

L'Île-D'Elle, le 4 février 2026

SD : 87001337133784F

Commissaire d'enquête publique RD 938 Ter
Mairie de Fontenay le Comte
4 Quai Victor Hugo
BP 19
85201 FONTENAY-LE-COMTE cedex

OBJET :

✚ Observations relatives :

1. Au franchissement du pont du Gouffre
 2. Au franchissement de la ligne SNCF PN 126 Nantes – Bordeaux
 3. Au risque de rupture de continuité territoriale
 4. A l'insuffisance de l'étude des solutions alternatives
 5. Sur notre position sur le projet
 6. Sur nos conclusions et demandes formelles
-

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet d'aménagement de la RD 938 Ter en 1x3 voies alternées se substituant au projet autoroutier A 831, nous souhaitons formuler nos observations motivées concernant la traversée de la commune de L'Île-D'Elle, située à la limite des départements de la Charente-Maritime et de la Vendée, ainsi qu'à l'interface des régions Nouvelle-Aquitaine et Pays de la Loire.

Voici nos différentes inquiétudes et interrogations sur les infrastructures érigées sur la RD 938 Ter traversant notre commune:

1. Dangerosité avérée du franchissement du pont du Gouffre et risque critique de rupture de de continuité territoriale

Nous remarquons que sur le dossier d'enquête, la question du franchissement du pont du Gouffre, moitié en Vendée et moitié en Charente-Maritime, n'est pas évoquée.

Ce pont constitue d'ores et déjà un point singulier dangereux. L'augmentation des charges et du trafic induite par ces 2 projets (Marans, L'Île-D'Elle) aggraverait mécaniquement les risques d'accidents, tant pour les usagers que pour les riverains et entraînerait une **rupture totale de communication interterritoriale**, aux conséquences économiques, sociales et de sécurité civile particulièrement graves.

Le pont du Gouffre constitue aujourd'hui **l'unique liaison directe** entre ces deux départements et régions. **L'article L111-1 du Code de la voirie routière impose à l'État et aux collectivités de garantir la sécurité et la continuité du réseau routier structurant.** Le projet en l'état va manifestement à l'encontre de cet objectif.



Conformément à l'article **L121-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**, l'utilité publique d'un projet doit s'apprécier au regard d'un bilan positif entre avantages et inconvénients. Or, le maintien d'un tel point de fragilité structurelle et sécuritaire constitue un inconvénient majeur.

← *Convoi exceptionnel franchissant le pont du Gouffre*

CONCLUSION

il serait pertinent de demander à la commission d'enquête de **solliciter les conseils départementaux 85 et 17** sur les données de l'état du pont du Gouffre et de ses capacités et l'avis **des conseils régionaux Pays de la Loire et Nouvelle Aquitaine** sur cet aménagement de la RD 938 Ter.

2. Dangerosité avérée du franchissement de la ligne SNCF Nantes – Bordeaux (PN 126)

En complément de nos observations précédentes, nous souhaitons attirer votre attention sur un autre élément aggravant majeur du projet : **le franchissement de la voie ferrée SNCF ligne 126** (Nantes – Bordeaux) situé à environ 330 mètres du pont du Gouffre sur la RD 938 Ter et ayant, entre ces deux infrastructures, deux intersections : la rue des Faïenciers et la rue de Bellevue ainsi qu'un projet privé de 20 logements.

Conformément à l'article **L111-1 du Code de la voirie routière**, la conception d'une infrastructure doit garantir la sécurité et la continuité du réseau. Le maintien d'un passage à niveau dangereux, combiné à un pont étroit, est incompatible avec un tel aménagement.

En outre, l'article **L122-1 du Code de l'environnement** impose que l'étude d'impact prenne en compte les **effets cumulés des infrastructures**. En l'espèce, l'analyse conjointe du pont du Gouffre, du passage à niveau SNCF et de la traversée de la commune apparaît insuffisante.

