

L'Île-D'Elle, le 4 février 2026

NOS OBSERVATIONS

OBJET :

- ✚ Observations relatives :
 - ✓ à la traversée de la commune de L'Île-D'Elle,
 - ✓ au franchissement du pont du Gouffre
 - ✓ au franchissement de la ligne SNCF PN 126 Nantes – Bordeaux
 - ✓ à l'insuffisance de l'étude des solutions alternatives : tronçonnage des 2 projets 85 et 17
- ✚ Demande de contournement

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.

1, Dangerosité avérée du franchissement du pont du Gouffre

Historique du pont du Gouffre : « *Le site d'écluse du Gouffre est situé à l'extrémité sud-ouest de la commune de L'Île-d'Elle, en mitoyenneté avec celle de Marans, en amont de la confluence entre la rivière Vendée et la Sèvre Niortaise. Il englobe deux ouvrages hydrauliques : un aqueduc et une écluse. Les deux pierres portant des inscriptions relatives à la reconstruction de l'aqueduc en 1698 et 1722, sont réemployées dans le mur pignon ouest du corps principal.* (cf. patrimoine région pays de la Loire)

Cet ouvrage, très rare, est construit en pierre sur des fondations réalisées en pilotis en bois de chêne plantés dans le sol. L'ouvrage empêche les inondations dans le marais desséché de Vix, et doit aussi permettre une meilleure gestion de l'envasement. (cf. Ouest France 7/10/2020) Ce pont en pierre, du XVIII^e siècle, de 11 m de large, cher à notre patrimoine communal, est inadapté :

- aux volumes de trafic projetés,
- aux gabarits des poids lourds,
- aux exigences contemporaines de sécurité routière.



Ce pont constitue d'ores et déjà un point singulier dangereux. L'augmentation 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.

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.

2. Risque critique de rupture de continuité territoriale

Le pont du Gouffre constitue aujourd'hui **l'unique liaison directe** entre ces deux départements et régions.

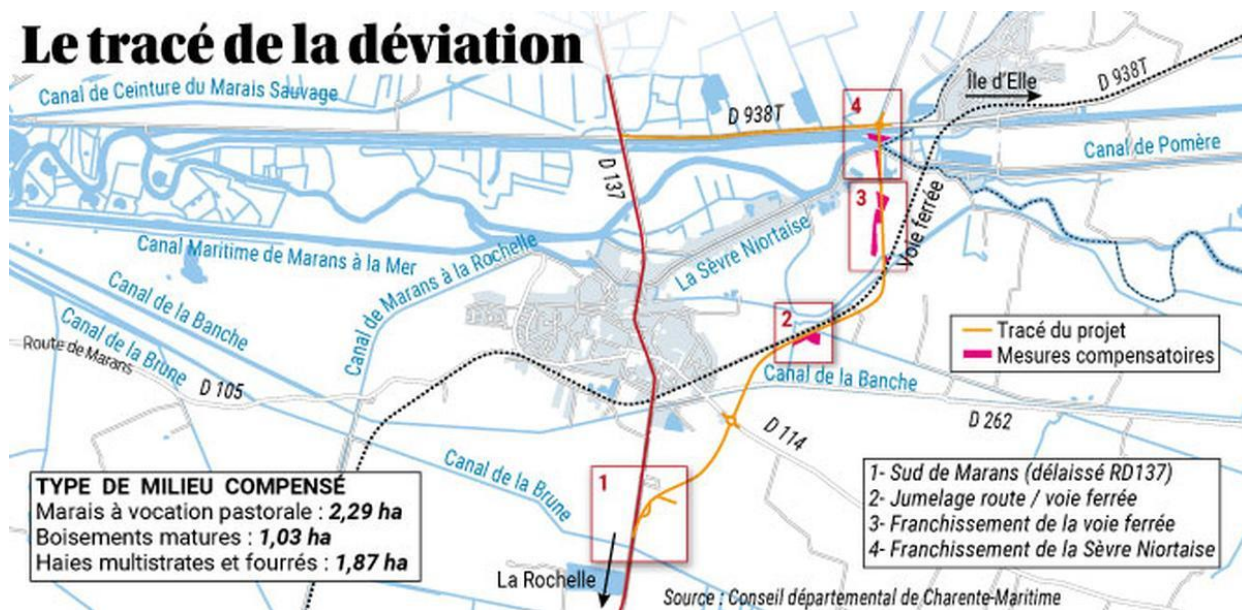


Son affaiblissement structurel, voire son effondrement – hypothèse non théorique compte tenu de son ancienneté et son exposition à une augmentation significative des charges et des flux – entraînerait une **rupture totale de communication interterritoriale**, aux conséquences économiques, sociales et de sécurité civile particulièrement graves.

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.

Convoi exceptionnel franchissant le pont du Gouffre

Il faut retenir également que les usagers de la route, dès le franchissement du pont du Gouffre, sans aucune visibilité, se trouveront confrontés au rond-point immédiat concernant le contournement de Marans.



Contournement de Marans (Charente-Maritime)

3, Dangersité 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.

Ce franchissement présente plusieurs caractéristiques préoccupantes :

- présence d’un **virage réduisant fortement la visibilité**,
- coupure directe d’un axe départemental structurant,
- proximité immédiate d’un pont déjà contraint en largeur (11 m) et en portance,
- accumulation de flux routiers induits par le projet d’aménagement.

Ce cumul de contraintes constitue un **point noir de sécurité avéré**, contraire :

- aux principes de prévention des risques,
- aux objectifs de sécurité des infrastructures de transport,
- aux recommandations constantes visant à supprimer ou sécuriser les passages à niveau sur les axes à fort trafic.



