique).

### b) Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

Le projet nécessite la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Maché (approuvé le 18 décembre 2009, révision accélérée approuvée le 24 juin 2016) selon les dispositions des articles L.153-53 et suivants ainsi que R.153-14 et suivants du Code de l'urbanisme.

L'enquête préalable d'utilité publique tient lieu d'enquête de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Maché.

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Maché. A l'issue de l'enquête, la commune de Maché mettra son plan local d'urbanisme en compatibilité.

### c) La procédure de classement / déclassement

Pour la voirie départementale : les articles L.131-1 à L.131-8 et les articles R.131-3 à R.131-11 du Code de la voirie routière.

Pour la voirie communale : les articles L.141-1 à L.141-7, et les articles R.141-4 à R.141-11 du Code de la voirie routière.

L'enquête préalable d'utilité publique tient lieu d'enquête de classement-déclassement.

La déclaration d'utilité publique emporte classement-déclassement des voiries concernées.

A l'issue de l'enquête, il sera procédé au classement-déclassement des voiries concernées conformément à la pièce I du dossier d'enquête.

Le classement-déclassement des routes départementales est prononcé par délibération du Conseil Départemental et avis des Conseils municipaux des communes traversées.

Le classement-déclassement des voiries communales est prononcé après délibération du Conseil municipal de la commune de Maché.

### d) L'enquête publique

Dans le cas présent il s'agit une enquête publique unique qui porte sur :

- l'utilité publique des travaux d'aménagement de la RD 948 entre Maché et Aizenay (section Bel-Air – La Vie) ;
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Maché ;
- la demande d'autorisation environnementale (décrite au paragraphe page suivante)
- le classement- déclassement des voiries concernées par l'opération.

Le président du tribunal administratif désigne, à la demande du Préfet, un commissaire enquêteur (ou une commission d'enquête), à partir d'une liste d'aptitude, sous la responsabilité duquel (de laquelle) sera menée l'enquête publique.

La présente enquête fait l'objet d'un arrêté d'ouverture et de mesures de publicité préalables, conformément à la réglementation.

Le préfet, après consultation du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, précise par arrêté :

- l'objet de l'enquête, la date à laquelle elle est ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à un mois ni excéder deux mois ;
- le siège de l'enquête où toute correspondance relative à l'enquête (notamment les observations sur le dossier) peut être adressée ;
- les lieux, jours et heures où le public peut consulter le dossier d'enquête et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet. Ces lieux sont habituellement la mairie de la ou des communes sur le territoire desquelles l'opération est projetée et, le cas échéant, la préfecture ou la sous-préfecture. Les observations peuvent être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ;
- les noms et qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête et de leurs suppléants éventuels ;
- les lieux, jours et heures où le commissaire enquêteur ou un membre de la commission d'enquête se tient à la disposition du public pour recevoir ses observations ;
- le ou les lieux où, à l'issue de l'enquête, le public peut consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur.

La durée de l'enquête est d'un mois au minimum et n'excède pas deux mois sauf prorogation d'une durée maximum de 30 jours décidée par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête. Elle se tient dans les locaux des mairies concernées, prévus à cet effet.

Le commissaire enquêteur, ou le président de la commission d'enquête, conduit l'enquête de manière à permettre au public une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et contre-propositions.

Il reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique. Il peut recevoir tous documents, visiter les lieux concernés, entendre les personnes dont il juge l'audition utile et convoquer le maître d'ouvrage ou ses représentants ainsi que les autorités administratives intéressées. Il peut organiser, sous sa présidence, une réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage communique au public les documents existants que le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête juge utiles à la bonne information du public.

Pendant toute la durée de l'enquête, les observations, propositions et contre-propositions du public peuvent être faites directement lors des permanences du commissaire enquêteur. Elles peuvent aussi être consignées dans les registres officiels disponibles dans les lieux d'enquête, et envoyées en mairie au commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur clôt les registres d'enquête. Ils sont signés par les maires des communes concernées. Dans les huit jours, une réunion est organisée entre le commissaire enquêteur et le responsable du projet. Ce dernier dispose de 15 jours pour présenter ses observations. Puis le commissaire enquêteur établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. Il consigne, dans un rapport, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à la déclaration d'utilité publique de l'opération, à la mise en compatibilité du PLU de Maché et au classement/déclassement des voiries concernées.

La transmission au préfet du dossier de l'enquête avec le rapport et les conclusions personnelles et motivées se réalise dans un délai de 30 jours après la clôture de l'enquête. En l'occurrence, l'avis du commissaire enquêteur sera transmis avec l'ensemble du dossier et des registres et avis au préfet du département de la Vendée chargé de centraliser les résultats de l'enquête. Une copie du rapport est adressée par le préfet au président du tribunal administratif et au maître d'ouvrage.

Le rapport du commissaire enquêteur restera à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, au siège du Conseil Départemental, à la mairie de Maché et d'Aizenay ainsi qu'à la préfecture de la Vendée.

### e) La déclaration de projet

A l'issue de l'enquête, et au vu des résultats de celle-ci, le Conseil Départemental devra se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée (L.126-1 du Code de l'Environnement).

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. La déclaration du projet tient compte de l'étude d'impact et de l'avis de l'Autorité Environnementale.

La déclaration de projet sera publiée conformément aux modalités prévues à l'article R.126-2 du Code de l'environnement. Elle sera notamment affichée dans les communes de Maché et d'Aizenay, ainsi qu'au Conseil Départemental de la Vendée. Les lieux où le public peut consulter la déclaration de projet seront mentionnés.

### f) La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique du projet sera prononcée par arrêté préfectoral et publiée au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif dans le délai de deux mois à compter de sa publication au dit recueil.

## A.2.3. L'autorisation environnementale

La procédure d'autorisation environnementale se fonde sur les articles L.181-19 à L.181-23 et R.181-1 et suivants du Code de l'environnement.

### a) L'objet de l'autorisation environnementale

Dans le cadre du projet d'aménagement à 2x2 voies de la RD 948 entre Bel Air et La Vie, l'autorisation environnementale regroupe :

- l'autorisation au titre des installations, ouvrages et aménagement soumis à la loi sur l'eau (IOTA) ;
- la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et aux habitats protégés.

Le projet n'est pas concerné par une autorisation au titre de la législation des sites classés, des réserves naturelles ou d'une autorisation de défrichement.

### **Autorisation au titre des IOTA Installations, Ouvrages et Aménagements soumis à la loi sur l'eau**

Conformément au Code de l'environnement Livre II milieu physique, articles L.214-1 et suivants et articles R.214-1 et suivants, le projet est soumis à autorisation et fera l'objet d'un dossier d'autorisation Loi sur l'eau. Les rubriques suivantes sont identifiées :

N° rubrique	Paramètres et seuils	Régime (*)	Caractéristiques du projet	Régime correspondant
<b>TITRE 2 : REJETS</b>				
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :  1°) Supérieure ou égale à 20 ha ;  2°) Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha.	A  D	La surface de l'impluvium routier (voirie et abords) est de 14,6 ha.	Déclaration
2.2.4.0.	Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à un apport au milieu aquatique de plus de 1 t/ jour de sels dissous	D	Les apports de sel par jour lors des opérations hivernales d'entretien seront au maximum de 2,8 t par jour	Déclaration

N° rubrique	Paramètres et seuils	Régime (*)	Caractéristiques du projet	Régime correspondant
<b>TITRE 3 : IMPACTS SUR LES MILIEUX AQUATIQUES OU LA SECURITE PUBLIQUE</b>				
3.1.1.0.	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1°) Un obstacle à l'écoulement des crues ; 2°) Un obstacle à la continuité écologique ; a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation ; b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation.	A  A  D	Un viaduc de 80 m de long sera aménagé en complément de l'ouvrage actuel de 12 m sur La Vie. Ce dernier sera doublé.  Les petits écoulements franchis par l'aménagement seront rétablis par la pose d'ouvrages hydrauliques.  Ces ouvrages assureront la transparence de l'infrastructure vis-à-vis des écoulements.	Non concerné
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1°) Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m ; 2°) Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m.	A  D	Les travaux sur le réseau hydrographique modifiant des profils de lit mineur concernent au total un linéaire de cours d'eau de plus de 100 m :  -35 m et 40 m sur les écoulements superficiels temporaires (affluents du ruisseau de la Fontaine de la Flachausière)  -38 m sur La Vie.	Déclaration
3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de La Vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° Supérieure ou égale à 100 m ; 2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m.	A  D	Les petits écoulements superficiels franchis par l'aménagement seront rétablis par la pose d'ouvrages hydrauliques.  Ces ouvrages représentent au total un linéaire de 89 m :  OH1 : 35 m et prolongeant l'ouvrage existant à ce niveau (14 m) ;  OH2 : 40 m.	Déclaration

N° rubrique	Paramètres et seuils	Régime (*)	Caractéristiques du projet	Régime correspondant
<b>TITRE 3 : IMPACTS SUR LES MILIEUX AQUATIQUES OU LA SECURITE PUBLIQUE (SUITE)</b>				
3.1.5.0.	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet : 1° Destruction de plus de 200 m <sup>2</sup> de frayères ; 2° Dans les autres cas.	A  D	La Vie, entre la commune de Bellevigny et la commune de Fenouiller, a été inventoriée comme zone de frayères à brochet par arrêté préfectoral du 17/02/2016.  Les travaux liés au viaduc et au doublement de l'ouvrage existant induisent une emprise de 2500 m <sup>2</sup> environ sur les zones de frayères	Autorisation
3.2.2.0.	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m <sup>2</sup> ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m <sup>2</sup> et inférieure à 10 000 m <sup>2</sup> .	A  D	Le projet prévoit des remblais dans le lit majeur de La Vie.  La surface soustraite est de l'ordre de 2500 m <sup>2</sup> moins 1500 m <sup>2</sup> restitués.	Déclaration
3.2.3.0.	Plans d'eau, permanents ou non : 1° Dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha (A) ; 2° Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha (D).	A  D	L'assainissement pluvial du projet routier nécessite la création cinq bassins de rétention.  La surface en eau totale de ces bassins sera de 6 060 m <sup>2</sup> .	Déclaration
3.3.1.0.	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha ; 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha.	A  D	La surface de zones humides sous emprise du projet routier s'établit à 0,85 ha.	Déclaration

## Dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et aux habitats protégés

### Les outils réglementaires de protection stricte des espèces sauvages

La préservation du patrimoine biologique est un impératif majeur des politiques environnementales. Elle se fixe en particulier pour objectif de restaurer et de maintenir l'état de conservation des espèces les plus menacées.

A cet effet, à l'image de différentes dispositions internationales et communautaires, l'article L. 411-1 du Code de l'environnement prévoit un système de protection stricte des espèces de faune et de flore sauvages dont les listes sont fixées par arrêté ministériel.

Concernant ces espèces, il est notamment interdit de les capturer, de les transporter, de les perturber intentionnellement ou de les commercialiser. Ces interdictions peuvent s'étendre aux habitats des espèces protégées pour lesquelles la réglementation peut prévoir des interdictions de destruction, de dégradation et d'altération. Le non-respect de ces règles fait l'objet de sanctions pénales, prévues à l'article L. 415-3 du Code de l'environnement.

L'application de cette réglementation demande beaucoup d'attention dans la mesure où elle vise à s'assurer qu'aucun projet ou activité ne viendra perturber l'état de conservation des espèces concernées.

### Les modalités générales d'application de la réglementation de protection stricte des espèces sauvages

Concrètement, si un projet ou une activité est reconnu comme susceptible de porter atteinte aux espèces, des variantes au projet initial ou des mesures d'évitement doivent être recherchées.

Exceptionnellement, l'autorité administrative peut, en accord avec l'article L. 411-2 du Code de l'environnement, reconnaître un droit de dérogation à ces interdictions. Ces dérogations ne sont délivrées que si le projet justifie d'un intérêt précis et qu'aucune solution alternative n'est possible et qu'il ne dégrade pas l'état de conservation des espèces concernées.

En l'occurrence, le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RD 948 entre Bel Air et La Vie génère des impacts sur 3 espèces de reptiles et 1 espèce d'insecte :

#### Reptiles

Une demande de dérogation pour la destruction d'habitats d'espèces protégées est nécessaire car des habitats de vie du **Lézard vert**, du **Lézard des murailles** et de la **Vipère aspic** sont impactés par le projet. A noter que les mesures de réduction et de compensation préconisées ici sont suffisantes pour maintenir les populations de ces reptiles dans un bon état de conservation à court, moyen et long terme.

#### Insectes

Suite à la mise en œuvre des mesures de compensation, l'impact résiduel sur le **Grand capricorne** reste faible à modéré. En effet, les individus vivants dans les arbres ne devraient pas être impactés puisqu'ils auront la possibilité de terminer leur développement. En revanche, il y a une perte d'habitats (3 arbres) qui ne peut pas être compensé.

Une demande de dérogation pour la destruction d'habitats d'espèces protégées est nécessaire car des habitats sont détruits.

## b) Les étapes de la procédure de l'autorisation environnementale

### Le dépôt du dossier

Les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) de la Vendée vérifient que le dossier nécessaire à l'autorisation environnementale est complet (avec l'avis de ses services associés).

### L'examen du dossier

Le dossier fait l'objet d'une instruction interservices, il est soumis à l'avis consultatif du CNPN (Commission nationale de la protection de la nature) pour la partie qui concerne la demande de dérogation espèces protégées et il est soumis à l'avis de l'autorité environnementale.

### L'enquête publique unique

Le dossier est soumis à enquête publique.

Dans le cas présent il s'agit d'une enquête publique unique qui porte sur :

- l'utilité publique des travaux d'aménagement de la RD 948 entre Maché et Aizenay (section Bel-Air – La Vie) ;
- la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Maché ;
- la demande d'autorisation environnementale ;
- le classement-déclassement des voiries concernées par l'opération.

Les modalités d'instruction de l'enquête sont décrites au chapitre précédent.

En parallèle de l'enquête, l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements est également recueilli sur le projet

### L'arrêté d'autorisation

Après consultation facultative du CODERST (Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques) ou de la CDNPS (Commission départementale de la nature, des paysages et des sites), le préfet du département rédige un projet de décision, soumis pour avis contradictoire au Département de la Vendée puis délivre un arrêté d'autorisation. Cet arrêté fait l'objet d'une publicité.

L'arrêté préfectoral fixe les prescriptions techniques auxquelles doit satisfaire le projet, les moyens de suivi des travaux, de surveillance des effets sur les milieux aquatiques, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident.

L'arrêté d'autorisation fixe la durée de validité de celle-ci.

L'arrêté d'autorisation est publié au recueil des actes administratifs à la préfecture et une copie est déposée en mairie des communes concernées ainsi qu'au Conseil Départemental de la Vendée.

## A.2.4. Au-delà de la déclaration d'utilité publique

### a) Les études de détail

Le Conseil Départemental engagera sous sa propre responsabilité et en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, les études de détail techniques nécessaires à la définition précise du projet.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête.

Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête pourra s'avérer nécessaire.

### b) La procédure d'expropriation

Le département favorisera la procédure d'acquisition à l'amiable. Au niveau du lieu-dit l'Antrie, 4 habitations sont sous l'emprise du projet. Elles sont toutes propriétés du Département ou en cours d'acquisition.

La procédure d'expropriation, conduite selon les dispositions du Code de l'expropriation, est précédée obligatoirement d'un arrêté de cessibilité du préfet. Pour prendre cet arrêté de cessibilité une enquête parcellaire devra être menée par le Préfet.

La procédure d'enquête parcellaire est menée en application de l'article R. 131-3 et suivants du Code de l'expropriation et a pour objet de permettre aux propriétaires de s'assurer de l'exactitude des informations dont dispose l'Administration.

A défaut d'accord amiable dans le délai d'un mois à compter de la notification de la proposition du maître d'ouvrage, le dossier est transmis, par le préfet, au juge de l'expropriation qui prononce l'ordonnance d'expropriation, qui emporte transfert de propriété des parcelles.

**Le maître d'ouvrage pourra faire à nouveau une proposition d'indemnisation au propriétaire de la parcelle.**

En cas de désaccord ou de silence pendant plus d'un mois, la partie la plus diligente peut saisir le juge de l'expropriation, afin qu'il fixe le montant des indemnités d'expropriation par jugement motivé. La prise de possession ne peut intervenir qu'après paiement ou consignation de l'indemnité.

---

## **Pièce B. Mention des autres autorisations**

### **Archéologie préventive**

Une consultation de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) sera effectuée afin de savoir si le projet est soumis à des prescriptions archéologiques (diagnostic).

Selon les résultats du diagnostic archéologique, des fouilles pourront être prescrites par le Préfet de Région.



---

## Pièce C. Le demandeur

CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA VENDEE

40 rue Maréchal Foch

85923 LA ROCHE SUR YON cedex 9






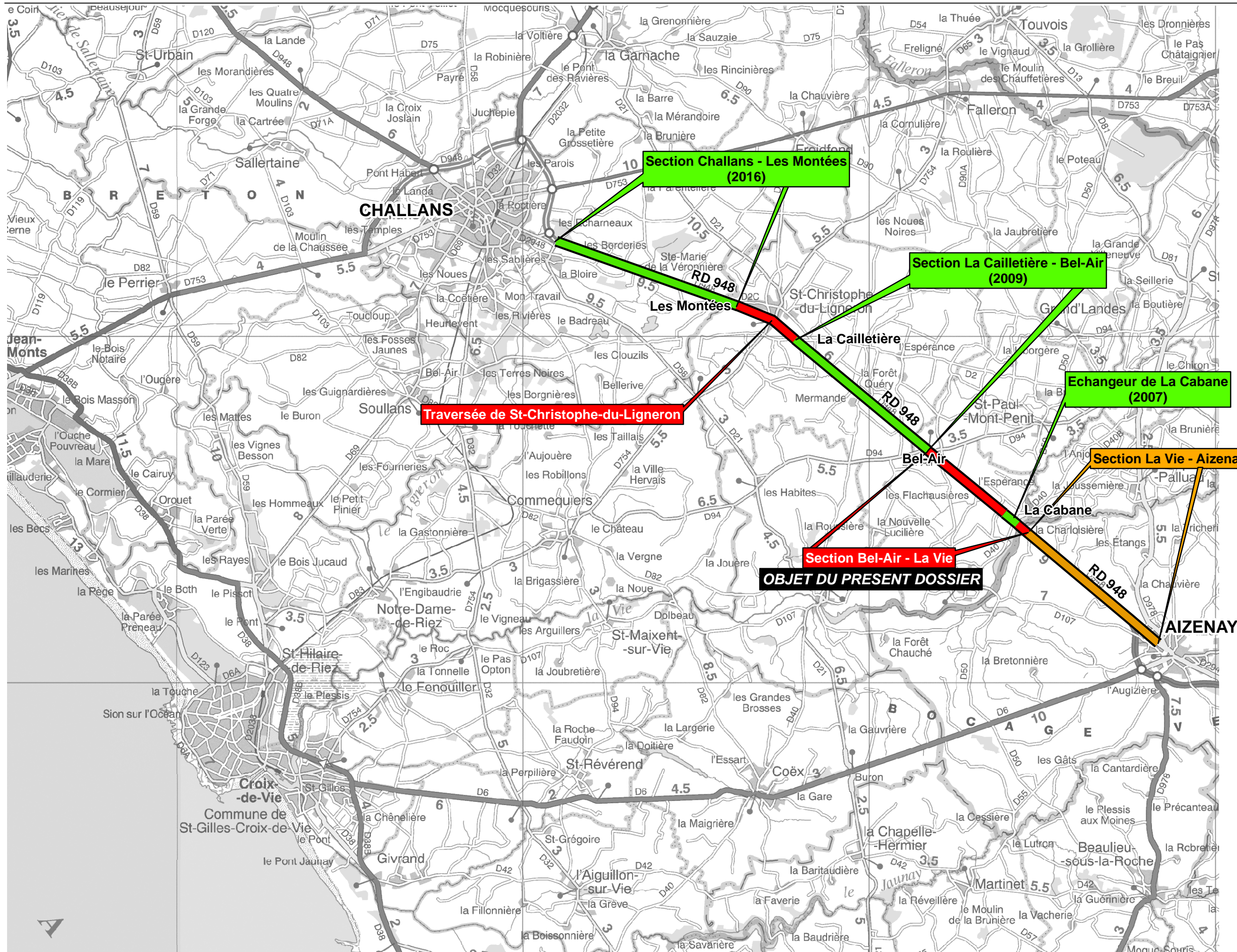


---

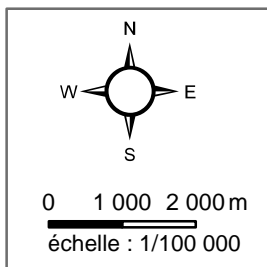
## Pièce D. Plan de situation

# RD 948 Aménagement de l'axe Aizenay - Challans à 2 x 2 voies

-  en travaux
-  travaux réalisés
-  section à l'étude



source : scan100, ign



---

## Pièce E. Notice explicative



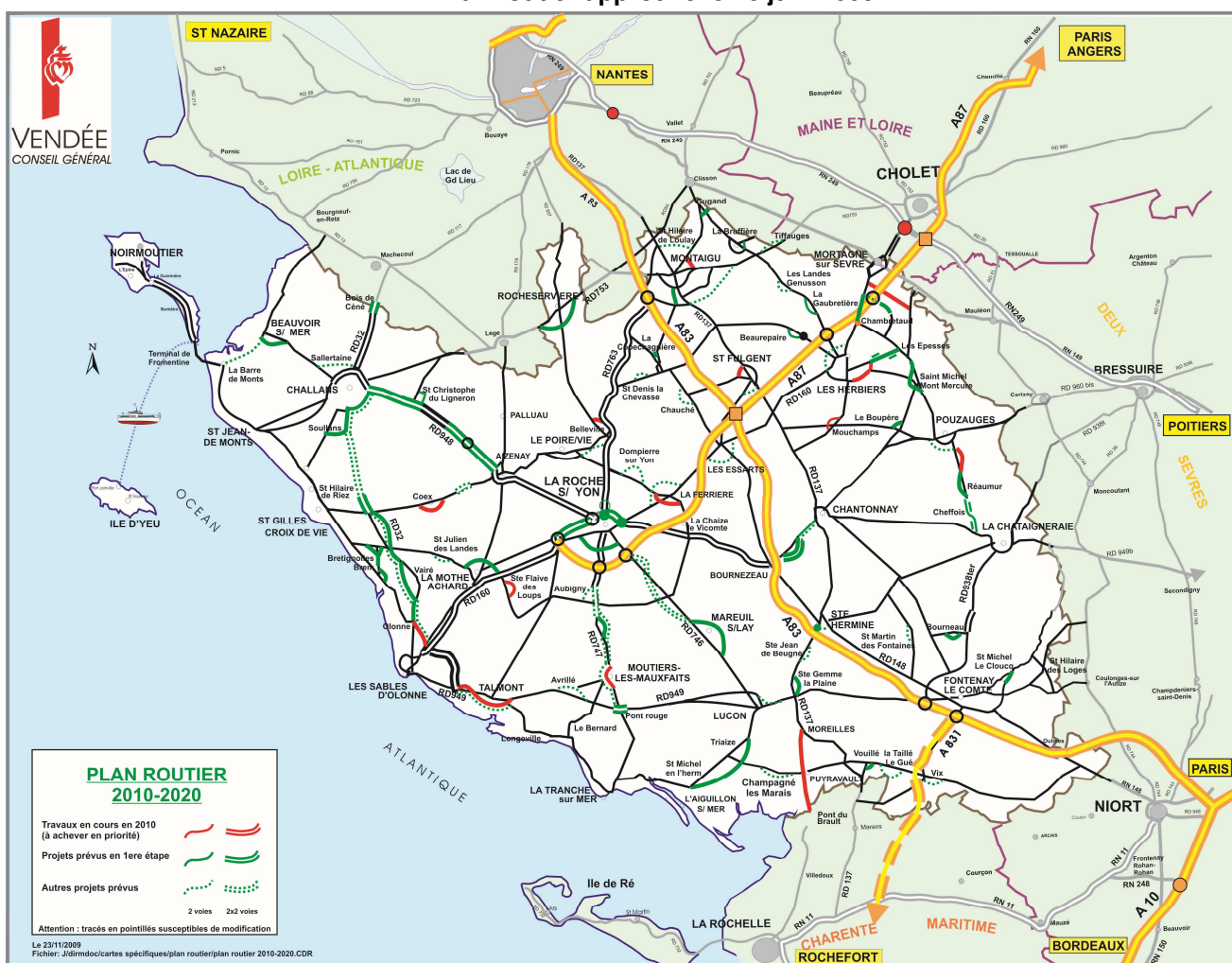
## E.1. Le Contexte du projet

La RD 948 est un axe structurant dans le réseau des voies rapides de la Vendée. Sa fonction est d'assurer la desserte des grands pôles du département tels que La Roche-sur-Yon, Challans, le littoral vendéen et Chantonay et de favoriser l'accès aux liaisons rapides A83, A87, vers Nantes, La Rochelle, Niort et au-delà (région Ile-de-France, ...).

Déjà inscrite dans le schéma routier vendéen à moyen terme adopté en 2000, la RD948 a fait l'objet de plusieurs aménagements à 2x2 voies, notamment entre Aizenay, La Roche-sur-Yon et Bournezeau.

Le plan routier vendéen 2010 – 2020, approuvé en 2009, se décline à plus ou moins long terme en fonction des évolutions de trafic et des capacités financières du Département. Il intègre l'aménagement de la RD948 à 2x2 voies entre Aizenay et Challans.

Plan routier approuvé le 26 juin 2009



## E.2. Objectifs du projet

L'objectif du projet à terme est d'améliorer l'itinéraire Challans / Aizenay dans son ensemble (sécurité, fluidité du trafic, ...) assurant une desserte économique efficace du territoire, dans la continuité du réseau existant.

La mise à 2x2 voies de la RD 948 entre Challans et Aizenay est phasée dans le temps.

Sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Départemental de Vendée, ce projet comporte :

- des aménagements déjà réalisés :
  - Echangeur de La Cabane (Commune de Maché, mis en service en 2007),
  - aménagement à 2x2 voies entre La Cailletière (Saint-Christophe-du-Ligneron) et Bel-Air (Maché) (créneau mis en service fin 2009),
  - Challans - Les Montées (mis en service le 23 novembre 2016) ;
- une section déclarée d'utilité publique le 23 octobre 2012 et en cours de travaux :
  - La Vie – Aizenay
- deux créneaux en cours d'étude :
  - Les Montées - La Cailletière (Saint-Christophe-du-Ligneron),
  - Bel-Air - La Vie (Maché), traversée de l'Antrie et franchissement de la Vie compris (**objet du présent dossier**).

## E.3. Objectifs de l'opération


L'opération, objet du présent dossier, consiste à aménager à 2x2 voies la RD 948 entre Bel Air et La Vie (commune de Maché), franchissement du fleuve La Vie inclus.

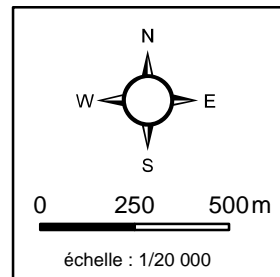
L'aménagement de la section Bel Air – La Vie a pour objectifs de :

- Répondre aux objectifs du projet global d'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic,
- Maintenir les échanges de part et d'autre de l'axe et la desserte économique locale,
- Rétablir tous les accès,
- Assurer une bonne insertion dans le site du point de vue des protections acoustiques, de l'insertion paysagère, de la préservation des milieux naturels et de la prise en compte des enjeux hydrauliques.

L'opération doit par ailleurs tenir compte du projet de rehausse du barrage d'Apremont qui nécessite d'élargir l'ouverture au droit du remblai routier.

# Situation

 Périmètre d'étude





## E.4. Le diagnostic actuel

### E.4.1. Présentation de l'itinéraire

La Route Départementale n°948 prend son origine au sud-est de la Vendée à Sainte-Hermine et se poursuit jusqu'à Beauvoir-Sur-Mer au nord-ouest du département.

Cette voie traverse successivement : La Roche-sur-Yon, Aizenay et Challans.

La section située entre La Roche-sur-Yon et Aizenay a fait l'objet d'un aménagement à 2 x 2 voies.

La présente étude s'inscrit dans un programme de prolongement de l'aménagement à 2x2 voies depuis Aizenay jusqu'à la déviation de Challans. Ce programme comprend la traversée de la commune de Saint-Christophe-du-Ligneron et permettra la desserte de plusieurs communes alentour notamment : Maché, Apremont, Saint-Paul-Mont-Penit, Commequiers, Falleron, ....

Le linéaire global du programme est d'environ 20,5 km.

**La section Bel Air – La Vie à un linéaire de 4,6 km.**

### E.4.2. Caractéristiques géométriques principales

#### a) Profil en travers

La chaussée de la RD 948 est en bon état sur la majeure partie de son linéaire.

Son profil en travers est le suivant :

- chaussée de 2 x 1 voie de largeur 7.00 m ;
- accotements enherbés de largeur variable 1.00 à 3.00 m ;
- fossés latéraux enherbés de section variable.

Ponctuellement des surlargeurs d'accotements stabilisés ont été réalisées afin d'aménager des aires de stationnement.

#### b) Géométrie en plan

Sur la section concernée, le tracé en plan est rectiligne.

#### c) Profil en long

Sur la section Antrie / La Vie, le profil en long présente une succession de points hauts et de points bas correspondant au relief du terrain naturel avec le point le plus bas au franchissement de La Vie.

Les caractéristiques générales du profil en long sont les suivantes :

- rayon minimum en angle saillant : 5 000 m ;
- rayon minimum en angle rentrant : 3 000 m ;
- pente longitudinale maxi : 4,5 %.

Ces valeurs sont conformes à la réglementation pour un aménagement à 1 x 2 voies mais insuffisant pour un aménagement à 2 x 2 voies.

#### d) Conditions de visibilité en section courante

La visibilité en section courante est conforme à la réglementation sur la section Bel Air / La Vie.

#### e) Conditions de visibilité sur carrefours

Le rayon parabolique minimum sur la RD 948 est de 5 000 m. Pour certains carrefours, la distance de visibilité minimale de manœuvre n'est donc pas assurée. Ces insuffisances de visibilité sont repérées sur les cartes de diagnostic ci-après.

### E.4.3. Carrefours et accès

Sur les sections étudiées, il existe une succession d'accès, de carrefours plans et un échangeur dénivelé.

De nombreux accès secondaires sont présents sur tout l'itinéraire, ces carrefours sont gérés soit par carrefour en «T», soit par carrefour en croix.

Pour ces accès secondaires, des problèmes de visibilité ont été repérés. Ces défauts de visibilité essentiellement liés au profil en long sont repérés sur les planches photos figurant en annexe.

### E.4.4. Equipements, services et exploitation de la route

#### a) Services

Nous pouvons noter la présence de deux aires de stationnement au droit de La Vie.



Aire de stationnement (direction Challans)



Aire de stationnement (direction La Roche/Yon)

#### b) Accès et traversées

Certains accès riverains sont dangereux, en particulier celui du Fougerais car situé en haut de côte.

D'autres ont leur visibilité réduite du fait de la présence de haies bordant la voie : accès entre Fougerais et La Brosse, l'Antrie.

Les traversées sont également dangereuses.

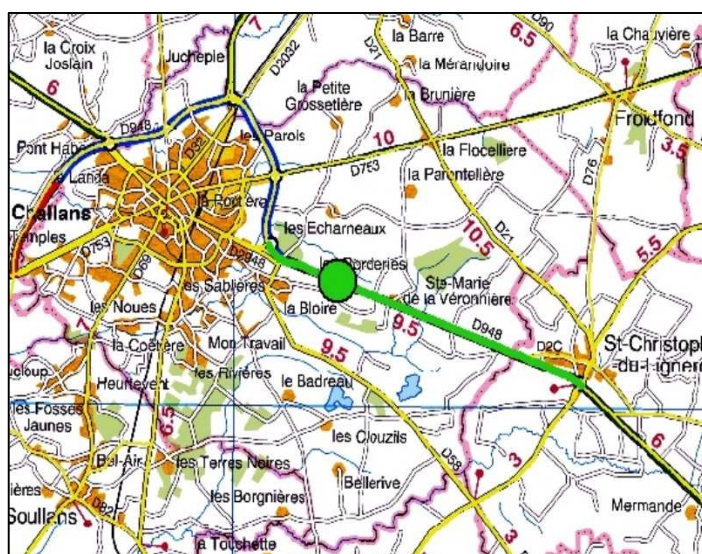
### E.4.5. Conditions de circulation

#### a) Trafics

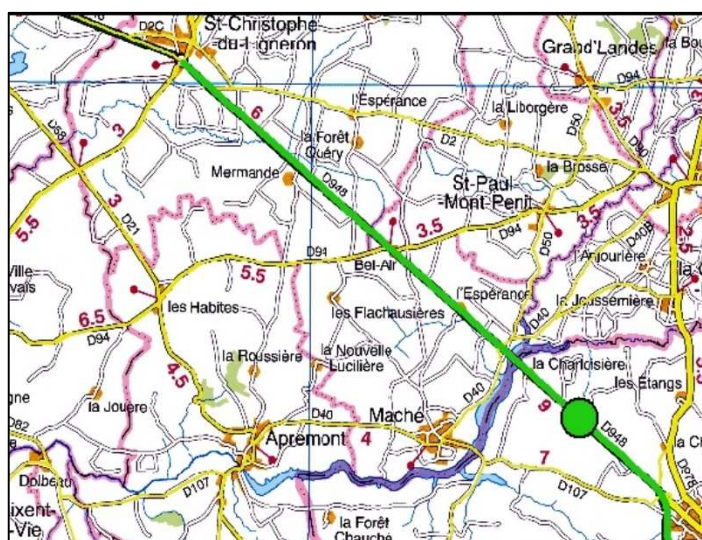
Les données de trafic sont fournies par le Conseil Départemental de la Vendée.

La RD 948 entre Challans et Aizenay dispose de deux compteurs :

- un compteur tournant situé au lieu-dit « Les Borderies » au PR 69+885, entre Saint-Christophe-du-Ligneron et Challans ;



- un compteur permanent situé sur la commune d'Aizenay au PR 53+324, entre Saint-Christophe-du-Ligneron et Aizenay



Le second compteur est représentatif des conditions de trafic sur la section considérée.

Compteur entre Aizenay et St-Christophe-du-Ligneron	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TMJA	8 209	9 200	9 519	9 853	9 819	10 186	10 623	11 225	11 252	11 378	11651	11856
TMJE	10 067	11 361	11 538	12 062	11 825	12 487	13 042	13 399	13 491	13 903	13880	14120
Pointe	12 804	14 767	16 095	15 484	15 771	15 955	16 698	17 768	17 986	18 120	18307	17967
% PL	10.3	10.1	10.3		11	10.3	10	10,26	10,26	10,04	10,03	10,44

On peut noter une évolution très importante du trafic, avec un pic de croissance pour le TMJA en 2005 sur la section étudiée : +12 % entre Saint-Christophe-du-Ligneron et Aizenay.

On observe ensuite une légère stagnation entre 2007 et 2008, une reprise d'un rythme de croissance assez régulier jusqu'en 2011 avec un ralentissement de la croissance en 2012, puis une reprise à partir de 2013.

Sur 12 ans, l'évolution annuelle est de l'ordre de 4%. De 2010 à 2015 cette évolution est de 2,3% par an ; 1,8% entre 2014 et 2015.

Sur la période 2004-2015, l'évolution du trafic sur cet axe est importante et au-delà des hypothèses hautes au niveau national, néanmoins un ralentissement de la croissance du trafic est à noter sur les 2 dernières années et qui tend à se rapprocher des hypothèses d'évolution du trafic pour le réseau routier national.

Entre 2011 et 2015, le trafic est passé de 11225 v/j à 11856 v/j.

	TMJA	Evolution
2011	11225	
2012	11252	+0,24%
2013	11378	+1,12%
2014	11651	+2,40%
2015	11856	+1,76%

L'année 2012 a connu une croissance de trafic faible, mais les trois années qui suivent montrent que le rythme annuel de 1,8% reste pertinent. **Cela donne un trafic estimé à 18520 v/j en 2040 (on considère que le pourcentage poids-lourds est maintenu à 10%).**

## b) Accidentologie

Un relevé d'accidents sur la RD 948 sur une période de 5 années consécutives a été réalisé. La période de référence prise en compte se situe de 2009 à 2013.

Sur cette période, 14 accidents corporels dont 2 mortels ont eu lieu sur la section de la RD 948 entre Challans et Aizenay (du PR47+000 au PR76+000) occasionnant :

- 2 tués
- 14 blessés hospitalisés (blessés graves)
- 1 blessé léger

Ces accidents se retrouvent :

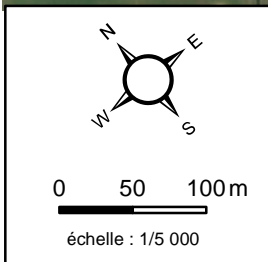
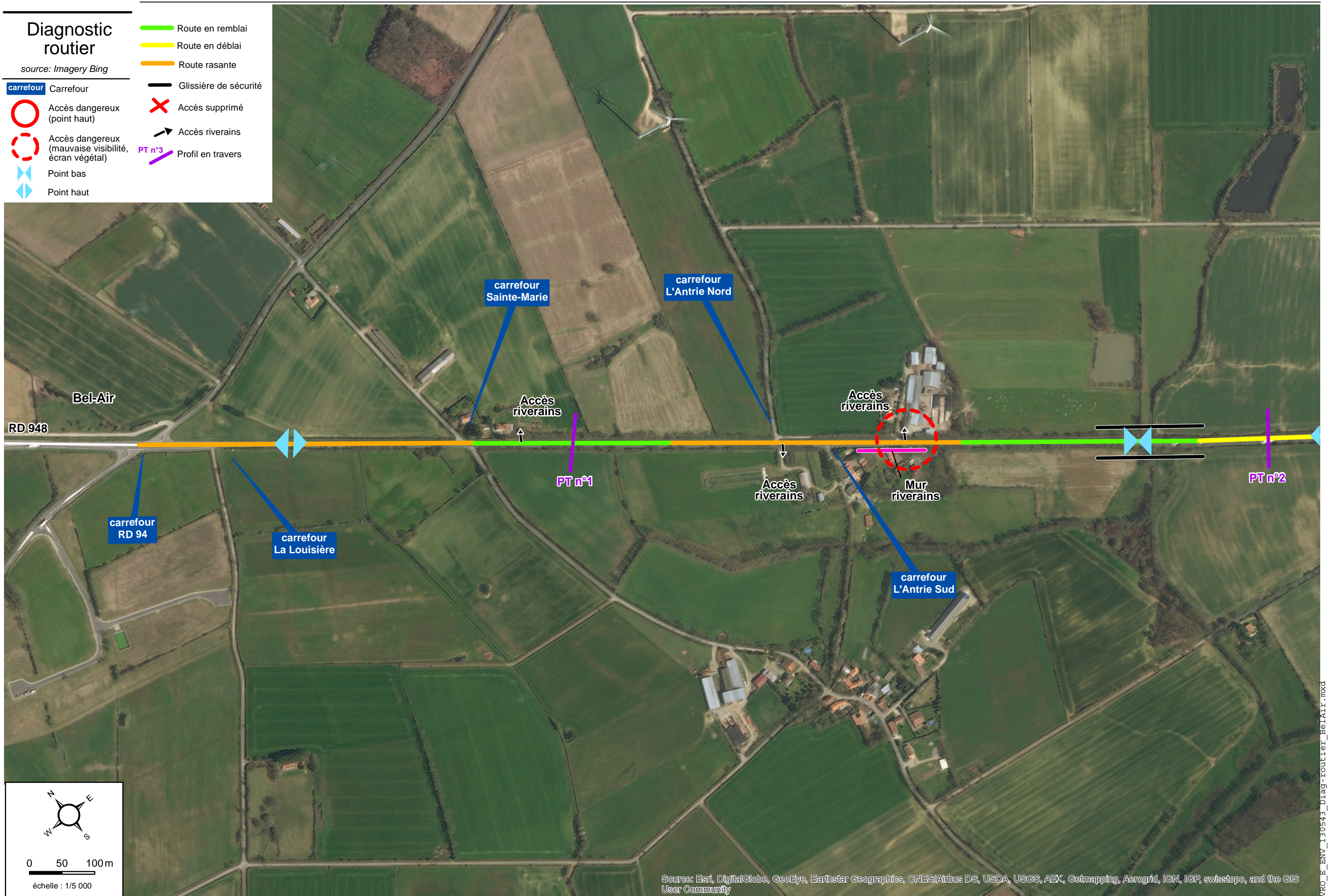
- sur la section Aizenay / La Vie : 4 accidents occasionnant 4 blessés graves
- sur la section Antrie / La Vie : 2 accidents occasionnant 2 blessés graves
- sur la section Challans / Les Montées : 8 accidents occasionnant 2 tués, 8 blessés graves et 1 blessé léger.

Aucun accident corporel n'est à déplorer au droit de l'agglomération de Saint-Christophe-du-Ligneron sur cette période.

# Diagnostic routier

source: Imagery Bing

- Carrefour
- Accès dangereux (point haut)
- ⊖ Accès dangereux (mauvaise visibilité, écran végétal)
- ⚡ Point bas
- ⚡ Point haut
- Route en remblai
- Route en déblai
- Route rasante
- Glissière de sécurité
- ✗ Accès supprimé
- ↘ Accès riverains
- PT n°3
- Profil en travers



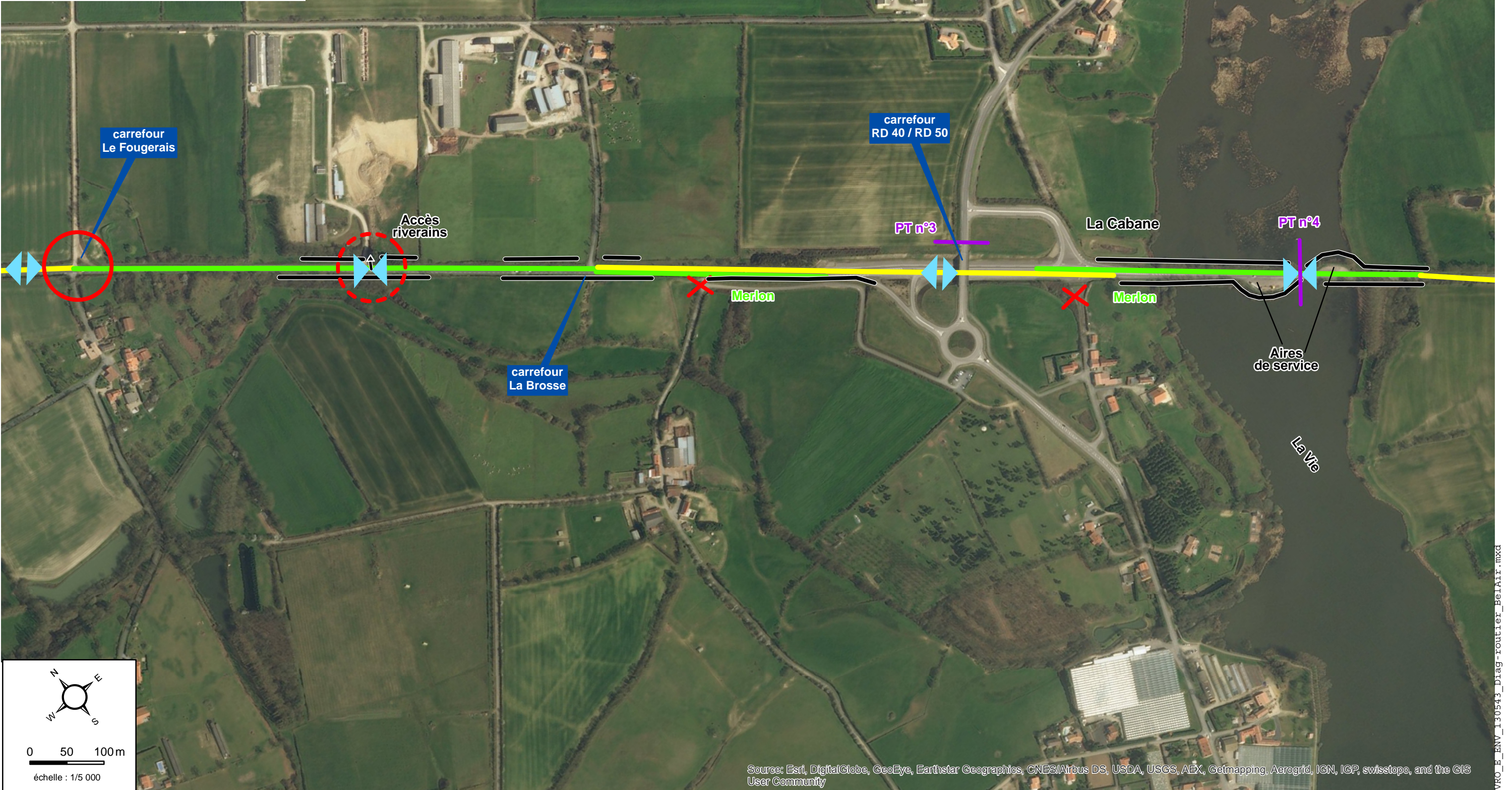
Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

VRO\_E\_ENV\_I30543\_Diag-routier\_BelAir.mxd

# Diagnostic routier

source: Imagery Bing

- Route en remblai
- Route en déblai
- Route rasante
- Glissière de sécurité
- Accès dangereux (point haut)
- ⊗ Accès dangereux (mauvaise visibilité, écran végétal)
- ◄◄ Point bas
- ◄ Point haut
- ✗ Accès supprimé
- ↗ Accès riverains
- PT n°3
- Profil en travers



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, ICP, swisstopo, and the GIS User Community

VRO\_E\_ENV\_I30543\_Diag-routier\_BelAir.mxd



➤ **Profil en Travers n°1 : RD 948 Profil remblais au lieu-dit « Sainte-Marie »**



➤ **Profil en Travers n°3 : RD 40 au niveau du pont de franchissement de la RD 948**



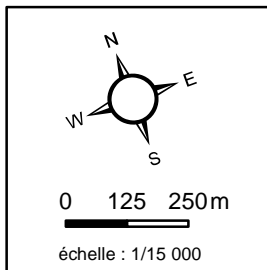
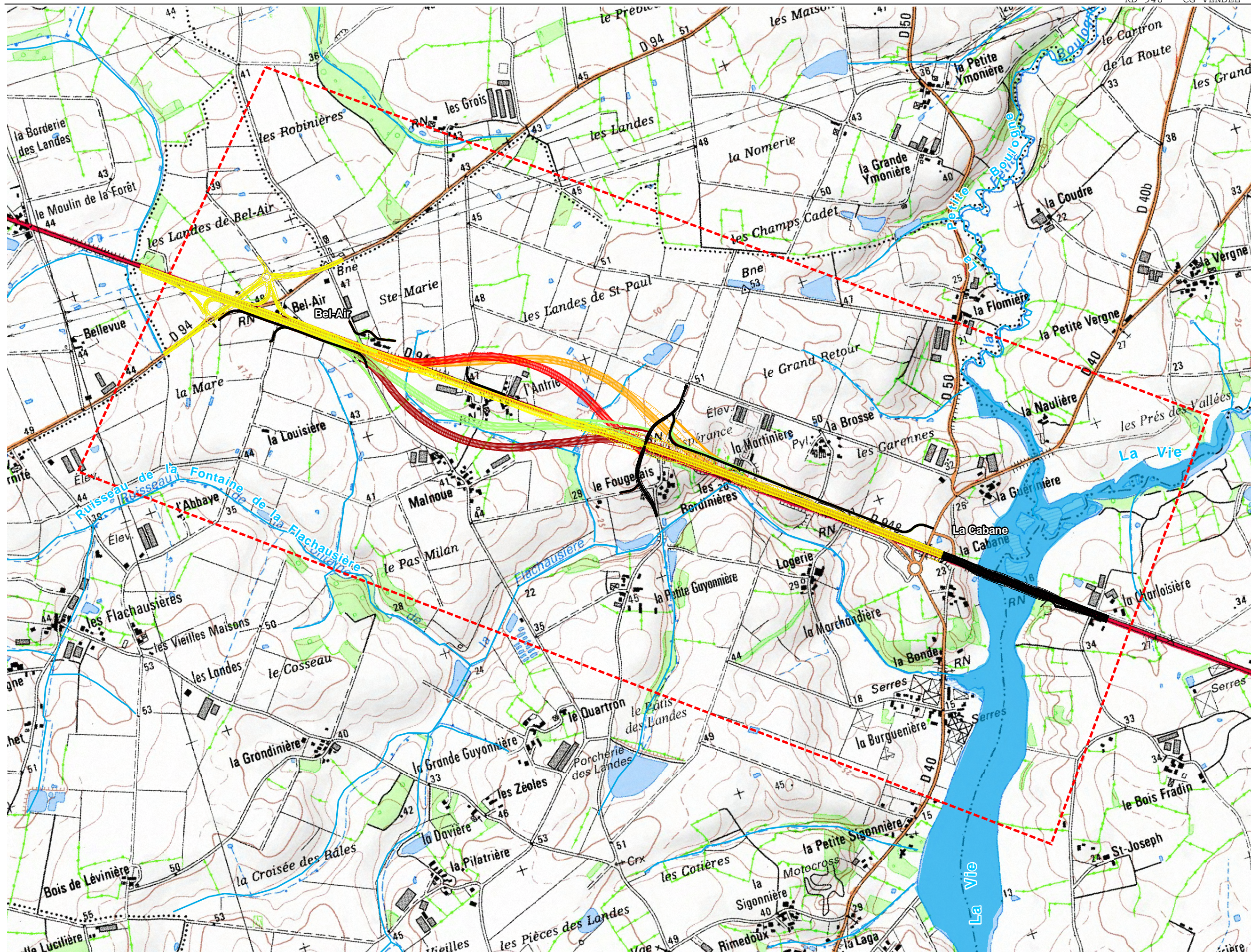
➤ **Profil en Travers n°2 : RD 948 Profil déblais au lieu-dit « Le Fougerais »**



➤ **Profil en Travers n°4 : RD 948 Franchissement du cours d'eau « La Vie »**



# Variantes Situation





## E.5. Présentation des variantes

L'analyse des variantes fait l'objet d'un chapitre détaillé dans l'étude d'impact.

Il s'agit ici d'en donner les principaux éléments.

Les variantes étudiées ont toutes en commun l'implantation d'un échangeur à Bel Air, à l'ouest, au croisement de la RD 948 et de la RD 94 (route de Commequiers - Palluau) et un raccordement à l'échangeur existant à la Cabane à l'est, au croisement de la RD 948 et de la RD 40 (route de Maché – Saint-Paul-Mont-Penit), avant de franchir la rivière La Vie au même endroit qu'actuellement.

L'échangeur de Bel Air assure la continuité du réseau départemental (RD 94), la desserte de la zone d'activité communautaire de Bel Air et le rétablissement de la desserte locale.

La conception des variantes diffère principalement dans le traitement de la déviation (ou non) du hameau de l'Antrie et dans le franchissement de La Vie.

Le chapitre suivant fait la synthèse des variantes de tracés entre les deux échangeurs et des différentes propositions de franchissement de La Vie.

## E.6. Analyse des variantes entre les deux échangeurs

Les variantes étudiées sont :

**Variante « Zéro »** : pas d'aménagement

**Variante Aménagement sur place** : la route existante fait l'objet d'un doublement sur place.

**Variantes Nord** : deux tracés sont étudiés

- une **variante Nord longue** qui passe à l'écart du hameau de l'Antrie au nord,
- une **variante Nord courte** qui passe à proximité de l'Antrie.

