

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 E : Etude d'impact valant étude d'incidences loi sur l'eau
Partie 4 : Présentation du projet, solutions de substitution envisagées



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	Reprise suite aux remarques du MOA.	DPE	BB	BB	08/07/2025
V4	Reprise suite aux remarques du MOA.	DPE	BB	BB	16/07/2025
V5	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	JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE	6
1.1	CONCLUSION DES REFLEXIONS MENEES AVEC LES ELUS LOCAUX	6
1.2	PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU	9
1.3	PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE	12
1.3.1	Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins	12
1.3.1.1	Variante 1	12
1.3.1.2	Variante 2	14
1.3.2	Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx	16
1.3.2.1	Variante 1	16
1.3.2.2	Variante 2	18
1.3.3	Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ Rd 94 (Saint-Révérend)	20
1.3.3.1	Variante 1	20
1.3.3.2	Variante 2	22
1.4	ANALYSE MULTICRITERES DES VARIANTES	24
1.4.1	Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins	24
1.4.1.1	Rétablissements, fonctionnalités	24
1.4.1.2	Agriculture	24
1.4.1.3	Acoustique	28
1.4.1.4	Bâti et activités économiques	33
1.4.1.5	Environnement	33
1.4.1.6	Synthèse de la comparaison des variantes	37
1.4.2	Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx	38
1.4.2.1	Rétablissements, fonctionnalités	38
1.4.2.2	Agriculture	38
1.4.2.3	Acoustique	41
1.4.2.4	Bâti et activités économiques	46
1.4.2.5	Environnement	46
1.4.2.6	Synthèse de la comparaison des variantes	50
1.4.3	Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ RD 94 (Saint-Révérend)	51
1.4.3.1	Rétablissements, fonctionnalités	51
1.4.3.2	Agriculture	51
1.4.3.3	Acoustique	54
1.4.3.4	Bâti et activités économiques	59
1.4.3.5	Environnement	59
1.4.3.6	Synthèse de la comparaison des variantes	62
1.5	ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	63
1.5.1	Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins	63
1.5.1.1	Présentation de la solution retenue à l'issue de la concertation	63
1.5.1.2	Mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser sur la solution retenue	65
1.5.2	Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx	66
1.5.3	Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ Rd 94 (Saint-Révérend)	68
1.5.3.1	Présentation de la solution retenue à l'issue de la concertation	68
1.5.3.2	Mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser sur la solution retenue	70
2	PRESENTATION DU PROJET TECHNIQUE RETENU	71
2.1	HISTORIQUE DE L'OPERATION	71
2.1.1	Contexte	71
2.1.2	La définition du projet en concertation avec les élus locaux	71

2.1.3	La concertation	71
2.1.4	Synthèse des étapes	71
2.2	PRESENTATION DU PROJET	72
2.2.1	Normes et guides	72
2.2.2	Caractéristiques géométriques	72
2.2.2.1	Axe en plan de la RD 6	72
2.2.2.2	Profil en long de la RD 6	72
2.2.2.3	Profil en travers de la RD 6	72
2.2.2.4	Séquence d'aménagement de la RD 6	73
2.2.3	Rétablissements routiers	79
2.2.4	Ouvrages hydrauliques	83
2.2.5	Assainissement des eaux pluviales	83
2.2.6	Aménagements paysagers	83
2.2.7	Vue en plan de l'aménagement routier	85
2.2.8	Phasage et modalités de réalisation des travaux	100
2.2.8.1	Planning	100
2.2.8.2	Phasage des travaux	100
2.2.8.3	Modalités de réalisation des travaux	100
2.2.9	Demande et utilisation d'énergie	100
2.2.9.1	En phase travaux	100
2.2.9.2	En phase exploitation	100
2.2.10	Natures et quantités des matériaux et des ressources naturelles et principes retenus pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux du chantier	100
2.2.10.1	Ressources naturelles et matériaux	100
2.2.10.2	Principes retenus pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux de chantier	100
2.2.11	Estimations des types et quantités de résidus et d'émissions attendus	100
2.2.11.1	En phase chantier	100
2.2.11.2	En phase exploitation	101

FIGURES

Figure 1 : Parti n°1 - section 1	6
Figure 2 : Parti n°1 - section 2	6
Figure 3 : Parti n°1 - section 3	7
Figure 4 : Parti n°2 - section 1	7
Figure 5 : Parti n°2 - section 2	8
Figure 6 : Parti n°2 - section 3	8
Figure 7 : Situation des sections à aménager – échelle élargie	10
Figure 8 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie).....	11
Figure 9 : Section 1 – présentation de la variante 1	13
Figure 10 : Section 1 – présentation de la variante 2	15
Figure 11 : Section 2 – présentation de la variante 1	17
Figure 12 : Section 2 – présentation de la variante 2	19
Figure 13 : Section 3 – présentation de la variante 1	21
Figure 14 : Section 3 – présentation de la variante 2	23
Figure 15 : Section 1 variante 1 – enjeux agricoles	26
Figure 16 : Section 1 variante 2 – enjeux agricoles	27
Figure 17 : Localisation des récepteurs acoustiques de la section 1	28
Figure 18 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 1 variante 1	29
Figure 19 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 1 variante 1	30
Figure 20 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 1 variante 2	31
Figure 21 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 1 variante 2	32
Figure 22 : Impacts sur le bâti	33
Figure 23 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 1 variante 1	34
Figure 24 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 1 variante 2	35
Figure 25 : Section 2 variante 1 – enjeux agricoles	39
Figure 26 : Section 2 variante 2 – enjeux agricoles	40
Figure 27 : Localisation des récepteurs acoustiques de la section 2	41
Figure 28 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 2 variante 1	42
Figure 29 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 2 variante 1	43
Figure 30 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 2 variante 2	44
Figure 31 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 2 variante 2	45
Figure 32 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 2 variante 1	48
Figure 33 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 2 variante 2	49
Figure 34 : Section 3 variante 1 – enjeux agricoles	52
Figure 35 : Section 3 variante 2 – enjeux agricoles	53
Figure 36 : Localisation des récepteurs acoustiques de la section 3	54
Figure 37 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 3 variante 1	55
Figure 38 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 3 variante 1	56
Figure 39 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 3 variante 2	57
Figure 40 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 3 variante 2	58
Figure 41 : Impacts sur le bâti	59
Figure 42 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 3 variante 1	60
Figure 43 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 3 variante 2	61
Figure 44 : Plan de la section 1 à l'issue de la concertation	64
Figure 45 : Enjeux écologiques au droit de l'extrémité Est de la section 1	65
Figure 46 : Enjeux écologiques au droit des options	66
Figure 47 : Plan de la section 2 à l'issue de la concertation	67
Figure 48 : Plan de la section 3 à l'issue de la concertation	69
Figure 49 : Adaptations du projet	70
Figure 50 : Profil en travers de la RD6 en section à 2 voies	72
Figure 51 : Profil en travers de la RD6 en section à 3 voies	73
Figure 52 : Profil en travers de la RD6 en tourne à gauche	73
Figure 53 : Plan du carrefour d'extrémité Est Section 1	73
Figure 54 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022	74
Figure 55 : Plan du créneau Section 1 - Est	74
Figure 56 : Plan du carrefour de la Dédière - Section 1	74
Figure 57 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022	74
Figure 58 : Plan du créneau Section 1 - Centre	75
Figure 59 : Plan du carrefour de la Robinière - Section 1	75
Figure 60 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022	75
Figure 61 : Plan du créneau Section 1 - Ouest	75
Figure 62 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022	76
Figure 63 : Plan du créneau Section 1 - Est	76

Figure 64 : Plan du carrefour de Saint Eugène - Section 2	76
Figure 65 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022	76
Figure 66 : Plan du créneau Section 2 - ouest	77
Figure 67 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022	77
Figure 68 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies	77
Figure 69 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022	77
Figure 70 : Plan du créneau Section 3 - Est	78
Figure 71 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies	78
Figure 72 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022	78
Figure 73 : Plan du créneau Section 3 - Ouest	78
Figure 74 : Profil en travers des voies de rétablissement	79
Figure 75 : Profils en travers des voies de rétablissement	79
Figure 76 : Rétablissements routiers – section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)	80
Figure 77 : Rétablissements routiers – section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)	81
Figure 78 : Rétablissements routiers – section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)	82
Figure 79 : Localisation des ouvrages hydrauliques le long de la RD6 (source : Aquagéosphère/ IGN)	83
Illustration 80 : Exemple de haie bocagère	83
Illustration 81 : Exemple de bosquet	84
Illustration 82 : Exemple de prairie naturelle	84
Figure 83 : Section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)	85
Figure 84 : Section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)	86
Figure 85 : Section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)	87
Figure 86 : Vue en plan de la section 1	88
Figure 87 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne	89
Figure 88 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 1	90
Figure 89 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 2	91
Figure 90 : Vue en plan de la section 2	92
Figure 91 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne	93
Figure 92 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 1	94
Figure 93 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 2	95
Figure 94 : Vue en plan de la section 3	96
Figure 95 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne	97
Figure 96 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 1	98
Figure 97 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 2	99

TABLEAUX

Tableau 1 : Récapitulatif des étapes du projet	71
--	----

1 JUSTIFICATION DU CHOIX DE LA VARIANTE RETENUE

1.1 CONCLUSION DES REFLEXIONS MENEES AVEC LES ELUS LOCAUX

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 ;

- Parti n°1 : une variante en tracé neuf en 2x2 voies ;

Les caractéristiques de ce parti d'aménagement sont les suivantes :

- Vitesse maximale autorisée : 110 km/h ;
- Echangeur sécurisé par dénivellation d'un carrefour, et giratoires en extrémités.

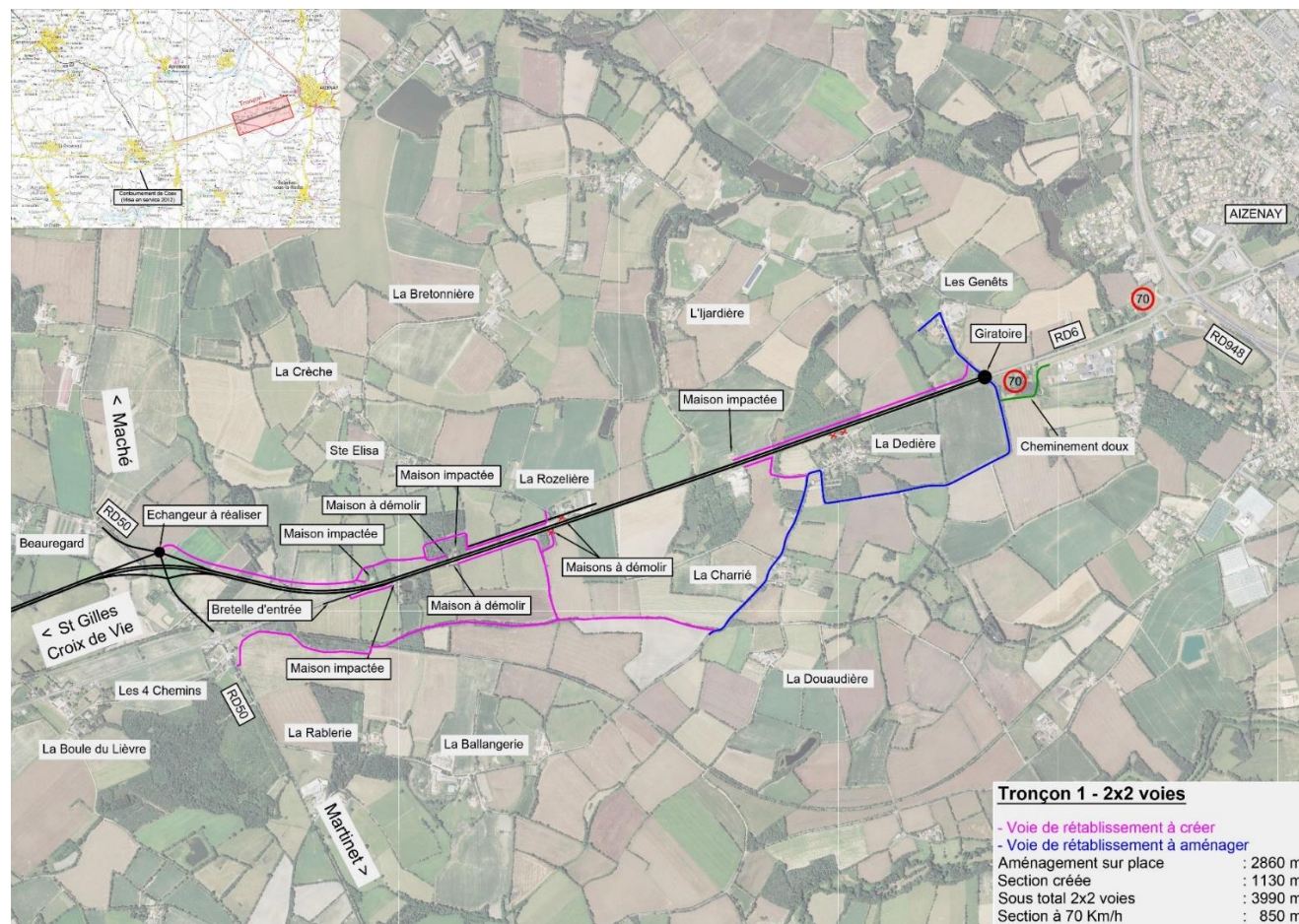


Figure 1 : Parti n°1 - section 1

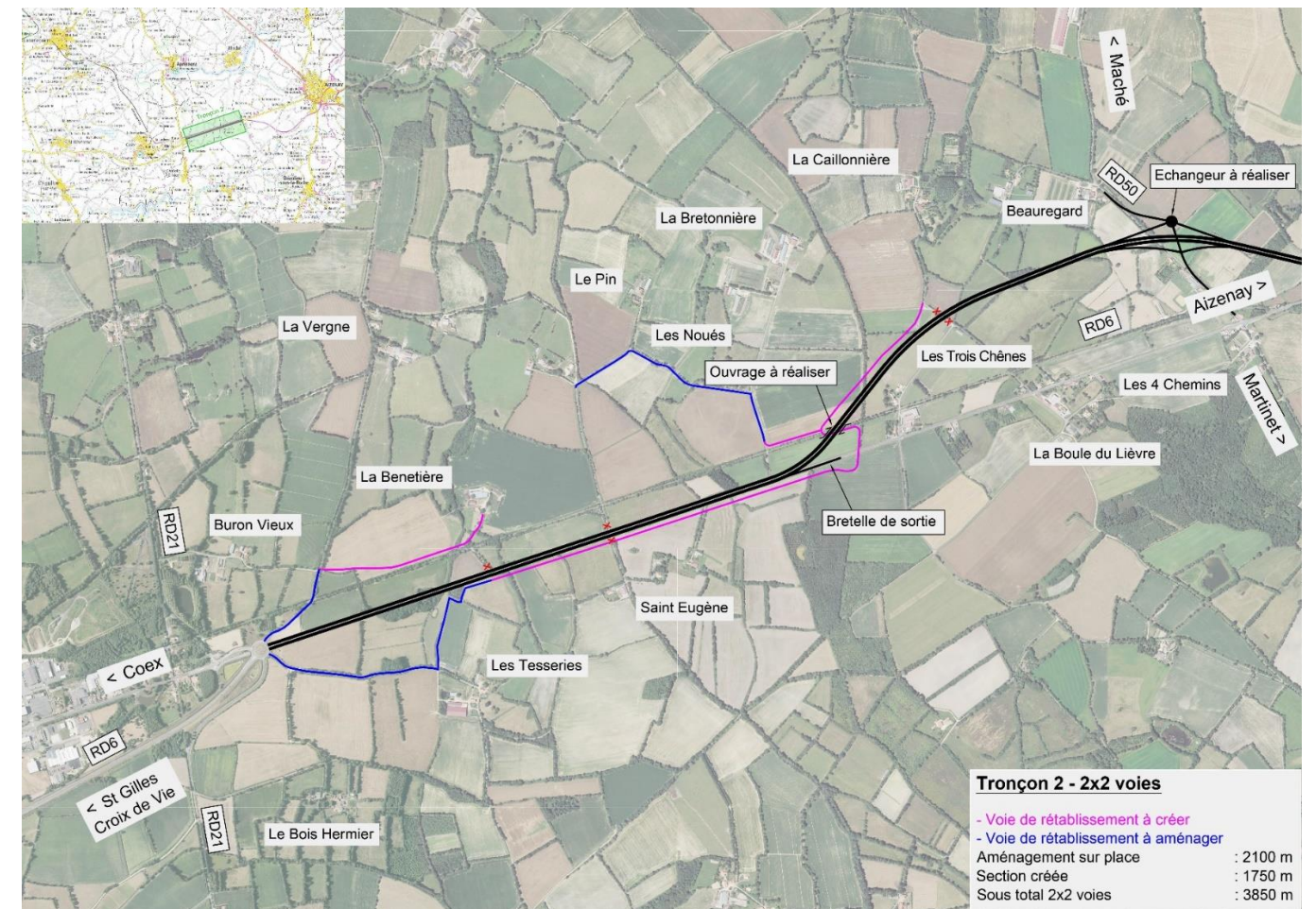


Figure 2 : Parti n°1 - section 2

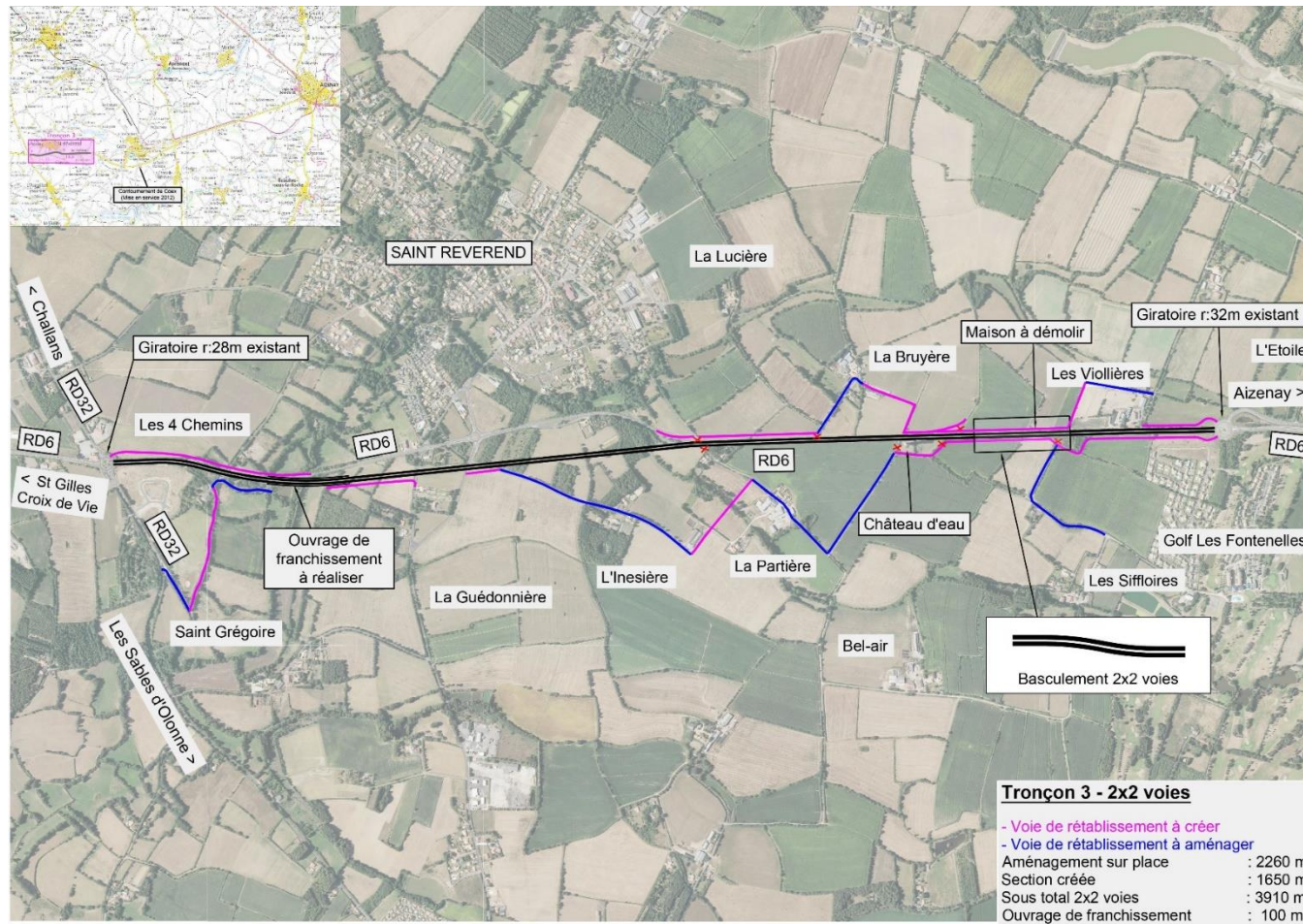


Figure 3 : Parti n°1 - section 3

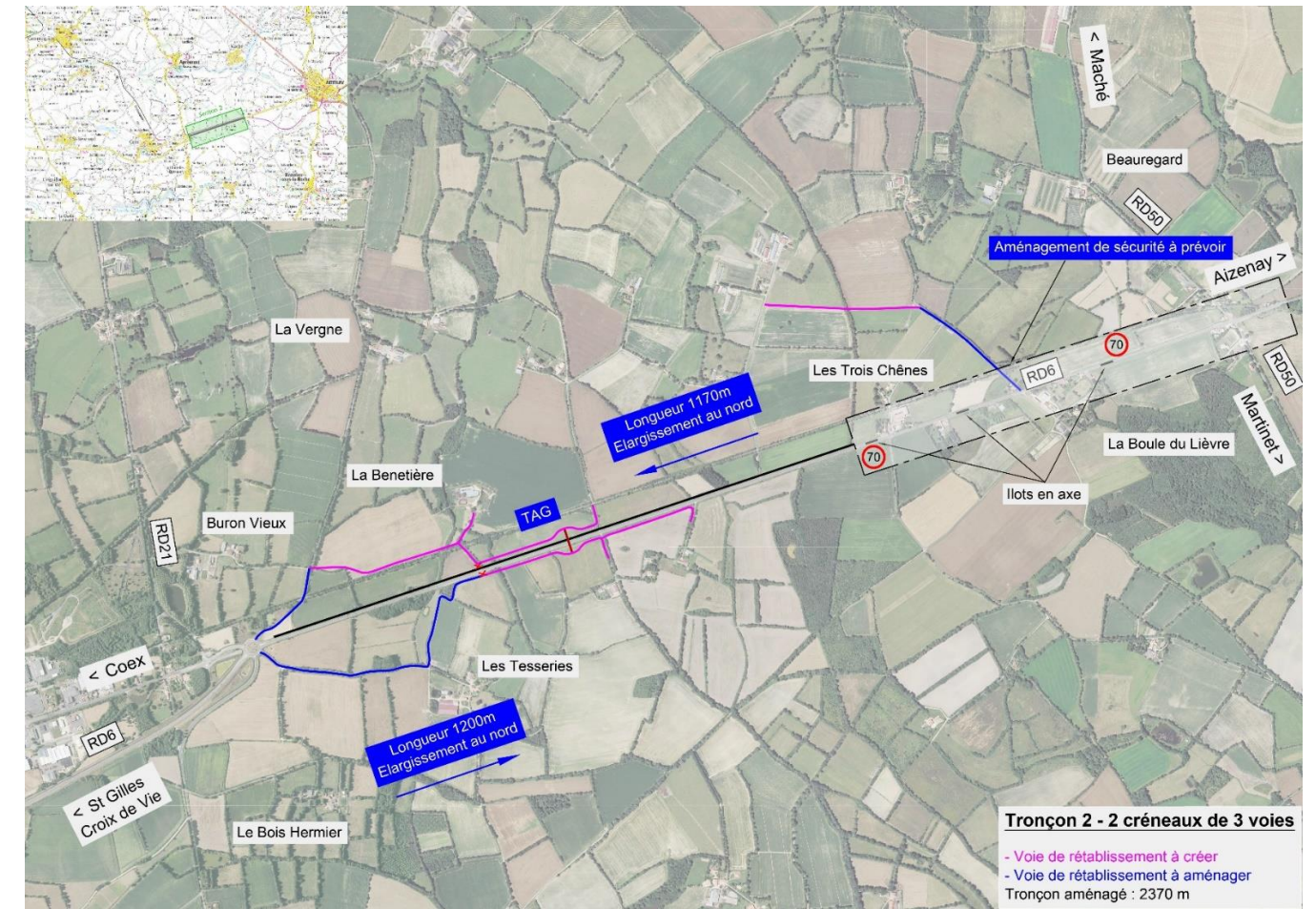


Figure 4 : Parti n°2 - section 1

- Parti n°2 : une variante en amélioration de la route existante avec l'aménagement de créneaux de dépassement.

Les caractéristiques de ce parti d'aménagement sont les suivantes :

- Vitesse maximale autorisée : 90 km/h ;
- Regroupement et sécurisation des carrefours par des voies spéciales de tourne-à gauche.

