

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 B2 : Note de présentation non technique du projet



SOMMAIRE

- 1 SITUATION GEOGRAPHIQUE, CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET5
 - 1.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE ET ADMINISTRATIVE5
 - 1.2 CONTEXTE DU PROJET7
 - 1.3 OBJECTIFS7
- 2 PRESENTATION DU PROJET8
 - 2.1 PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU.....8
 - 2.1.1 Présentation du parti d'aménagement retenu8
 - 2.1.2 Présentation des variantes de tracé.....10
 - 2.1.2.1 Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins.....10
 - 2.1.2.2 Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx13
 - 2.1.2.3 Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ Rd 94 (Saint-Révérènd)16
 - 2.1.3 Résultats de l'analyse multicritères des variantes19
 - 2.1.4 Concertation au titre du code de l'environnement et évolutions suite à cette concertation ...19
 - 2.2 DESCRIPTION DU PROJET21
 - 2.2.1 Normes et guides.....21
 - 2.2.2 Caractéristiques géométriques21
 - 2.2.2.1 Axe en plan de la RD 6.....21
 - 2.2.2.2 Séquence d'aménagement de la RD6.....22
 - 2.2.3 Rétablissements routiers25
 - 2.2.4 Ouvrages hydrauliques29
 - 2.2.5 Assainissement des eaux pluviales.....29
 - 2.2.6 Aménagements paysagers29
 - 2.2.7 Vue en plan de l'aménagement routier30
 - 2.2.8 Phasage des travaux37
 - 2.2.8.1 Planning37
 - 2.2.8.2 Phasage des travaux37

FIGURES

Figure 1 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie).....6

Figure 2 : Sections (ou tronçons) objet du projet7

Figure 3 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie).....9

Figure 4 : Section 1 – présentation de la variante 1.....11

Figure 5 : Section 1 – présentation de la variante 2.....12

Figure 6 : Section 2 – présentation de la variante 1.....14

Figure 7 : Section 2 – présentation de la variante 2.....15

Figure 8 : Section 3 – présentation de la variante 1.....17

Figure 9 : Section 3 – présentation de la variante 2.....18

Figure 10 : Profil en travers de la RD6 en section à 2 voies.....21

Figure 11 : Profil en travers de la RD6 en section à 3 voies.....22

Figure 12 : Plan du carrefour d’extrémité Est Section 122

Figure 13 : Plan du créneau Section 1 - Est22

Figure 14 : Plan du carrefour de la Dédrière - Section 122

Figure 15 : Plan du créneau Section 1 - Centre23

Figure 16 : Plan du carrefour de la Robinière - Section 123

Figure 17 : Plan du créneau Section 1 - Ouest.....23

Figure 18 : Plan du créneau Section 1 - Est23

Figure 19 : Plan du carrefour de Saint Eugène - Section 224

Figure 20 : Plan du créneau Section 2 - Ouest.....24

Figure 21 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies24

Figure 22 : Plan du créneau Section 3 - Est24

Figure 23 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies25

Figure 24 : Plan du créneau Section 3 - Ouest25

Figure 25 : Profil en travers des voies de rétablissement.....25

Figure 26 : Rétablissements routiers – section 1 (Source : SEGIC Ingénierie).....26

Figure 27 : Rétablissements routiers – section 2 (Source : SEGIC Ingénierie).....27

Figure 28 : Rétablissements routiers – section 3 (Source : SEGIC Ingénierie).....28

Figure 29 : Localisation des ouvrages hydrauliques le long de la RD6 (source : Aquagéosphère/ IGN).....29

Illustration 30 : Exemple de haie bocagère.....29

Illustration 31 : Exemple de bosquet.....30

Illustration 32 : Exemple de prairie naturelle30

Figure 33 : Section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)31

Figure 34 : Section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)32

Figure 35 : Section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)33

Figure 36 : Vue en plan de la section 134

Figure 37 : Vue en plan de la section 235

Figure 38 : Vue en plan de la section 336

1 SITUATION GEOGRAPHIQUE, CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

1.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE ET ADMINISTRATIVE

Le projet se situe dans le département de la Vendée (85), sur le territoire des communes de :

- Section 1 :
 - Aizenay ;
- Section 2 :
 - Aizenay ;
 - Coëx ;
- Section 3 :
 - Coëx ;
 - Saint-Révérend.

Saint-Révérend et Coëx font partie de la Communauté de Communes du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Aizenay fait partie de la Communauté de Communes Vie et Boulogne (CCVB).

Les sections de la RD6 étudiées correspondent plus précisément aux emplacements suivants :

- 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.

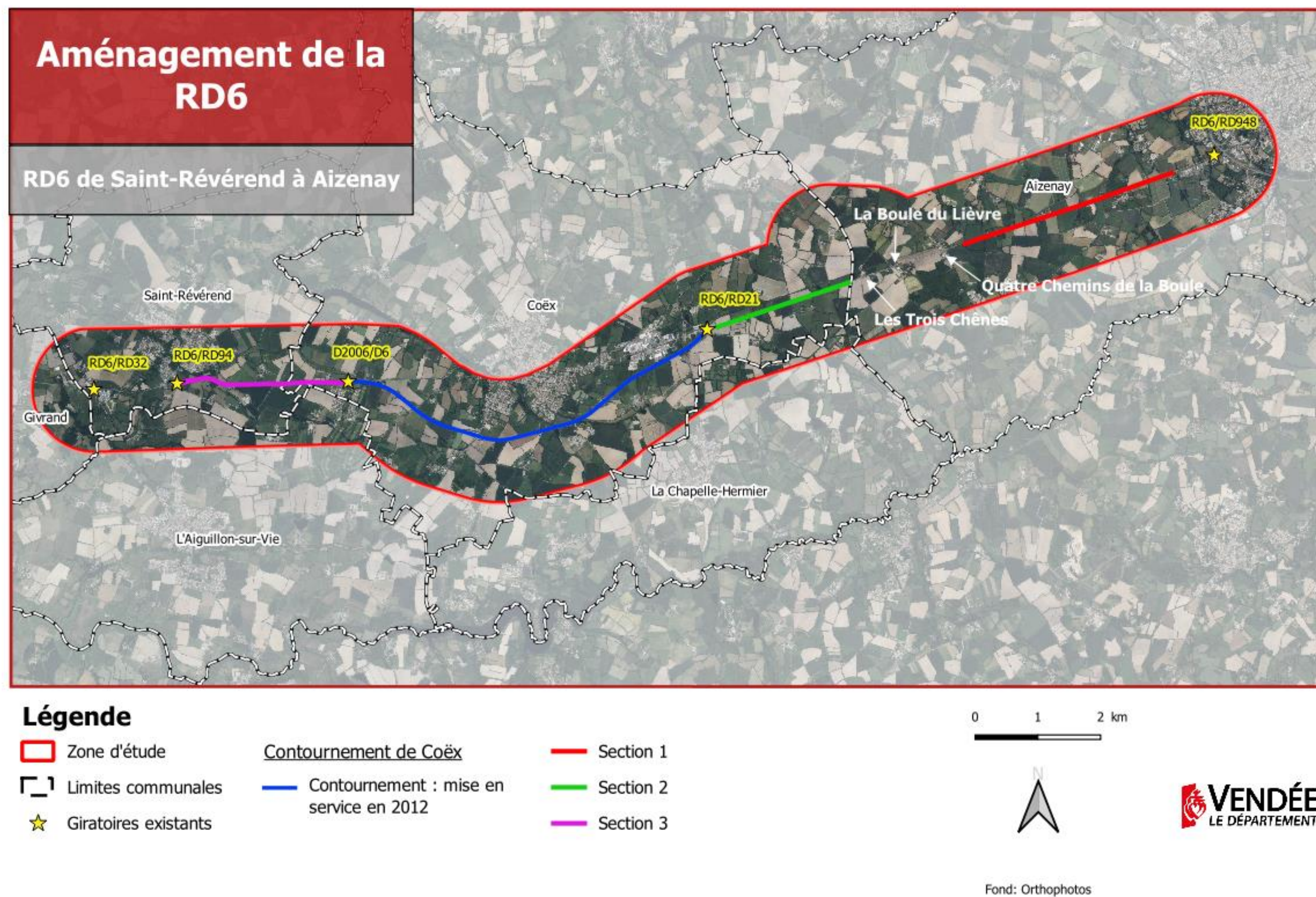


Figure 1 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie)

1.2 CONTEXTE DU PROJET

La RD 6 est un axe routier départemental assurant la desserte économique et touristique du pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie notamment par la RD 948 (axe La Roche-sur-Yon – Challans). Cet axe primaire permet via La Roche-sur-Yon d’accéder aux autoroutes A87 et A83.

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 améliorées en 2012 par la mise en service du contournement de Coëx. L’abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles à 2 voies a toutefois diminué la fluidité de cet axe. Cet axe primaire du réseau routier départemental est aussi emprunté par de nombreux transports exceptionnels (bateaux de plaisance, mobiles home) 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, le Département a privilégié, en concertation avec les élus concernés par le projet, le parti d’aménager la RD6 avec la création de créneaux de dépassement à 3 voies, et a écarté sa mise à 2x2 voies. Cette solution permet de limiter les impacts tant sur les plan foncier, qu’agricole et environnemental.

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 reste de l’itinéraire, en raison de la présence de zones habitées en bordure directe de la RD6, l’élargissement de la route actuelle n’est envisagé que sur quelques sections :

- 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.

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.

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 comprise 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 et d’importants impacts fonciers.

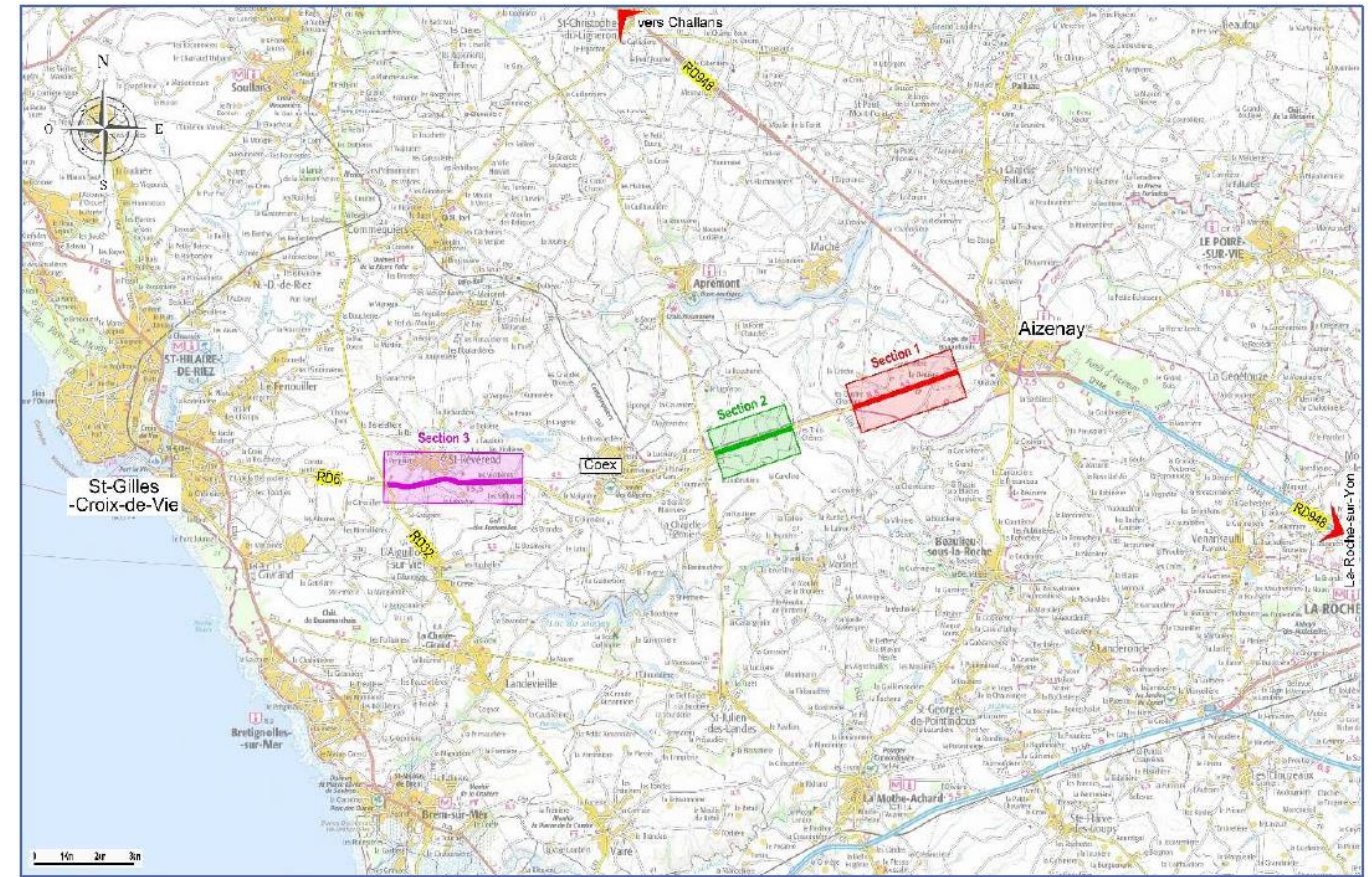


Figure 2 : Sections (ou tronçons) objet du projet

1.3 OBJECTIFS

Le projet consiste en l’aménagement de la RD6 entre les communes d’Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, avec pour visée plusieurs objectifs, dont :

- Améliorer la desserte économique et touristique du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ;
- Contribuer à l’amélioration du cadre de vie des riverains de la RD6 ;
- Participer à la sécurisation et à la fluidification de la circulation entre Aizenay et Saint-Révérend.

