

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET A L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Aménagement de la RD6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Pièce B Plan de situation, Pièce C Notice explicative,



INDICE	DESCRIPTION	ÉTABLI(E)	CONTROLÉ(E)	APPROUVÉ(E)	DATE
V0	Version initiale.	DPE	BB	BB	05/02/2024
V1	Reprise suite aux remarques du MOA.	DPE	BB	BB	31/07/2024
V2	Reprise suite aux remarques du MOA.	DPE	BB	BB	23/10/2024
V3	Intégration des coûts du projet	DPE	BB	BB	03/04/225
V4	Reprise suite aux remarques du MOA.	DPE	BB	BB	08/07/2025
V5	Reprise suite aux remarques du MOA.	DPE	BB	BB	16/07/2025
V6	Prise en compte de la demande de compléments des services de la DDTM de Vendée du 24/09/2025				20/10/2025

PIECES DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Pièce A : Objets de l'enquête – Informations juridiques et administratives

Pièce B : Plan de situation

Pièce C : Notice explicative

Pièce D : Plan Général des Travaux

Pièce E Partie 1 : Introduction

Pièce E Partie 2 : Résumé non technique

Pièce E Partie 3 : Etat initial de l'environnement

Pièce E Partie 4 : Présentation du projet, solutions de substitution envisagées

Pièce E Partie 5 : Impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation associées, méthodes et auteurs de l'étude d'impact

Pièce F : Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Pièce G : Bilan de la concertation

Pièce H : Classement – Déclassement des voiries

Pièce I : Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Pièce J : Dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (CNPN)

Pièce K : Résumé Non Technique du dossier DUP-DAE

Pièce L : Avis formulés sur le dossier DUP-DAE

Pièce M : Annexes du dossier DUP-DAE

SOMMAIRE

1	PIECE B : PLAN DE SITUATION.....	6
2	PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE.....	13
2.1	ÉTUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE	14
2.1.1	Historique du projet.....	14
2.1.1.1	Contexte	14
2.1.1.2	La définition du projet en concertation avec les élus locaux	14
2.1.1.3	La concertation	14
2.1.1.4	Synthèse des étapes	14
2.1.2	Solutions étudiées	15
2.1.2.1	Présentation du parti d'aménagement retenu	15
2.1.2.2	Présentation des variantes de tracé	17
2.1.3	Résultats de l'analyse multicritères des variantes	29
2.1.4	Concertation au titre du code de l'environnement et évolutions suite à cette concertation ...	30
2.1.4.1	Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins.....	30
2.1.4.2	Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx	33
2.1.4.3	Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ Rd 94 (Saint-Révérènd).....	35
2.2	DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET.....	38
2.2.1	Normes et guides.....	38
2.2.2	Caractéristiques géométriques	38
2.2.2.1	Axe en plan de la RD 6.....	38
2.2.2.2	Profil en long de la RD 6.....	38
2.2.2.3	Profil en travers de la RD 6	38
2.2.2.4	Séquence d'aménagement de la RD 6.....	39
2.2.3	Rétablissements routiers	45
2.2.4	Ouvrages hydrauliques	49
2.2.5	Assainissement des eaux pluviales.....	49
2.2.6	Aménagements paysagers	49
2.3	EXPLOITATION ET ENTRETIEN	50
2.4	APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES ET ESTIMATIONS DES ACQUISITIONS	50
2.4.1	Coût des travaux et des acquisitions foncières	50
2.4.2	Coût des mesures environnementales.....	51
2.4.2.1	Coût du système d'assainissement pluvial.....	51
2.4.2.2	Coût des aménagements paysagers.....	51
2.4.2.3	Coût des mesures écologiques	51
2.5	NOTICE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	52
2.5.1	Justification de la solution retenue à l'enquête publique.....	52
2.5.2	Bilan coût/ avantages	52
2.5.2.1	Bénéfices collectifs	52
2.5.2.2	Inconvénients du projet	55
2.5.3	Situation administrative des terrains	57
2.6	ANNEXE : VUE EN PLAN DE L'AMENAGEMENT ROUTIER	58

FIGURES

Figure 1 : Plan de situation du projet (Source : SEGIC Ingénierie/ OpenStreetMap).....8

Figure 2 : Plan de situation du projet large échelle (Source : SEGIC Ingénierie/ Open Street Map).....9

Figure 3 : Plan de situation du projet au 1/25000° – section 1 (Source : SEGIC Ingénierie/ OpenStreetMap)10

Figure 4 : Plan de situation du projet au 1/25000° – section 2 (Source : SEGIC Ingénierie/ OpenStreetMap)11

Figure 5 : Plan de situation du projet au 1/25000° – section 3 (Source : SEGIC Ingénierie/ OpenStreetMap)12

Figure 6 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie).....16

Figure 7 : Section 1 – présentation de la variante 1.....18

Figure 8 : Section 1 – présentation de la variante 2.....20

Figure 9 : Section 2 – présentation de la variante 1.....22

Figure 10 : Section 2 – présentation de la variante 2.....24

Figure 11 : Section 3 – présentation de la variante 1.....26

Figure 12 : Section 3 – présentation de la variante 2.....28

Figure 13 : Plan de la section 1 à l'issue de la concertation.....31

Figure 14 : Enjeux écologiques au droit de l'extrémité Est de la section 132

Figure 15 : Enjeux écologiques au droit des options.....33

Figure 16 : Plan de la section 2 à l'issue de la concertation.....34

Figure 17 : Plan de la section 3 à l'issue de la concertation.....36

Figure 18 : Adaptations du projet.....37

Figure 19 : Profil en travers de la RD6 en section à 2 voies.....38

Figure 20 : Profil en travers de la RD6 en section à 3 voies.....39

Figure 21 : Profil en travers de la RD6 en tourne à gauche39

Figure 22 : Plan du carrefour d'extrémité Est Section 1.....39

Figure 23 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 202240

Figure 24 : Plan du créneau Section 1 - Est40

Figure 25 : Plan du carrefour de la Dédrière - Section 140

Figure 26 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 202240

Figure 27 : Plan du créneau Section 1 - Centre.....41

Figure 28 : Plan du carrefour de la Robinière - Section 141

Figure 29 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 202241

Figure 30 : Plan du créneau Section 1 - Ouest.....41

Figure 31 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 202242

Figure 32 : Plan du créneau Section 1 - Est42

Figure 33 : Plan du carrefour de Saint Eugène - Section 242

Figure 34 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 202242

Figure 35 : Plan du créneau Section 2 - ouest.....43

Figure 36 : Schéma de construction d'une transition entre deux créniaux convergents – ARP 202243

Figure 37 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies43

Figure 38 : Schéma de construction d'une transition entre deux créniaux convergents – ARP 202243

Figure 39 : Plan du créneau Section 3 - Est44

Figure 40 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies44

Figure 41 : Schéma de construction d'une transition entre deux créniaux convergents – ARP 202244

Figure 42 : Plan du créneau Section 3 - Ouest.....44

Figure 43 : Profil en travers des voies de rétablissement.....45

Figure 44 : Profils en travers des voies de rétablissement.....45

Figure 45 : Rétablissements routiers – section 1 (Source : SEGIC Ingénierie).....46

Figure 46 : Rétablissements routiers – section 2 (Source : SEGIC Ingénierie).....47

Figure 47 : Rétablissements routiers – section 3 (Source : SEGIC Ingénierie).....48

Figure 48 : Localisation des ouvrages hydrauliques le long de la RD6 (source : Aquagéosphère/ IGN).....49

Illustration 49 : Exemple de haie bocagère.....49

Illustration 50 : Exemple de bosquet.....50

Illustration 51 : Exemple de prairie naturelle50

Figure 52 : Accidents recensés sur la RD6 entre 2012 et 202052

Figure 53 : Section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)58

Figure 54 : Section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)59

Figure 55 : Section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)60

Figure 56 : Vue en plan de la section 161

Figure 57 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne.....62

Figure 58 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 163

Figure 59 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 264

Figure 60 : Vue en plan de la section 265

Figure 61 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne.....66

Figure 62 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 167

Figure 63 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 268

Figure 64 : Vue en plan de la section 3.....69

Figure 65 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne.....70

Figure 66 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 171

Figure 67 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 272

TABLEAUX

Tableau 1 : Récapitulatif des étapes du projet14

Tableau 2 : Coûts des travaux et des acquisitions foncières.....50

Tableau 3 : Synthèse des mesures en faveur du milieu naturel51

Tableau 4 : Impacts et propositions de mesures de réduction et de compensation retenues55

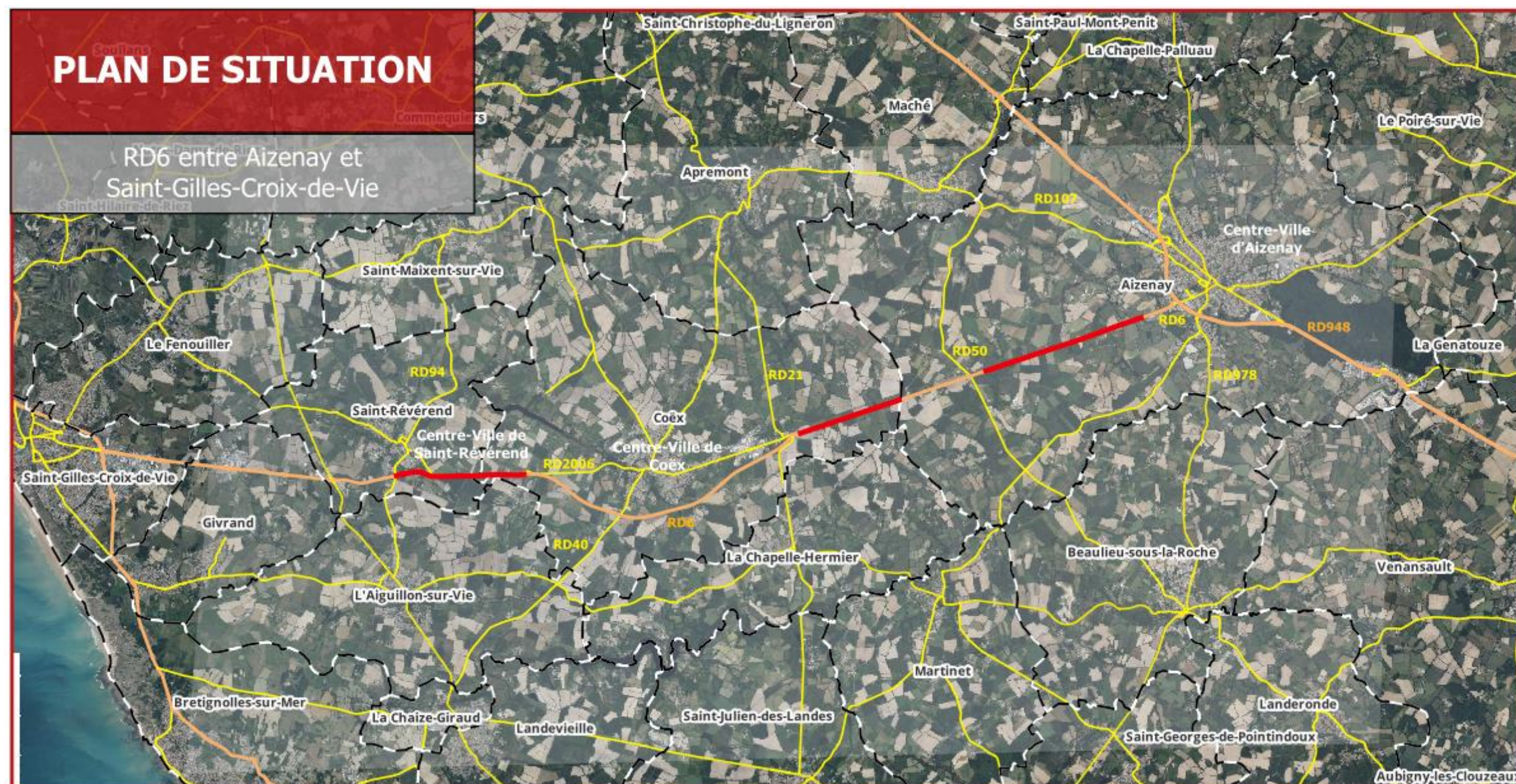
Tableau 5 : Répartition des impacts par grand type de milieu.....56

Tableau 6 : Évaluation des besoins compensatoires pour les espèces protégées impactées56

Tableau 7 : Zones humides impactées par le projet.....57

1 PIECE B : PLAN DE SITUATION

Deux plans de situation du projet à large échelle puis des plans à l'échelle 1/25 000^e sont présentés en pages suivantes et permettent de localiser le projet.



LEGENDE

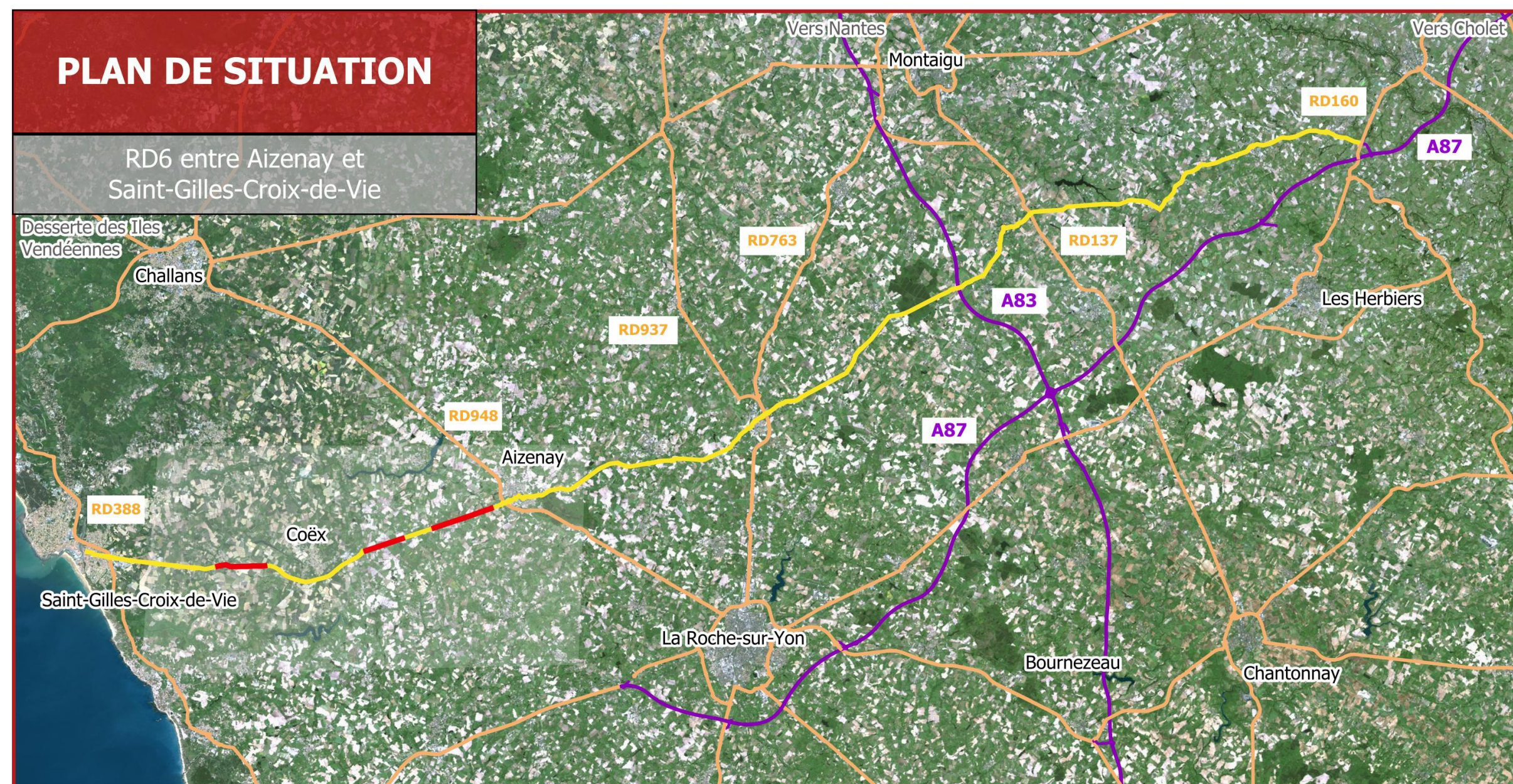
- Localisation du projet
- ┌┐└└ Limites communales
- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire

0 1 2 km



Fond: Orthophotos

Figure 1 : Plan de situation du projet (Source : SEGIC Ingénierie/ OpenStreetMap)



LEGENDE

- Localisation du projet
- RD6

0 1 2 km



Fond: Orthophotos

Figure 2 : Plan de situation du projet large échelle (Source : SEGIC Ingénierie/ Open Street Map)

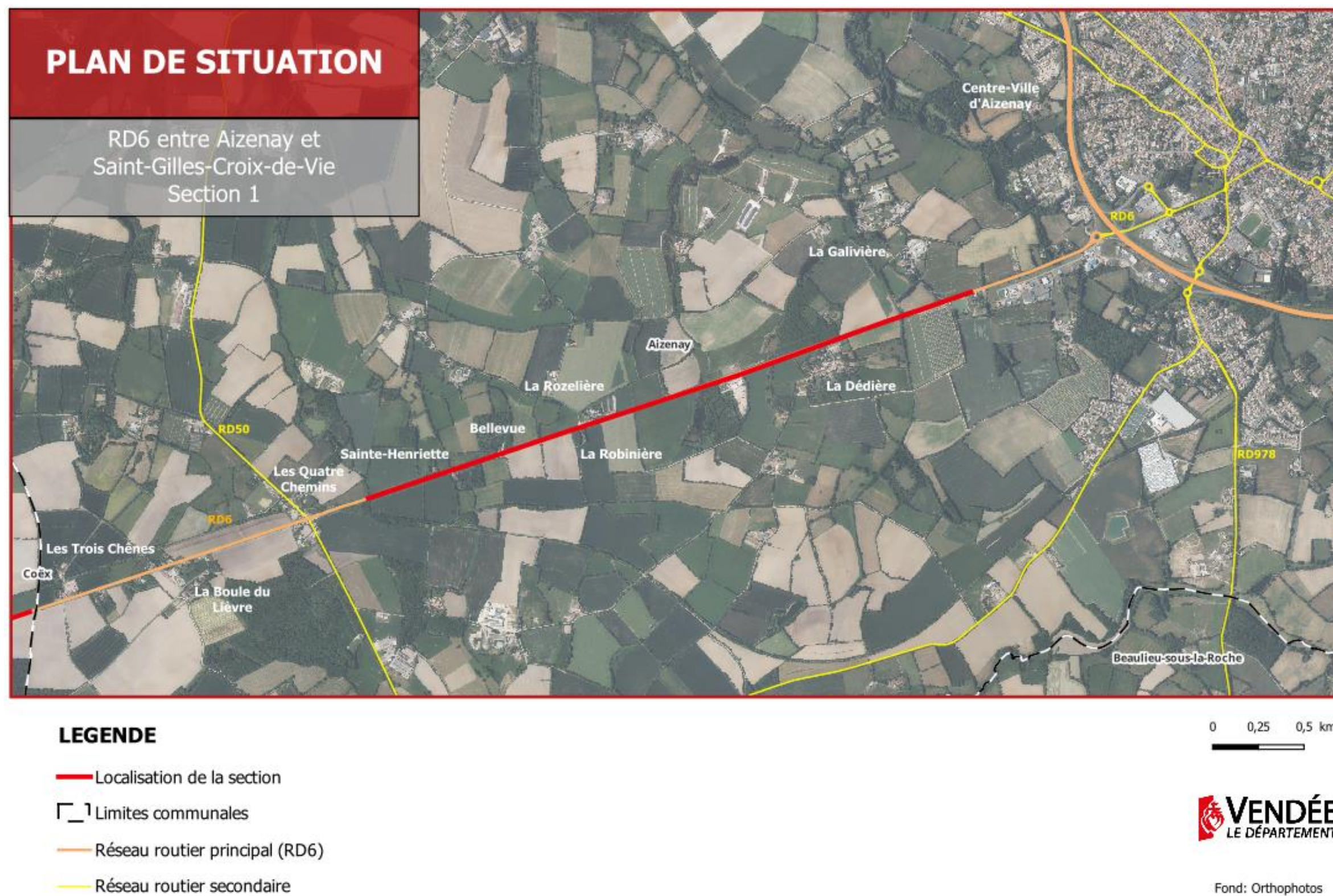


Figure 3 : Plan de situation du projet au 1/25000° – section 1 (Source : SEGIC Ingénierie/ OpenStreetMap)



LEGENDE

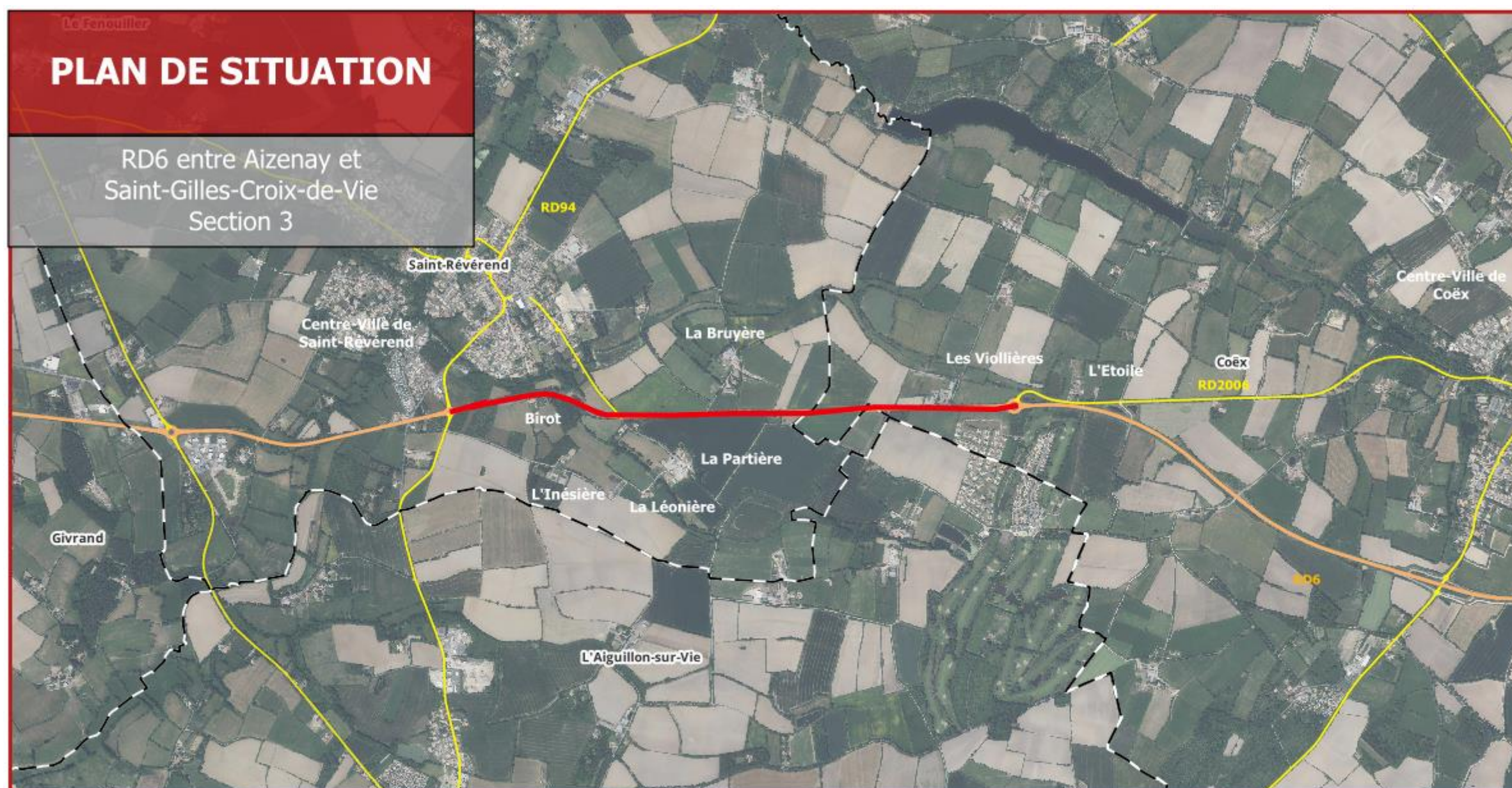
- Localisation de la section
- Limites communales
- Réseau routier principal (RD6)
- Réseau routier secondaire

0 0,25 0,5 km



Fond: Orthophotos

Figure 4 : Plan de situation du projet au 1/25000° – section 2 (Source : SEGIC Ingénierie/ OpenStreetMap)



LEGENDE

- Localisation de la section
- Limites communales
- Réseau routier principal (RD6)
- Réseau routier secondaire

0 0,25 0,5 km



Fond: Orthophotos

Figure 5 : Plan de situation du projet au 1/25000^e – section 3 (Source : SEGIC Ingénierie/ OpenStreetMap)

2 PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE

2.1 ÉTUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES AYANT CONDUIT AU CHOIX DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

2.1.1 Historique du projet

2.1.1.1 Contexte

Les élus de la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont exprimé en 2018 le besoin d'amélioration de la desserte économique et touristique de leur territoire. **La RD 6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie constitue l'axe principal pour l'accès au Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.**

En effet, la RD 6 est notamment raccordée à la RD 948 sur la commune d'Aizenay. La RD 948, axe La Roche-sur-Yon / Challans, relié sur le plan national aux autoroutes A 83 et A 87, est l'épine dorsale du nord-ouest vendéen et dessert notamment :

- Les îles vendéennes (Yeu et Noirmoutier) ;
- Challans et Saint-Jean-de-Monts (par l'intermédiaire de la RD 205 réalisée en 2009 par le département de la Vendée) ;
- Le pays de Saint -Gilles-Croix-de-Vie par la RD 6 et l'échangeur d'Aizenay ;
- Les sables d'Olonne par la RD 160 et l'échangeur de la Roche-sur-Yon.

Elle contribue au développement économique de l'ensemble de ce secteur.

La portion de RD 6 située entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie est un axe rectiligne, bidirectionnel d'une longueur de 24 km, qui supporte un trafic important, de l'ordre de 9 726véh véh/j (TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) 2023) dont 5% de poids-lourds. Ce trafic est en constante augmentation (+3,8% entre 2017 et 2021). Cet axe est emprunté par de nombreux transports exceptionnels (bateaux de plaisance, mobiles homes, etc.) et par des engins agricoles.

2.1.1.2 La définition du projet en concertation avec les élus locaux

Après une première étape de concertation avec les élus locaux, **il a été convenu de rechercher des améliorations à la route existante et de ne pas prévoir de section en « tracé neuf » afin de limiter les emprises sur le foncier agricole et les impacts environnementaux. La réalisation d'une 2x2 voies, n'a pas été retenue, en raison notamment de la forte consommation de terres agricoles et d'impacts environnementaux très importants. Compte tenu du niveau de trafic, il a été préféré la création de créniaux de dépassement à 3 voies, limités à 90 km/h et permettant de sécuriser les dépassements de véhicules lents. Les accès ont été regroupés sur des carrefours aménagés pour renforcer la sécurité.**

La déviation de Coëx mise en service en 2012 a été exclue des secteurs à aménager, puisqu'apportant satisfaction en termes de fluidité et de sécurité.

La section de la RD 6 entre la RD 32 (Challans – Les Sables d'Olonne) et Saint-Gilles-Croix-de-Vie n'est également pas incluse dans l'aménagement du fait de l'urbanisation importante et des nombreux giratoires d'accès aux zones d'activités présentes dans ce secteur.

La traverse des lieux dits les Quatre Chemins, la Boule du Lièvre et les Trois Chênes le long de la RD 6 a été sécurisée en 2022.

Ainsi, 3 sections ont été identifiées comme pouvant faire l'objet d'un aménagement à 3 voies :

- Le secteur 1 : entre Aizenay et le lieudit Les Quatre Chemins ;
- Le secteur 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx ;
- Le secteur 3 : entre la déviation de Coëx et la RD 32 à Saint-Révérend.

A l'issue de ces premières réflexions, l'aménagement de la RD 6 entre Aizenay et Saint-Gilles a été pris en considération par la Commission Permanente du Conseil Départemental le 16 avril 2021.

2.1.1.3 La concertation

Le projet d'aménagement de la RD 6 est soumis à la réalisation d'une concertation préalable en application du code de l'environnement et a donc fait au préalable l'objet d'une déclaration d'intention, approuvée par la délibération 4 4 de la commission permanente du 10 novembre 2022. Cette délibération a également approuvé les modalités de la concertation mise en place (voir Pièce G Bilan de la concertation).

2.1.1.4 Synthèse des étapes

Tableau 1 : Récapitulatif des étapes du projet

ANNEE	ETAPE
2018	Demande faite au Département par la communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie pour l'amélioration de sa desserte économique et touristique.
2018-2019	Rencontres avec les élus locaux : réflexions conduites sur les besoins d'amélioration de la desserte économique et touristique du Pays de Saint Gilles à partir de la RD 948. Conclusions des rencontres : - Recherche de l'amélioration de l'axe existant plutôt qu'un tracé neuf - Pas de réaménagement de la déviation de Coëx - Pas de possibilité d'aménagement entre la RD 32 et Saint-Gilles-Croix-de-Vie du fait de l'urbanisation et des nombreux giratoires d'accès aux zones d'activités
11/10/2019	Parti d'aménagement validé par les Maires de la Communauté de communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie : - Création de créniaux de dépassement à 3 voies - Regroupement et sécurisation des carrefours par des voies spéciales de tourne à gauche - Circulations douces assurées par la voie verte La Roche-sur-Yon – Saint-Gilles-Croix-de-Vie
03/03/2020	Inscription par le Département de l'AP (Autorisation de Programme) correspondante au projet
11/03/2021	Présentation des premières faisabilités aux élus de l'ensemble des collectivités concernées (d'Aizenay à Saint-Gilles-Croix-de-Vie)
16/04/2021	Délibération de la Commission permanente du Département pour la Prise en Considération du projet
10/11/2022	Délibération de la Commission permanente du Département pour la Déclaration d'intention et de la prescription de la concertation publique

ANNEE	ETAPE
22/09/2023	Délibération de la Commission permanente du Département approuvant le bilan de la concertation
16/05/2025	Délibération de la Commission permanente du Département pour la mise à l'enquête publique du projet

2.1.2 Solutions étudiées

2.1.2.1 Présentation du parti d'aménagement retenu

Le parti d'aménagement retenu consiste à aménager des créniaux à 3 voies avec une vitesse maximale autorisée de 90 km/h, pour sécuriser les dépassements de véhicules lents, et à regrouper des accès sur des carrefours équipés de voies de stockages centrales pour sécuriser les manœuvres de tourne à gauche. Les circulations douces sont quant à elles assurées par la voie verte La Roche-sur-Yon / Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

La déviation de Coëx mise en service en 2012 apportant satisfaction en termes de fluidité et de sécurité, il a été décidé de ne pas la réaménager.