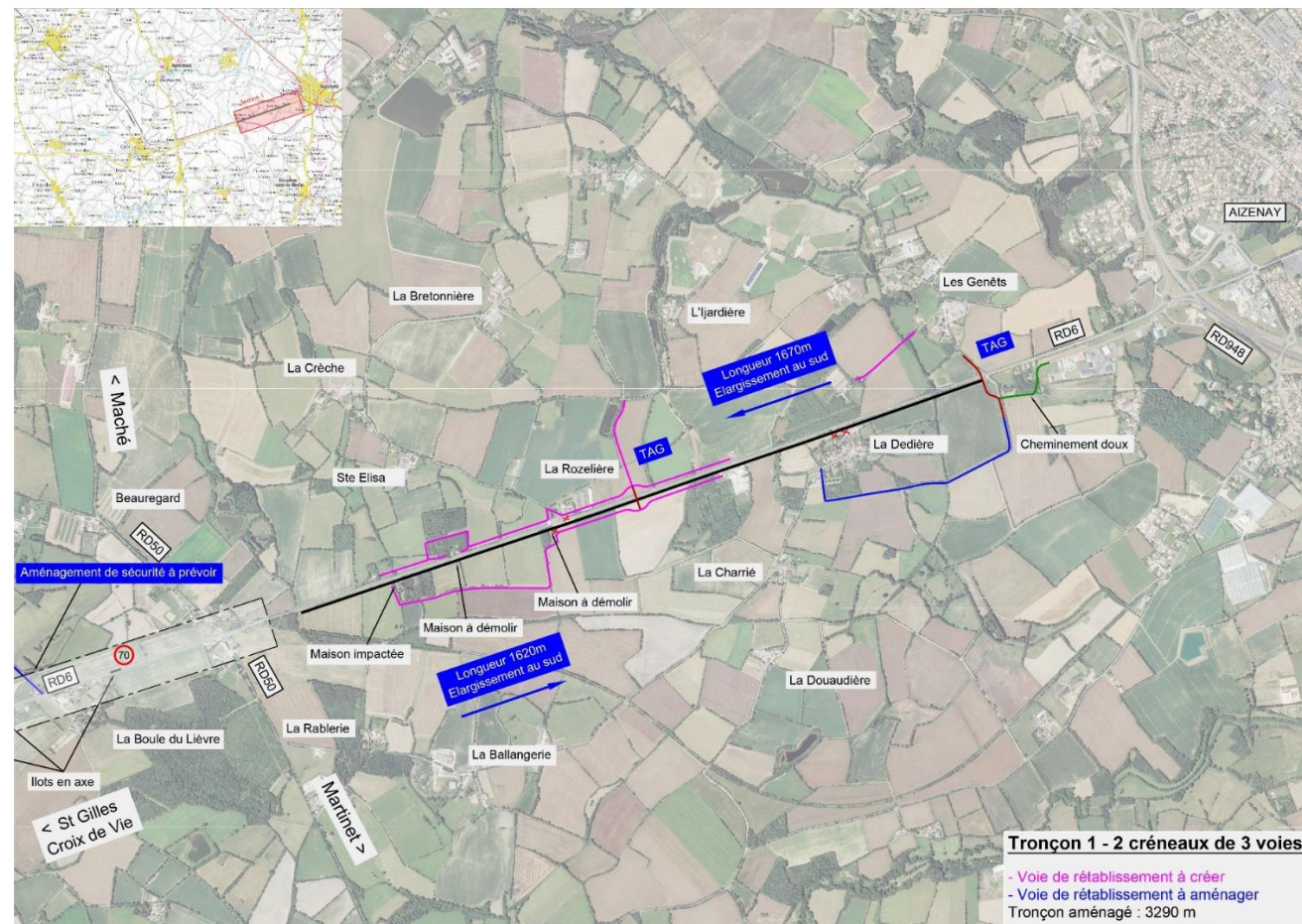


Figure 5 : Parti n°2 - section 2

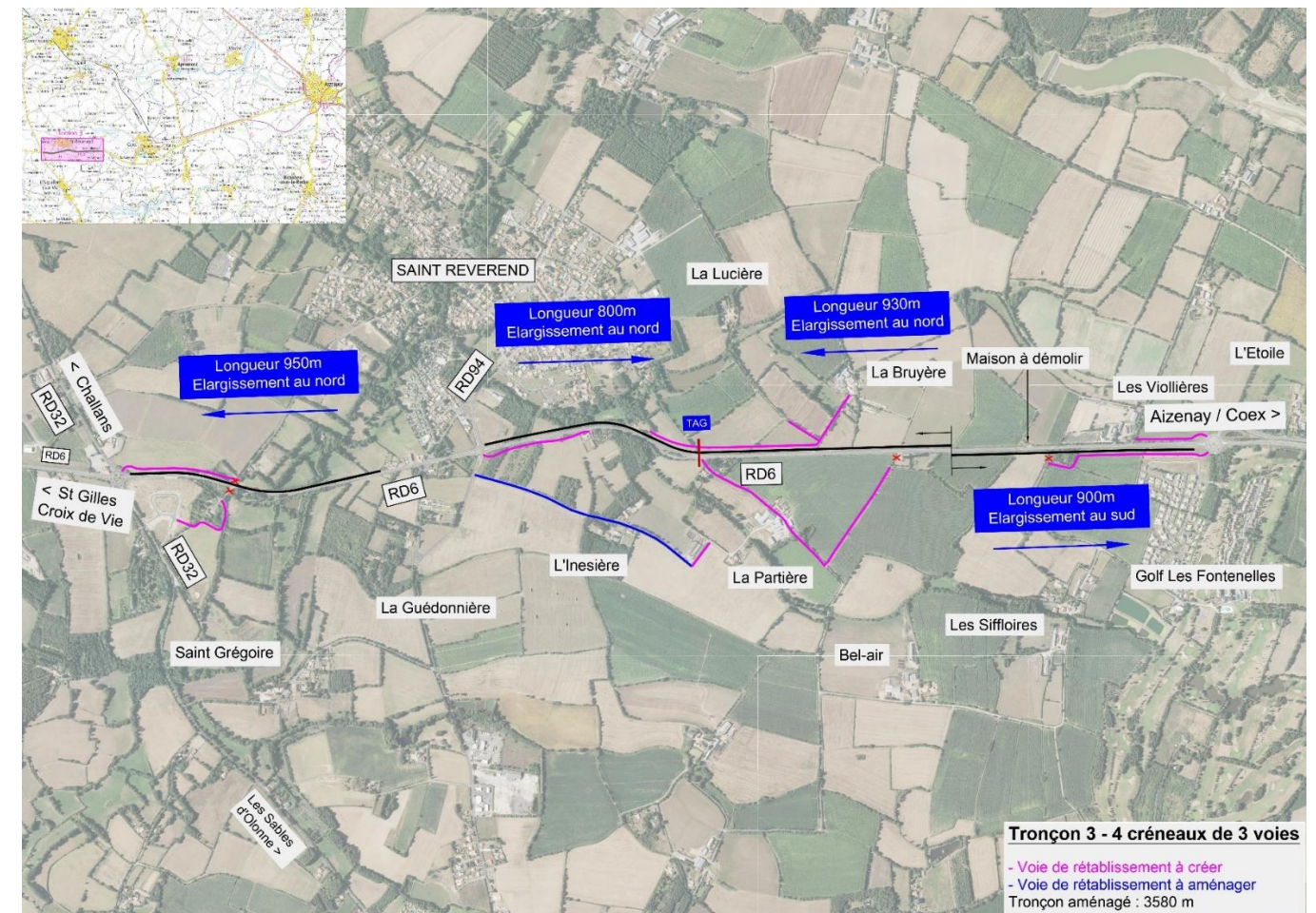


Figure 6 : Parti n°2 - section 3

Les deux partis d'aménagements ont fait l'objet d'une analyse multicritère dans le cadre de la réalisation de l'étude de faisabilité.

Thématique	Parti créneau 3 voies	Parti 2x2 voies
Efficacité de desserte du territoire et sécurisation	+	++
Desserte des riverains, impact sur les circulations traversantes	+	-
Impact foncier bâti	3 maisons détruites 1 maison impactée	5 maisons détruites 4 maisons impactées
Consommation foncier	environ 28 ha	environ 57 ha
Environnement	-	--
Acceptabilité	+	-
Coût	-	--
Délai de réalisation	+	-

La mise en place de créneau de dépassement ressort comme étant la solution de moindres impacts et permettant de répondre aux exigences de fluidification et de sécurisation de la desserte du territoire.

Les élus locaux ont ainsi validé à l'unanimité la 2^{ème} variante, correspondant à l'aménagement de créneaux de dépassement et le regroupement des différents accès existants sur des carrefours sécurisés, afin de limiter les impacts environnementaux et agricoles tout en répondant aux objectifs de sécurisation et de fluidification.

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.

L'urbanisation importante et les nombreux giratoires d'accès aux zones d'activités entre la RD 32 et Saint-Gilles-Croix-de-Vie ne permettent pas d'aménagement de créneaux de dépassement de la RD 6 sur cette section.

Il a également été retenu de prévoir la sécurisation du secteur urbanisé des lieux-dits Les Quatre Chemins, La Boule du Lièvre et Les Trois Chênes, traversés par la RD6.

Ces aménagements de sécurité ont été anticipés et réalisés en 2022.

1.2 PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT 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. 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-Révérénd.

Par ailleurs, il a été choisi de ne pas aménager la section comprise entre les giratoires RD6/ RD94 et RD6/ RD32 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 consommateur de foncier.

Dès le choix du parti d'aménagement, le Département a appliqué la séquence « Éviter, Réduire, Compenser » en favorisant notamment un aménagement sur place permettant de réduire les effets de coupure, la consommation foncière et des impacts environnementaux importants. Par ailleurs, certains secteurs ne font finalement pas l'objet d'aménagement au vu des importantes contraintes et ont donc fait l'objet d'un évitement.

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

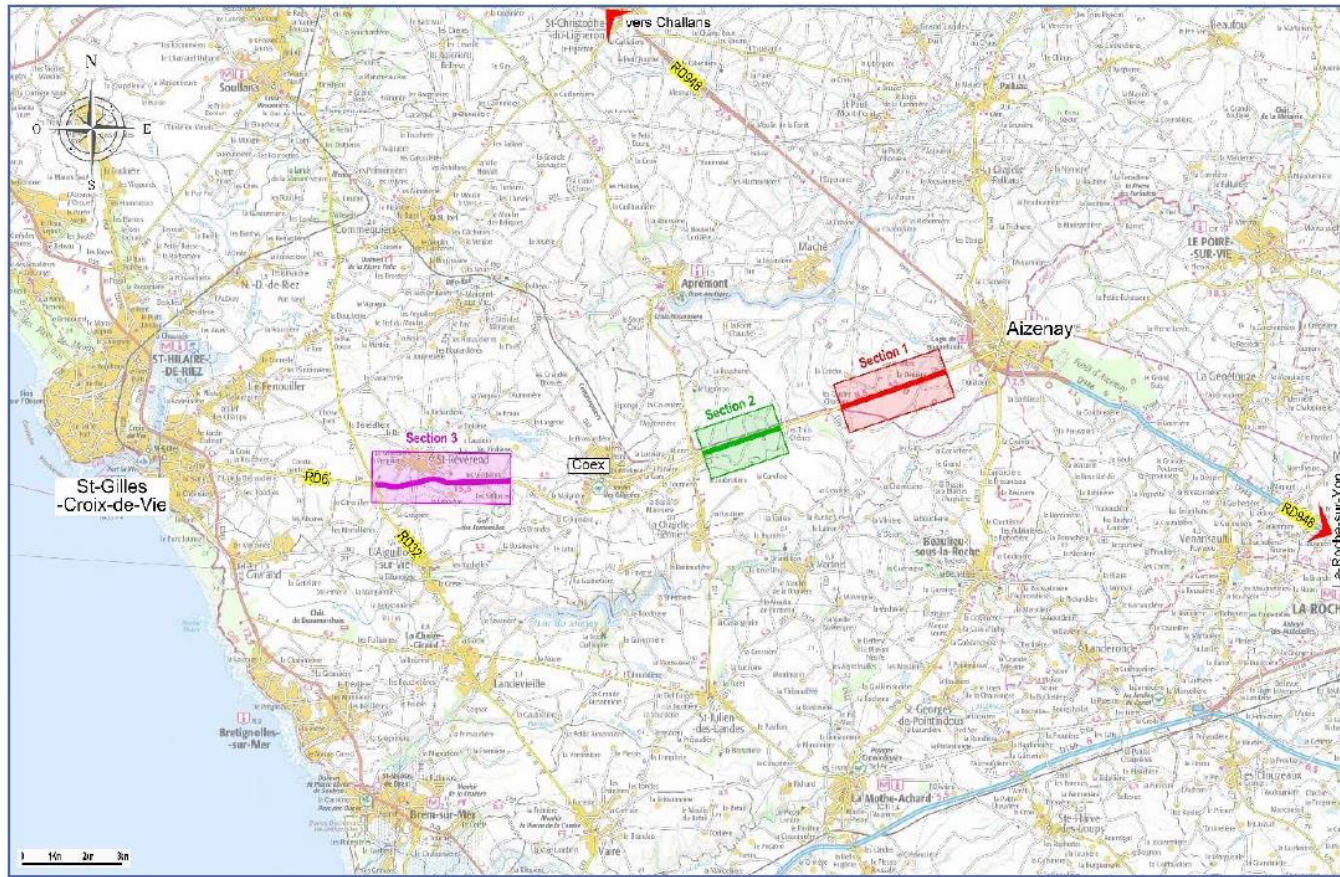
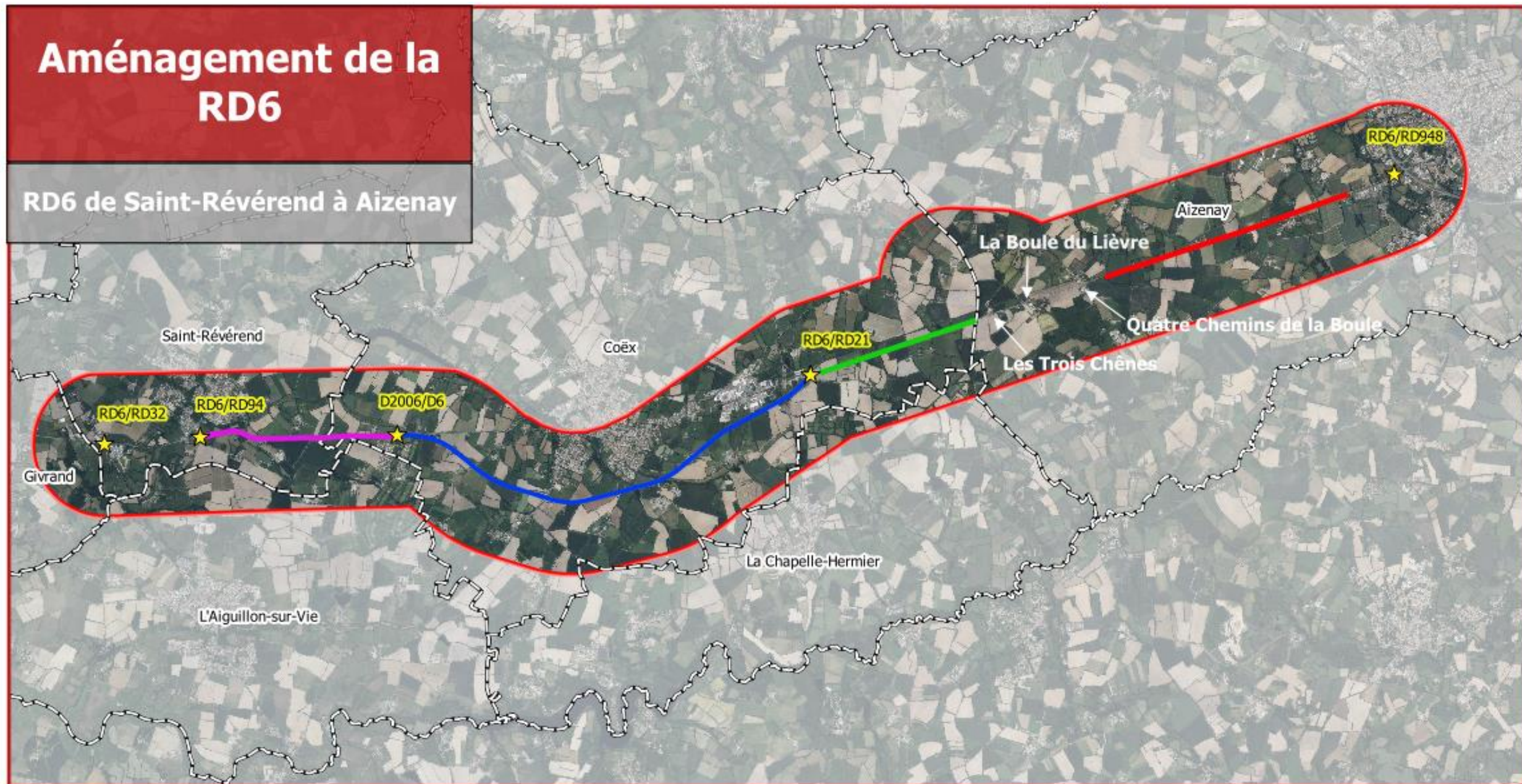


Figure 7 : Situation des sections à aménager – échelle élargie



Légende

- Zone d'étude
- Limites communales
- ★ Giratoires existants
- Contournement de Coëx
- Contournement : mise en service en 2012
- Section 1
- Section 2
- Section 3

0 1 2 km



Fond: Orthophotos

Figure 8 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie)

1.3 PRESENTATION DES VARIANTES DE TRACE

1.3.1 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 VC (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.

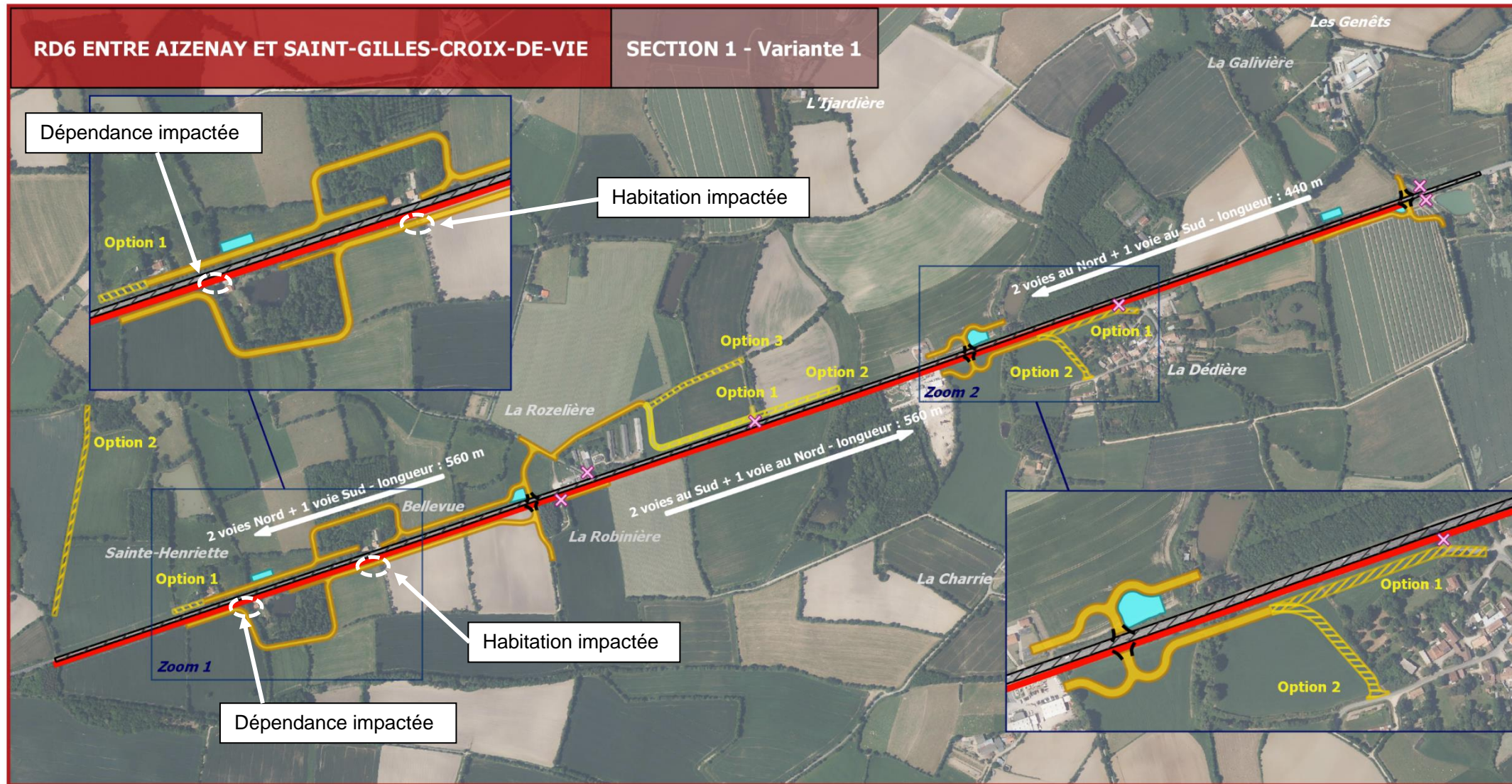
1.3.1.1 Variante 1

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 :

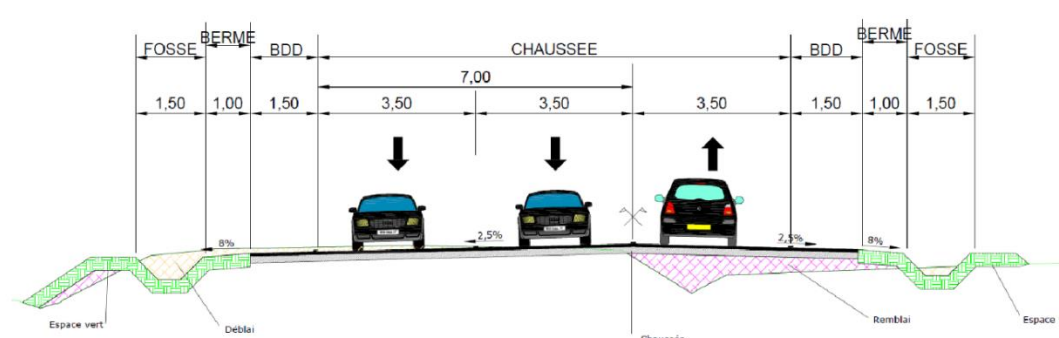
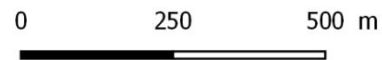
- Le carrefour tourne à gauche au niveau des lieudits la Robinière et la Rozelière dessert :
 - La voie de rétablissement longeant le nord de la RD6 et passant par l'emprise sans bois, qui dessert les parcelles au nord-ouest de la RD6 ainsi que les lieudits Sainte-Henriette et Bellevue côté nord. Deux 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.



LEGENDE

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



N

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Ségic
Ingénierie

Fond: Orthophotos

Figure 9 : Section 1 – présentation de la variante 1

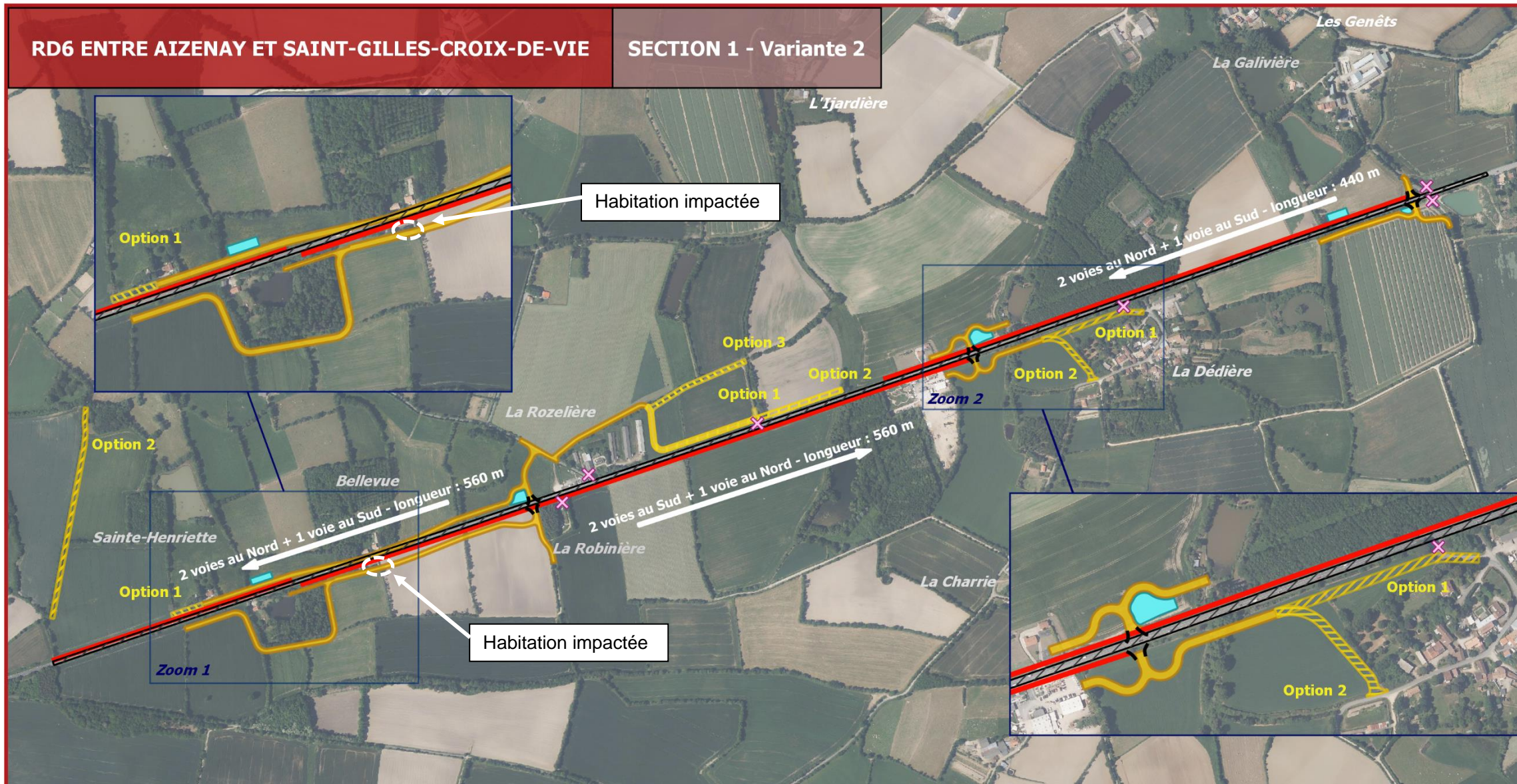
1.3.1.2 Variante 2

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 :

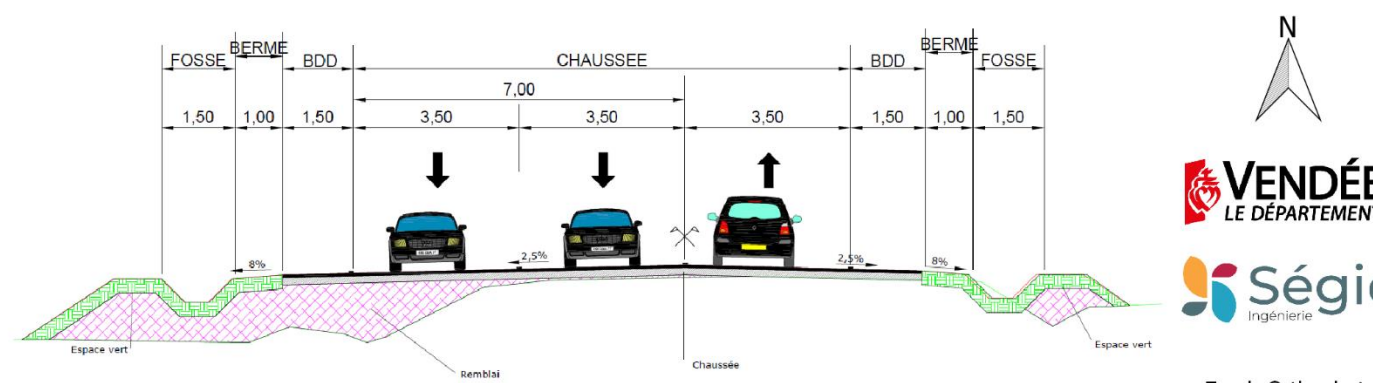
- Le carrefour tourne à gauche au niveau des lieudits la Robinière et la Rozelière dessert :
 - La voie de rétablissement longeant le nord de la RD6 et passant devant les parcelles existantes au droit de la RD6 existante. Deux options pour la desserte des parcelles agricoles sont présentées ;
 - La voie 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 Dédie. Deux options ont été proposées pour le raccordement de la Dédie ;
 - 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.