2 PRESENTATION DU PROJET

2.1 PRINCIPALES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION EXAMINEES ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU

2.1.1 Présentation du parti d'aménagement retenu

Le parti d'aménagement retenu consiste à aménager des créneaux 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.

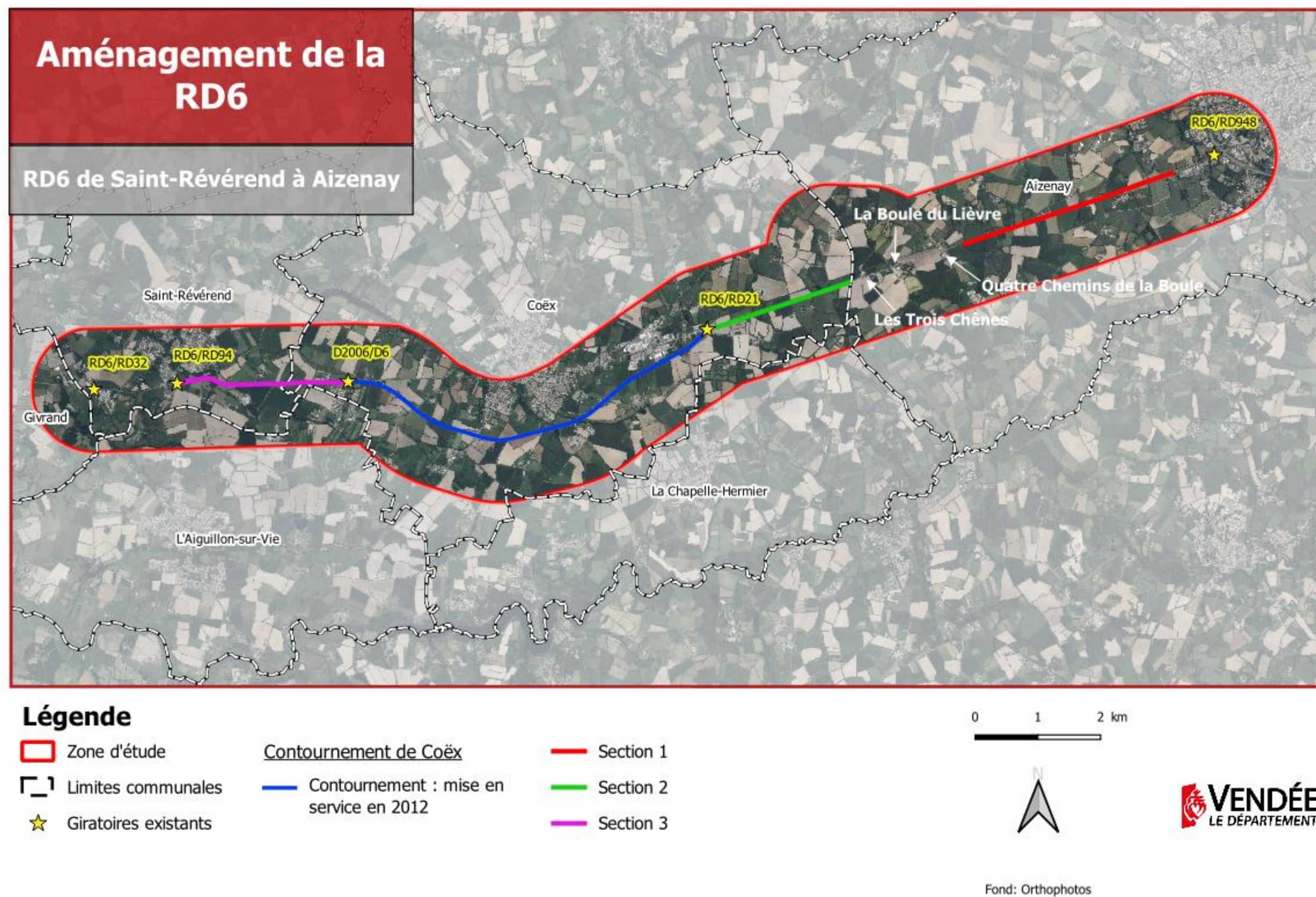


Figure 3 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie)

2.1.2 Présentation des variantes de tracé

2.1.2.1 Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins

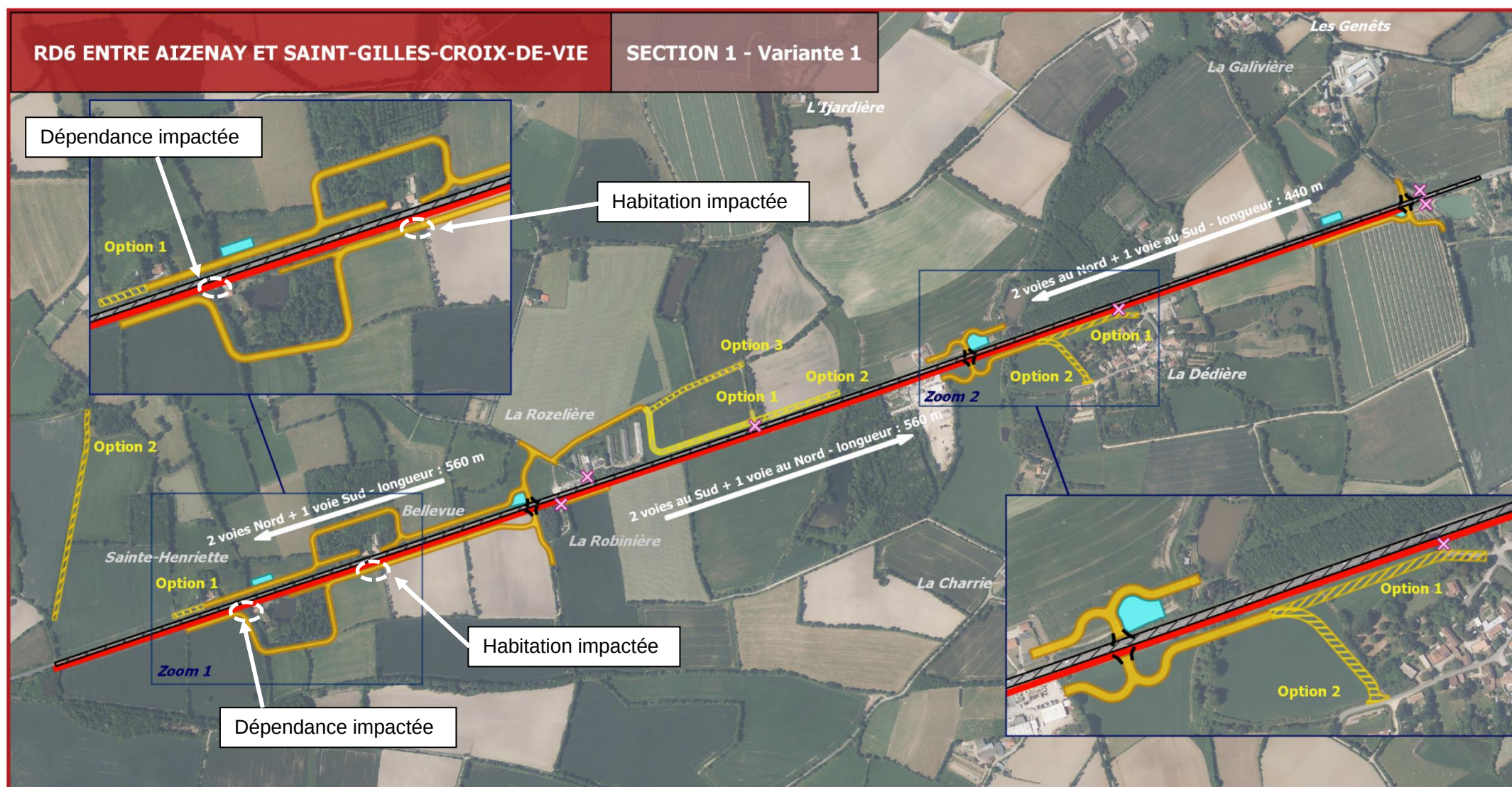
Les deux variantes étudiées sur la section 1 tiennent compte des principes suivants :

- La création de trois créneaux 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 créneaux 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.



LEGENDE

RD6 existante

Elargissement de la RD6

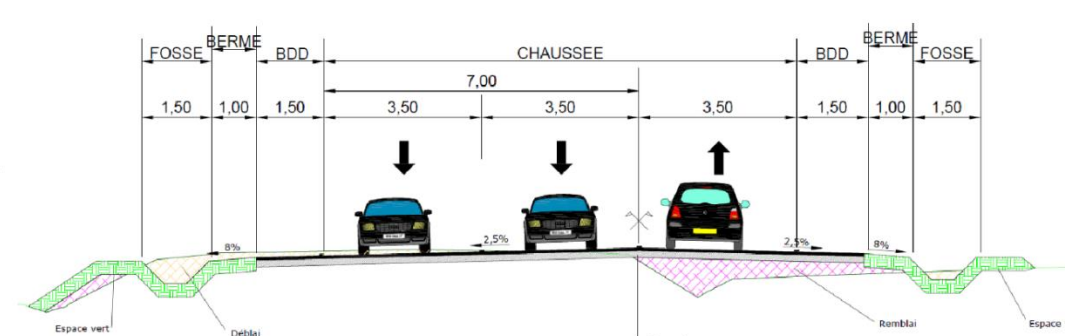
Voie de rétablissement

Bassin

Carrefour TAG

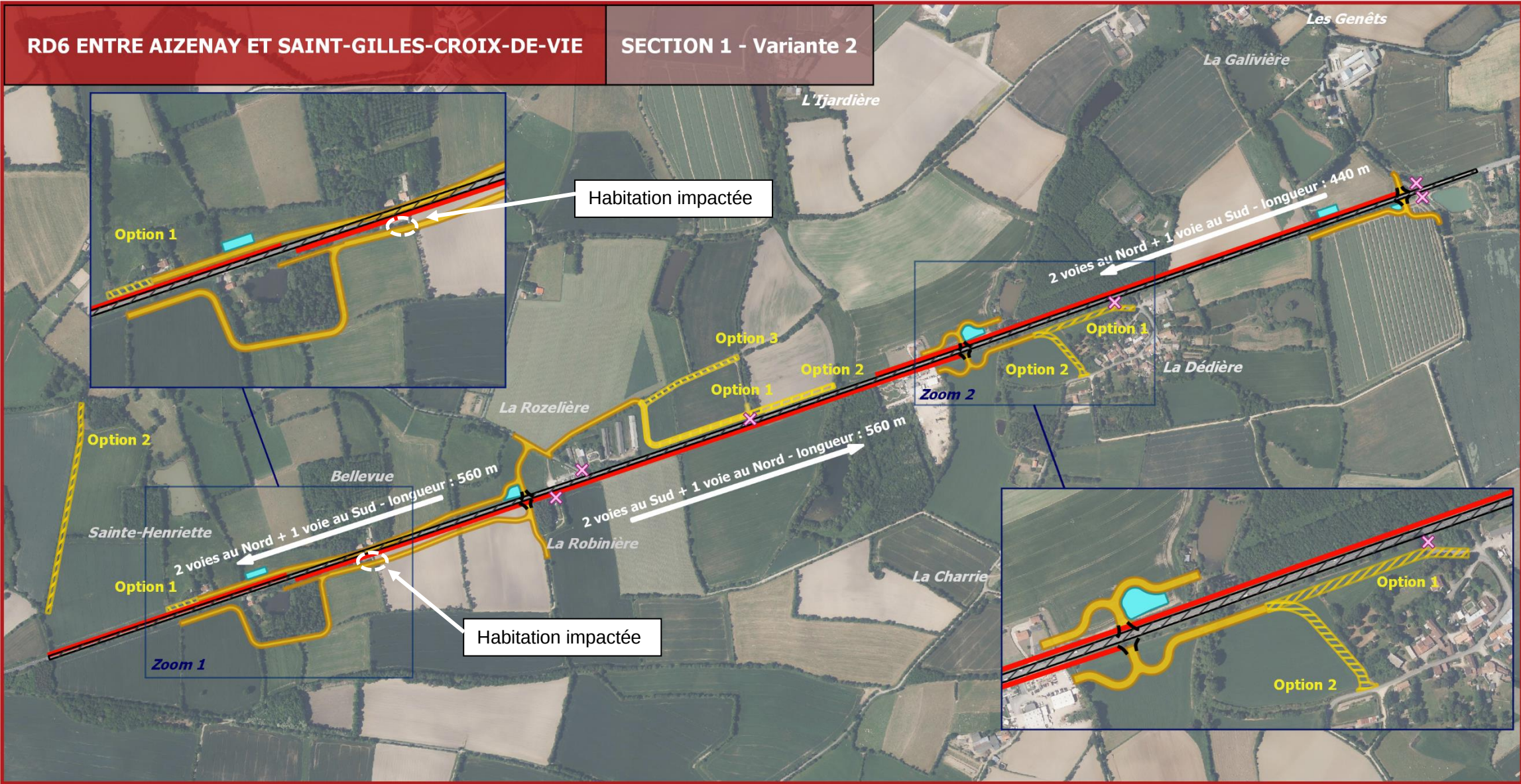
Accès directs à la RD6 supprimés (hors accès particuliers)

0 250 500 m



Fond: Orthophotos

Figure 4 : Section 1 – présentation de la variante 1



LEGENDE

- RD6 existante
 - Elargissement de la RD6
 - Voie de rétablissement
 - Bassin

- Carrefour TAG
 - ✕ Accès directs à la RD6 supprimés (hors accès particuliers)
- 0 250 500 m