**Variantes Sud** : deux tracés sont étudiés

- une **variante Sud longue**, la plus éloignée, qui s'écarte vers le sud du hameau et du ruisseau qui le borde,
- une **variante Sud courte** qui passe entre le hameau de l'Antrie et le ruisseau.

Un tableau de synthèse de l'analyse comparative des variantes est présenté page suivante.

## Synthèse

Échelle de sensibilité	Situation la plus défavorable	Situation défavorable	Situation favorable	Situation la plus favorable
------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------	-----------------------------

Variantes	Variante Zéro pas d'aménagement	Aménagement sur place	Sud longue	Sud courte	Nord longue	Nord courte
<b>Dimension : Vie sociale et économique</b>						
<b>Vie des territoires</b> : objectifs du projet d'améliorer le transit et la sécurité des usagers et des riverains						
Compatibilité avec les orientations des documents d' <b>urbanisme</b>						
<b>Coût</b>		<b>20-23 M€</b>	<b>26-27 M€</b>	<b>27-28 M€</b>	<b>25-28 M€</b>	<b>26-27 M€</b>
<b>Activité économique</b> , agriculture						
<b>Activités touristiques</b> , chemins de randonnée						
<b>Paysage</b> , patrimoine bâti, archéologie						
<b>Dimension : Aménagement de l'espace</b>						
<b>Accessibilité et mobilité</b> : desserte des hameaux et du territoire						
<b>Sécurité</b> des usagers de la route, des riverains et gestion des risques (inondation)						
<b>Dimension : Homme et terre</b>						
<b>Qualité des ambiances et santé</b> : emprise sur le bâti, bruit, impact visuel, pollution de l'air						
<b>Milieus naturels et biodiversité</b>						
<b>Ressources</b> : matériaux (déblais, remblais), impact sur l'eau et emprises sur le sol						

**La variante Zéro** maintient les nuisances actuelles, ne répond pas aux objectifs d'aménagement de la RD 948 et conduira à terme à une situation aggravée concernant la sécurité des usagers et des riverains.

**Les variantes Sud** sont globalement impactantes sur l'habitat, le cadre de vie, le paysage et la biodiversité.

**Les variantes Nord** sont particulièrement pénalisantes pour l'agriculture.

**La solution Aménagement sur place** semble le meilleur compromis. Concernant les nuisances générées sur les habitations riveraines, la mise en place de protections acoustiques permettra d'améliorer nettement la situation existante.

## E.7. Analyse des variantes du franchissement de La Vie

Les variantes étudiées sont :

**Variante 0** : pas d'aménagement

**Variante 1** : Doublement sur place à niveau avec viaduc adapté à la rehausse du barrage :

- Une sous variante A avec un ouvrage hydraulique de 80 à 100 m qui consiste à élargir l'ouvrage existant et donc à le détruire ;
- Une sous variante B avec un ouvrage hydraulique complémentaire de 80 m qui permet de conserver l'ouvrage hydraulique existant.

**Variante 2** : Doublement sur place en remblai de + 4 m avec viaduc adapté à la rehausse du barrage.

**Variante 3** : Doublement en viaduc complet

(cf plan volume 3 pièce J Etude d'impact -Etat initial et variante)

### Synthèse

Variante franchissement de La Vie	Variante Zéro	Doublement sur place à niveau + viaduc A	Doublement sur place à niveau + viaduc B	Doublement sur place en remblai + viaduc	Doublement sur place en viaduc complet
Objectifs d'aménagement					
Fonctionnement hydraulique					
Protection de la ressource en eau					
Contraintes en phase travaux					
Habitats naturels et espèces associées					
Continuités écologiques, effet de coupure					
Paysage perçu par les usagers de la route					
Paysage perçu par les usagers de la vallée					
Sécurité pour les usagers et les riverains					
Coût		10-12 M€	10-12 M€	12-15 M€	35-50 M€

Les variantes présentent un impact comparable concernant le fonctionnement hydraulique et la ressource en eau, excepté la **variante Zéro** qui maintient le risque de pollution accidentelle liée au trafic sur le captage d'Apremont.

En outre la **variante Zéro** ne répond pas aux objectifs d'aménagement de la RD 948, ni au projet de rehausse du barrage.

Les différences portent donc sur les autres items pour les autres variantes.

**La variante de doublement sur place en remblai** est globalement très impactante sur le paysage et la biodiversité. Elle est donc particulièrement défavorable.

Les deux autres solutions sont comparables.

**La variante de doublement en viaduc complet** présente un coût très élevé doublant le coût global de l'opération.

Elle paraît néanmoins globalement très favorable pour la plupart des autres items mais pose un problème important lié aux contraintes de sa réalisation et des impacts générés par le chantier sur les milieux naturels. Il y a en effet nécessité de mettre en place une voie provisoire pour maintenir la circulation. La recherche de solutions de réalisation du chantier moins défavorables pour le milieu naturel pourrait pallier cette contrainte majeure, avec cependant des coûts de ces mesures très élevés.

**La variante de doublement sur place à niveau** est globalement favorable et raisonnable concernant le coût, elle permet de relever le niveau de la route au-dessus du risque de crue exceptionnelle, elle améliore les continuités écologiques grâce à la réalisation du viaduc et est compatible avec une éventuelle rehausse du barrage.

La sous variante B permet de préserver le pont existant et ainsi d'apporter une plus grande garantie sur la préservation du gîte à chiroptère sous le pont.

Cette sous variante apporte également une réponse plus satisfaisante d'un point de vue hydraulique puisque tout en étant compatible avec le projet de rehausse du barrage, elle améliore, par rapport à l'état actuel, la situation en cas de crue exceptionnelle (limitation des pressions sur le remblai routier).

En outre, elle permet le maintien des écoulements existants en période d'étiage et l'amélioration des transparences écologiques. Le coût reste similaire à la sous variante A.

## E.8. La concertation

Bien que non soumis à une obligation réglementaire en matière de concertation, le projet de mise à 2x2 voies de la RD948 sur la section entre le lieu-dit Bel Air et le franchissement de La Vie sur la commune de Maché a fait l'objet de plusieurs réunions de concertation et d'une exposition publique.

### E.8.1. Les réunions

A l'issue des premières étapes d'études engagées en 2013 menées en relation avec les communes concernées, le maître d'ouvrage a engagé les premières réunions de concertation.

Le 23 septembre 2015, une réunion de présentation des variantes a eu lieu en présence de plusieurs services : Préfecture, DREAL, DDTM...

Le 19 février 2016, les variantes et la solution préférentielle ont été présentées en conseil municipal de Maché.

Le 3 mars 2016, les variantes et la solution préférentielle ont été présentées à la profession agricole et aux riverains.

Le 30 mars 2016, cette présentation a eu lieu en réunion publique.

**Maché**

### Projet de voie rapide : une réunion publique à Aizenay

Le projet de mise à 2x2 voies de la route départementale entre Aizenay et Challans avance. Une réunion publique se tiendra le mercredi 30 mars, à Aizenay. Les objectifs du projet qui se situe dans la commune de Maché, entre Bel Air et le franchissement de la Vie, seront rappelés. Les différentes solutions envisagées seront présentées et la solution retenue sera détaillée.

Une exposition, qui présentera le projet, sera visible du 5 avril au 2 mai, en mairie de Maché. Elle détaillera le projet. L'exposition est visible aux heures d'ouverture de la mairie. Cinq permanences, assurées par les services du Département, sont proposées pour répondre à toutes vos questions : le mardi 5 avril (9 h 30-13 h), le mercredi 13 avril (9 h 30-12 h 15), le jeudi 21 avril (13 h-17 h), le vendredi 29 avril (14 h-18 h) et le lundi 2 mai (12 h 30-19 h).

Les Machéens peuvent également adresser un courrier au Département de la Vendée, Pôle Technique, Direction Grands Projets, 40, rue du Maréchal-Foch, 85 923 La Roche-sur-Yon cedex 9 ou par courriel à [severine.charrier@vendee.fr](mailto:severine.charrier@vendee.fr)

**Mercredi 30 mars**, à 20 h, réunion publique, à la salle Hillairiteau, rue des Jardins, à Aizenay.

### E.8.2. L'exposition

Du 5 avril 2016 au 2 mai 2016, une exposition publique a été mise en place. L'objectif était de permettre aux habitants de Maché de prendre connaissance des enjeux identifiés sur la zone d'étude, des différentes solutions envisagées, de la comparaison des variantes, de la solution préférentielle et de recueillir leur avis sur le projet.

L'exposition était accessible sur les heures d'ouverture de la mairie.

5 permanences ont été assurées par le Département pendant la durée de l'exposition en mairie, afin de répondre aux éventuelles interrogations et d'inviter les habitants à s'exprimer sur le projet. A cet effet, des registres étaient mis à disposition, une adresse mail et adresse postale étaient également disponibles.

Dates des permanences :

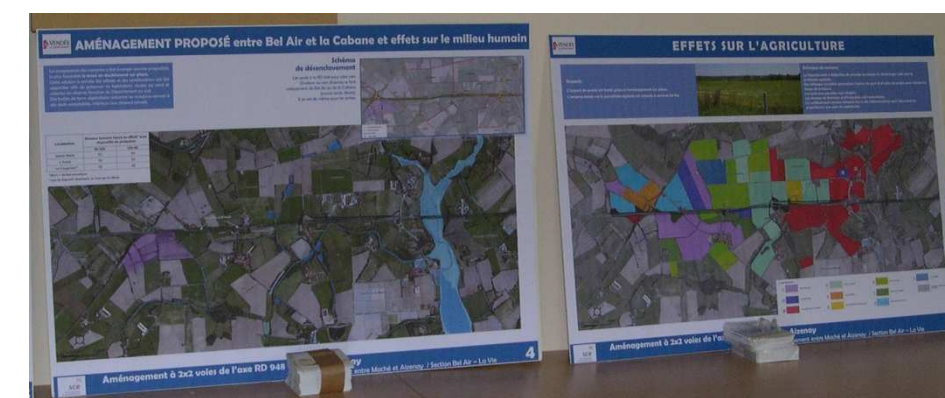
- le mardi 5 avril 2016 de 9h30 à 13h00
- le mercredi 13 avril 2016 de 9h30 à 12h15
- le jeudi 21 avril 2016 de 13h00 à 17h00
- le vendredi 29 avril de 14h00 à 18h00
- le lundi 2 mai de 12h30 à 19h00

Présentation de l'exposition en Mairie de Maché du 5 avril 2016 au 2 mai 2016



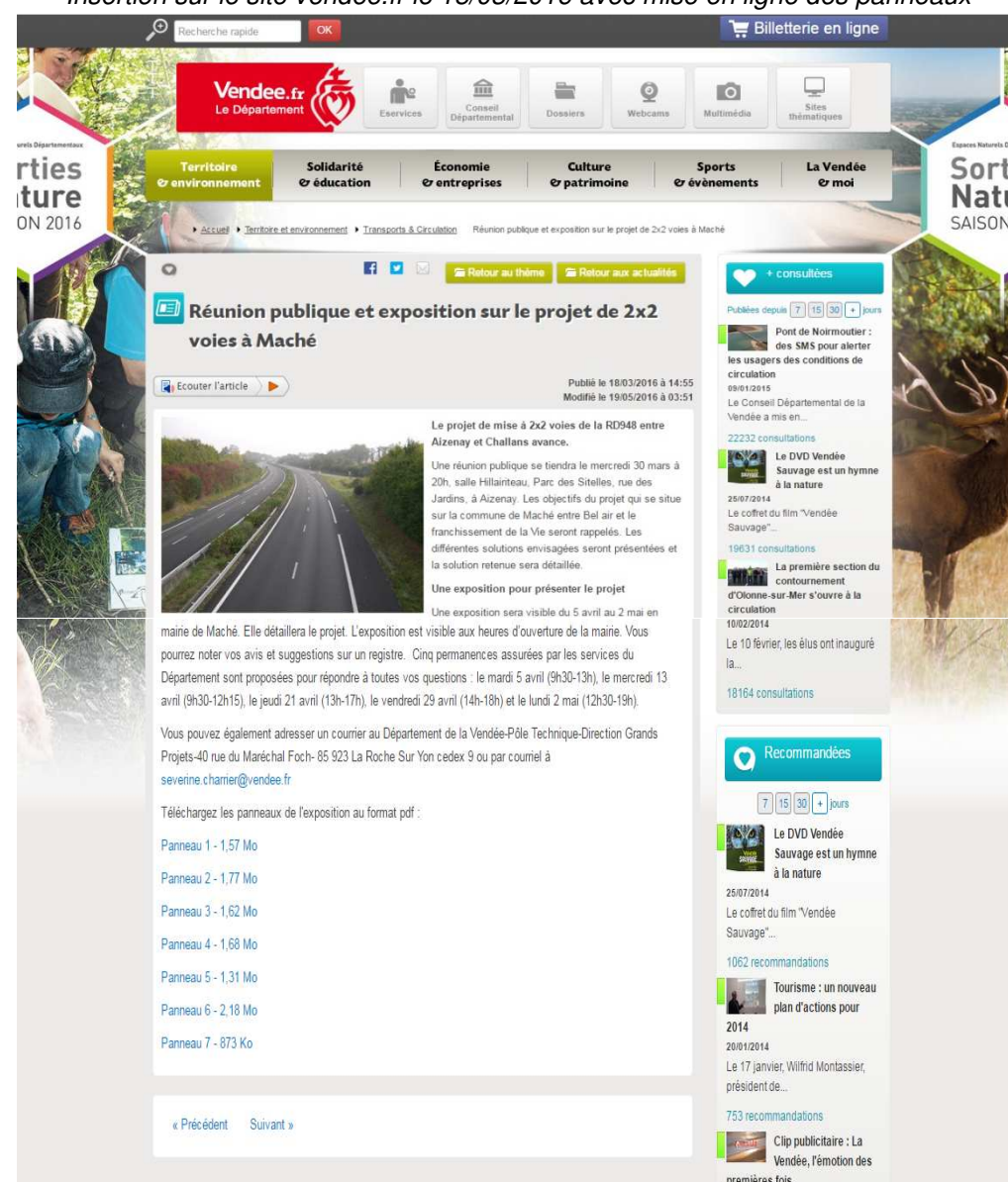
L'exposition était constituée de 7 panneaux présentant les objectifs, les enjeux, les variantes, l'aménagement proposé, ses impacts sur l'agriculture, sur les milieux naturels, le paysage, le patrimoine et la solution retenue, d'un plan grand format du tracé privilégié et d'un registre de concertation.

Exemple de panneaux



L'exposition a été annoncée sur le site [vendee.fr](http://vendee.fr) avec mise en ligne des panneaux, sur le journal communal d'avril 2016 « M@ché news », par voie de presses (Ouest France du 21 mars 2016) et sur les panneaux communaux (notamment le panneau lumineux présent dans le bourg).

Insertion sur le site vendee.fr le 18/03/2016 avec mise en ligne des panneaux



Affichage en mairie et sur le panneau lumineux de la commune durant toute la durée de l'exposition



### E.8.3. Bilan de la concertation

La réunion avec les services de l'Etat a permis de vérifier que la solution en aménagement sur place était envisageable, autant pour la partie entre Bel Air et La Vie que pour le franchissement de La Vie.

La réunion avec le conseil municipal a permis d'affiner la construction du projet en aménagement sur place.

Les agriculteurs se sont préoccupés des rétablissements de dessertes, notamment pour L'Espérance et La Martinière, L'Antrie et La Malnoue.

Les riverains se sont préoccupés des impacts acoustiques, des rétablissements, des emprises sur les habitations riveraines et de la reconstitution des haies.

Les mêmes questions ont été évoquées en réunion publique. En outre l'urgence d'un aménagement de l'accès à la zone d'activité de Bel Air a été rappelée.

11 personnes ou groupes de personnes (couple, famille, GAEC...) ont visité l'exposition durant les permanences. Chaque personne a pu formuler oralement ses remarques aux représentants du Département. Sur le registre mis à disposition durant toute sa durée, seulement 2 remarques ont été formulées. Aucune remarque n'a été reçue par mail, deux lettres ont été adressées au Département par courrier postal. Aucune remarque nouvelle n'a été formulée.

La concertation a permis de mettre en évidence que le choix de la solution en aménagement sur place n'est pas remis en cause. L'aménagement est attendu, la route est jugée dangereuse par les riverains et les agriculteurs. Les difficultés d'accès à la zone d'activité de Bel Air qui accueille déjà des entreprises accentuent l'intérêt et l'urgence de l'aménagement.

Le projet prévoit les dessertes nécessaires à chacune des exploitations et des riverains :

- 2 échangeurs complets seront réalisés aux deux extrémités ;
- 1 passage supérieur permettra l'accès au village du Fougerais ;
- Un réseau de voies de desserte secondaire complète ces aménagements et permettent les dessertes agricoles.

Le tracé de ces rétablissements secondaires et notamment celui de la desserte du Fougerais ont été optimisés afin de limiter leurs emprises sur les exploitations agricoles.

Concernant les impacts acoustiques, le projet prévoit les protections nécessaires.

Un linéaire important de haies sera replanté, afin de retrouver un paysage et des habitats naturels similaires à ce qui existe aujourd'hui.

## E.9. Justification de la solution retenue à l'enquête publique

### Choix de la variante entre les deux échangeurs

Pour la portion située entre les deux échangeurs, la solution retenue est la variante en aménagement sur place. Celle-ci apparaît être le meilleur compromis pour l'aménagement à 2x2voies.

Elle répond aux objectifs de l'opération :

- assurer un écoulement efficace du trafic,
- assurer de bonnes conditions de sécurité,
- maintenir les échanges de part et d'autre de l'axe,
- rétablir tous les accès,
- assurer une bonne insertion dans le site du point de vue protection acoustique, insertion paysagère, préservation des milieux naturels et prise en compte des enjeux hydrauliques.

Au niveau de son insertion environnementale, la variante en aménagement sur place entre les deux échangeurs :

- limite au mieux les incidences sur les exploitations agricoles, particulièrement les coupures d'exploitation
- génère le moins de perturbation des milieux naturels et de la biodiversité
- réduit les impacts sur le paysage en ne créant pas de nouvelle coupure et en se limitant à l'élargissement d'une empreinte existante

Cette solution génère des nuisances sur les habitations riveraines qui peuvent être prises en compte par la mise en place de mesures de protection anti bruit. De ce point de vue la situation existante sera globalement améliorée.

Enfin la solution en aménagement sur place présente un coût d'aménagement sensiblement moins élevé.

### Choix de la variante de franchissement de La Vie

Les trois variantes d'aménagement étudiées présentent toutes l'intérêt d'améliorer la situation du point de vue de la prise en charge des pollutions d'origine routière (chronique ou accidentelle) ce qui est un réel plus pour la protection de la ressource en eau potable du secteur. En effet toutes les solutions permettent d'isoler les écoulements de la route des écoulements hydrauliques naturels en dirigeant les eaux de la route vers des bassins de rétention et de traitement.

De même les variantes envisagées ont été étudiées de manière à permettre le projet futur de rehausse du barrage dans un objectif d'augmentation de la production d'eau potable.

La variante de doublement sur place à niveau a été retenue pour les raisons suivantes :

- Elle permet une insertion paysagère discrète dans la vallée de la Vie (hauteur de remblai proche de la hauteur du remblai actuel)
- Une amélioration des continuités écologiques
- Un impact en phase travaux plus limité que pour les autres solutions puisque l'aménagement pourra se faire en maintenant la circulation, sans création de voie de circulation provisoire dans la vallée et sur les zones humides
- Un coût beaucoup plus réduit que pour la variante viaduc.

La variante de doublement sur place à niveau présente deux sous variantes :

- Une sous variante A avec un ouvrage hydraulique de 80 à 100m qui consiste à élargir l'ouvrage existant et donc à le détruire ;
- Une sous variante B avec un ouvrage hydraulique complémentaire de 80 m qui permet de conserver l'ouvrage hydraulique existant.

La solution retenue est la sous variante B. Elle permet de préserver le pont existant et ainsi d'apporter une plus grande garantie sur la préservation du gîte à chiroptère sous le pont.

Cette solution apporte également une réponse plus satisfaisante d'un point de vue hydraulique puisque tout en étant compatible avec le projet de rehausse du barrage, elle améliore par rapport à l'état actuel la situation en cas de crue exceptionnelle (limitation des pressions sur le remblai routier).

En outre, elle permet le maintien des écoulements existants en période d'étiage et l'amélioration des transparences écologiques. Le coût reste similaire à la solution A.

## E.10. Bilan coûts / avantages

L'aménagement à 2X2 voies de la RD948, section Bel Air - la Vie, s'intègre dans l'aménagement de la RD948 à 2x2 voies entre Aizenay et Challans. Les avantages en termes d'accessibilité du territoire, de gain de temps, d'amélioration de la sécurité, de mobilité ne s'analysent que sur l'itinéraire. Il en est de même pour l'approche monétarisée. La synthèse ci-dessous est extraite de l'évaluation socio-économique de la mise à 2X2 oies de la RD948 entre Aizenay et Challans, et jointe au dossier d'enquête (Egis Avril 2017).

### a) Synthèse de l'évaluation socio-économique de l'itinéraire Aizenay- Challans

#### Atteinte des objectifs par l'option projet

Le projet de mise à 2x2 voies de la RD948 entre Aizenay et Challans remplit les objectifs fixés par le Maitre d'Ouvrage sur les volets suivants :

- **Il permet de compléter le réseau routier départemental en améliorant l'accessibilité du territoire entre Aizenay et Challans**, notamment grâce à un gain de temps lié à l'augmentation de vitesse permise par l'infrastructure. Sur la totalité du tronçon aménagé, ce gain de temps est estimé à 3 minutes. Par ailleurs, le projet permet d'améliorer l'interconnexion entre les pôles de Challans, Aizenay et la Roche-sur-Yon tout en confortant leur développement en tant que pôles économiques. Les connexions avec le port de Saint Nazaire et le littoral vendéen sont également améliorées.
- **Il permet également d'améliorer la sécurité des usagers du mode routier en transit sur cet axe**. La mise à 2x2 voies du tronçon routier entre Aizenay et Challans permet en effet de faire diminuer le taux de mortalité et de gravité des accidents. Les données moyennes nationales pour ce type de routes indiquent que pour 100 accidents, le nombre de tués passe de 26,9 à 13,2 et le nombre de blessés grave de 89,3 à 27,1. L'objectif en termes d'amélioration de la visibilité et de la lisibilité sera également atteint à travers le gain de confort permis par l'infrastructure à 2x2 voies.
- **Enfin, le projet facilitera les traversées de la RD948 par les engins agricoles** ; l'agriculture représentant une part non négligeable de l'activité des riverains sur ce secteur. Ainsi, le projet atteint son objectif de rétablir des conditions de sécurité satisfaisantes pour l'accessibilité des riverains et les traversées de la RD948.

#### Analyse des effets de l'option de projet (sociaux, sur l'économie, sur les déplacements)

Le tronçon entre Challans et Aizenay est un itinéraire exclusivement routier ne disposant pas d'alternative modale. Le projet de mise à 2x2 voies de la RD948 entre Aizenay et Challans ne générera donc pas de gain de trafics lié à du report modal. De même, le projet ne générera pas de nouveau trafic (induction).

Toutefois, on estime que le trafic déjà présent sur cet itinéraire devrait croître de 1,8% par an jusqu'en 2040. Les apports du projet en termes de gain de temps, de sécurité ou de confort vont donc bénéficier aux 12 000 véhicules circulant actuellement sur cette portion, et aux 18 500 estimés à l'horizon 2040.

Le projet aura donc un effet positif sur la mobilité, en fiabilisant notamment les déplacements domicile-travail amplifiés par la dynamique démographique sur le territoire. Il améliorera aussi l'accès au port de Saint Nazaire pour certaines activités économiques.

S'agissant d'un itinéraire emprunté par les touristes en été (croissance de 26% de la mobilité estivale), l'amélioration de la connexion avec le littoral aura un effet positif sur la mobilité touristique.

La mise à 2x2 voies de la RD948 Aizenay – Challans s'inscrit comme une suite logique à l'aménagement de l'itinéraire La Roche-sur-Yon – Aizenay.

Le projet est cohérent avec les différents Schémas de Cohérence Territoriale structurants le territoire et participera même à l'atteinte de leurs objectifs.

En améliorant son accessibilité, il favorisera le renforcement et le développement des activités économiques déjà présentes ainsi que leur diversification. Le pôle de Challans deviendra sans doute plus attractif. La mise à 2x2 voies de la RD948 profitera aux zones d'activités et aux entreprises implantées. Elle permettra aussi une meilleure attractivité vis-à-vis des entreprises souhaitant s'implanter sur le territoire. La mise à 2x2 voies de la RD948 pourra renforcer l'attractivité commerciale de Challans et de La Roche-sur-Yon.

Le projet de mise à 2x2 voies entre Aizenay et Challans permettra également de répondre aux besoins croissants de mobilité générés par la dynamique démographique sur ce secteur. L'aménagement aura probablement des impacts démographiques comme l'implantation de nouvelles populations, le renforcement de l'attractivité des communes rurales voire le renforcement de l'attractivité résidentielle vis-à-vis des retraités. La RD948 peut contribuer à rééquilibrer le territoire du département de la Vendée, à la faveur du nord-ouest du département.

Enfin, la RD948 constitue un itinéraire rétro-littoral, alternatif et complémentaire à l'itinéraire du bord de mer. Une RD948 à 2x2 voies présente l'intérêt d'un accès plus rapide aux côtes de Vendée, touristiques, et améliorera les conditions de déplacements touristiques. Saint-Jean-de-Monts et Noirmoutier gagneront en accessibilité depuis La Roche-sur-Yon, ce qui aura des effets sur l'excursionniste notamment hors-saison.

#### Approche monétarisée : les résultats du calcul socio-économique

Le projet de mise à 2x2 voies entre Aizenay et Challans présente une Valeur Actualisée Nette positive valorisée à hauteur de **96,6 M€ 2016** sur la durée de vie du projet.