LEGENDE

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



VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Ségic
Ingénierie

Fond: Orthophotos

Figure 10 : Section 1 – présentation de la variante 2

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

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

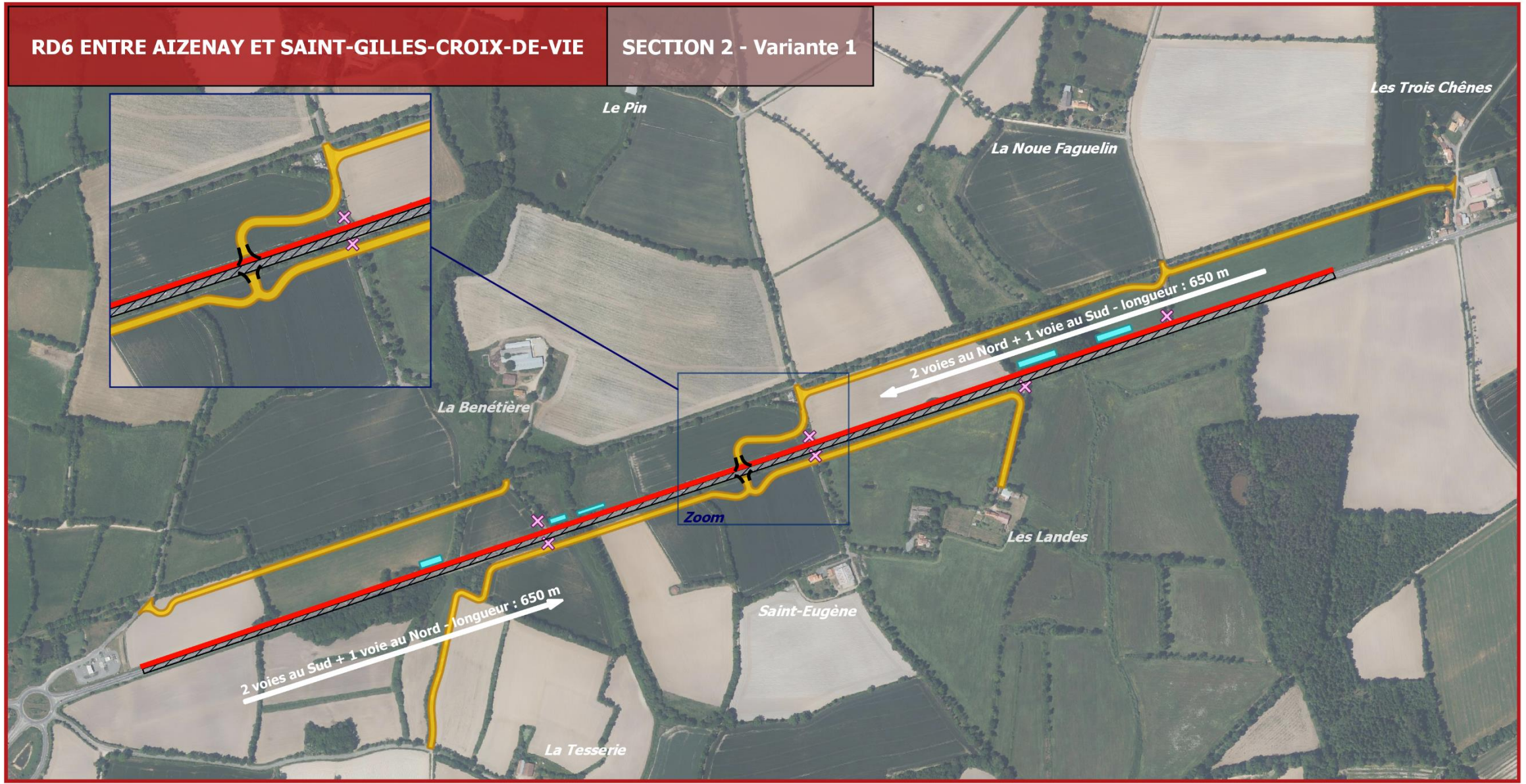
- Un élargissement au nord de la RD 6 afin d'éviter l'Espace Boisé Classé (EBC) ;
- La création de deux créneaux de dépassement, un dans chaque sens et de même longueur quelle que soit la variante, séparés par un carrefour positionné au même endroit pour les deux variantes :
 - Un double tourne à gauche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

1.3.2.1 Variante 1

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

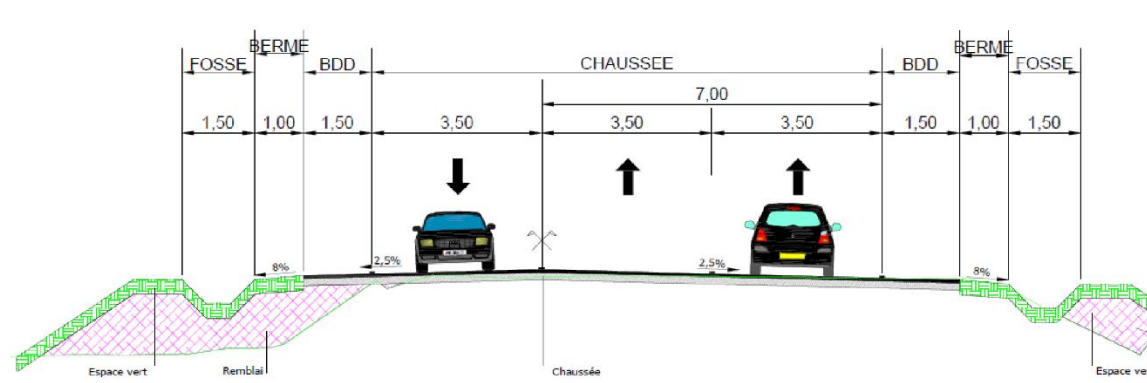
Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- 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
- Accès directs à la RD6 supprimés (hors accès particuliers)



N

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Ségic
Ingénierie

Fond: Orthophotos

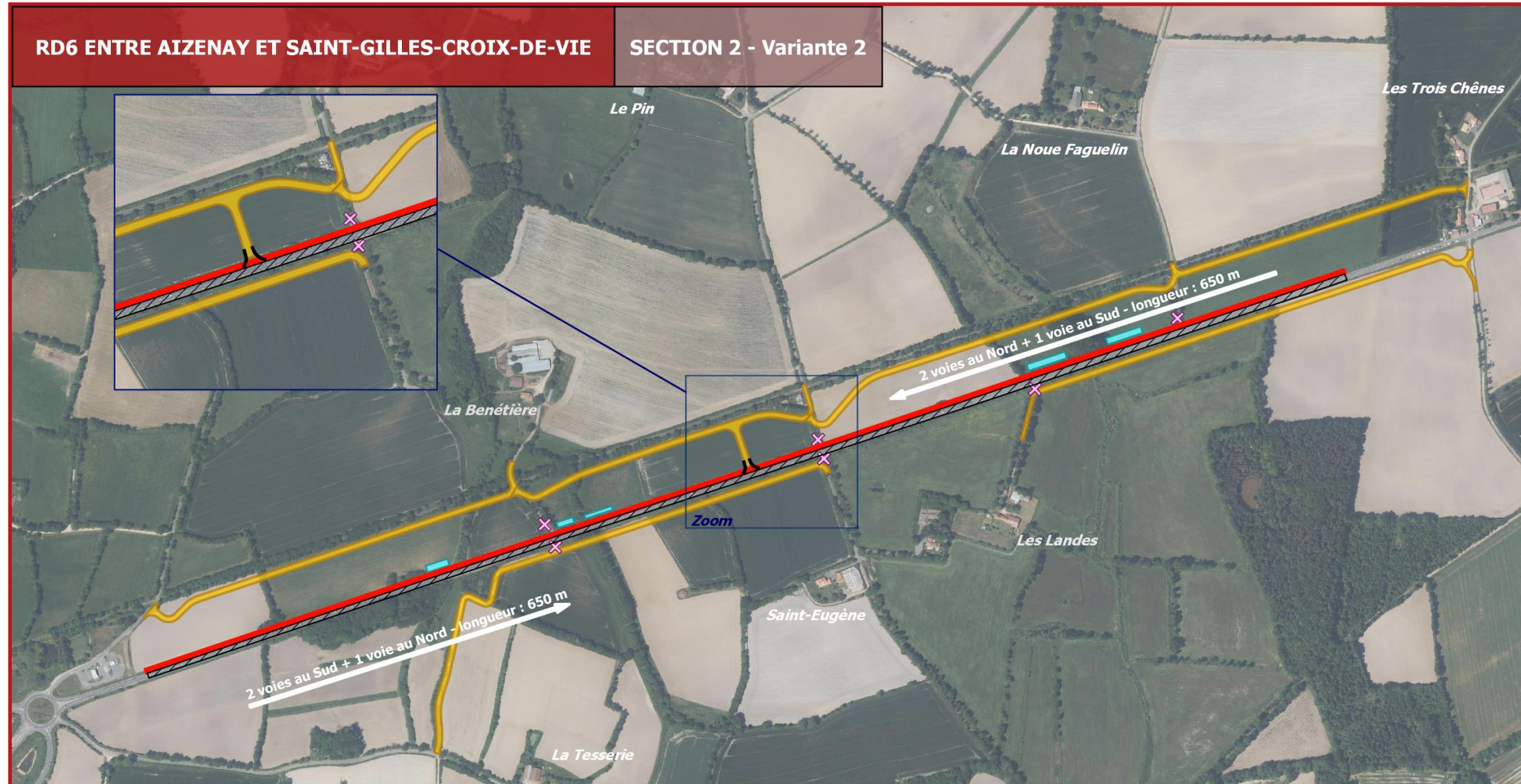
Figure 11 : Section 2 – présentation de la variante 1

1.3.2.2 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.

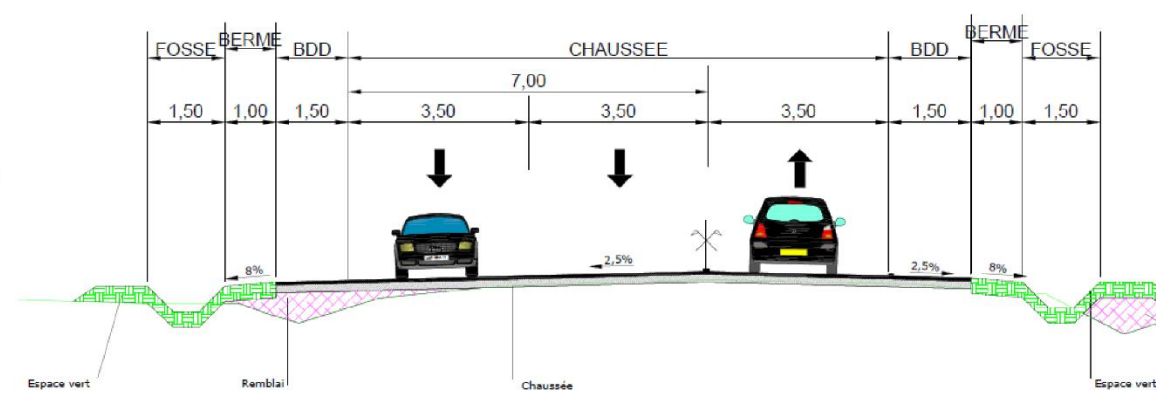
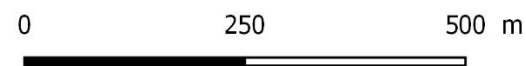
Le rétablissement des accès et des dessertes locales s'effectue comme suit :

- 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 Benetière). Ce rétablissement est également connecté à la RD6 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)



N

VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Ségic
Ingénierie

Fond: Orthophotos

Figure 12 : Section 2 – présentation de la variante 2

1.3.3 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.

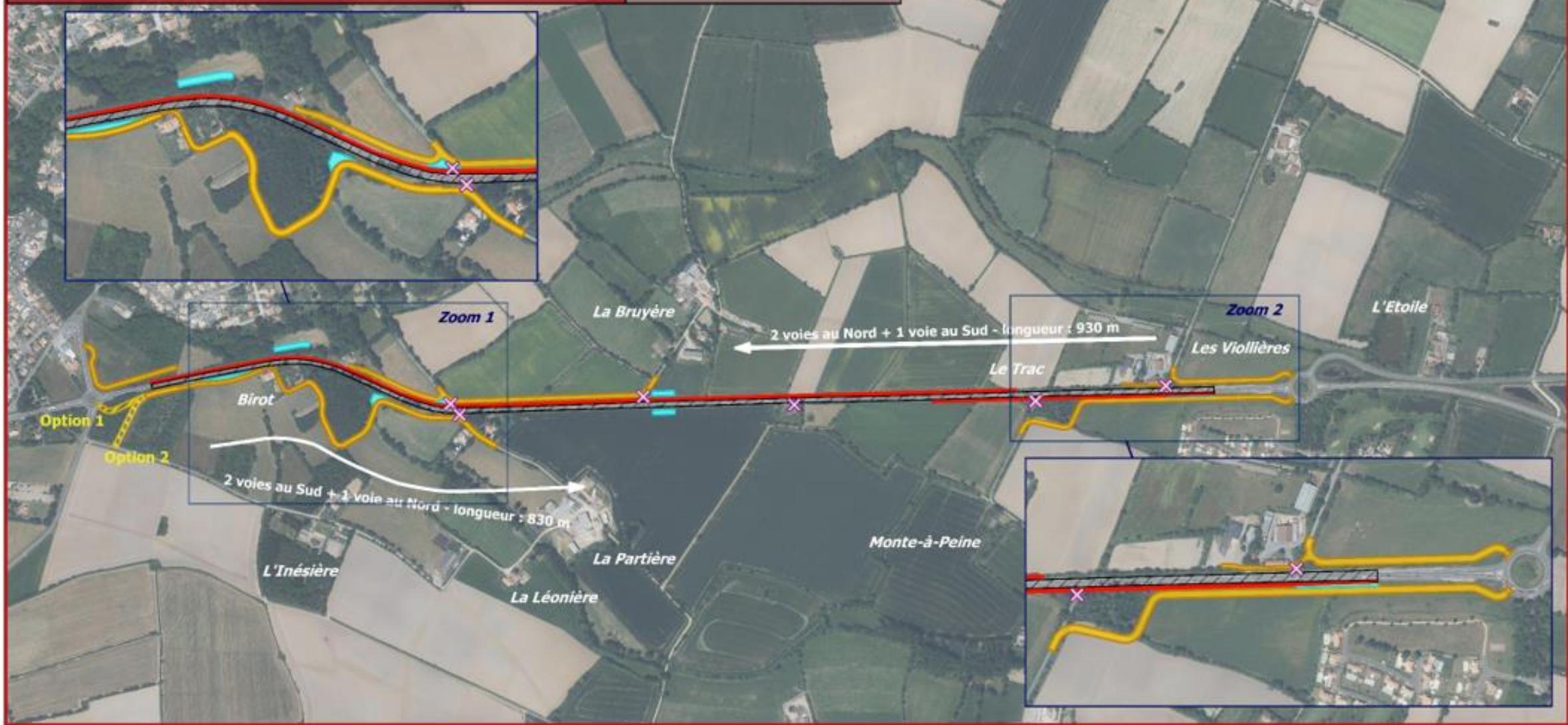
1.3.3.1 Variante 1

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

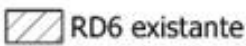

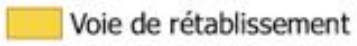

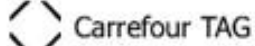
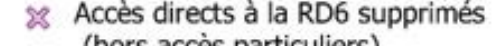
Le carrefour existant entre la rue René Bazin et la RD 6 est supprimé pour l'accès au bourg de Saint-Révérend.

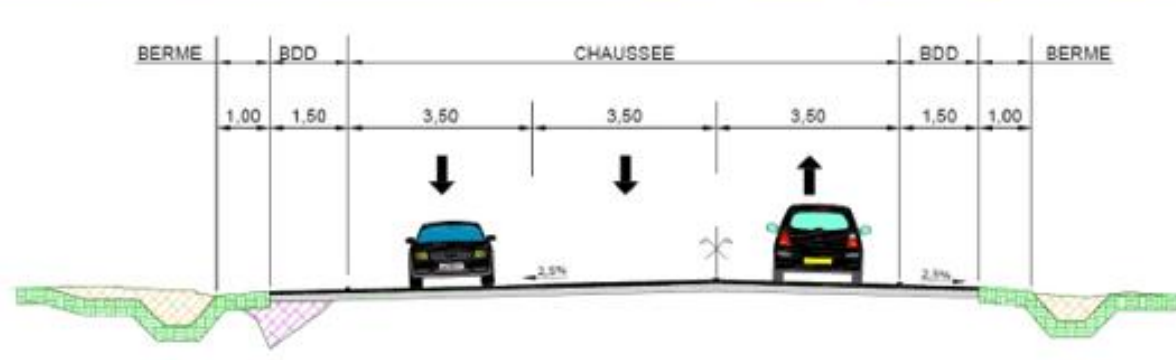
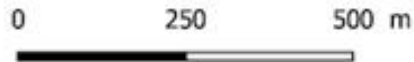
Les dessertes se feront comme suit :

- 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.



LEGENDE

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



Fond: Orthophotos

Figure 13 : Section 3 – présentation de la variante 1

1.3.3.2 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 :

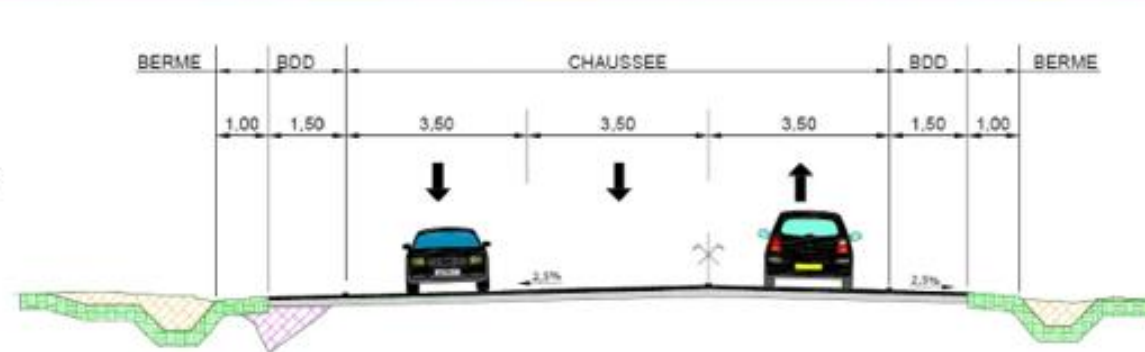
- La voie de desserte de la Bruyère et de l'habitation située au Birot sont reliées à la RD6 via ce carrefour tourne à gauche ;
- Au sud, l'accès à la Partière et à la Buissonière depuis la RD6 se fait au niveau du carrefour tourne à gauche ;
- Le Birot est connecté à la RD6 selon deux options : au niveau du giratoire RD6 / RD 94 ou au niveau de la voie communale.



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 14 : Section 3 – présentation de la variante 2

1.4 ANALYSE MULTICRITERES DES VARIANTES

La méthode retenue est celle de l'analyse multicritères qui repose sur le cumul de l'ensemble des contraintes et enjeux des composantes de l'environnement concernées par le projet.

Tout d'abord, il s'agit d'identifier les critères sur lesquels portera la comparaison des différents tracés. Ceux-ci peuvent être des critères économiques, techniques ou environnementaux et sont évalués soit de manière qualitative ou quantitative. Ils peuvent être exprimés qualitativement (contrainte ou impact faible, moyen ou fort) ou quantitativement (emprise en ha sur les milieux, niveau de bruit en dB(A), nombre d'habitants soumis à une nuisance particulière, etc.).

Pour chaque critère et pour chacune des variantes, une notation exprimée à l'aide d'une couleur a été attribuée selon les niveaux d'impacts. Le code couleur est le suivant :

Impacts nuls ou négligeables – Variante neutre	
Impacts positifs – Variante favorable	
Impacts positifs – Variante assez favorable	
Impacts négatifs – Variante assez défavorable	
Impacts négatifs – Variante défavorable	

Les critères discriminants entre variantes ont été retenus pour l'analyse et sont listés ci-après :

- Rétablissements, fonctionnalités : ce critère évalue les rétablissements routiers mis en place pour chaque variante ainsi que la fonctionnalité en termes d'accès directs à la RD, de ralentissements et de sécurité ;
- Agriculture : il s'agit de l'impact sur les parcelles agricoles généré par chaque variante ;
- Acoustique : ce critère évalue l'impact des variantes sur l'augmentation du niveau de bruit ;
- Bâti et activités économiques : ce critère détermine les impacts sur le bâti existant (démolition) ainsi que sur les activités économiques en présence le long de la RD ;
- Environnement : il s'agit de l'impact sur le milieu naturel, les eaux souterraines et superficielles et l'artificialisation du sol.

1.4.1 Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins

1.4.1.1 Rétablissements, fonctionnalités

Ce critère n'est pas discriminant pour les variantes de la première section, qui permettent toutes deux le rétablissement d'accès à la RD 6 pour l'ensemble des lieudits actuellement desservis et pour l'ensemble des parcelles.

Par ailleurs, les variantes permettent toutes deux d'assurer la fluidité de la circulation sur la RD 6 tout en sécurisant les mouvements de tourne-à-gauche.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
RETABLISSEMENTS	Les lieudits possédant des accès directs sur la RD 6, ont des accès rétablis sur la RD 6. L'ensemble des parcelles est désenclavé.	Les lieudits possédant des accès directs sur la RD 6, ont des accès rétablis sur la RD 6. L'ensemble des parcelles est désenclavé.
FONCTIONNALITES	Suppression des accès directs. Absence de ralentissement en raison des TAG. Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG.	Suppression des accès directs. Absence de ralentissement en raison des TAG. Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG.
SYNTHESE		

1.4.1.2 Agriculture

❖ Variante 1

Trois sites d'exploitations sont présents à proximité de la variante 1 : SCEA Gîte de la Salle, EARL Les Jardins d'Ophélie et La Chèvre Blanche.

Le tourne à gauche à l'est permet d'accéder aux sites du Gîte de la Salle et à celui des Jardins d'Ophélie via, la Galivière qu'il conviendra de conforter. Le tourne à gauche au niveau de la Rozelière ainsi que le rétablissement permettront l'accès à La Chèvre Blanche.

Cette variante a des conséquences sur l'organisation de 5 des 7 exploitations traversant la route départementale : GAEC Les Epinards, GAEC Beau Chêne, GAEC La Bergère, GAEC Les 3 étangs et SCEA Gîte de la Salle.

Les accès sont rétablis au parcellaire agricole situé au nord et au sud de la RD6 par la création des deux tournes à gauche et à la création de cheminements agricoles.

Les équipements de deux exploitations sont impactés :

- SCEA Gîte de la Salle : un réseau d'irrigation avec une traversée de la RD6 ;
- GAEC Les Epinards : des collecteurs drains au sud RD 6.

La variante 1 traverse :

- 19 ilots, représentant une surface d'environ 6,4 ha sans les options de rétablissements ;
- 16 ilots drainés, soit environ 5,93 ha ;

- 2 îlots irrigués, soit environ 0,55 ha.

On notera pour la variante 1 :

- Aucun effet de coupure du parcellaire agricole ;
- Aucune parcelle enclavée par le projet ;
- Aucun allongement de parcours.

❖ Variante 2

Concernant les impacts sur les exploitations et les sites d'exploitations, la variante 2 a des impacts identiques à la variante 1.

La variante 2 traverse :

- 20 îlots, représentant une surface d'environ 6,9 ha sans les options de rétablissements ;
- 16 îlots drainés, soit environ 6,62 ha ;
- 2 îlots irrigués, soit environ 0,55 ha.

Du fait d'un élargissement au nord sur une partie de la section, les équipements sont moins impactés par cette variante que par la première variante, notamment les collecteurs de drains présents au sud de la RD 6.

Tout comme pour la variante 1, on notera pour la variante 2 :

- Aucun effet de coupure du parcellaire agricole ;
- Aucune parcelle enclavée par le projet ;
- Aucun allongement de parcours.

❖ Options de rétablissements

- Desserte de la Rozelière : l'option 3 permet un meilleur rétablissement aux parcelles exploitées avec une incidence moindre en termes de consommation du foncier.
- Desserte de Bellevue, Sainte-Henriette : la meilleure option est la 1^{ère} en termes de fonctionnalité et de consommation de foncier.
- Desserte de la Dédie : l'option 1 est la meilleure car ne consomme pas de foncier agricole.