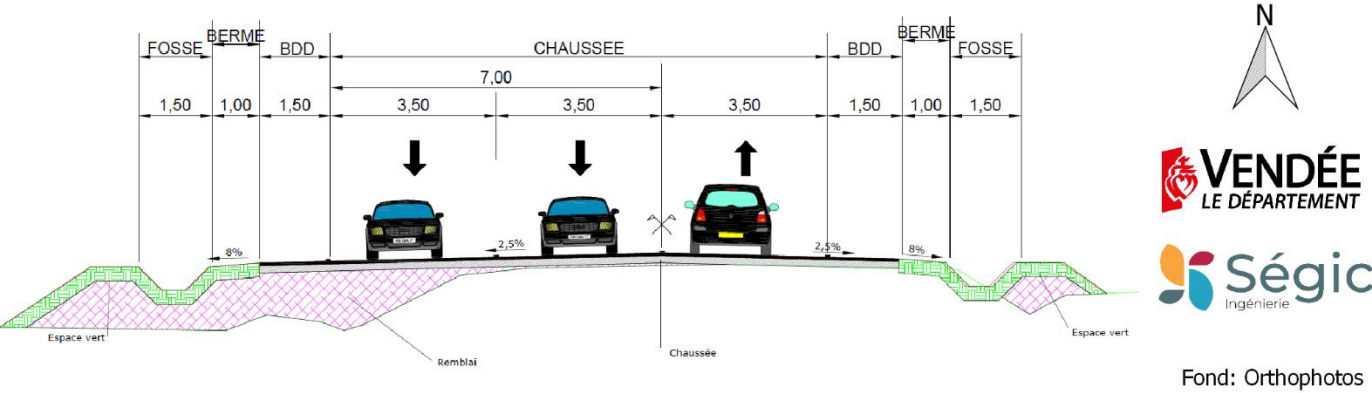
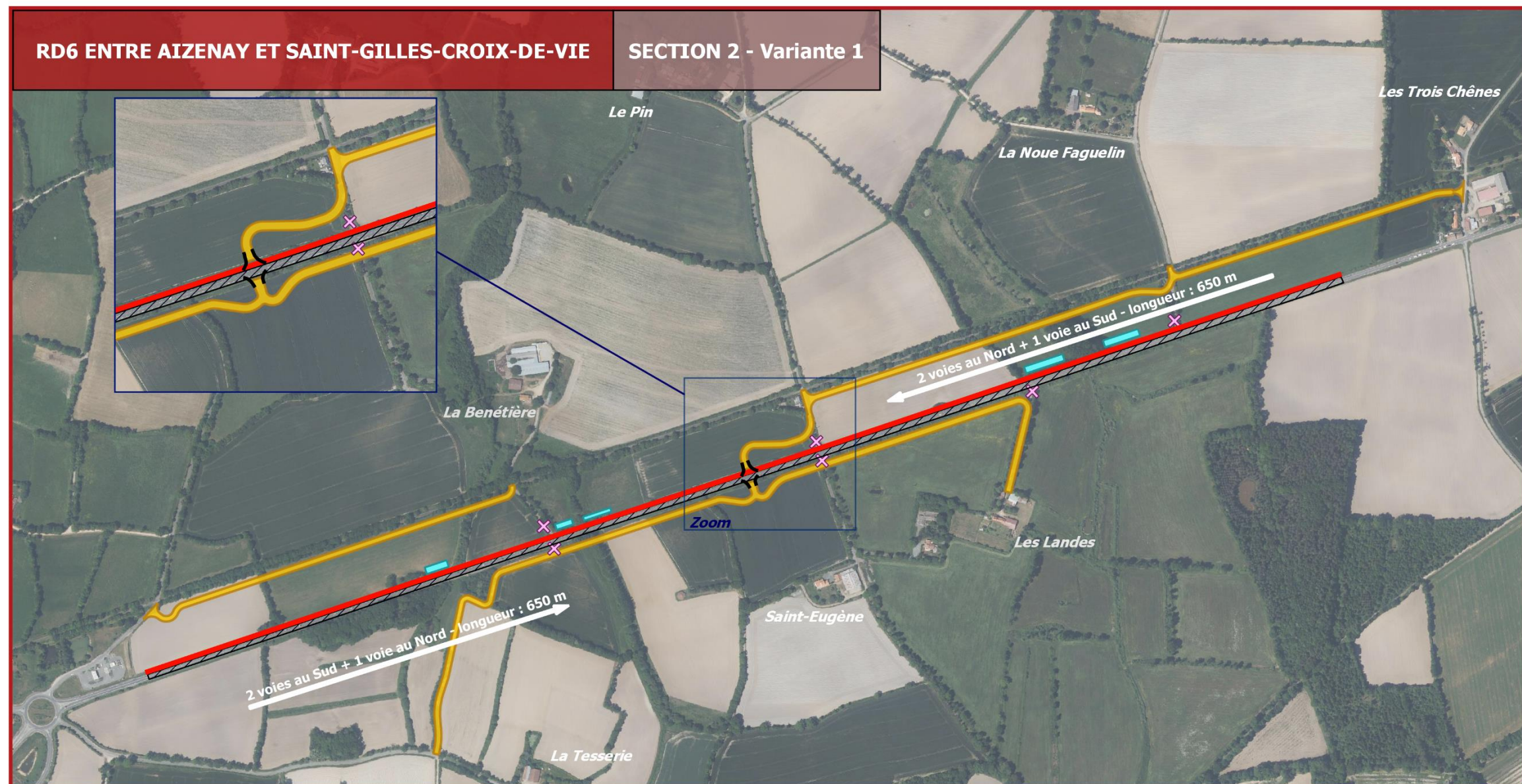


Figure 5 : Section 1 – présentation de la variante 2

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

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

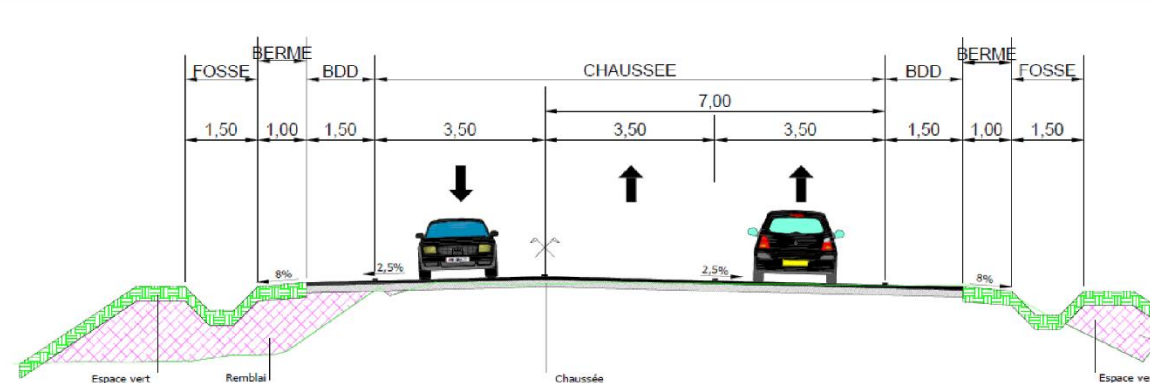
- Un élargissement au nord de la RD 6 afin d'éviter l'Espace Boisé Classé (EBC) ;
- La création de deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens et de même longueur quelle que soit la variante, séparés par un carrefour positionné au même endroit pour les deux variantes :
 - Un double tourne à gauche 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.



LEGENDE

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

0 250 500 m



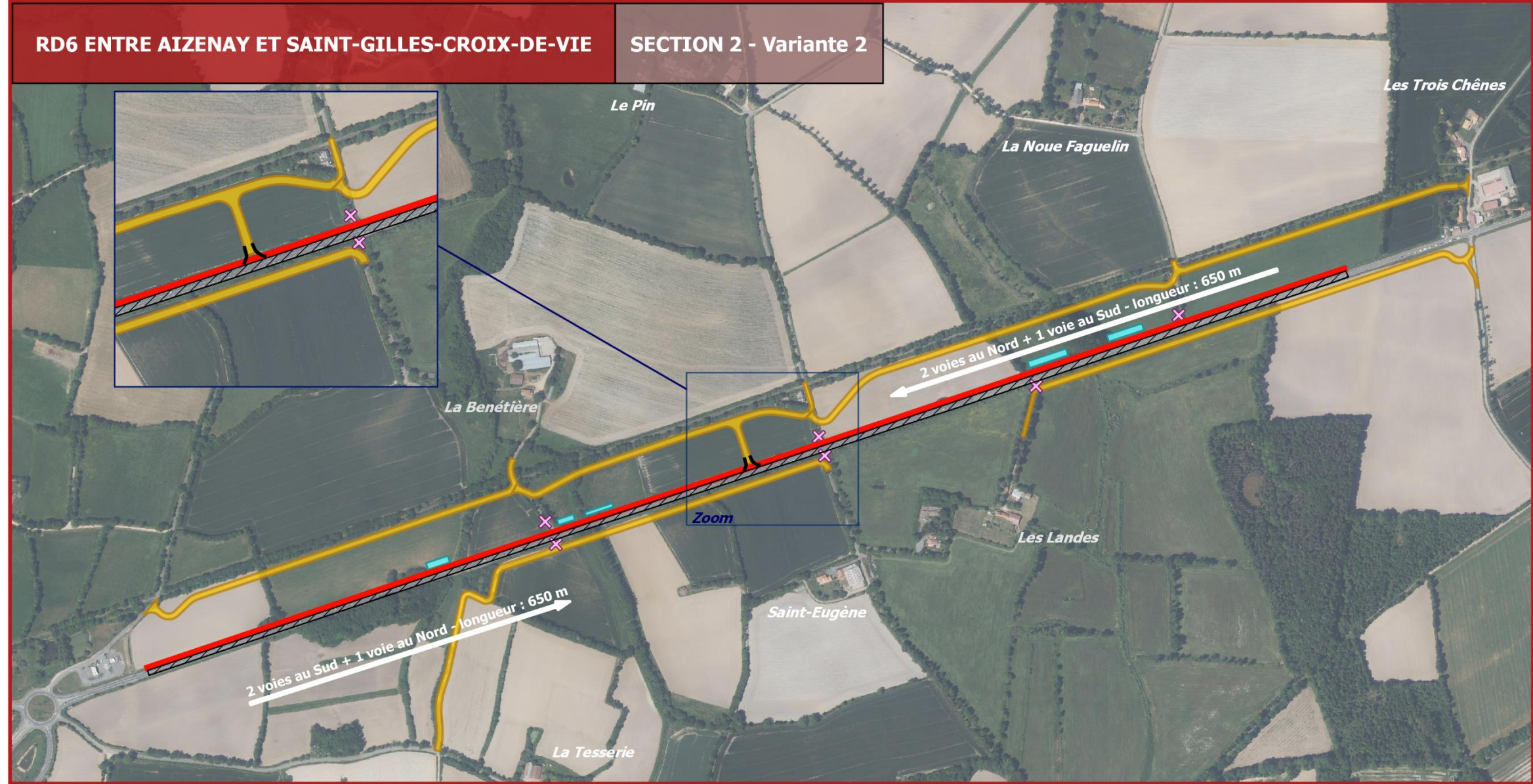
N

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Ségic
Ingénierie

Fond: Orthophotos

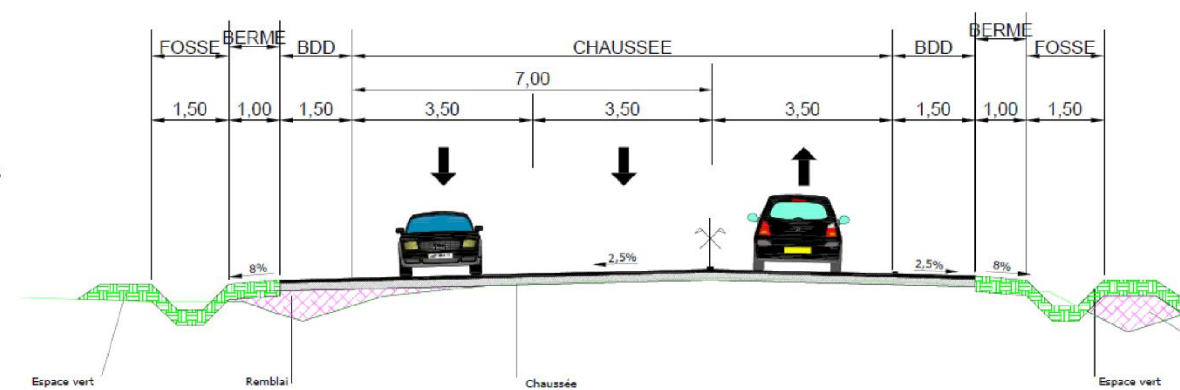
Figure 6 : Section 2 – présentation de la variante 1



LEGENDE

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

0 250 500 m



N

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Ségic
Ingénierie

Fond: Orthophotos

Figure 7 : Section 2 – présentation de la variante 2

2.1.2.3 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.