Les principaux gains du projet profitent aux usagers (**+121,6 M€2016**) et à la Puissance Publique (**+40,3M€ 2016**). Ils proviennent des effets suivants du projet :

- Gains de temps des usagers : **20M€ 2016**,
- Gains de confort de l'infrastructure : **118,5 M€ 2016**,
- Gains de sécurité routière : **36,2 M€ 2016**,
- Gains sur les taxes perçues du fait des consommations supplémentaires de carburant avec l'augmentation de vitesse : **9,6 M€ 2016**.

Les effets négatifs valorisés dans le bilan sont les suivants :

- Augmentation des coûts de maintenance pour le Gestionnaire de l'Infrastructure : **- 2,3M€ 2016**,
- Augmentation des dépenses de carburant des usagers : **- 18,3M€ 2016**,
- Augmentation du coût de l'effet de serre : **-5,5M€ 2016**.

**b) Coût du projet**

Le coût d'investissement en millions d'euros de l'aménagement à 2x2 voies de la RD 948 entre Bel Air et La Vie est estimé à **25 M€ TTC (valeur 2017)**.

**c) Surfaces à acquérir**

Les emprises totales de ce projet représentent une superficie d'environ 28,5 ha sur la commune et Maché et d'environ 1,3 ha sur la commune d'Aizenay.

Au niveau du lieu-dit l'Antrie, 4 habitations sont sous l'emprise du doublement par le sud de la RD 948. Elles sont toutes propriétés du Département ou en cours d'acquisition.

**d) Bilan environnemental et socio-économique local de l'aménagement de la section Bel Air - la Vie****Effets sur l'air**

Le projet aura un faible impact sur la qualité de l'air. L'augmentation de la vitesse (imputable à la réalisation du projet) entraînera une augmentation des émissions de polluants atmosphériques mais l'étude de la dispersion des polluants montre que les concentrations obtenues resteront bien au deçà des seuils réglementaires. Par ailleurs, sur le secteur concerné, il n'y a pas de bâtiment sensible à la pollution atmosphérique et la densité du bâti existant est faible, l'exposition à la pollution atmosphérique sera donc très limitée.

**Réchauffement climatique**

La circulation routière est source d'émissions de gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement climatique.

Les émissions de gaz à effet de serre augmenteront entre la situation actuelle et la situation de référence, en raison de l'augmentation du trafic supporté par la RD 948. Avec la réalisation du projet, les émissions de gaz à effet de serre augmenteront de manière limitée du fait de l'élévation des vitesses autorisées sur la RD 948.

**Effets sur la topographie et les sols**

Des terrassements seront nécessaires à la réalisation du projet. Le projet devrait induire un excédent de 44 500 m<sup>3</sup> de déblais, et un apport de 50 000 m<sup>3</sup>. Les excédents de matériaux seront déposés à proximité du projet dans les délaissés et recouverts de terre végétale. Les incidences sont donc faibles.

**Effets sur la géologie et l'hydrogéologie**

Certains passages en déblais peuvent présenter un risque de rabattement des nappes d'eau souterraines ainsi qu'un risque de pollution des eaux souterraines lors des travaux puis au cours de l'exploitation de la voie. L'aménagement sera doté d'un système d'assainissement avec contrôle des eaux pluviales (fossés et bassin de traitement) qui limitera les risques de pollution par les eaux issues de la plateforme routière.

**Incidences et mesures sur l'eau et les milieux aquatiques**

**Phase chantier** : Toutes les mesures nécessaires seront prises pour limiter les impacts en phase chantier.

**Incidences sur les cours d'eau interceptés et leur champ d'inondation** : Dans le cadre de l'aménagement, les ouvrages existants liés aux petits écoulements affluents du ruisseau de la Fontaine de la Flachausière seront déposés et remplacé par des ouvrages hydrauliques dimensionnés pour une crue de fréquence centennale. Ainsi, le projet d'aménagement à 2x2 voies ne renforcera pas le champ d'expansion des crues (zones inondables) des écoulements superficiels ou cours d'eau interceptés.

**Incidences sur le régime des crues des milieux récepteurs** : La mise en œuvre des dispositifs de stockage au niveau de chacun des bassins de collecte des eaux pluviales comme évoqué ci-avant permettra de réduire les incidences hydrauliques qui pourraient survenir suite aux aménagements projetés. Les dispositifs seront dimensionnés pour écrêter les débits de pointe liés à un évènement pluvieux décennal. La restitution des eaux pluviales ainsi régulées aux milieux aquatiques récepteurs s'effectuera avec un débit faible, calé à 3 litres par seconde et par hectare d'aménagement. Ce débit de restitution faible, bien inférieur au débit décennal évalué à l'état initial sans l'aménagement de la nouvelle infrastructure routière, permettra de ne pas aggraver la situation hydraulique actuelle sur et en aval du site, voir à améliorer.

**La qualité des eaux de surface** : Du point de vue de l'impact de la route sur la qualité des eaux de surface, la situation sera considérablement améliorée par rapport à la situation actuelle ou la chaussée ne dispose pas de dispositif de traitement. L'impact est donc jugé positif.

**Incidences sur les usages des eaux et des milieux aquatiques**

**Retenue d'eau d'Apremont** : En réduisant le risque de pollution accidentelle sur l'axe routier au droit de la retenue d'Apremont, le présent projet d'aménagement routier aura de cette manière une incidence positive sur la ressource en eau exploitée pour la production en eau potable. Le projet d'aménagement de la RD 948 ne s'oppose pas aux dispositions établies pour les périmètres de protection, dans la mesure où celui-ci intègre toutes les précautions pour protéger et ne pas altérer la ressource en eau exploitée pour la production d'eau potable (mesures mises en œuvre pour réduire au maximum le risque de pollution fortuites en phase chantier, blocage d'une pollution accidentelle et traitement des eaux de ruissellement issues de l'impluvium routier en phase d'exploitation).

**La pêche et autres activités de loisirs** : Le projet n'est pas de nature à engendrer une dégradation significative de la qualité des eaux des cours d'eau situés à l'aval et à y remettre en cause la pérennité ou le développement de la pêche de loisirs et des autres activités de loisirs liées à l'eau.

**Compatibilité avec le SDAGE et le SAGE** : L'aménagement routier projeté ne s'oppose pas aux orientations fondamentales du SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021. Le projet d'aménagement à 2 x 2 voies de de la RD 948 sur la section Bel Air-La Vie ne s'oppose pas aux objectifs du SAGE du bassin de La Vie et du Jaunay et ne remet pas en cause les enjeux qui ont été définis.



Effets sur les milieux naturels

Habitats / Groupes taxonomiques	Espèces en jeu	Impacts	Mesures d'évitement et de réduction	Impact résiduel	Mesure compensatoire	Impact résiduel
Zones humides hors vallée de La Vie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de flore protégée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6000 m<sup>2</sup> détruits</li> <li>Dégradation potentielle d'une partie d'un site de reproduction pour les amphibiens</li> <li>Destruction d'une partie d'un site d'hibernation potentiel pour les amphibiens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> <li><b>MR 07</b> : Mise en place d'ouvrages mixtes hydrauliques et petite faune</li> </ul>	Fort. 6000m <sup>2</sup> détruits	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 09</b> : Restauration de 6 000 m<sup>2</sup> de zones humides (dont création de sites de reproduction pour les amphibiens)</li> </ul>	Faible
Vallée de la Vie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de flore protégée</li> <li>Brochet</li> <li>Murin de Daubenton</li> <li>Martin pêcheur d'Europe</li> <li>Triton palmé</li> <li>Grenouille verte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2500 m<sup>2</sup> détruits, 1500m<sup>2</sup> restitués</li> <li>270 ml de haies détruits</li> <li>Dérangement d'une colonie de Murin de Daubenton</li> <li>Forte perturbation de la reproduction du Brochet</li> <li>Dégradation potentielle d'une partie d'un site de reproduction pour les amphibiens</li> <li>Destruction d'une partie d'un site d'hibernation potentiel pour les amphibiens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période de défrichement (en dehors de la période de reproduction et avant l'hivernage : entre août à octobre)</li> <li><b>MR 03</b> : Choix d'un mode d'intervention permettant de limiter les impacts en phase chantier</li> <li><b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> <li>Mesures pour réduire et si possible éviter les risques de pollution des eaux (chapitre Incidence sur l'eau et les milieux aquatiques)</li> <li><b>MR 08</b> : Visite spécifique des arbres à cavité et du pont au-dessus de La Vie pour les chiroptères</li> </ul>	Fort. 2500m <sup>2</sup> de zones humides détruits et 270 ml de haies. Dérangement d'une colonie de Murin de Daubenton Légère perturbation possible de la reproduction du Brochet	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 09</b> : Création de 1000 m<sup>2</sup> de zones humides et frayères)</li> <li><b>MC 10</b> : Restauration de (1500 m<sup>2</sup> de zones humides et frayères)</li> <li><b>MC 12</b> : Plantation de 6300 ml de haies bocagères</li> <li><b>MC 13</b> : Création de gîtes à chauves-souris dans les ouvrages hydrauliques</li> </ul>	Faible
Zones non humides	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de flore protégée</li> <li>Vipère aspic</li> <li>Lézard vert</li> <li>Lézard des murailles</li> <li>Oiseaux nicheurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Destruction des accotements routiers (habitat de chasse et de repos des reptiles et oiseaux nicheurs)</li> <li>Destruction directe des reptiles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période de défrichement (en dehors de la période de reproduction et avant l'hivernage : entre août à octobre)</li> </ul>	Faible. Destruction d'habitat de chasse et de repos des reptiles et oiseaux nicheurs	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 11</b> : Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes et des talus</li> </ul>	Faible
Haies	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de flore protégée</li> <li>Vipère aspic</li> <li>Lézard vert</li> <li>Lézard des murailles</li> <li>Barbastelle d'Europe</li> <li>Oiseaux nicheurs</li> <li>Grand capricorne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4500 ml de haies détruits</li> <li>Destruction directe des reptiles</li> <li>Destruction des Grands capricornes et de leurs habitats (arbres)</li> <li>Destruction de nichées d'oiseaux et de l'habitat de reproduction</li> <li>Destruction de Barbastelles d'Europe et de leur habitat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période de défrichement (en dehors de la période de reproduction et d'hibernation : août et septembre)</li> <li><b>MR 03</b> : Choix d'un mode d'intervention permettant de limiter les impacts en phase chantier</li> <li><b>MR 04</b> : Mise en défend des zones débroussaillées pour les reptiles</li> <li><b>MR 06-</b> : Suivi de chantier par un ingénieur écologue</li> <li><b>MR 08</b> : Visite spécifique des arbres à cavité et du pont au-dessus de La Vie pour les chiroptères</li> </ul>	Impact fort pour le Lézard vert et le Lézard des murailles. Impact fort pour le Grand capricorne Impact faible pour les oiseaux et la Barbastelle d'Europe	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 12</b> : Plantation de 6300 ml haies bocagères</li> <li><b>MC 15</b> : Maintien des arbres colonisés par le Grand capricorne</li> </ul>	Faible
Ruisseaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ensemble de la faune aquatique associée aux ruisseaux</li> <li>Ensemble de la faune terrestre se déplaçant le long des talwegs et cours d'eau</li> </ul>	Impact temporaire durant les travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période d'intervention</li> </ul>	Impact très faible et temporaire sur la fonctionnalité	Mise en place d'ouvrages mixtes hydrauliques et petite faune	Positif

Vallée de La Vie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brochet et toute faune aquatique</li> <li>Faune terrestre liée aux berges et zones humides du Lac de Maché Apremont</li> </ul>	Impact temporaire durant les travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période d'intervention</li> </ul>	Impact très faible et temporaire sur la fonctionnalité	Création d'un viaduc	<b>Positif</b>	
Avifaune	Hivernants	Travaux dans la Vallée de La Vie : impact nul	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période de défrichement (en dehors de la période de reproduction et d'hivernation : août et septembre)</li> <li><b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> </ul>	Impact nul	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 11</b> : Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes et des talus</li> <li><b>MC 12</b> : Plantation de haies bocagères (6300 ml)</li> </ul>	Impact nul	
	Migrateurs	Travaux dans la Vallée de La Vie : impact très faible lié au dérangement en phase travaux		Impact faible		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 11</b> : Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes et des talus</li> <li><b>MC 12</b> : Plantation de haies bocagères (6300 ml)</li> </ul>	<p><b>Faible</b> Les oiseaux migrateurs peuvent se reporter plus en amont ou en aval</p> <p><b>Faible</b> L'évitement de la période de reproduction et la gestion ultérieure des dépendances vertes limitent considérablement les impacts</p>
	Nicheurs	Perte d'habitats de reproduction. Dérangement de l'avifaune nicheuse voire risque de destruction de couvées.		Impact moyen, pas de destruction d'individus mais disparition d'habitat de reproduction			
Les amphibiens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Triton palmé</li> <li>Grenouille verte</li> </ul>	Dégradation potentielle d'une partie d'un site de reproduction entraînant une diminution de la surface de la mare et la destruction potentielle d'individus en phase de reproduction Destruction d'une partie d'un site d'hivernation potentiel pour les amphibiens	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période de défrichement (en dehors de la période de reproduction et avant l'hivernage : entre août à octobre)</li> <li><b>MR 03</b> : Choix d'un mode d'intervention permettant de limiter les impacts en phase chantier</li> <li><b>MR 5</b> : Balisage des zones sensibles en phase chantier</li> <li><b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> </ul>	Impact faible (une partie d'un site d'hivernation potentiel détruit)	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 09</b> : Restauration de 7 000 m<sup>2</sup> de zones humides</li> <li><b>MC 11</b> : Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes et des talus</li> </ul>	<p><b>Nul à positif</b> Le site de reproduction potentiellement touché par le projet sera toujours effectif après les travaux et un ou plusieurs nouveaux sites de reproduction seront disponibles dans les zones humides compensatoires. La période et le balisage permettent aussi de diminuer significativement les impacts</p>	
Les reptiles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vipère aspic</li> <li>Lézard vert</li> <li>Lézard des murailles</li> </ul>	Fort. Perte d'habitats de vie des Lézards verts, Lézards des murailles et Vipères aspics et impacts sur les individus en cas de travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période de défrichement (en dehors de la période de reproduction et d'hivernation soit un défrichement entre août et septembre et éventuellement avril)</li> <li><b>MR 03</b> : Choix d'un mode d'intervention permettant de limiter les impacts en phase chantier</li> <li><b>MR 04</b> : Mise en défend des zones débroussaillées pour les reptiles</li> <li><b>MR 06-</b> : Suivi de chantier par un ingénieur écologue</li> </ul>	Faible. Disparition d'habitats de vie	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 11</b> : Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes et des talus</li> <li><b>MC 12</b> : Plantation de haies bocagères</li> </ul>	<p><b>Très faible</b> Aucun impact direct sur les individus et reconstitution de milieux favorables après travaux</p>	
Les mammifères terrestres	Pas d'espèces protégées	Impacts faibles suite à l'augmentation du trafic routier	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> <li><b>MR 07</b> : Mise en place d'ouvrages mixtes hydrauliques et petite faune</li> </ul>	Très faible voire positif concernant les fonctionnalités	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 11</b> : Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes et des talus</li> </ul>	<p><b>Positif</b> Les passages inférieurs et le viaduc améliorent la situation actuelle pour le transit des mammifères</p>	
Les chauves-souris	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barbastelle d'Europe</li> <li>Murin de Daubenton</li> </ul>	Impacts potentiellement fort sur les gîtes arboricoles (arbres à cavité) et le gîte identifié sous le pont qui enjambe La Vie. Risque potentiel de collision	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li><b>MR 02</b> : Choix de la période d'intervention (en dehors de la période de reproduction : août à avril)</li> <li><b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> <li><b>MR 08</b> : Visite spécifique des arbres à cavité et du pont au-dessus de La Vie pour les chiroptères</li> </ul>	Faible. Pas d'impact direct sur la Barbastelle d'Europe et sur les Murins de Daubenton	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MC 12</b> : Plantation de haies bocagères</li> <li><b>MC 13</b> : Création de gîtes à chauves-souris dans les ouvrages hydrauliques</li> </ul>	<p><b>Très faible</b> Pas d'impact direct sur les individus La colonie de Murin de Daubenton et les barbastelles pourront s'installer dans les gîtes artificiels et les chiroptères pourront franchir sans encombre la RD 948 sous le viaduc et grâce à l'emplacement judicieux des nouvelles haies</p>	
Les papillons de jour	Pas d'espèce protégé ou patrimoniale	Nul	<b>ME 1</b> : Variante choisie de moindre impact	Nul	Sans objet	Nul	

Les coléoptères saproxylophages	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grand capricorne</li> <li>• Lucane cerf-Volant</li> </ul>	Fort : destruction d'habitats de vie et de reproduction des espèces	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li>• <b>MR 02</b> : Choix de la période de défrichement (de septembre à avril)</li> <li>• <b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> </ul>	Fort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MC 11</b> : Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes et des talus</li> <li>• <b>MC 12</b> : Plantation de haies bocagères</li> <li>• <b>MC 14</b> : Constitution de tas de bois favorables aux Lucanes cerfs-volants</li> <li>• <b>MC 15</b> : Maintien des arbres colonisés par le Grand capricorne</li> </ul>	<p><b>Faible</b></p> <p>Les mesures permettent de créer des habitats pour le Lucane cerf-volant. Les larves de Grand capricorne présentes dans les arbres pourront terminer leur développement pour que les adultes colonisent de nouveaux habitats à proximité. La population localement importante n'est pas menacée.</p>
Les odonates	Pas d'espèce protégé ou patrimoniale	Très faible. Peu d'atteintes aux habitats aquatiques et pas d'espèces patrimoniales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li>• <b>MR 02</b> : Choix de la période de défrichement (en dehors de la période de reproduction : de septembre à avril)</li> <li>• <b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> <li>• <b>MR 07</b> : Mise en place d'ouvrages mixtes hydrauliques et petite faune</li> </ul>	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MC 09</b> : Restauration de 7 000 m<sup>2</sup> de zones humides</li> </ul>	<p><b>Nul à positif</b></p> <p>La mise en place des passages hydrauliques assurera la continuité de part et d'autre de la route et la restauration de zones humides offrira de nouveaux habitats pour les odonates</p>
Les Orthoptères	Pas d'espèce protégé ou patrimoniale	Très faible. Les orthoptères patrimoniaux ont été observés dans des zones humides non touchées par le projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li>• <b>MR 02</b> : Choix de la période d'intervention (en dehors de la période de reproduction : d'octobre à avril)</li> <li>• <b>MR 06</b> : Suivi de chantier par un écologue</li> </ul>	Faible.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MC 09</b> : Restauration de 7 000 m<sup>2</sup> de zones humides</li> </ul>	<p><b>Nul à positif</b></p> <p>La restauration de zones humides peut être bénéfique aux orthoptères et notamment aux espèces patrimoniales</p>
Les poissons	Brochet, Loche franche, vairon, goujon	Les impacts sont potentiellement forts en phase travaux susceptible de perturber la reproduction du Brochet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ME 01</b> : Variante choisie de moindre impact</li> <li>• <b>MR 02</b> : Choix de la période d'intervention la moins sensible : éviter début février à juin, préférer juillet à septembre</li> <li>• Mesures pour réduire et si possible éviter les risques de pollution des eaux (chapitre Incidence sur l'eau et les milieux aquatiques)</li> </ul>	Faible	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MC 09</b> : Création de 1000 m<sup>2</sup> de zones humides et frayères)</li> <li>• <b>MC 10</b> : Restauration de (1500 m<sup>2</sup> de zones humides et frayères)</li> </ul>	<p><b>Très faible</b></p> <p>Le frai des brochets ne devrait pas être impacté et la circulation des poissons et de la faune aquatique en général sera favorisée par la mise en place de nouveaux ouvrages hydrauliques</p>

La mise en place des mesures de réduction et de compensation permettra de limiter fortement les incidences sur les milieux naturels.

## Incidences sur les déplacements

L'aménagement de la RD 948 à 2x2 voies entre Bel Air et La Vie est un des maillons de l'aménagement global de la RD 948 entre Challans et Aizenay. Il participe donc au désenclavement du nord-ouest Vendée et propose une nette amélioration des conditions de circulation en particulier au niveau de la fluidité du trafic et de la sécurisation des accès. Les conséquences seront bénéfiques pour le dynamisme des bassins d'emplois et favorisera l'attractivité touristique.

La Zone d'Activités de Bel Air sera desservie par le nouvel échangeur de Bel Air qui permettra de sécuriser toutes les entrées et sorties des camions et autres véhicules de la ZA.

Entre Bel Air et La Vie, les carrefours à niveau et les accès directs sur la 2x2 voies étant supprimés, les conditions de circulation sont améliorées et sécurisées et les dessertes sont modifiées. Les conséquences seront bénéfiques pour les riverains qui n'accéderont plus directement sur la RD 948 (dans des conditions peu sécurisantes) mais qui se verront dirigés vers des accès par échangeurs sécurisés.

La suppression des accès directs conduit inévitablement à des allongements de parcours mais ceux-ci se font au bénéfice de conditions de sécurité incomparables par rapport à la situation avant aménagement.

## Impact acoustique

Pour les habitations les plus proches du projet, la mise en œuvre de dispositifs de protection permet l'amélioration vis-à-vis du bruit allant jusqu'à 8 dB en moyenne par rapport à l'ambiance sonore actuelle.

## Incidences en matière d'urbanisme et d'économie

La RD 948 est un axe structurant dans le réseau des voies rapides de la Vendée, sa fonction est d'assurer la desserte des grands pôles du département tels que La Roche-sur-Yon, Challans, le littoral vendéen et Chantonnay, et de favoriser l'accès aux liaisons rapides A83, A87, vers Nantes, La Rochelle, Niort et au-delà (région Ile-de-France, ...). L'aménagement à 2x2 voies de cet axe de communication important créera une amélioration des conditions de circulation ce qui jouera en faveur du développement économique.

L'aménagement complet à 4 voies de la RD 948 favorisera un développement plus rapide de la zone d'activités de Bel-Air, bien desservie par un échangeur complet et située en bordure de la départementale.

Concernant le dynamisme démographique et résidentiel, c'est l'aménagement global de la RD 948 qui, en facilitant les déplacements, pourra induire le choix de venir s'installer dans les zones rurales traversées par cet axe, tout en travaillant à l'extérieur, à Challans ou Aizenay, voire à la Roche/Yon ou Nantes.

L'accroissement démographique, qui devrait rester limité, est positif pour une commune rurale comme Maché pour le maintien des services publics et des commerces de proximité.

En outre le principe d'aménagement de la RD 948 à 2x2 voies est inscrit depuis plusieurs années dans les Plans Locaux d'Urbanisme des territoires concernés et dans le Schéma de Cohérence Territoriale SCoT du Nord-Ouest Vendée en cours d'élaboration.

## Incidences agricoles

L'emprise totale sur la surface agricole est estimée à 16,5 hectares ce qui représente environ 2% de la surface totale agricole représentée par les 8 exploitations impactées : Malnoue, La Guerinière, La Logerie, Le Moulin, La Cantinière, Cailles Robin, L'Antrie, La Pilatrière. Il n'y aura aucune déstructuration d'exploitation, ni de parcelles rendues totalement inexploitable ou inaccessible. En effet le projet prévoit le rétablissement de tous les accès et de toutes les communications. De même tout réseau coupé sera rétabli. Les allongements de parcours de

quelques centaines de mètres sont compensés par une amélioration considérable de la sécurité par rapport aux traversées actuelles extrêmement dangereuses.

Un réaménagement foncier ne semble pas nécessaire. Toutefois, la commission Départementale d'Aménagement Foncier pourra décider ou non de mettre en place une Commission Communale d'Aménagement Foncier. C'est cette Commission Communale d'Aménagement Foncier qui décidera s'il y a lieu ou non de mettre en œuvre un réaménagement foncier sur le territoire de la commune de Maché.

Les acquisitions nécessaires au projet, conduisant à une perte de surface d'exploitation, se feront par voie amiable ou, à défaut, par expropriation en contrepartie d'une indemnisation aussi bien pour les propriétaires que pour les exploitants. Les effets sur les réseaux seront traités dans le cadre des travaux routiers : rétablissement des réseaux de drainage et d'irrigation existants. Des mesures spécifiques au chantier seront mises en place : aménagement de clôtures, rétablissement des accès aux parcelles, etc.....En période de chantier toutes les mesures seront prises pour protéger les cultures et le bétail.

## Effets sur le patrimoine

Aucun monument ou site n'est protégé au titre des **monuments historiques** sur ou à proximité du projet.

Bien que non protégée réglementairement, la croix du Fougerais situé dans l'emprise du projet, sera déplacée en concertation avec le propriétaire de façon à la relocaliser dans un endroit adapté.

Deux sites archéologiques référencés par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), sont concernés par le projet au niveau du périmètre de sensibilité archéologique qui a été défini autour d'eux. Ces périmètres de sensibilité donnent un aperçu schématique de la localisation des vestiges déjà mis au jour sur le territoire. Ces périmètres n'ont pas de valeur réglementaire et sont transmis à titre indicatif. Une consultation sera effectuée auprès de la Direction Régionale des Affaires Culturelles DRAC conformément à la réglementation.

## Incidences sur les sentiers de promenade et randonnée

Le chemin de Saint Jacques de Compostelle coupe la RD 948 actuelle au droit du carrefour du Fougerais. La mise à 2x2 voies de la RD 948 prévoit la suppression de ce carrefour dangereux et la construction d'un ouvrage dénivelé pour rétablir les communications de part et d'autre. Ainsi les usagers du chemin passeront désormais en toute sécurité au-dessus de la 2x2 voies.

Un autre sentier, celui-là destiné aux cyclistes, longe La Vie sur sa rive droite. Il est déjà rétabli au niveau de l'échangeur existant de la Cabane. La situation sera inchangée lors du doublement des voies de la RD 948.

Les cyclistes continueront à passer en toute sécurité au-dessus de la RD 948 par cet ouvrage.