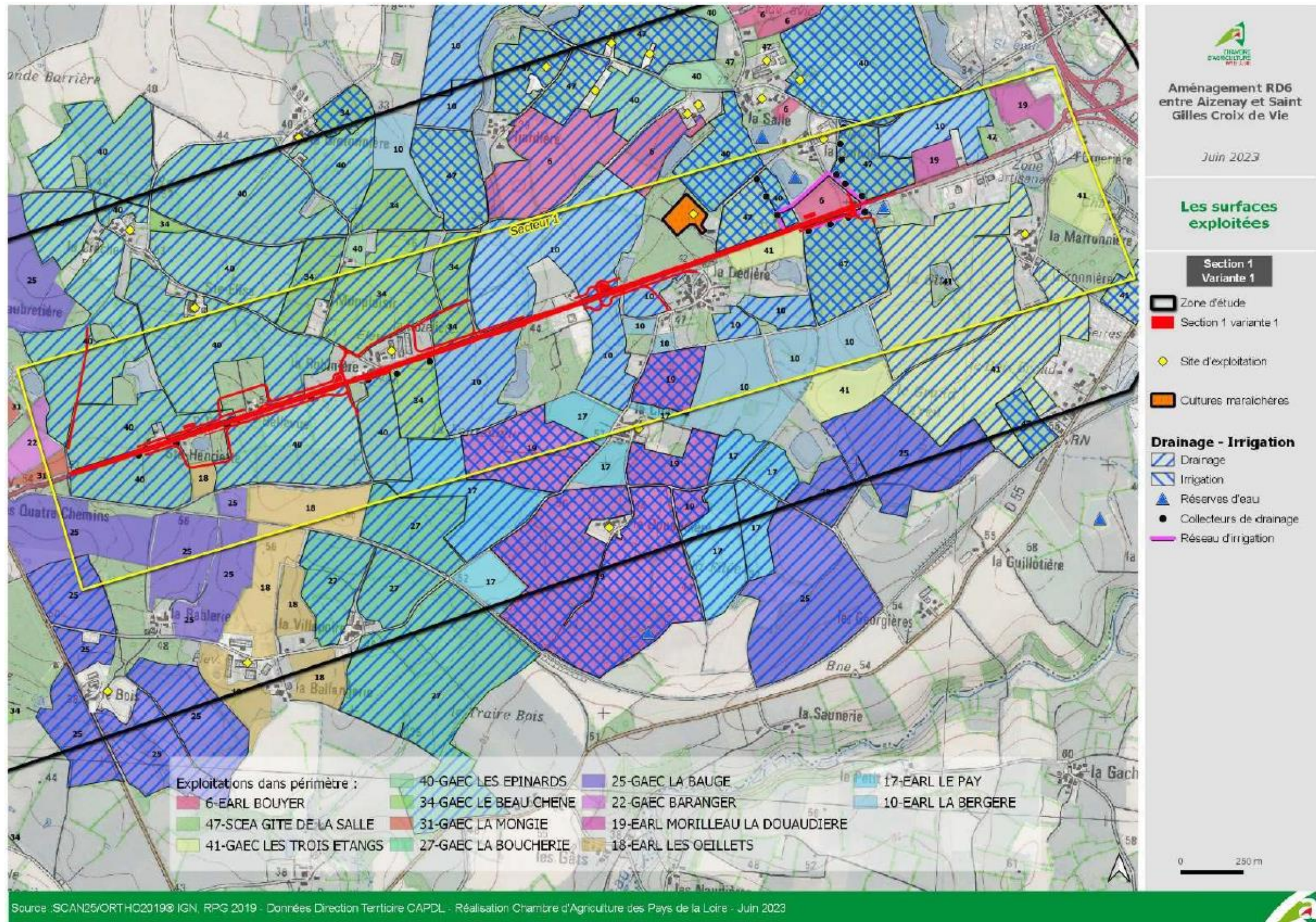


Figure 15 : Section 1 variante 1 – enjeux agricoles

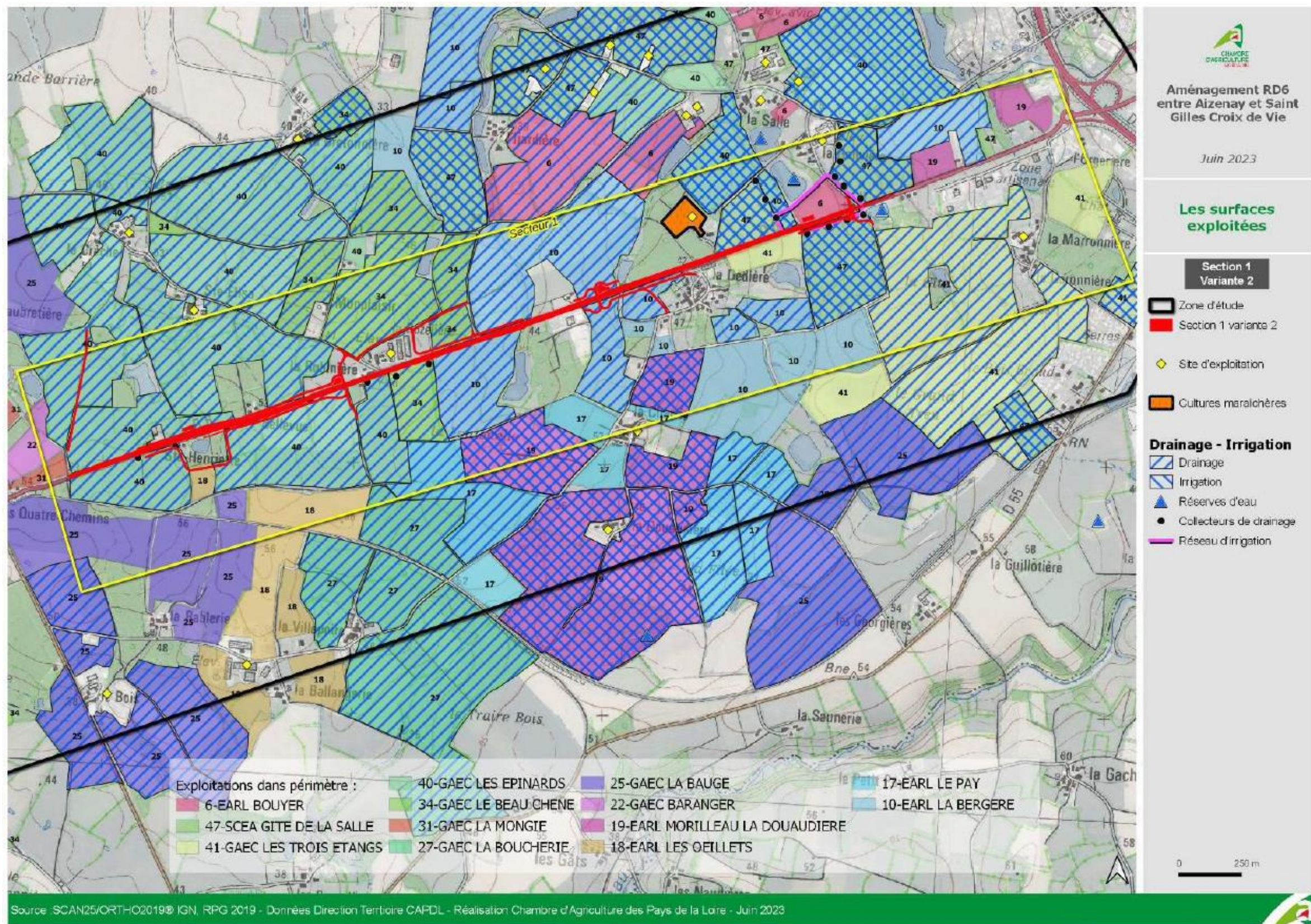


Figure 16 : Section 1 variante 2 – enjeux agricoles

❖ Synthèse

Bien qu'ayant légèrement moins d'impact sur le foncier (0,5 ha), la variante 1 est plus défavorable que la variante 2. En effet, la variante 1 impacte plus fortement les réseaux d'irrigation et de drainage.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EMPRISE	6,4 ha	6,9 ha
NOMBRE D' ILOTS TRAVERSÉS	19 îlots	20 îlots
ILOTS DRAINÉS	5,93 ha (16 îlots)	6,62 ha (16 îlots)
ILOTS IRRIGUÉS	0,55 ha (2 îlots)	0,55 ha (2 îlots)
% IMPACT/SAU	De 0,04% à 1,6 %	De 0,03% à 1,6 %
SYNTHÈSE		

1.4.1.3 Acoustique

❖ Localisation des récepteurs

La figure suivante expose la localisation des différents récepteurs acoustiques mis en place sur la section 1.



Figure 17 : Localisation des récepteurs acoustiques de la section 1

❖ Résultats des modélisations acoustiques

Les figures pages suivantes présentent les résultats des modélisations acoustiques en situation Projet pour les deux variantes, en périodes diurnes (6h-22h) et nocturne (22h-6h).

Pour la bonne lecture des cartes isophoniques, les tableaux indiquent les éléments suivants par récepteur :

Rez-de-chaussée	L _{Aeq} à l'état initial en dB(A)	L _{aeq} – état fil de l'eau en dB(A)	L _{aeq} – état fil de l'eau avec projet en dB(A)
1 ^{er} étage	L _{Aeq} à l'état initial en dB(A)	L _{aeq} – état fil de l'eau en dB(A)	L _{aeq} – état fil de l'eau avec projet en dB(A)

L'état fil de l'eau correspond à l'état futur sans aménagement de la RD 6.

Les cases en rouge indiquent les habitations pour lesquelles on observe une transformation significative, correspondant à un écart supérieur à + 2 dB(A) entre la situation future sans aménagement et la situation future avec aménagement nécessitant des protections acoustiques.

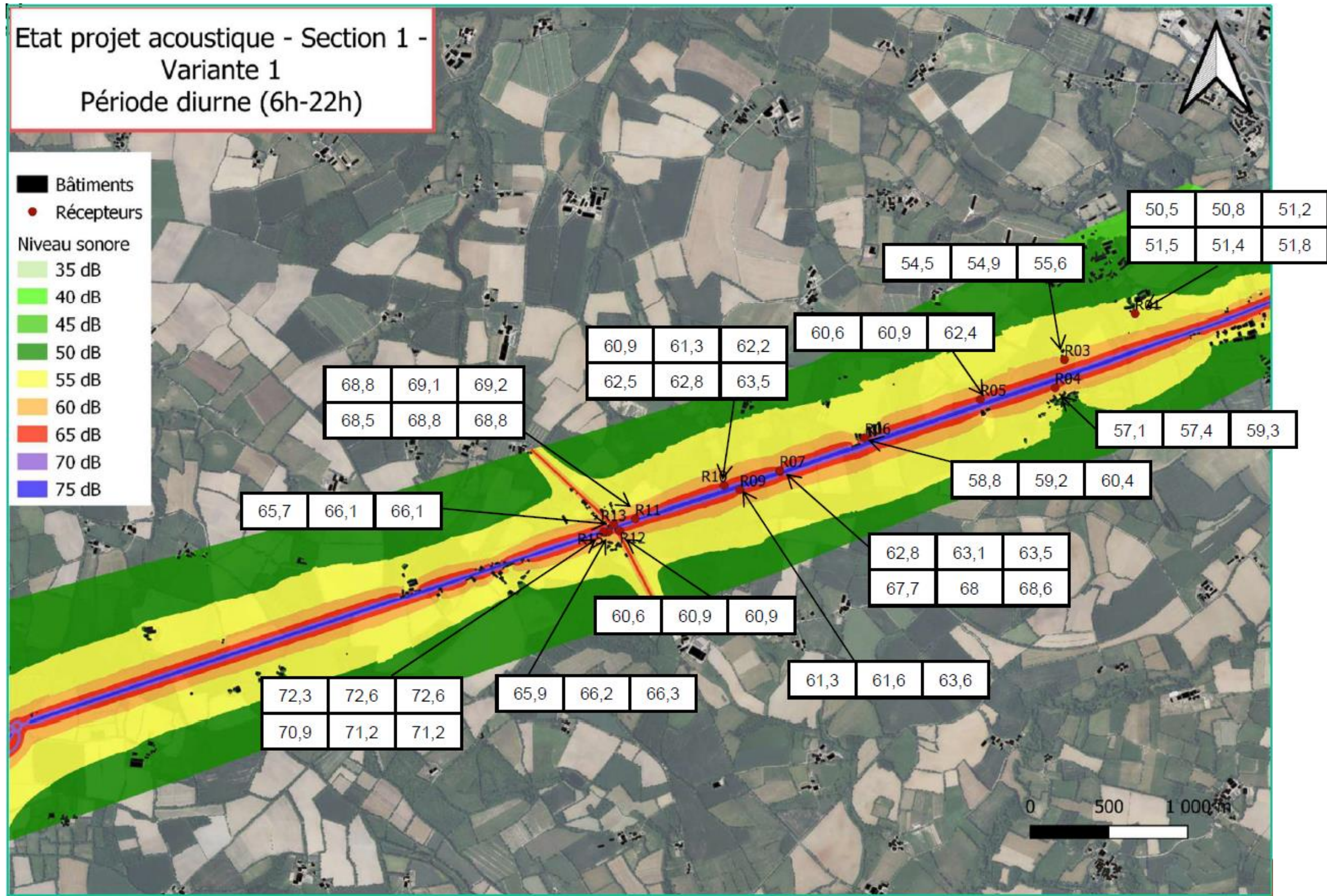


Figure 18 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 1 variante 1

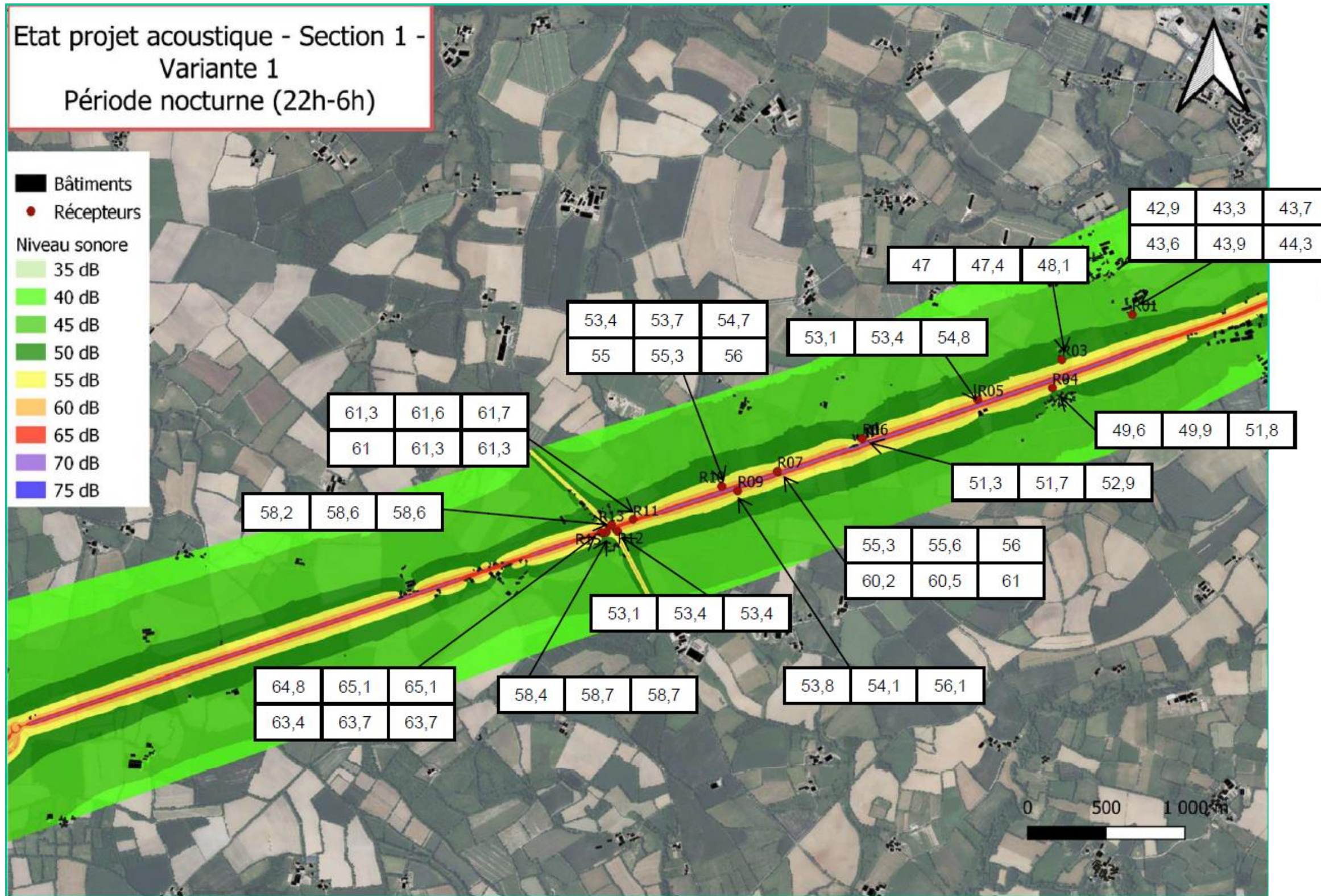


Figure 19 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 1 variante 1

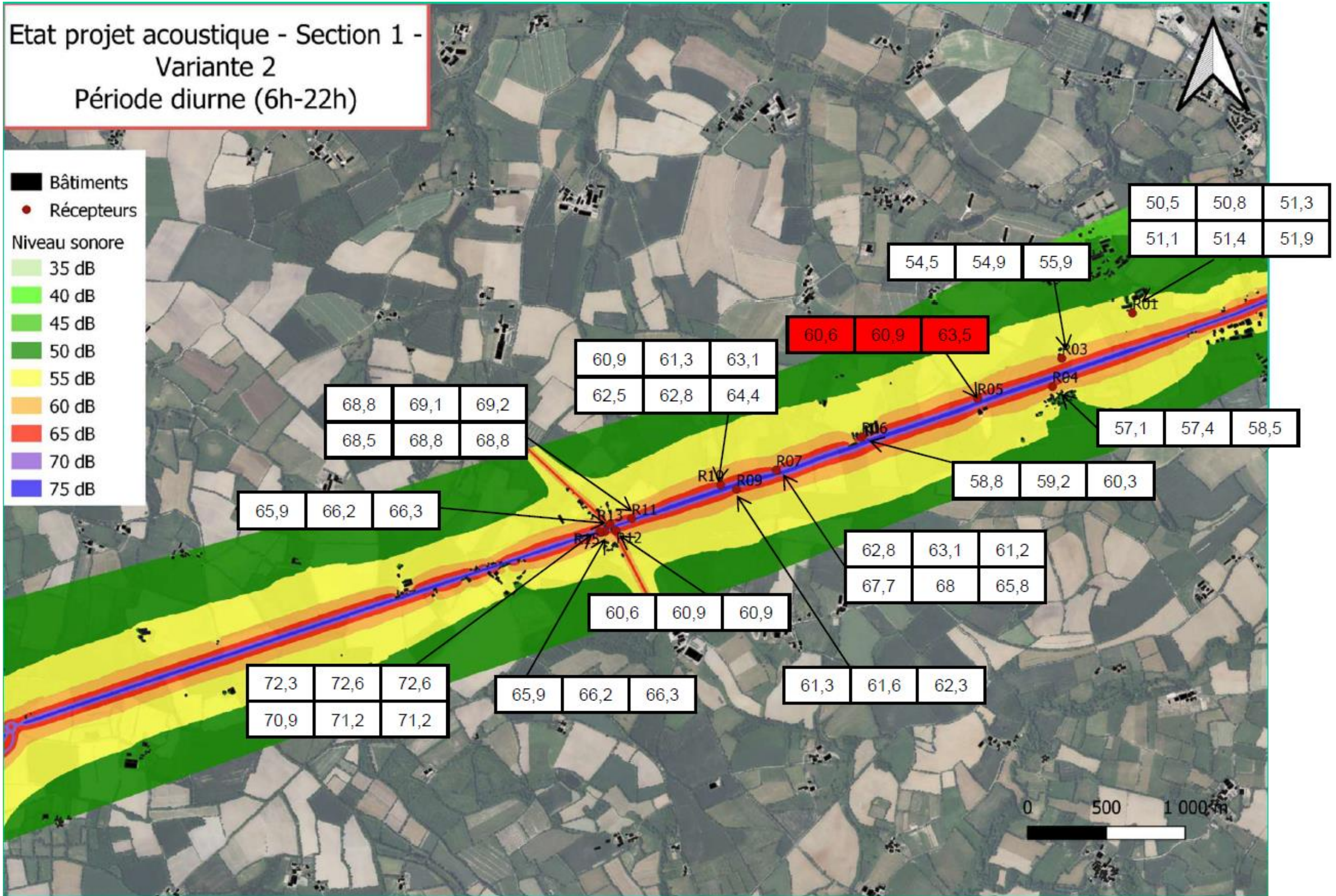


Figure 20 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 1 variante 2

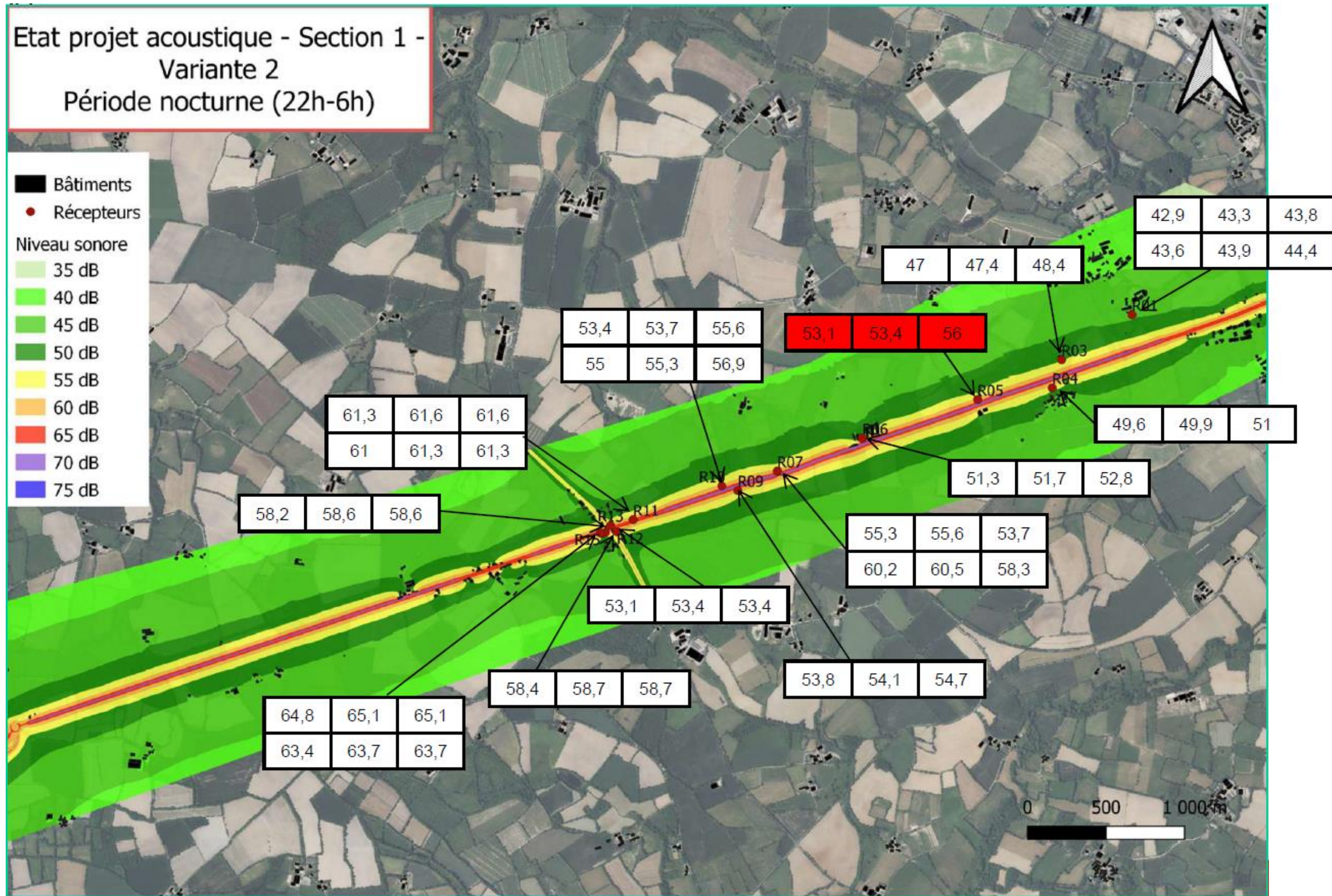


Figure 21 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 1 variante 2

Variante 1 :

Que ce soit en période diurne ou nocturne, le projet n'entraîne pas de modification significative des niveaux sonores et ne nécessite donc pas de protection acoustique d'un point de vue réglementaire. A noter tout de même des augmentations importantes au niveau du récepteur de la Dédrière et du récepteur de l'habitation au sud de la RD 6 à Sainte-Henriette, mais non significative.

Variante 2 :

Le projet entraîne une modification significative pour le récepteur 5 situé au niveau de l'habitation en face des jardins de Vendée (+2,6 dB(A)). Il sera donc nécessaire de mettre en place des dispositifs de protection acoustique afin de diminuer les niveaux à 60,6 dB(A) de jour correspondant à la contribution sonore actuelle et 55 dB(A) de nuit. Au vu du positionnement de l'habitation, il sera possible de mettre en place un dispositif permettant le respect des seuils précités.

On constate une baisse importante au niveau du récepteur 7 correspondant à l'habitation de Bellevue, ainsi qu'une augmentation importante mais non significative pour le récepteur 10 correspondant à l'habitation de Sainte-Henriette au nord de la RD 6.

❖ Synthèse

Les deux variantes sont quasiment similaires concernant l'acoustique. Les différences s'expliquent par les côtés d'élargissement de la RD6, et donc l'éloignement ou le rapprochement de la route vis-à-vis des habitations.

ACOUSTIQUE	
Variante 1	Pas de modification significative Pas de diminution des niveaux de bruit Augmentation importante pour deux récepteurs
Variante 2	Modification significative pour une habitation Diminution importante des niveaux de bruits pour une habitation Augmentation importante des niveaux de bruits pour une habitation

1.4.1.4 Bâti et activités économiques

Concernant les impacts sur le bâti et les activités économiques, la variante 1 apparaît plus défavorable que la variante 2 :

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
INCIDENCES SUR LE BÂTI	Démolition de deux bâtiments Propriétés de 6 habitations impactées, 2 propriétés impactées de manière plus importante que la variante 2	Démolition d'un bâtiment Propriétés de 6 habitations impactées, 1 propriété impactée de manière plus importante que la variante 1
ACTIVITES ECONOMIQUES	Modification des conditions d'accès au Jardins de Vendée ainsi qu'à la Fromagerie de la Rozelière, accès sécurisés via les carrefours tourne à gauche Impact sur la zone d'exposition des Jardins de Vendée	Modification des conditions d'accès au Jardins de Vendée ainsi qu'à la Fromagerie de la Rozelière, accès sécurisés via les carrefours tourne à gauche



Figure 22 : Impacts sur le bâti

1.4.1.5 Environnement

Les figures pages suivantes représentent les enjeux environnementaux forts au droit de la section 1.