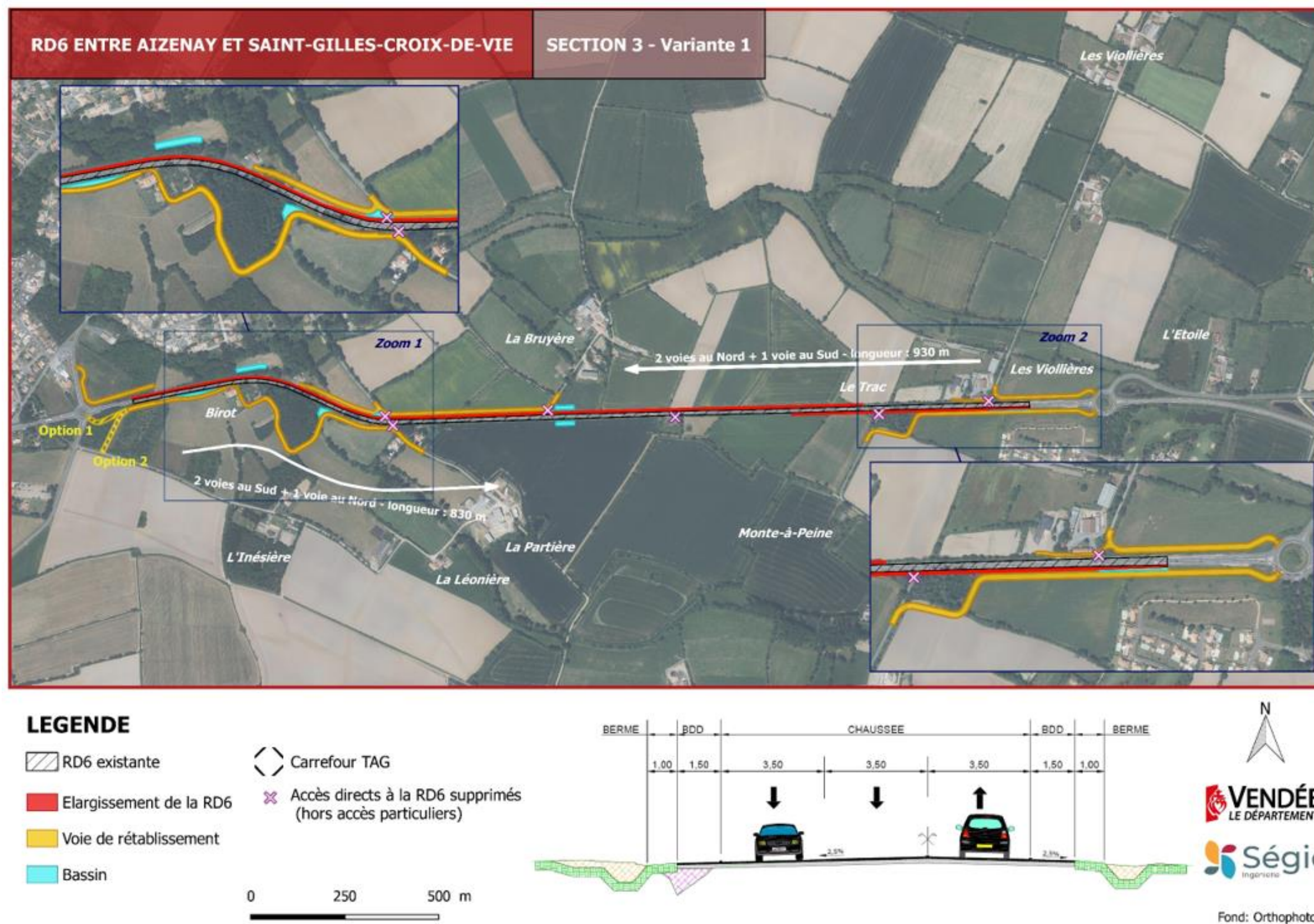


Figure 8 : Section 3 – présentation de la variante 1

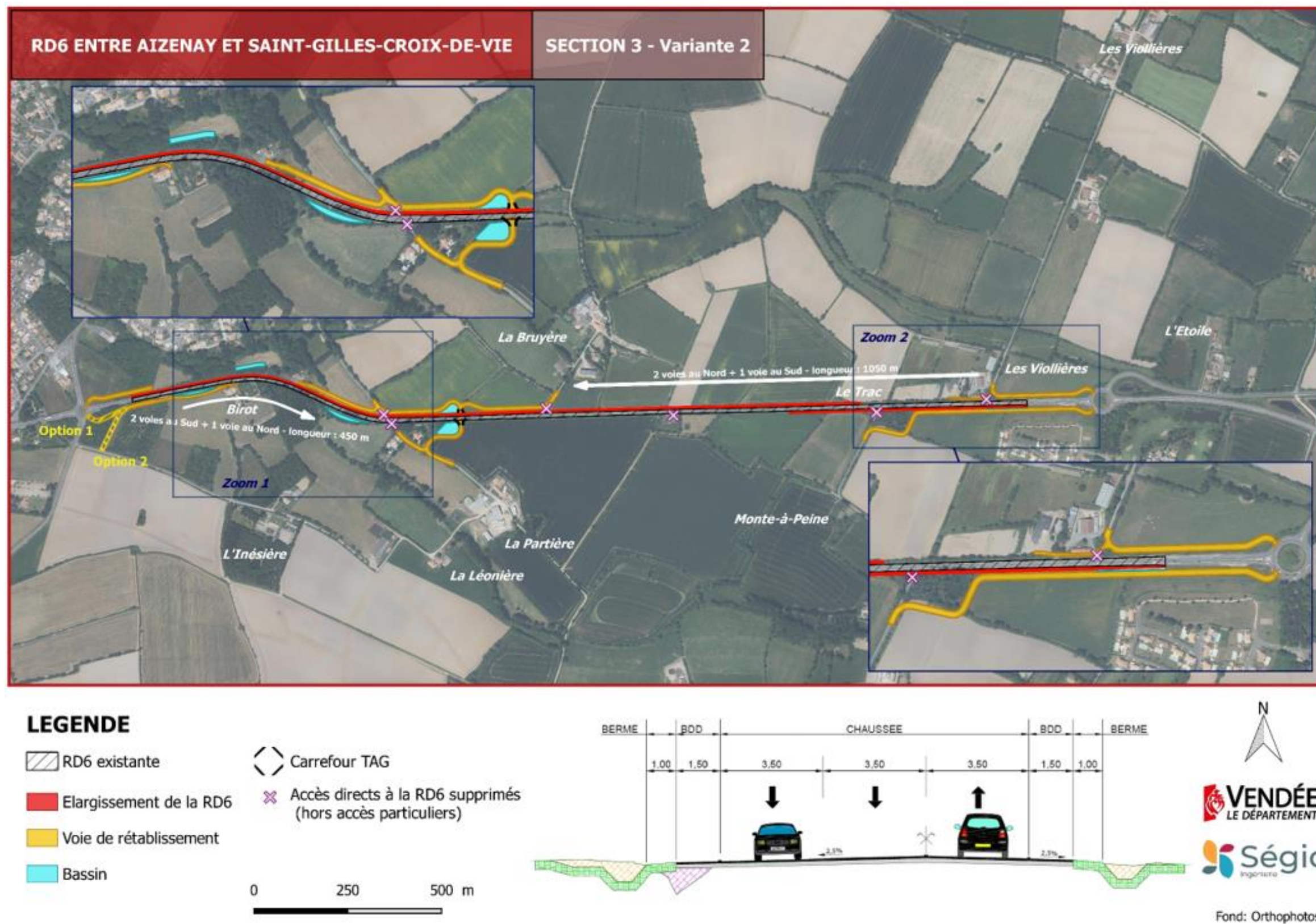


Figure 9 : Section 3 – présentation de la variante 2

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 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 meilleure 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 sont faites par des riverains ou 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 intégrés au projet retenu.

2.2 DESCRIPTION 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 améliorées en 2012 par la mise en service du contournement de Coëx. L'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles à 2 voies a toutefois diminué la fluidité de cet axe. Cet axe primaire du réseau routier départemental est aussi emprunté par de nombreux transports exceptionnels (bateaux de plaisance, mobiles home), 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, le Département a privilégié, en concertation avec les élus concernés par le projet, le parti d'aménager la RD6 avec la création de créneaux 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. Dans le cas de la section 3, plusieurs voies de rétablissement seront réalisées à l'Est et à l'Ouest. Elles permettront de desservir les hameaux et fermes 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.

Dans le cadre de la démarche « Eviter Réduire Compenser » (ERC), le créneau de dépassement le plus à l'ouest de la section 3 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.

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 créneau de dépassement au niveau du Birot au lieu de 2 400 m prévu initialement.

A Profil en long

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.

B Profil en travers

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
Berme	1.00
Arrondi de talus	0.50

Le dévers normal de chaussée est de 2.5 %.

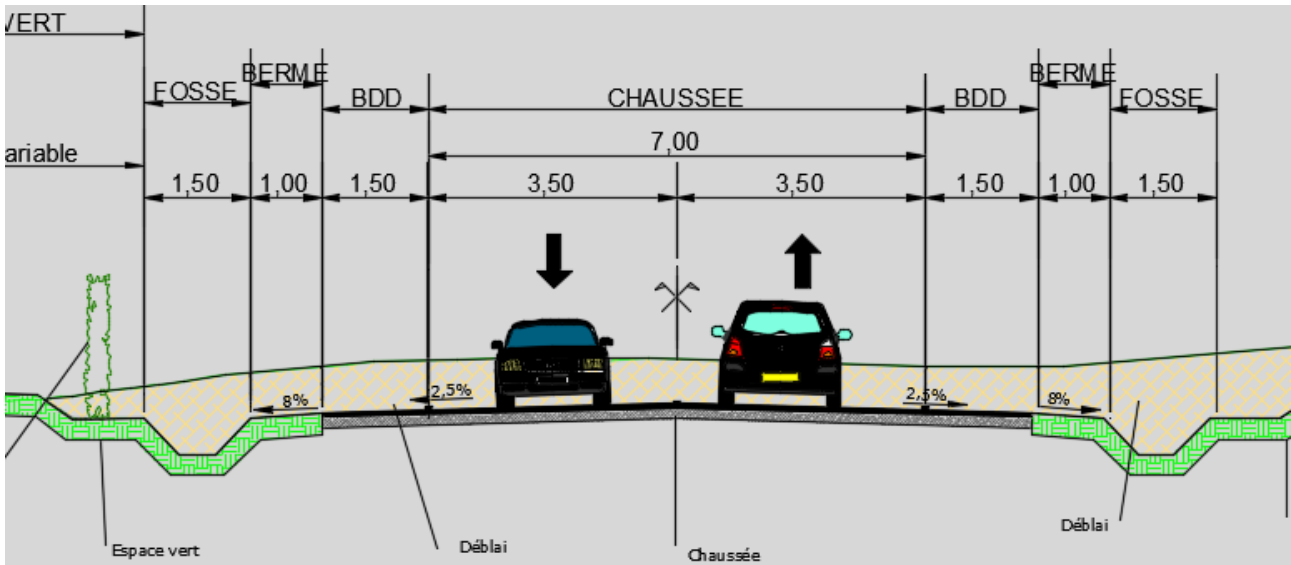
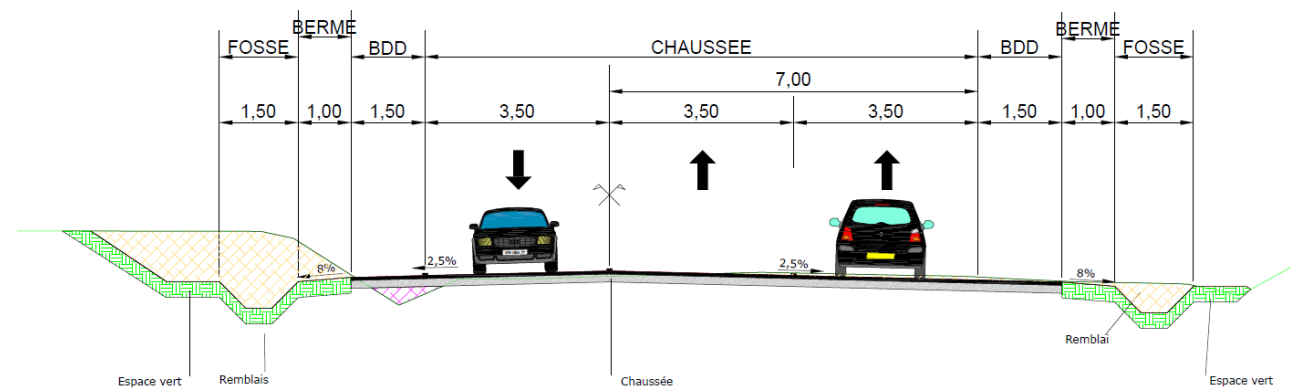


Figure 10 : Profil en travers de la RD6 en section à 2 voies

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



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

2.2.2.2 Séquence d'aménagement de la RD6

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 12 : Plan du carrefour d'extrémité Est Section 1