## Incidences sur le paysage

Le tracé porté à 2 x 2 voies va impacter les haies qui bordent de façon quasi continue le tracé en section courante. Ensuite les nouveaux terrassements liés à la plateforme élargie généreront des talus de déblai et de remblai qui seront soit perçus depuis la RD en premier plan soit vus depuis les sites riverains. Le nouvel ouvrage de franchissement sur La Vie créera une vision nouvelle sur la vallée. De nouvelles vues sur le paysage extérieur à la route seront possibles compte tenu de la nouvelle topographie de la route en remblai sur certains secteurs. Enfin les merlons acoustiques implantés le long de la voie constitueront des impacts nouveaux. Les plantations proposées permettront de réduire les impacts et faciliteront l'insertion du projet.

## Le coût des mesures d'insertion est estimé à environ 1,10 M€ HT.

En conclusion le projet d'aménagement de la RD948 présente un bilan coût avantageux positif.

## E.11. Présentation du projet

*Voir cartes et coupes pages suivantes*

### E.11.1. Tracé

Le tracé est implanté sur le territoire de la commune de Maché et sur celui d'Aizenay pour la partie concernant le franchissement de la rivière La Vie.

Il consiste en un doublement sur place de la voie actuelle avec une exception au niveau de l'Antrie où le parti a été pris de passer en tracé neuf sur le bâti existant au sud (dont l'acquisition par le maître d'ouvrage avait déjà commencé) afin de préserver au mieux le hameau au nord et permettre de conserver la voie existante en desserte.

Le tracé, d'une longueur de 4,6 km, a pour origine le lieu-dit Bel Air à l'ouest et la rivière La Vie à l'est (y compris son franchissement).

Le parti pris pour le franchissement de La Vie est celui d'un doublement sur place à niveau avec construction d'un viaduc complémentaire de 80 mètres, complémentaire à l'ouvrage existant.

### E.11.2. Rétablissement des communications et desserte

Les carrefours à niveau actuels sont supprimés ainsi que les accès directs pour la desserte des parcelles agricoles ou des habitations riveraines.

Le rétablissement des communications et la desserte sont traités de la façon suivante :

- **Bel Air** : le carrefour à niveau RD 948 / RD 94 (route de Commequiers et de Saint-Paul-Mont-Penit) actuel est remplacé par un échangeur complet, construit avec un passage dénivelé de la RD 94 sous la 4 voies pour rétablir les communications de part et d'autre, et équipé de 2 giratoires.

Au sud, le carrefour giratoire raccorde les bretelles d'entrée et de sortie de la 4 voies ainsi que la nouvelle voie de desserte de la Zone d'Activités de Bel Air. Cette voie se prolonge dans l'espace agricole pour assurer également la desserte de la Louisière et de Malnoue.

Au nord, le carrefour giratoire raccorde les bretelles d'accès et de sortie de la 4 voies et également une desserte des parcelles agricoles.

- **Sainte-Marie – l'Antrie** : la RD 948 actuelle est réutilisée en voie de désenclavement côté nord pour assurer la desserte de ces hameaux.
- **Le Fougerais** : le carrefour à niveau actuel est supprimé. Une voie est créée en passage supérieur (au-dessus de la 4 voies) pour rétablir les communications de part et d'autre.

Elle se prolonge côté nord par une nouvelle voie de desserte le long de la 4 voies (desserte de la Martinière et de la Brosse) jusqu'à l'échangeur de la Cabane où elle se raccorde sur la RD 40 route de Saint-Paul-Mont-Penit.

### E.11.3. Ouvrages hydrauliques

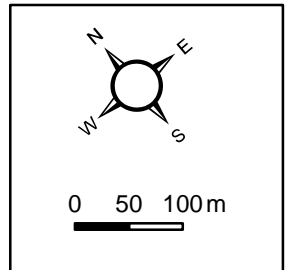
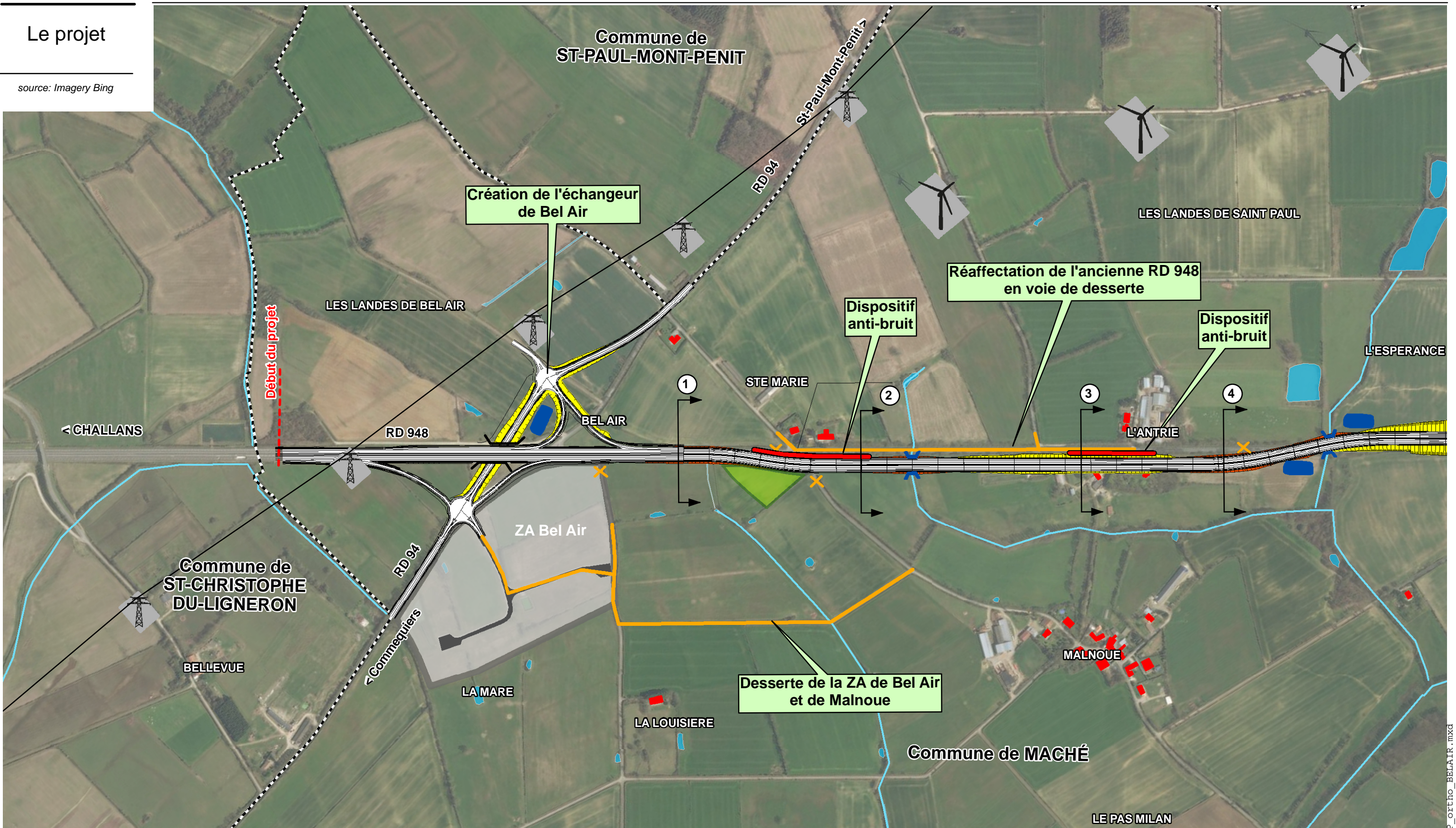
Le tracé franchit deux petits cours d'eau affluents du ruisseau de la Fontaine de la Flachausière. Les ouvrages hydrauliques de rétablissement de ces cours d'eau sont construits de façon à assurer une bonne transparence hydraulique et à préserver ou améliorer les corridors écologiques qu'ils constituent. Deux ouvrages complémentaires, aménagés entre le Fougerais et la Cabane permettront de rétablir les continuités hydrauliques de deux petits bassins versants amont.

Le tracé franchit ensuite la rivière La Vie. La chaussée est élargie au sud de la route actuelle. L'ouvrage actuel de 12 m est conservé et prolongé pour accueillir la chaussée supplémentaire.

Un ouvrage hydraulique complémentaire de 80 m x 3,30 m est aménagé pour assurer la compatibilité de l'aménagement de la RD 948 avec le projet de rehausse du barrage d'Apremont situé plus en aval, dont le maître d'ouvrage est Vendée Eau.

# Le projet

source: Imagery Bing

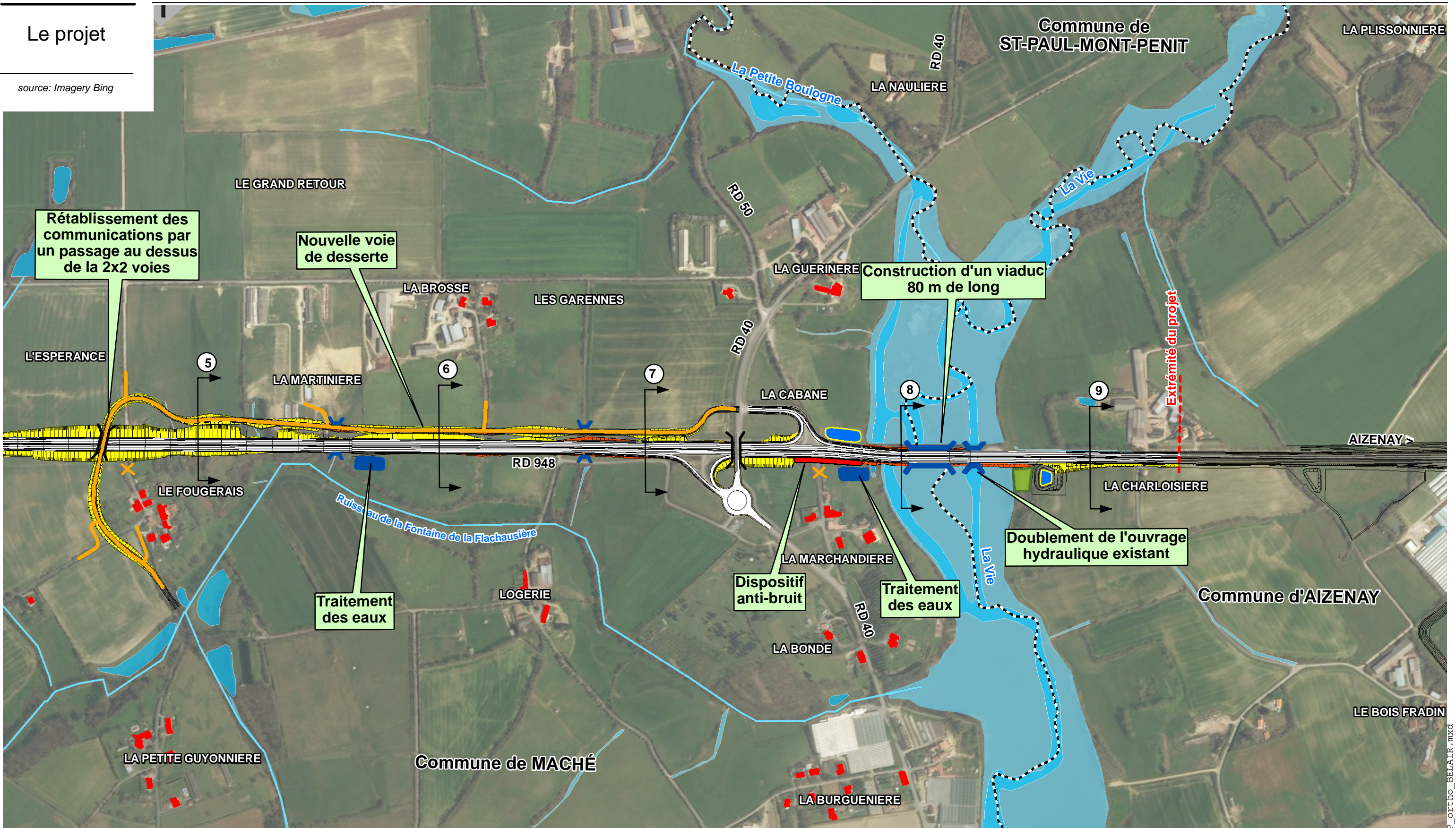


- |  |                    |  |                        |  |  |                              |  |                  |
|--|--------------------|--|------------------------|--|--|------------------------------|--|------------------|
|  | Voirie 2 x 2 voies |  | Accès supprimé         |  | Bassin de traitement des eaux à aménager | <b>Dispositif anti-bruit</b> |  | Cours d'eau      |
|  | Déblai             |  | Voie de rétablissement |  | Bassin de traitement des eaux existant   |                              |  | Plan d'eau       |
|  | Remblai            |  |                        |  | Ouvrage hydraulique                      |                              |  | Limite communale |
|  |                    |  |                        |  | Zone humide à créer                      |                              |  |                  |

VRO\_E\_ENV\_130543\_PROJET\_ASP\_ortho\_BELAIR.mxd

# Le projet

source: Imagery Bing



Rétablissement des communications par un passage au dessus de la 2x2 voies

Nouvelle voie de desserte

Construction d'un viaduc 80 m de long

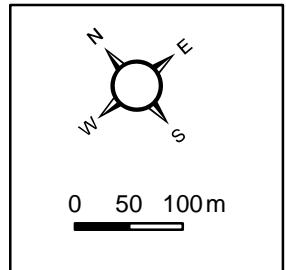
Doublément de l'ouvrage hydraulique existant

Dispositif anti-bruit

Traitement des eaux

Traitement des eaux

Extrémité du projet



- Voirie 2 x 2 voies
- Déblai
- Remblai

- Accès supprimé
- Voie de rétablissement

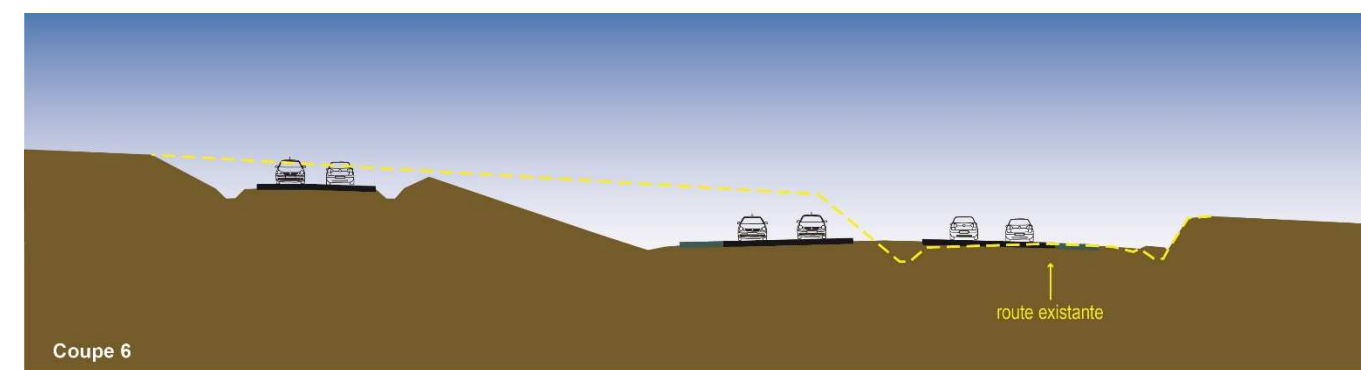
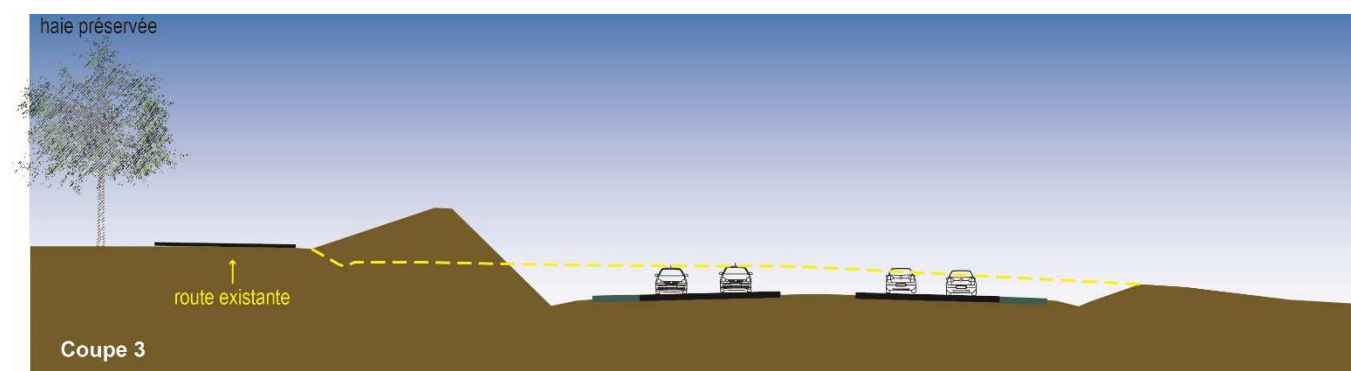
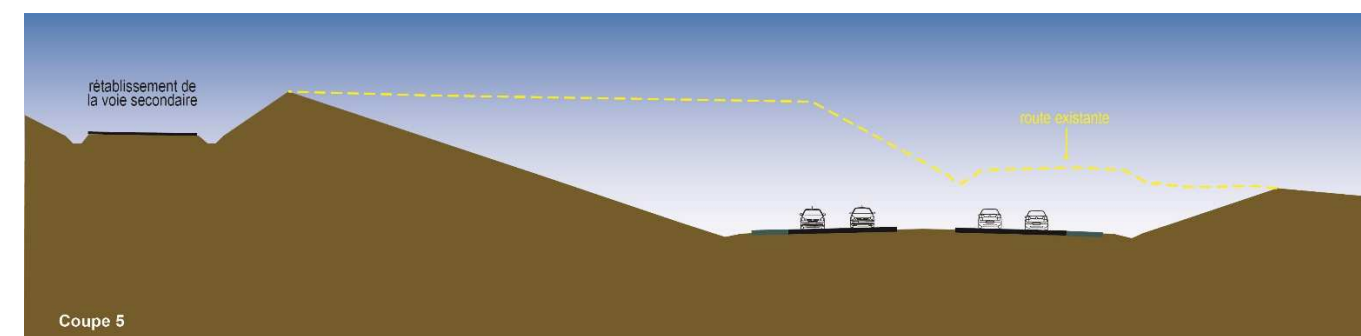
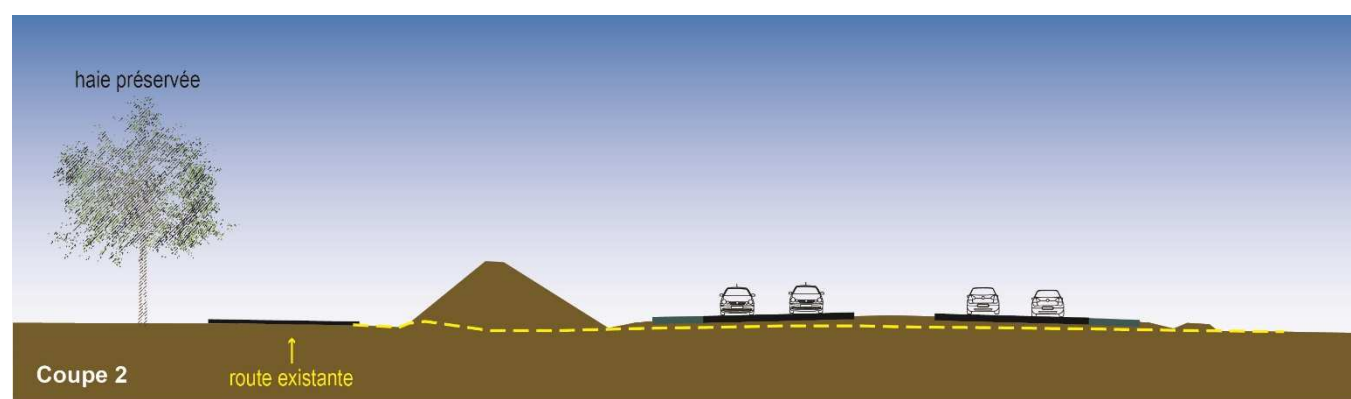
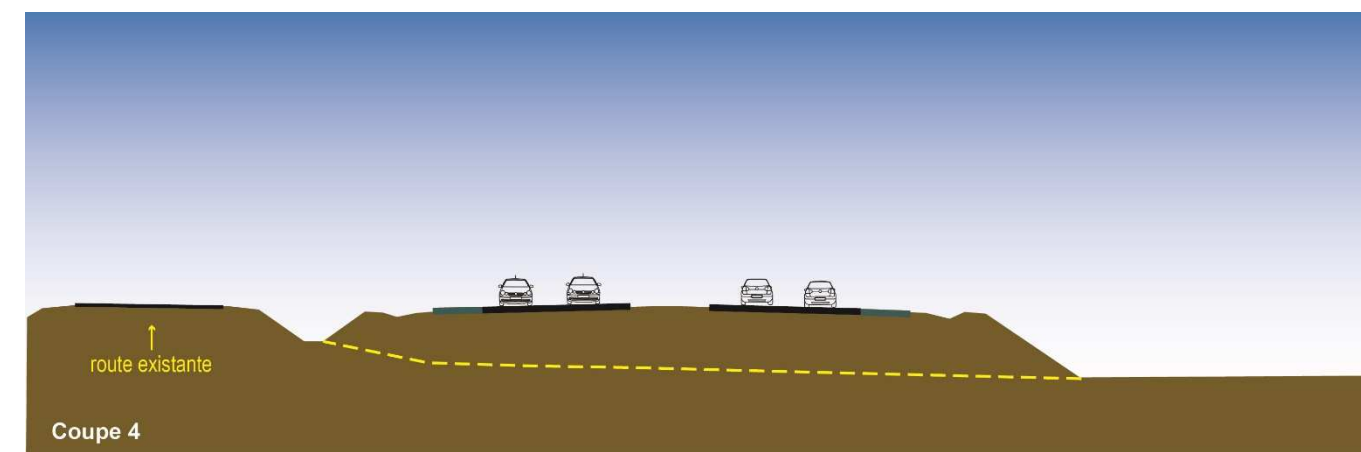
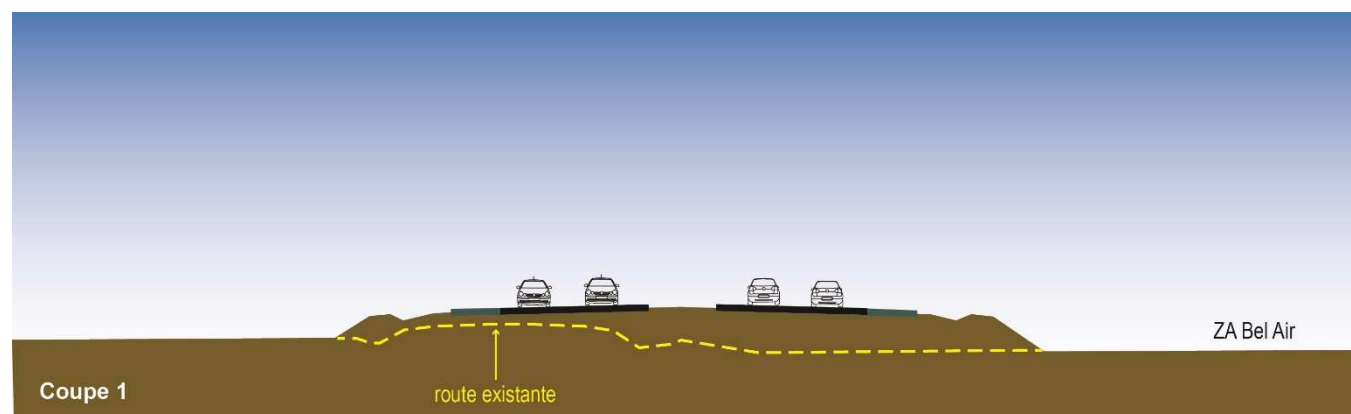
- Bassin de traitement des eaux à aménager
- Bassin de traitement des eaux existant
- Ouvrage hydraulique
- Zone humide à créer