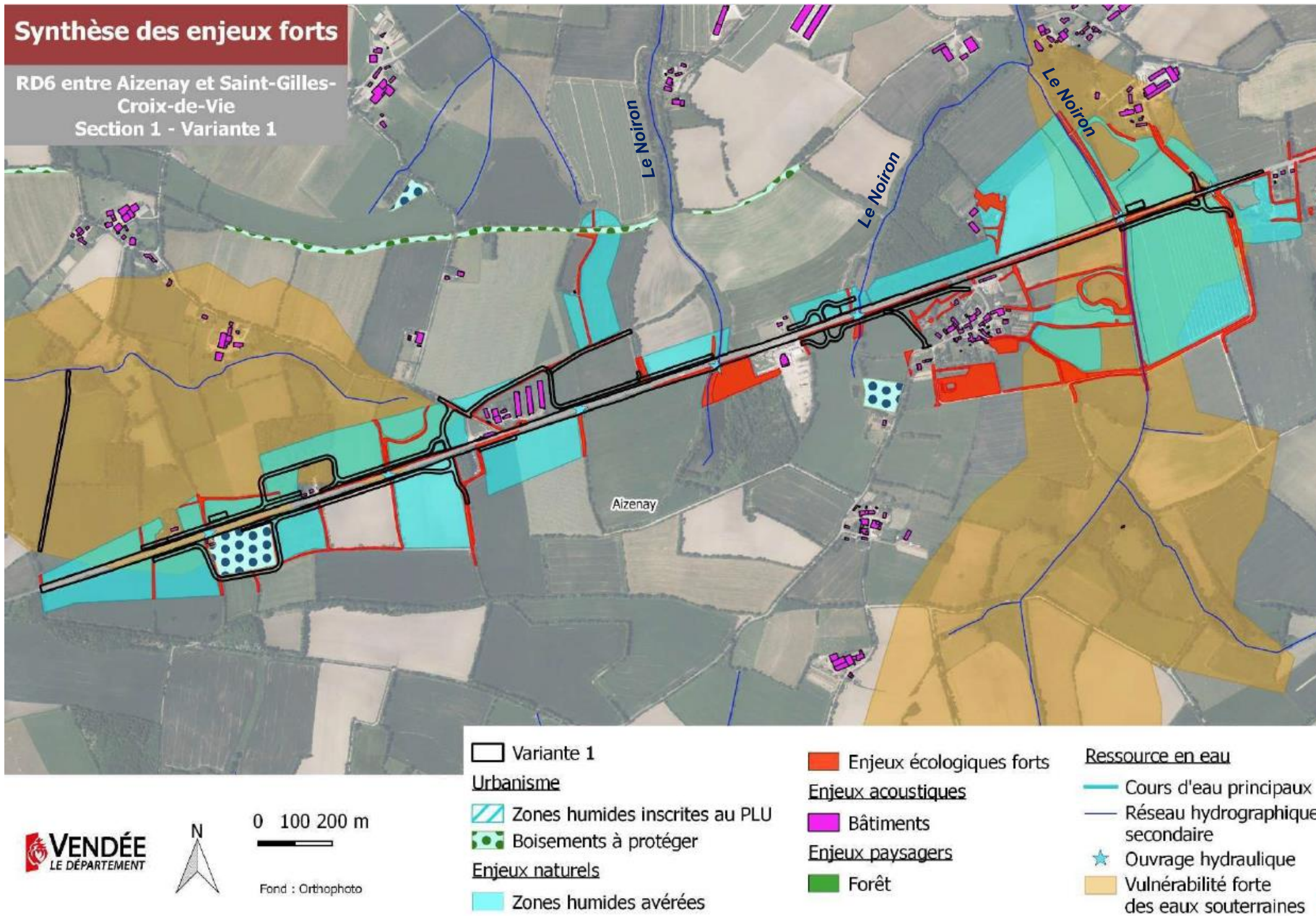


Figure 23 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 1 variante 1

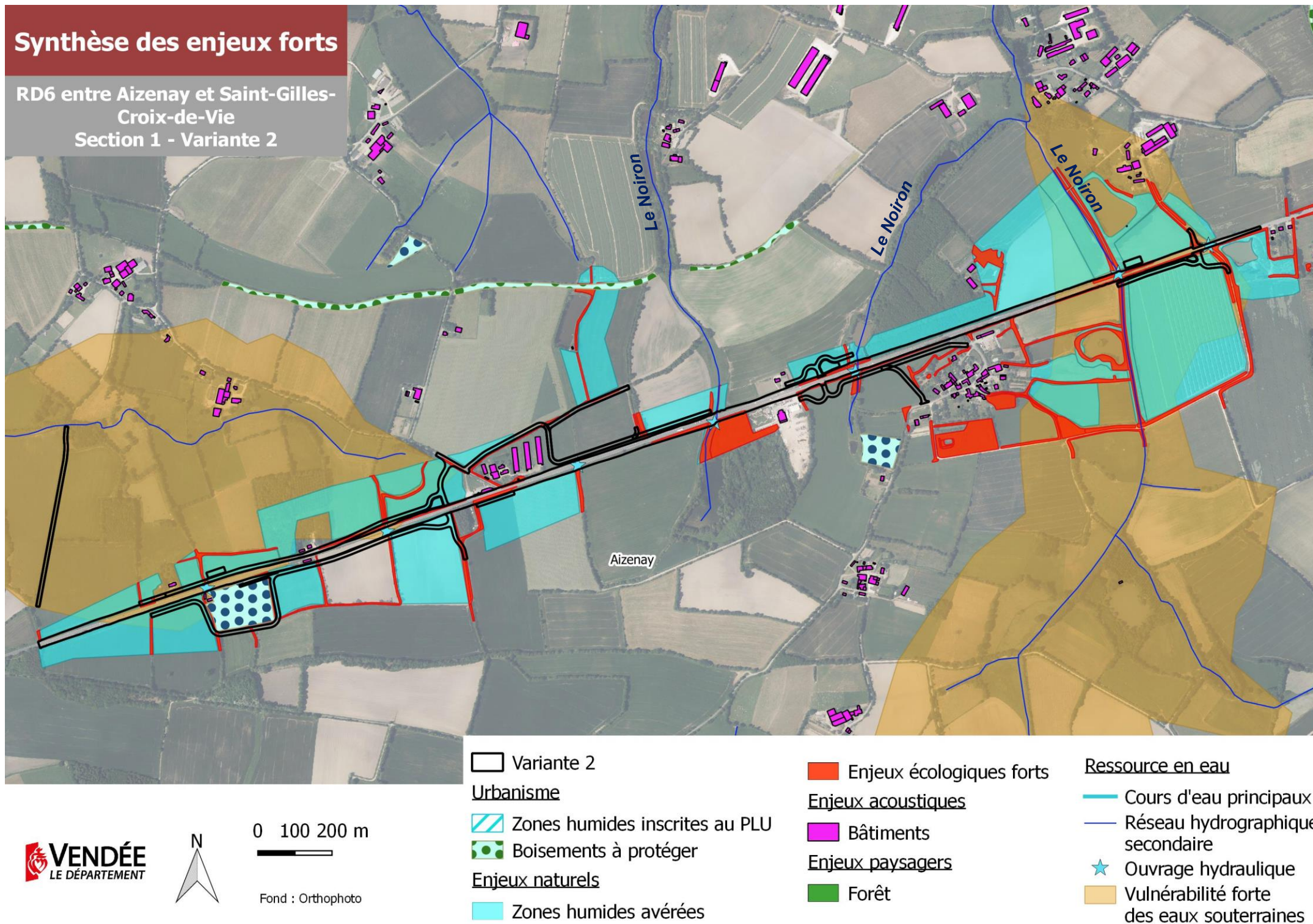


Figure 24 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 1 variante 2

Pour les options de rétablissement, on notera :

- Desserte de la Rozelière : l'option 1 est la plus favorable, car n'a pas d'incidences sur des zones humides. L'option 2 est la plus défavorable car elle impacte 1 500 m² de zones humides et représente la surface la plus grande. L'option 3 borde une zone humide mais impacte faiblement cette dernière ;
- Desserte de Bellevue, Sainte-Henriette : l'option 1 est la plus favorable car représentant une surface moindre ;
- Desserte de la Dédie : les deux options de rétablissements se situent en zone d'enjeux faibles à modérés. L'option 2 est la plus favorable car représentant une surface moindre et donc des impacts moindres.

Les impacts environnementaux des variantes sont exposés dans le tableau suivant :

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EAUX SOUTERRAINES	Impact potentiel sur la nappe lors des travaux de terrassement identique à celui de la variante 2	Impact potentiel sur la nappe lors des travaux de terrassement identique à celui de la variante 1
EAUX SUPERFICIELLES	Cours d'eau le Noiron franchit à 3 reprises : 3 OH existants à prolonger	Cours d'eau le Noiron franchit à 3 reprises : 3 OH existants à prolonger
HAIES	3320 ml de haies impactées	2905 ml de haies impactées
MILIEUX BOISES	0,33 ha de boisements impactés	0,38 ha de boisements impactés
ZONES HUMIDES	3,20 ha de zones humides effectives impactées	3,11 ha de zones humides effectives impactées
FLORE	Aucune espèce protégée impactée	Aucune espèce protégée impactée
CHIROPTERES	3 arbres gîtes potentiels impactés	3 arbres gîtes potentiels impactés
ARTIFICIALISATION DU SOL	Section courante : 42 525 m ² revêtement bitumineux, 31 500 m ² d'espaces verts Voies de rétablissement : 16 975 m ² de revêtement bitumineux, 7 750 m ² de chemin agricole et 24 725 m ² d'accotements et de fossés	Section courante : 42 525 m ² revêtement bitumineux, 31 500 m ² d'espaces verts Voies de rétablissement : 15 700 m ² de revêtement bitumineux, 7 700 m ² de chemin agricole et 23 400 m ² d'accotements et fossés
SYNTHESE		

On précisera les éléments suivants :

1/ A noter que deux ouvrages de la Banque de données du Sous-Sol (BSS) du BRGM situés à l'extrémité des variantes de la section 1 indiquent deux valeurs de profondeur d'eau : 1,3 et 2 m (relevées le 20/05/1985). Au vu de la topographie relativement plane, ces données démontrent que la nappe d'eaux souterraines est susceptible d'être proche du terrain naturel. Les aménagements réalisés seront superficiels (altimétries proches du terrain naturel). Les profondeurs de terrassements relatives aux deux variantes ne seront donc pas importantes (aux alentours d'1,20 m en moyenne). L'absence de captages d'eau potable et de périmètre de protection associé limite par ailleurs les incidences sur la ressource en eaux souterraines.

2/ En termes de méthodologie pour le milieu naturel, on notera les points suivants :

- S'agissant d'une analyse macro, seuls les principaux enjeux écologiques ont été retenus dans l'analyse des variantes (par exemple les cultures et les prairies qui représentent un enjeu faible n'ont pas été retenues dans l'analyse multicritères) ;
- Les taxons (reptiles, oiseaux, mammifères, arthropodes, etc.) sont directement pris en compte à travers les habitats d'espèces (milieux arbustifs, milieux boisés, milieux aquatiques, etc.) qui correspondent à des habitats de reproduction, de chasse, de transit et/ ou de repos) ;
- Les taxons faisant l'objet d'enjeux localisés et ponctuels, à l'image des arbres gîtes potentiels pour les chiroptères et de la flore, ont été pris en compte séparément afin de les faire ressortir ;
- Concernant les habitats naturels, seules les végétations d'intérêt communautaire et/ou déterminantes ZNIEFF ont été prises en compte séparément dans l'analyse des variantes, les autres habitats étant pris en compte via les habitats d'espèces (milieux arbustifs, milieux boisés, milieux aquatiques, etc.).

La variante 1 de la section 1 semble être la plus défavorable. En effet, elle engendre un impact plus conséquent sur les linéaires de haies détruits ainsi que sur les surfaces en zones humides impactées en comparaison de la variante 2.

Notons cependant que la variante 1 engendre un déboisement moins conséquent.

Au regard des sous-critères considérés, **la variante 2 de la section 1 apparaît ainsi être la moins défavorable.**

1.4.1.6 Synthèse de la comparaison 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		

La variante 2 semble être plus favorable que la première variante du fait d'impacts moindres pour l'agriculture, le milieu naturel et les activités économiques.

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

1.4.2.1 Rétablissements, fonctionnalités

La variante 1 est plus favorable que la variante 2, du fait de la connexion à la RD 6 possible au nord et au sud au niveau du tourne-à-gauche créé. Cela entraîne notamment pour la desserte des parcelles et lieudits situés au nord de la RD 6 un allongement de parcours important. Enfin, ces entrées et sorties depuis la RD 6 seront reportées sur le tourne-à-gauche des Trois Chênes et sur le giratoire de la déviation de Coëx.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
RETABLISSEMENTS	Ensemble des parcelles désenclavées Voies de rétablissement Nord et Sud raccordées sur la RD6.	Ensemble des parcelles désenclavées Voies de rétablissement raccordées sur la RD6 uniquement au Nord. Lieudits et parcelles au Sud de la RD 6 desservies via les carrefours d'extrémités entraînant un allongement important de parcours.
FONCTIONNALITES	Suppression des accès directs. Absence de ralentissement en raison du TAG. Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG.	Suppression des accès directs. Absence de ralentissement en raison du TAG. Sécurité des mouvements grâce au TAG (uniquement 1 sens) Report sur les deux carrefours d'extrémités, notamment le TAG au lieudit les Trois Chênes
SYNTHESE		

❖ Variante 2

Les sites d'exploitation de la Benétière et de la Tesserie du GAEC Bruneleau sont situés à proximité du tracé. Les accès sont rétablis pour la Benétière, via le giratoire de la déviation de Coëx ou le tourne à gauche et pour la Tesserie, via le giratoire de la déviation de Coëx, entraînant un allongement de parcours plus important qu'en variante 1.

La variante 2 traverse :

- 15 îlots, représentant une surface d'environ 5 ha ;
- 2 îlots drainés, soit environ 1,1 ha.

Les incidences sur les exploitations traversant la route départementale et sur les équipements sont identiques à la variante 1. Cependant, un allongement de parcours plus important est constaté pour le GAEC Bruneleau pour accéder aux deux sites d'exploitation et aux surfaces exploitées au nord et au sud de la route.

1.4.2.2 Agriculture

❖ Variante 1

Les sites d'exploitation de la Benétière et de la Tesserie du GAEC Bruneleau sont situés à proximité du tracé. Les accès sont rétablis via pour la Benétière, le giratoire de la déviation de Coëx et pour la Tesserie, le nouveau tourne à gauche, entraînant un allongement de parcours.

La variante 1 traverse :

- 13 îlots, représentant une surface d'environ 4,2 ha ;
- 2 îlots drainés, soit environ 0,79 ha ;
- 1 parcelle en agriculture bio exploitée par le GAEC La Boislivière.

La variante 1 a un impact sur l'exploitation de 3 des 4 exploitations traversant la RD 6 : Le GAEC La Boucherie et le GAEC La Louise Anne, dont les accès sont rétablis par les voies parallèles et le tourne à gauche des 3 Chênes. Le GAEC Bruneleau dont les accès sont rétablis par les voies de rétablissements et le tourne à gauche mais avec de potentiels allongements de parcours.

Concernant les équipements, la variante 1 aura un impact sur le réseau de drainage avec deux collecteurs de l'EARL L'Épinay ainsi que sur le drainage des parcelles exploitées du GAEC Bruneleau.

Cette variante n'entraîne aucun effet de coupure ni d'enclavement de parcelles.

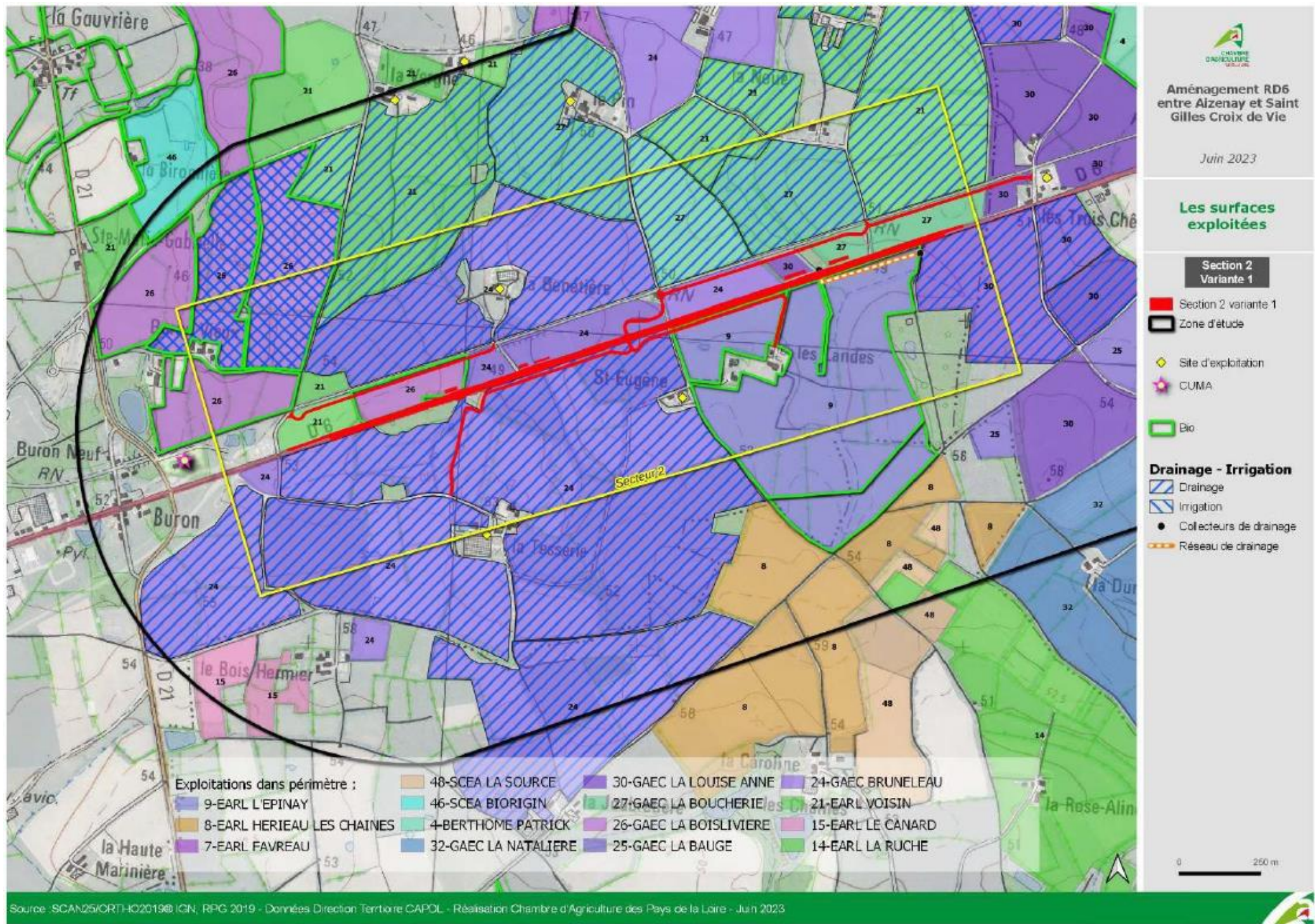


Figure 25 : Section 2 variante 1 – enjeux agricoles

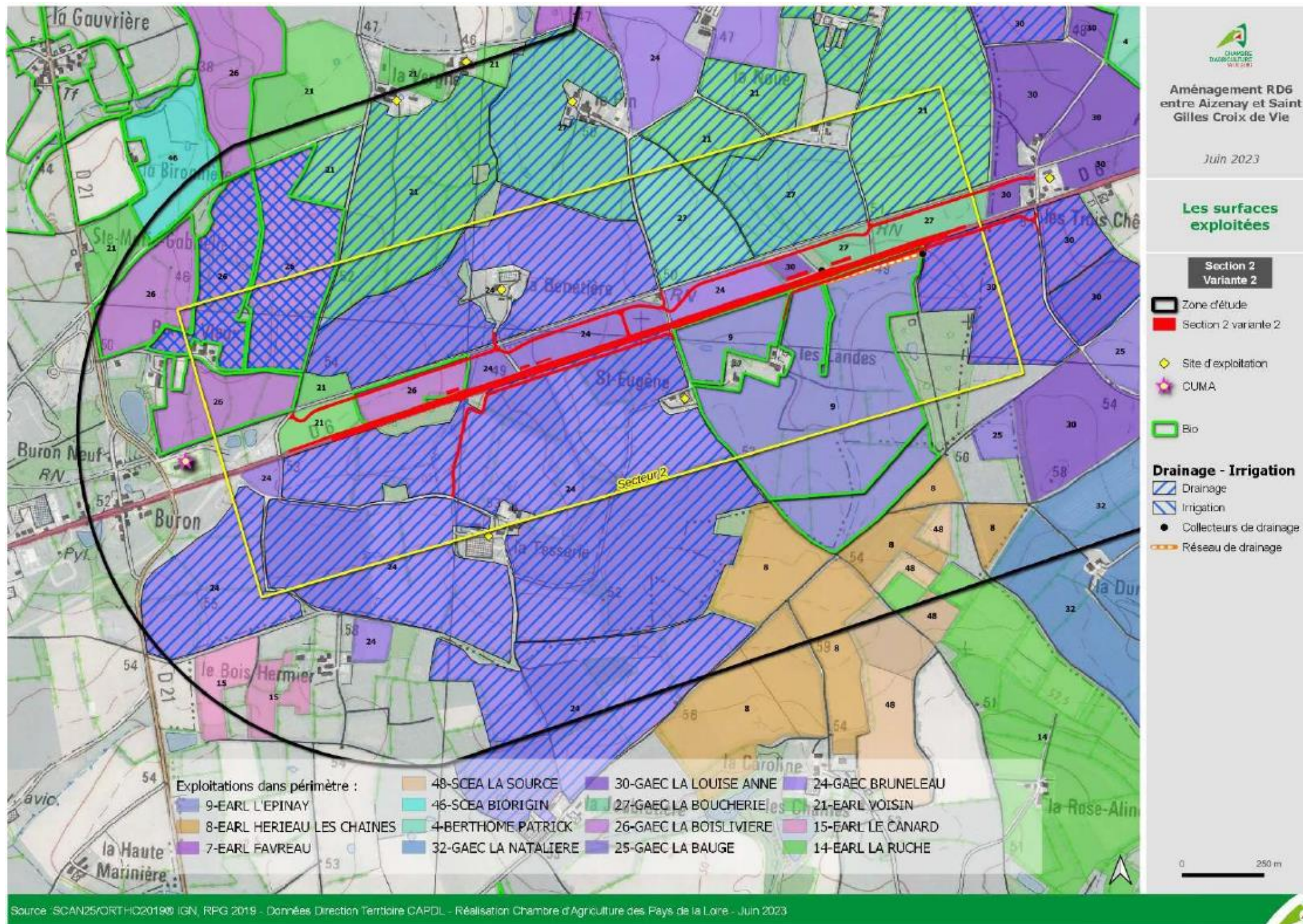


Figure 26 : Section 2 variante 2 – enjeux agricoles

❖ Synthèse

La variante 1 semble plus favorable que la variante 2, du fait des surfaces impactées moindre, du nombre d'îlots traversés moindre et d'un allongement de parcours moindre pour le GAEC Bruneleau.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EMPRISE	4,2 ha	5 ha
NOMBRE D' ILOTS TRAVERSÉS	13 îlots	15 îlots
ILOTS DRAINÉS	0,79 ha (2 îlots)	1,1 ha (2 îlots)
ILOTS IRRIGUÉS	0	0
% IMPACT/SAU	De 0,18% à 0,9 %	De 0,2% à 1 %
SYNTHÈSE		

1.4.2.3 Acoustique

❖ Localisation des récepteurs

La figure suivante expose la localisation des différents récepteurs acoustiques mis en place sur la section 2.



Figure 27 : Localisation des récepteurs acoustiques de la section 2

❖ Résultats des modélisations acoustiques

Les figures pages suivantes présentent les résultats des modélisations acoustiques en situation Projet pour les deux variantes, en périodes diurnes (6h-22h) et nocturne (22h-6h).

Pour la bonne lecture des cartes isophoniques, les tableaux indiquent les éléments suivants par récepteur :

Rez-de-chaussée	LAeq à l'état initial en dB(A)	Laeq – état fil de l'eau en dB(A)	Laeq – état fil de l'eau avec projet en dB(A)
1 ^{er} étage	LAeq à l'état initial en dB(A)	Laeq – état fil de l'eau en dB(A)	Laeq – état fil de l'eau avec projet en dB(A)

L'état fil de l'eau correspond à l'état futur sans aménagement de la RD 6.

Les cases en rouge indiquent les habitations pour lesquelles on observe une transformation significative, correspondant à un écart supérieur à + 2 dB(A) entre la situation future sans aménagement et la situation future avec aménagement.