L'urbanisation importante et les nombreux giratoires d'accès aux zones d'activités entre la RD32 et Saint-Gilles-Croix-de-Vie ne permettent pas l'aménagement de la RD6 sur cette section.

Sur le secteur des Lieudits Les Quatre Chemins, la Boule du Lièvre et les Trois Chênes traversés par la RD6, il a été choisi de prévoir une sécurisation de la traversée de ces hameaux. Ces travaux ont été anticipés par rapport à l'aménagement global de la RD6 et réalisés en 2022.

Ainsi, trois sections ont été identifiées comme pouvant faire l'objet d'un aménagement à 3 voies :

- Section 1 : entre l'intersection avec la voie communale desservant les lieux-dits La Galivière et la Salle et le hameau des Quatre Chemins à Aizenay ;
- Section 2 : entre le hameau des Trois Chênes à Aizenay et le giratoire est de la déviation de Coëx ;
- Section 3 : entre le giratoire ouest de la déviation de Coëx et Saint-Révérend.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » au stade des études préliminaires, il a été fait le choix de ne pas aménager la section entre les giratoires RD6/ RD94 et RD6/ RD32 de la section 3 au vu des contraintes importantes de ce secteur :

- Enjeux écologiques forts : traversée du Gué Gorand, zones humides ;
- Contraintes géométriques et topographiques ;
- Parcelles agricoles enclavées à l'état projet ;
- Présence d'habitations avec un rétablissement d'accès difficile.

Pour chacune de ces trois sections, deux variantes ont été définies.

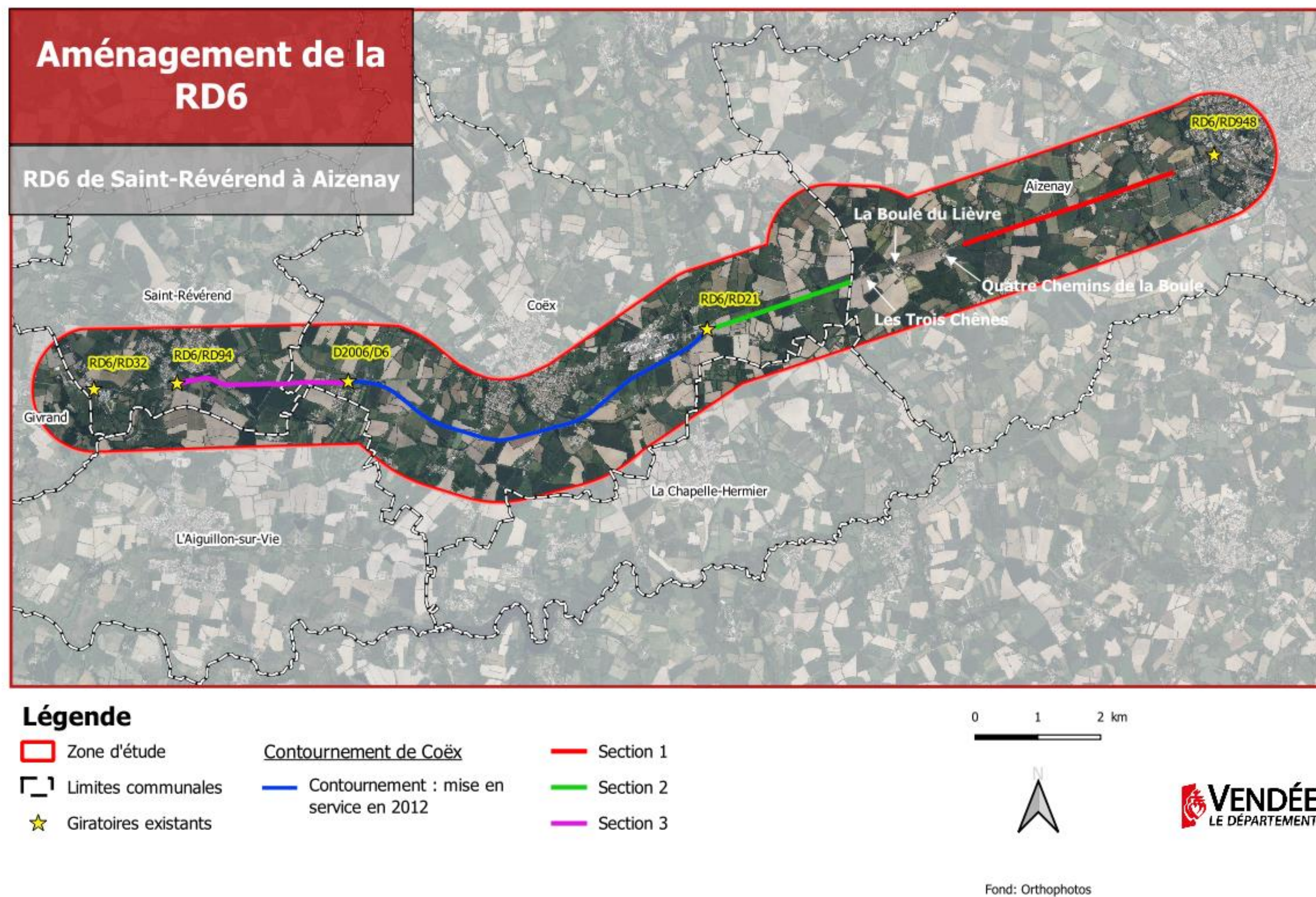


Figure 6 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie)

2.1.2.2 Présentation des variantes de tracé

A Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins

Les deux variantes étudiées sur la section 1 tiennent compte des principes suivants :

- La création de trois créniaux de dépassement similaires en termes de longueur et de sens de dépassement, deux dans le sens Aizenay > Saint-Gilles-Croix-de-Vie et un dans l'autre sens ;
- La séparation de ces créniaux par trois carrefours avec voies spéciales de tourne-à-gauche, positionnés au même endroit quelle que soit la variante :
 - Au niveau de la voie communale menant aux lieudits La Galivière et La Salle ;
 - Entre le lieudit La Dédrière et l'entreprise « Les Jardins de Vendée » ;
 - Au niveau des lieudits la Rozelière et la Robinière ;
- Le rétablissement des accès existants, des dessertes locales notamment agricoles par la création de voies de rétablissement ;
- La desserte de l'habitation et de l'exploitation au lieudit Le Bignon via la Galivière ;
- L'évitement autant que possible de la destruction des maisons d'habitation proches de la RD 6 (une seule habitation concernée au sud de la route au niveau du lieudit Bellevue).

Les variantes diffèrent par le côté d'élargissement retenu et par le tracé de la desserte de Sainte-Henriette et de Bellevue.

Pour chacune des variantes, plusieurs options sont présentées pour la desserte des parcelles agricoles à proximité de Sainte-Henriette (2 options), de la Rozelière (3 options) et pour la desserte de La Dédrière (2 options) :

- Sainte-Henriette :
 - Option 1 : Prolongement du rétablissement d'accès à l'habitation à l'extrémité ouest ;
 - Option 2 : Création d'un chemin agricole à l'ouest, depuis un chemin agricole existant plus au nord ;
- La Rozelière :
 - Option 1 : Achève le contournement par l'est de la ferme et longe la RD6 jusqu'à la haie existante ;
 - Option 2 : Prolonge l'option 1 pour desservir les parcelles agricoles enclavées ;
 - Option 3 : Prolonge la voie de rétablissement créée au nord de la ferme en fond de parcelle.
- La Dédrière :
 - Option 1 : voie longeant la RD6 et se raccordant à la voie communale existante au niveau de l'arrêt de bus existant ;
 - Option 2 : voie se raccordant à la voie communale à l'ouest du hameau.

A.a Variante 1

En variante 1, la RD 6 est élargie au sud sur l'ensemble de la section avec un léger décalage de l'axe de chaussée par rapport à l'existant pour éviter l'impact sur les haies existantes et sur les bâtiments existants situés au nord de la RD6.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour tourne à gauche au niveau des lieudits la Robinière et la Rozelière dessert :
 - La voie de rétablissement longeant le nord de la RD6 et passant par l'emprise sans bois, qui dessert les parcelles au nord-ouest de la RD6 ainsi que les lieudits Sainte-Henriette et Bellevue côté nord. Deux options sont présentées pour la desserte des parcelles agricoles au niveau du lieudit la Sainte-Henriette ;
 - La voie de rétablissement desservant la fromagerie et les champs alentours, et raccordant également la voie rurale. Trois options sont proposées pour l'accès aux parcelles agricoles situées à l'est de la Rozelière ;
 - La voie de rétablissement longeant la RD 6 au sud qui permet la desserte des parcelles agricoles au sud de la RD 6, de l'habitation de Bellevue et de l'étang ;
 - La voie de rétablissement raccordant le chemin agricole qui se dirige vers les parcelles agricoles au sud de la RD6 ;
- Le carrefour tourne à gauche central permet la connexion à la RD 6 de :
 - La voie de rétablissement au nord qui dessert d'un côté l'étang existant et de l'autre une maison ;
 - La voie de rétablissement au sud qui dessert d'un côté l'entreprise « Les Jardins de Vendée » et de l'autre le hameau de la Dédrière. Deux options ont été proposées pour le raccordement de la Dédrière ;
- Le carrefour tourne à gauche à l'extrémité est dessert les lieudits La Galivière et La Salle et est reconfiguré afin d'améliorer les conditions de sécurité sur ce carrefour.

Cette variante impacte une maison d'habitation au lieudit Bellevue située au sud de la RD 6 ainsi qu'une dépendance au lieudit Sainte-Henriette au sud de la RD 6.

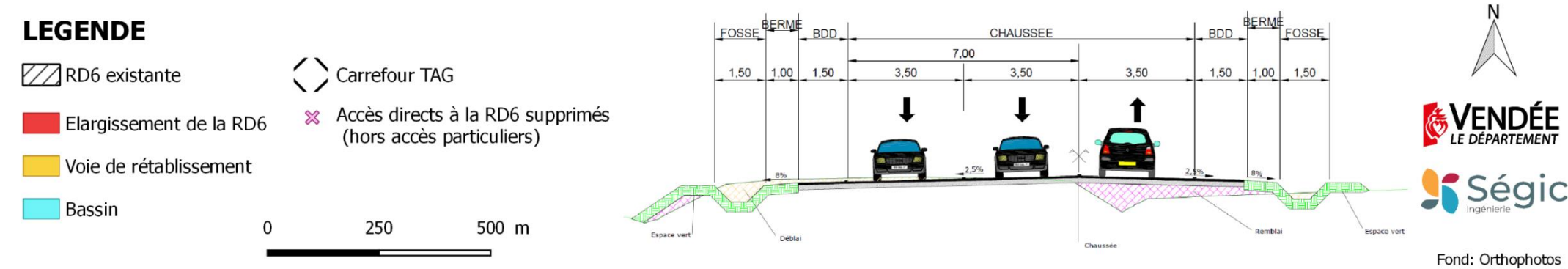
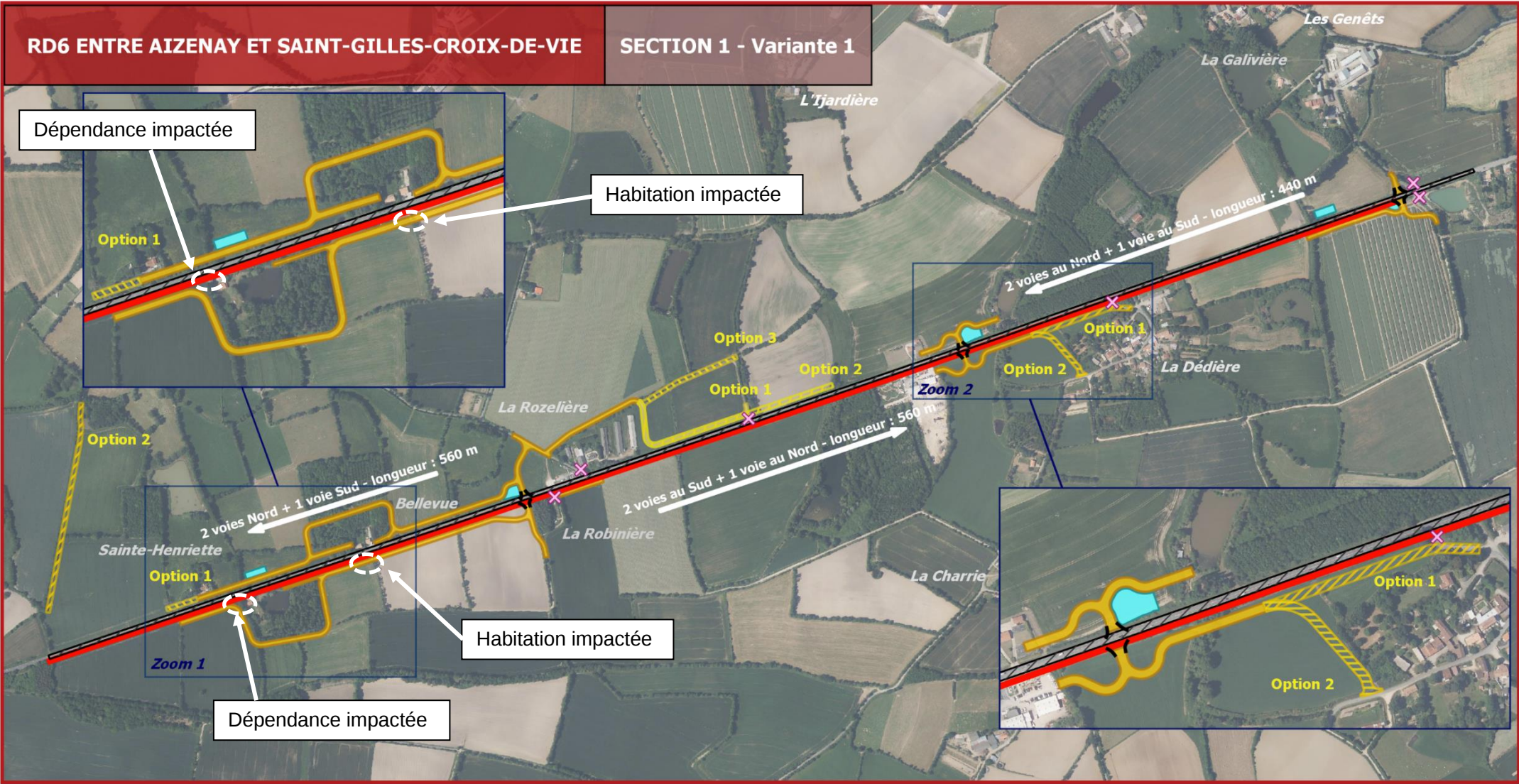


Figure 7 : Section 1 – présentation de la variante 1

A.b Variante 2

La RD 6 est élargie au nord sur les deux extrémités de la section et au sud au centre de la section pour éviter d'impacter les bâtiments de la fromagerie. Les élargissements ont été réalisés avec un léger décalage de l'axe de la chaussée par rapport à l'axe existant pour éviter les haies et les bâtiments existants. Un décalage plus important a été réalisé à l'ouest de la section pour l'implantation de la voie de rétablissement devant les habitations et le long des parcelles au nord de la RD6.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- Le carrefour tourne à gauche au niveau des lieudits la Robinière et la Rozelière dessert :
 - La voie de rétablissement longeant le nord de la RD6 et passant devant les parcelles existantes au droit de la RD6 existante. Deux options pour la desserte des parcelles agricoles sont présentées ;
 - La voie de rétablissement desservant la fromagerie et les champs alentours, et raccordant la voie rurale. Trois options sont proposées pour l'accès aux parcelles agricoles situées à l'est de la Rozelière ;
 - La voie de rétablissement longeant la RD 6 au sud permettant la desserte des parcelles agricoles au sud de la RD 6, l'habitation de Bellevue et l'étang ;
 - La voie de rétablissement raccordant le chemin agricole se dirigeant vers les parcelles agricoles au sud de la RD6 ;
- Le carrefour tourne à gauche central permet la connexion à la RD 6 pour :
 - La voie de rétablissement au nord desservant d'un côté l'étang existant et de l'autre une maison ;
 - La voie de rétablissement au sud desservant d'un côté l'entreprise « Les Jardins de Vendée » et de l'autre le hameau de la Dédrière. Deux options ont été proposées pour le raccordement de la Dédrière ;
 - Le carrefour tourne à gauche à l'extrémité est dessert les lieudits La Galivière et La Salle et est reconfiguré afin d'améliorer les conditions de sécurité sur ce carrefour.

Cette variante impacte également l'habitation située au lieudit Bellevue, au sud de la RD 6, mais n'impacte pas la dépendance au lieudit Sainte-Henriette.

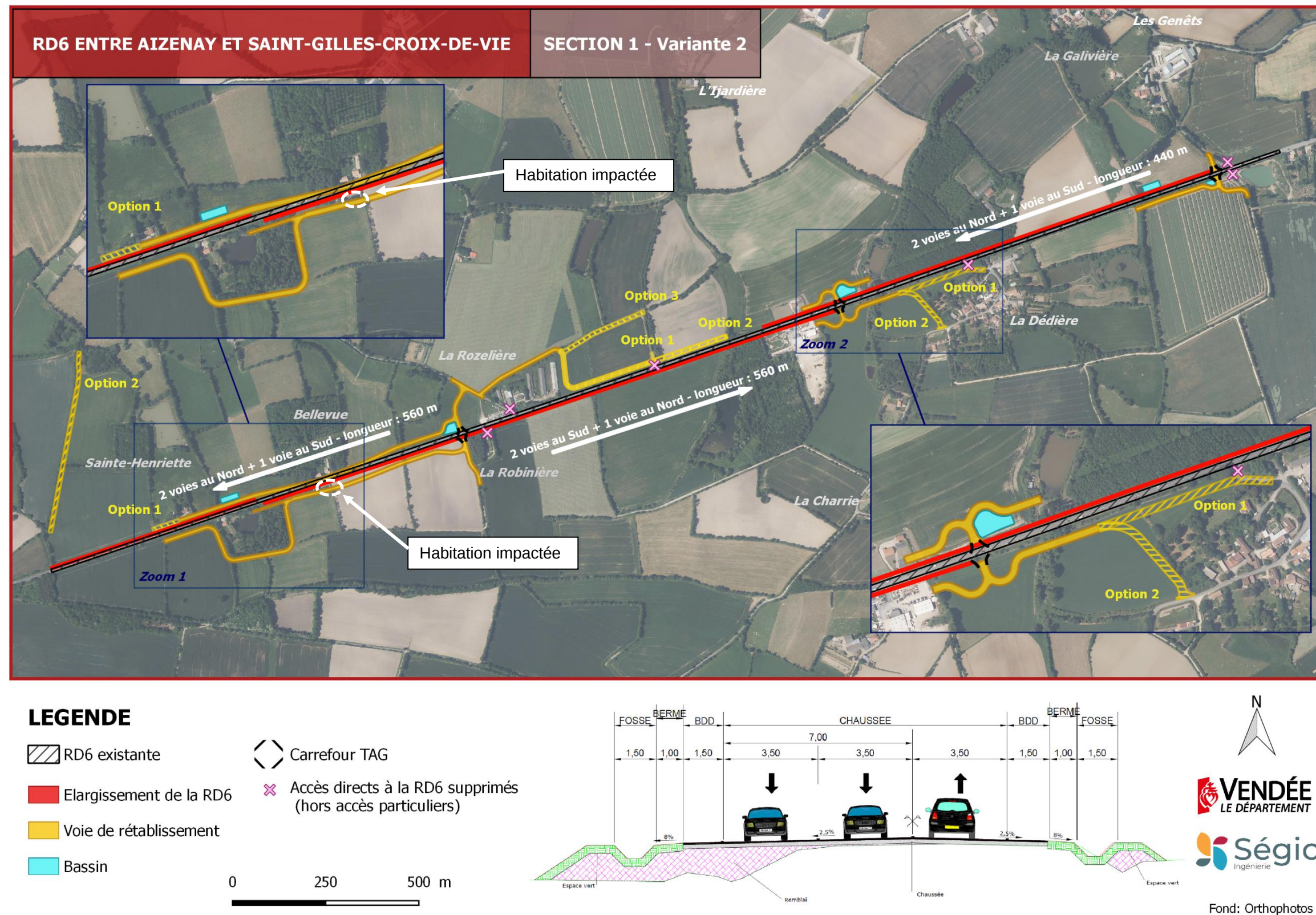


Figure 8 : Section 1 – présentation de la variante 2

B Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx

Les deux variantes de la section 2 tiennent compte des principes suivants :

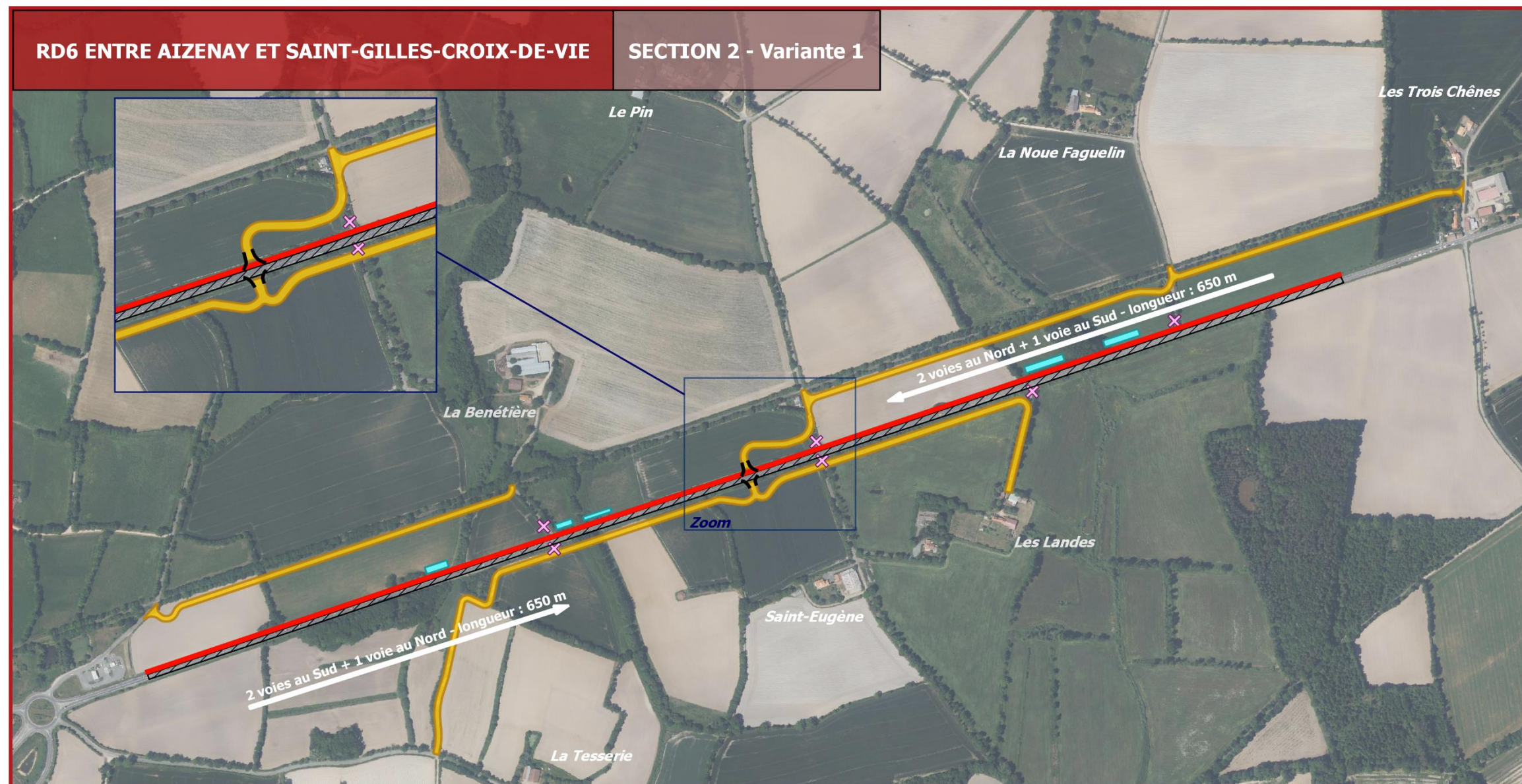
- Un élargissement au nord de la RD 6 afin d'éviter l'Espace Boisé Classé (EBC) ;
- La création de deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens et de même longueur quelle que soit la variante, séparés par un carrefour positionné au même endroit pour les deux variantes :
 - Un double tourne à gauche pour la variante 1 : possibilité de tourne à gauche dans les deux sens de circulation,
 - Un simple tourne à gauche pour la variante 2 : possibilité de tourner à gauche uniquement pour le sens Saint-Gilles-Croix-de-Vie > Aizenay et pas d'accès à la RD 6 depuis la desserte au sud ;
- Le rétablissement des accès existants, des dessertes locales notamment agricoles par la création de voies de rétablissement.

B.a Variante 1

Le carrefour central en variante 1 est un double tourne à gauche.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

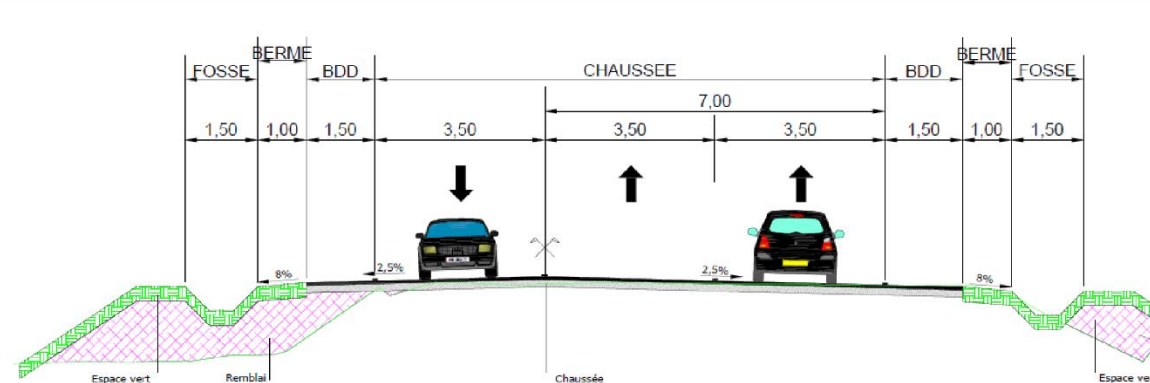
- Les voies de rétablissement au sud reprenant les hameaux de Saint-Eugène, la Tesserie et les Landes sont raccordées sur la RD6 au niveau du tourne à gauche ;
- Les deux voies de rétablissements au nord de la RD 6 sont positionnées en parallèle de la piste cyclable, tout en conservant la végétation longeant cette voie :
 - La première dessert La Benétière, connectée à la RD6 via le giratoire à l'extrémité est de la déviation de Coëx ;
 - La deuxième permet de relier les Trois Chênes et la Noue Faguelin, et est connectée à la RD 6 au niveau du tourne à gauche.



LEGENDE

- RD6 existante
- Elargissement de la RD6
- Voie de rétablissement
- Bassin
- Carrefour TAG
- xx Accès directs à la RD6 supprimés (hors accès particuliers)

0 250 500 m



N

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Ségic
Ingénierie

Fond: Orthophotos

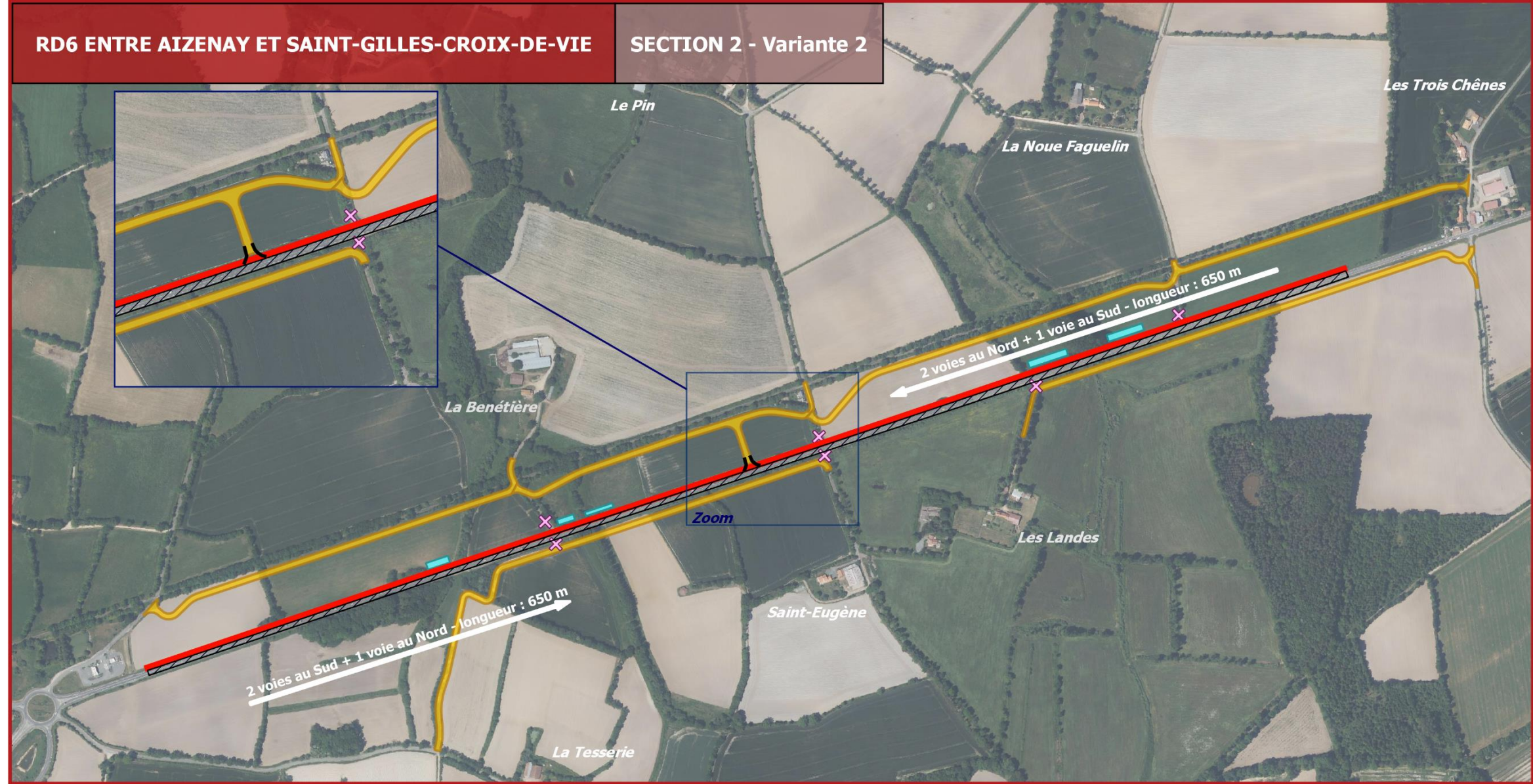
Figure 9 : Section 2 – présentation de la variante 1

B.b Variante 2

Le carrefour central de la variante 2 est un simple tourne à gauche dans le sens de circulation Saint-Gilles-Croix-de-Vie > Aizenay.

Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

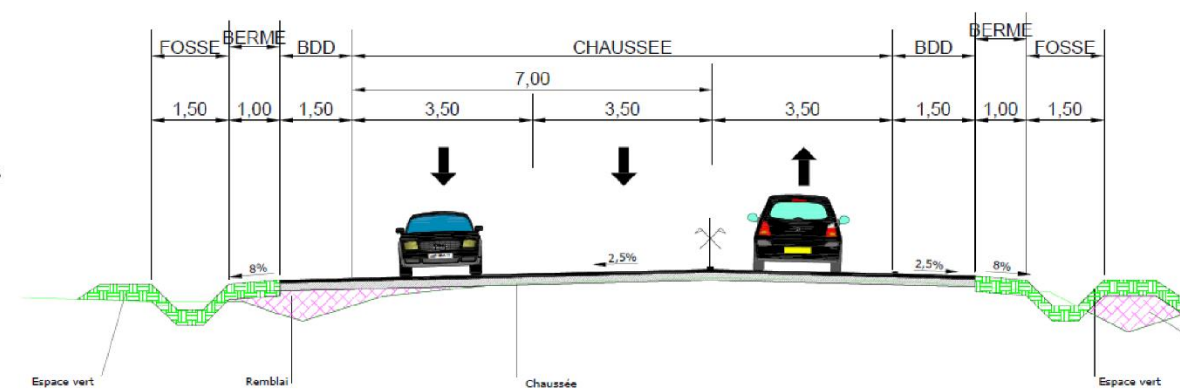
- Deux voies de rétablissements sont créées au sud :
 - La première permet de rétablir l'accès au lieudit Les Landes depuis la RD 6 au niveau du tourne à gauche des Trois Chênes ;
 - La deuxième permet de rétablir l'accès à la Tesserie et à Saint-Eugène via le giratoire situé à l'extrémité est de la déviation de Coëx ;
- Au nord, la voie de rétablissement est continue des Trois Chênes jusqu'au giratoire à l'extrémité est de la déviation de Coëx, permettant ainsi la connexion entre les différents lieudits situés au nord (La Noue Faguelin, La Benétière). Ce rétablissement est également connecté à la RD 6 via le nouveau tourne à gauche simple.



LEGENDE

- RD6 existante
- Elargissement de la RD6
- Voie de rétablissement
- Bassin
- Carrefour TAG simple
- Accès directs à la RD6 supprimés (hors accès particuliers)

0 250 500 m



N

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Ségic
Ingénierie

Fond: Orthophotos

Figure 10 : Section 2 – présentation de la variante 2

C Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ Rd 94 (Saint-Révérend)

Les deux variantes ont été réalisées en tenant compte des principes suivants :

- L'abandon du créneau de dépassement entre le giratoire RD 6 /RD 94 et le giratoire RD 6 /RD 32 au vu des trop nombreuses contraintes (enjeux écologiques forts, contraintes géométriques et topographiques, enclavement de parcelles agricoles, présence d'habitations et possibilité de créneau limitée).
- Un élargissement au sud de la RD 6 entre le giratoire ouest de la déviation et le château d'eau, puis au nord jusqu'au giratoire RD 6 / RD 94 ;
- Le rétablissement des accès existants, des dessertes locales notamment agricoles par la création de voies de rétablissement :
 - Des voies de rétablissements identiques sur le secteur des Viollières, connectées au giratoire à l'extrémité ouest de la déviation de Coëx ;
 - Un accès au château d'eau uniquement possible par des mouvements de tourne à droite.

C.a Variante 1

La variante 1 présente deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens, séparés par une zone de transition.

Le carrefour existant entre la rue René Bazin et la RD 6 est supprimé pour l'accès au bourg de Saint-Révérend.

Les dessertes se feront comme suit :

- Au nord, le lieudit La Bruyère sera raccordé à la rue René Bazin, de même pour l'habitation située au Birot ;
- Au sud, La Partière et La Buissonnière sont raccordées au Birot par la création d'une voie de desserte. Pour le raccordement à la RD 6 deux options sont possibles, soit au niveau du giratoire RD 6 / RD 94 soit au niveau de la voie communale.

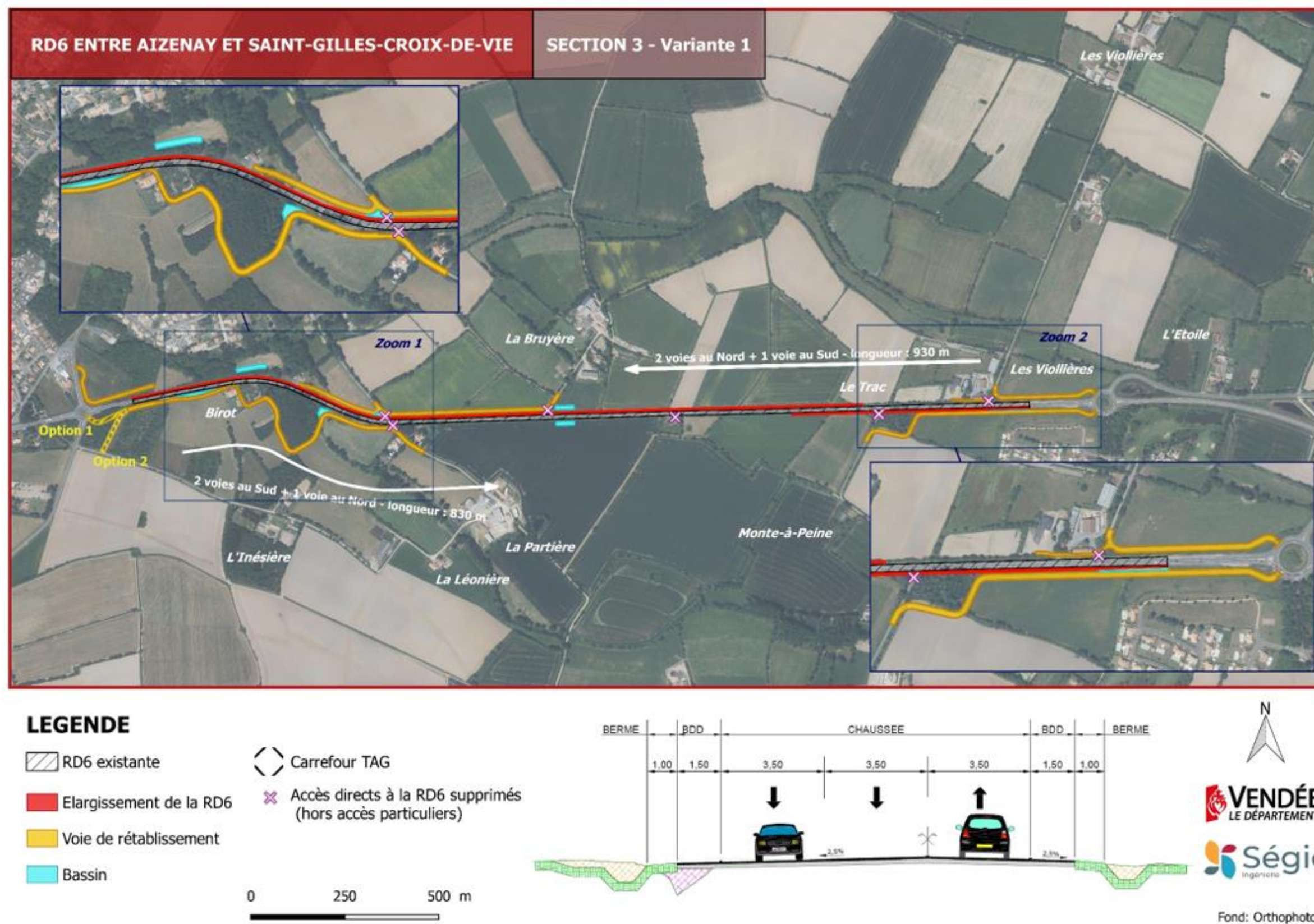


Figure 11 : Section 3 – présentation de la variante 1

C.b Variante 2

La variante 2 présente également deux créneaux de dépassement, séparés par un carrefour tourne à gauche connecté à la rue René Bazin permettant ainsi la desserte du bourg de Saint-Révérend. Le carrefour existant est supprimé et décalé plus à l'est pour améliorer les conditions de visibilité.

Les dessertes se feront comme suit :

- La voie de desserte de la Bruyère et de l'habitation située au Birot sont reliées à la RD 6 via ce carrefour tourne à gauche ;
- Au sud, l'accès à la Partière et à la Buissonnière depuis la RD 6 se fait au niveau du carrefour tourne à gauche ;
- Le Birot est connecté à la RD 6 selon deux options : au niveau du giratoire RD 6 / RD 94 ou au niveau de la voie communale.

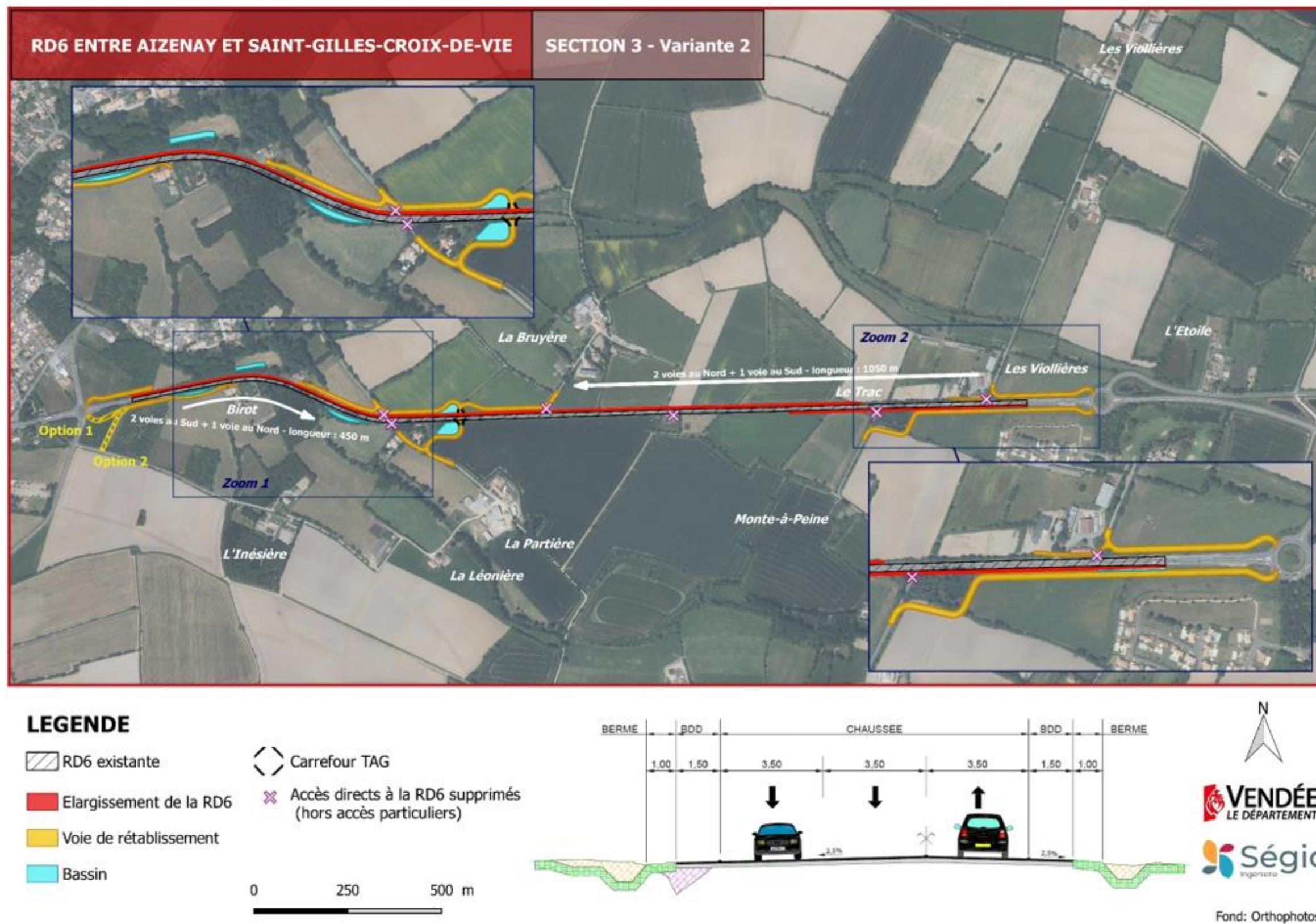


Figure 12 : Section 3 – présentation de la variante 2

2.1.3 Résultats de l'analyse multicritères des variantes

Le tableau suivant dresse la synthèse de l'analyse multicritères de la section 1.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Fonctionnalités, Rétablissements	La variante 1 assure l'accès à la RD 6 pour l'ensemble des lieudits et toutes les parcelles sont desservies. La variante permet d'assurer la fluidité tout en sécurisant les mouvements tournants.	La variante 1 assure l'accès à la RD 6 pour l'ensemble des lieudits et toutes les parcelles sont desservies. La variante permet d'assurer la fluidité tout en sécurisant les mouvements tournants.
Agriculture	La variante 1 impacte plus fortement les réseaux d'irrigation et de drainage	La variante 2 présente un impact légèrement supérieur en terme de surface impactée, de l'ordre de 0,5 ha, mais impacte moins les équipements
Milieu naturel	La variante 1 est défavorable pour ce critère. Elle est plus défavorable que la variante 2, au regard des linéaires de haies et des surfaces de zones humides impactées plus importants.	La variante 2 est défavorable pour ce critère. Elle est tout de même globalement plus favorable que la variante 1, excepté pour la surface de boisement impactée.
Acoustique	Pas de modification significative Pas de diminution des niveaux de bruit Augmentation importante pour deux récepteurs	Modification significative pour une habitation Diminution importante des niveaux de bruits pour une habitation Augmentation importante des niveaux de bruits pour une habitation
Bâti, activités économique	Démolition de 2 bâtiments Modification et sécurisation des accès aux Jardins de Vendée et à la Fromagerie de la Rozelière Impact sur la zone d'exposition des Jardins de Vendée	Démolition d'un bâtiment Modification et sécurisation des accès aux Jardins de Vendée et à la Fromagerie de la Rozelière
Synthèse		

Le tableau suivant dresse la synthèse de l'analyse multicritères de la section 2.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Fonctionnalités, Rétablissements	Les voies de rétablissements créées permettent de desservir dans de bonnes conditions l'ensemble des parcelles et lieudits, situés au Nord et au Sud de la RD 6.	L'absence de connexion à la RD 6 pour les parcelles et lieudits situés au Sud, entraîne des allongements de parcours pour leur desserte important, ainsi qu'un report de trafic notamment sur le tourne à gauche du lieudit les Trois Chênes.
Agriculture	La variante 1 a un impact moindre en terme de surface.	La variante 2 entraîne un allongement de parcours plus important pour le GAEC La Brunelière.
Milieu naturel	La variante 1 apparaît comme ayant une incidence moindre que la variante 2 sur le milieu naturel, notamment vis-à-vis des surfaces de zones humides impactées et du nombre de franchissements de cours d'eau.	La variante 2 est plus défavorable que la variante 1, excepté pour le linéaire de haies impacté.
Acoustique	Pas de modification significative Habitations en zone d'ambiance sonore modérée au droit de l'aménagement	Pas de modification significative Habitations en zone d'ambiance sonore modérée au droit de l'aménagement
Bâti, activités économique	Absence d'impact	Absence d'impact
Synthèse		

Le tableau suivant dresse la synthèse de l'analyse multicritères de la section 3.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
Fonctionnalités, Rétablissements	L'absence de carrefour entraîne des allongements important pour l'accès aux parcelles et lieudits situés au Nord et au Sud de la RD 6, avec pour la partie Nord, une obligation de passer dans le bourg de Saint-Révérend.	La variante 2 est plus favorable pour ce critère, car maintient un carrefour à proximité de l'intersection existante et donc dessert mieux les parcelles et lieudits situés de part et d'autre de la RD 6.
Agriculture	La variante 1 a une emprise légèrement supérieure à la variante 2 de l'ordre de 0,4 ha, mais évite la traversée de la RD 6,	La variante 2 facilite les accès aux GAEC 1 BROCHARD et à l'EARL La Bruyère
Milieu naturel	La variante 1 présente un impact moindre sur le linéaire de haies impactées	La variante 2 est celle qui présente le moins d'incidences sur le milieu naturel et les continuités écologiques.
Acoustique	Modification significative pour une habitation mais ne nécessitant pas de protection Légère diminution du bruit pour une habitation Augmentation importante pour un récepteur	Niveaux de bruit globalement inférieur à ceux de la variante 1
Bâti, activités économique	Suppression de la connexion RD6 / Rue René Bazin, peut être pénalisant pour les activités de la Boulangerie Modification des accès au lieudit Les Viollières, accès depuis le giratoire Ouest de la déviation de Coex	Modification des accès au lieudit Les Viollières, accès depuis le giratoire Ouest de la déviation de Coex, accès sécurisés
Synthèse		

L'analyse multicritères réalisée a fait ressortir les résultats suivants :

- Section 1 : la variante 2 semble être plus favorable que la variante 1 du fait d'impacts moindres pour l'agriculture, le milieu naturel et les activités économiques ;
- Section 2 : la variante 1 est plus favorable que la variante 2 du fait d'une meilleur fonctionnalité de par la bonne desserte de l'ensemble des parcelles et lieudits situés au nord et au sud de la RD ainsi que d'impacts moindres sur l'agriculture et le milieu naturel ;
- Section 3 : la variante 2 apparaît comme plus favorable car offrant de meilleures fonctionnalités pour des impacts moindres sur le milieu naturel ainsi que le cadre de vie.

2.1.4 Concertation au titre du code de l'environnement et évolutions suite à cette concertation

Une concertation publique sans garant a été organisée en application des articles L.121-1-A et R.121-1 et suivants du Code de l'environnement, une fois le délai de 4 mois de droit d'initiative échu.

Les objectifs de la concertation étaient les suivants :

- Informer un large public (habitants, propriétaires des terrains d'assise du projet, associations locales et autres personnes concernées) ;
- Recueillir l'avis du public sur le projet, afin de prendre en compte dans la mesure du possible ses remarques, questions et attentes lors des études ultérieures.

Celle-ci a été organisée en deux temps et réalisée par le Conseil Départemental de la Vendée du 20 juin 2023 au 13 juillet 2023 inclus.

Deux réunions publiques ont été réalisées les 12 et 19 juin 2023, suivies d'une exposition des dossiers de concertation et des panneaux en mairies pour les quatre communes concernées par le projet (Aizenay, Coëx, Saint-Révérend et l'Aiguillon-sur-Vie) du 20 juin au 13 juillet 2023 inclus.

La majorité des contributions émanent de riverains ou d'exploitants directement concernés par l'aménagement de la RD 6. Aussi, les remarques et observations concernent principalement le côté d'élargissement ou le tracé des rétablissements au droit de leurs propriétés et/ou exploitations.

Certains habitants, riverains de la RD 6, ont exprimé leurs inquiétudes quant aux nuisances générées par le projet notamment sur le plan sonore. Le monde agricole a également soulevé des interrogations sur les impacts du projet vis-à-vis de leurs outils de travail et le rétablissement des réseaux viaires et d'irrigation.

Suite à la concertation, le Département de la Vendée a décidé d'apporter les compléments et modifications de tracé exposés ci-après.

2.1.4.1 Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins

A Présentation de la solution retenue à l'issue de la concertation

Trois créneaux de dépassement : deux dans le sens Aizenay > Saint-Gilles-Croix-de-Vie et un dans l'autre sens seront créés.

Afin de répondre à la demande d'élargissement préférentiellement côté nord à l'extrémité est de la section, le Département a souhaité vérifier au préalable que l'élargissement au nord sur ce secteur n'engendre pas d'impact environnemental plus important qu'au sud. **Le cas échéant, l'élargissement côté nord sera confirmé, le cas contraire, un élargissement côté sud sera réalisé avec mise en place d'un merlon paysager (voir analyse ci-après, paragraphe B.a).**

Au centre de la section, l'élargissement est réalisé au sud afin d'éviter les impacts sur les bâtiments de la fromagerie.

A l'extrémité ouest, l'élargissement est fait à la fois au nord et au sud pour limiter les impacts sur les propriétés de Sainte-Henriette situées de part et d'autre de la RD6.

Les élargissements sont conçus avec un léger décalage de l'axe existant afin d'éviter l'impact sur les haies existantes.

Les 3 créneaux de dépassement sont entrecoupés par 3 carrefours tourne-à-gauche permettant la desserte locale et le rétablissement de chemins agricoles existants, dont le positionnement est confirmé.

Concernant les tracés des voies de rétablissements, ils sont réalisés comme suit :

- Les voies de rétablissements connectées au carrefour tourne à gauche à l'ouest de la section :
 - Le tracé de la desserte de Bellevue et Sainte-Henriette au nord de la RD 6 longe la RD6 en passant devant les parcelles existantes au droit de la RD 6 existante et est arrêté à l'est de l'habitation de la Sainte-Henriette ;
 - La desserte des parcelles agricoles du GAEC LES EPINARDS sur le secteur de Sainte-Henriette est assurée via l'option n°2, dont le tracé sera optimisé en concertation avec les exploitants ;
 - Pour la desserte de la fromagerie, des champs alentours et raccordant la voie rurale, l'option 3 est adoptée ;
 - La voie de rétablissement au sud de la RD 6 pour la desserte de l'habitation et des champs alentours est raccourcie conformément à la demande des exploitants concernés ;
- Les voies de rétablissement connectées au tourne à gauche central :
 - La voie de rétablissement au nord desservant d'un côté l'étang existant et de l'autre une maison est conservée telle que présentée à la concertation ;
 - La voie de rétablissement au sud est conservée telle que présentée à la concertation du côté de l'entreprise « Les Jardins de Vendée ». Pour la desserte de la Dédrière, le Département a étudié les impacts de l'option 3 (option 2 sur la figure 13) proposée par les riverains afin de comparer ses impacts au regard de l'option 2 (option 1 sur la figure 13) proposée à la concertation (voir analyse ci-après, paragraphe B.b).

La desserte du Bignon s'effectue via La Galivière.

Le tracé nécessite la déconstruction de l'habitation située au lieudit Bellevue au sud de la route.

B Mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser sur la solution retenue

B.a Élargissement nord ou sud à l'est de la section (secteur de la Dédie)

Concernant l'élargissement au nord, celui-ci impacte de manière limitée un boisement ainsi que des zones humides, que l'élargissement au sud ne présente pas. Cependant, l'élargissement au sud impacte un linéaire plus important de haies présentant un enjeu écologique fort ainsi que des terrains agricoles. De plus, l'élargissement côté sud rapproche la route des habitations de la Dédie.

A noter que le Noiron est traversé à deux reprises quel que soit l'élargissement envisagé.

L'élargissement au nord est donc retenu.



Variante 1



Variante 2



Figure 14 : Enjeux écologiques au droit de l'extrémité Est de la section 1

B.b Options 1 ou 2 (desserte de la Dédrière)

Concernant l'option 2 (correspondant à l'option 3 issue de la concertation, l'option 1 initiale ayant été écartée), celle-ci impacte deux zones d'enjeux écologiques forts correspondant à des haies (une seule selon le tracé choisi pour le raccordement à la voie de rétablissement). Des investigations complémentaires ont été menées sur le tracé de l'option 2. Des enjeux forts ont alors été mis en évidence sur le linéaire de haies. L'option 1 impacte un linéaire de haies beaucoup plus faible, en traversée du Noiron uniquement.

Les options 1 et 2 traversent toutes deux le Noiron à une reprise.

D'un point de vue agricole, l'option 2 est privilégiée à l'option 1, au regard des impacts sur la parcelle à l'est du Noiron, car limite les effets de coupure de cet îlot.

L'option 2 a été retenue.



En rouge : enjeux écologiques forts. En bleu foncé : enjeux écologiques forts pour le milieu aquatique.

Figure 15 : Enjeux écologiques au droit des options

2.1.4.2 Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx

A Présentation de la solution retenue à l'issue de la concertation

Deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens, seront réalisés. Ils seront séparés par la création d'un tourne à gauche dans les 2 sens de circulation.

La RD 6 est élargie au sud entre le tourne à gauche des Trois Chênes et le tourne à gauche créé puis au nord jusqu'au giratoire de la déviation de Coëx.

Au nord de la RD6, la voie de rétablissement longe la route départementale et est connectée au giratoire de la déviation de Coëx, au tourne à gauche créé ainsi qu'à celui des Trois Chênes.

Au sud, une voie de rétablissement est créée le long de la RD6 entre le nouveau tourne à gauche et le tourne à gauche des Trois Chênes et permet notamment la desserte de Saint-Eugène et des Landes.

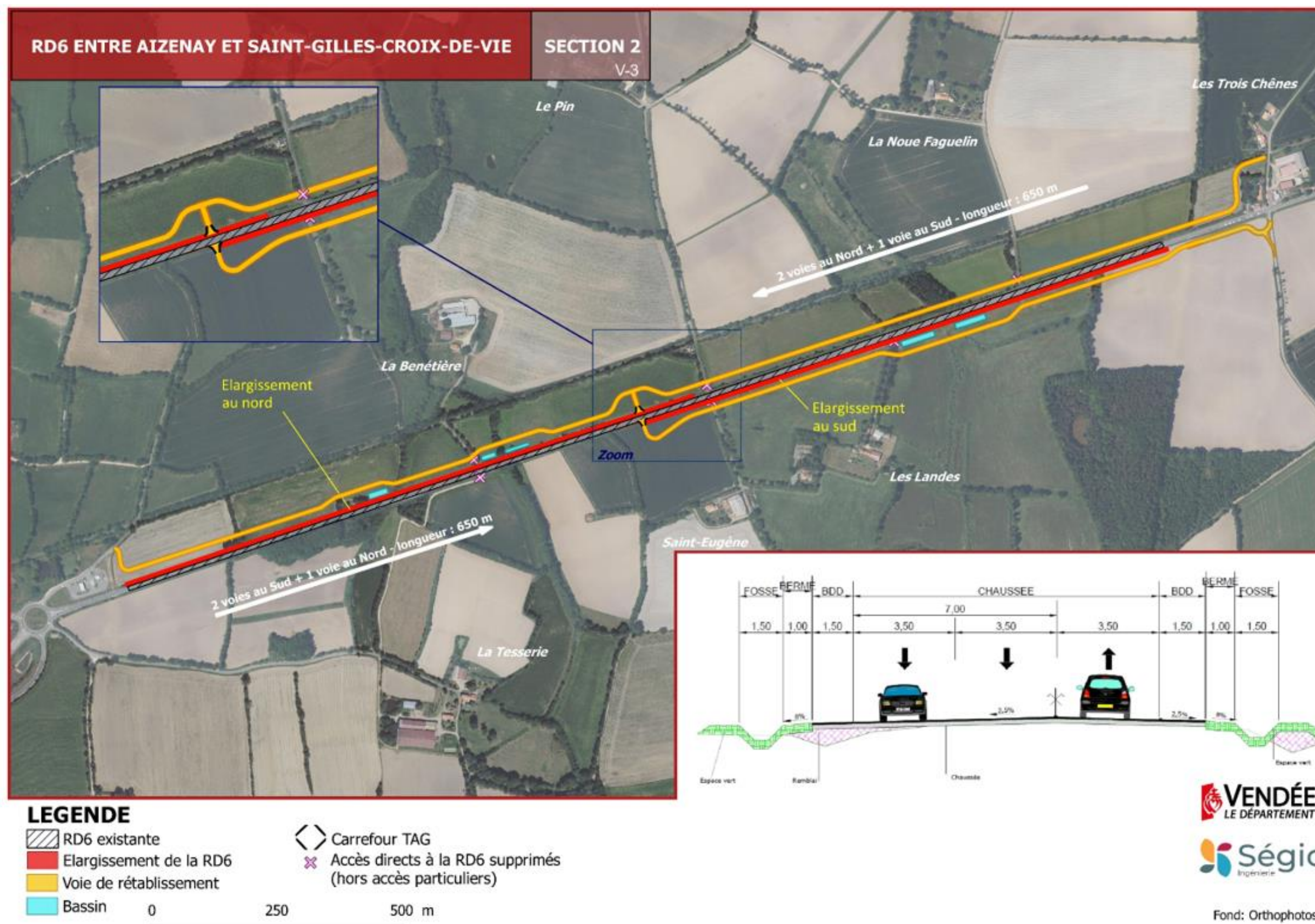


Figure 16 : Plan de la section 2 à l'issue de la concertation

2.1.4.3 Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ Rd 94 (Saint-Révérend)

A Présentation de la solution retenue à l'issue de la concertation

Deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens, sont créés et séparés par une zone de transition. Les côtés d'élargissement sont identiques à ceux présentés en concertation.

Le carrefour existant entre la rue René Bazin et la RD 6, accès secondaire au bourg de Saint-Révérend, est supprimé conformément à la demande des riverains qui se sont exprimés et du Maire de Saint-Révérend.

Au nord, le lieudit la Bruyère sera raccordé à la rue René Bazin, de même pour l'habitation située au Birot par une voie de rétablissement longeant la RD 6.

Au sud, la Landette et la Buissonière sont raccordées à la voie communale desservant l'Inésièrre, par la création d'une voie de desserte.

Des investigations écologiques complémentaires ont été menées afin de préciser les enjeux dans les parties non prospectées de ce secteur.

La voie communale desservant le Birot est raccordée à la RD 6 par la voie communale et la voie de rétablissement longe la RD6.

Le site d'exploitation des Viollières est desservi par l'arrière et la voie de rétablissement agricole créée au nord de la RD 6 longe la route. La voie de rétablissement agricole projetée au sud de la RD 6 traverse le bois existant.