- Dispositif anti-bruit
- Butte de terre

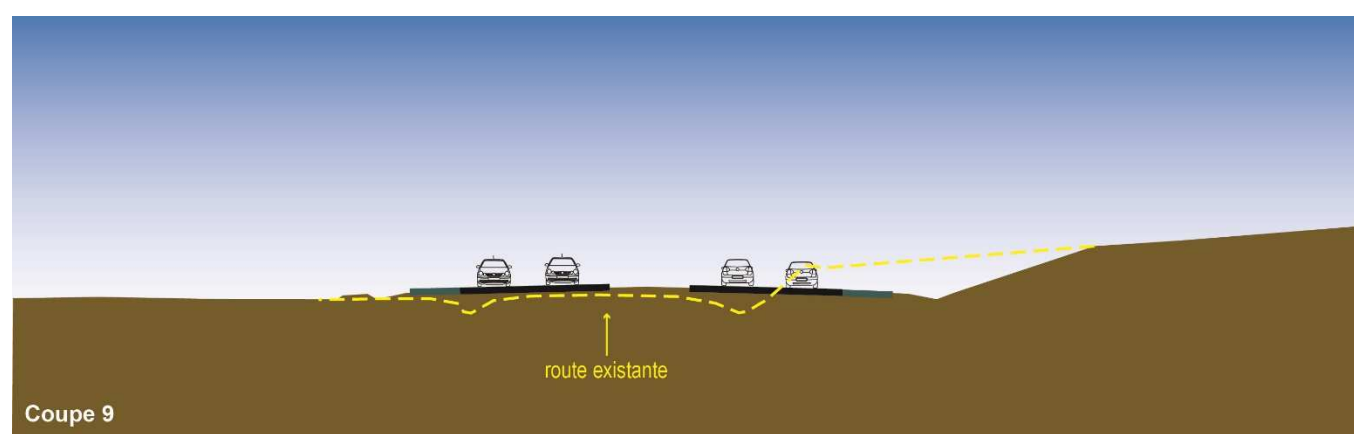
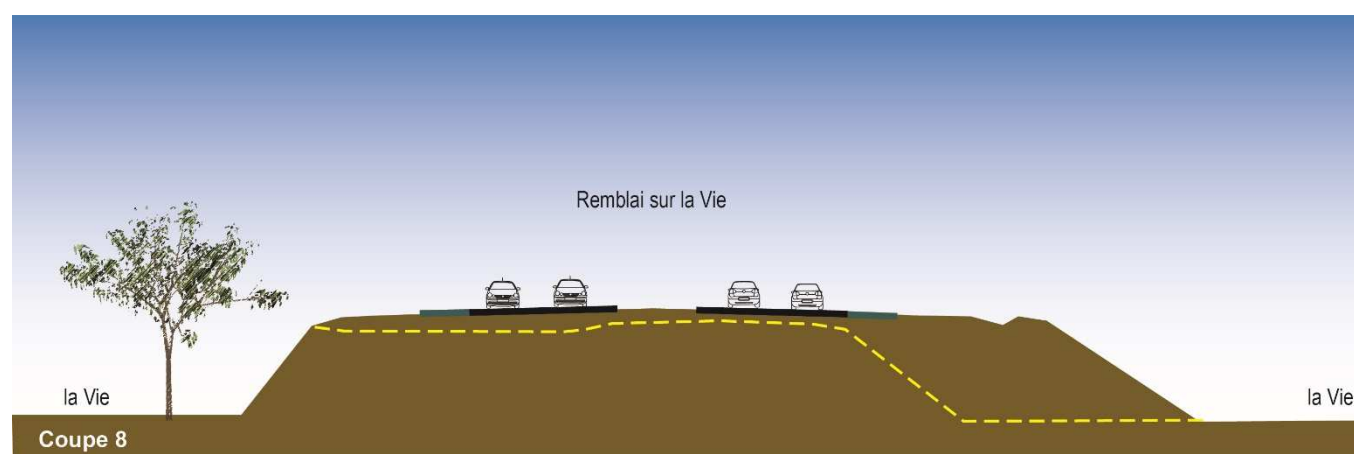
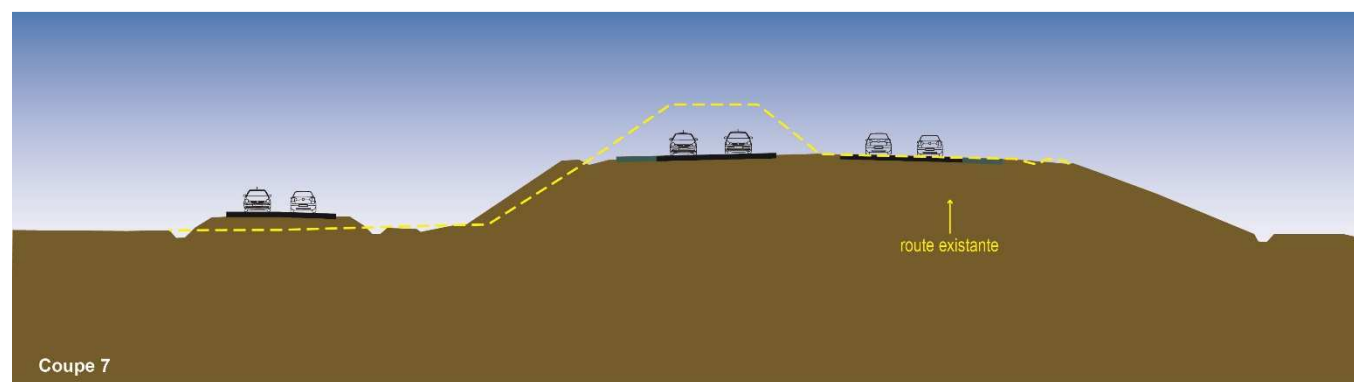
- Cours d'eau
- Plan d'eau
- Limite communale

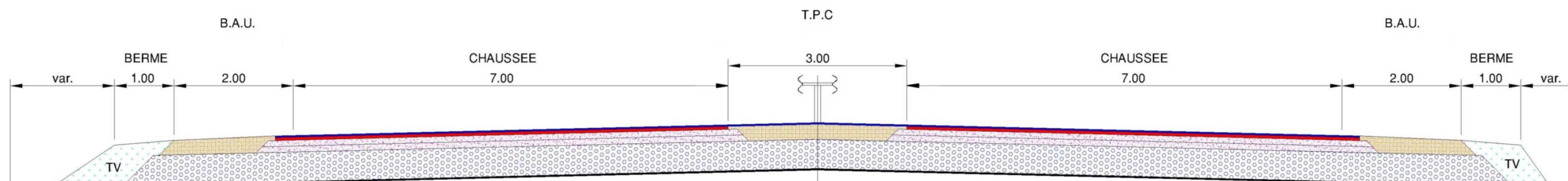
VRO\_E\_ENV\_130543\_PROJET\_ASP\_orlho\_BELAIR.mxd

### E.11.4. Coupes transversales

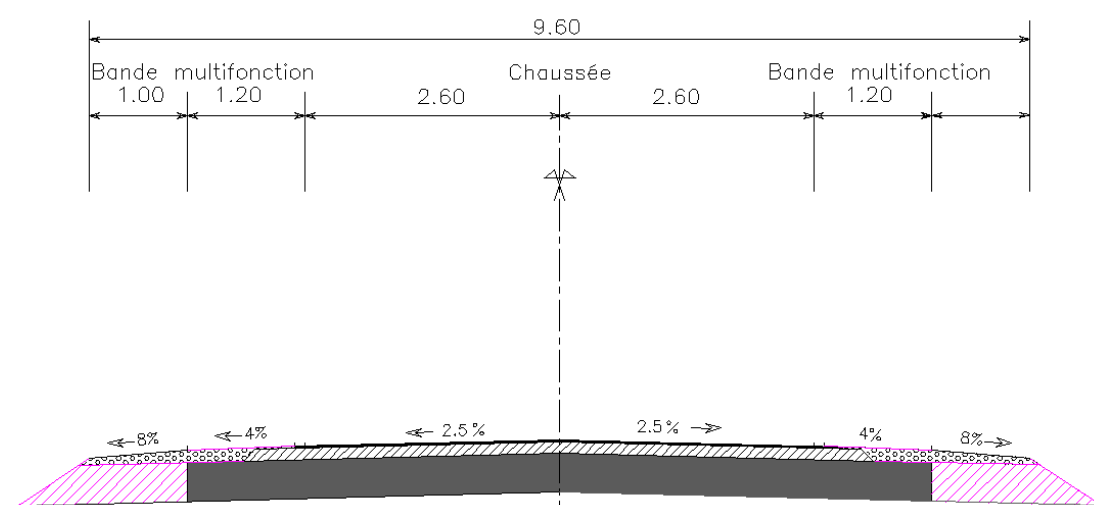




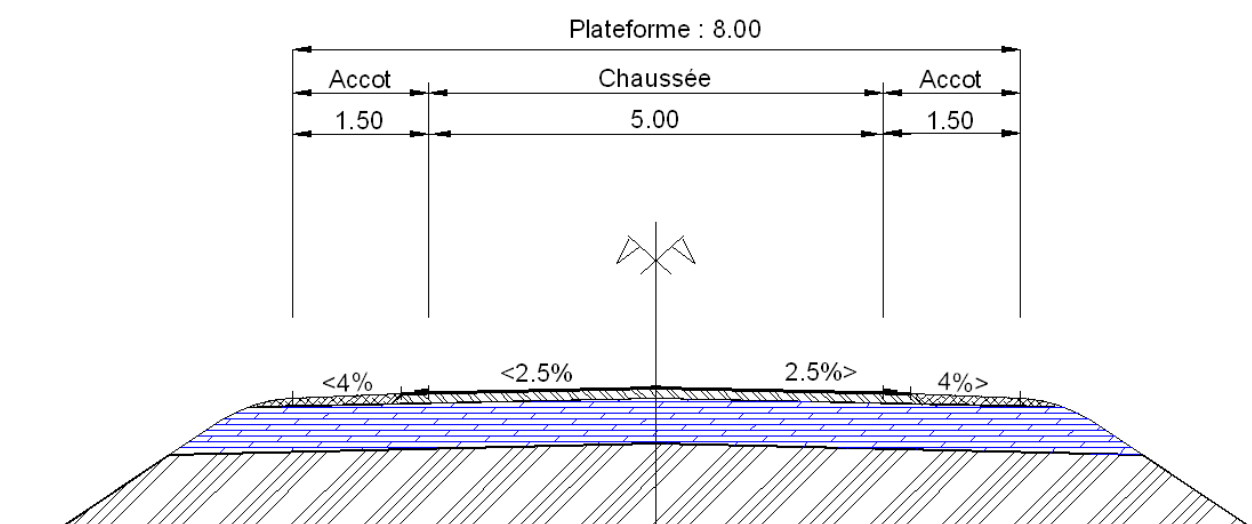




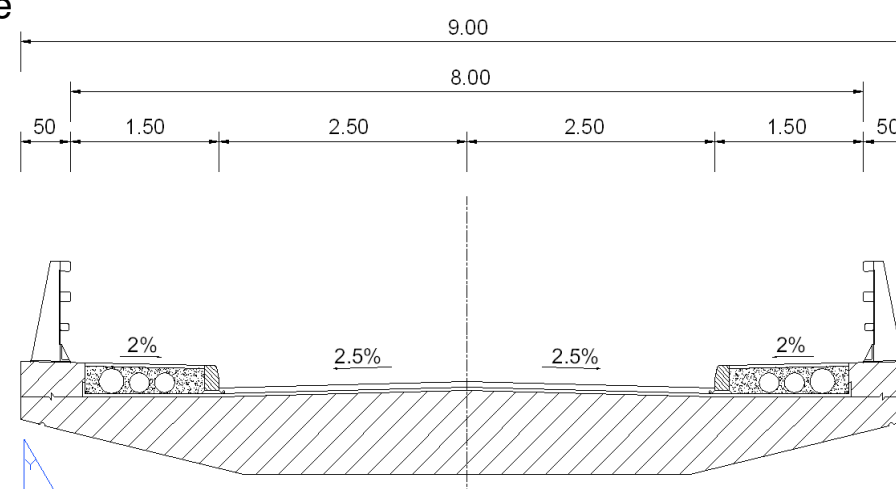
Profil en travers type de la 2x2 voies



Profil en travers – RD 948 recalibrée pour la desserte locale



Profil en travers type d'une



Profil en travers type d'un passage supérieur

## E.12. Caractéristiques principales des ouvrages

### E.12.1. Profil en long

La nouvelle infrastructure est une route à 2x2 voies.

Les caractéristiques techniques des sections à 2x2 voies en section courante sont calées sur les recommandations de l'instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL 2000) pour une voie de catégorie L2 et pour une vitesse maximale autorisée de 110km/h.

Les caractéristiques minimales déduites de cette catégorie sont les suivants :

<i>Profil en long</i>	<i>Valeur minimale</i>
<i>Angle saillant</i>	<i>6 000 m</i>
<i>Angle rentrant</i>	<i>10 000 m</i>
<i>Pente</i>	<i>1,5%</i>

### E.12.2. Profils en travers type

*Voir coupes types ci- contre*

Les caractéristiques techniques de la route à 2 x 2 voies sont les suivantes :

**Chaussées** : 2 x 7,00 m ;

**Bandes d'Arrêt d'Urgence** : 2 x 2,50 m, stabilisées et revêtues au même dévers que la chaussée et supportant une sur largeur structurelle de 0,25 m (y compris marquage) ;

**Terre-Plein Central** : 3,00 m, stabilisé et revêtu au même dévers que la chaussée, intégrant de chaque côté une bande dérasée de gauche de 1,00 m ;

**Bermes** : 2 x 1,00 m, enherbées et pentées vers l'extérieur à 8 %, intégrées au fossé de type cunette en déblai.

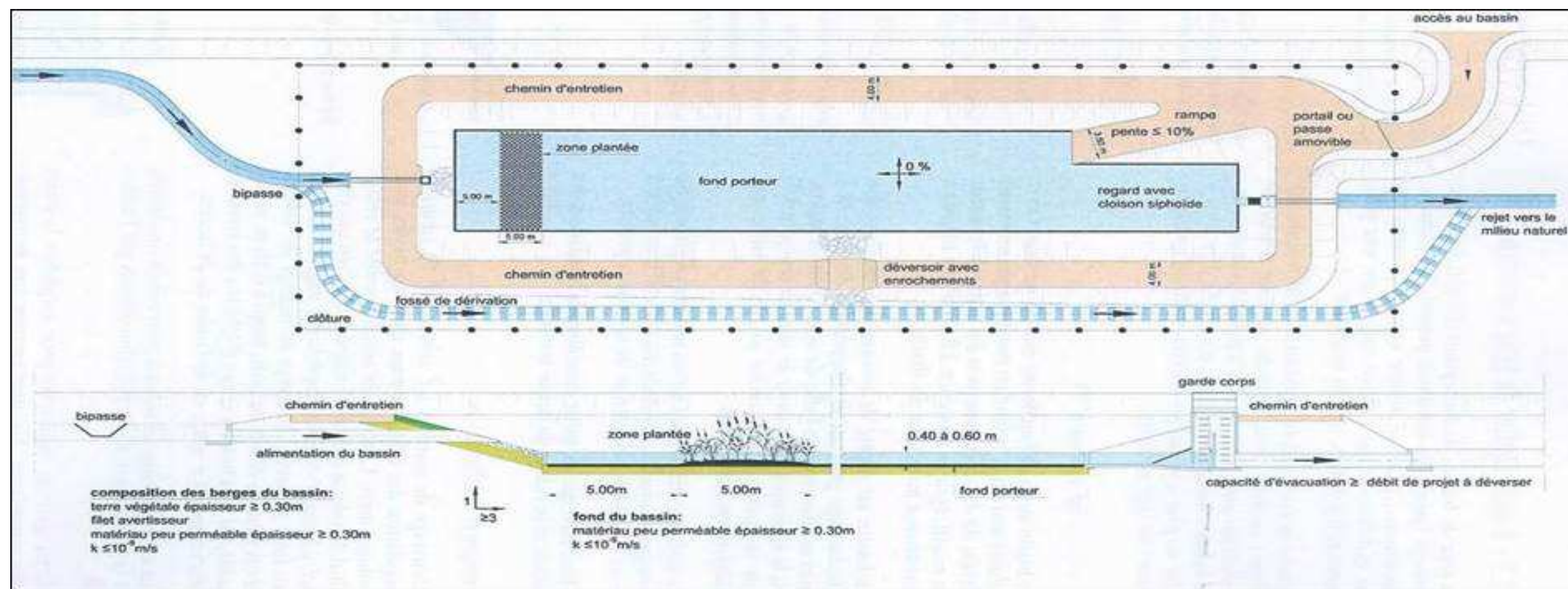
### E.12.3. Dispositifs de traitement des eaux

Les bassins de rétention pour traiter l'ensemble des eaux pluviales issues de la plateforme seront aménagés aux points bas du profil en long de la route, à savoir :

- au niveau de l'échangeur de Bel Air ;
- au sud-est de l'Antrie, de part et d'autre et en amont de l'affluent du ruisseau de la Fontaine de la Flachausière, franchi par la RD 948 ;
- au sud-est du hameau Le Fougerais, en amont du ruisseau de la Flachausière ;
- au sud-est de l'échangeur de la Cabane, en amont de La Vie.

L'étude d'impact justifie le type de traitement à mettre en œuvre au regard des objectifs de protection des points récepteurs.

*Vue en plan d'un bassin de rétention/décantation avec volume mort*



## E.13. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

### E.13.1. PLU de la commune de Maché

L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Maché a été approuvée en décembre 2009 ; suivie de deux procédures (une modification simplifiée et une modification) approuvées en 2010 et 2011. Puis une révision accélérée du PLU a été approuvée le 24 juin 2016.

#### Emplacement réservé

L'aménagement de la RD 948 avait été pris en compte dans le PLU de Maché, suite aux premières études, par l'inscription d'un emplacement réservé n° 5 au profit du Conseil général (devenu depuis Conseil Départemental) :

N°	Désignation	Caractéristique	Bénéficiaire
5	Aménagement de la RD 948 en 2x2 voies, voies de rétablissement	30,5 hectares	Conseil général

En effet l'emplacement réservé avait été inscrit sur la base des réflexions menées dans le cadre de l'élaboration du premier projet de doublement de la RD 948, qui sur cette portion comprenait un contournement du hameau de l'Antrie.

La révision accélérée 0.3 du PLU approuvée en 2016 a eu pour objet la transcription dans le PLU des dispositions d'aménagement définies au titre de l'application de la loi Barnier (L 111.1.4 du code de l'urbanisme) sur le secteur AUe de Bel Air en façade sur la RD 948, dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activités du même nom, projet porté par la communauté de communes du Pays de Palluau. Dans le secteur AUe, l'emplacement réservé correspond au projet présenté à l'enquête publique. En dehors de ce secteur, le tracé proposé aujourd'hui à l'enquête publique pour la mise à 2x2 voies de la RD 948 entre Bel Air et La Vie ne s'inscrit pas dans l'emplacement réservé n°5.

#### Mesures

*Une mise en compatibilité du PLU devra être réalisée au titre des articles L. 153-54 à L. 153-59 et R.153-14 du code de l'urbanisme afin de réajuster l'ER n°5 initial.*

#### Zonages et règlement

De Bel Air à La Vie le projet traverse les zonages suivants :

##### ➤ Zone AUea au niveau de Bel Air

La zone AUe comprend un secteur AUea correspondant au site de Bel Air qui, situé en façade sur la RD 948 fait l'objet de dispositions spécifiques définies par une étude urbaine dite « Loi Barnier », en application de l'article L 111-10 du Code de l'urbanisme (ancien L.111-1-4).

**Le projet est compatible avec ce zonage et son règlement puisque la future zone d'activités intercommunale de Bel Air, en bordure du futur échangeur de Bel Air lié à la mise à 2x2 voies de la RD 948 a fait l'objet de la révision accélérée 0.3 approuvée le 24 juin 2016.**

##### ➤ Zone A

Les zones agricoles sont des secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A.

Deux types de secteurs sont distingués :

- les secteurs A, secteurs agricoles « classiques »,
- le secteur Ae, secteur couvrant un périmètre de 500 mètres autour des éoliennes implantées dans le nord de la commune, dans lequel sont interdites les constructions à usage d'habitation.

**Le projet passe à l'écart du secteur Ae correspondant au périmètre des éoliennes. Il ne génère aucune emprise.**

**La RD 948 s'inscrit majoritairement en zone A. L'aménagement à 2x2 voies ne remet pas en question la vocation de cette zone mais génère une emprise.**

#### Règlement

Article A2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

« Sont admises, sous conditions [...] les occupations et utilisations du sol suivantes :

[...]

**j)** Les affouillements et exhaussements de sol liés et nécessaires à l'exploitation agricole, à une occupation ou utilisation du sol autorisée, **à la réalisation d'une opération d'intérêt général** ou ceux liés à la valorisation du milieu naturel, dans le respect des textes en vigueur (Loi sur l'eau, SDAGE et SAGE, code de l'environnement, etc.).

[...]

**A partir du moment où le projet sera déclaré d'utilité publique, son intérêt collectif aura été validé et il constituera une opération d'intérêt général compatible avec le règlement du secteur A.**

### E.13.2. PLU de la commune d'Aizenay

Le franchissement de La Vie concerne une partie du territoire communal d'Aizenay.

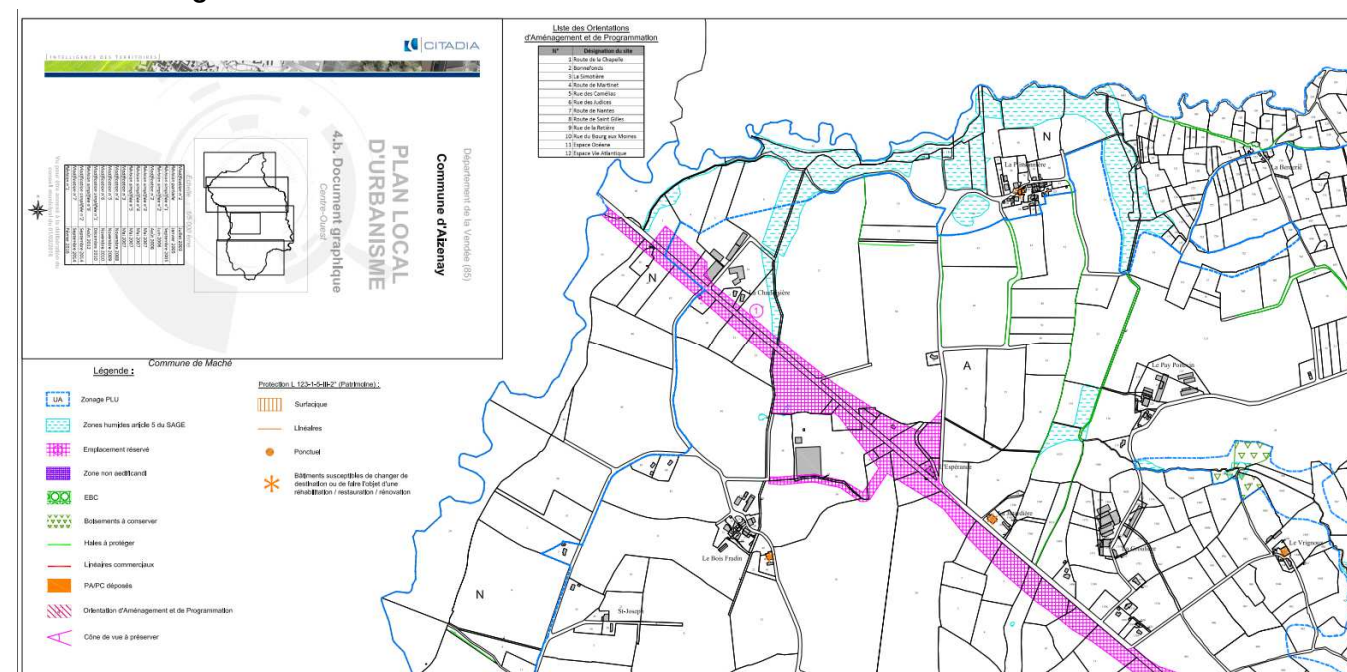
Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'Aizenay, approuvé par délibération du conseil municipal du 11 mars 2003 et révisé en dernière date le 1<sup>er</sup> février 2016.

Le projet s'inscrit en zone N (zone naturelle) sur le plan de zonage.

#### Rapport de présentation :

« *Peuvent être classées en zone naturelle et forestière, les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique et écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels* ».

#### Plan de zonage



#### Règlement

Article N 2 / OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

**Sont admises**, sous conditions et sous réserve des dispositions des articles R.111-2 et R.111-14-b° du code de l'urbanisme, les occupations et utilisations du sol suivantes :

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et les équipements d'intérêt général, ainsi que les infrastructures et superstructures associées [...]

#### Emplacement réservé :

En outre, le plan de zonage présente un **emplacement réservé** pour l'aménagement de la RD 948, inscrit en **zone N** au sud de la RD 948 actuelle.

**En conclusion, le projet est compatible avec le PLU de la commune d'Aizenay.**

#### ➤ Zones N

Les zones N correspondent aux zones naturelles ou forestières, équipées ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Deux types de secteur sont distingués :

- les secteurs Nh : villages et hameaux,
- les secteurs Ns : secteurs naturels sensibles à protéger en raison de l'existence de la retenue d'eau potable, de risques naturels, de la qualité des sites, d'un patrimoine archéologique ou de l'intérêt paysager, botanique ou écologique.

#### • Zone Nh au niveau de l'Antrie

Le projet traverse une zone Nh au niveau de l'Antrie sud, remettant en question la vocation de cette zone destinée à l'habitat.

Néanmoins le règlement de la zone N autorise sa réalisation sous conditions (voir ci-dessous).

En outre les habitations existantes de l'Antrie sud ont d'ores et déjà été acquises par le Conseil départemental, maître d'ouvrage de l'opération, dans le but de traiter l'impact sur cette zone habitée.

#### • Zone Ns au niveau du franchissement de La Vie

Le projet traverse la zone Ns qui couvre la vallée de La Vie au droit du franchissement de La Vie par la route.

Néanmoins le règlement de la zone N autorise sa réalisation sous conditions (voir ci-dessous).

#### Règlement

Article N2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

**Dans les secteurs N, Nh et Ns**, sont admis, sous conditions [...] les occupations et utilisations du sol suivantes : [...]

- e) Les affouillements et exhaussements de sol liés à une occupation ou utilisation du sol autorisée, **à la réalisation d'une opération d'intérêt général** ou ceux liés à la valorisation du milieu naturel, dans le respect des textes en vigueur (Loi sur l'eau, SDAGE et SAGE, code de l'environnement, etc.). [...]