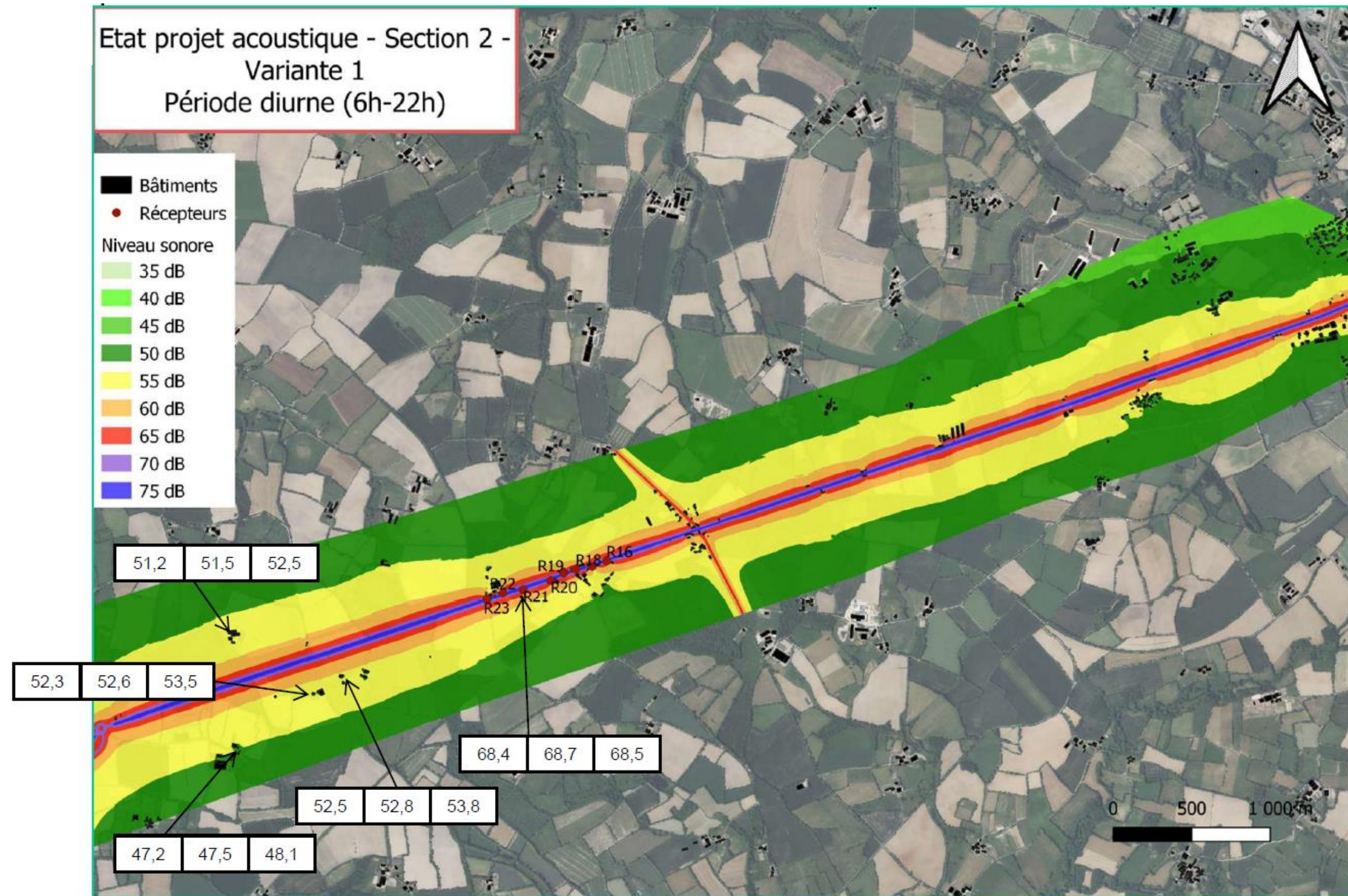


Figure 28 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 2 variante 1

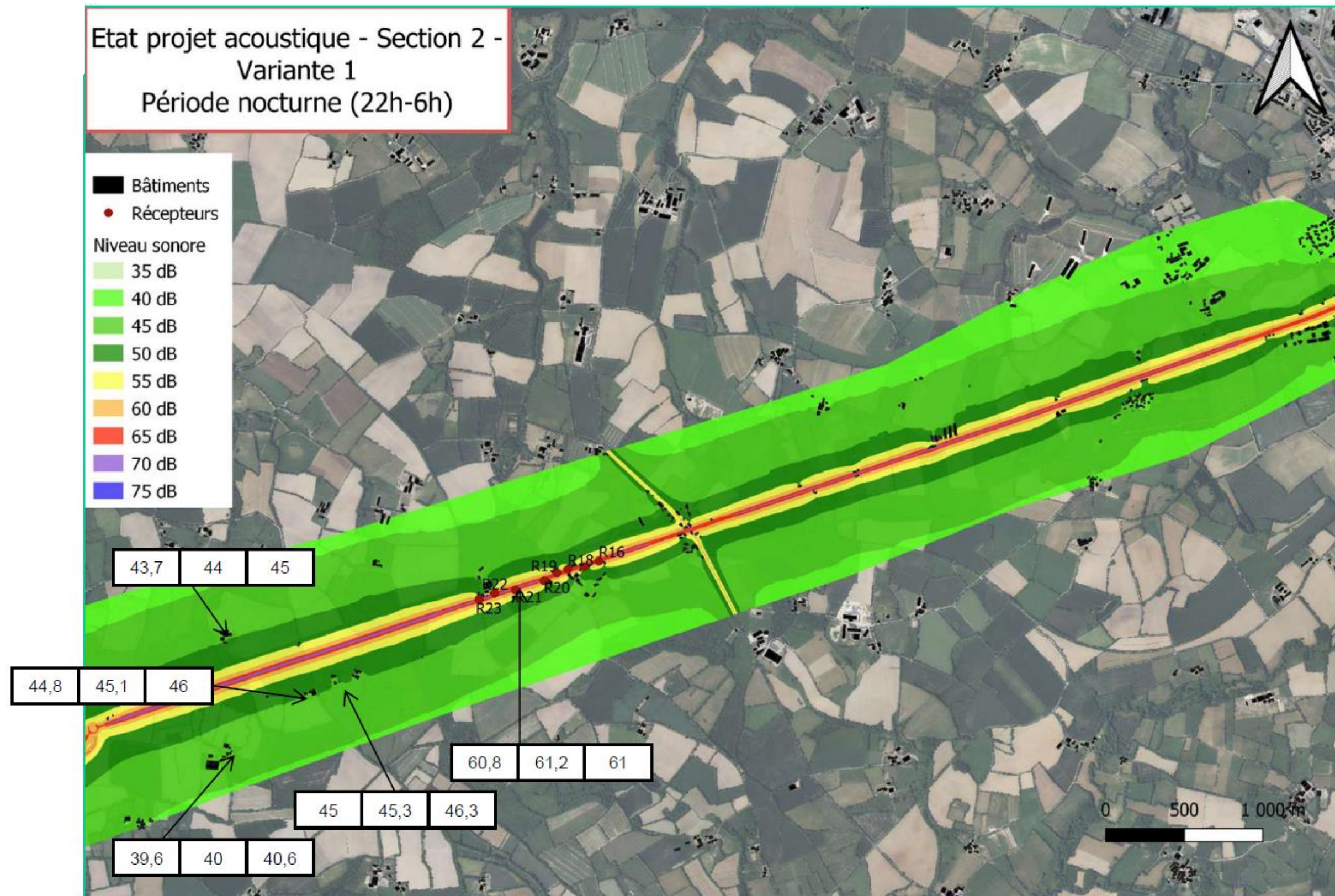


Figure 29 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 2 variante 1

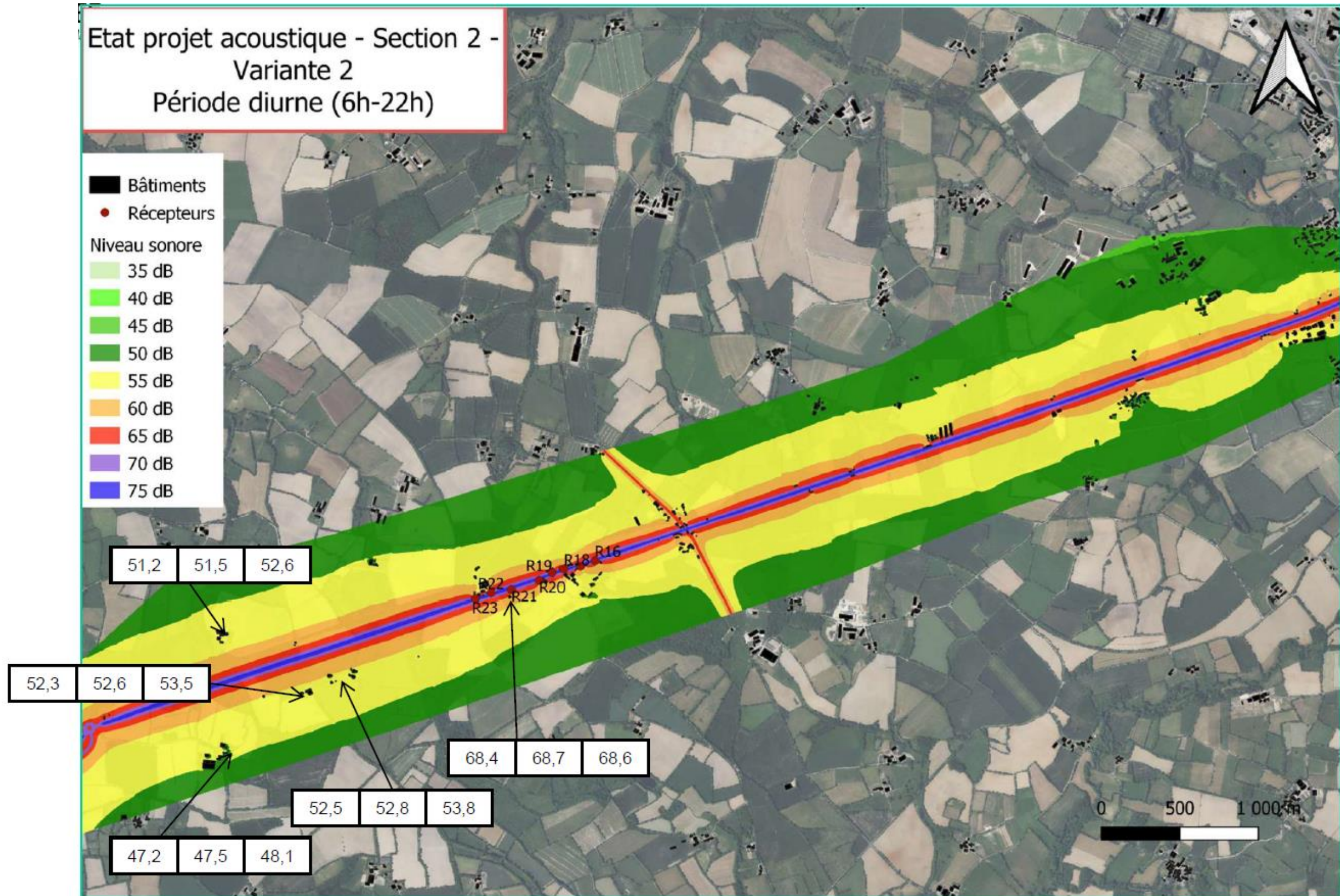


Figure 30 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 2 variante 2



Figure 31 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 2 variante 2

❖ Synthèse

Pour les deux variantes, que ce soit en période diurne ou nocturne, le projet n'entraîne pas de modification significative des niveaux sonores.

Les habitations sont éloignées de la RD 6 sur ce secteur. Les deux variantes ont les mêmes contributions sonores. **Ce critère n'est pas discriminant pour cette section.**

ACOUSTIQUE	
Variante 1	Pas de modification significative Habitations en zone d'ambiance sonore modérée au droit de l'aménagement
Variante 2	Pas de modification significative Habitations en zone d'ambiance sonore modérée au droit de l'aménagement

1.4.2.4 Bâti et activités économiques

Aucun impact sur le bâti et les activités économiques n'est recensé pour les deux variantes.

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
INCIDENCES SUR LE BÂTI	Absence d'impact	Absence d'impact
ACTIVITES ECONOMIQUES	Absence d'impact	Absence d'impact

1.4.2.5 Environnement

Les figures pages suivantes représentent les enjeux environnementaux forts au droit de la section 2.

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. Notons toutefois que la variante 1 engendre un impact légèrement supérieur sur les haies en comparaison à la variante 2.

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EAUX SOUTERRAINES	Impact potentiel sur la nappe lors des travaux de terrassement moins important (surface imperméabilisée plus faible)	Impact potentiel sur la nappe lors des travaux de terrassement plus important que la variante 1
EAUX SUPERFICIELLES	Ruisseau de la Tudérière et ses affluents franchis à 5 reprises : 3 OH existants à prolonger et 2 OH à créer 1 mare impactée	Ruisseau de la Tudérière et ses affluents franchis à 6 reprises : 3 OH existants à prolonger (dont un de manière plus importante que pour la variante 1) et 3 OH à créer 1 mare impactée
HAIES	2 440 ml de haies impactées	2 335 ml de haies impactées
MILIEUX BOISES	0,17 ha de boisements impactés	0,26 ha de boisements impactés
ZONES HUMIDES	0,68 ha de zones humides effectives impactées	1,06 ha de zones humides effectives impactées
FLORE	Aucune espèce protégée impactée	Aucune espèce protégée impactée
CHIROPTERES	1 arbre gîte potentiel impacté	1 arbre gîte potentiel impacté
ARTIFICIALISATION DU SOL	Section courante : 30 380m ² revêtement bitumineux, 28 080 m ² d'espaces verts Voies de rétablissement : 13 750 m ² de revêtement bitumineux, 4 250 m ² de chemin agricole et 18 000 m ² d'accotements et de fossés	Section courante : 30 380 m ² revêtement bitumineux, 28 080 m ² d'espaces verts Voies de rétablissement : 17 025 m ² de revêtement bitumineux, 4 775 m ² de chemin agricole et 21 800 m ² d'accotements et fossés
SYNTHESE		

On précisera les éléments suivants :

1/ Deux ouvrages de la BSS (Banque de données du Sous-Sol) du BRGM sont situés à proximité immédiate de la RD6. Aucun de ces ouvrages n'indique une profondeur d'eaux souterraines.

A noter que l'un des ouvrages proches des variantes de la section 3 mentionne une donnée de profondeur d'eau ancienne : 1,6 m (24/05/1985). Deux autres ouvrages situés à l'extrémité des variantes de la section 1 indiquent également deux valeurs de profondeur d'eau : 1,3 et 2 m (relevées le 20/05/1985). Au vu de la topographie relativement plane, ces données démontrent que la nappe d'eaux souterraines est susceptible d'être proche du terrain naturel.

Les aménagements réalisés seront superficiels (altimétries proches du terrain naturel). Les profondeurs de terrassements relatives aux deux variantes ne seront donc pas importantes (aux alentours d'1,20 m en moyenne)

Nous constatons donc une légère différence entre les deux variantes pour les voies de rétablissement. La surface de la variante 2 sera légèrement plus importante que celle de la variante 1.

La variante 2 est donc susceptible d'avoir un impact un peu plus important sur la nappe en phase travaux (surface de terrassement plus importante).

L'absence de captages d'eau potable et de périmètre de protection associé limite par ailleurs les incidences sur la ressource en eaux souterraines.

2/ En termes de méthodologie pour le milieu naturel, on notera les points suivants :

- S'agissant d'une analyse macro, seuls les principaux enjeux écologiques ont été retenus dans l'analyse des variantes (par exemple les cultures et les prairies qui représentent un enjeu faible n'ont pas été retenues dans l'analyse multicritères) ;
- Les taxons (reptiles, oiseaux, mammifères, arthropodes, etc.) sont directement pris en compte à travers les habitats d'espèces (milieux arbustifs, milieux boisés, milieux aquatiques, etc.) qui correspondent à des habitats de reproduction, de chasse, de transit et/ ou de repos) ;
- Les taxons faisant l'objet d'enjeux localisés et ponctuels, à l'image des arbres gîtes potentiels pour les chiroptères et de la flore, ont été pris en compte séparément afin de les faire ressortir ;
- Concernant les habitats naturels, seules les végétations d'intérêt communautaire et/ou déterminantes ZNIEFF ont été prises en comptes séparément dans l'analyse des variantes, les autres habitats étant pris en compte via les habitats d'espèces (milieux arbustifs, milieux boisés, milieux aquatiques, etc.).

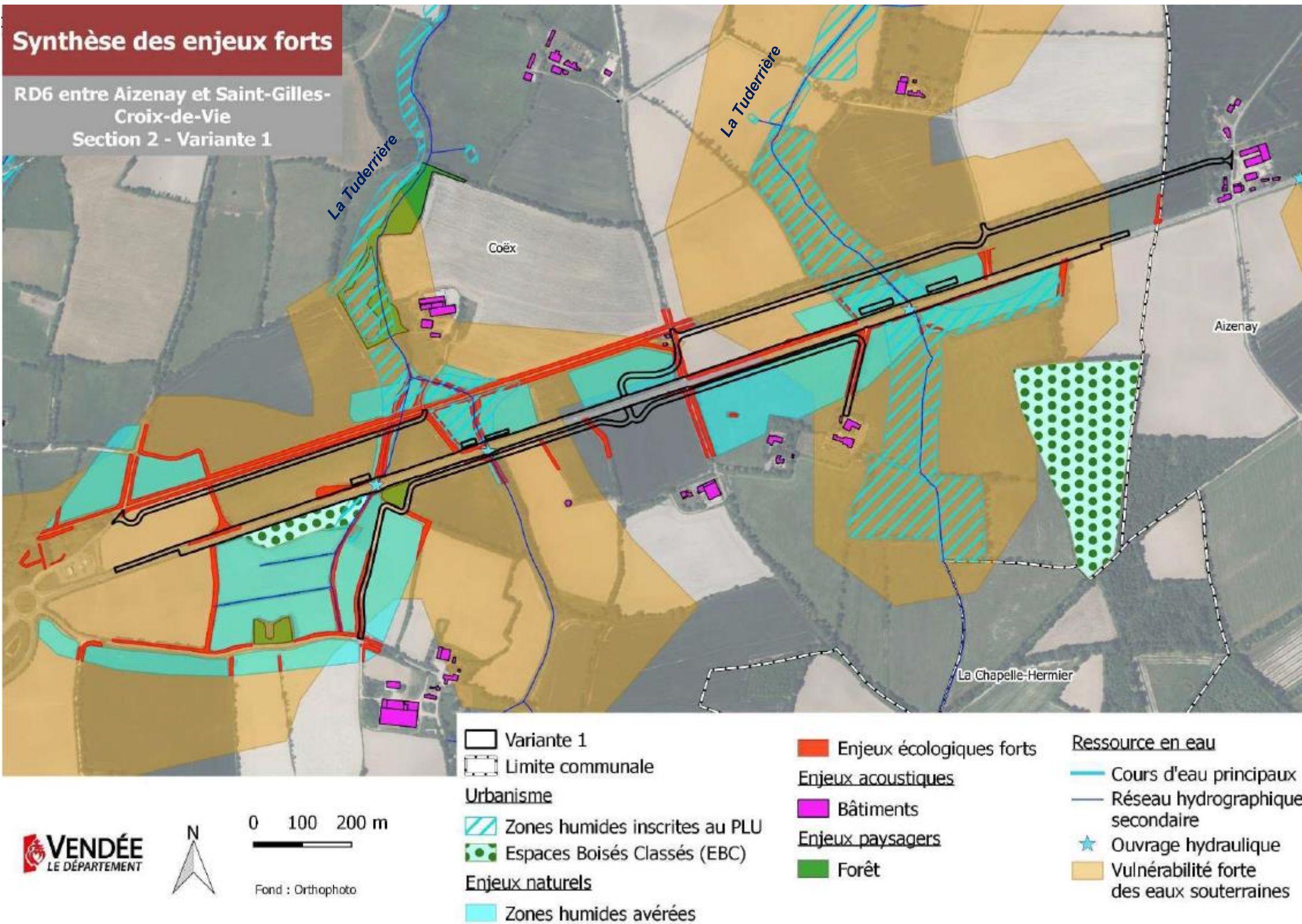


Figure 32 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 2 variante 1

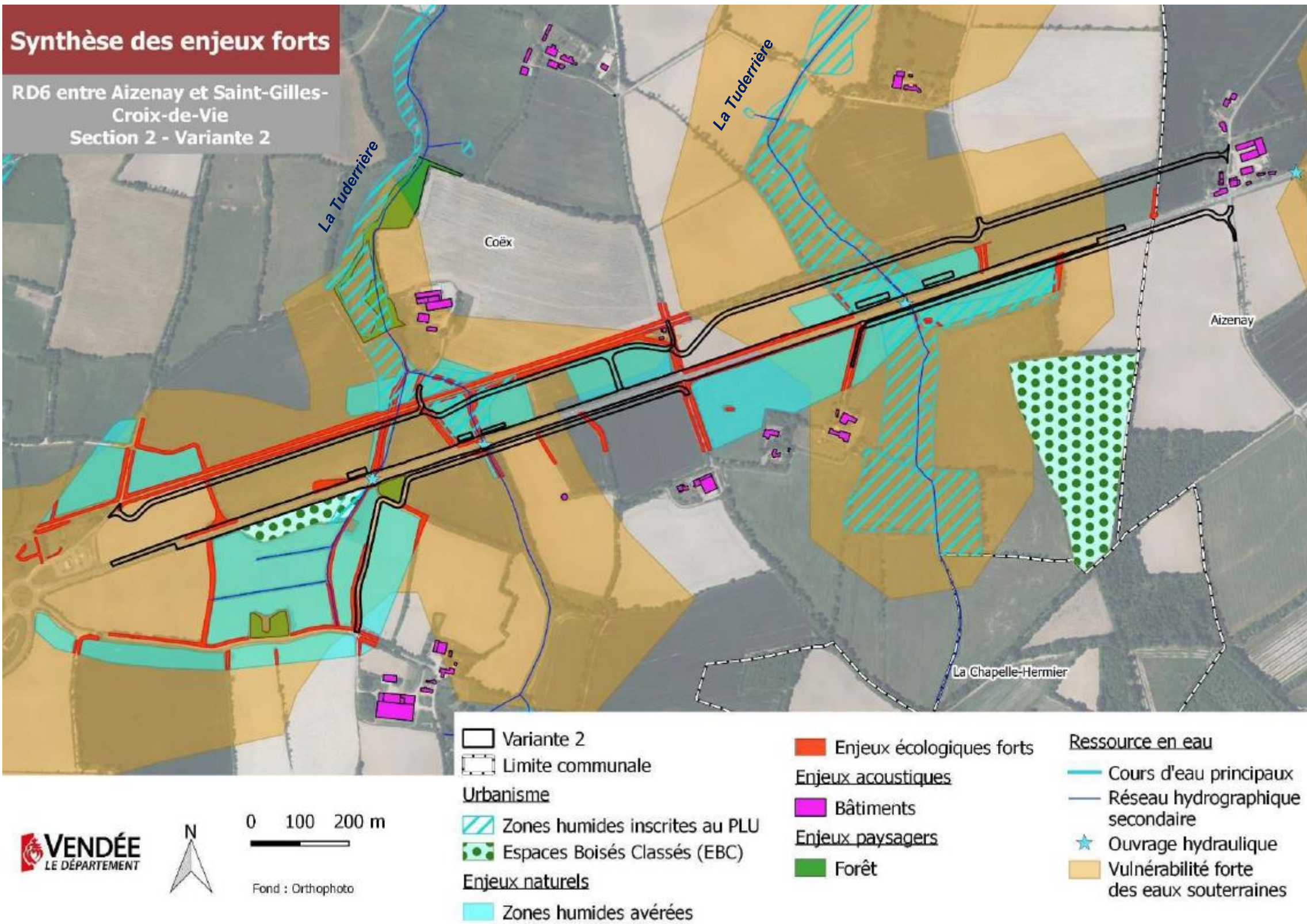


Figure 33 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 2 variante 2

1.4.2.6 Synthèse de la comparaison des variantes

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		

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.

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

1.4.3.1 Rétablissements, fonctionnalités

La variante 2 est plus favorable pour ce critère, car elle 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. En effet, l'absence de carrefour entraîne un impact important pour les lieudits Le Birot et La Bruyère qui sont obligés de passer par le bourg de Saint-Révérend pour accéder à la RD 6.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
RETABLISSEMENTS	<p>Ensemble des parcelles désenclavées</p> <p>Fermeture de l'accès à Saint-Révérend via la Rue René Bazin au Nord ainsi qu'à la Partière et La Buissonnière, au Sud.</p> <p>L'absence de carrefour, entraîne un allongement de parcours important pour la desserte des lieudits situés au Nord et au Sud de la RD 6 ainsi que pour la desserte des parcelles.</p>	<p>Ensemble des parcelles désenclavées</p> <p>Voies de rétablissement raccordées sur les voies et ouvrages existants (aux extrémités) et sur la RD via un TAG au centre</p>
FONCTIONNALITES	<p>Suppression des accès directs</p> <p>Absence de ralentissement car suppression des mouvements tournant</p>	<p>Suppression des accès directs</p> <p>Absence de ralentissement en raison du TAG</p> <p>Sécurité des mouvements tournants grâce au TAG</p>
SYNTHESE		

1.4.3.2 Agriculture

❖ Variante 1

Quatre sites d'exploitation se situent à proximité de la route départementale et concernent : le GAEC Brochard, l'EARL La Bruyère et le GAEC Les Viollières.

Les rétablissements prévus permettent de rétablir l'ensemble des accès. A noter pour l'EARL La Bruyère et le GAEC Brochard un allongement de parcours du fait de l'absence de liaison entre la Rue René Bazin et la RD 6, ainsi que l'obligation de passer par le bourg pour l'EARL La Bruyère.

La variante 1 traverse :

- 17 îlots, représentant une surface d'environ 2,9 ha ;
- 7 îlots drainés, soit environ 1,5 ha ;
- 10 îlots irrigués, soit environ 1,8 ha ;
- 3 îlots en culture bio exploités par l'EARL La Bruyère et le GAEC Les Viollières.

Sur les 7 exploitations ayant besoin de traverser la RD6, la variante 1 a des conséquences sur 3 d'entre-elles :

- Le GAEC Les Viollières, dont les accès sont rétablis par les voies de rétablissements connectées au giratoire de la déviation de Coëx ;
- L'EARL La Bruyère, dont les accès sont rétablis, via le giratoire RD 6 / RD 94 et via le tourne à gauche créé, entraînant un allongement de parcours ;
- Le GAEC Brochard, dont les accès sont rétablis par la voie de rétablissement du Birot au Sud, au Nord via la voie de rétablissement obligeant à passer par le bourg et entraînant un allongement de parcours.

Les accès à la station d'irrigation collective sont possibles via la voie d'accès au château d'eau.

Des réseaux d'irrigation sont présents au nord et au sud de la RD 6 au niveau des exploitations l'EARL La Bruyère et le GAEC Les Viollières.

On notera pour la variante 1 :

- Aucun effet de coupure du parcellaire agricole ;
- Aucune parcelle enclavée.

❖ Variante 2

Concernant les exploitations, les impacts sont identiques à la variante 1, avec des allongements moindres du fait de la présence du tourne à gauche, facilitant les accès à l'EARL Les Bruyères et au GAEC Brochard.

La variante 2 traverse :

- 16 îlots, représentant une surface d'environ 2,5 ha ;
- 6 îlots drainés, soit environ 1,6 ha ;
- 9 îlots irrigués, soit environ 1,9 ha ;
- 3 îlots en culture bio : EARL La Bruyère et GAEC Les Viollières.

❖ Options de rétablissements

L'option de rétablissement 1 avec un accès direct sur le giratoire est la plus favorable si l'îlot en friche est revalorisé pour la profession agricole.

