

Renseignements devant être fournis par la personne publique responsable en vue d'un examen au cas par cas

Renseignements généraux sur la demande d'examen au cas par cas	
Identification de la personne publique responsable	Département de la Vendée (Maître d'ouvrage du projet)
Document concerné	PLU de MACHÉ approuvé le 18 décembre 2009 (révision accélérée approuvée le 24 juin 2016)
Type de procédure (élaboration, révision, déclaration de projet...)	Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité du PLU

Caractéristiques principales du document	
a) Contexte	
Nombre de communes concernées par le document	Commune de MACHÉ
Nombre d'habitants concernés par le document	1 273 habitants (2007)
Superficie du territoire concerné par le document	1 813 ha
Le territoire est-il doté de document de planification approuvé (SCoT, SAGE, PLH... ?) Ont-ils fait l'objet d'une EE ? Le territoire est-il doté d'autres documents type PPR naturels, industriels, technologiques, miniers ?	<p>Depuis le 1^e janvier 2017 la commune de Maché fait partie de la Communauté de Communes Vie et Boulogne. Elle dépend donc du Syndicat Mixte du Pays Yon et Vie pour le SCOT. Ce document a été approuvé le 8 décembre 2016 mais n'intègre pas le territoire de la commune de Maché qui relevait auparavant du SCOT Nord-ouest Vendée (non approuvé).</p> <p>Une délibération a été prise le 21 mars 2016 par la Communauté de Communes Vie et Boulogne pour l'élaboration d'un PLU I H.</p> <p>Le territoire de la commune de Maché est concerné par le SAGE Vie et Jaunay qui a été approuvé le 1^{er} mars 2011. Celui-ci a fait l'objet d'une évaluation environnementale.</p>
b) Dynamique du projet porté par le document	
Quels sont les objectifs figurant dans la délibération de prescription ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre un aménagement cohérent du territoire de la commune à long terme en tenant compte des enjeux économiques, environnementaux, agricoles, urbains, touristiques, - Optimiser l'ensemble des espaces pour offrir aux habitants des prestations de qualité. 	
Quels sont les objectifs et orientations définis, le cas échéant, dans le PADD ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Permettre le développement de l'urbanisation <ul style="list-style-type: none"> o Maintenir la croissance démographique actuelle o Concentrer l'urbanisation autour du centre-bourg o Maitriser le développement de l'urbanisation dans les villages o Permettre le développement des activités économiques o Prendre en compte le projet de doublement de la RD948 - Protéger l'environnement et mettre en valeur le territoire naturel <ul style="list-style-type: none"> o Assurer la pérennité et le développement de l'agriculture o Protéger et valoriser le patrimoine naturel, paysager et bâti o Protéger la ressource en eau 	