A.b Créneau Est

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

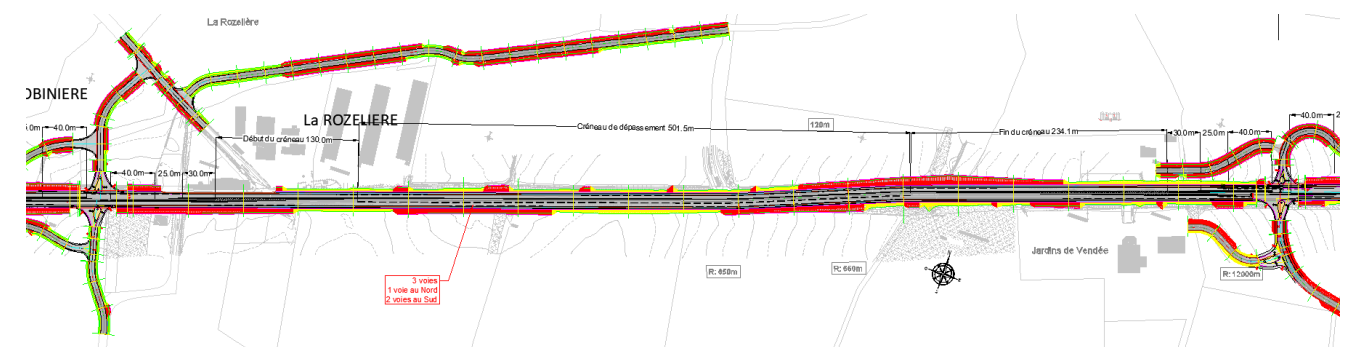


Figure 13 : Plan du créneau Section 1 - Est

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.c Carrefour La Dédrière

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

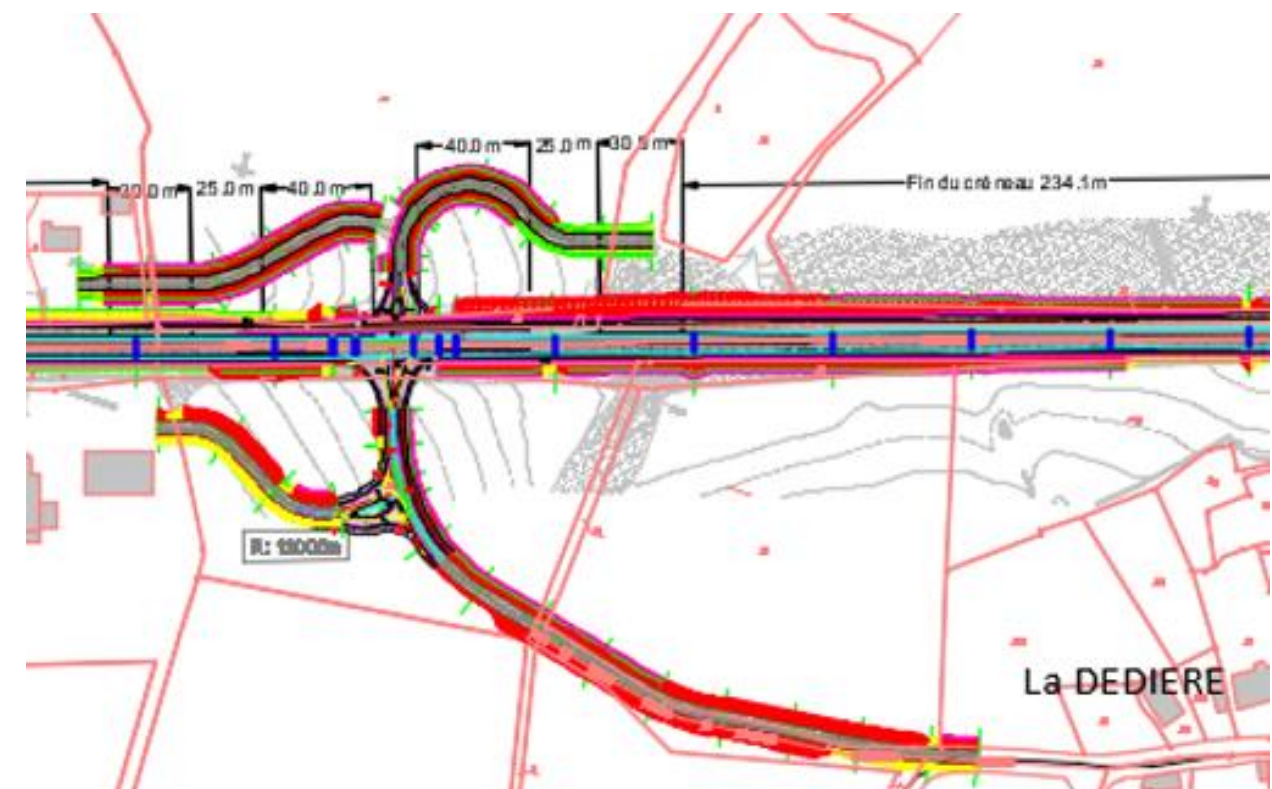


Figure 14 : Plan du carrefour de la Dédrière - Section 1

A.d Créneau Central

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



Figure 15 : 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 40m chacune.

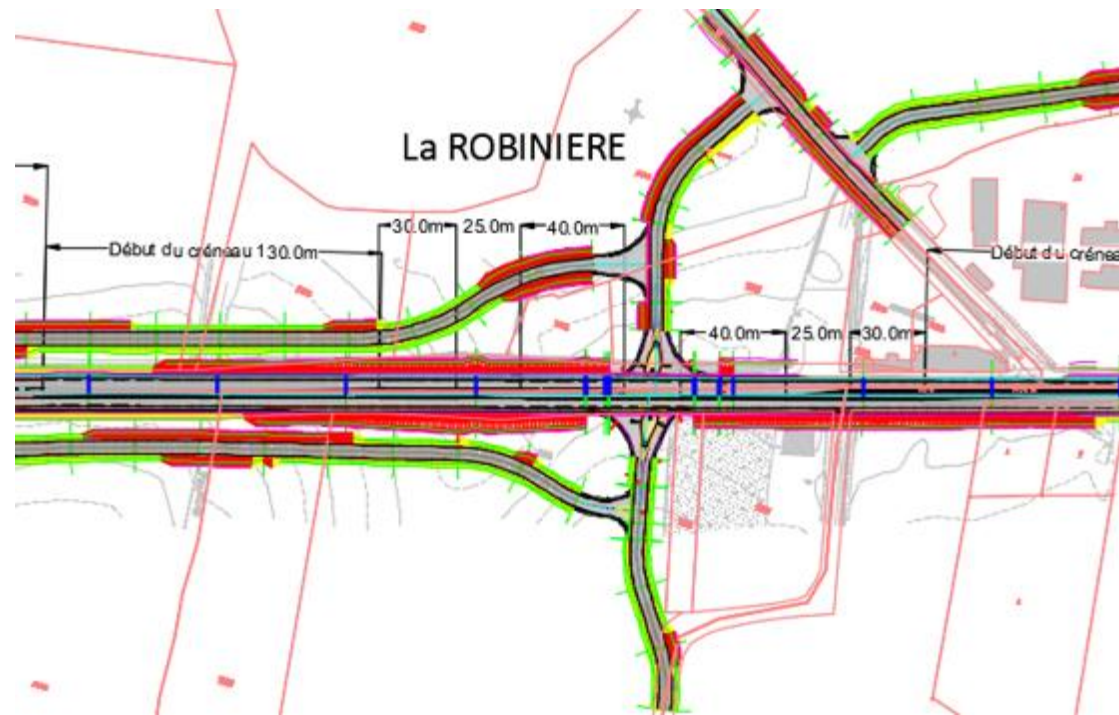


Figure 16 : Plan du carrefour de la Robinière - Section 1

A.f Créneau Ouest

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



Figure 17 : 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

B.a Créneau Est

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

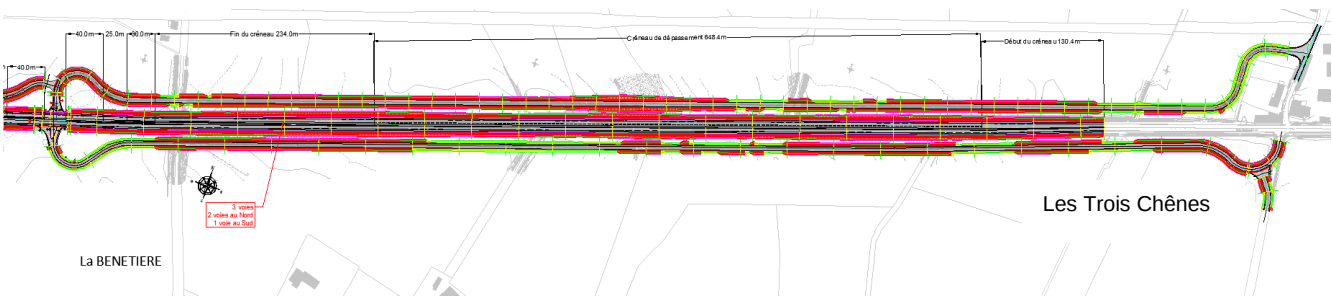


Figure 18 : Plan du créneau Section 1 - Est

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 40m chacune.

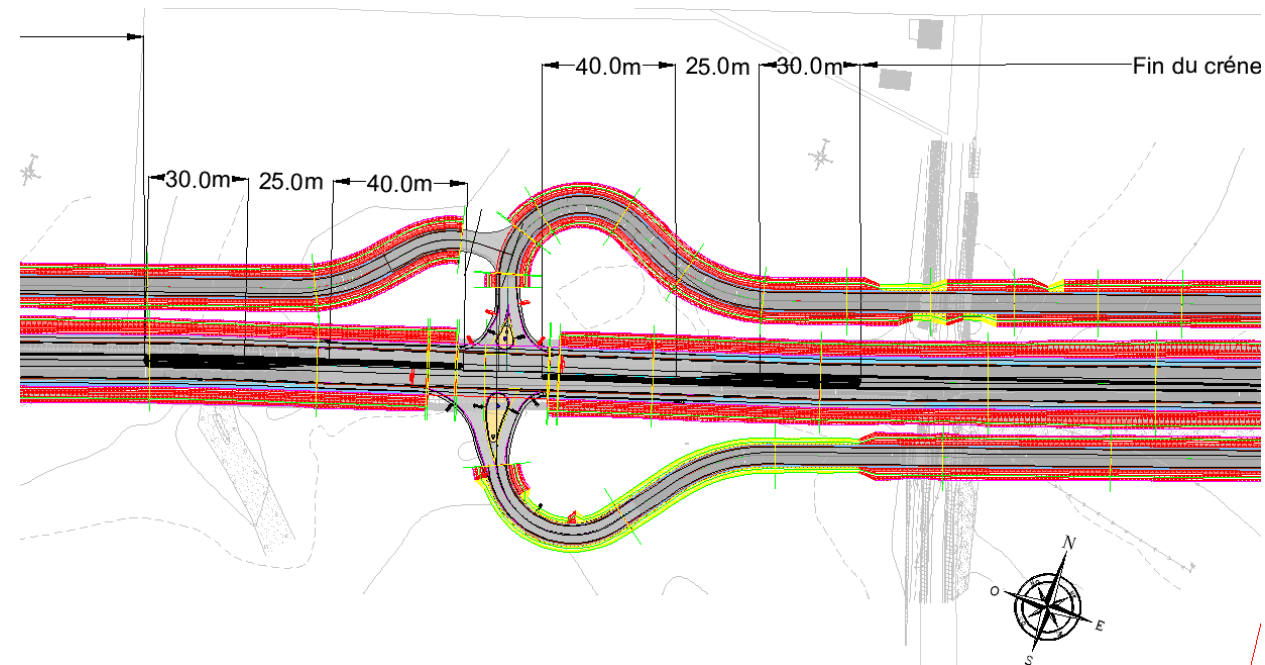


Figure 19 : Plan du carrefour de Saint Eugène - Section 2

B.c Créneau Ouest

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

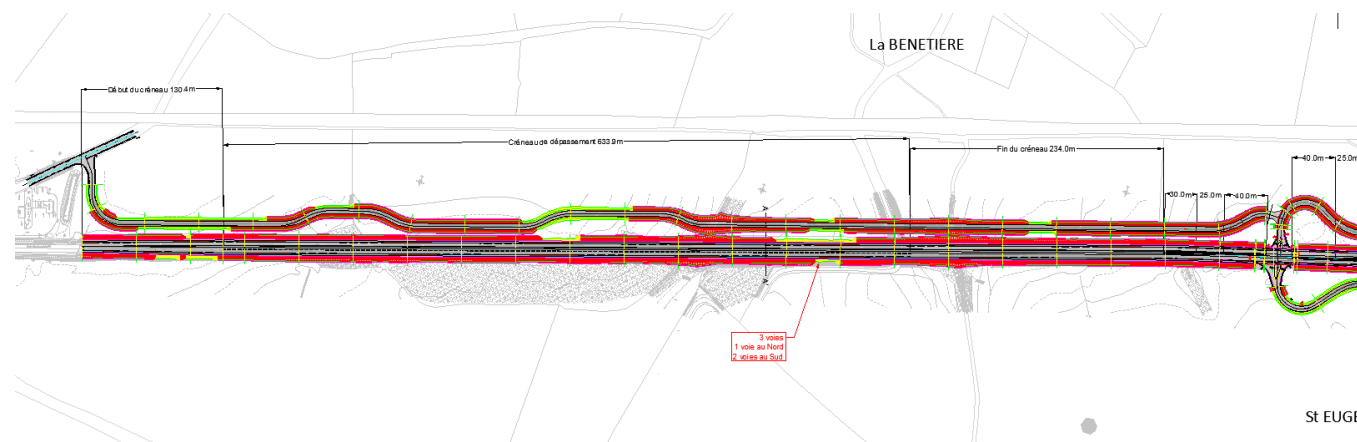


Figure 20 : Plan du créneau Section 2 - Ouest

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.