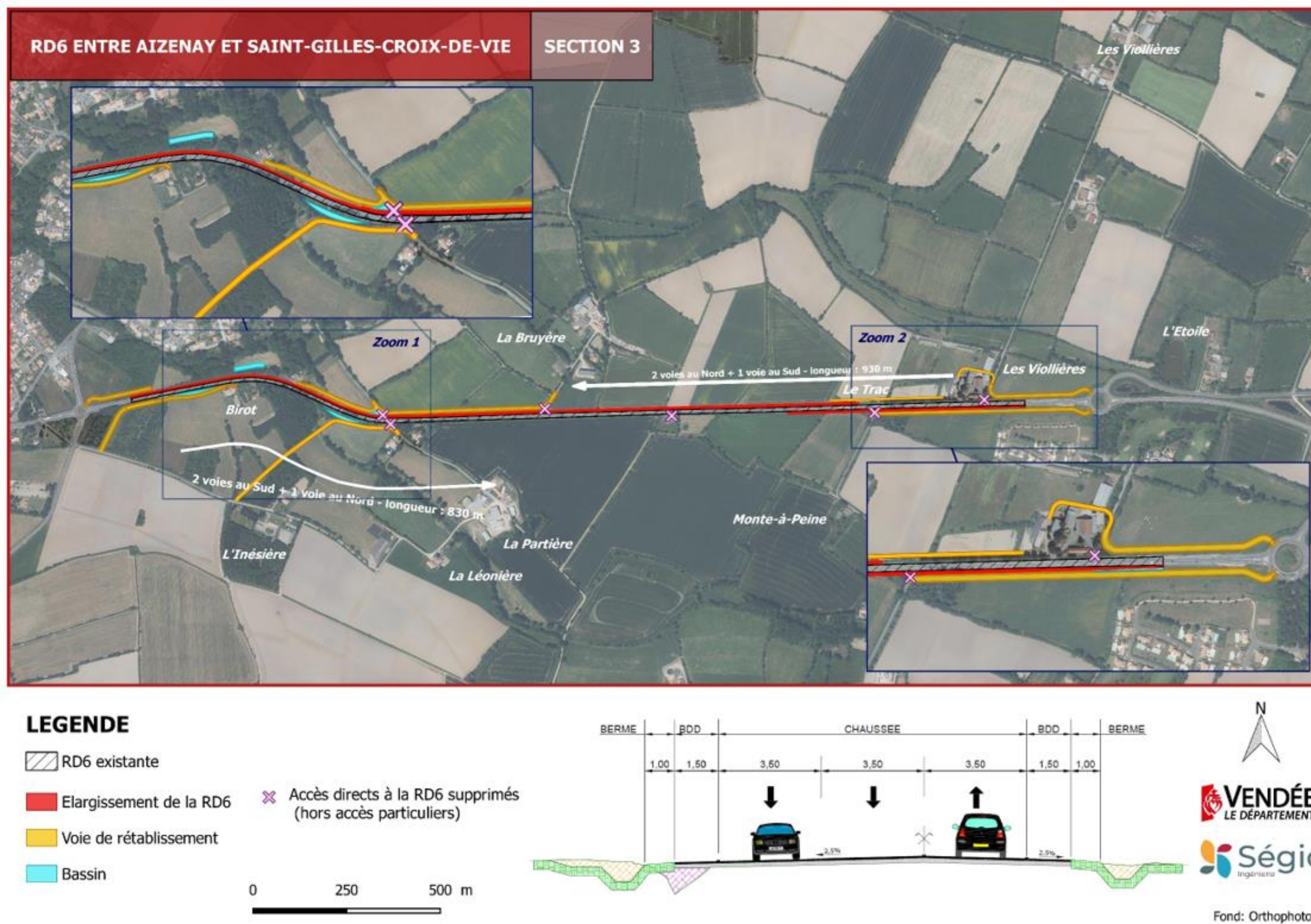


Figure 17 : Plan de la section 3 à l'issue de la concertation

B Mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser sur la solution retenue

La séquence ERC a été particulièrement appliquée sur cette section. Des adaptations locales ont effectivement été réalisées afin de minimiser les impacts sur l’environnement.

La RD 6 longe le ruisseau du Birot, l’élargissement de la RD 6 aurait nécessité le dévoiement du cours d’eau et créé des impacts sur le boisement en lisière de la RD6. Au regard de l’état initial, ces secteurs constituent des milieux favorables :

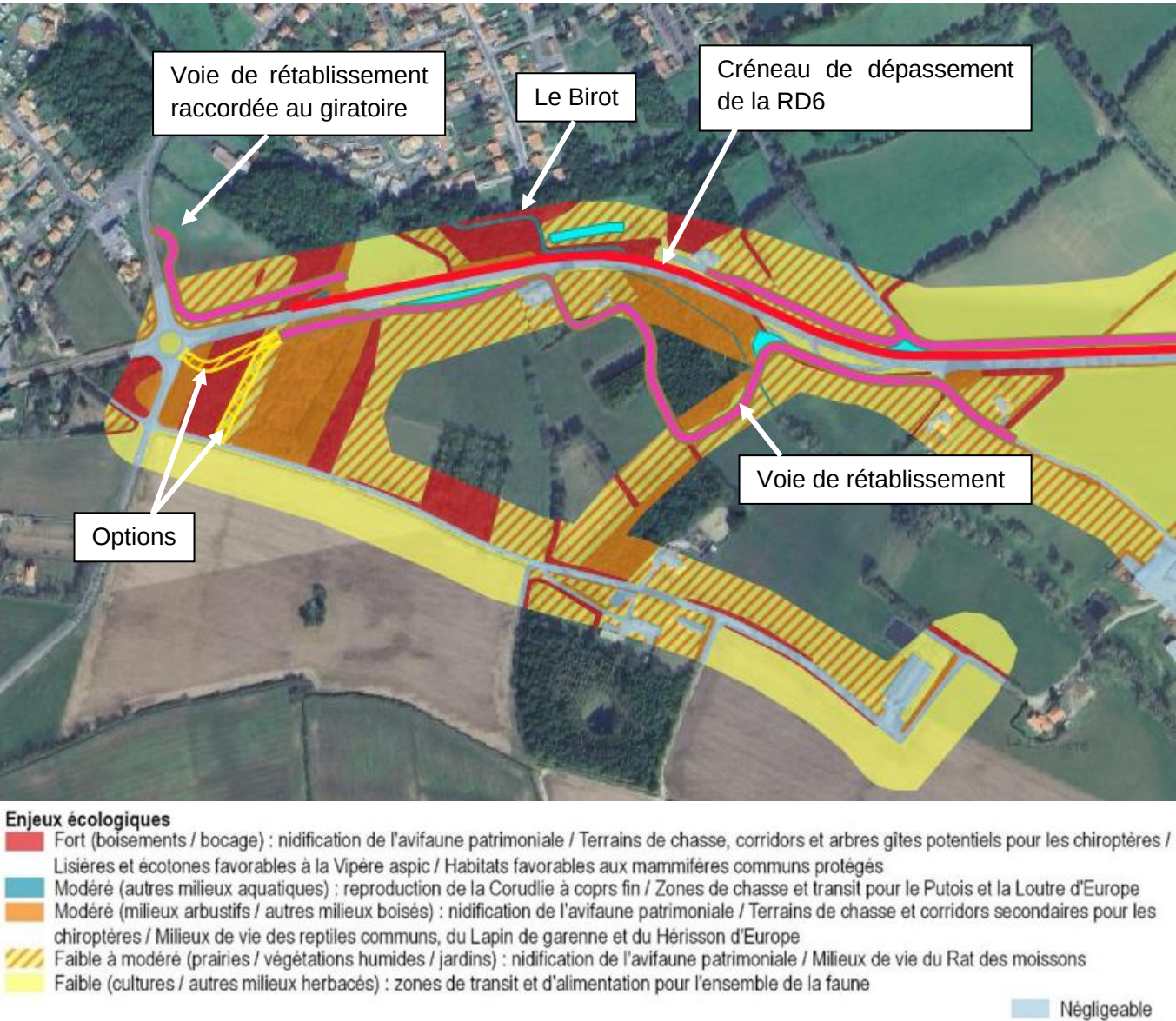
- À l’hibernation, au transit et à l’alimentation des amphibiens en phase terrestre ;
- À la parturition et au repos hivernal de la Vipère aspic, et constituant des caches et des abris pour les reptiles ;
- Au Putois d’Europe et aux mammifères communs ;
- Aux chiroptères (arbres à cavités et terrains de chasse et de transit) ;
- A la nidification de l’avifaune patrimoniale.

Aussi, au regard des enjeux écologiques forts, il a été choisi de réduire le créneau de dépassement sur ce secteur.

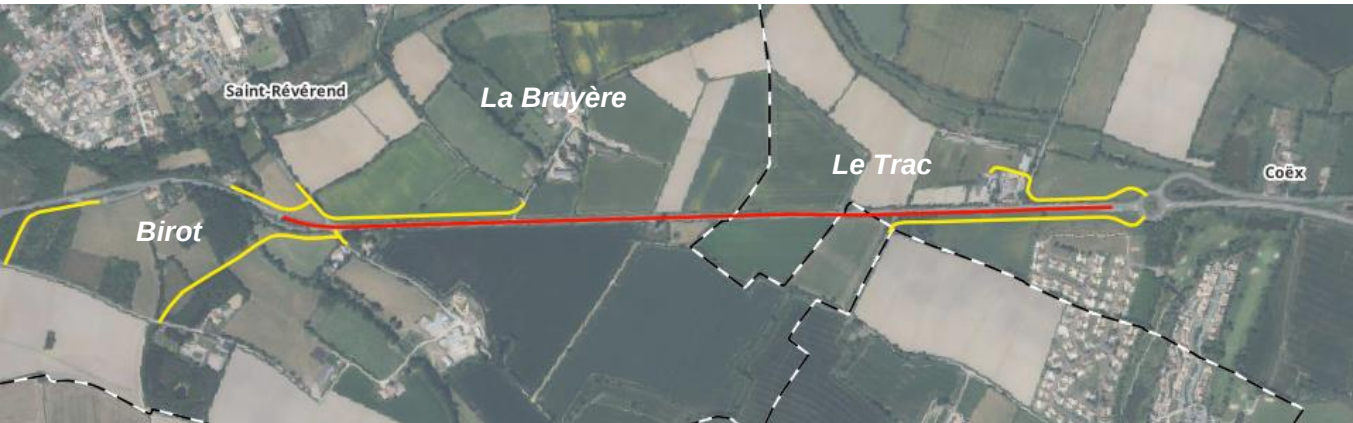
La suppression de ce créneau de dépassement, rend également inutile la voie de rétablissement raccordée au giratoire au nord de la RD 6. Cette voie de rétablissement traversait notamment un champ présentant des intérêts écologiques pour l’avifaune (nidification et secteur d’alimentation de l’avifaune patrimoniale) ainsi que des haies arbustives en bordure de voirie favorables à plusieurs groupes d’espèces (avifaune, chiroptères, mammifères, reptiles, amphibiens en phase terrestre).

On notera donc :

- La réduction du créneau de dépassement à 3 voies prévu au niveau du Birot (enjeux importants au nord comme au sud) ;
- La suppression de la voie de raccordement au nord de la RD6 tout à l’ouest (raccordement au giratoire) ;
- La suppression du rétablissement côté nord au niveau du Trac, en raison de la possibilité d’accès à cet ilot au Nord de l’exploitation des Viollières.



Projet à l’issue de la concertation avec le créneau de dépassement en rouge au niveau du Birot et la voie de raccordement en orange au niveau du giratoire Ouest.



Projet retenu sans le créneau de dépassement du Birot, sans la voie de raccordement au giratoire et sans la voie de rétablissement du Trac

Figure 18 : Adaptations du projet

2.2 DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET

La portion de la RD6 située entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie est un axe bidirectionnel d'une longueur de 24 km avec un trafic en constante augmentation.

La sécurité et la fluidité du trafic de cet itinéraire ont été en partie améliorées en 2012 par la mise en service du contournement de Coëx. Cet axe primaire du réseau routier départemental est aussi emprunté par de nombreux transports exceptionnels (bateaux de plaisance, mobil-homes), et comporte de nombreux accès riverains et agricoles.

Afin d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sur cet axe et de sécuriser les différentes traversées et cheminements agricoles, tout en limitant les impacts environnementaux et sur le foncier agricole, le Département a privilégié, en concertation avec les élus concernés par le projet, le parti d'aménager la RD6 avec la création de créniaux de dépassement à 3 voies.

Pour atteindre cet objectif, le projet consiste en l'élargissement de la chaussée de la RD6 et la création de voies de rétablissement pour maintenir la desserte des parcelles alentours.

2.2.1 Normes et guides

Les normes et guides considérés dans le cadre de cette étude sont donnés comme suit :

- Aménagement des Routes Principales édition 2022 – CEREMA 2022
- Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales – Setra – Décembre 1998 ;
- Révision des règles sur la visibilité et sur les rayons en angles saillant sur profil en long – CEREMA 2018.

2.2.2 Caractéristiques géométriques

2.2.2.1 Axe en plan de la RD 6

La géométrie de la RD6 est conçue en prenant en compte les normes de l'ARP 2022 catégorie de route R2 à 3 voies et les compléments issus du guide sur les visibilitées et les rayons saillants.

Le linéaire total du tracé est de :

- 3 430 m, pour la section 1 ;
- 2 225 m, pour la section 2 ;
- 1 990 m, pour la section 3 suite à la réduction du créniaux de dépassement au niveau du Birot au lieu de 2 400 m prévu initialement.

2.2.2.2 Profil en long de la RD 6

La géométrie de la RD6 est conçue en prenant en compte les normes de l'ARP 2022 catégorie de route R2 à 3 voies et les compléments issus du guide sur les visibilitées et les rayons saillants, correspondant au profil en long actuel de la route.

Les caractéristiques du profil en long recommandées par le guide sont :

Catégorie	ARP2022 R2
Déclivité minimale	0.5 %
Déclivité maximale	7.0 %
Rayon minimal en angle saillant	1 300 m
Rayon minimal en angle rentrant	1 300 m

Les valeurs minimales et maximales adoptées dans le cadre de ce projet sont résumées dans le tableau suivant par section :

Catégorie	Section 1 ARP2022 R2	Section 2 ARP2022 R2	Section 3 ARP2022 R2
Déclivité minimale	0.23 %	0.6 %	0.22 %
Déclivité maximale	5.2 %	1.3 %	2.1 %
Rayon minimal en angle saillant	2 745 m	8 000 m	8 450 m
Rayon minimal en angle rentrant	1 700 m	8 000 m	1 300 m

2.2.2.3 Profil en travers de la RD 6

Les largeurs des éléments constituant le profil en travers de la RD6 sont résumées dans le tableau suivant :

Éléments du profil en travers	Largeur (m)
Chaussée	3.50
Bande dérasée de droite	1.50
Berge	1.00
Arrondi de talus	0.50

Le dévers normal de chaussée est de 2.5 %.

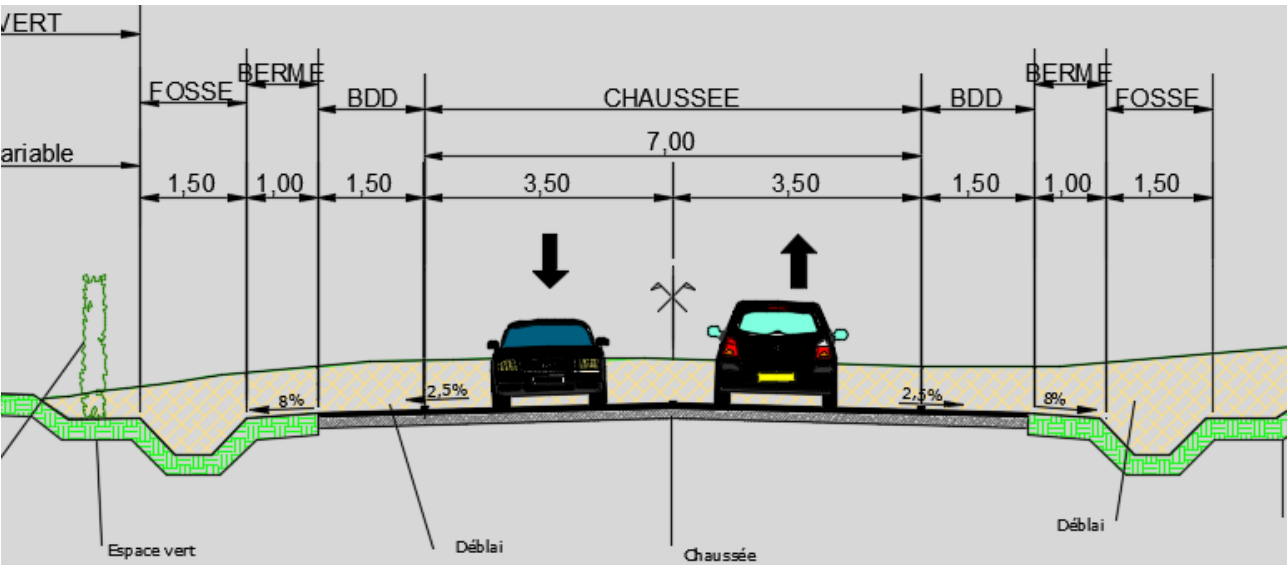


Figure 19 : Profil en travers de la RD6 en section à 2 voies

Dans les sections à 3 voies (créniaux de dépassement), la largeur de voie est portée à 7m.

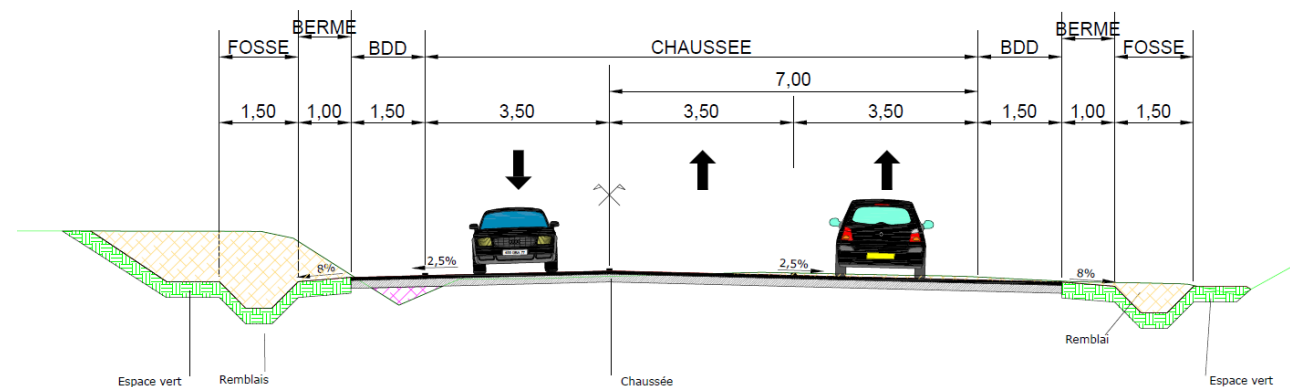


Figure 20 : Profil en travers de la RD6 en section à 3 voies

Les pentes des talus adoptées sont égales à 66.67% (3 pour 2) dans les déblais et les remblais.

Des voies de tourne à gauche sont installées sur certains carrefours.

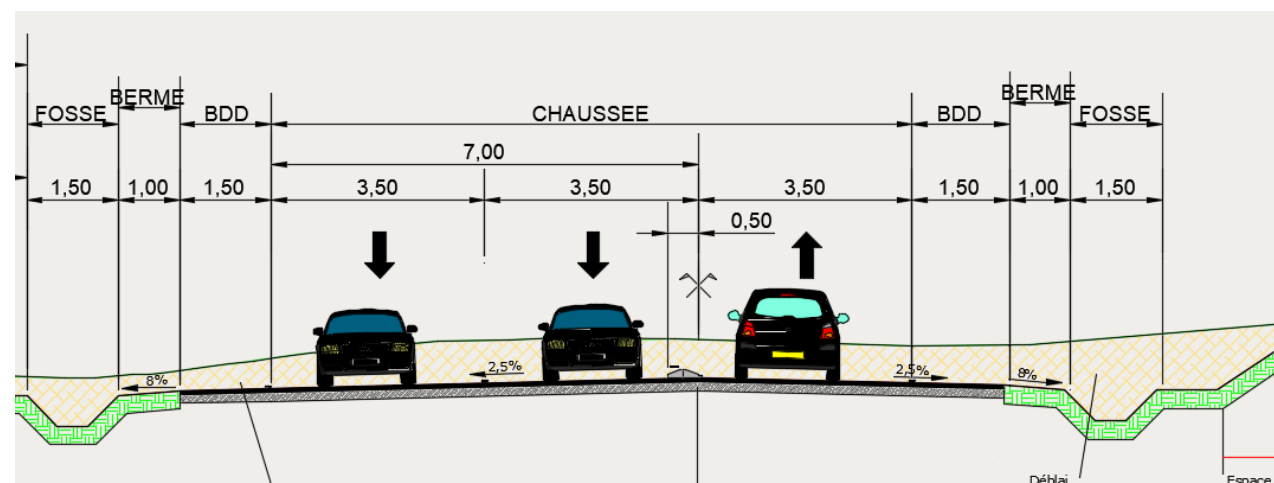


Figure 21 : Profil en travers de la RD6 en tourne à gauche

2.2.2.4 Séquence d'aménagement de la RD 6

A Section 1

Trois créneaux de dépassement sont mis en place sur cette section, entrecoupés de carrefours aménagés en tourne à gauche.

La séquence d'aménagement d'est en ouest est présentée ci-après.

A.a Carrefour de la Galivière

Ce carrefour est aménagé en tourne à gauche et présente des longueurs de stockages de 40m chacune.

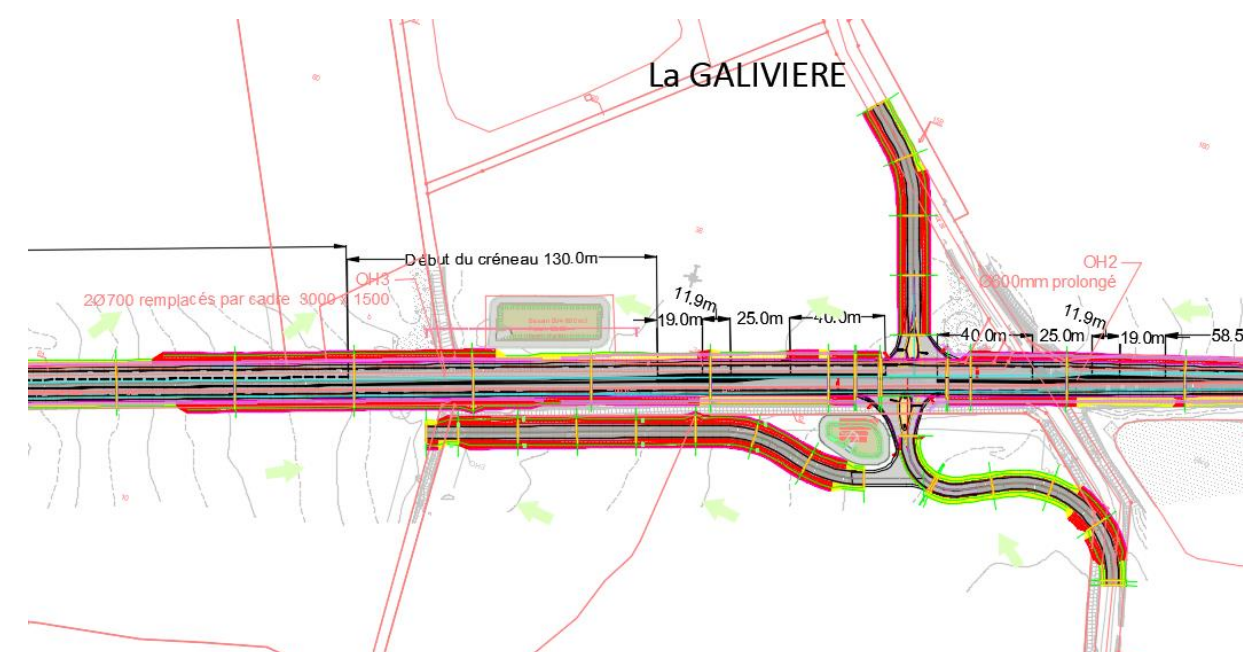


Figure 22 : Plan du carrefour d'extrémité Est Section 1

A.b Créneau Est

Ce créneau permet un dépassement en toute sécurité pour le sens est → ouest.

Il est basé sur le schéma de l'ARP 2022 suivant :

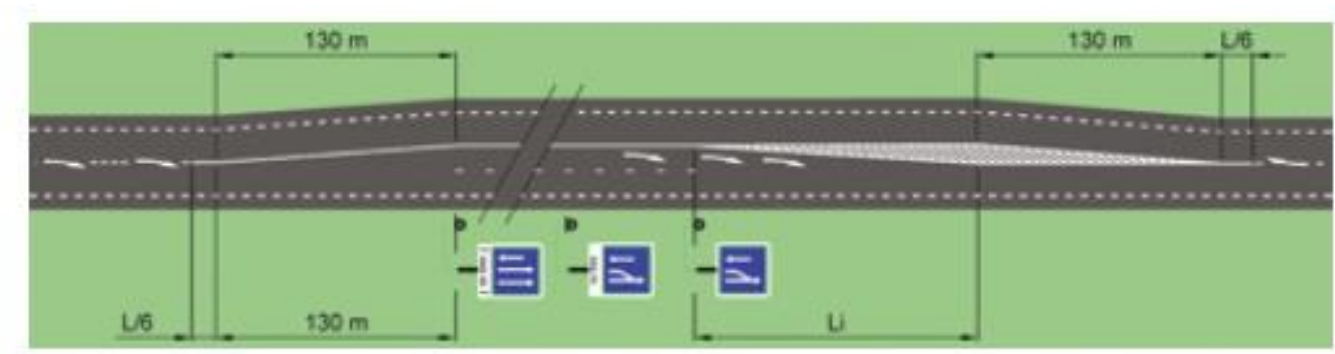


Figure 23 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

Ce schéma intègre un décrochement latéral de 130 m permettant de passer d'une voie à deux voies ainsi qu'un rabattement de la voie de dépassement d'une longueur de 234 m permettant de passer de deux voies à une voie. Entre les deux dispositifs d'extrémité se trouve la longueur utile du créneau de dépassement.

La mise en place de ce schéma sur la section 1 donne les longueurs suivantes :

- Longueur de décrochement : 130 m ;
- Longueur de créneau de dépassement : 466 m ;
- Longueur de rabattement : 234 m.



Figure 24 : Plan du créneau Section 1 - Est

Il est à noter que le créneau de dépassement « Créneau est » se trouve implanté entre deux carrefours équipés en Tourne   Gauche, les carrefours de la Galavi re et celui de la D di re.

A.c Carrefour La D di re

Ce carrefour est aménagé en tourne à gauche et présente des longueurs de stockages de 40m chacune.

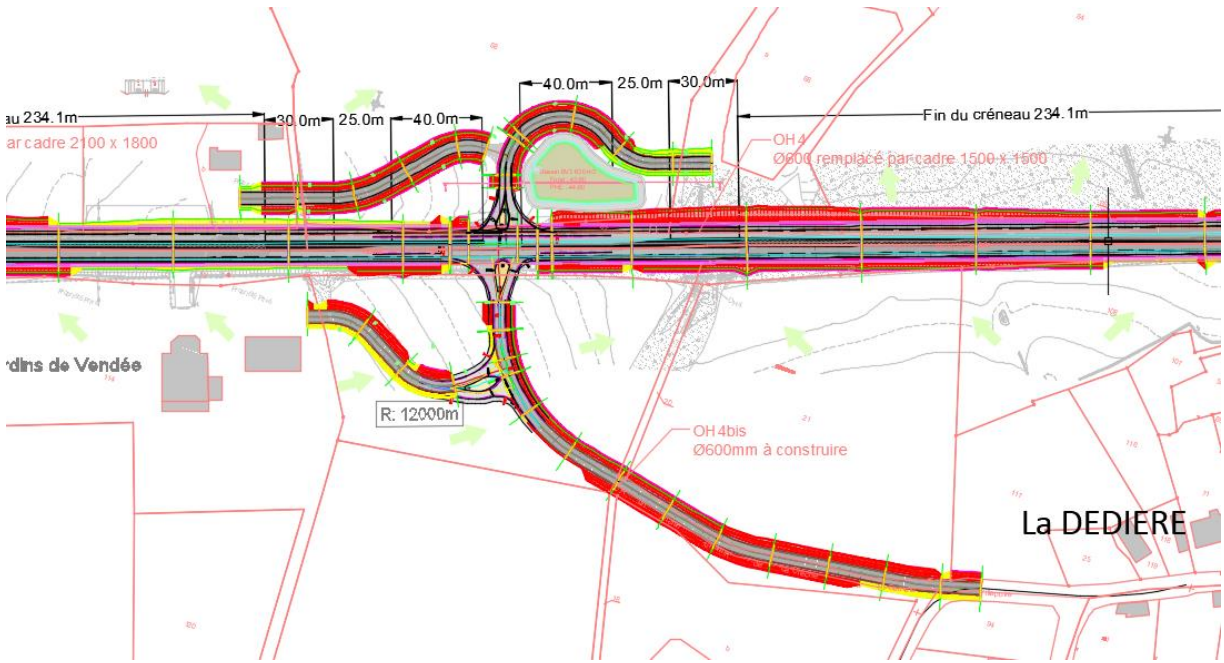


Figure 25 : Plan du carrefour de la D di re - Section 1

A.d Créneau Central

Ce créneau permet un dépassement en toute sécurité pour le sens ouest → est.

Il est basé sur le schéma de l'ARP 2022 suivant :

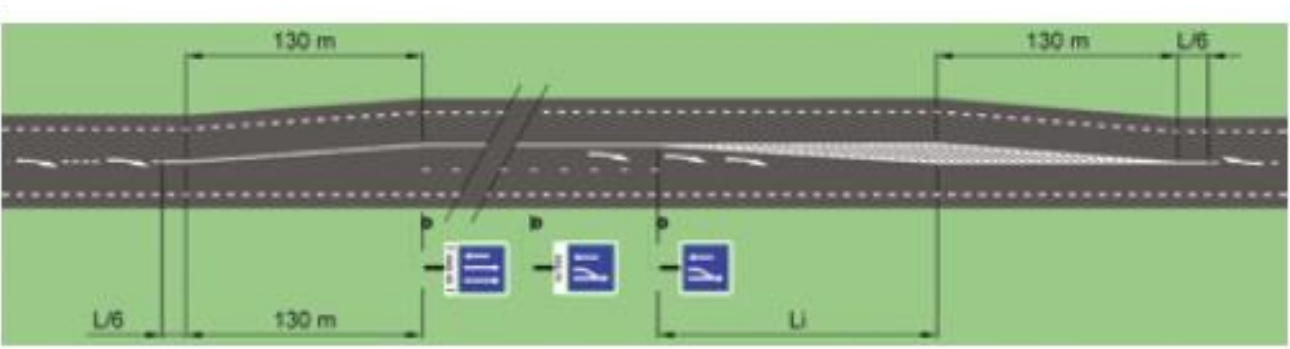


Figure 26 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

Ce schéma intègre un décrochement latéral de 130 m permettant de passer d'une voie à deux voies ainsi qu'un rabattement de la voie de dépassement d'une longueur de 234 m permettant de passer de deux voies à une voie. Entre les deux dispositifs d'extrémité se trouve la longueur utile du créneau de dépassement.

La mise en place de ce schéma sur la section 1 nous donne les longueurs suivantes :

- Longueur de décrochement : 130 m ;
- Longueur de créneau de dépassement : 501 m ;
- Longueur de rabattement : 234 m.