**A partir du moment où le projet sera déclaré d'utilité publique, il constituera une opération d'intérêt général compatible avec le règlement relatif aux secteurs Nh et Ns.**

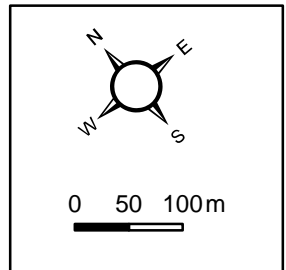
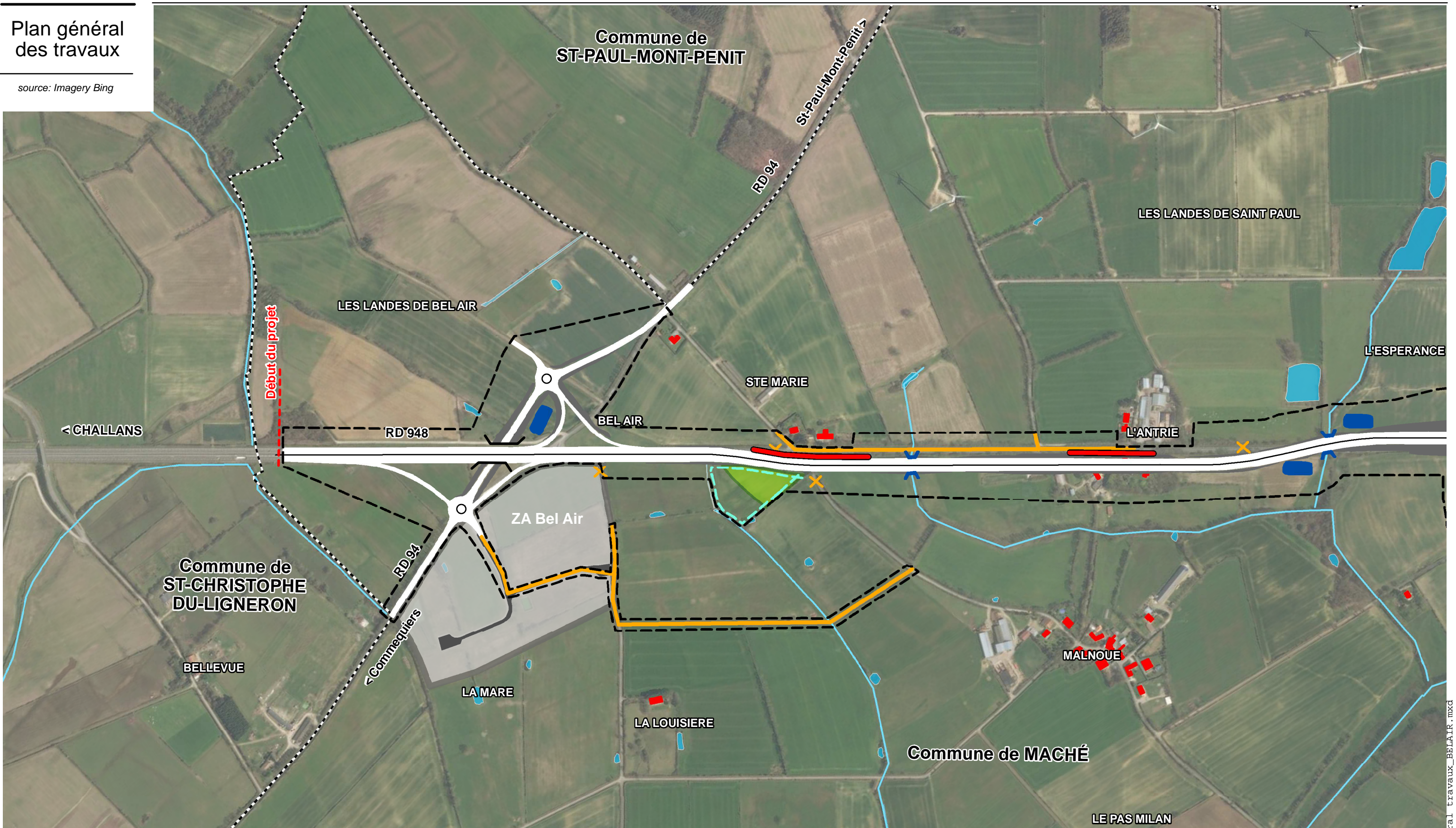
**En conclusion le projet est compatible avec le règlement du PLU de Maché. Seul, l'emplacement réservé initialement ne correspond plus au projet retenu.**

---

## Pièce F. Plan général des travaux

# Plan général des travaux

source: Imagery Bing



- Périmètre de la DUP
- Périmètre dédié à la reconstruction d'une zone humide

- Chaussée 2x2 voies
- Passage dénivelé

- Accès supprimé
- Voie de rétablissement
- Dispositif anti-bruit**
- Butte de terre

- Bassin de traitement des eaux à aménager
- Bassin de traitement des eaux existant
- Ouvrage hydraulique
- Zone humide à créer

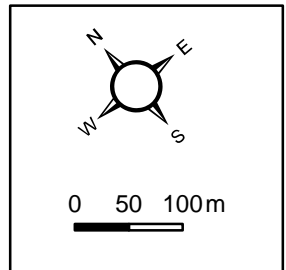
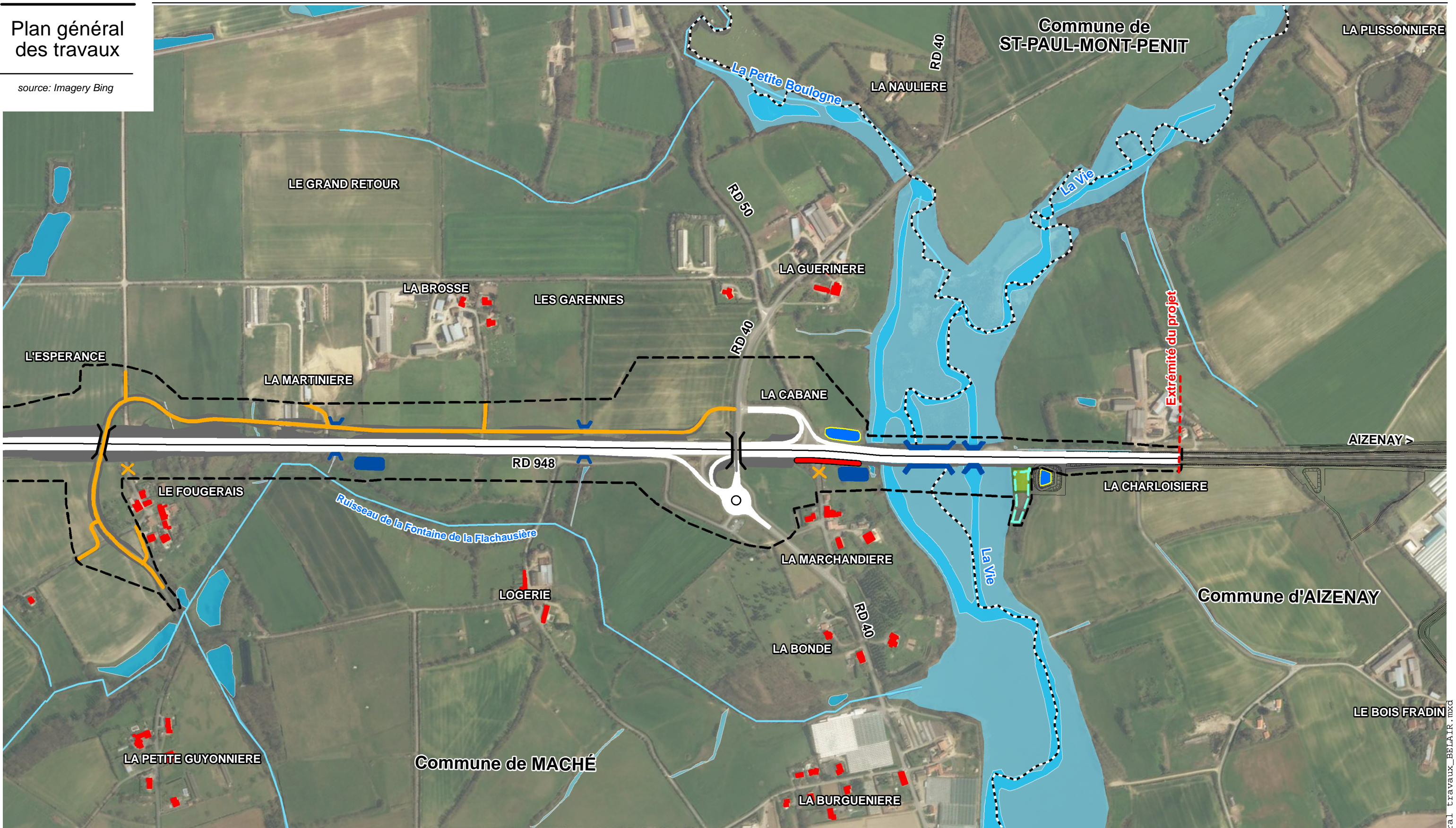
- Cours d'eau
- Plan d'eau
- Limite communale

VRO\_E\_ENV\_130543\_Plan general travaux\_BELAIR.mxd



# Plan général des travaux

source: Imagery Bing



- Périimètre de la DUP
- Périimètre dédié à la reconstruction d'une zone humide

- Chaussée 2x2 voies
- Passage dénivelé

- Accès supprimé
- Voie de rétablissement
- Dispositif anti-bruit**
- Butte de terre

- Bassin de traitement des eaux à aménager
- Bassin de traitement des eaux existant
- Ouvrage hydraulique
- Zone humide à créer

- Cours d'eau
- Plan d'eau
- Limite communale

VRO\_E\_ENV\_130543\_Plan general travaux\_BELAIR.mxd



---

## Pièce G. Appréciation sommaire des dépenses

Le coût d'investissement en millions d'euros de l'aménagement à 2x2 voies de la RD 948 entre Bel Air et La Vie est estimé à **25 M€ TTC (valeur 2017)**.

**Ce coût intègre :**

- l'ensemble des infrastructures ;
- le déplacement de tous les réseaux ;
- les ouvrages d'art ;
- les mesures en faveur de l'environnement (réalisation de bassins de rétention, mesures pour la faune et la flore,...) ;
- les acquisitions foncières ;
- les études, ingénierie, contrôles ;
- les frais divers et aléas.

**Ce coût se décompose de la façon suivante :**

Etudes.....	650 000 € HT
Acquisitions foncières * .....	800 000 € HT
Travaux .....	19 350 000 € HT
<b>TOTAL HT.....</b>	<b>20 800 000 € HT</b>

**TOTAL TTC (TVA sur Etudes et Travaux) .....24,96 M€ TTC**

\* incluant :

- l'estimation des domaines ci-jointe,
- l'acquisition de 4 habitations et le coût estimé de leur démolition,
- les réserves agricoles acquises auprès de la SAFER.

Une partie des mesures de réduction d'impact ou de compensation des impacts font partie intégrante du projet et ne peuvent que difficilement être individualisées en termes monétaires. C'est le cas par exemple de l'adaptation du tracé pour limiter les incidences sur les milieux naturels, le surcoût de dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau ou le coût de l'insertion architecturale. D'autre part, ce coût n'intègre pas le coût de l'ouvrage complémentaire de 80 m sur la Vie qui outre la fonction hydraulique, apporte une réelle amélioration de la continuité écologique dans le bassin de la Vie.

Mesures en faveur de l'environnement	Coût des mesures
<b>Mesures de traitement de la pollution</b>	
<b>Traitement de la pollution</b> Bassins de traitement des eaux de la plateforme et fossés étanches au droit du périmètre de captage	<b>200 000 € HT</b>
<b>Mesures en faveur des milieux naturels et du paysage</b>	
<b>MR 02:</b> Choix d'une période d'intervention	Aucun surcoût
<b>MR 03 :</b> Choix d'un mode d'intervention visant à limiter la destruction d'individus d'espèces protégées en phase chantier (sur la base de 5ha)	40 000 € HT
<b>MR 04 :</b> Balisage en phase chantier	Pris en compte au niveau du projet
<b>MR 05 :</b> Mise en défend des zones débroussaillées pour les reptiles	10 000 € HT
<b>MR 06:</b> Suivi du chantier par un ingénieur écologue	8 000 € HT
<b>MR 07 :</b> Mise en place d'ouvrages mixtes hydraulique-petite faune	Coût des ouvrages intégrés au coût du projet
<b>MR 08 :</b> Visite spécifique des arbres à cavité et du pont au-dessus de La Vie pour les chiroptères	2 000 € HT
<b>MC 09 :</b> Restauration et entretien de 7 000 m <sup>2</sup> de zones humides et création de sites de reproduction pour les amphibiens	11 000 € HT
<b>MC 10 :</b> Restauration de 1 500 m <sup>2</sup> de zones humides au niveau du franchissement de La Vie	Pris en compte au niveau du projet
<b>MC 11 :</b> Restauration des accotements, gestion des dépendances vertes et des talus	Pris en compte au niveau du projet
<b>MC 12 :</b> Plantation de haies bocagères	510 000 € HT
<b>MC 13 :</b> Création de gîtes à chauves-souris dans les ouvrages hydrauliques	Pris en compte au niveau du projet
<b>MC 14:</b> Constitution de tas de bois favorables aux Lucanes cerfs-volants	Pris en compte dans le coût des travaux d'abattage au niveau du projet
<b>MC 15:</b> Maintien des arbres colonisés par le Grand capricorne	Pris en compte dans le coût des travaux d'abattage au niveau du projet
Traitement des talus, délaissés et merlons	125 000 € HT
Suivi des mesures compensatoires sur 5 ans	43 200 € HT
	<b>Soit 749 200 € HT</b>
<b>Mesures de réduction du bruit</b>	
Dispositif antibruit (510 ml)	<b>150 000 € HT</b>
<b>TOTAL DES MESURES HT</b>	<b>1 099 200 € HT</b>



---

## **Pièce H. Rubriques de la nomenclature loi sur l'eau**

Rubriques de la nomenclature potentiellement visées par le projet –Article R.214-1 du Code de l'environnement

Le projet doit respecter les grands principes des articles L.210-1 et L.211-1 du Code de l'environnement (articles 1 et 2 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 dite loi sur l'Eau). Ceux-ci affirment la nécessité d'une conciliation des usages économiques légitimes de l'eau et de la protection des milieux aquatiques, qu'ils déclarent d'intérêt général.

L'article L.210-1 du Code de l'Environnement : « *L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général.* »

Le Code de l'environnement prévoit que les installations, ouvrages, travaux et activités ayant une influence notable sur l'eau ou le fonctionnement des écosystèmes aquatiques et marins font l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation préalable à leur mise en œuvre.

L'article L.214-2 renvoie à un décret en Conseil d'Etat le soin d'établir une nomenclature des opérations soumises au régime de formalités préalables qu'il institue. Aussi, sont soumises à déclaration ou à autorisation les opérations qui figurent dans la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du Code de l'environnement.

Les projets ayant une incidence significative sur les eaux doivent faire l'objet d'un document indiquant les incidences de l'opération sur la ressource en eau, le milieu récepteur, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux et précisant, s'il y a lieu, les mesures compensatoires ou correctives envisagées.

Différentes rubriques de la nomenclature, regroupées par titre, sont susceptibles d'être concernées par le projet d'aménagement routier. Leur applicabilité au projet est examinée dans le tableau ci-après.

N° rubrique	Paramètres et seuils	Régime (*)	Caractéristiques du projet	Régime correspondant
<b>TITRE 2 : REJETS</b>				
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1°) Supérieure ou égale à 20 ha ; 2°) Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha.	A D	La surface de l'impluvium routier (voirie et abords) est de 14,6 ha.	Déclaration
2.2.4.0.	Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à un apport au milieu aquatique de plus de 1 t/ jour de sels dissous.	D	Les apports de sel par jour lors des opérations hivernales d'entretien seront au maximum de 2,8 t par jour	Déclaration
<b>TITRE 3 : IMPACTS SUR LES MILIEUX AQUATIQUES OU LA SECURITE PUBLIQUE</b>				
3.1.1.0.	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1°) Un obstacle à l'écoulement des crues ; 2°) Un obstacle à la continuité écologique ; a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation ; b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation.	A  A  D	Un viaduc de 80 m de long sera aménagé en complément de l'ouvrage actuel de 12 m sur La Vie. Ce dernier sera doublé.  Les petits écoulements franchis par l'aménagement seront rétablis par la pose d'ouvrages hydrauliques.  Ces ouvrages assureront la transparence de l'infrastructure vis-à-vis des écoulements.	Non concerné
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1°) Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m ; 2°) Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m.	A  D	Les travaux sur le réseau hydrographique modifiant des profils de lit mineur concernent au total un linéaire de cours d'eau de plus de 100 m : -35 m et 40 m sur les écoulements superficiels temporaires (affluents du ruisseau de la Fontaine de la Flachausière) -38 m sur La Vie.	Déclaration

\* D = Déclaration et A = Autorisation



N° rubrique	Paramètres et seuils	Régime (*)	Caractéristiques du projet	Régime correspondant
<b>TITRE 3 : IMPACTS SUR LES MILIEUX AQUATIQUES OU LA SECURITE PUBLIQUE (SUITE)</b>				
3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de La Vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° Supérieure ou égale à 100 m ; 2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m.	A D	Les petits écoulements superficiels franchis par l'aménagement seront rétablis par la pose d'ouvrages hydrauliques.  Ces ouvrages représentent au total un linéaire de 89 m :  OH1 : 35 m et prolongeant l'ouvrage existant à ce niveau (14 m) ;  OH2 : 40 m.	Déclaration
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet : 1° Destruction de plus de 200 m <sup>2</sup> de frayères ; 2° Dans les autres cas.	A D	La Vie, entre la commune de Bellevigny et la commune de Fenouiller, a été inventoriée comme zone de frayères à brochet par arrêté préfectoral du 17/02/2016.  Les travaux liés au viaduc et au doublement de l'ouvrage existant induisent une emprise de 2500 m <sup>2</sup> environ sur les zones de frayères	Autorisation
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m <sup>2</sup> ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m <sup>2</sup> et inférieure à 10 000 m <sup>2</sup> .	A D	Le projet prévoit des remblais dans le lit majeur de La Vie.  La surface soustraite est de l'ordre de 2500 m <sup>2</sup> moins 1500 m <sup>2</sup> restitués	Déclaration
3.2.3.0	Plans d'eau, permanents ou non : 1° Dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha (A) ; 2° Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha (D).	A D	L'assainissement pluvial du projet routier nécessite la création cinq bassins de rétention.  La surface en eau totale de ces bassins sera de 6 060 m <sup>2</sup> .	Déclaration

N° rubrique	Paramètres et seuils	Régime (*)	Caractéristiques du projet	Régime correspondant
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1°) Supérieure ou égale à 1 ha ; 2°) Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha.	A D	La surface de zones humides sous emprise du projet routier s'établit à 0,85 ha.	Déclaration


**Ainsi, compte tenu de ses caractéristiques, le projet est soumis au régime d'autorisation au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement.**




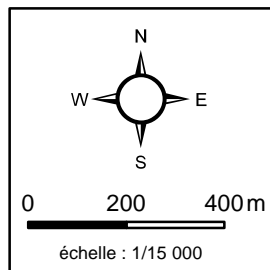
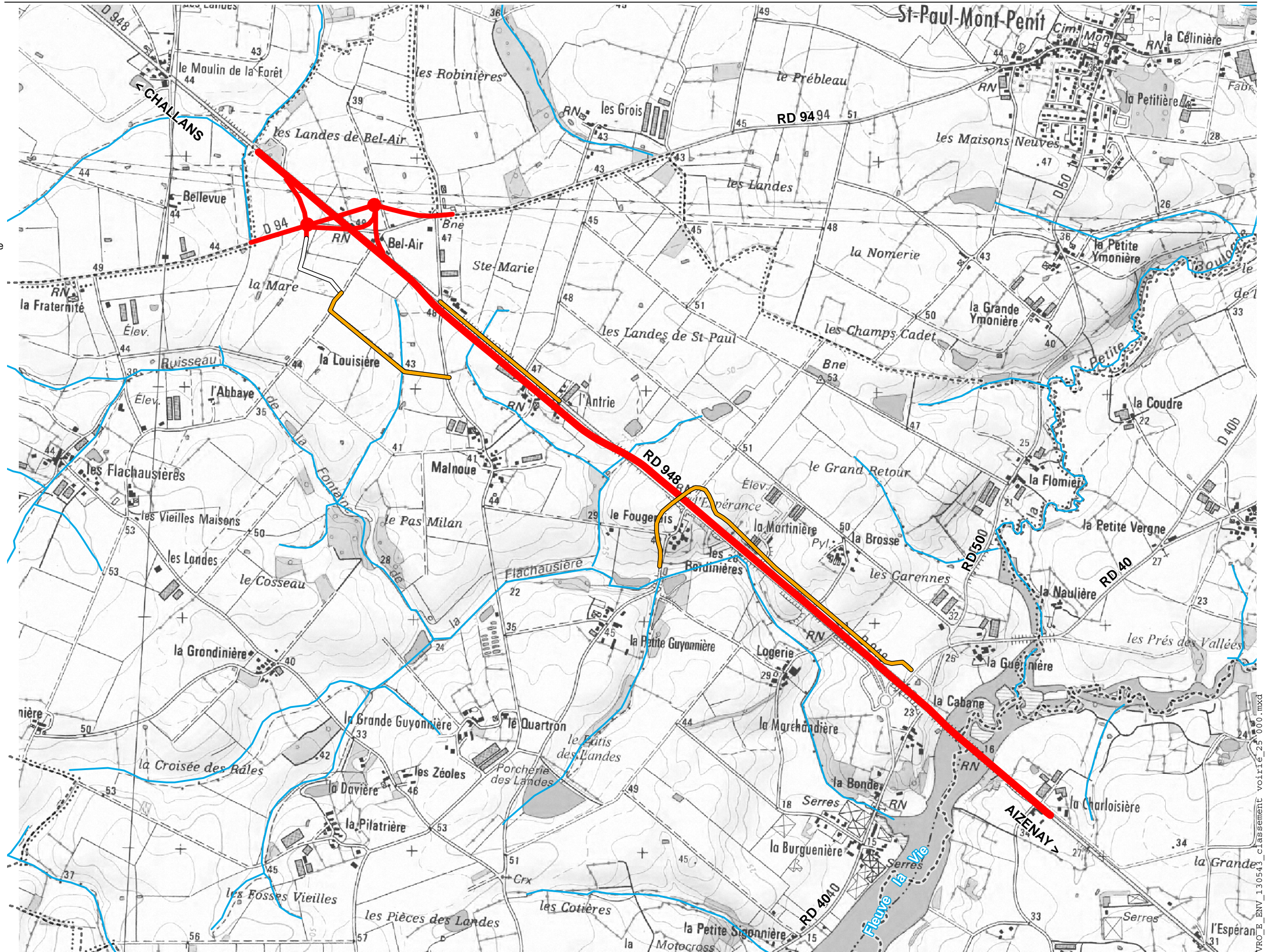
---

## **Pièce I. Classement / déclassement de la voirie concernée**

# Classement Déclassement

 Voie à classer dans le domaine public de la voirie départementale

 Voie à classer dans le domaine public de la voirie communale  
- ancienne RD 948 déclassée  
- rétablissements de la voirie communale créés



VRO\_F\_ENV\_130543\_classement voirie\_25\_000.mxd

## La procédure

Pour la voirie départementale : les articles L.131-1 à L.131-8 et les articles R.131-3 à R.131-11 du Code de la voirie routière.

Pour la voirie communale : les articles L.141-1 à L.141-7, et les articles R.141-4 à R.141-11 du Code de la voirie routière.

L'enquête préalable d'utilité publique tient lieu d'enquête de classement-déclassement.

La déclaration d'utilité publique emporte classement-déclassement des voiries concernées.

A l'issue de l'enquête, il sera procédé au classement-déclassement des voiries concernées conformément à la pièce I du dossier d'enquête.

Le classement-déclassement des routes départementales est prononcé par délibération du Conseil Départemental et avis des Conseils municipaux des communes traversées.

Le classement-déclassement des voiries communales est prononcé après délibération du Conseil municipal de la commune de Maché.