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 :

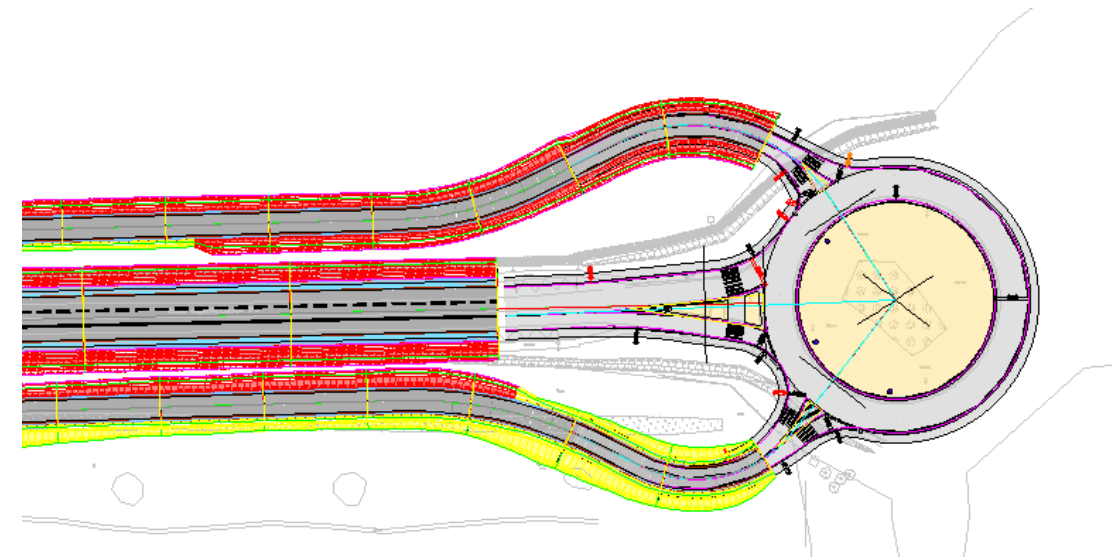


Figure 21 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies

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

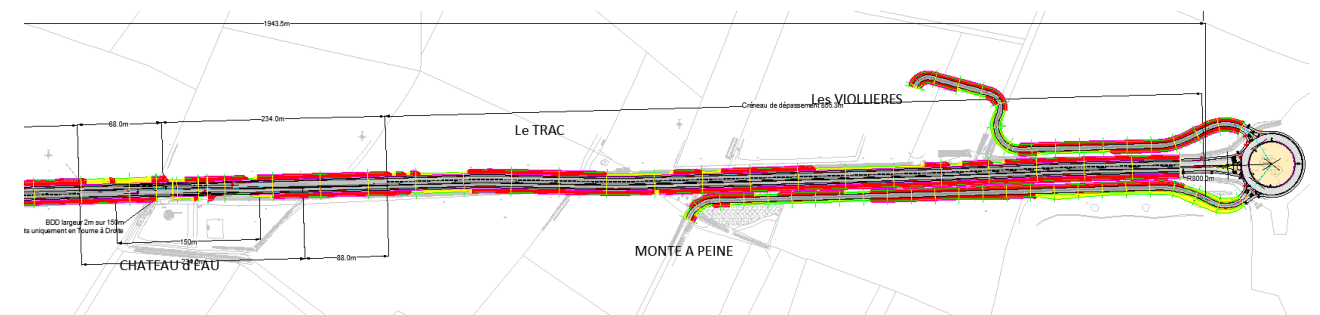


Figure 22 : Plan du créneau Section 3 - Est

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.

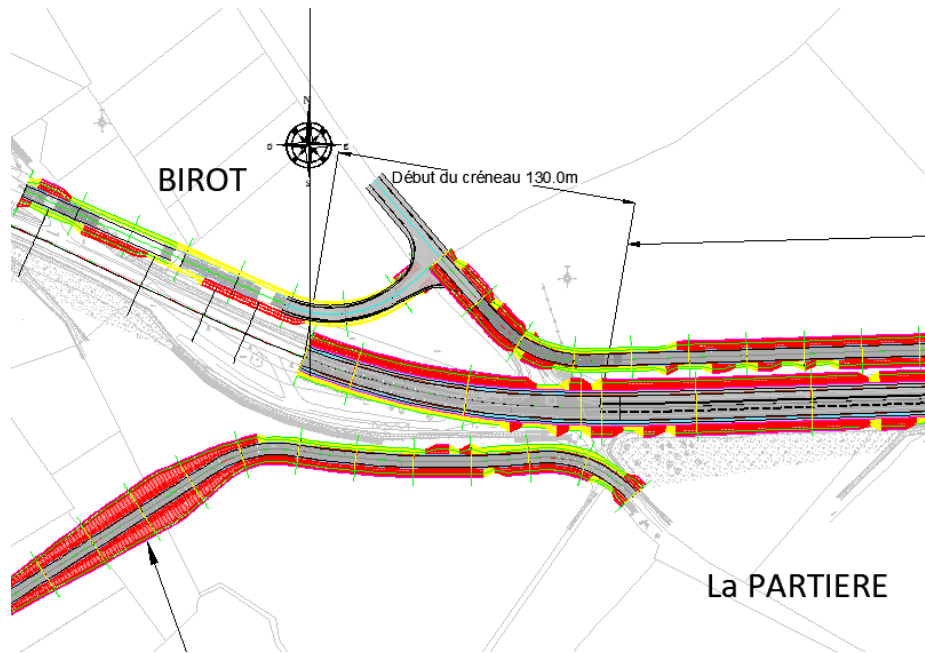


Figure 23 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies

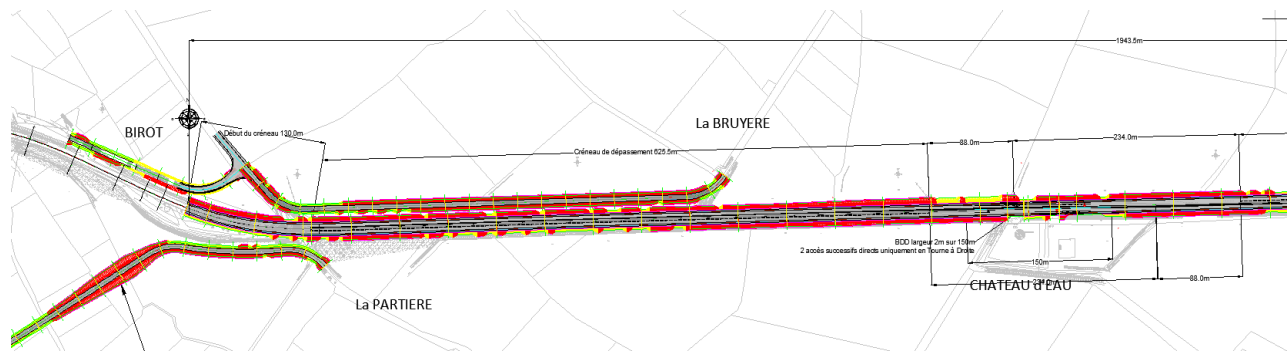


Figure 24 : Plan du créneau Section 3 - Ouest

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.
- 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 fermes.

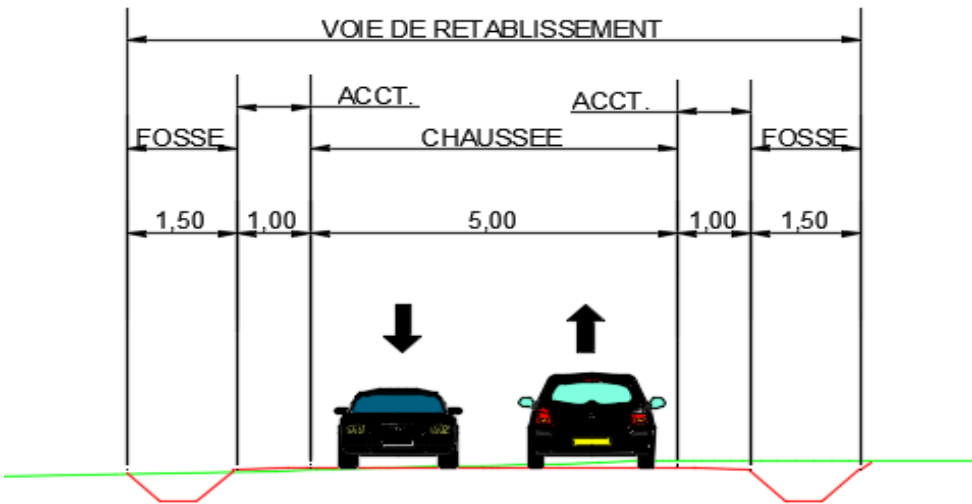
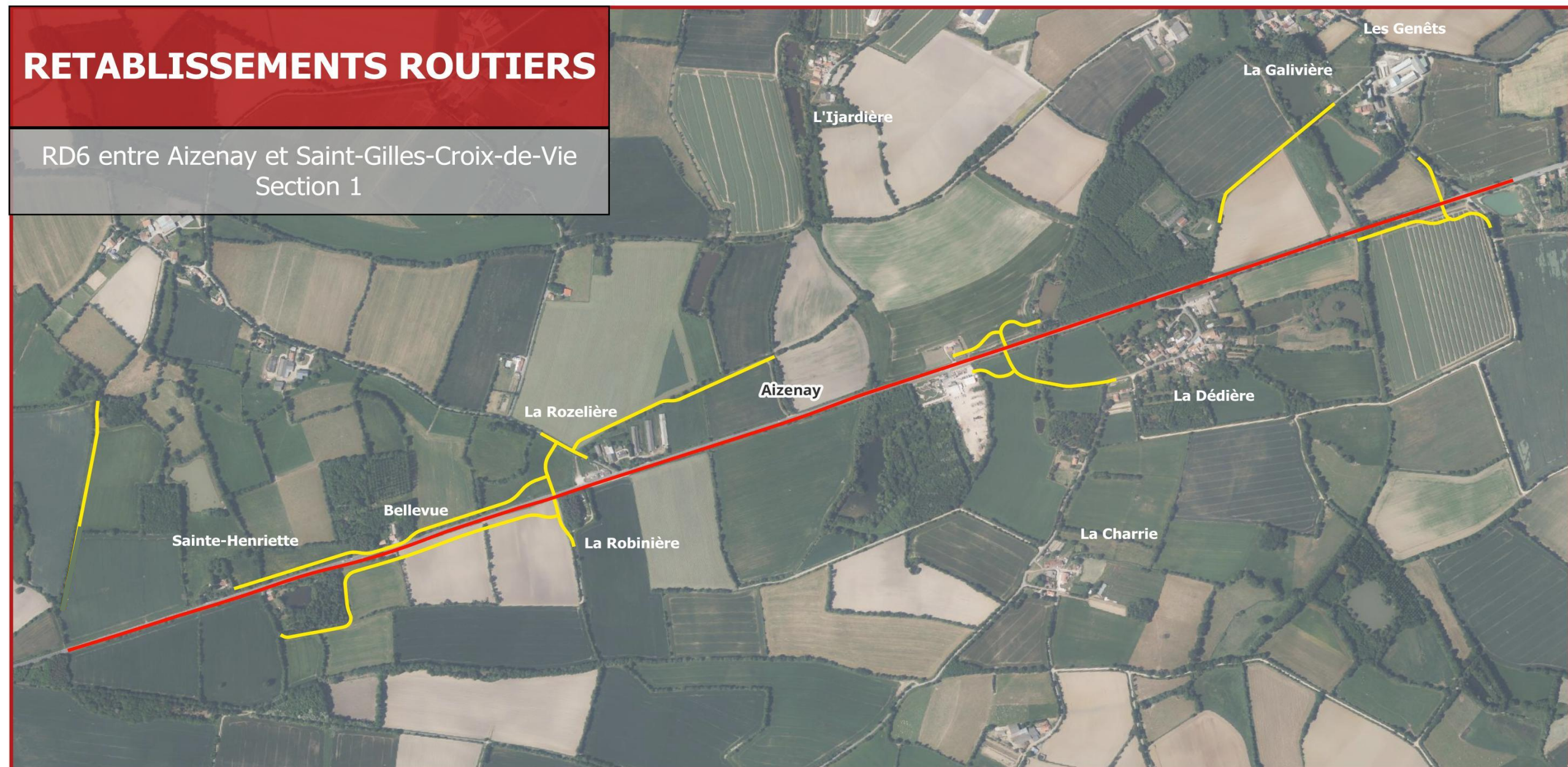