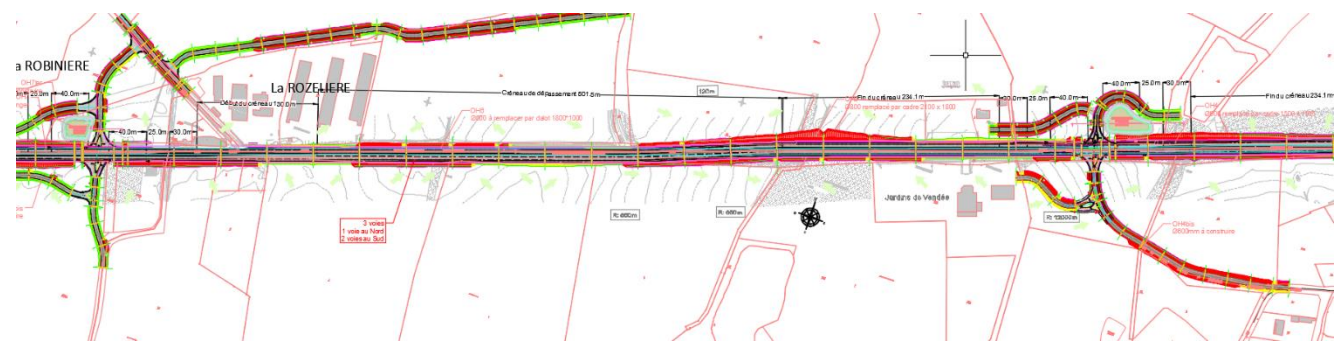


Figure 27 : Plan du créneau Section 1 - Centre

Il est à noter que le créneau de dépassement « Créneau central » se trouve implanté entre deux carrefours équipés en Tourne à Gauche, les carrefours de la Dédrière et celui de la Robinière.

A.e Carrefour La Robinière

Ce carrefour est aménagé en tourne à gauche et présente des longueurs de stockages de 40 m chacune.

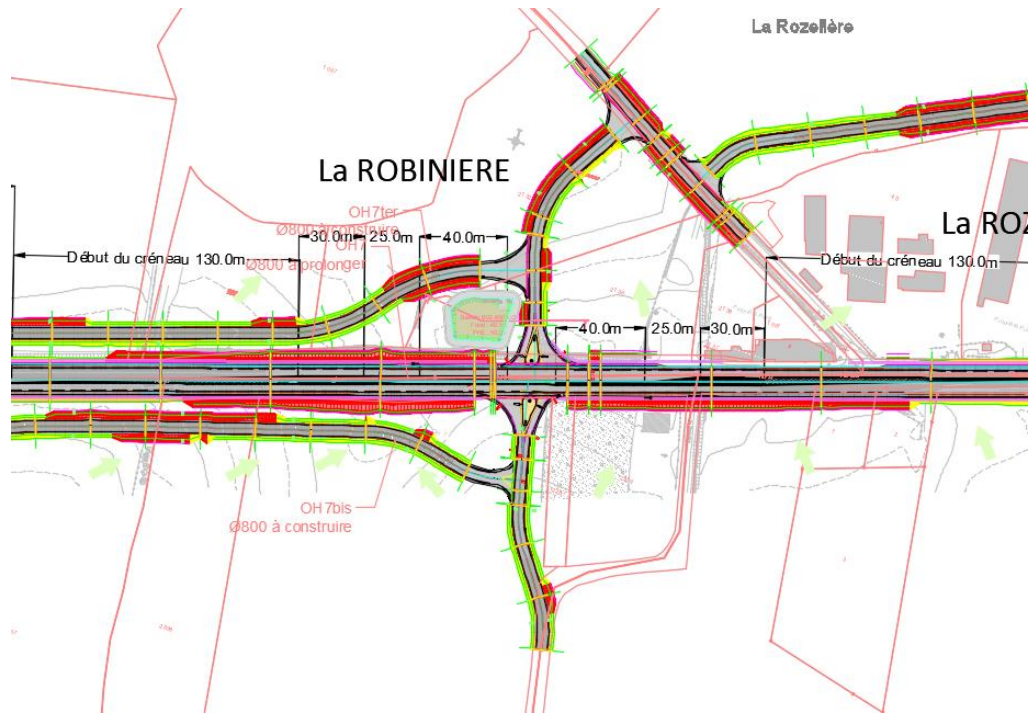


Figure 28 : Plan du carrefour de la Robinière - Section 1

A.f Créneau ouest

Ce créneau permet un dépassement en toute sécurité pour le sens est → ouest.

Il est basé sur le schéma de l'ARP 2022 suivant :

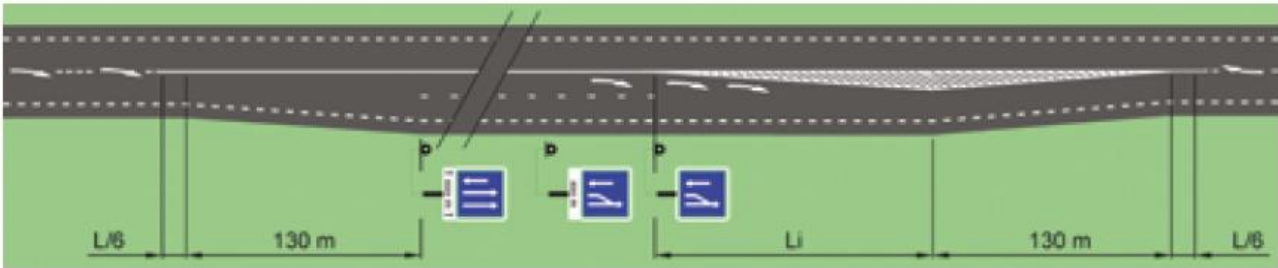


Figure 29 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

Ce schéma intègre un décrochement latéral de 130m permettant de passer d'une voie à deux voies ainsi qu'un rabattement de la voie de dépassement d'une longueur de 234m permettant de passer de deux voies à une voie. Entre les deux dispositifs d'extrémité se trouve la longueur utile du créneau de dépassement.

La mise en place de ce schéma sur la section 1 nous donne les longueurs suivantes :

- Longueur de décrochement : 130 m ;
- Longueur de créneau de dépassement : 551 m ;
- Longueur de rabattement : 234 m ;
- Longueur de déport latéral de 130 m.



Figure 30 : Plan du créneau Section 1 - Ouest

Il est à noter que le créneau de dépassement « Créneau ouest » se trouve implanté entre le carrefour équipé en Tourne à Gauche de la Robinière et le lieu-dit Les Quatre Chemins.

B Section 2

Deux créneaux de dépassement sont mis en place sur cette section, entrecoupés d'un carrefour aménagé en Tourne à Gauche.

La séquence d'aménagement d'est en ouest est présentée ci-après.

B.a Créneau Est

Ce créneau permet un dépassement en toute sécurité pour le sens est → ouest.

Il est basé sur le schéma de l'ARP 2022 suivant :

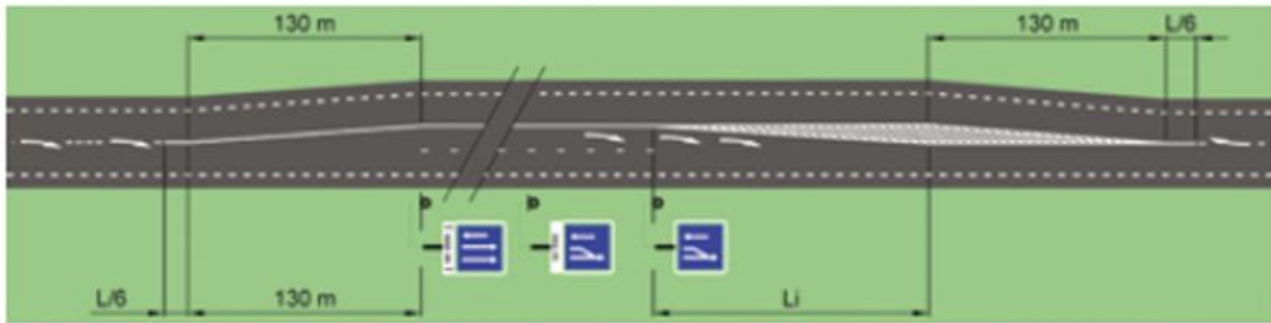


Figure 31 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

Ce schéma intègre un décrochement latéral de 130 m permettant de passer d'une voie à deux voies ainsi qu'un rabattement de la voie de dépassement d'une longueur de 234 m permettant de passer de deux voies à une voie. Entre les deux dispositifs d'extrémité se trouve la longueur utile du créneau de dépassement.

La mise en place de ce schéma sur la section 1 nous donne les longueurs suivantes :

- Longueur de décrochement : 130 m ;
- Longueur de créneau de dépassement : 648 m ;
- Longueur de rabattement : 234 m.

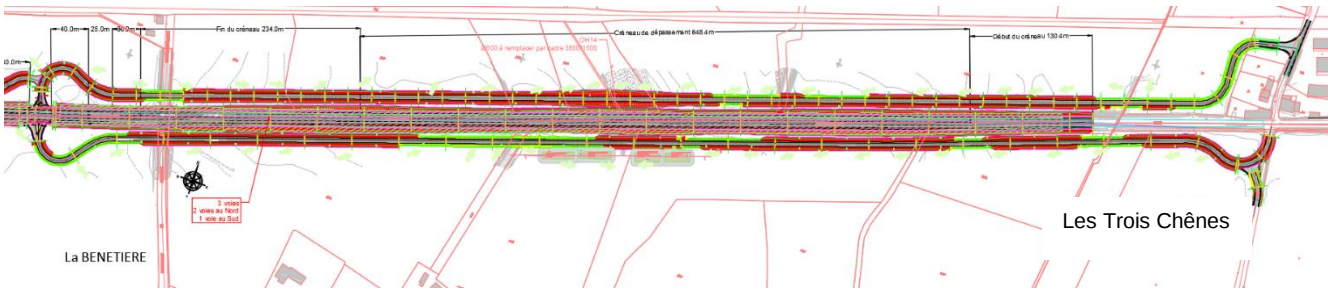


Figure 32 : Plan du créneau Section 1 - Est

Il est à noter que le créneau de dépassement Section 2 – créneau est se trouve implanté entre le lieu-dit Les Trois Chênes et le carrefour équipé en Tourne à Gauche de Saint-Eugène / La Benetière.

B.b Carrefour de Saint Eugène

Ce carrefour est aménagé en tourne à gauche et présente des longueurs de stockages de 40 m chacune.

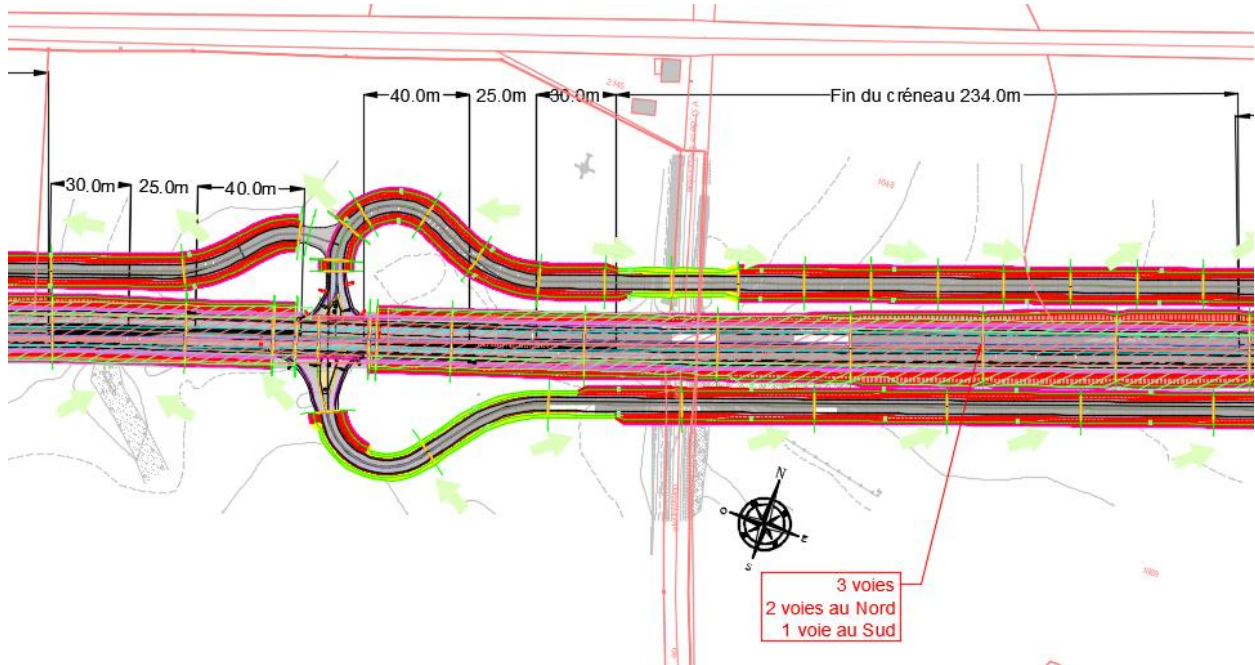


Figure 33 : Plan du carrefour de Saint Eugène - Section 2

B.c Créneau Ouest

Ce créneau permet un dépassement en toute sécurité pour le sens ouest → est.

Il est basé sur le schéma de l'ARP 2022 suivant :

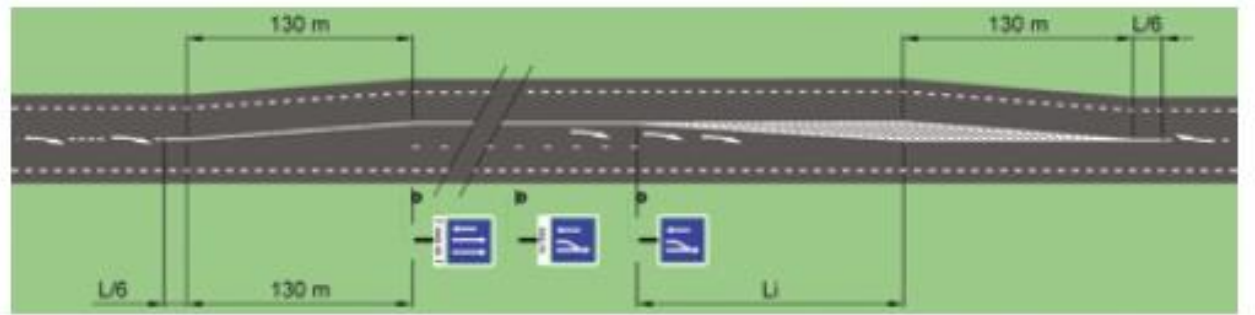


Figure 34 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

Ce schéma intègre un décrochement latéral de 130 m permettant de passer d'une voie à deux voies ainsi qu'un rabattement de la voie de dépassement d'une longueur de 234 m permettant de passer de deux voies à une voie. Entre les deux dispositifs d'extrémité se trouve la longueur utile du créneau de dépassement.

La mise en place de ce schéma sur la section 1 nous donne les longueurs suivantes :

- Longueur de décrochement : 130 m ;
- Longueur de créneau de dépassement : 634 m ;
- Longueur de rabattement : 234 m.

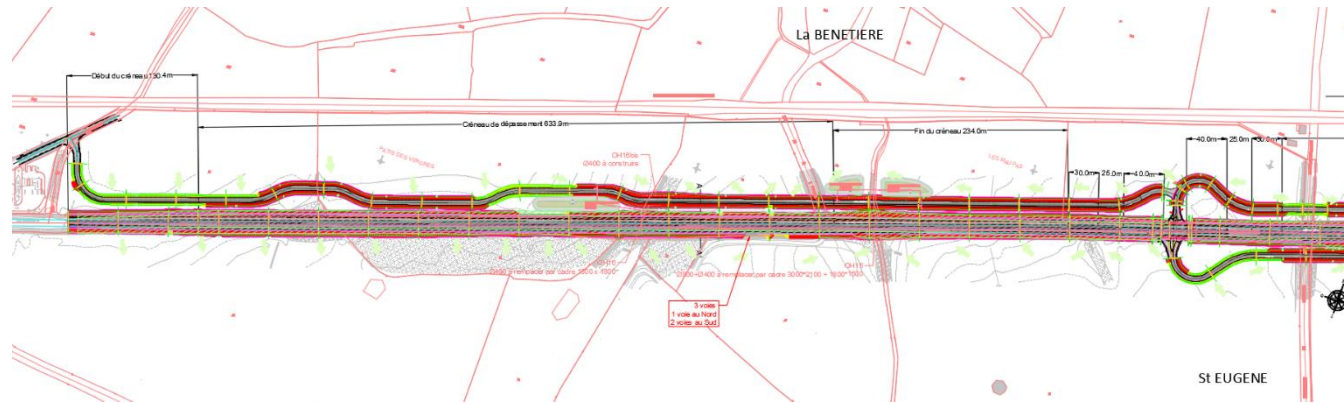


Figure 35 : Plan du créneau Section 2 - ouest

Il est à noter que le créneau de dépassement Section 2 – créneau est se trouve implanté entre le carrefour équipé en Tourne à Gauche de Saint-Eugène et le carrefour giratoire RD6 / RD21 d'entrée est de Coëx.

C RD6 Section 3

Dans le cadre de la démarche « Eviter Réduire Compenser » (ERC), le créneau de dépassement le plus à l'ouest a été réduit, afin d'éviter le secteur du Birot sur la commune de Saint-Révérend. Cela a également permis de supprimer la voie de rétablissement initialement prévue au nord et raccordée au niveau du giratoire RD 6 / RD 94. Ces deux modifications ont permis de limiter les impacts environnementaux.

Deux créneaux de dépassement sont mis en place sur cette section. La transition entre ces deux créneaux de dépassement convergent est déterminée selon le schéma ci-après :

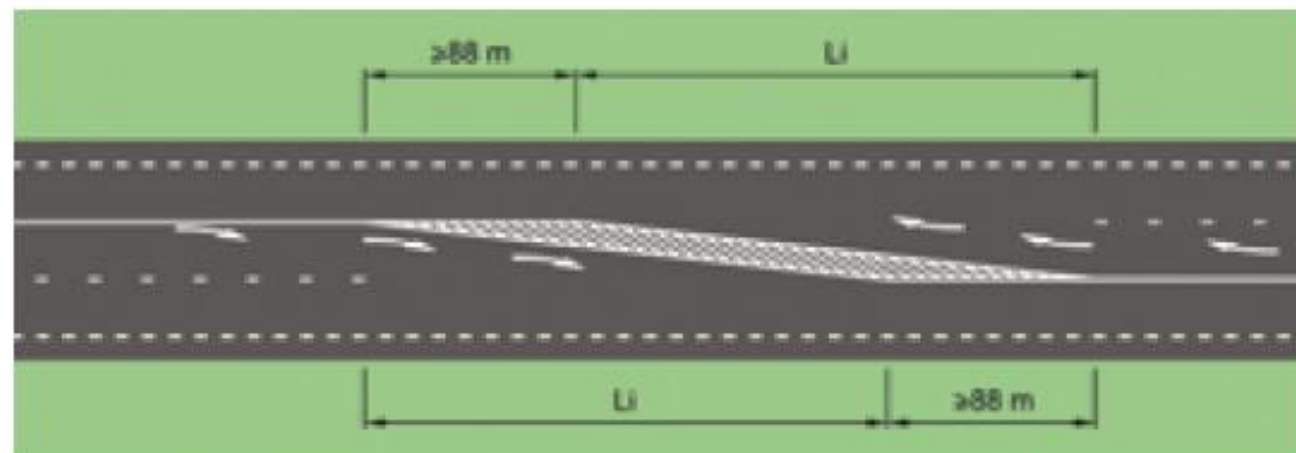


Figure 36 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022

La séquence d'aménagement d'est en ouest est présentée ci-après.

C.a Créneau Est

Ce créneau permet un dépassement en toute sécurité pour le sens est → ouest

La sortie à 2 voies du giratoire des Fontenelles existant est prolongée vers l'ouest afin de créer la deuxième voie du créneau de dépassement à 2 voies :

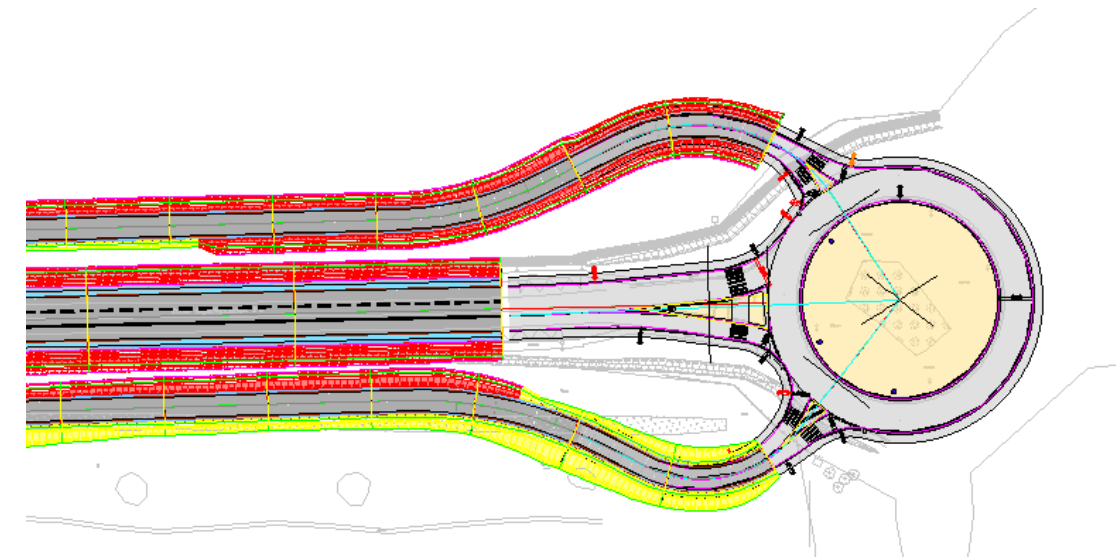


Figure 37 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies

Ce schéma permet de ne pas avoir à intégrer le déport de 130 m pour créer la deuxième voie et ainsi augmenter la longueur utile de créneau.

L'extrémité ouest du créneau suit le schéma présenté ci-dessous :

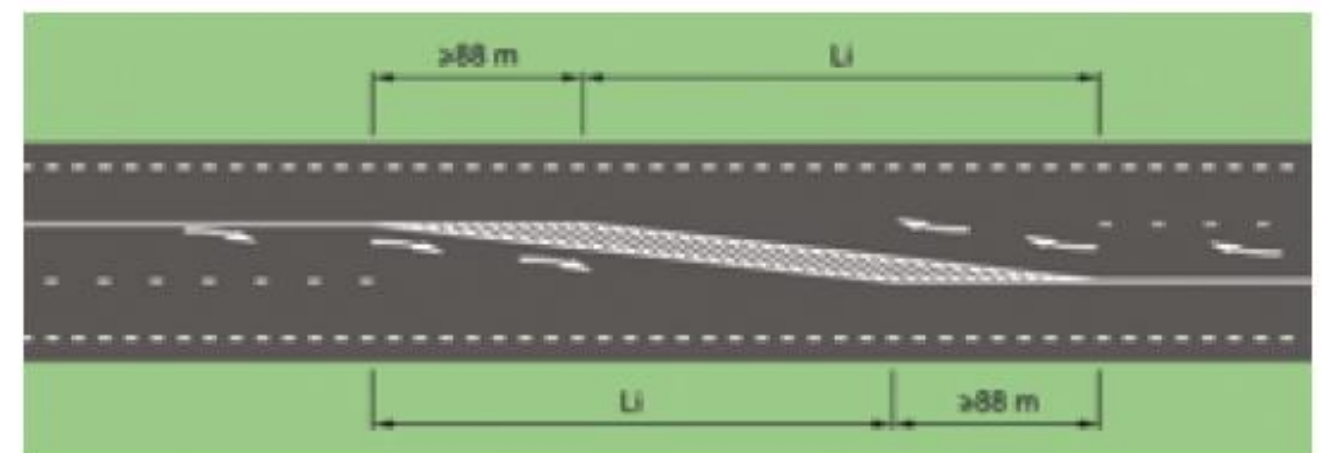


Figure 38 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022

La mise en place de ce schéma sur la section 3 créneau Est nous donne les longueurs suivantes :

- Longueur de décrochement : 0 m ;
- Longueur de créneau de dépassement : 855 m ;
- Longueur de rabattement : 234 m.

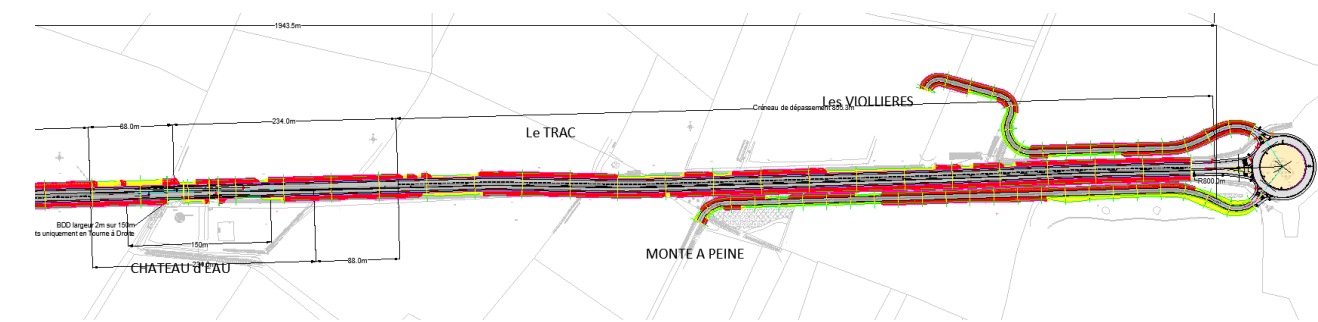


Figure 39 : Plan du créneau Section 3 - Est

C.b Créneau Ouest

Ce créneau permet un dépassement en toute sécurité pour le sens ouest → est

Un élargissement de 1 voie à deux voies dans le sens ouest –est est introduit dans la courbe de tracé en plan existante.

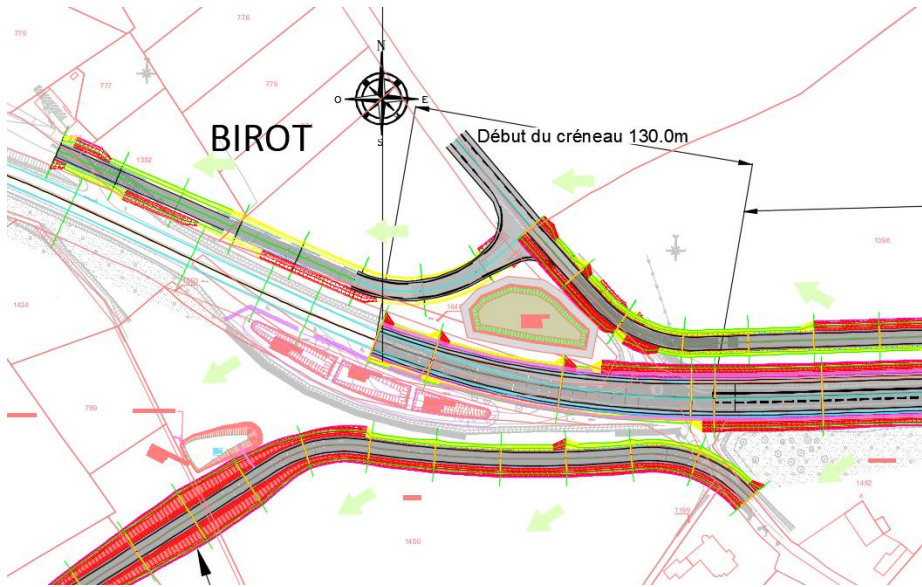


Figure 40 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies

L'extrémité ouest du créneau suit le schéma présenté ci-après :

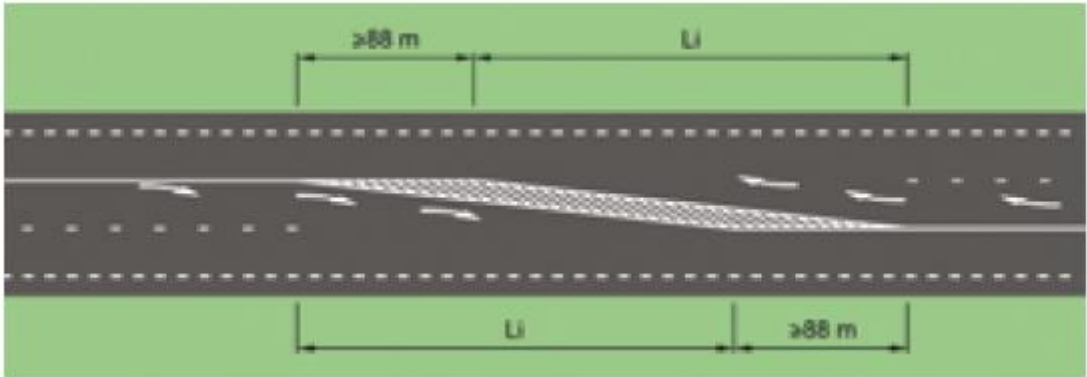


Figure 41 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022

La mise en place de ce schéma sur la section 3 – créneau ouest nous donne les longueurs suivantes :

- Longueur de décrochement : 130 m ;
- Longueur de créneau de dépassement : 625 m ;
- Longueur de rabattement : 234 m.

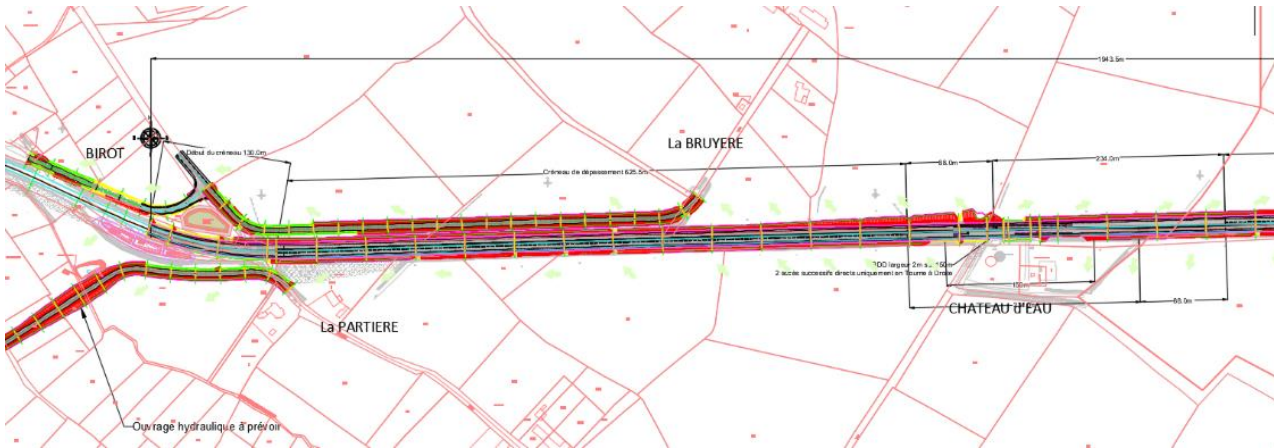


Figure 42 : Plan du créneau Section 3 - Ouest

2.2.3 Rétablissements routiers

Les accès seront rétablis via de nouveaux cheminements.