Ancien classement	Nouveau classement	Longueurs	
		Domaine public de la voirie départementale	Domaine public de la voirie communale
Tronçons de l'ancienne RD 948 non réutilisés par la mise à 2x2 voies	Voie communale de Maché (Sainte-Marie – l'Antrie)	-850 m	+850 m
Tronçons de l'ancienne RD 948 non réutilisés par la mise à 2x2 voies	Destruction	/	/
Voie de rétablissement	Voie communale de Maché (Liaison le Fougeray – RD40)	/	1670 m
Voie de rétablissement	Voie communale de Maché (Liaison ZAC de Bel Air – VC de Malnoue)	/	695 m
Nouvelle section de la RD 948 Bel Air – La Vie	Route Départementale RD°948	6075 m dont 4480 m pour la section courante et 1595 m pour les voies des échangeurs	/



---

# ANNEXES

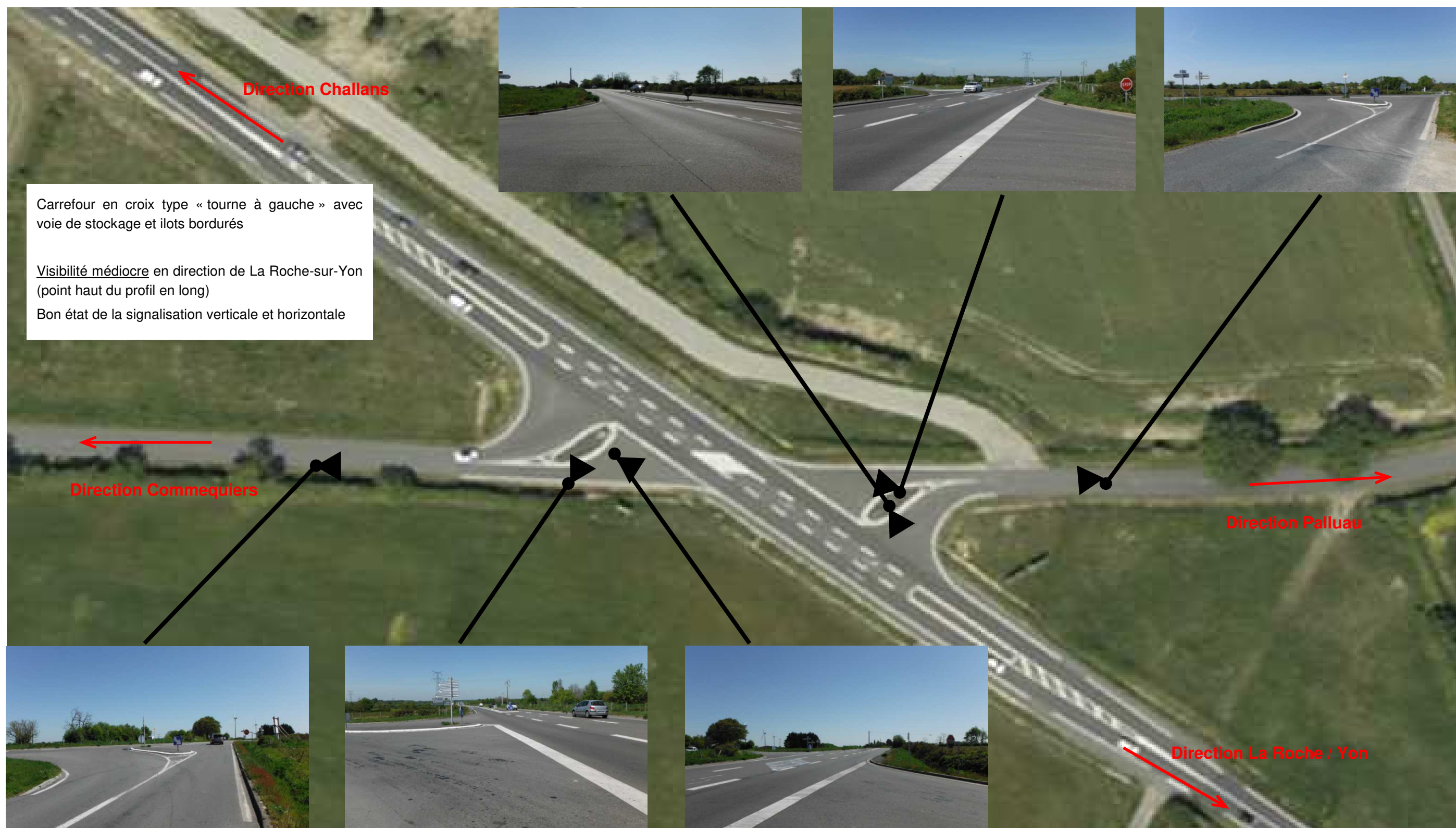




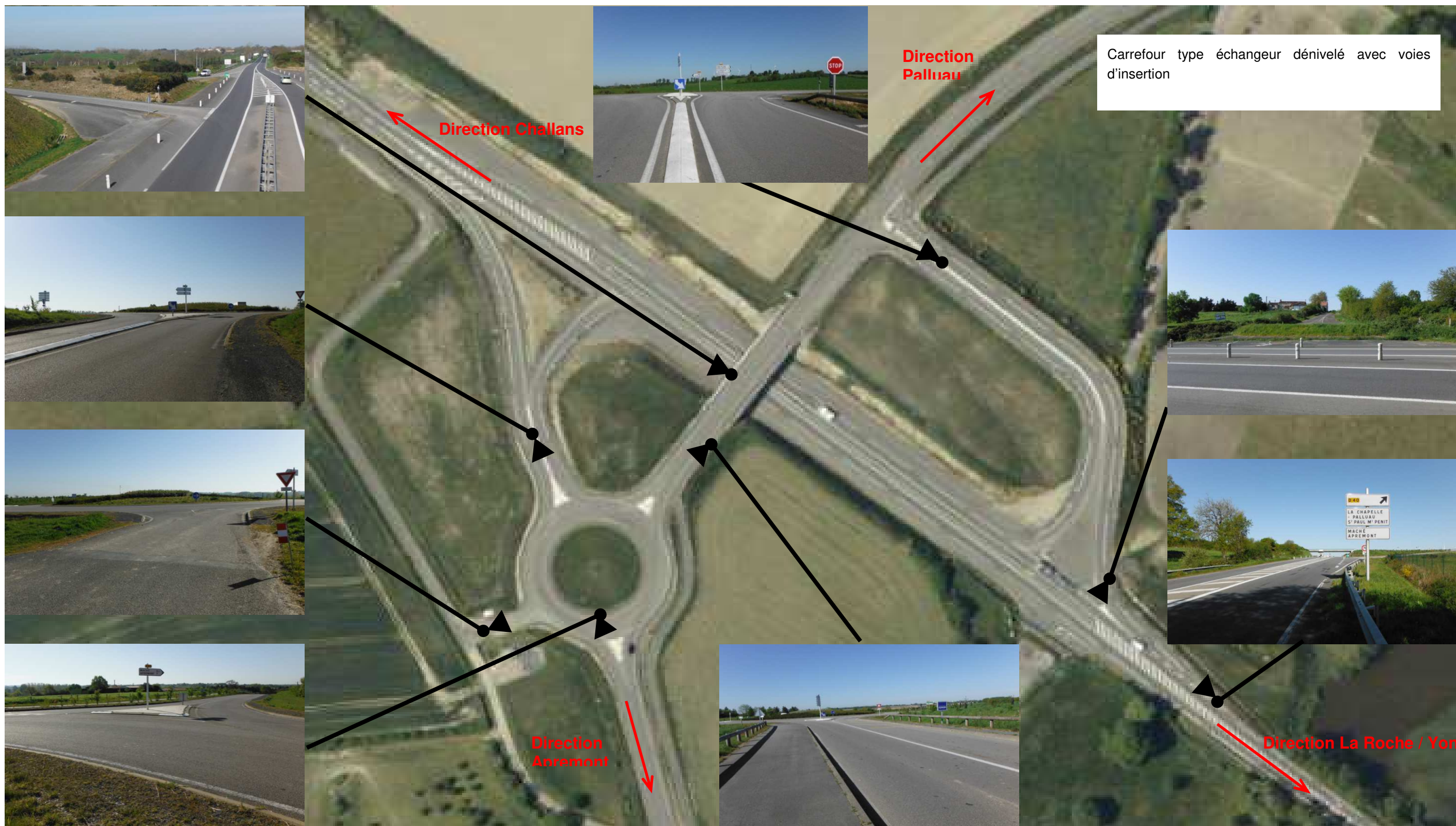
CARREFOURS ET ACCES

1. Principaux carrefours

➤ Carrefour RD 94 (Axe Palluau / Commequiers)

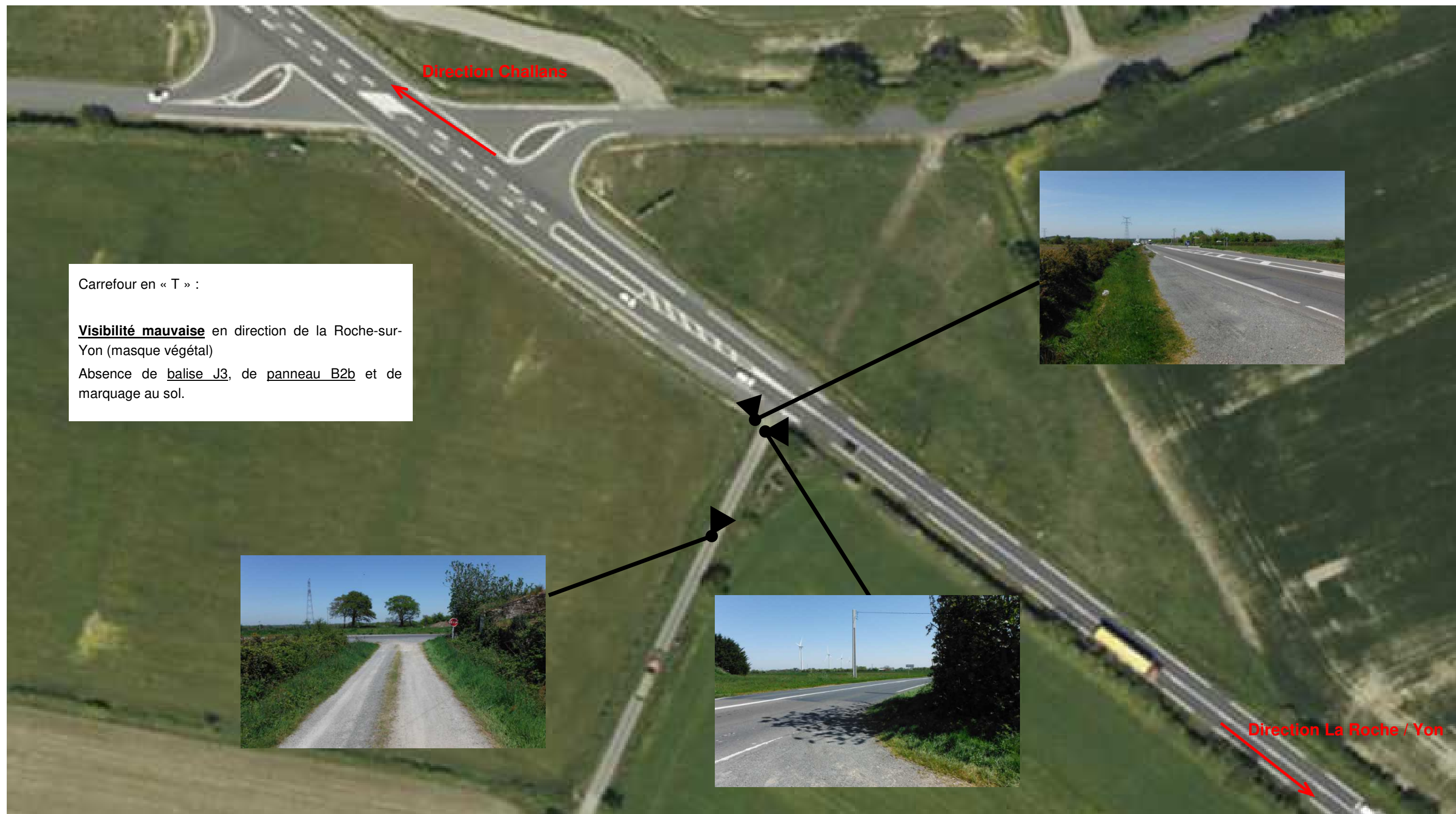


➤ **Carrefour RD 40 / RD 50 (Axe Apremont / Palluau)**



CARREFOURS SECONDAIRES

➤ Carrefour chemin vers lieu-dit « La Louisière »

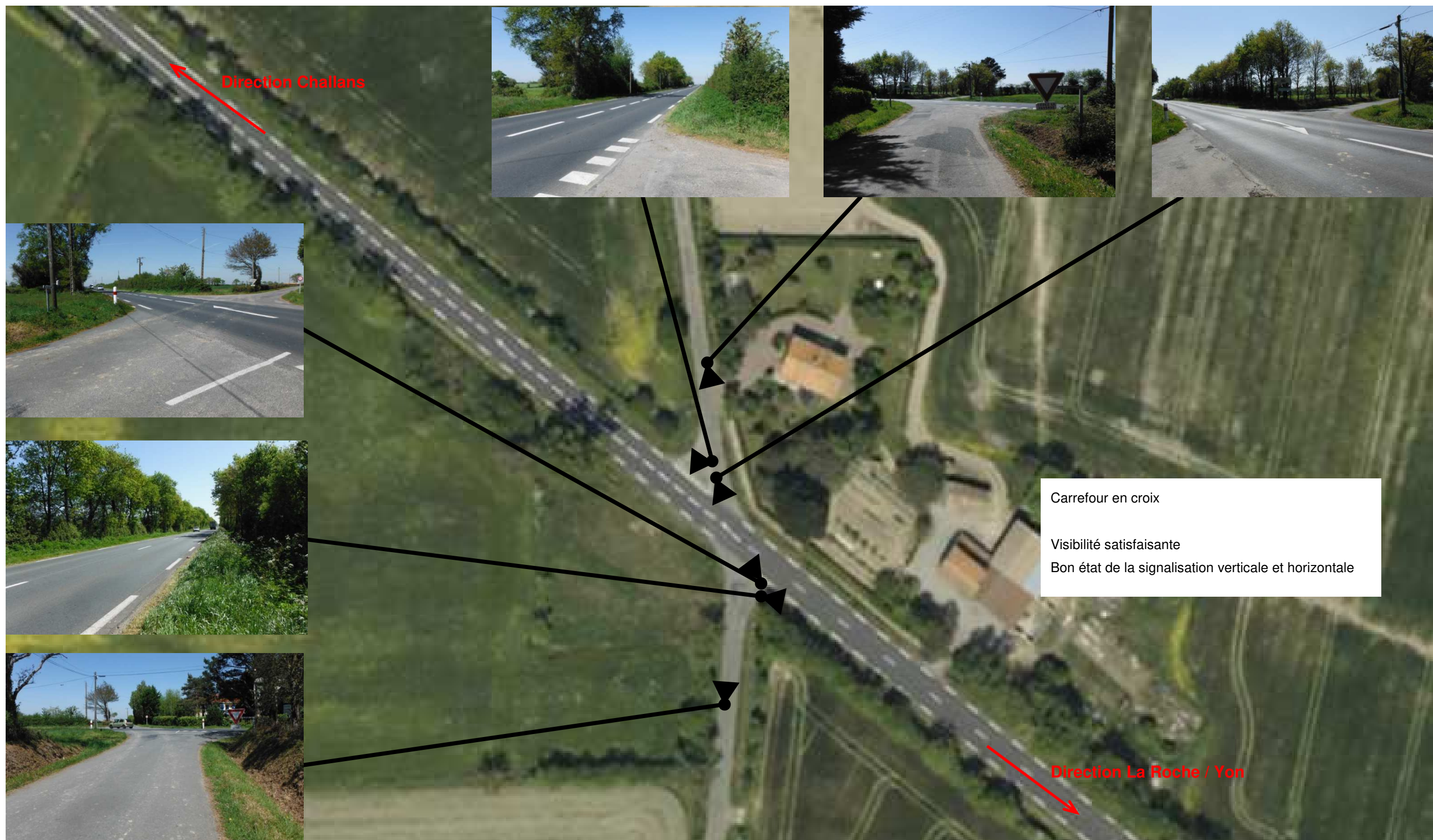


Carrefour en « T » :

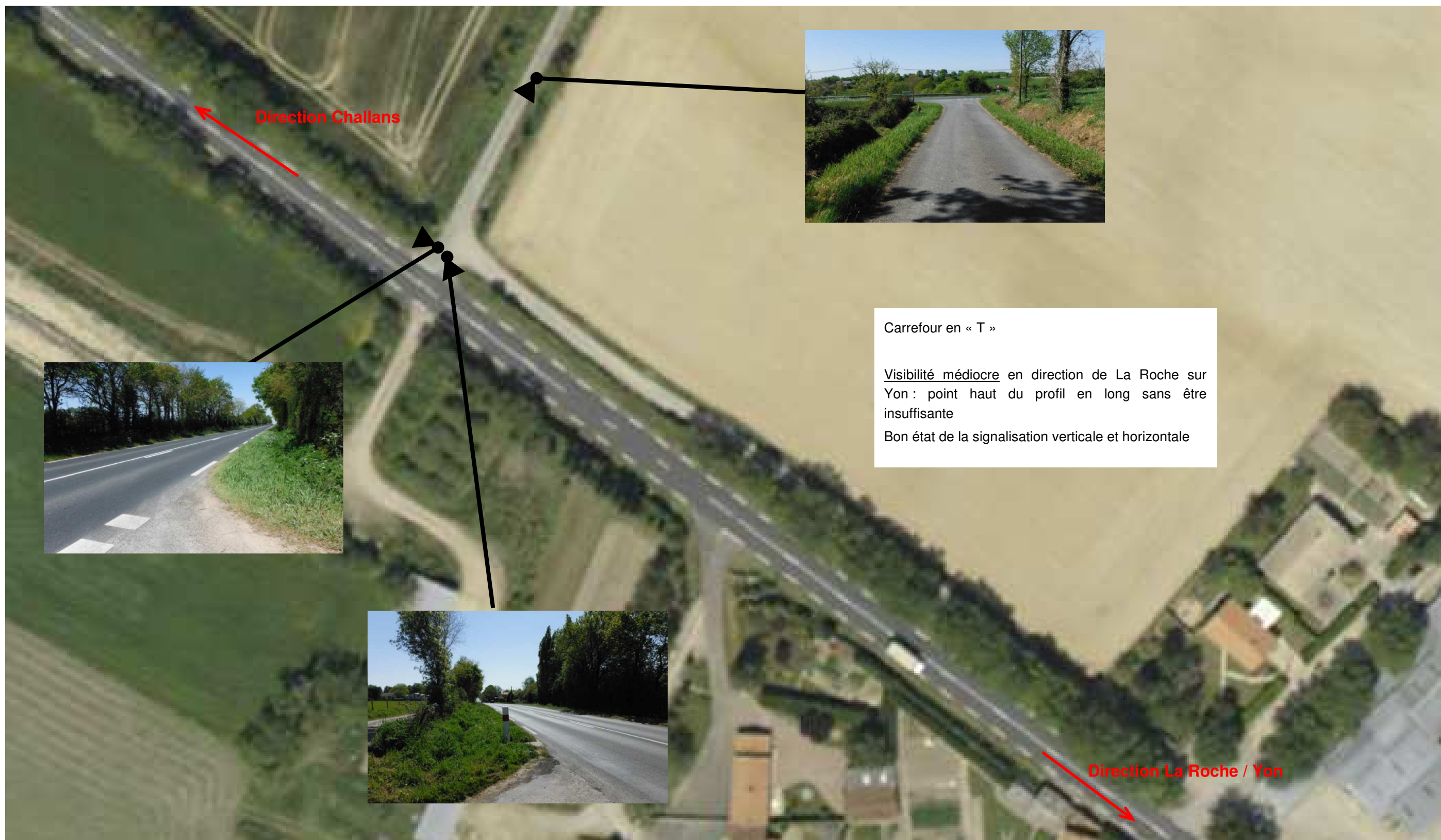
**Visibilité mauvaise** en direction de la Roche-sur-Yon (masque végétal)

Absence de balise J3, de panneau B2b et de marquage au sol.

➤ Carrefour « Sainte-Marie »



➤ Carrefour « L'Antrie » (Nord)

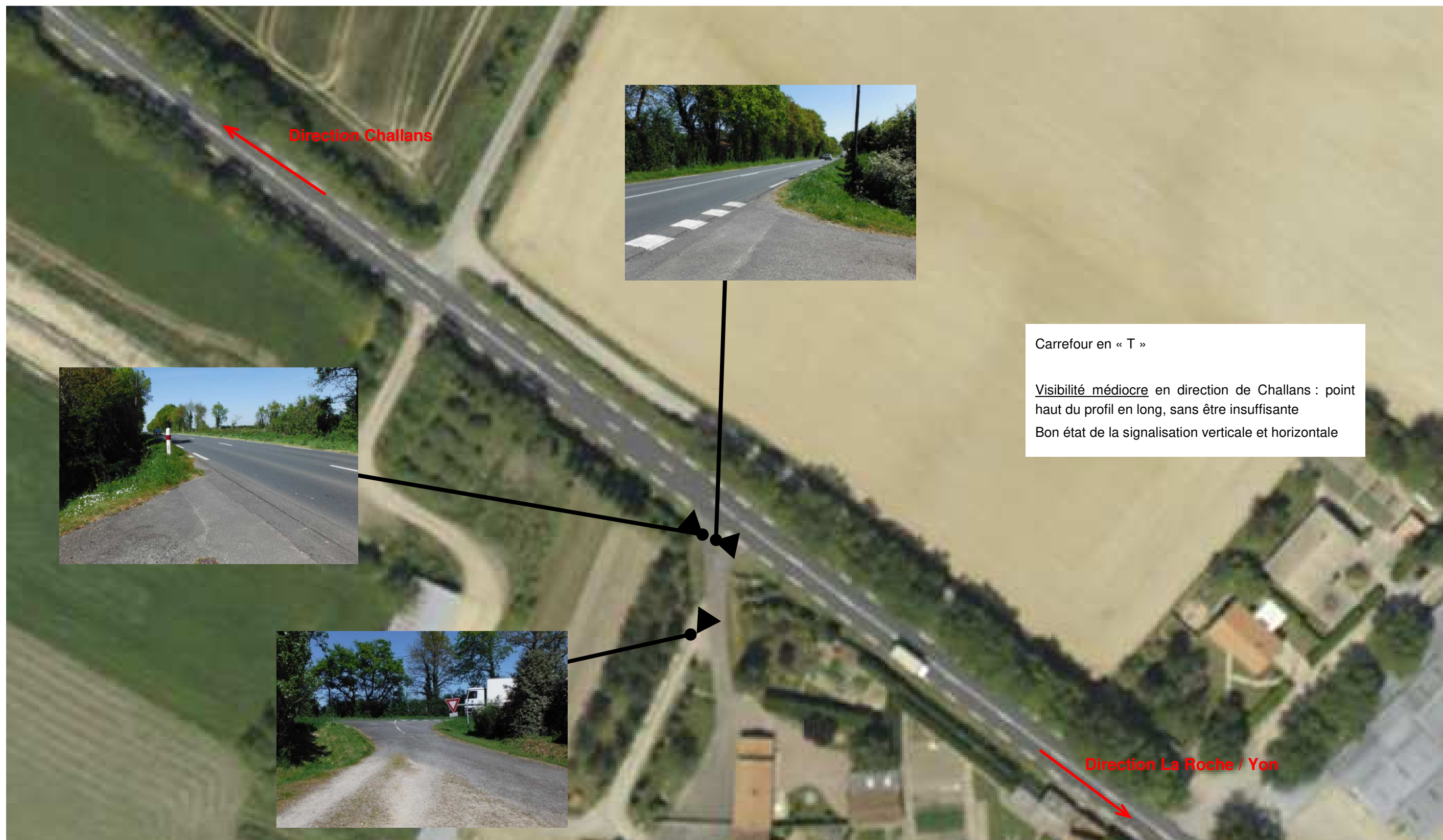


Carrefour en « T »

Visibilité médiocre en direction de La Roche sur Yon : point haut du profil en long sans être insuffisante

Bon état de la signalisation verticale et horizontale

➤ Carrefour « L'Antrie » (Sud)

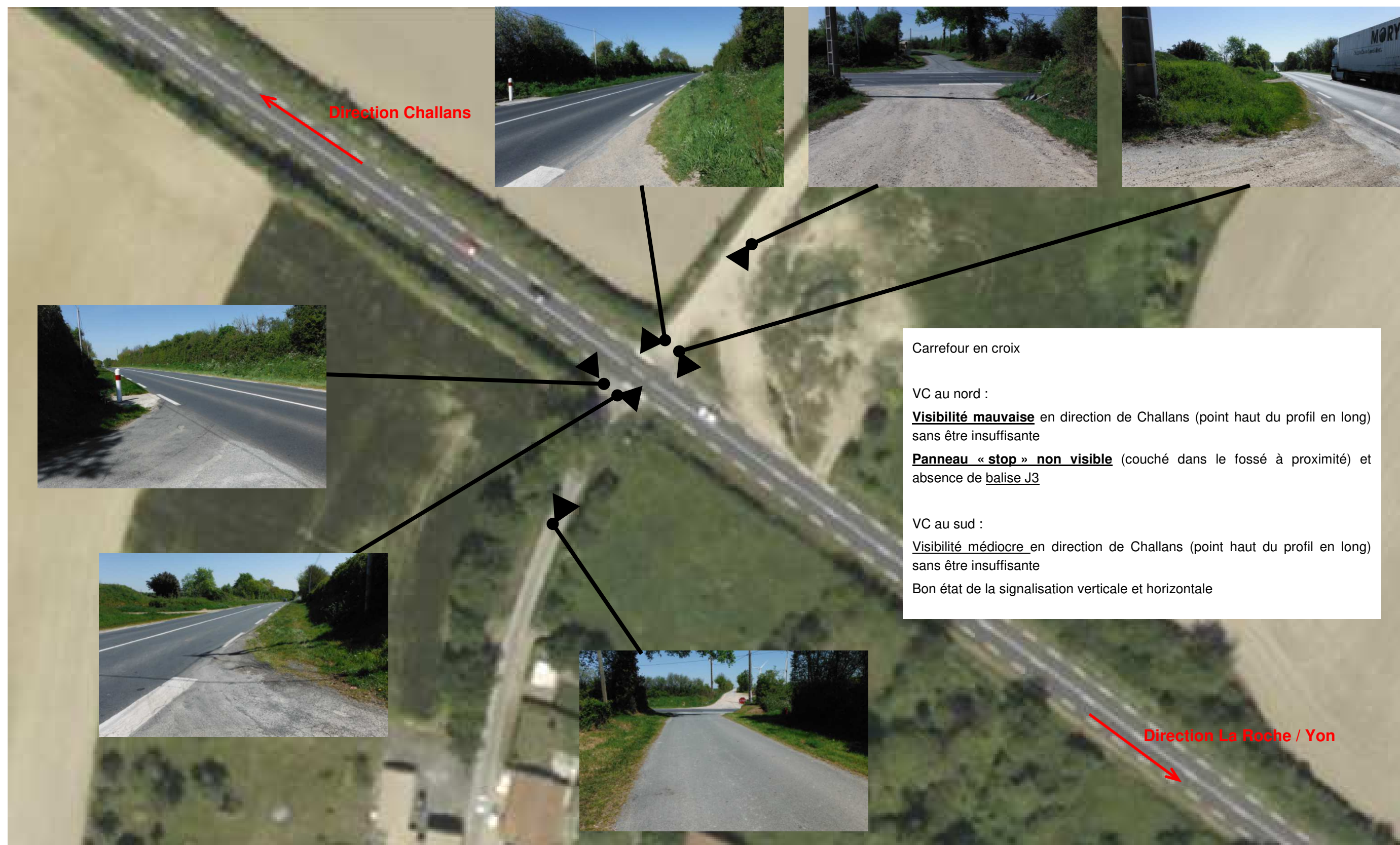


Carrefour en « T »

Visibilité médiocre en direction de Challans : point haut du profil en long, sans être insuffisante

Bon état de la signalisation verticale et horizontale

➤ Carrefour « Le Fougerais »



Carrefour en croix

VC au nord :  
**Visibilité mauvaise** en direction de Challans (point haut du profil en long) sans être insuffisante  
**Panneau « stop » non visible** (couché dans le fossé à proximité) et absence de balise J3

VC au sud :  
 Visibilité médiocre en direction de Challans (point haut du profil en long) sans être insuffisante  
 Bon état de la signalisation verticale et horizontale

➤ Carrefour « La Brosse »





ACCES RIVERAINS