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.

Ce franchissement ferroviaire constitue donc un argument supplémentaire et déterminant en faveur :

- de l’abandon de la traversée de la commune,
- de l’étude d’un contournement évitant simultanément le pont du Gouffre et la voie ferrée (PN 126),
- d’une solution cohérente et sécurisée à l’échelle interrégionale.

4. Rupture d’égalité territoriale et incohérence du tracé

Il est constaté que :

- **SEULE la commune de L’Île-D’Elle est traversée par ledit projet.**
- toutes les autres petites communes rurales de Vendée concernées par un tel aménagement bénéficient d’un contournement.

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.

5. Insuffisance de l'étude des solutions alternatives

Obligations réglementaires et analyse des alternatives

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.

Enjeux de sécurité liés aux projets immobiliers

Sur le site de l'ancienne briqueterie **(B)** et à proximité immédiate du passage à niveau **(A)**, des projets de construction sont en cours d'étude. Plus précisément, il est prévu la création de logements sur environ 9 600 m² au niveau de l'ancienne briqueterie, ainsi que l'édification d'un bâtiment privé de trois étages (RCH+1) comprenant 20 logements à proximité du passage à niveau. Dans ce contexte, la sécurité de ces futurs habitants en plus des riverains actuels de la RD 938 Ter apparaît comme un enjeu majeur : il convient de s'interroger sur les modalités permettant à ces résidents de rejoindre ou de quitter leur domicile sans risque.

Risques d'embouteillages et accessibilité

Il est important de rappeler que, juste après le franchissement du pont du Gouffre, se situe à environ 290 mètres le giratoire du contournement de Marans. En cas d'embouteillages, ceux-ci risquent de s'étendre jusqu'au passage à niveau, distant de seulement 330 mètres du pont du Gouffre et d'environ 650 mètres du futur giratoire de Marans. Cette configuration soulève des interrogations quant à la fluidité de la circulation et à la sécurité des usagers, notamment pour les nouveaux habitants des projets immobiliers évoqués.

En l'espèce, le contournement de la commune n'est pas étudié de manière approfondie, alors même qu'il répondrait aux objectifs de sécurité, de continuité territoriale et de cohérence d'aménagement.



6. Tronçonnage des projets 85 et 17

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, 1er 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 et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ces incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité . »

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.

6. Existence d'une étude précédente : le projet A 831

Il est rappelé que le projet A 831 :

- a fait l'objet d'études approfondies,
- a obtenu une **Déclaration d'Utilité Publique** malheureusement non renouvelée
- a été autorisé à franchir des zones environnementales sensibles moyennant des mesures strictes.

Ces études, financées par les contribuables, constituent un socle technique et environnemental sérieux. Il apparaît incompréhensible que le projet actuel, de moindre ambition réglementaire, ne retienne pas une solution de contournement pourtant déjà étudiée et juridiquement sécurisée.

7. Nos propositions

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.

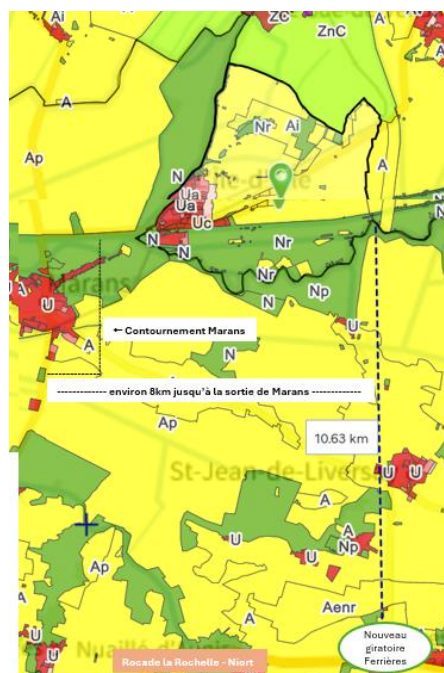
Positions alternatives sur le tracé (photos ci-dessous)

Afin de préserver la sécurité des riverains et de limiter les impacts sur notre commune, nous formulons deux propositions alternatives :

1. Le tracé retenu pour l'A 831 (A), qui a déjà fait l'objet d'une étude préalable (ce tracé est indiqué en pointillé bleu). Cette solution pourrait répondre aux exigences du projet tout en respectant les contraintes de notre commune.
2. Une autre alternative, relier la RD 938 Ter à la D 115 en Charente-Maritime. Ce projet permettrait de soulager la circulation sur le pont du Gouffre, aujourd'hui fragilisé par un trafic intense, tout en minimisant l'empiètement sur les zones protégées.



A - A 831 en pointillé bleu



B – Proposition à privilégier

Prise en compte des enjeux environnementaux

Nous sommes conscients que l'étude environnementale met en avant la nécessité de préserver certaines zones sensibles. Toutefois, nous rappelons qu'en **2021, une route a déjà été construite intégralement en zone humide, le long du canal du Pomère, sur notre commune**. Cette réalisation démontre que le contournement que nous proposons est également envisageable, en tenant compte des précautions nécessaires.

8. Conclusion et demande formelle

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

- la traversée de la commune de L'Île-D'Elle soit écartée,
- le franchissement du pont du Gouffre et de la voie ferrée soient exclus du projet,
- le franchissement de notre pont du Gouffre soit limité aux poids-lourds en transit ou desserte locale
- les études antérieures de l'A 831 soient prises en considération
- que les conseils départementaux et régionaux appréhendent le projet dans son ensemble tout en respectant les observations de l'Autorité Environnementale.
- **un contournement de L'Île-D'Elle soit étudié** à l'instar des autres communes du Sud-Vendée