- Section 1 :
 - Deux rétablissements pour les lieux-dits Sainte-Henriette et Bellevue ;
 - Un rétablissement pour La Robinière ;
 - Un rétablissement pour la Rozelière ;
 - Un rétablissement pour La Dédrière et un rétablissement au nord de la RD6 proche de ce lieu-dit ;
 - Un rétablissement à La Galivière et un rétablissement au sud de la RD6 proche de ce lieu-dit ;
 - Un rétablissement pour le Bignon au nord-est (au niveau de la Galivière) ;
 - Un rétablissement pour la desserte agricole au nord-ouest de Sainte-Henriette ;
- Section 2 :
 - Deux rétablissements au nord de la RD6, permettant notamment de rétablir l'accès à La Benétière et aux Trois Chênes ;
 - Un raccordement au sud de la RD6, permettant notamment de rétablir l'accès aux Landes, à Saint-Eugène et aux Trois Chênes ;
- Section 3 :
 - Un rétablissement au Birot et à La Partière ;
 - Un rétablissement au nord du Birot (rétablissement de La Bruyère) ;
 - Un rétablissement aux Viollières ;
 - Un rétablissement au Mont-à-Peine.

Ces rétablissements permettront de desservir les lieux-dits, les parcelles agricoles et exploitations.

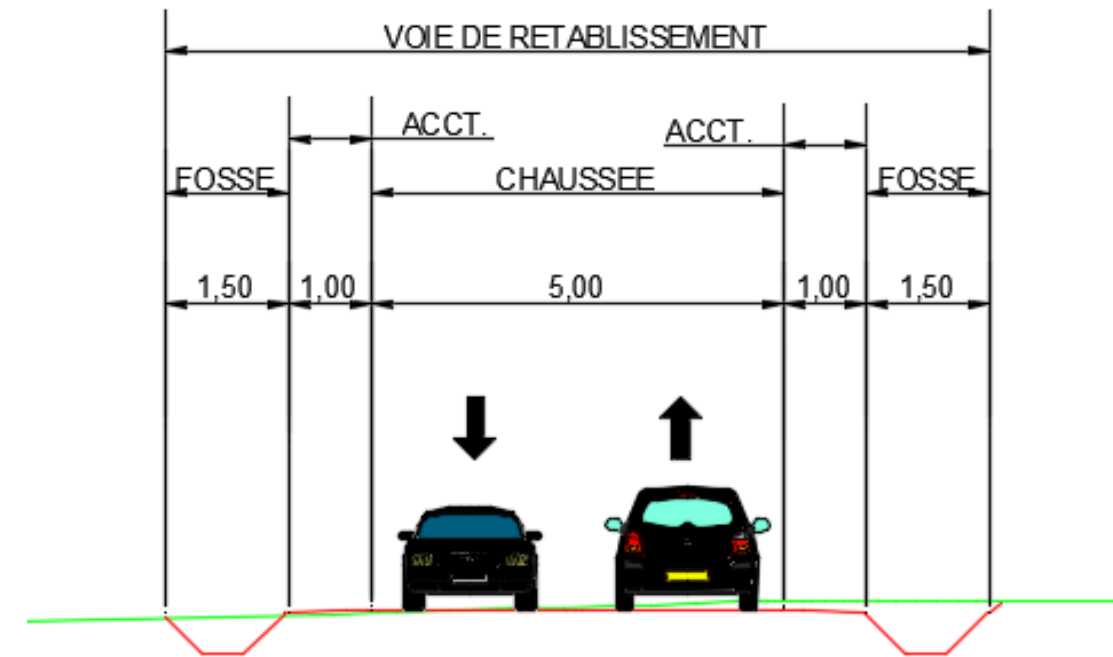


Figure 43 : Profil en travers des voies de rétablissement

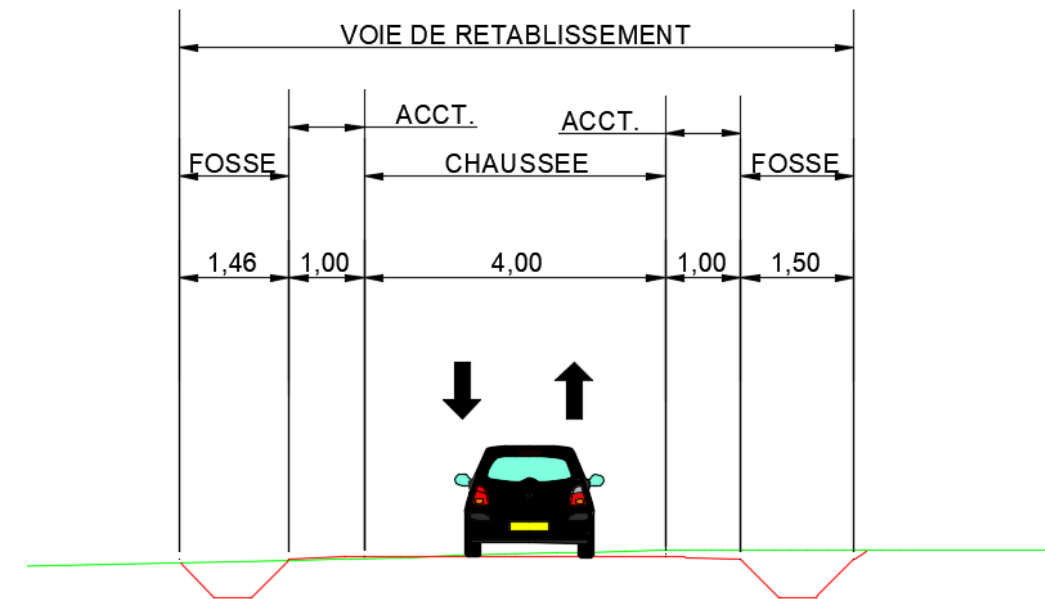


Figure 44 : Profils en travers des voies de rétablissement

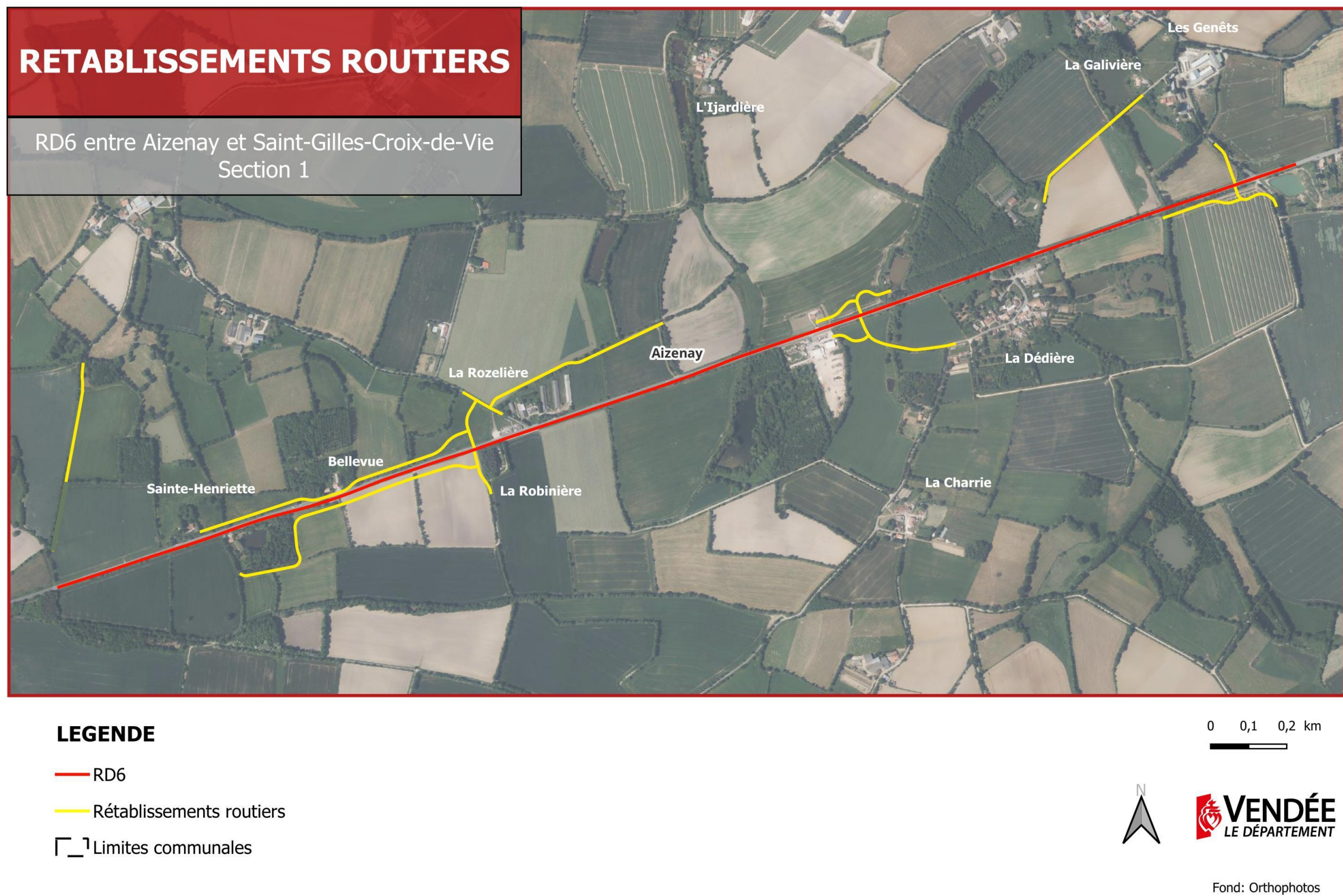
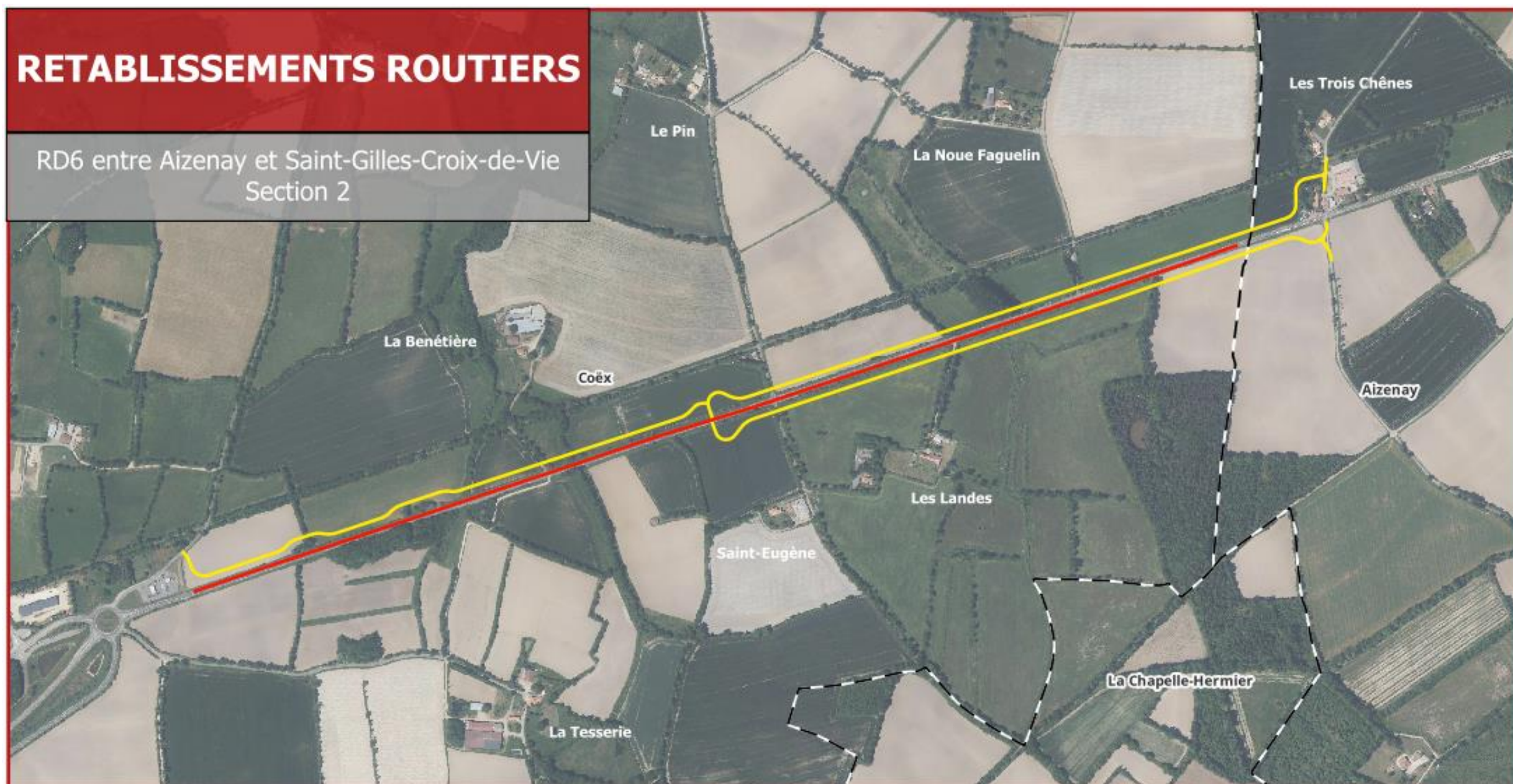


Figure 45 : Rétablissements routiers – section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)

RETABLISSEMENTS ROUTIERS

RD6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie
Section 2



LEGENDE

- RD6
- Rétablissements routiers
- Limites communales

0 0,1 0,2 km



Fond: Orthophotos

Figure 46 : Rétablissements routiers – section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)

RETABLISSEMENTS ROUTIERS

RD6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie
Section 3



LEGENDE

RD6

— Rétablissements routiers

└─┐ Limites communales

0 0,1 0,2 km



Fond: Orthophotos

Figure 47 : Rétablissements routiers – section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)

2.2.4 Ouvrages hydrauliques

Les ouvrages de rétablissement hydraulique le long de la RD6 permettent notamment de conserver la continuité hydraulique des cours d'eau et fossés, tout en permettant le franchissement des voiries. Au total, 19 ouvrages sont répertoriés sur le linéaire du projet, comme le présente la figure ci-dessous.

Il s'agit de buses, cadres ou canalisations.

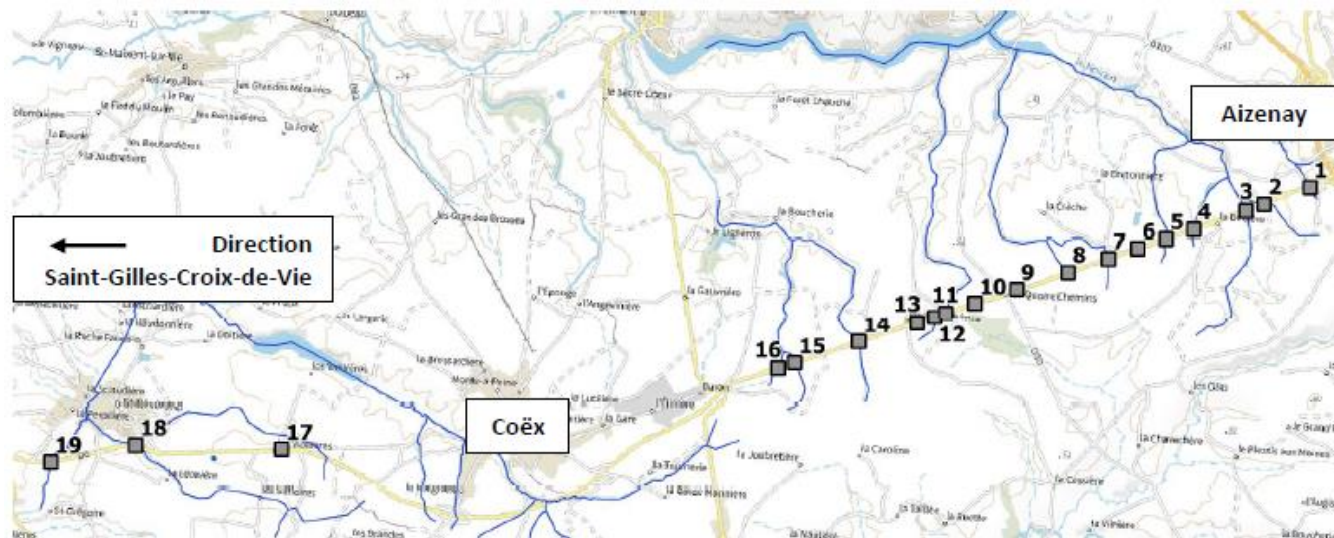


Figure 48 : Localisation des ouvrages hydrauliques le long de la RD6 (source : Aquagéosphère/ IGN)

Une analyse hydraulique a été réalisée et a permis de vérifier la capacité hydraulique des ouvrages de rétablissement existants. Une majorité des ouvrages hydrauliques est caractérisée par sa situation en tête de bassins versants et assure la transparence hydraulique de fossés.

Si aucun dysfonctionnement du réseau hydraulique n'a jusqu'alors été constaté sur le tronçon de la RD6 étudié, certains ouvrages de transparence seront redimensionnés de manière volontaire par le département car présentant un intérêt aussi bien hydraulique qu'écologique. Une analyse croisée sur ces deux aspects a en effet permis d'établir une liste d'ouvrages à reprendre :

- Section 1 : OH3, OH4 et OH5 ;
- Section 2 : OH14, OH15 et OH16.

Un nouvel ouvrage hydraulique OH18b sera créée sur le ruisseau du birot à l'intersection avec la voie de rétablissement de la Partière.

Un dimensionnement de ces ouvrages a été proposé, en respectant dès que possible les impositions du Guide technique Assainissement routier du Setra tout en considérant différentes contraintes techniques et topographiques.

Le détail des dimensionnements est présenté en Pièce E Etude d'impact, Partie 5 Impacts, mesures, méthodes et auteurs (chapitre 1.3.3.2 « Impacts sur les eaux superficielles en phase exploitation et mesures associées » / B. « Impacts sur les eaux superficielles en phase exploitation et mesures associées »).

2.2.5 Assainissement des eaux pluviales

Les ouvrages de gestion des eaux pluviales seront dimensionnés selon **une pluie décennale et un débit limité à 3 l/s/ha.**

La gestion des eaux pluviales sera assurée soit par des fossés enherbés disposés le long de la chaussée et acheminant les eaux vers des canalisations puis des bassins de rétention avant rejet au milieu naturel (talweg/fossés), soit par des fossés à redans de terre.

Les voies de rétablissement disposent également d'une gestion des eaux pluviales, le plus couramment via la mise en place de fossés à redans de terre.

Les rejets s'effectueront à débit limité vers le milieu naturel. Les fossés enherbés et les bassins assureront une décantation des eaux (dépollution préalable).

2.2.6 Aménagements paysagers

Afin de d'intégrer au mieux l'infrastructure routière et le territoire environnant tout en tenant compte de la trame végétale existante, le projet paysager s'organise selon différentes ambiances paysagères :

❖ La haie bocagère :



Illustration 49 : Exemple de haie bocagère

La haie bocagère est un élément caractéristique du territoire. Elle y est présente sur le pourtour des parcelles agricoles et le long de routes et chemins.

❖ Les bosquets :



Illustration 50 : Exemple de bosquet

Le territoire se compose de quelques bosquets donnant au paysage une impression d’espaces boisés. Malgré qu’ils soient en partie fondus dans les haies bocagères, ce type de végétation fait partie de l’identité du paysage. Les axes nouvellement créés impactent parfois des boisements, la reconstitution de bosquets aux abords permettra de compenser l’abattage des arbres nécessaire au passage de la route tout en intégrant les nouveaux carrefours en recréant une ambiance forestière dans le paysage.

❖ La prairie :



Illustration 51 : Exemple de prairie naturelle

En accompagnement des haies bocagères et des bosquets, une prairie naturelle prendra place le long des axes routiers. Composée uniquement d’une strate basse, elle permettra de conserver des co-visibilités avec le territoire environnant ainsi que des ouvertures visuelles sur le paysage plus ou moins proche. L’implantation de prairies naturelles permettra de conserver ces ouvertures visuelles.

2.3 EXPLOITATION ET ENTRETIEN

L’exploitant, le Pôle Infrastructures et Désenclavements du Conseil Départemental de la Vendée assurera l’entretien et l’exploitation de la future déviation et des ouvrages hydrauliques connexes.

Les voies de rétablissements qui seront créées seront classées dans le domaine public communal et par conséquent gérées et entretenues par les communes concernées.

2.4 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES ET ESTIMATIONS DES ACQUISITIONS

Le coût global d’investissement du projet est estimé à 17 760 000 M€ TTC. Ce coût comprend les travaux, les acquisitions foncières et les mesures environnementales.

Ce coût se décompose de la façon suivante :

2.4.1 Coût des travaux et des acquisitions foncières

Tableau 2 : Coûts des travaux et des acquisitions foncières

DEPENSES	COUT
Travaux (hors mesures en faveur de l’environnement détaillées ci-après) :	13 232 000 M€ HT
Acquisitions foncières*	473 000 €
Mesures en faveur de l’environnement	1 095 000 € HT
Total HT :	14 800 000 € HT
Total TTC (20% TVA sur les travaux)	17 760 000€ TTC

**La consultation des services de la direction départementale des finances publiques a été effectuée le 12 février 2025 L’avis du domaine a été émis le 19 février 2025 pour une dépense prévisionnelle de 473 000 euros. Il est consultable en annexe du présent dossier.*

Le coût des acquisitions foncières futures nécessaires à la réalisation du projet concerne l’acquisition de plusieurs parcelles.

2.4.2 Coût des mesures environnementales

Le coût détaillé des mesures environnementales est détaillé ci-après.

2.4.2.1 Coût du système d’assainissement pluvial

Le coût total du système d’assainissement s’élève à 822 850 €HT, intégrés aux travaux.

2.4.2.2 Coût des aménagements paysagers

Le coût des aménagements paysagers est intégré au mesures MCn1 et MCn6, soit 357 680 € TTC, soit 298 066 € HT.

2.4.2.3 Coût des mesures écologiques

Le tableau suivant liste les mesures prises en faveur de l’environnement dans le cadre de la réalisation du projet, depuis la phase de conception jusqu’à la phase d’exploitation.

Tableau 3 : Synthèse des mesures en faveur du milieu naturel

Type	Numéro	Libellé	Coût estimé TTC
Conception			
Evitement	MEn1	Choix d'un tracé de moindre impact	Intégré aux coûts du projet
Travaux			
Evitement	MEn2	Délimitation des emprises et mise en défens des milieux sensibles	57 500 €
	MEn3	Localisation des zones d'installation de chantier et de stockage provisoire de matériaux en dehors des secteurs d'intérêt écologique fort et des zones humides	Intégré aux coûts du projet
Réduction	MRn1	Phasage du chantier et planning adapté aux périodes de sensibilité de la faune	Intégré aux coûts du projet
	MRn2	Réduction des risques de pollution des milieux aquatiques et terrestres, et mise en place d'un assainissement provisoire de chantier avec protection des exutoires	Intégré aux coûts du projet
	MRn3	Prise en compte des espèces végétales exotiques envahissantes	Intégré aux coûts du projet
	MRn4	Mise en place de dispositifs provisoires limitant l'accès de la petite faune aux emprises du chantier dans les secteurs sensibles et déplacements éventuels de spécimens	145 000 €
	MRn5	Sauvetage des amphibiens avant comblement de la mare	3 000 €
	MRn6	Abattage maîtrisé des arbres à cavités favorables aux chiroptères	850 €
	MRn7	Investigation des bâtiments avant déconstruction	1 500 €
	MRn8	Limitation des éclairages et du travail de nuit en phase travaux	Intégré aux coûts du projet
Suivi	MSn1	Suivi écologique des travaux	Intégré aux coûts du projet
Exploitation			
Réduction	MRn9	Amélioration de la transparence écologique d'ouvrages hydrauliques	Intégré aux coûts du projet

Type	Numéro	Libellé	Coût estimé TTC
	MRn10	Remise en état des terrains à la fin des travaux	Intégré aux coûts du projet
Compensation	MCn1	Plantation de haies	351 480 €
	MCn2	Conversion de culture en prairie	354 000 €
	MCn3	Suppression de remblai	138 500 €
	MCn4	Evacuation des déchets agricoles	1 150 €
	MCn5	Création de mares	9 000 €
	MCn6	Création et amélioration de boisements	6 200 €
	MCn7	Mise en place d'îlots de sénescence	-
	MCn8	Comblement de fossé et rigole	86 000 €
Accompagnement	MAAn1	Création d'hibernaculum	9 000 €
Suivi	MSn2	Suivis écologiques des sites de compensation	150 000 €
TOTAL			1 313 180 € TTC

2.5 NOTICE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

L'appréciation de l'utilité publique d'un projet est réalisée sur la base de trois critères s'articulant autour des motifs de l'expropriation et du but poursuivi par la personne morale expropriante :

- S'agissant du critère de l'opportunité du projet (disfonctionnements que le projet tend à résoudre) ;
- S'agissant du critère du bilan coût / avantage, visant à s'assurer que les avantages de l'opération l'emportent sur les inconvénients ;
- S'agissant du caractère nécessaire de l'expropriation, l'appréciation va notamment dépendre de la connaissance que l'on a des parcelles de terrains visées par le projet.

2.5.1 Justification de la solution retenue à l'enquête publique

Pour rappel, les élus de la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont exprimé en 2018 leur besoin d'amélioration de la desserte économique et touristique de leur territoire. **La RD 6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie constitue l'axe principal pour l'accès au Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.**

En effet, la RD 6 est notamment raccordée à la RD 948 sur la commune d'Aizenay. La RD 948, axe La Roche-sur-Yon / Challans, relié sur le plan national aux autoroutes A 83 et A 87, est l'épine dorsale du nord-ouest vendéen et dessert notamment :

- Les îles vendéennes (Yeu et Noirmoutier) ;
- Challans et Saint-Jean-de-Monts (**par l'intermédiaire de la RD 205 réalisée en 2009** par le Département de la Vendée) ;
- Le pays de Saint -Gilles-Croix-de-Vie par la RD 6 et l'échangeur d'Aizenay ;
- Les sables d'Olonne par la RD 160 et l'échangeur de la Roche-sur-Yon.

Elle contribue au développement économique de l'ensemble de ce secteur.

La portion de RD 6 située entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie est un axe rectiligne, bidirectionnel d'une longueur de 24 km, qui supporte un trafic important, de l'ordre de 9 726 véh/j (TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel)2023) dont 5% de poids-lourds. Ce trafic est en constante augmentation (+3,9% entre 2015 et 2019). Cet axe est emprunté par de nombreux transports exceptionnels (bateaux de plaisance, mobiles homes, etc.) et par des engins agricoles.

Une première étape de concertation a eu lieu avec les élus locaux, afin de définir le parti d'aménagement. Deux variantes ont été présentées aux élus :

- Une variante en tracé neuf en 2x2 voies ;
- Une variante en amélioration de la route existante avec l'aménagement de créniaux de dépassement.

Les élus locaux ont validé à l'unanimité la 2^{ème} variante afin de limiter les impacts environnementaux et agricoles.

Le choix s'est donc porté sur l'aménagement de créniaux de dépassement et le regroupement des différents accès existants sur des carrefours sécurisés.

Par ailleurs, la déviation de Coëx mise en service en 2012 apportant satisfaction en termes de fluidité et de sécurité, il a été décidé de ne pas la réaménager.

2.5.2 Bilan coût/ avantages

2.5.2.1 Bénéfices collectifs

A Sécurité

Entre 2012 et 2020, 10 accidents ont été recensés sur la RD 6 entre Aizenay et Saint Révérend dont 2 mortels, 7 avec blessés hospitalisés (+24h) et 1 avec blessés légers.

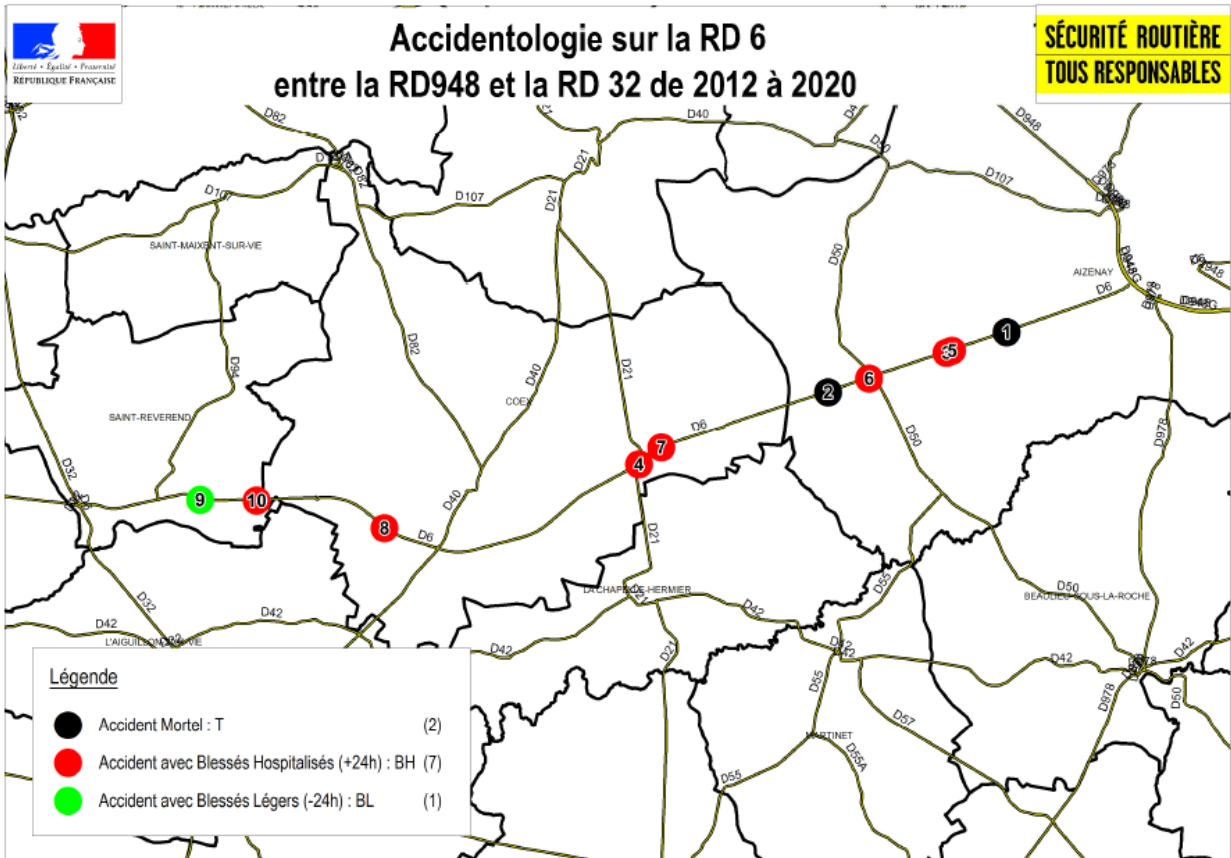


Figure 52 : Accidents recensés sur la RD6 entre 2012 et 2020

La carte ci-dessus présente la position des accidents recensés entre 2012 et 2020.