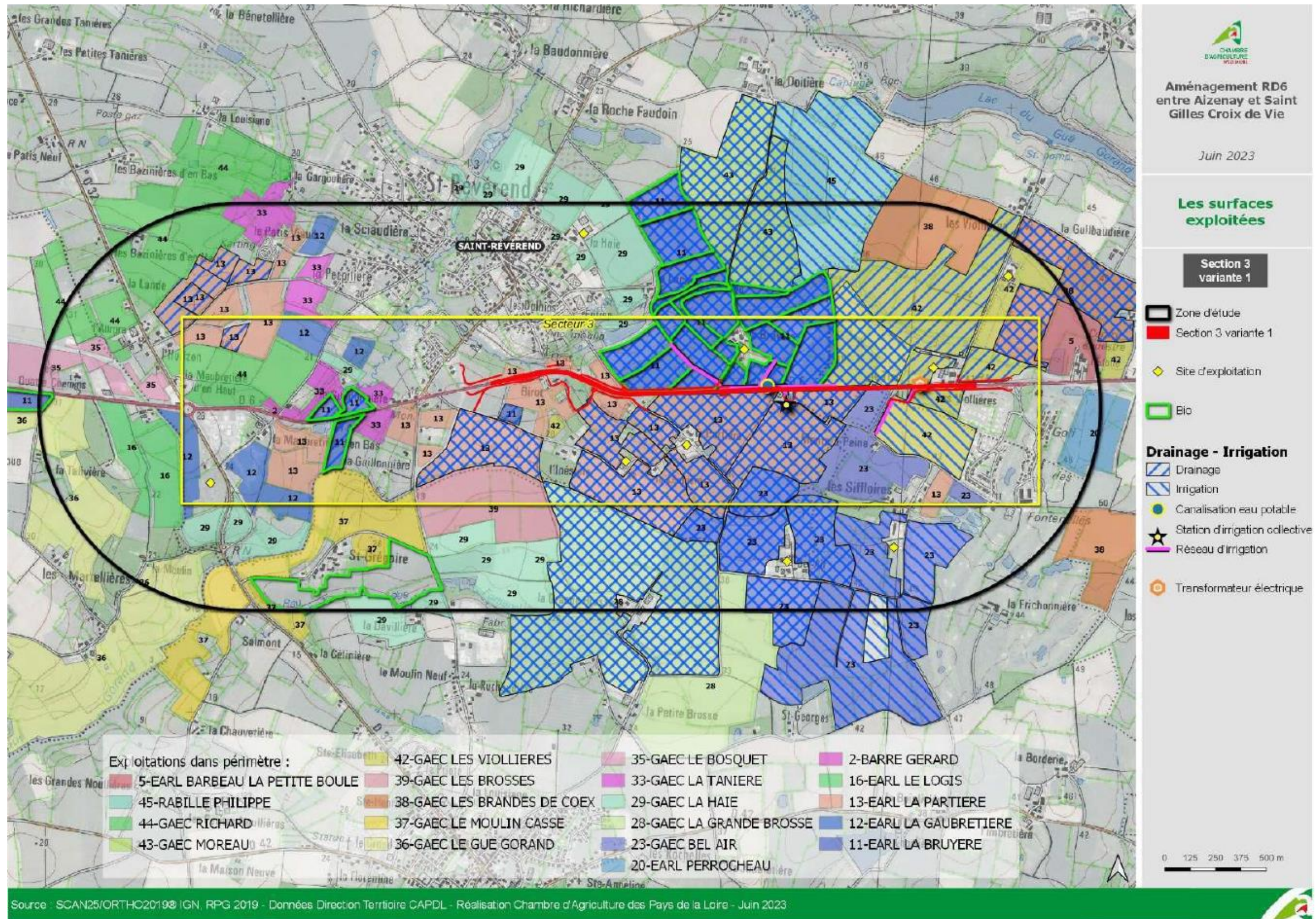


Figure 34 : Section 3 variante 1 – enjeux agricoles

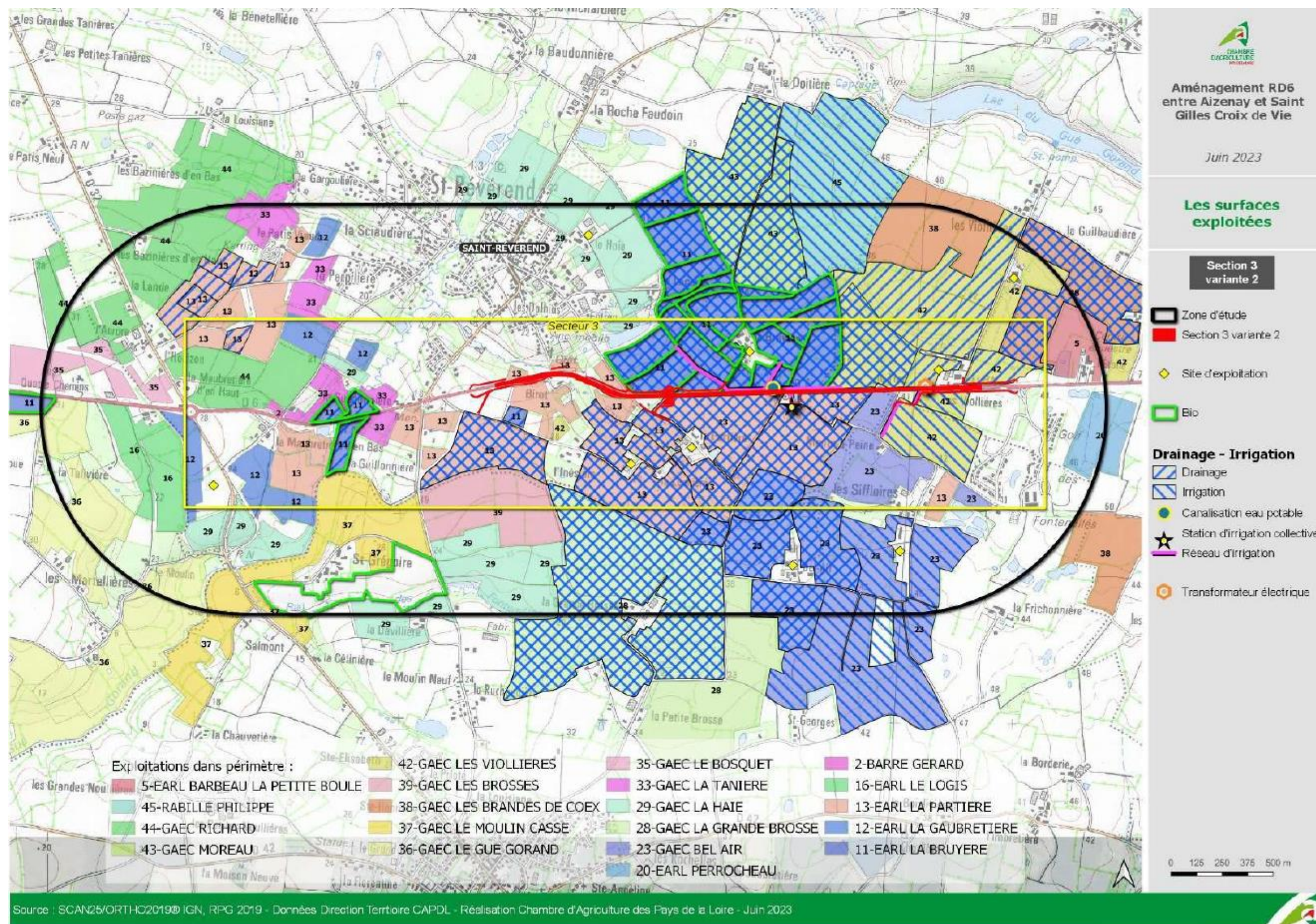


Figure 35 : Section 3 variante 2 – enjeux agricoles

❖ Synthèse

La variante 1 a une emprise légèrement supérieure à la variante 2 de l'ordre de 0,4 ha, mais est plus favorable car elle évite de traverser la RD 6 et considéré comme plus sécurisant par les agriculteurs concernés.

	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EMPRISE	2,9 ha	2,5 ha
NOMBRE D' ILOTS TRAVERSÉS	17 îlots	16 îlots
ILOTS DRAINÉS	1,5 ha (7 îlots)	1,6 ha (6 îlots)
ILOTS IRRIGUÉS	1,8 ha (10 îlots)	1,9 ha (9 îlots)
% IMPACT/SAU	De 0 % à 1,1 %	De 0,03% à 1,6 %
SYNTHÈSE		

1.4.3.3 Acoustique

❖ Localisation des récepteurs

La figure suivante expose la localisation des différents récepteurs acoustiques mis en place sur la section 3.



Figure 36 : Localisation des récepteurs acoustiques de la section 3

❖ Résultats des modélisations acoustiques

Les figures pages suivantes présentent les résultats des modélisations acoustiques en situation Projet pour les deux variantes, en périodes diurnes (6h-22h) et nocturne (22h-6h).

Pour la bonne lecture des cartes isophoniques, les tableaux indiquent les éléments suivants par récepteur :

Rez-de-chaussée	LAeq à l'état initial en dB(A)	Laeq – état fil de l'eau en dB(A)	Laeq – état fil de l'eau avec projet en dB(A)
1 ^{er} étage	LAeq à l'état initial en dB(A)	Laeq – état fil de l'eau en dB(A)	Laeq – état fil de l'eau avec projet en dB(A)

L'état fil de l'eau correspond à l'état futur sans aménagement de la RD 6.

Les cases en rouge indiquent les habitations pour lesquelles on observe une transformation significative, correspondant à un écart supérieur à + 2 dB(A) entre la situation future sans aménagement et la situation future avec aménagement nécessitant des protections acoustiques.

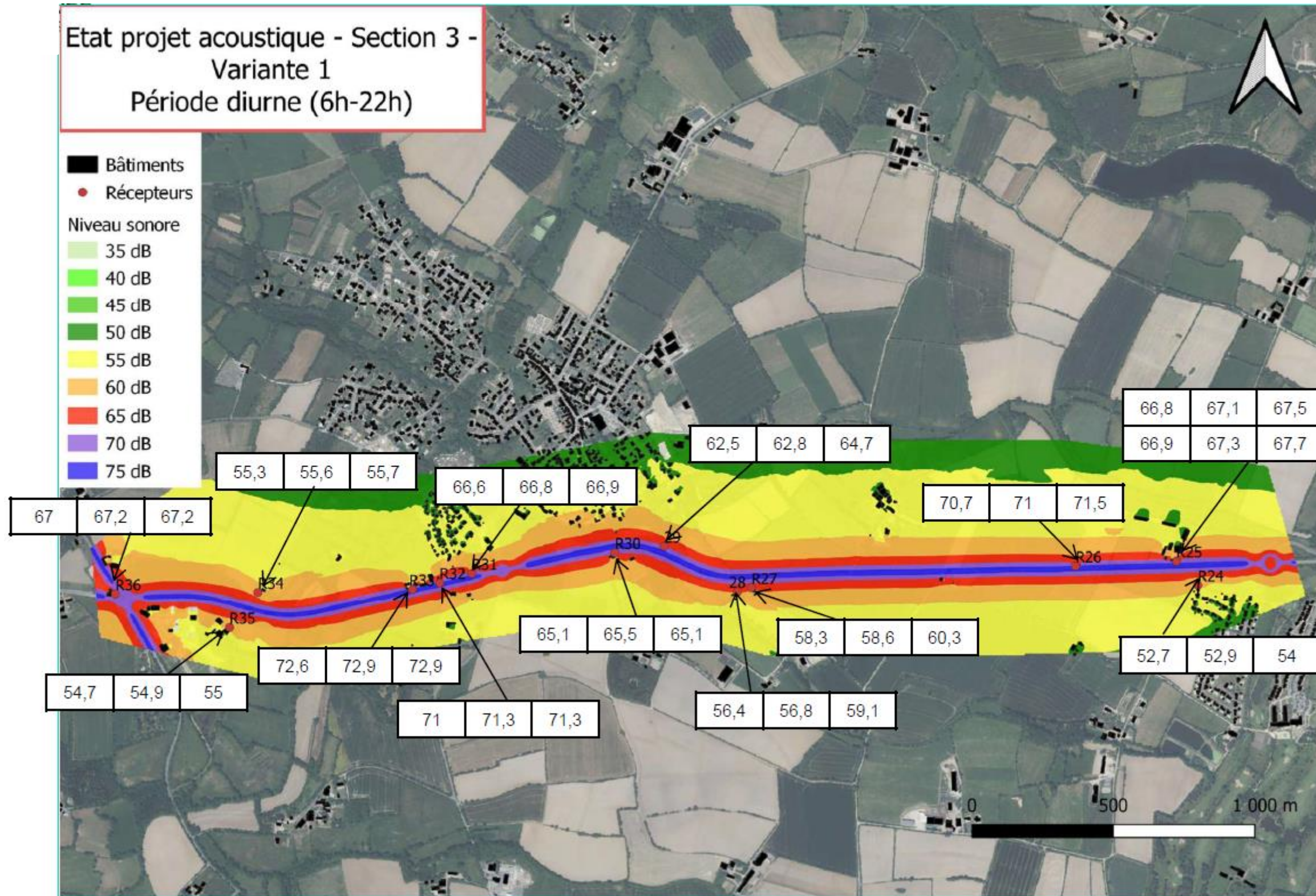


Figure 37 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 3 variante 1

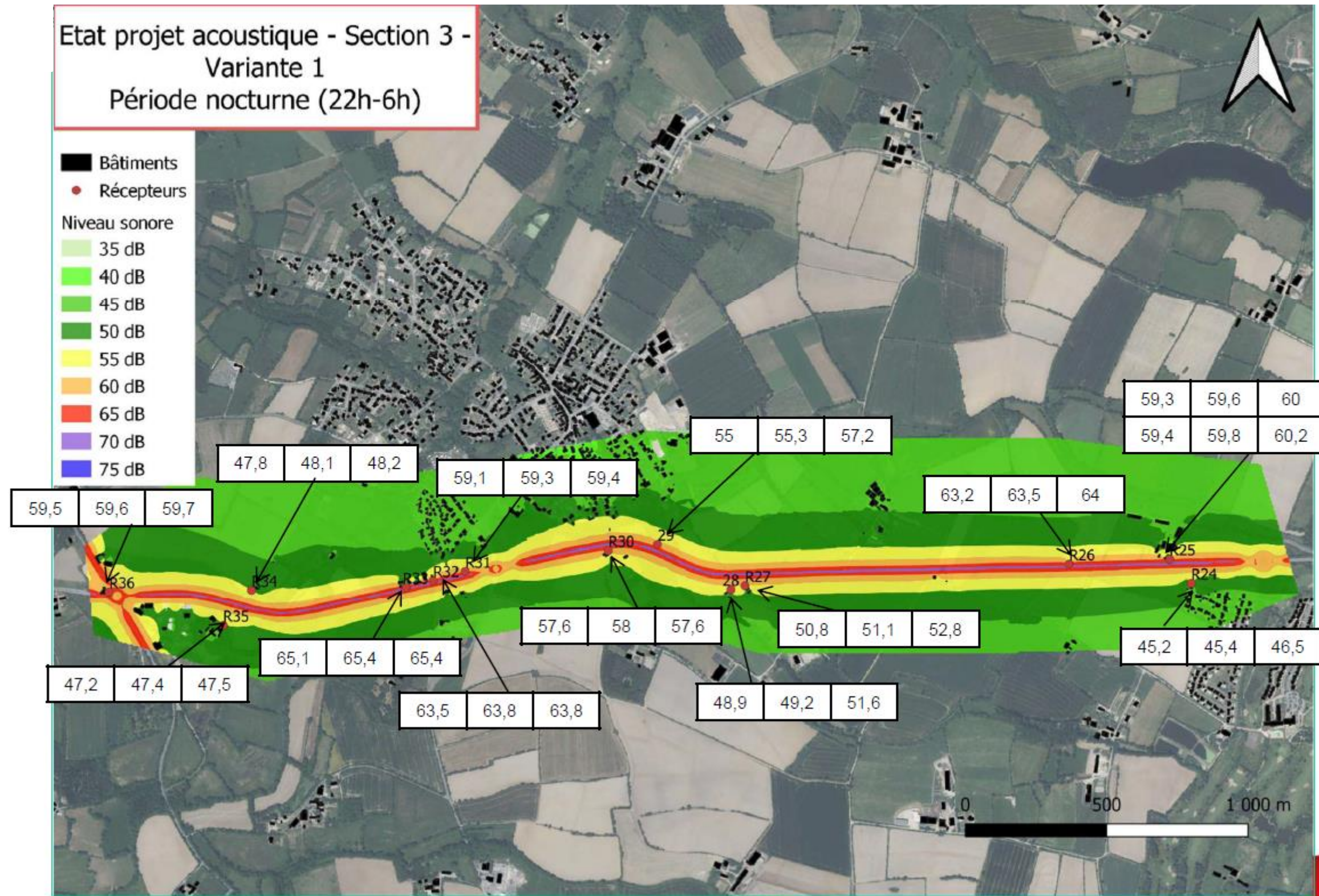


Figure 38 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 3 variante 1

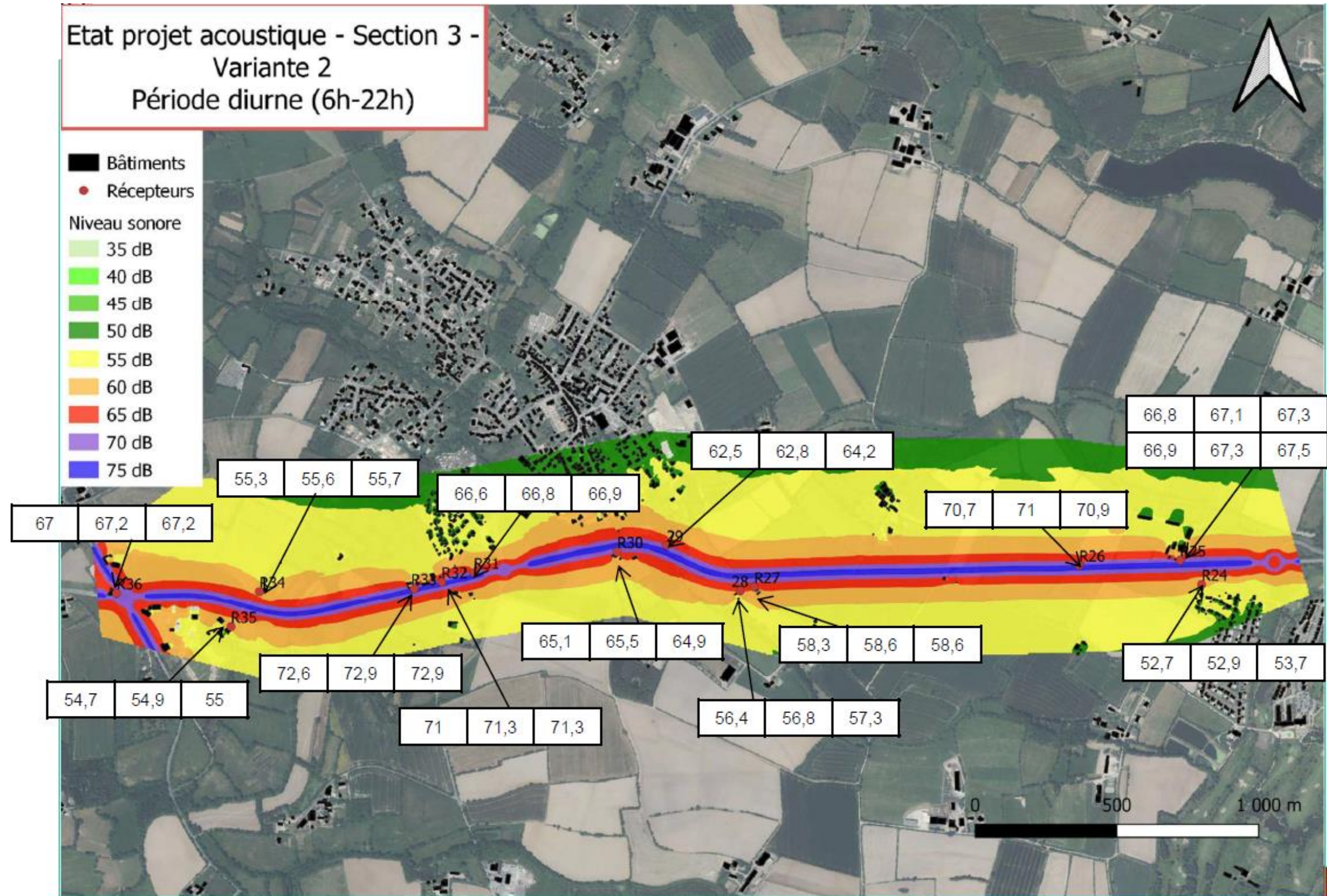


Figure 39 : Niveaux sonores en période diurne en situation Projet – section 3 variante 2

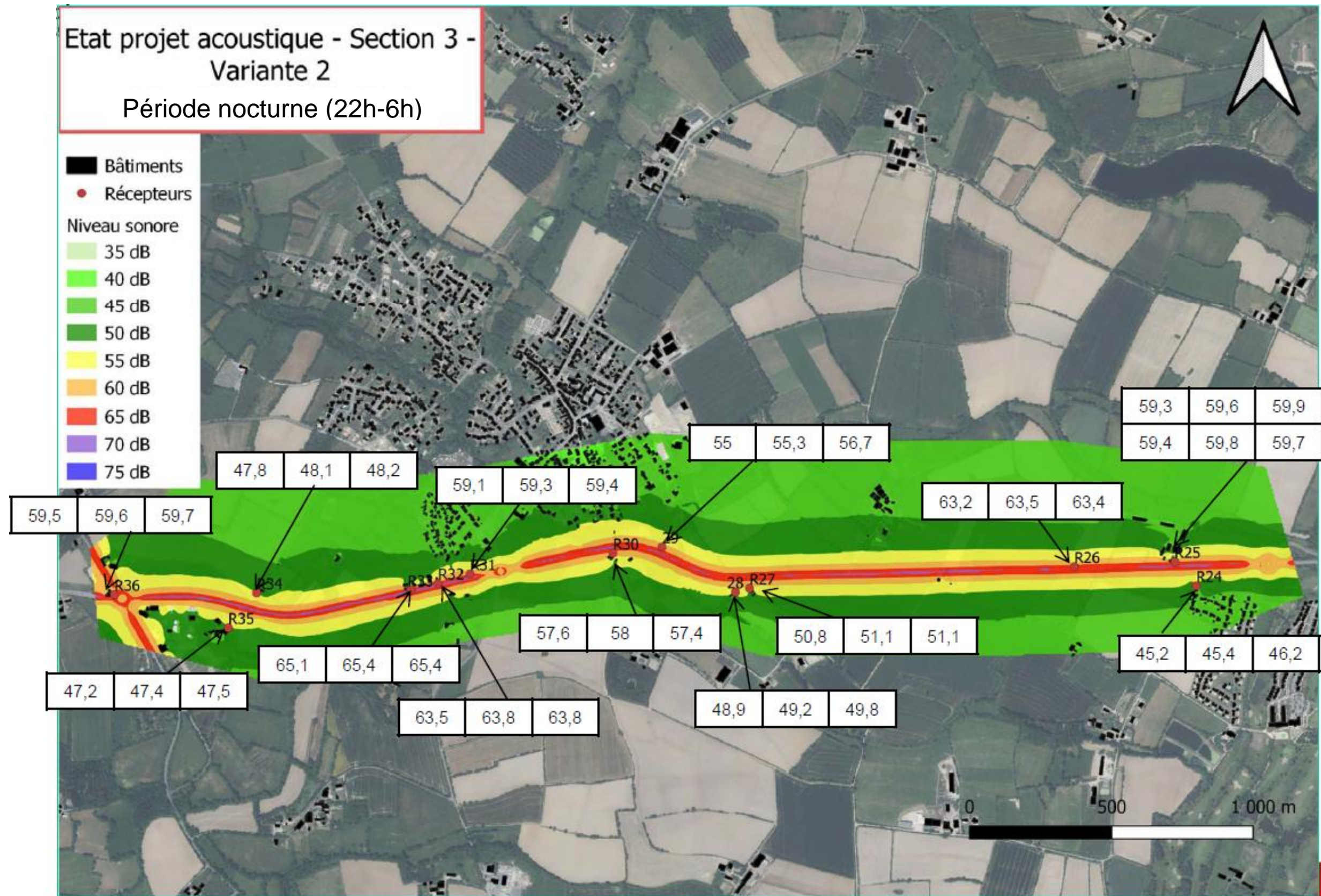


Figure 40 : Niveaux sonores en période nocturne en situation Projet – section 3 variante 2

Variante 1 :

La suppression de l'accès au bourg de Saint-Révérend via la rue René Bazin entraîne une légère augmentation de trafic de l'ordre de 400 véh/j., ce qui explique une augmentation des niveaux de bruit pour certains récepteurs. Le projet entraîne une modification significative au niveau de la Buissonnière. Toutefois, les niveaux sonores constatés avec aménagement sont inférieurs à 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit. Aussi, les seuils d'ambiance sonore modérés sont respectés et ne nécessitent pas la mise en place de protection acoustique.

On constate par ailleurs, au niveau du Birot, une augmentation importante pour l'habitation au nord et une légère baisse pour l'habitation au sud.

Variante 2 :

Aucune modification significative n'est constatée pour la variante 2. A noter que les légères augmentations constatées au niveau de la 1 sont supérieures à celle de cette variante.

On constate également deux légères diminutions des niveaux sonores au niveau du lieudit Le Trac et pour l'habitation au sud du Birot.

❖ Synthèse

La variante 2 semble être la plus favorable d'un point de vue acoustique, puisque présentant globalement des niveaux de bruit moindre qu'en variante 1.

ACOUSTIQUE	
Variante 1	Modification significative pour une habitation mais ne nécessitant pas de protection Légère diminution du bruit pour une habitation Augmentation importante pour un récepteur
Variante 2	Pas de modification significative Diminution légère du bruit pour deux récepteurs Pas d'augmentation importante des niveaux de bruit

1.4.3.4 Bâti et activités économiques

Concernant les impacts sur le bâti et les activités économiques, la variante 1 apparaît plus défavorable que la variante 2 :

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
INCIDENCES SUR LE BATI	Démolition d'un bâtiment, acquis par le Département	Démolition d'un bâtiment, acquis par le Département
ACTIVITES ECONOMIQUES	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



Figure 41 : Impacts sur le bâti

1.4.3.5 Environnement

Les figures pages suivantes représentent les enjeux environnementaux forts au droit de la section 3.

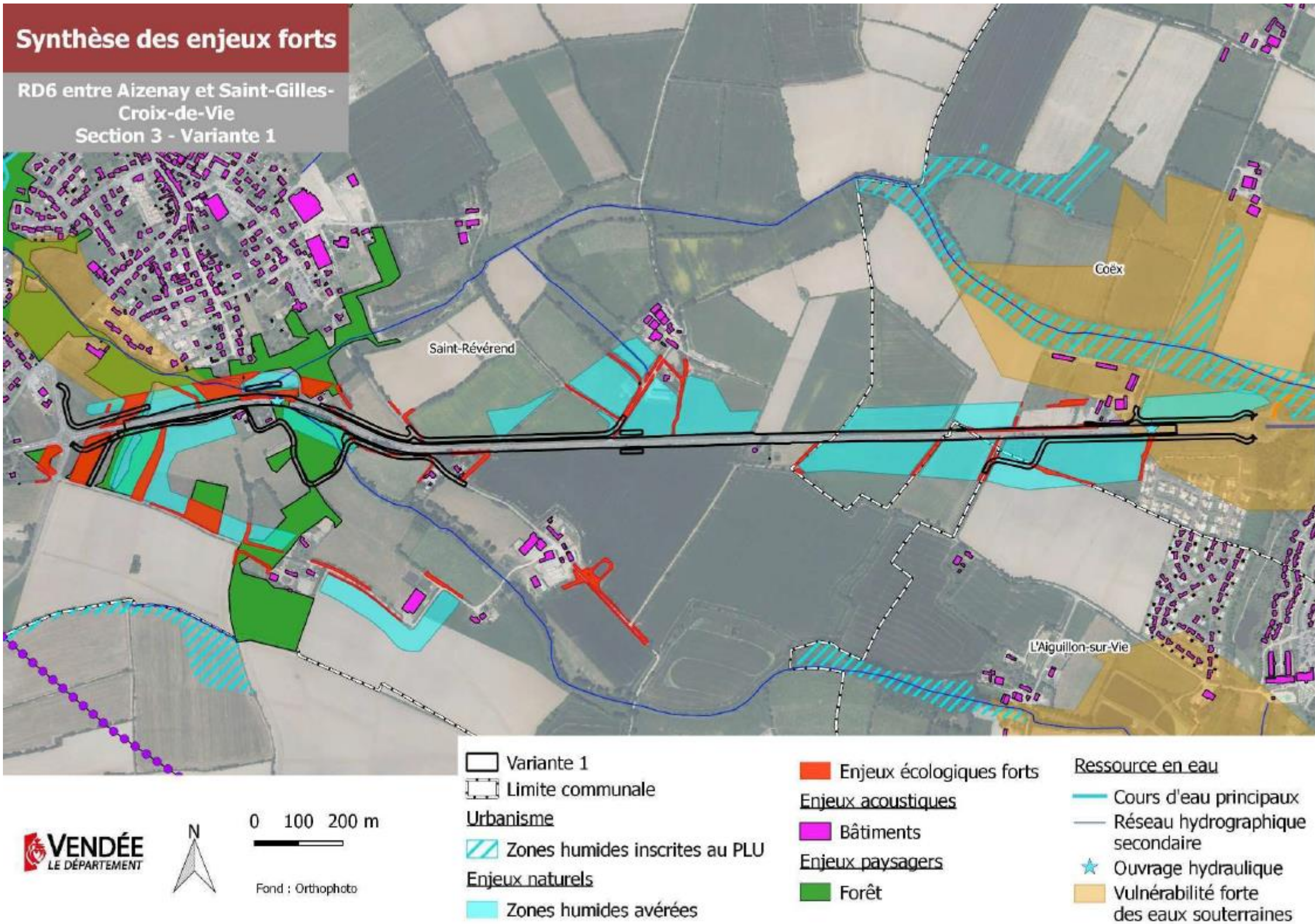


Figure 42 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 3 variante 1

Synthèse des enjeux forts

RD6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie
Section 3 - Variante 2