Figure 25 : Profil en travers des voies de rétablissement



LEGENDE

- RD6
- Rétablissements routiers
- └┐ Limites communales

0 0,1 0,2 km

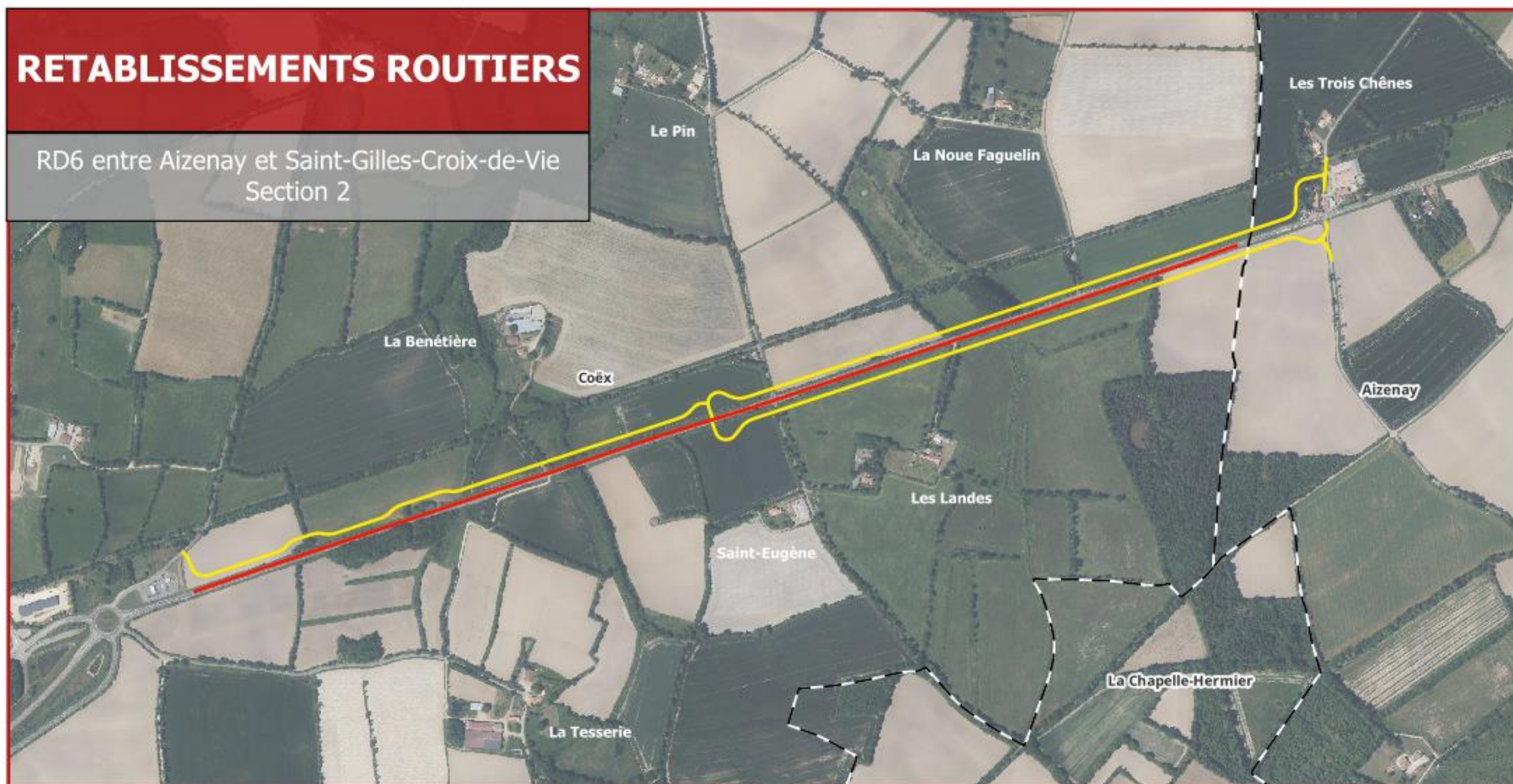


Fond: Orthophotos

Figure 26 : 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

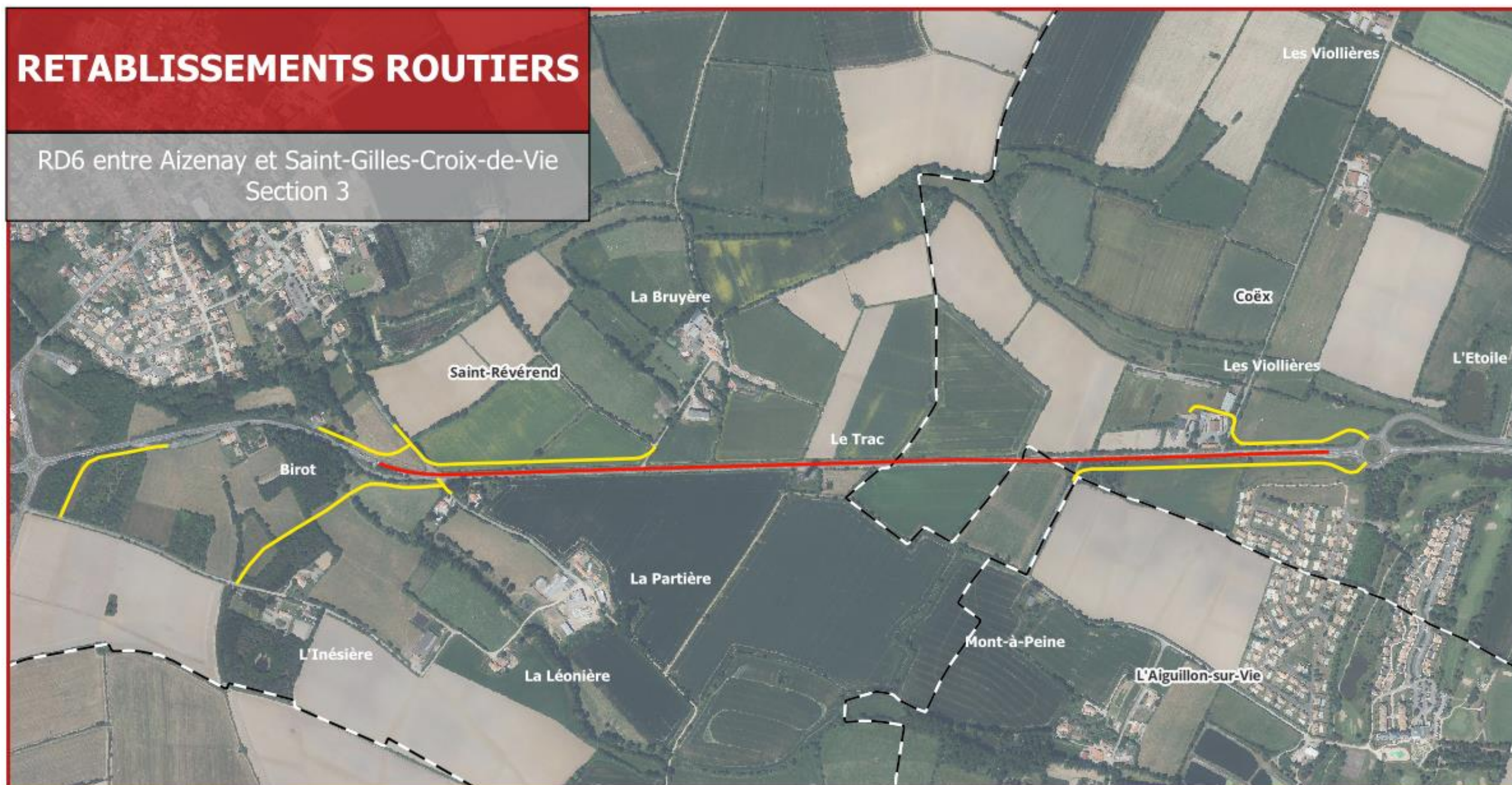
VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Fond: Orthophotos

Figure 27 : 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

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Fond: Orthophotos

Figure 28 : 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.

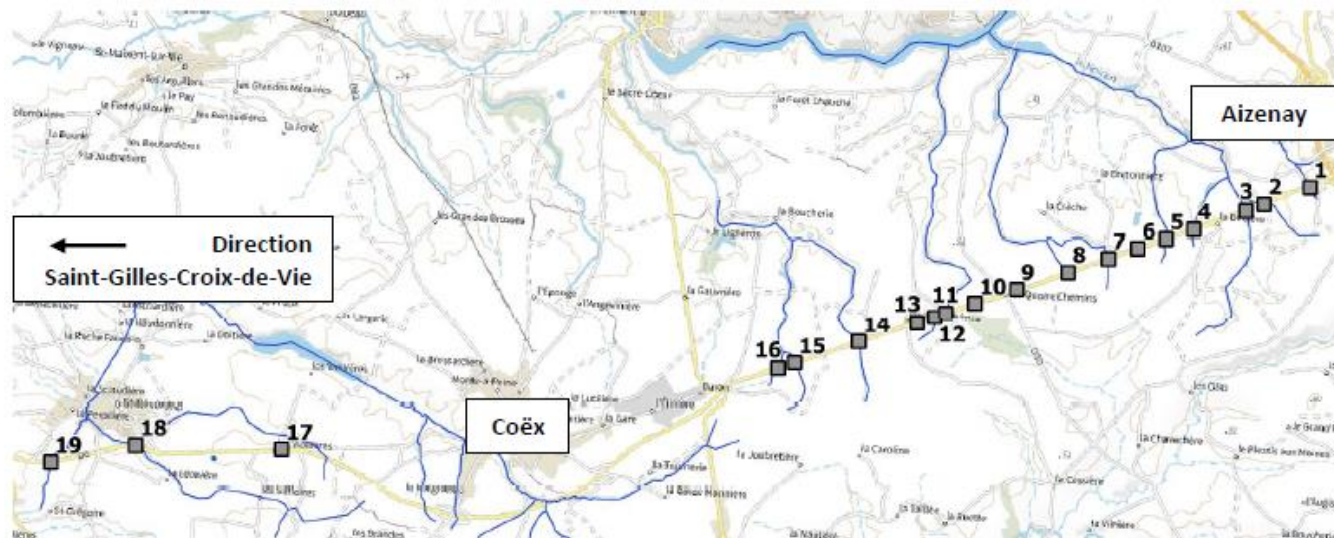


Figure 29 : Localisation des ouvrages hydrauliques le long de la RD6 (source : Aquagéosphère/ IGN)

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.

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 30 : 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 31 : 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 32 : 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.

2.2.7 Vue en plan de l'aménagement routier

Les illustrations suivantes permettent de visualiser le projet.

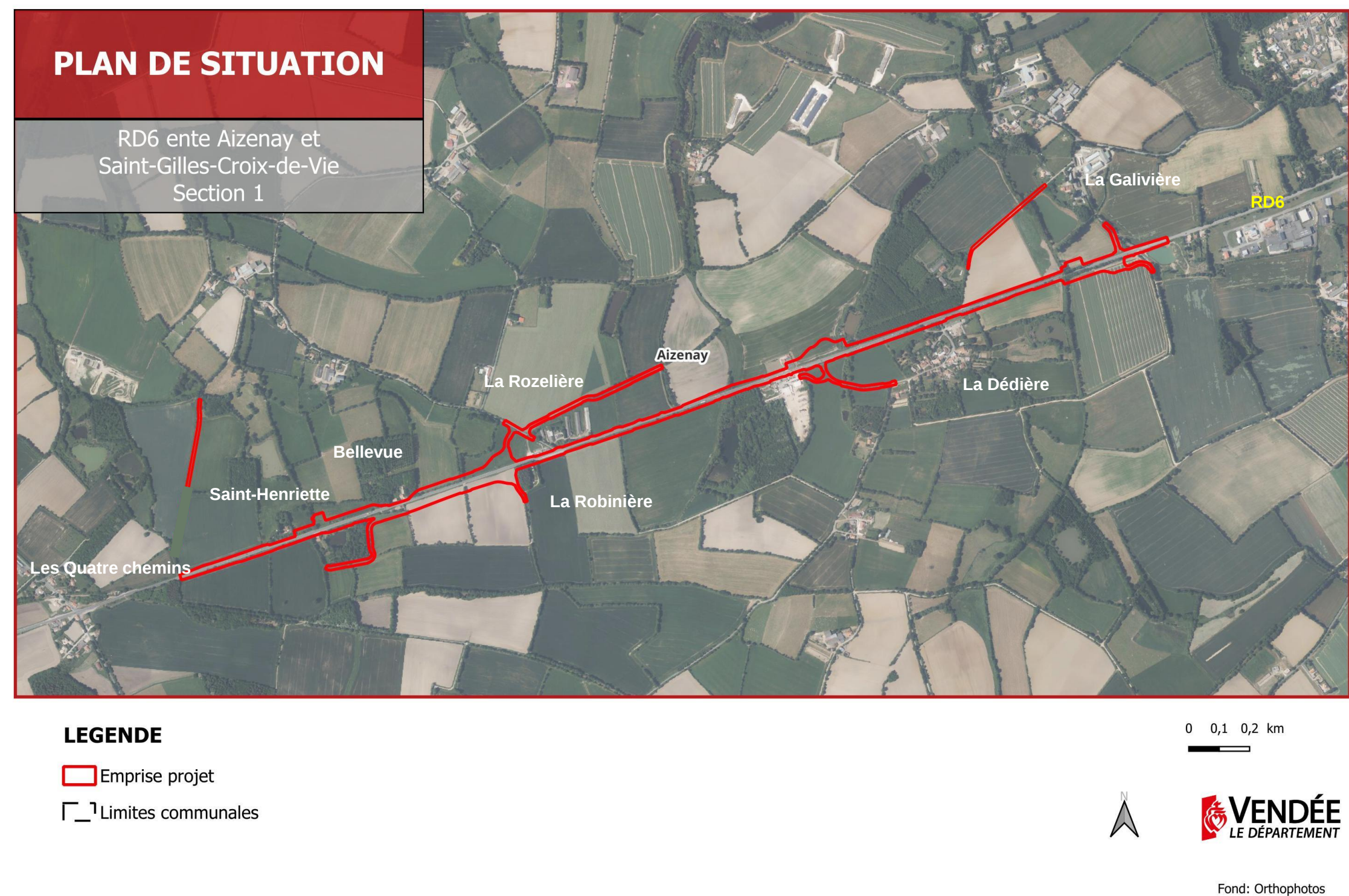


Figure 33 : Section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)