Par ailleurs, depuis 2020, trois autres accidents, s'ajoutant aux 10 recensés, ont été constatés :

- Le 10/01/2021 à 11h00 à COEX, RD6, lieu-dit « Le Pin » : **accident non mortel**, hors agglomération, hors intersection, plein jour, avec une météo normale et une surface de chaussée normale. Un véhicule de tourisme conduit par un usager masculin de 38 ans (blessé léger) heurte un autre véhicule de tourisme conduit par un usager masculin de 38 ans (blessé léger). *Source Observatoire national interministériel de la sécurité routière.*
- Le 22/11/2024 à 23h09 à AIZENAY, RD6, lieu-dit « La Robinière » : **accident mortel**, hors agglomération, hors intersection, plein jour, avec une météo de pluie forte et une surface de chaussée mouillée. Un véhicule de tourisme conduit par un usager masculin de 60 ans (tué) heurte un poids-lourd (>3,5T) conduit par un usager masculin de 24 ans (indemne) et un autre poids-lourd (>7,5T) conduit par un usager masculin de 48 ans (indemne). *Source Observatoire national interministériel de la sécurité routière.*

- Le 09/06/2025 à 14h30 à COEX, RD6 : **accident non mortel**, un choc latéral s'est produit entre deux véhicules : une voiture et une moto. L'homme qui conduisait la moto, âgé de 67 ans, a été transporté au centre hospitalier de La Roche-sur-Yon en urgence absolue. Les deux personnes qui se trouvaient dans la voiture, indemnes, ont été laissées sur place. (source Le Courrier Vendéen)

L'accidentologie est donc relativement limitée sur ce tronçon. En revanche **la gravité des accidents y est élevée**, sur 13 accidents dénombrés, 3 sont mortels, 8 avec blessés graves et 2 avec blessés légers.

En outre, le diagnostic routier de la RD 6 montre **une insuffisance de zones de dépassement sécurisés** ainsi que la présence de nombreuses intersections et accès entre l'échangeur RD 948 / RD 6 à Aizenay et le carrefour giratoire RD 6 / RD 32 à Saint Révérend. La multiplication des carrefours sur l'itinéraire induit de fait une réduction de la sécurité globale de l'itinéraire. Chaque carrefour étant un point potentiellement accidentogène.

Les réponses apportées par le projet pour la sécurité publique :

La RD 6 située entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie est un axe bidirectionnel d'une longueur de 24 km, qui supporte un trafic important de 9 726 véh/j (TMJA 2023) dont 5% de poids lourds (495 PL en 2023) en constante augmentation (TMJA 8713 véh/j en 2015 soit une évolution moyenne annuelle de l'ordre de 1,2 %). En période estivale, le trafic augmente pour atteindre en pointe 14 077 véh/j (en 2023).

Cet axe primaire du réseau routier départemental est aussi emprunté par de nombreux transports exceptionnels (bateaux de plaisance, mobiles homes, etc.), par des engins agricoles et comporte de nombreux accès riverains et agricoles. Ces contraintes, associées au trafic important, engendrent des problèmes de sécurité (mouvements tournants), des difficultés de circulation (difficultés à doubler les véhicules lents).

Les difficultés exprimées par les usagers sur cet axe concernent l'impossibilité de doubler un véhicule lent ainsi qu'un sentiment d'insécurité lors des manœuvres de tourne à gauche.

Le niveau de fonction de la RD 6 tel que proposé par le guide des aménagements de routes principales (ARP, Août 2022) correspond à **un niveau élevé avec des trafics soutenus**.

Tableau 2 : Choix du niveau de fonctions selon les trafics

Trafic poids lourds > 500 PL/j	Niveau de fonctions élevé		
300 PL/j <Trafic poids lourds ≤ 500 PL/j	Niveau de fonctions intermédiaire		
Trafic poids lourds ≤ 300 PL/j	Niveau de fonctions modéré		
	TMJA ²² ≤ 4 000 véh./j	4000 véh./j < TMJA ≤ 10 000 véh./j	TMJA > 10 000 véh./j

Le trafic poids lourds proche de 500 véh/j ainsi que l'offre de dépassement insuffisante sur l'ensemble de l'itinéraire entrave les possibilités effectives de dépassement en sécurité au regard de la densité du trafic.

L'aménagement de créniaux de dépassement constitue une solution pour fiabiliser le temps de parcours et améliorer le confort mais aussi et surtout pour limiter les manœuvres dangereuses lorsque l'offre de dépassement s'avère insuffisante.

L'ouvrage « Sécurité des routes et des rues » édité par le SETRA, il souligne que les routes comportant des créniaux de dépassement à 3 voies avec affectation de la voie centrale pour le dépassement ont un niveau

de sécurité meilleur que les routes à 2 voies, en limitant les risques lors de dépassement dangereux. Ce niveau de sécurité est encore amélioré lorsque les accès sont limités et sécurisés, notamment par des carrefours tourne à gauche et par l'aménagement des accotements (bandes dérasées multifonctionnelles) associées à la suppression ou à la protection des obstacles situés le long de la route, ce qui est le cas pour ce projet où un certain nombre de carrefours et accès existants sont supprimés et regroupés dans des carrefours sécurisés.

En autorisant le dépassement sur chaque créneau relativement rapproché, les véhicules plus lents sont facilement doublés, ce qui contribue à **améliorer la fluidité du trafic et par conséquent à baisser l'accidentologie**.

Le projet prévoit la création de créneaux de dépassement avec voie centrale affectée sur trois secteurs, ainsi que sur ces sections aménagées, la suppression des accès directs et riverains et leur regroupement au niveau de carrefour sécurisé type tourne à gauche.

Par ailleurs, les carrefours, traités en tourne à gauche permettent de **sécuriser les mouvements tournants vers les voies secondaires**. Dans la situation sans projet, **l'insécurité due aux risques de collision par l'arrière** est à noter en raison d'un freinage, ou de l'arrêt complet d'un véhicule, en section courante pendant le mouvement de tourne-à-gauche.

Nota : en termes de circulation, bien que la suppression des accès à la RD6 augmente la longueur d'une partie des trajets depuis les voies secondaires, les itinéraires de reports sont principalement parallèles à la RD6 ce qui augmente peu les distances de ces trajets. De plus, les trajets les plus impactés en termes de distance représentent une très faible part dans la moyenne pondérée ce qui explique que les distances moyennes parcourues dans le scénario projet sont similaires à celles du scénario référence.

B Diminution de la pollution du milieu naturel

Le projet prévoit la création d'un système d'assainissement des eaux pluviales qui permettra de **dépolluer les eaux avant rejet au milieu naturel** (décantation via les fossés enherbés et bassins de rétention). En l'état actuel, les eaux pluviales de la RD6 ne disposent pas de pré-traitement avant rejet au milieu naturel. **Il s'agit d'une amélioration de l'état existant avec un impact positif sur la santé.**

C Amélioration locale de la qualité de l'air

Aucune modification significative de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques n'est observée (en 2028 et en 2048) entre les situations sans et avec projet pour les sections 1 et 2.

Pour la section 3, les riverains le long de la rue René Bazin et les écoliers de l'école Saint-Joseph verront leur exposition aux polluants diminuer de manière très importante.

D Amélioration de l'ambiance sonore

De manière générale, la nouvelle implantation de la voirie et notamment l'aménagement des remblais de part et d'autre de l'axe contribuera à améliorer l'ambiance sonore globale du secteur. Le projet aura donc un impact négligeable sur l'environnement acoustique de la zone. Aucun dispositif acoustique (écran acoustique, merlon, isolation de façade) ne semble nécessaire.

E Intérêt social et économique

La RD 6 assure la desserte principale du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, pôle économique et touristique. En effet, elle est notamment reliée à la RD 948 (axe Bournezeau – La Roche-sur-Yon – Challans), elle-même connectée au réseau autoroutier A83 et A87. Par ailleurs, la RD 6 permet également la liaison entre les pôles économiques de la Communauté de Communes Vie et Boulogne (Aizenay) et du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Un aménagement d'ensemble est nécessaire afin d'améliorer la desserte du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie et de permettre une circulation efficace, fluide et sécurisée vers la RD 948, puis les autoroutes A83 et A87. Cet objectif n'a été que partiellement obtenu par **la mise en service de la déviation de Coëx en 2012**.

Les élus de la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ont exprimé en 2018 leur besoin d'amélioration de la desserte économique et touristique de leur territoire. **La RD 6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie constitue l'axe principal pour l'accès au Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.**

En effet, la RD 6 est notamment raccordée à la RD 948 sur la commune d'Aizenay. La RD 948, axe La Roche-sur-Yon / Challans, relié sur le plan national aux autoroutes A 83 et A 87, est l'épine dorsale du nord-ouest vendéen et dessert notamment :

- Les îles vendéennes (Yeu et Noirmoutier) ;
- Challans et Saint-Jean-de-Monts (**par l'intermédiaire de la RD 205 réalisée en 2009** par le département de la Vendée) ;
- Le pays de Saint -Gilles-Croix-de-Vie par la RD 6 et l'échangeur d'Aizenay ;
- Les sables d'Olonne par la RD 160 et l'échangeur de la Roche-sur-Yon.

L'aménagement de la RD 6 contribue donc au développement économique de l'ensemble de ce secteur, répond à un besoin d'assurer la sécurité des véhicules ainsi que des riverains et vise à améliorer sensiblement la fluidité des échanges économiques locaux et nationaux déjà existants.

2.5.2.2 Inconvénients du projet

A Consommation des terres agricoles

Le projet va empiéter sur des parcelles agricoles. Cependant, la solution retenue est la moins impactante. Une solution en tracé neuf à 2x2 voies aurait en effet entraîné une perte de terres agricoles nettement plus conséquente.

L'emprise totale du projet sur les exploitations agricoles est de 19,7 ha (dont 17,38 ha d'emprise routière et 2,32 ha d'emprise de délaisés). Les impacts sur les surfaces irriguées sont de 3,1 ha, et de respectivement 10,15 ha et 3,45 ha pour les surfaces drainées et BIO. Les mesures compensatoires environnementales impactent quant à elles 8,95 ha de surfaces agricoles.

Des mesures de réduction et compensation des impacts du projet sont proposées :

Tableau 4 : Impacts et propositions de mesures de réduction et de compensation retenues

IMPACTS DE LA SOLUTION RETENUE		PISTES DE REDUCTION & DE COMPENSATION
IMPACTS DIRECTS SUR L'OUTIL AGRICOLE	Incidences sur l'accès aux sites d'exploitation	Indemnité d'allongement de parcours et/ou Echanges parcellaires permettant de limiter les incidences d'accès aux sites
	Prélèvement de surfaces agricoles exploitées	Reconstitution des ilots impactés via des scénarii d'échanges parcellaires facilités par la possibilité de mobilisation de réserves foncières ou Compensation foncière à surface équivalente ou Compensation financière (indemnité d'éviction)
IMPACTS SUR LA VALEUR AGRO-ECONOMIQUE	Consommation de foncier équipé en irrigation et/ou en drainage	Compensation foncière avec niveau d'équipement équivalent ou Compensation foncière avec une prise en charge de la mise en place de l'équipement concerné* ou Compensation financière avec indemnité complémentaire liée à l'équipement de la surface perdue.
	Dommages sur les équipements liés à l'irrigation : 5 canalisations	Prise en charge des travaux nécessaires pour la remise en état de l'équipement endommagé
IMPACTS SUR LA FONCTIONNALITE DES ESPACES AGRICOLES	Incidences sur les circulations agricoles : allongements de parcours, fermeture d'accès	Rétablissement de l'accès ou Echanges parcellaires permettant de limiter voire d'éviter les allongements de parcours ou Indemnité d'allongement de parcours
	Suppression d'entrées de champ	Prise en charge des travaux nécessaires pour la mise en place d'une nouvelle entrée de champ
	Déstructuration d'ilots	Reconstitution des ilots impactés par des échanges parcellaires ou Indemnité complémentaire liée à l'impact sur la fonctionnalité de la parcelle ou Compensation foncière à surface équivalente si déstructuration significative ou Indemnité d'éviction si déstructuration significative

* la mise en place de drainage sur des parcelles non équipées nécessite une autorisation administrative difficilement obtainable et/ou imposant des mesures compensatoires d'une telle importance que le projet se trouve irréalisable. C'est pourquoi la prise en charge de la mise en place d'un équipement sur une parcelle non équipée vaut essentiellement pour l'irrigation. Pour les surfaces drainées, seule la compensation par des surfaces déjà équipées en drainage est envisageable.

B Consommation de milieux naturels

Le projet va impacter des espaces naturels. Concernant les impacts sur les milieux naturels, ceux-ci sont récapitulés dans le tableau suivant.

Tableau 5 : Répartition des impacts par grand type de milieu

Grand type de milieu	Superficie impactée	Proportion
Milieux aquatiques	0,10 ha	0,3 %
Prairies humides	3,23 ha	10,8 %
Prairies mésophiles	0,94 ha	3,1 %
Milieux boisés	0,96 ha	3,2 %
Prairies améliorées	2,15 ha	7,2 %
Cultures	10,56 ha	35,3 %
Milieux artificialisés (réseau routier, bâti et espaces verts associés)	12,00 ha	40,1 %

Des mesures d’évitement et de réduction seront mises en œuvre.

Les impacts résiduels qui subsisteront portent sur les zones humides et plusieurs espèces protégées parmi les oiseaux, les mammifères dont les chiroptères, les reptiles et les amphibiens. Ces espèces sont inféodées à des milieux arbustifs et arborés (haies, fourrés, boisements), des prairies et milieux aquatiques localisés en périphérie de l’actuelle RD6. Ils concernent des espèces au statut de conservation parfois défavorable, mais qui occupent des milieux assez communs à très communs, assez bien représentés dans l’environnement proche du projet. Il s’agit donc d’espèces qui n’ont pas d’exigences écologiques fortes et dont l’aire de répartition est relativement étendue.

Des mesures de compensation seront alors mises en œuvre.

Tableau 6 : Évaluation des besoins compensatoires pour les espèces protégées impactées

Impacts résiduels						Besoin compensatoire				
Grand type de milieux		Habitat naturel	Espèce ou cortège d'espèces concerné	Quantité impactée par habitat	Quantité impactée par grand type de milieux	Coef. appliqué	par habitat	par grand type de milieu		
Milieux ouverts	Prairies mésophiles et humides	Prairies mésophiles de pâture	Chiroptères : alimentation	0,15 ha	6,32 ha	1	0,15 ha	7,89 ha (prairies)		
		Prairies mésophiles de pâture continu		0,44 ha		1	0,44 ha			
		Prairies mésophiles de fauche		0,35 ha		1	0,35 ha			
		Prairies améliorées	Oiseaux des milieux ouverts et agricoles dont Alouette lulu	0,5		0,61 ha				
		Prairies améliorées mésophiles		0,94 ha		0,5	0,47 ha			
		Prairies humides atlantiques		2,78 ha		1	2,78 ha			
		Prairies à Cirse d'Angleterre et Scorsonère des prés	Autres oiseaux : alimentation	0,45 ha		1	0,45 ha			
		Friches rudérales piétinées mésophiles		44 m²		1	44 m²			
	Cultures	Cultures	10,56 ha	10,56 ha	0,25	2,64 ha				
Milieux semi-ouverts	Haies et alignements d'arbres	Haies arbustives basses	Mammifères dont Hérisson d'Europe et Ecureuil roux : reproduction, repos, transit, alimentation	2641 ml	6 759 ml	1,25	3301 ml	10 864ml (haies)		
		Haies arbustives hautes		2904 ml		1,5	4356 ml			
		Alignements d'arbres	Chiroptères : transit, alimentation, reproduction/repos	139 ml		1	139 ml			
		Haies bocagères		1074 ml		2	2148 ml			
	Fourrés	Coupes forestières récentes	Oiseaux des milieux semi-ouverts dont Bruant jaune, Linotte mélodieuse, Serin cini, Chardonneret élégant, Verdier d'Europe, Pic épeichette, Bouscarle de Cetti, Tourterelle des bois, Fauvette des jardins, Faucon crécerelle : reproduction, repos, alimentation	0,13 ha	0,23 ha	0,5	0,06 ha*			
		Ronciers		0,01 ha		1,25	0,02 ha*			
		Recrus forestiers caducifoliés	Amphibiens : repos, transit	0,09 ha		1,5	0,14 ha*			
	Milieux forestiers	Boisements	Aulnaies-Frênaies des eaux lentes	Mammifères dont Hérisson d'Europe, Ecureuil roux et Genette commune : reproduction, repos, transit, alimentation	0,13 ha	0,73 ha	2		0,25 ha	0,86 ha (boisements)
			Chênaies-charmaies		0,01 ha		2		0,01 ha	
Plantations		Plantations d'arbres feuillus	0,33 ha		1		0,33 ha			
		Plantations de conifères	Chiroptères : transit, alimentation, reproduction/repos	0,27 ha	1		0,27 ha			
			Oiseaux des milieux forestiers dont Roitelet huppé : reproduction, repos, alimentation							
	Amphibiens : repos, transit	Reptiles dont Vipère aspic : milieu de vie								
Milieux aquatiques	Eaux stagnantes	Mare	Amphibiens dont Triton marbré : reproduction	1 u	3 u	2	2 u	6 u (mares)		
		Autres sites de reproduction potentiel pour les amphibiens		2 u		2	4 u			

* la compensation pour ces milieux arbustifs est réalisée via la plantation de haies, assurant des fonctionnalités similaires : 2,5 m² est équivalent à 1 ml

Concernant les zones humides, le projet engendre la destruction permanente de 10,26 ha de zones humides sur les 132,56 ha identifiés sur l'aire d'étude immédiate, soit 7,7 %. Le tableau ci-dessous rappelle les emprises du projet sur les zones humides réglementaires dans chaque masse d'eau concernée :

Tableau 7 : Zones humides impactées par le projet

Localisation	Masse d'eau	Superficie de zones humide impactées	Nombre de sites impactés
Section 1	FRGR1992 - LE NOIRON ET SES AFFLUENTS DEPUIS LA SOURCE JUSQU'A LA RETENUE D'APREMONT	2,37 ha	22
Section 1	FRGL149 - RETENUE D'APREMONT	2,44 ha	17
Section 2	FRGR0564B - LA VIE ET SES AFFLUENTS DEPUIS LA RETENUE D'APREMONT JUSQU'A L'ESTUAIRE	3,04 ha	11
Section 3	FRGR1975 - LE GUY GORAND ET SES AFFLUENTS DEPUIS LA SOURCE JUSQU'A LA CONFLUENCE AVEC LE JAUNAY	2,41 ha	14

Les mesures compensatoires suivantes seront mises en place :

- MCn1 : Plantation de haies ;
- MCn2 : Conversion de culture en prairie ;
- MCn3 : Suppression de remblai ;
- MCn4 : Evacuation des déchets agricoles ;
- MCn5 : Création de mares ;
- MCn6 : Création et amélioration de boisements ;
- MCn7 : Mise en place d'îlots de sénescence ;
- MCn8 : Comblement de fossé et rigole.

C Dégradation locale de la qualité de l'air

Au niveau de la section 3, les riverains de la RD94 verront leur exposition aux polluants atmosphériques augmenter (environ +20 % par rapport à la situation Fil de l'eau correspondante) du fait du report des flux de la rue René Bazin vers la RD94 en lien avec la suppression de la jonction rue René Bazin/RD6.

Il est cependant à noter que la commune de Saint-Révérend envisage, en concertation avec le Département, de supprimer à terme le carrefour RD6/ rue René Bazin, comme exprimé par le maire lors de la concertation publique. Cette suppression étant par ailleurs souhaitée, sans lien direct avec le projet.

2.5.3 Situation administrative des terrains

La procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) est menée en vue d'accorder au maitre d'ouvrage (Département de Vendée) la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Une négociation à l'amiable sera privilégiée mais des acquisitions par voie d'expropriation pourront être nécessaires. Une enquête parcellaire sera menée.

Il a été fait le choix de ne pas réaliser une voie en tracé neuf à 2x2 voies afin de limiter les impacts environnementaux et agricoles, et ainsi les acquisitions parcellaires.

Le choix s'est donc porté sur l'aménagement de créneaux de dépassement et le regroupement des différents accès existants sur des carrefours sécurisés.

L'enquête parcellaire ne sera pas menée conjointement à l'enquête préalable à la procédure de DUP, mais sera menée ultérieurement. La procédure et le déroulement de cette enquête seront précisés dans le dossier d'enquête parcellaire.

2.6 ANNEXE : VUE EN PLAN DE L'AMENAGEMENT ROUTIER

Les plans du projet technique en format natif sont disponibles en Pièce M Annexes.

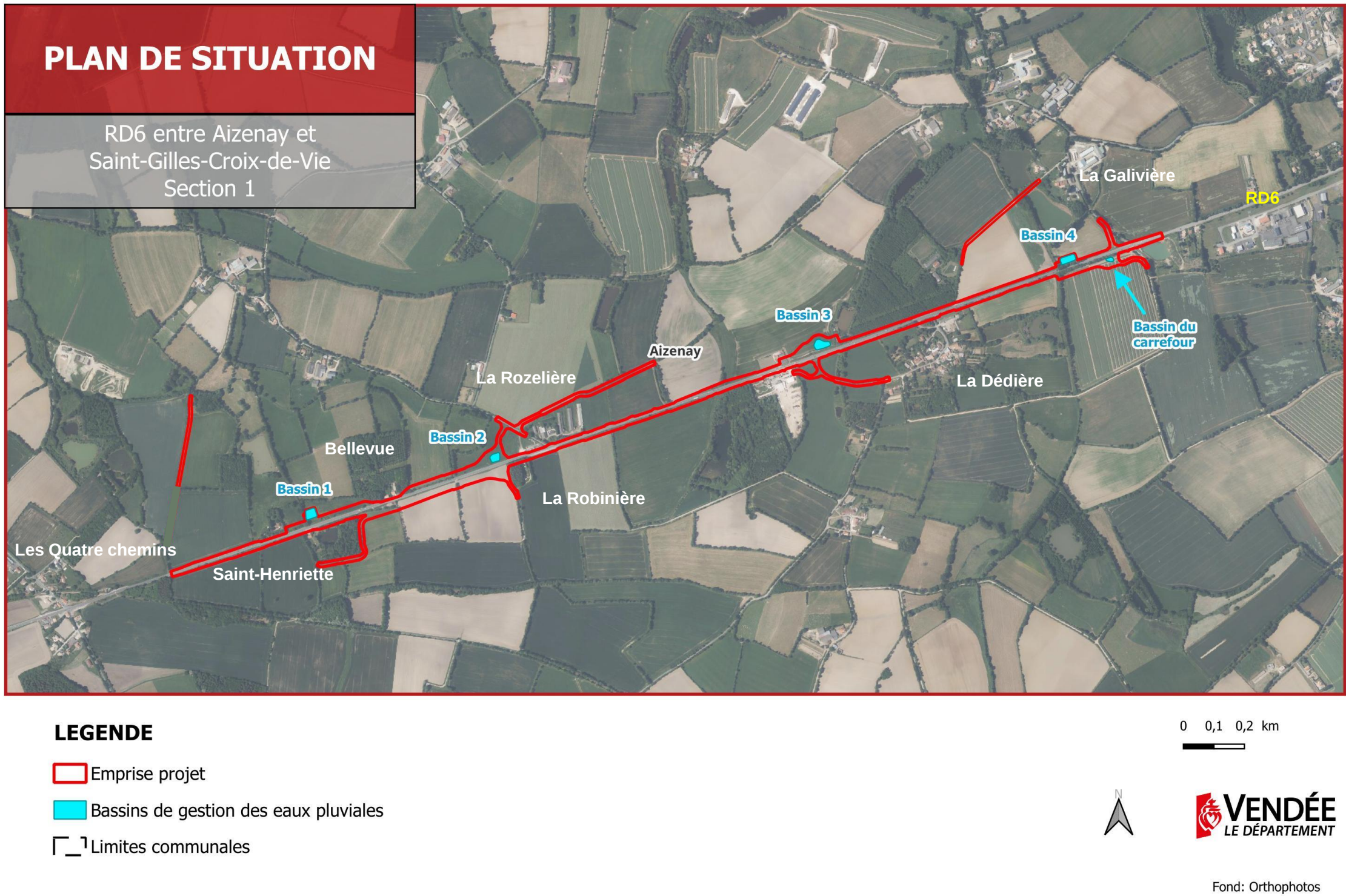
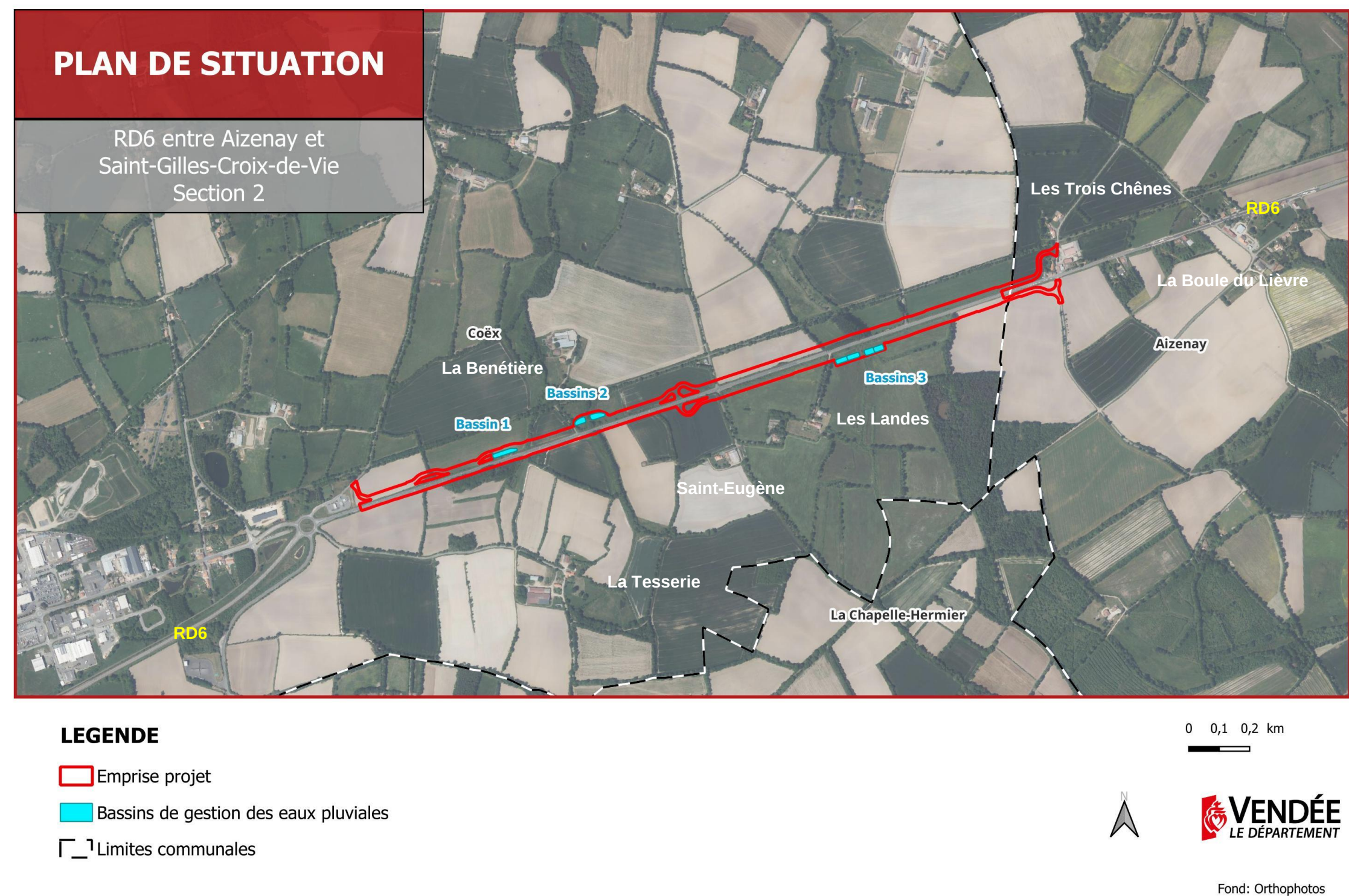


Figure 53 : Section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)



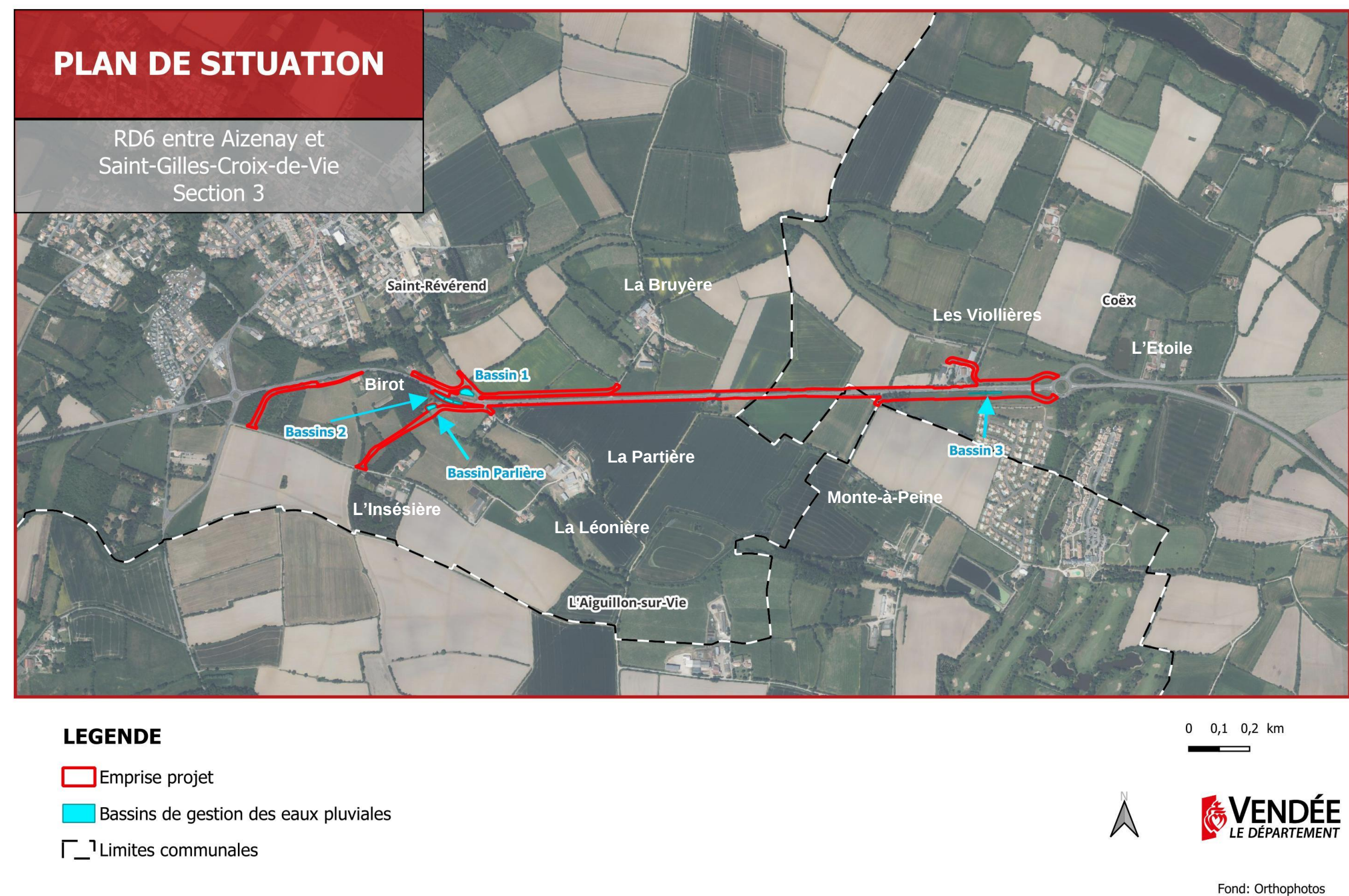


Figure 55 : Section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)