Quels sont les objectifs en matière de maîtrise de la consommation d'espace ? Estimation chiffrée de l'évolution par rapport aux tendances passées ?
Il est prévu à l'horizon d'étude 2019 une consommation d'espace de l'ordre de 18 hectares pour une croissance démographique de 1.9 % par an.
Le projet a-t-il pour conséquence d'ouvrir à l'urbanisation certaines parties du territoire ? Si oui, quelle est la localisation, la destination et la superficie de ces zones (1AU et 2AU) ?
Le projet n'a pas pour conséquence une ouverture à l'urbanisation.
Le projet prévoit-il l'implantation d'équipements de loisir ou de tourisme ? Si oui, nature et localisation ?
Le projet ne prévoit pas l'implantation d'équipements de loisir ou de tourisme.
Le projet prévoit-il (ou relaie-t-il) de nouvelles infrastructures ou équipements structurants ? Si oui, de quelle nature ? Quelle localisation ? Quel état d'avancement des études / autorisations ?
Le projet a pour objet la mise à 2x2 voies de la RD948 sur la commune de Maché : reprise de 3600 m de l'ancienne voie dans la future 2x2 voies, création neuve de 850 m de 2x2 voies en parallèle de la RD actuelle, réalisation de 2365 m de voies de rétablissements du réseau secondaire, de 2 échangeurs, de bassins de rétention et de traitement des eaux pluviales. Une autorisation environnementale est également en cours d'instruction (incidences sur l'eau et les milieux aquatiques, dérogation au titre des espèces protégées).
Quels autres partis d'aménagement ont été envisagés et écartés ? Pourquoi ?
Plusieurs tracés ont été envisagés : <ul style="list-style-type: none"> - D'une part entre les 2 échangeurs de Bel Air et La Cabane : Aménagement sur place, variantes Nord, variantes Sud - D'autre part pour les modalités de franchissement de La Vie : doublement à niveau, doublement en remblai, doublement avec la mise en place d'un viaduc complet. Pour l'aménagement entre les 2 échangeurs, c'est la solution en aménagement sur place qui a été retenue car elle : <ul style="list-style-type: none"> - « 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 » Pour le franchissement de La Vie, c'est la solution de doublement à niveau qui a été retenue car elle permet : <ul style="list-style-type: none"> - « 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. » Ces éléments sont détaillés dans le volume 3, chapitres 3, 4 et 5.
Justification de l'équilibre entre les perspectives démographiques / économiques et les ouvertures à l'urbanisation ? Justification des besoins en zones d'activités au regard de l'existant et du cadre supracommunal ?
Le projet n'entraîne pas d'ouverture à l'urbanisation de zones économiques ou de zones d'habitat. Les emprises routières sont déjà prévues dans le PLU de Maché applicable, à travers un emplacement réservé et l'inscription du projet routier dans les objectifs du PADD. Cet emplacement réservé ne remet pas en cause les équilibres instaurés par le PLU sur le territoire communal. Le projet est adapté à la zone existante de Bel Air à Maché et ne gênera pas ses extensions futures. La réalisation d'un échangeur constituera un atout pour cette zone. Dans une vision supracommunale, l'aménagement à 2x2 voies de la RD 948 permettra de consolider l'attractivité des différentes zones réalisées entre Aizenay et Challans (Espace Vie Atlantique à Aizenay, zone de Bel Air à Maché, zone de la Joséphine à St Christophe du Ligneron, zone du Bois David à Challans). Elle

permettra d'attirer de nouvelles entreprises ou de retenir des entreprises locales déjà présentes sur le territoire.

Caractéristiques principales, valeur et vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée par le document	
Le territoire est-il concerné par des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement :	
- Des zones agricoles ou naturelles protégées ou forestières (ZNIEFF, APPB...) ?	ZNIEFF 2 Vallée de la Vie du lac de barrage à Dolbeau cf. pièce 1
- Des zones humides (sources des inventaires) ? des zones de captage d'eau potable ? (préciser si captage prioritaire Grenelle)	Zones humides inventoriées conformément à l'arrêté du 24 juin 2008 modifié le 1 ^{er} octobre 2009 (relevé de végétation et sondages pédologiques). Périmètre de protection de la retenue d'Apremont.
- Des zones exposées aux risques naturels ou technologiques, aux nuisances (zones d'expansion des crues, carrières...) ?	Risque inondation répertorié dans l'Atlas des Zones Inondable Jaunay et Vie. Risque Transport de Matières Dangereuses lié à la RD948.
- Des zones à enjeux patrimoniaux (site inscrit ou classé, UNESCO, AVAP...) ?	Non concerné
- Des parcs nationaux ou régionaux ?	Non concerné

Appréciation des incidences du document sur l'environnement et la santé humaine	
Le projet peut-il avoir un impact sur les territoires limitrophes ? (déplacements, paysage...)	L'objet du projet est l'amélioration de l'itinéraire Challans Aizenay dans son ensemble afin d'assurer une desserte économique efficace du territoire dans la continuité du réseau existant. L'achèvement de la mise à 2x2 voies de cet itinéraire est attendu par toutes les communes concernées. Le projet ne générera pas de phénomènes de reports, car il est aujourd'hui le seul itinéraire emprunté entre La Roche et Challans. Le choix d'un aménagement sur place diminue l'impact paysager du projet.
Dans l'hypothèse d'ouvertures à l'urbanisation, expliquer dans les grandes lignes, en fonction des zones concernées, les impacts envisagés (par exemple, en termes d'équipements et de transports collectifs, sur la santé humaine, sur les milieux...)	Non concerné
En matière de consommation d'espace et d'impact sur les milieux naturels	
Quels impacts du projet sur les espaces agricoles et leur fonctionnalité ?	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. Cf. pièce 2 : Tableau et carte détaillant les surfaces impactées par exploitation et par type d'activité.