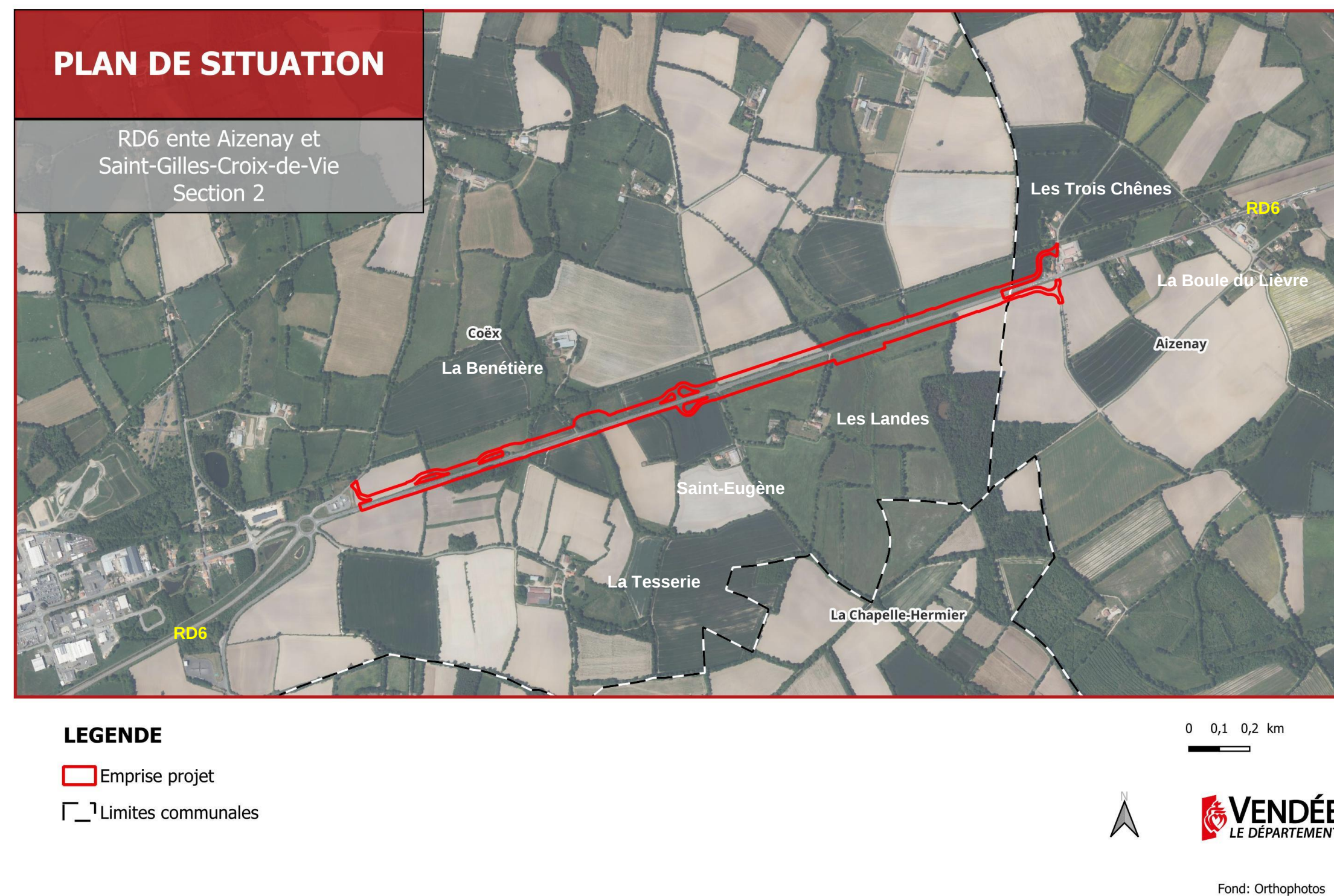


Figure 34 : Section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)

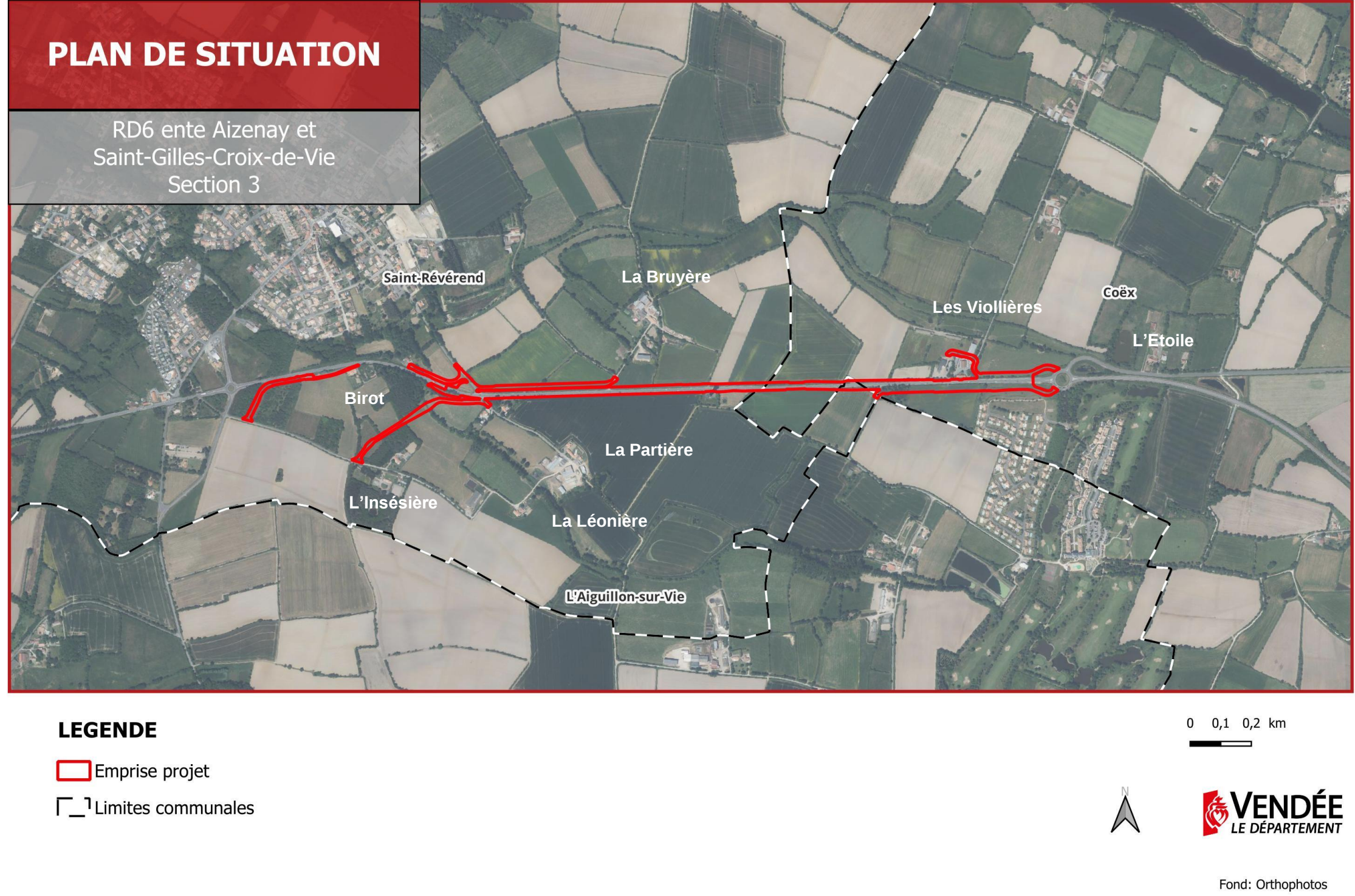


Figure 35 : Section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)

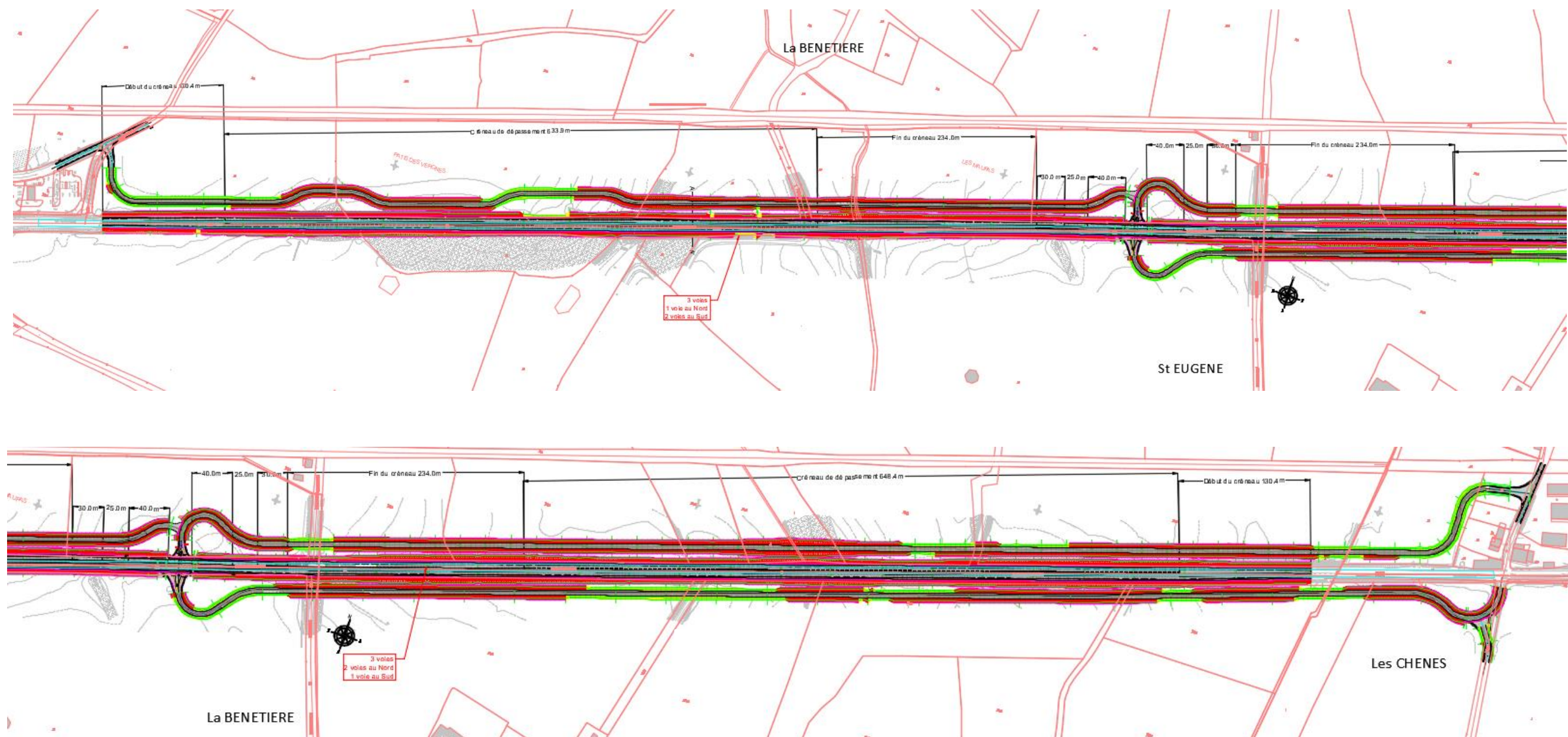


Figure 37 : Vue en plan de la section 2

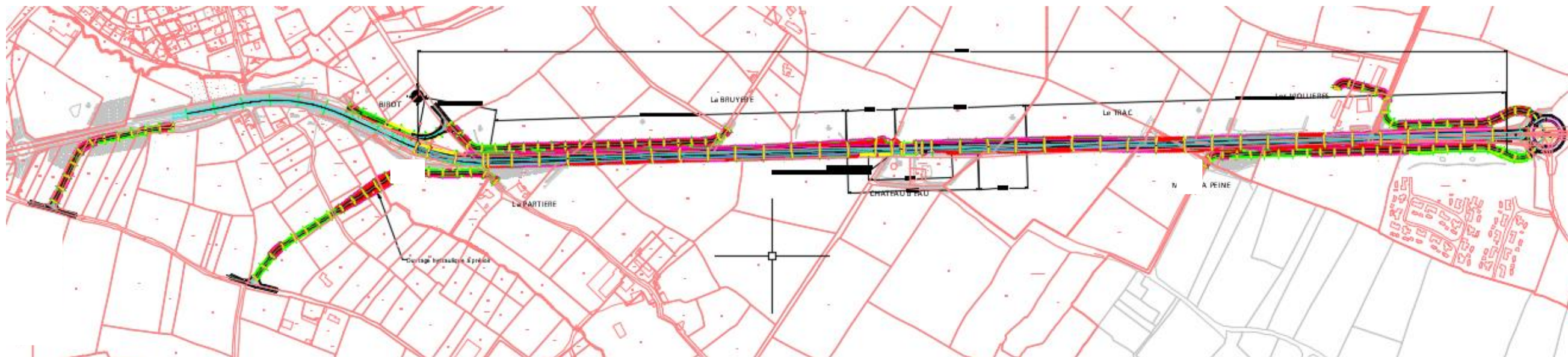


Figure 38 : Vue en plan de la section 3

2.2.8 Phasage des travaux

2.2.8.1 Planning

Les grandes dates du planning opérationnel sont les suivantes :

- Instruction du dossier et délivrance des autorisations : 2025 ;
- Acquisitions : 2025-2026 ;
- Travaux : 2026-2028.

2.2.8.2 Phasage des travaux

L'ordre de réalisation des sections sera fonction des éventuelles contraintes opérationnelles à venir (vestiges archéologiques, acquisitions, ...). En effet, les trois sections peuvent être traitées indépendamment les unes des autres, n'ayant ainsi pas nécessité au stade des études d'arrêter un ordre précis de réalisation.

Les grands types de travaux réalisés sont les suivants :

- Dévoisement des réseaux ;
- Réalisation des carrefours sécurisés et des voies de rétablissement (terrassement et assainissement concomitamment, enduit, équipements) ;
- Aménagement de la section courante de la RD 6 (reprise des ouvrages hydrauliques redimensionnés, réalisation des poutres en rives (terrassement, assainissement, chaussée), reprofilage et couche de roulement de l'ensemble, équipements.).