CONCLUSION :

Il serait pertinent de demander à SNCF RESEAU de Nantes son avis sur la sécurité du franchissement du PN 126 à environ 330 mètres du pont du Gouffre n'offrant aucune visibilité et à 600 mètres du futur rond-point de Marans (17)

3. Rupture d'égalité territoriale et incohérence du tracé

Il est constaté que :

- **Par ledit projet, SEULE la commune de L'Île-D'Elle est traversée dans son agglomération urbaine (124 logements sur environ 1.5 km (tout projet confondu)).** Toutes les autres petites communes rurales de Vendée concernées par un tel aménagement bénéficient d'un contournement.
- Conformément à l'article **L122-1 du Code de l'environnement** transposant la directive européenne 2011/92/UE, il est impératif que l'étude d'impact examine de façon approfondie les **solutions de substitution raisonnables**. Cette exigence implique notamment d'analyser des scénarios permettant d'éviter le passage par des zones urbanisées ou présentant des points de danger pour la sécurité.

Cette différence de traitement ne repose sur aucune justification objective et constitue une **rupture d'égalité devant les charges publiques**, principe à valeur constitutionnelle reconnu par la jurisprudence administrative.

4. Insuffisance de l'étude des solutions alternatives

Réuni en session décentralisée à Fontenay-le-Comte le 28 février 2022, le conseil départemental de la Vendée entendait son président déclarer sa volonté de voir aménager en trois voies la RD 938 Ter entre Fontenay-le-Comte et L'Île-d'Elle, tandis que du côté du conseil départemental de la Charente-Maritime, il était annoncé le prolongement de cette liaison en réalisant le contournement de Marans par l'Est. (Ouest-France, 1^{er} mars 2022 ; Sud-Ouest, 2 mars 2022).

Il apparaît donc clairement que ces projets constituent un ensemble fonctionnel unique, qui aurait dû être appréhendé globalement dans le cadre du processus de concertation et d'évaluation environnementale.

Nous rappelons à cet égard la position constante de l'Autorité environnementale :

« Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace. »

Le Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) avait d'ailleurs soulevé la nécessité d'une évaluation des impacts cumulés des projets portés par les départements 85 et 17.

La justification avancée par le maître d'ouvrage, fondée sur une désynchronisation des projets, ne saurait exonérer de cette obligation d'analyse globale.

CONCLUSION ;

Il est véritablement aberrant de désynchroniser deux projets alors qu'ils devraient être appréhendés dans son ensemble afin d'évaluer en globalité les incidences sur l'environnement.

5. Notre position sur le projet

Nous souhaitons clarifier notre position à l'égard du projet en cours. Nous ne formons aucune objection quant au tracé proposé jusqu'à la limite de la commune de L'Île-D'Elle. Toutefois, notre désaccord se manifeste de manière catégorique concernant la traversée de notre propre commune. Notre opposition se limite strictement à cette partie du tracé, car elle affecte directement notre territoire et soulève des enjeux spécifiques pour notre collectivité.

6. Conclusion et demandes formelles

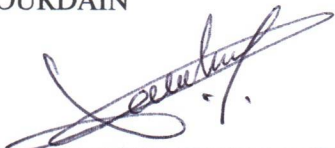
Eu égard de l'ensemble de ces éléments, nous demandons expressément que :

- la traversée de la commune de L'Île-D'Elle soit écartée,
- les franchissements du pont du Gouffre et de la voie ferrée soient exclus du projet,
- les études antérieures de l'A 831 soient prises en considération
- **un contournement soit étudié** en corrélation avec le projet du conseil départemental 17

Nous vous remercions de l'attention portée à nos présentes observations et vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de notre considération distinguée.

Les élus de l'Avenir Ensemble à L'Île-D'Elle

Eric JOURDAIN



Marinette JUTARD



Francis LAPORTA



Page 3 | 3

L'AVENIR ENSEMBLE A L'ÎLE-D'ELLE

lavenir.ensemble.liledelle@gmail.com

www.lavenir-ensemble-lile-delle.fr