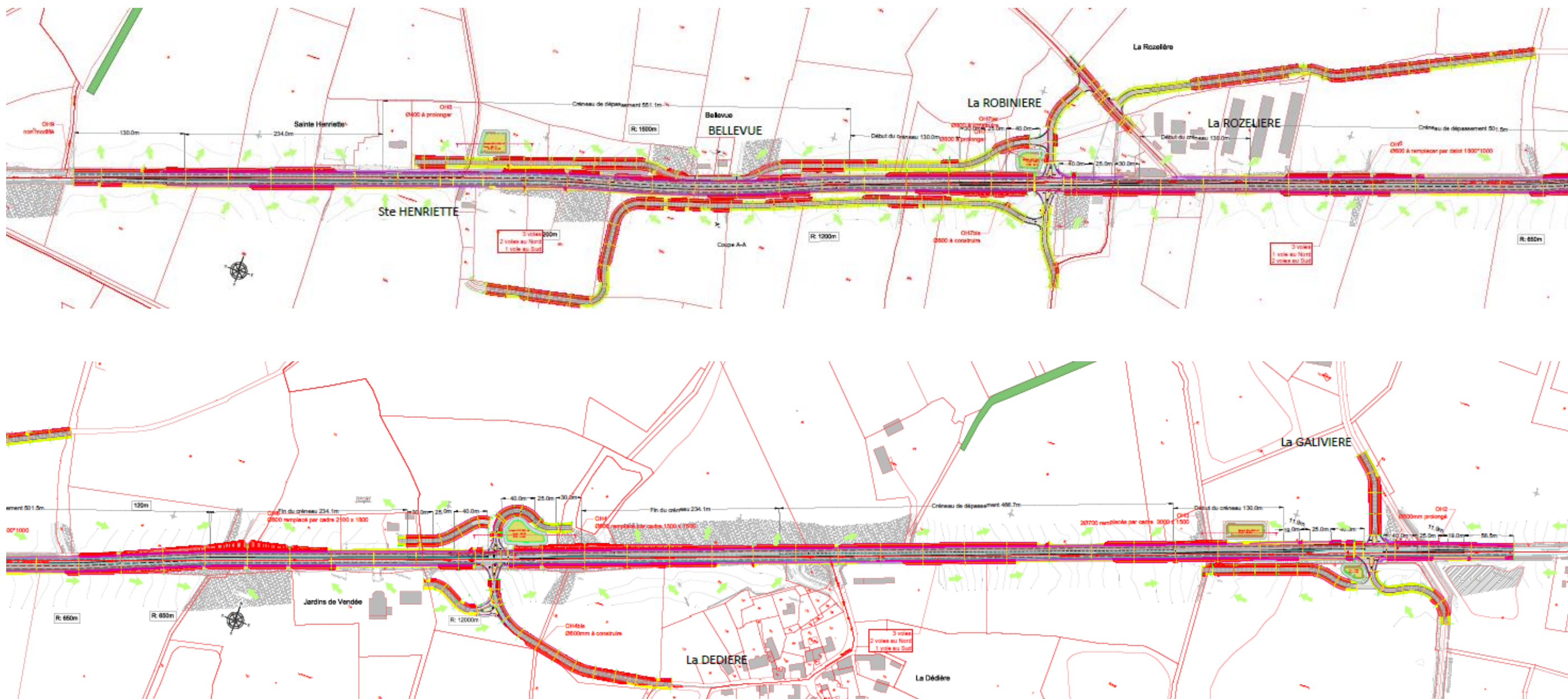


Figure 56 : Vue en plan de la section 1

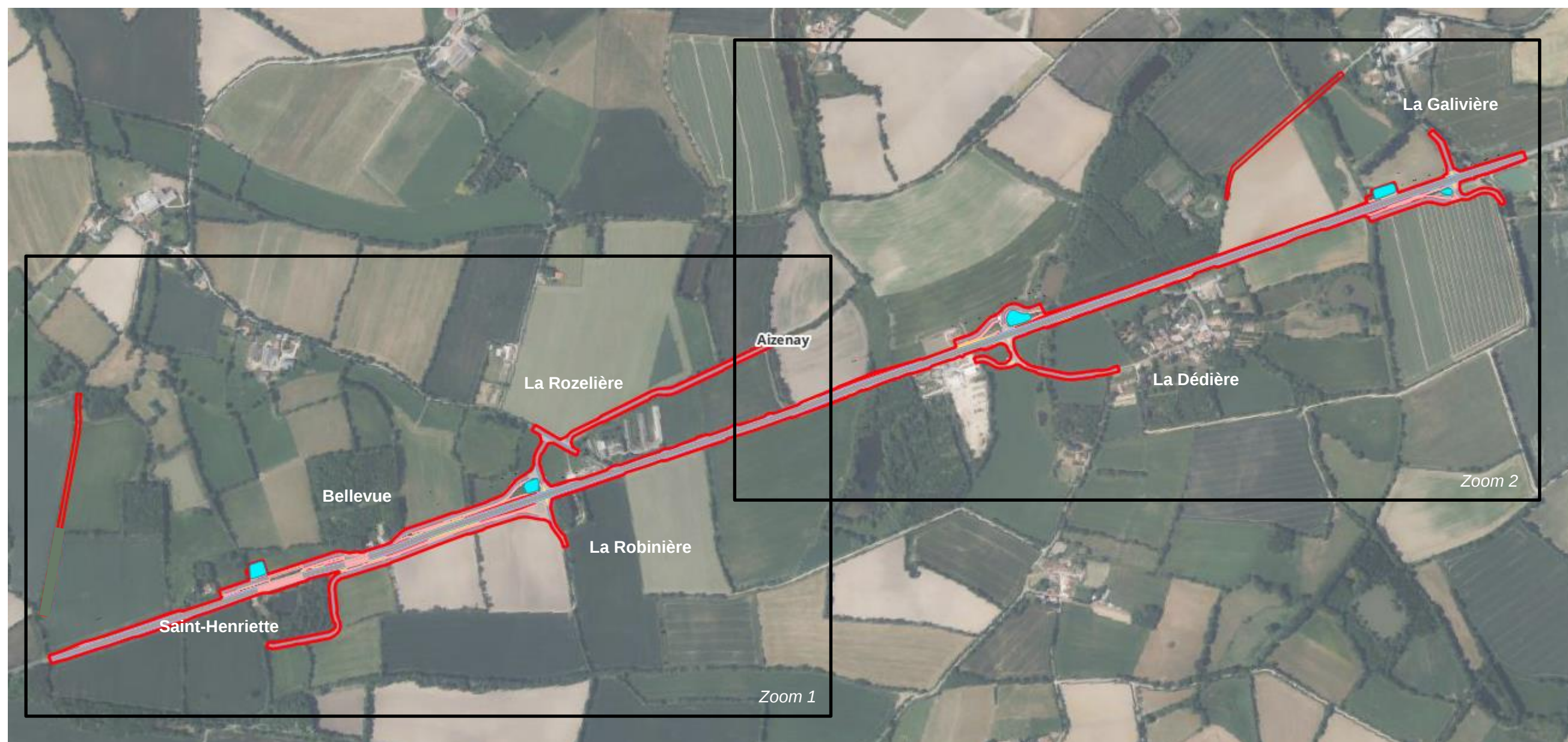


Figure 57 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne

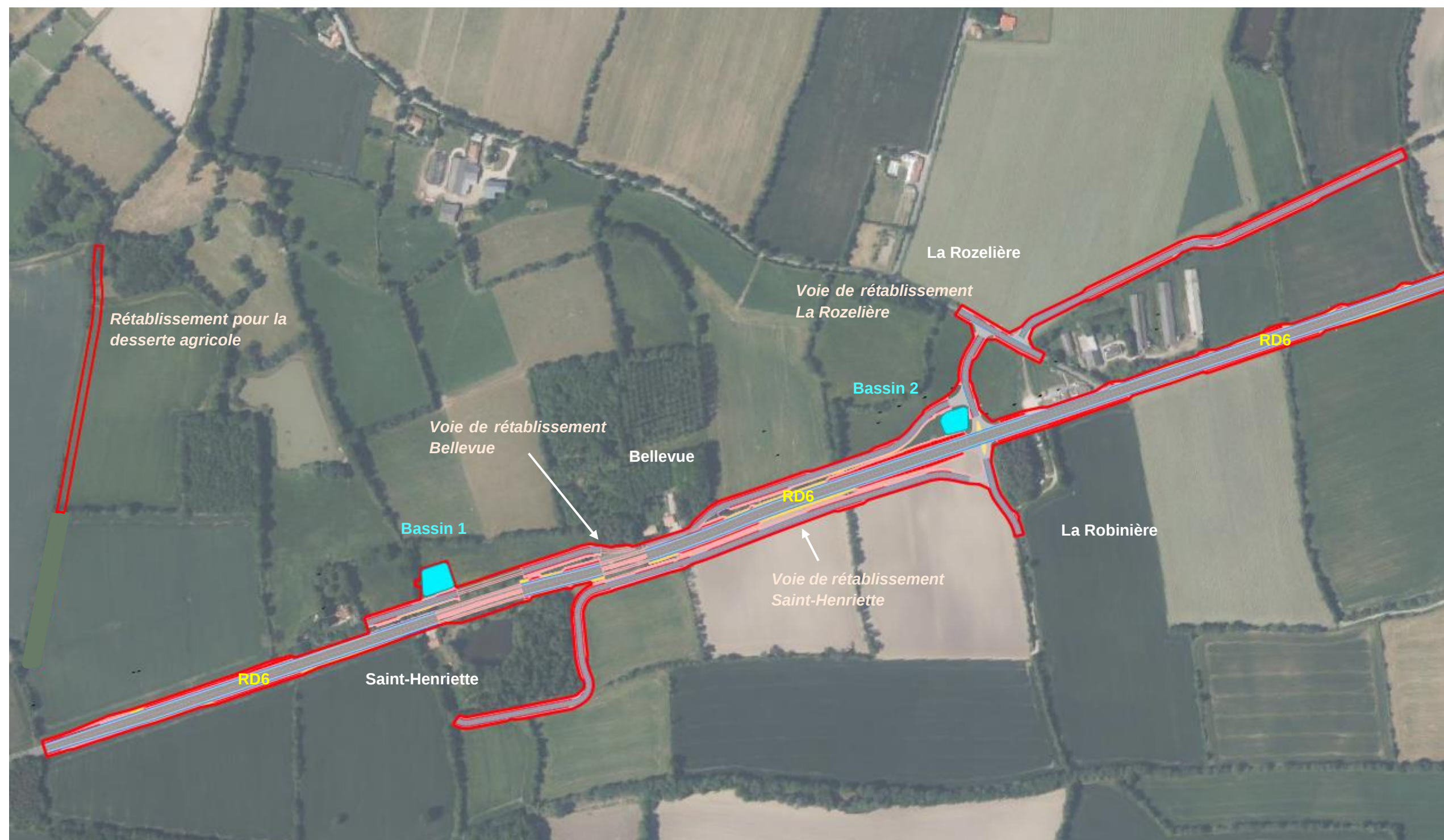


Figure 58 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 1

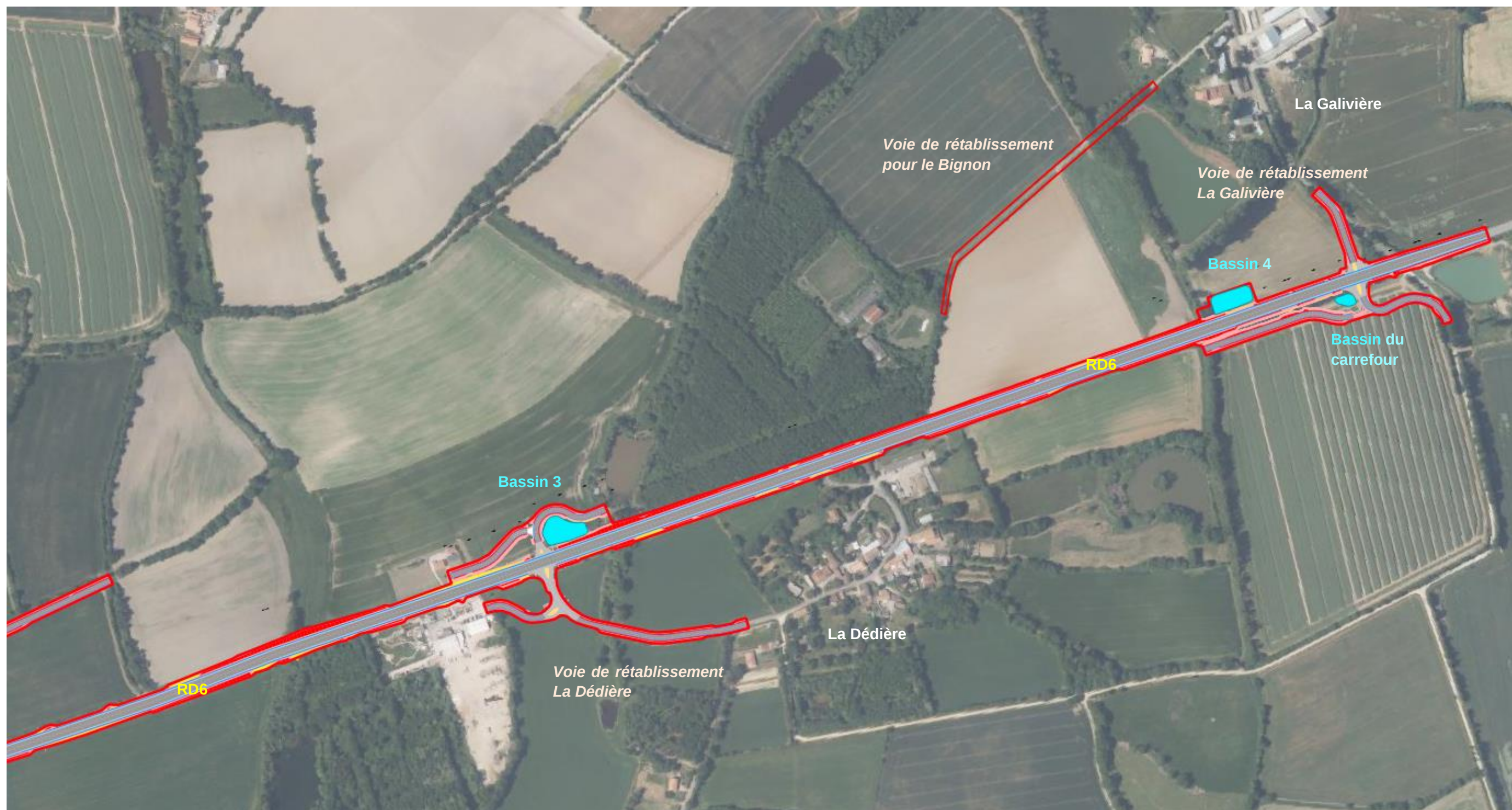


Figure 59 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 2

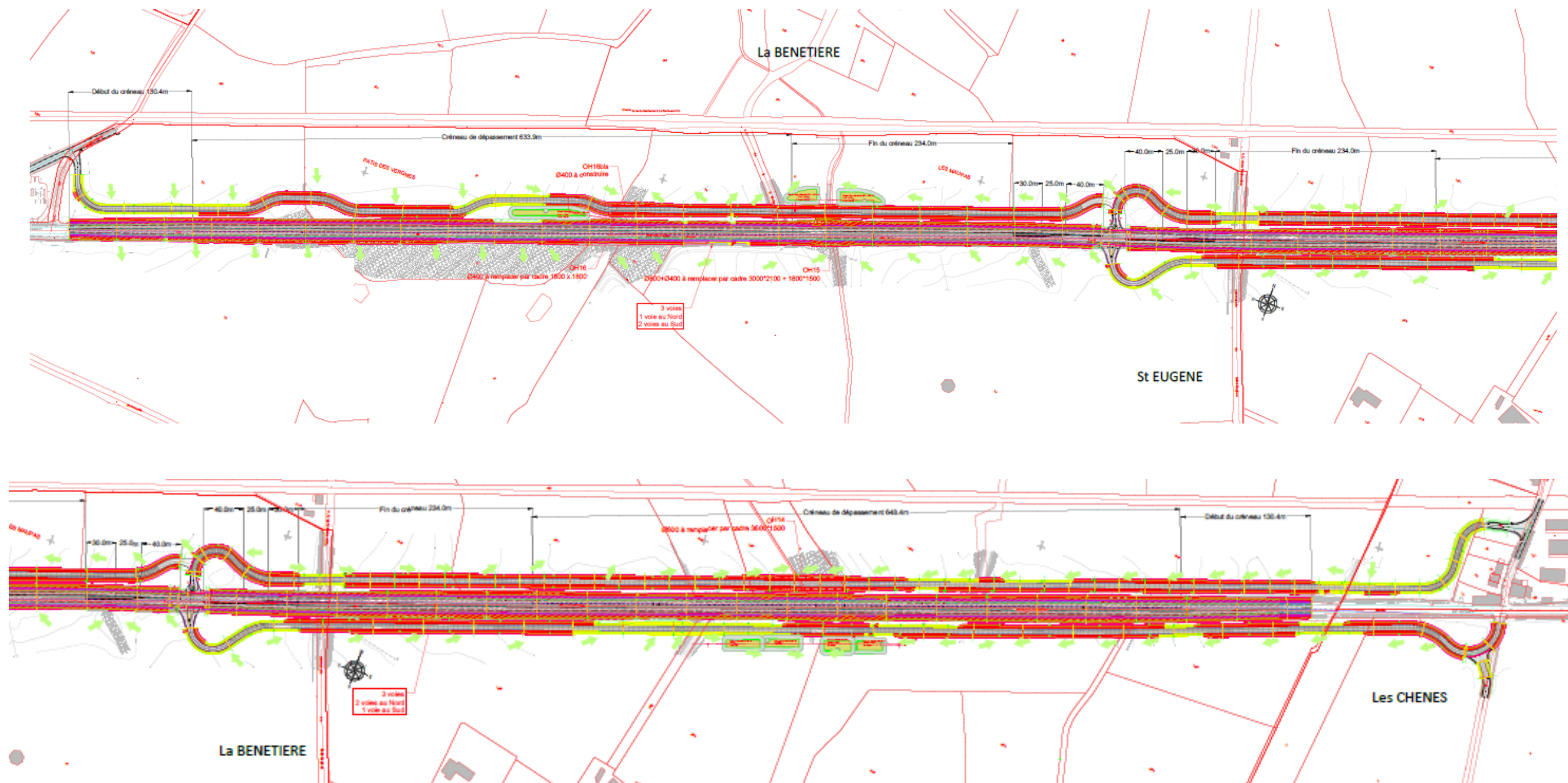


Figure 60 : Vue en plan de la section 2

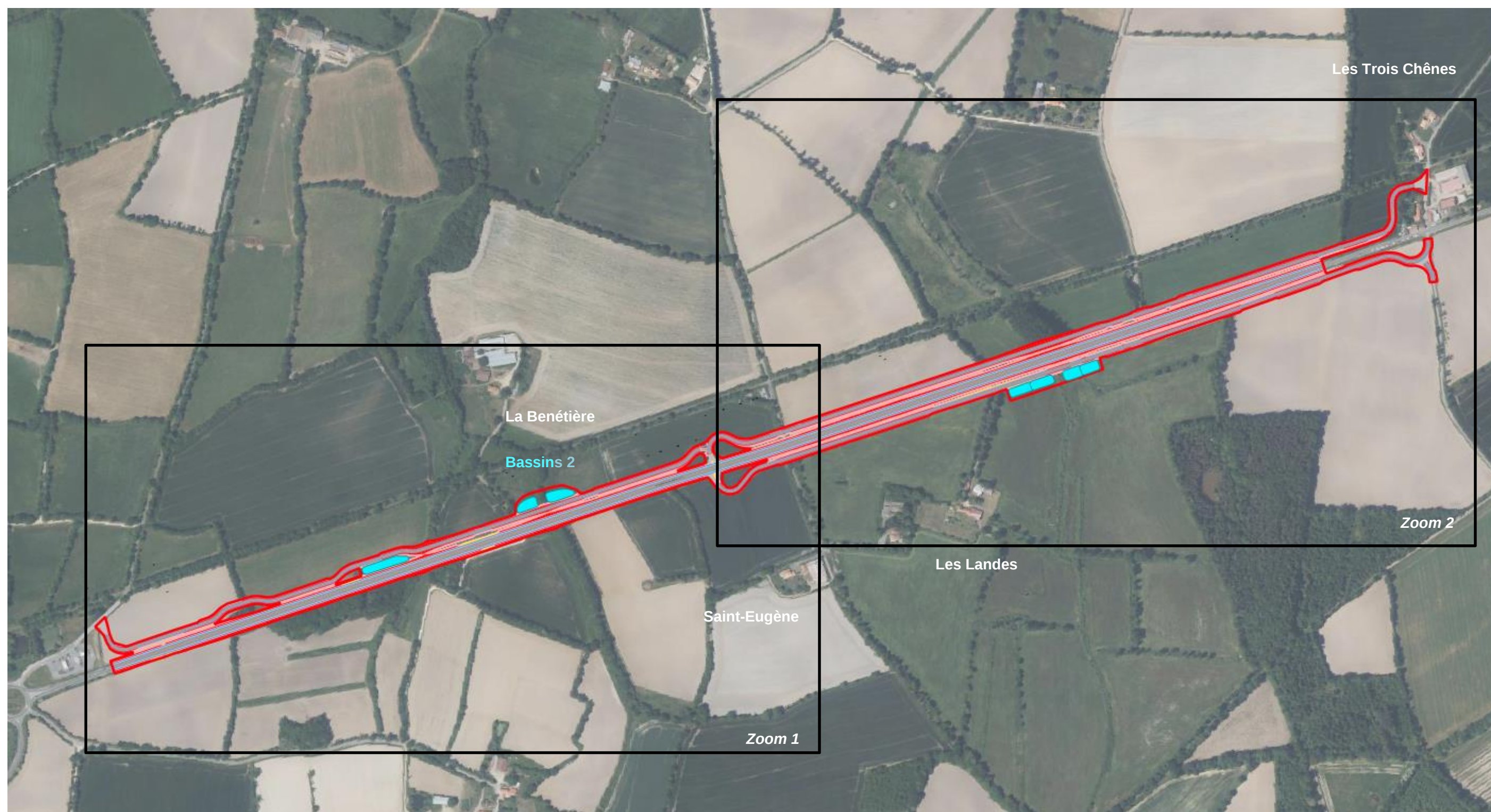


Figure 61 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne



Figure 62 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 1



Figure 63 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 2

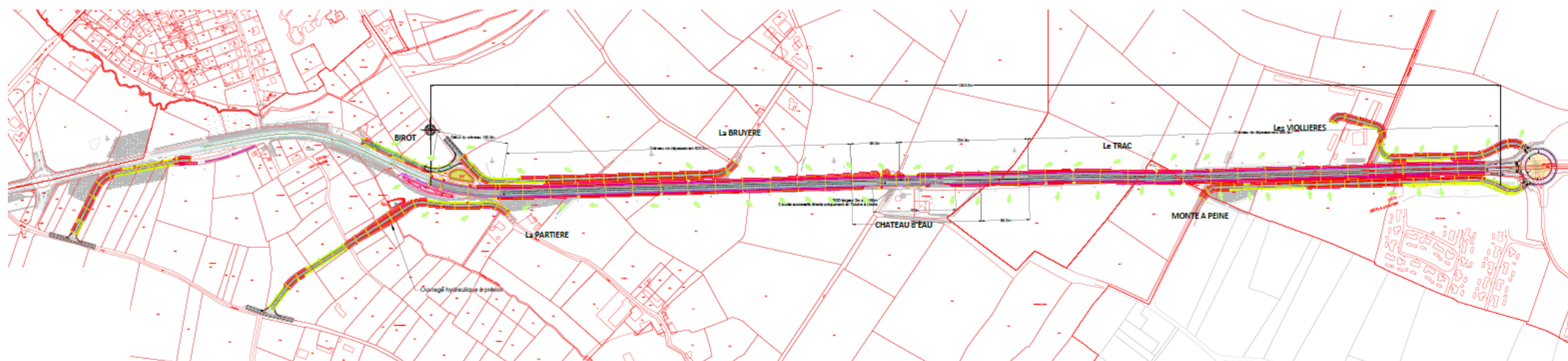


Figure 64 : Vue en plan de la section 3

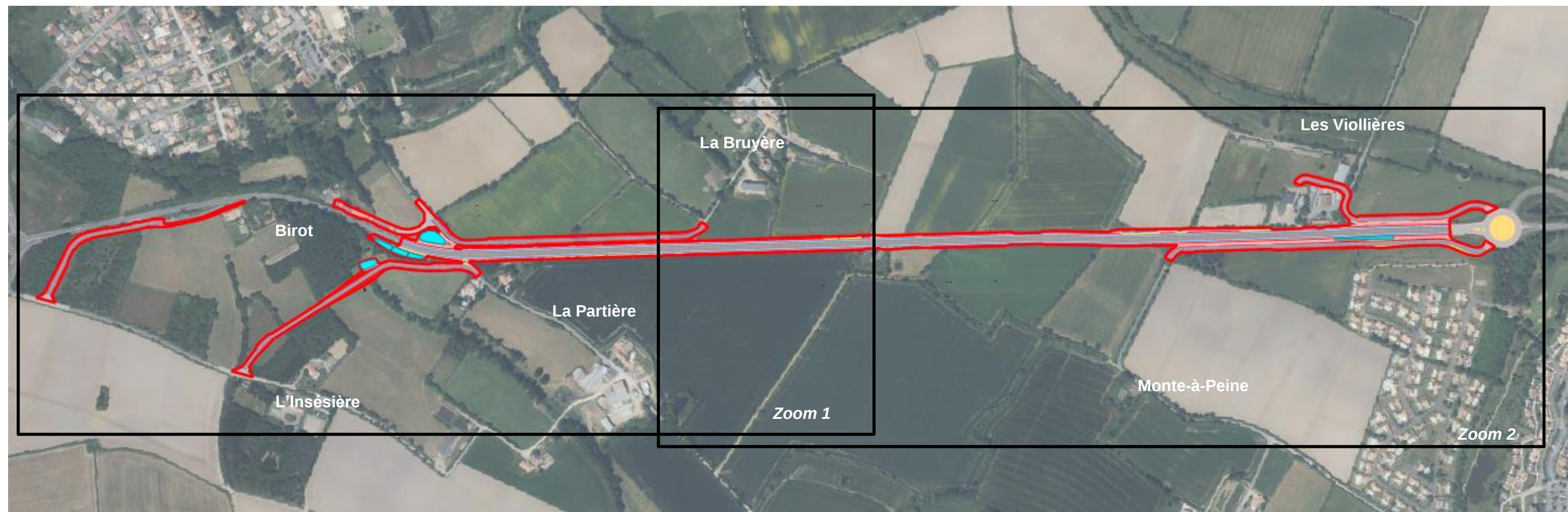


Figure 65 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne

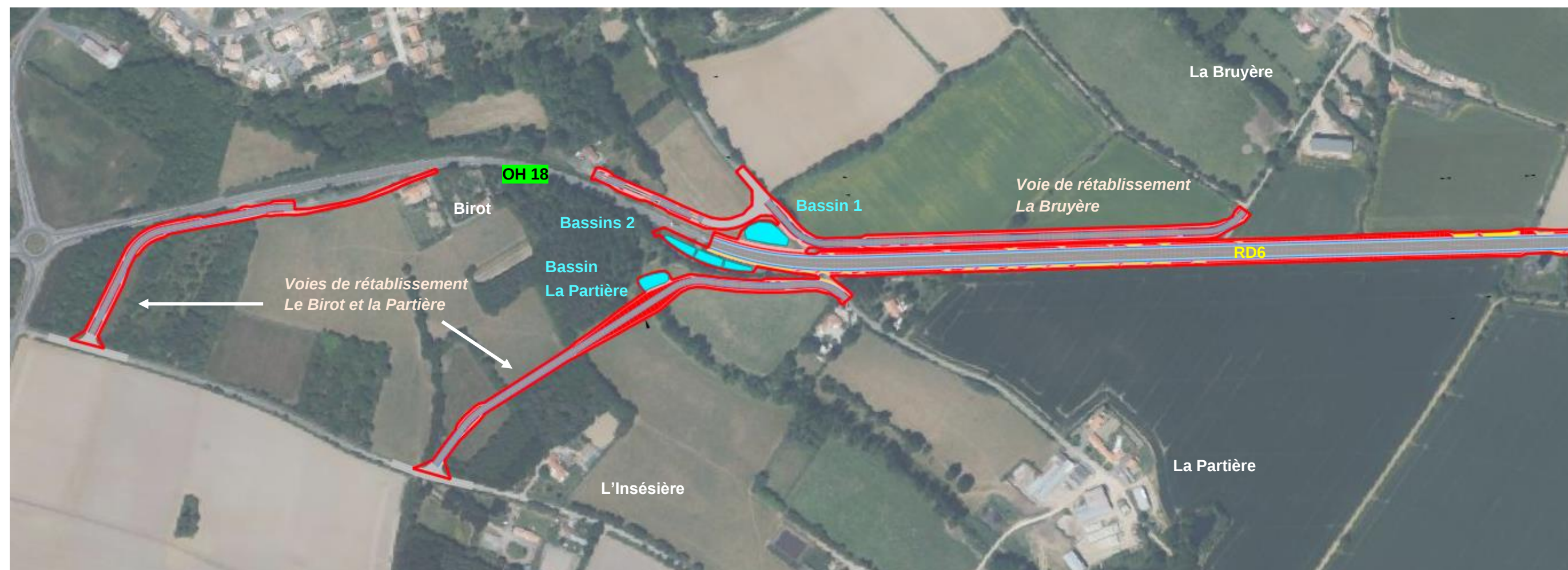


Figure 66 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 1



Figure 67 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 2