Quels impacts du projet sur les espaces naturels et forestiers, les zones humides, les fonctionnalités de ces milieux ?	Cf. pièce 3 : Tableau des incidences du projet sur les milieux naturels et mesures et carte des mesures.
Le projet affecte-t-il la préservation ou la remise en bon état des continuités écologiques (trames vertes et bleues)?	S'agissant de l'aménagement d'une route existante, les aménagements prévus dans le cadre du projet permettent l'amélioration de la situation existante d'un point de vue des continuités écologiques. Cf. pièce 4 : 4.2.8 Incidences et mesures sur les fonctionnalités écologiques
En matière de préservation des paysages, du patrimoine naturel et culturel	
Le projet affecte-t-il le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, les sites et les paysages, la conservation des perspectives monumentales ?	Deux sites archéologiques sont concernés par le projet. La DRAC interrogée dans le cadre de l'autorisation environnementale pourra prescrire un diagnostic archéologique qui donnera lieu le cas échéant à des fouilles. Le projet prévoit la suppression d'un carrefour dangereux utilisé par les usagers des chemins de Saint Jacques de Compostelle. Un ouvrage dénivelé permettra de rétablir ce cheminement de manière sécurisée. Les principes d'aménagement paysager ont pour objectif à la fois de préserver certaines vues ouvertes et aussi de préserver le maillage bocager afin de permettre une bonne insertion du projet dans le site. Le choix d'un aménagement sur place limite l'impact paysager sur les lieux.
En matière de risques naturels et technologiques	
Le projet emporte-t-il augmentation ou diminution de la vulnérabilité du territoire ? de l'exposition aux risques des populations ?	La vulnérabilité du territoire vis-à-vis de risques naturels et technologiques a été prise en compte dans l'élaboration du projet. Plus particulièrement concernant les risques naturels, le projet améliore la situation existante vis-à-vis du risque de crue et donc limite le risque d'inondation à l'amont des ouvrages hydrauliques (pas d'enjeu humain).
En matière de prévention et de réduction des nuisances	
Le projet emporte-t-il augmentation de la population exposée aux nuisances et pollutions ?	Concernant le bruit , la mise en place de dispositifs de protection (merlons ou écrans antibruit) permet l'amélioration vis-à-vis du bruit des riverains allant jusqu'à 8 dB par rapport à l'ambiance sonore actuelle sans projet. Concernant la pollution atmosphérique , le projet a un impact faible sur la qualité de l'air. L'augmentation de la vitesse (imputable à la réalisation du projet) entraîne une augmentation des émissions de polluants atmosphériques mais l'étude de la dispersion des polluants montre que les concentrations obtenues restent bien au deçà des seuils réglementaires.

	<p>Concernant la qualité des eaux et plus particulièrement la production d'eau potable depuis le captage d'Apremont, l'amélioration des conditions de sécurité sur la route couplée à la mise en place de dispositifs de traitement des eaux de ruissellement et de confinement d'une pollution accidentelle améliorent nettement la situation existante.</p>
<p>En matière de déplacement et de lutte contre l'émission des gaz à effets de serre</p>	
<p>L'implantation des fonctions urbaines (habitations, activités, commerces, équipements) permettra-t-elle de limiter les déplacements motorisés individuels ? de favoriser l'utilisation des transports collectifs et les modes doux ?</p>	<p>La limitation des points d'accès aux seuls échangeurs permet de regrouper les implantations économiques potentielles.</p> <p>Les voies de dessertes parallèles créées à l'occasion de la mise à 2x2 voies auront un trafic faible compatible avec la circulation de modes doux.</p> <p>En l'absence d'alternative ferroviaire, la ligne de cars Vendexpress relie les gares de La Roche sur Yon et Challans. Elle dessert les communes d'Aizenay et St Christophe du Ligneron, via la RD 948. La mise à 2x2 voies sera plus sécurisante pour le transport collectif.</p>

<p>Pièces à fournir</p>	
<p>PADD Pièce 5</p>	
<p>Tableau estimatif de l'évolution de la consommation d'espace ... Extrait du dossier de mise en compatibilité faisant apparaître la surface d'ER avant et après mise en compatibilité. Estimation des surfaces en ER par zone de PLU. Pièce 6</p>	
<p>Carte croisant zones d'urbanisation et zones à enjeux environnementaux Cartes de la page 46 (étude d'impact), P50, P60. Pièce 7</p>	


 Le Directeur des Routes
 Patrice ANGLADE