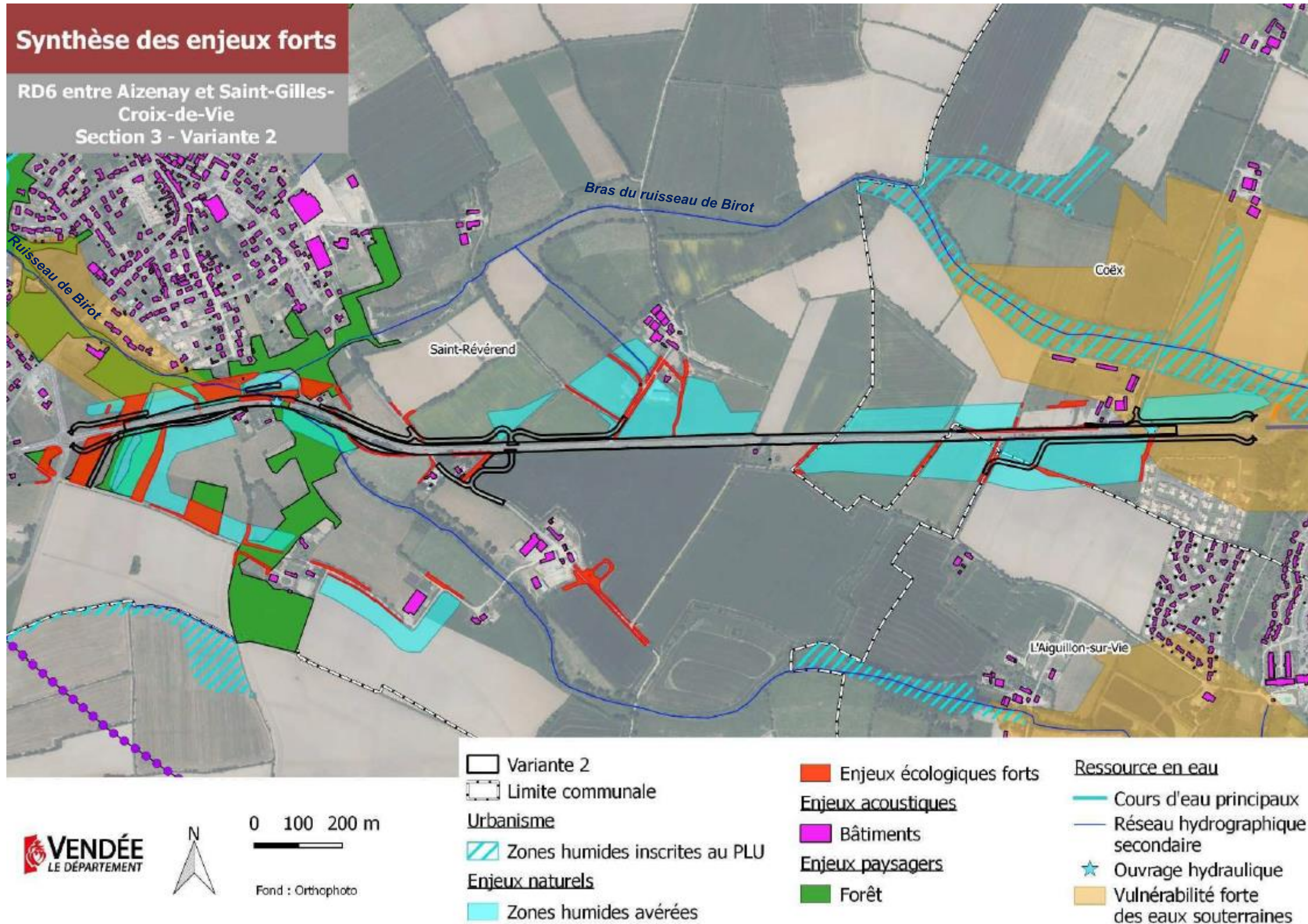


Figure 43 : Synthèse des enjeux environnementaux forts – section 3 variante 2

Les impacts des variantes sont synthétisés dans le tableau suivant :

SOUS-CRITERES	VARIANTE 1	VARIANTE 2
EAUX SOUTERRAINES	Impact potentiel sur la nappe lors des travaux de terrassement moins important (surface imperméabilisée plus faible)	Impact potentiel sur la nappe lors des travaux de terrassement plus important que la variante 1
EAUX SUPERFICIELLES	Ruisseau de Birot recoupé à deux reprises : Déplacement du lit du Birot vers le Nord, compensation par méandrage à prévoir 1 OH existant au droit de la RD6 à prolonger et 1 OH à créer 1 mare impactée	Ruisseau de Birot recoupé une fois : Déplacement du lit du Birot vers le Nord, compensation par méandrage à prévoir 1 OH existant au droit de la RD6 à prolonger 1 mare impactée
HAIES	3 165 ml de haies impactées	3 325 ml de haies impactées
MILIEUX BOISES	0,59 ha de boisements impactés	0,54 ha de boisements impactés
ZONES HUMIDES	1,28 ha de zones humides effectives impactées	1,28 ha de zones humides effectives impactées
FLORE	Aucune espèce protégée impactée	Aucune espèce protégée impactée
CHIROPTERES	6 arbres gîtes potentiels impactés	6 arbres gîtes potentiels impactés
ARTIFICIALISATION DU SOL	Section courante : 34 900 m ² revêtement bitumineux, 31 720 m ² d'espaces verts Voies de rétablissement : 13 900 m ² de revêtement bitumineux, 1 450 m ² de chemin agricole et 15 350 m ² d'accotements et de fossés	Section courante : 34 900 m ² revêtement bitumineux, 31 720 m ² d'espaces verts Voies de rétablissement : 12 025 m ² de revêtement bitumineux, 900 m ² de chemin agricole et 12 925 m ² d'accotements et fossés
SYNTHESE		

On précisera les éléments suivants :

1/ Trois ouvrages de la BSS (Banque de données du Sous-Sol) du BRGM sont situés à proximité de la RD6. L'un d'entre eux, le plus proche du projet, mentionne une donnée de profondeur d'eau ancienne : 1,6 m (24/05/1985). Bien que cette donnée soit ancienne, elle démontre que la nappe d'eaux souterraines est susceptible d'être proche du terrain naturel.

Les aménagements réalisés seront superficiels (altimétries proches du terrain naturel). Les profondeurs de terrassements relatives aux deux variantes ne seront pas importantes (aux alentours d'1,20 m en moyenne).

L'absence de captages d'eau potable et de périmètre de protection associé limite par ailleurs les incidences sur la ressource en eaux souterraines.

2/ En termes de méthodologie pour le milieu naturel, on notera les points suivants :

- S'agissant d'une analyse macro, seuls les principaux enjeux écologiques ont été retenus dans l'analyse des variantes (par exemple les cultures et les prairies qui représentent un enjeu faible n'ont pas été retenues dans l'analyse multicritères) ;
- Les taxons (reptiles, oiseaux, mammifères, arthropodes, etc.) sont directement pris en compte à travers les habitats d'espèces (milieux arbustifs, milieux boisés, milieux aquatiques, etc.) qui correspondent à des habitats de reproduction, de chasse, de transit et/ ou de repos) ;
- Les taxons faisant l'objet d'enjeux localisés et ponctuels, à l'image des arbres gîtes potentiels pour les chiroptères et de la flore, ont été pris en compte séparément afin de les faire ressortir ;
- Concernant les habitats naturels, seules les végétations d'intérêt communautaire et/ou déterminantes ZNIEFF ont été prises en comptes séparément dans l'analyse des variantes, les autres habitats étant pris en compte via les habitats d'espèces (milieux arbustifs, milieux boisés, milieux aquatiques, etc.).

La variante 2 est celle qui présente le moins d'incidences sur le milieu naturel et les continuités écologiques. Elle impacte toutefois un linéaire de haies plus conséquent que la variante 1 (environ 160 ml). **L'option 1 est la plus défavorable car traverse une zone à enjeux écologique fort.**

1.4.3.6 Synthèse de la comparaison des variantes

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		

La variante 2 apparaît comme plus favorable car offrant de meilleures fonctionnalités pour des impacts moindre sur le milieu naturel ainsi que le cadre de vie.

1.5 ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Nota : le bilan de la concertation est disponible en Pièce G.

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.

1.5.1 Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins

1.5.1.1 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.

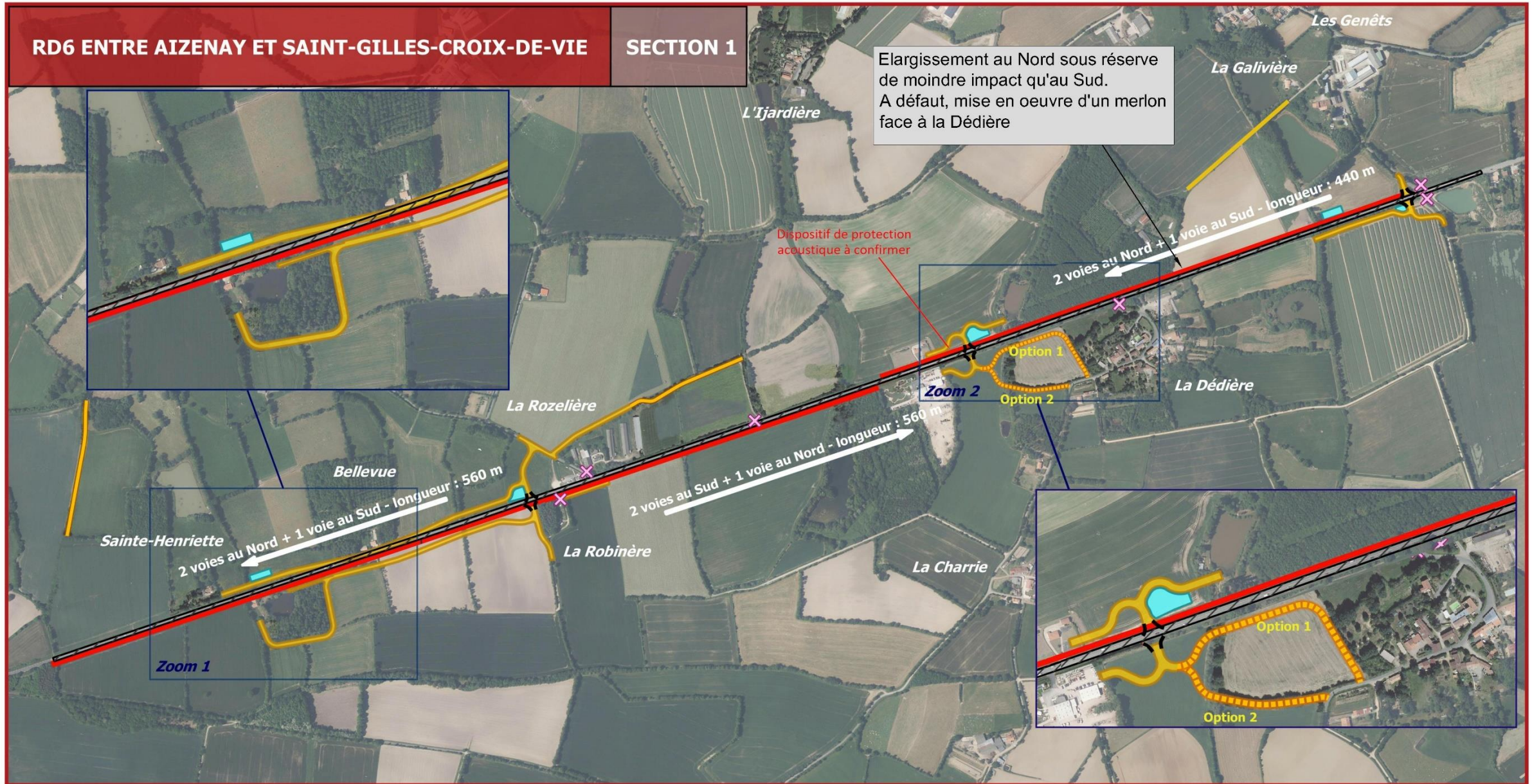
Les 3 créneaux de dépassement sont entrecoupés par 3 carrefours tourne-à-gauche permettant la desserte locale et le rétablissement de chemins agricoles existants, dont le positionnement est confirmé.

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 Dédie, 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).

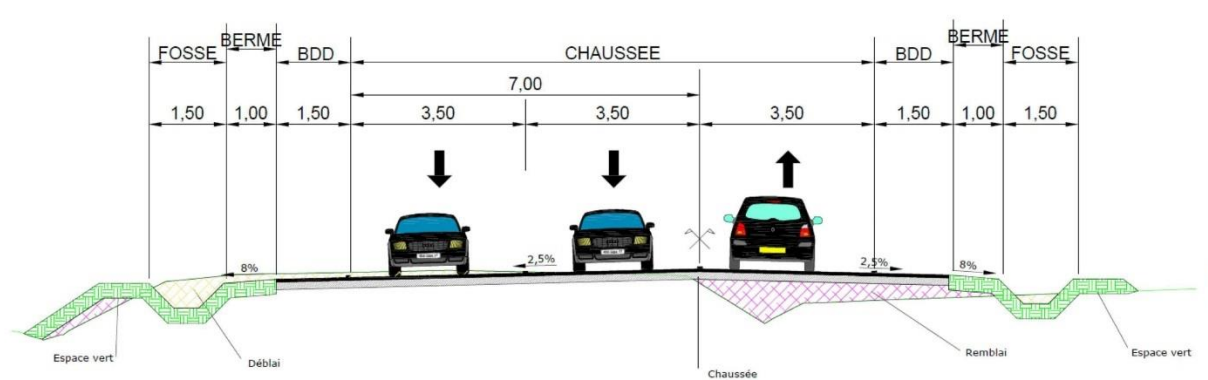
La desserte du Bignon s'effectue via La Galivière.

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



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

Nota : l'option 1 initiale ayant été écartée, l'option 2 initiale est devenue l'option 1 sur ce plan, et l'option 3 issue de la concertation est devenue l'option 2.

Figure 44 : Plan de la section 1 à l'issue de la concertation

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

A Élargissement nord ou sud à l'est de la section (secteur de la Dédrière)

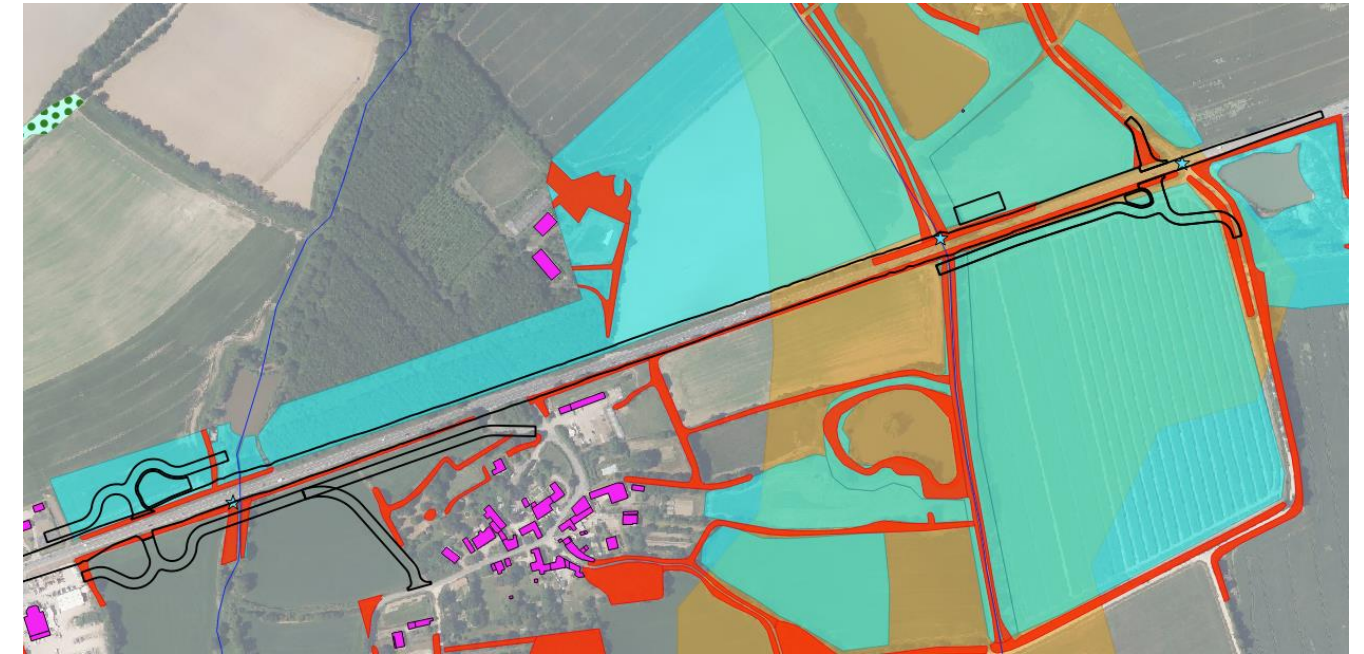
Concernant l'élargissement au nord, celui-ci impacte de manière limitée un boisement ainsi que des zones humides, que l'élargissement au sud ne présente pas. Cependant, l'élargissement au sud impacte un linéaire plus important de haies présentant un enjeu écologique fort ainsi que des terrains agricoles.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

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

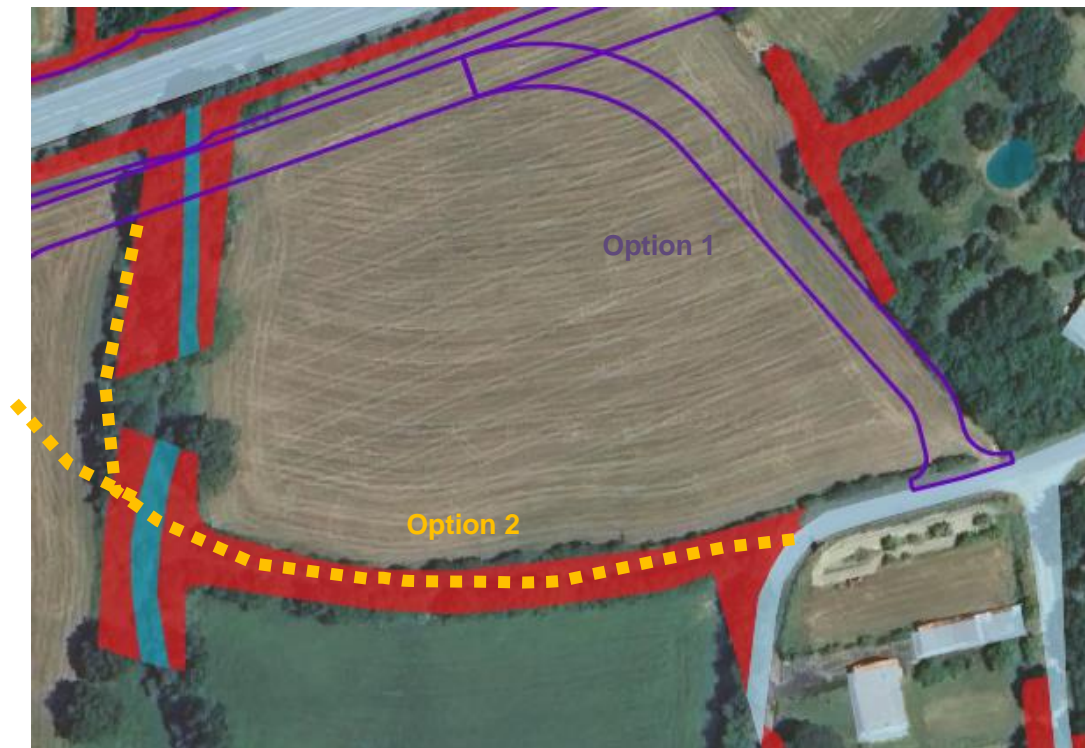
B Options 1 ou 2 (secteur de la Dédrière)

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 46 : Enjeux écologiques au droit des options

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

Option 1

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

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.

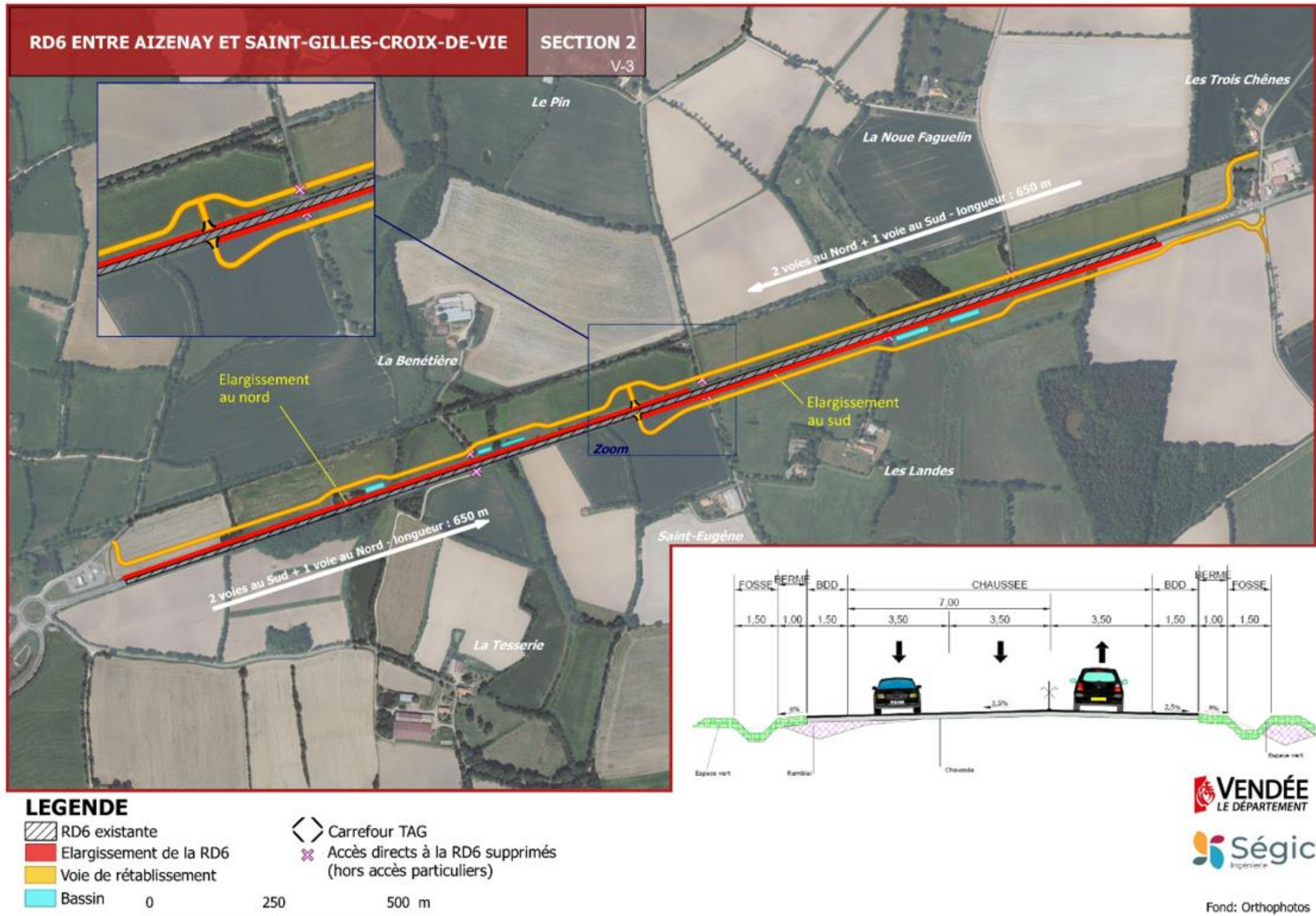


Figure 47 : Plan de la section 2 à l'issue de la concertation

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

1.5.3.1 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.

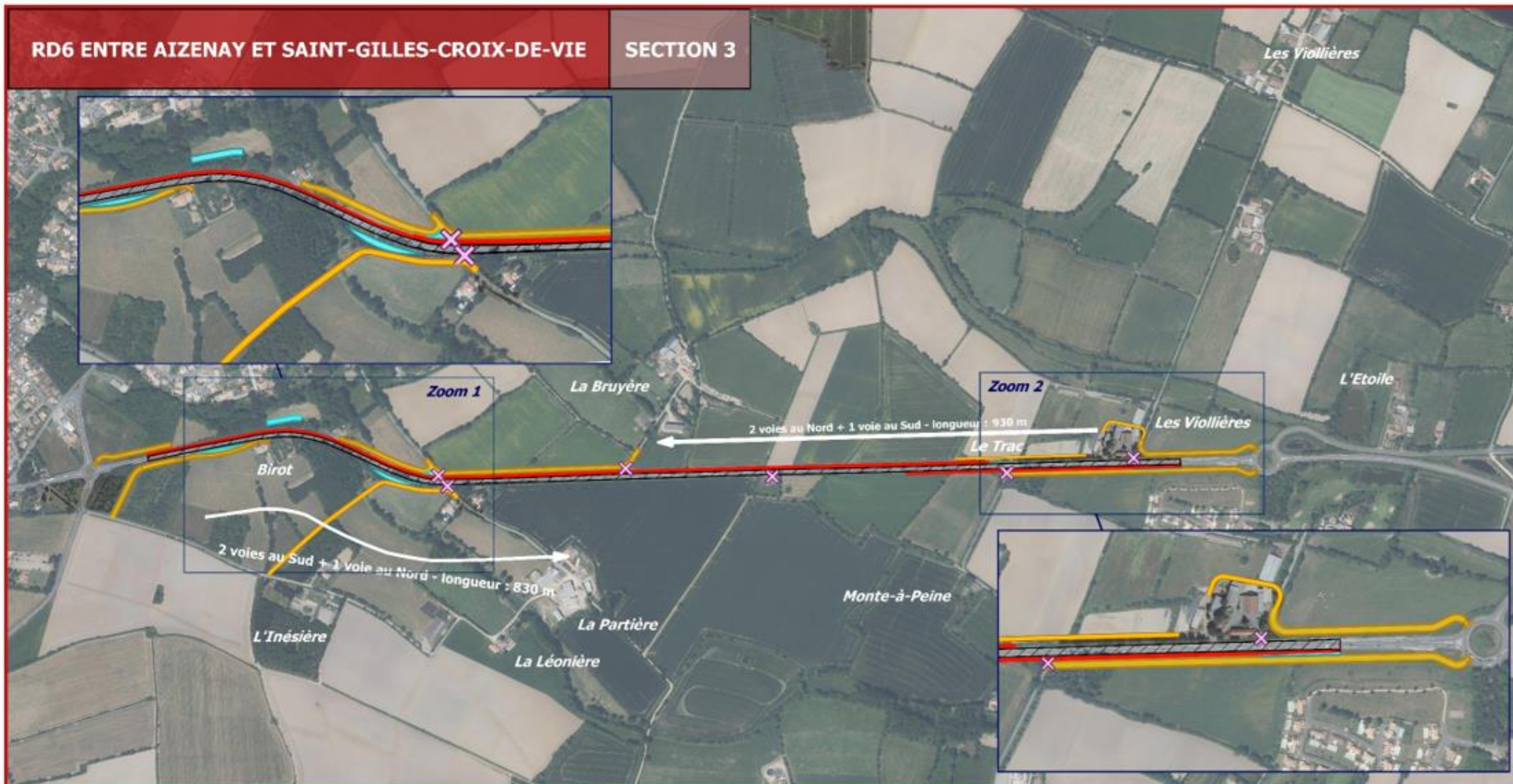
Au nord, le lieudit la Bruyère sera raccordé à la rue René Bazin, de même pour l'habitation située au Birot par une voie de rétablissement longeant la RD 6.

Au sud, la Landette et la Buissonnière 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.

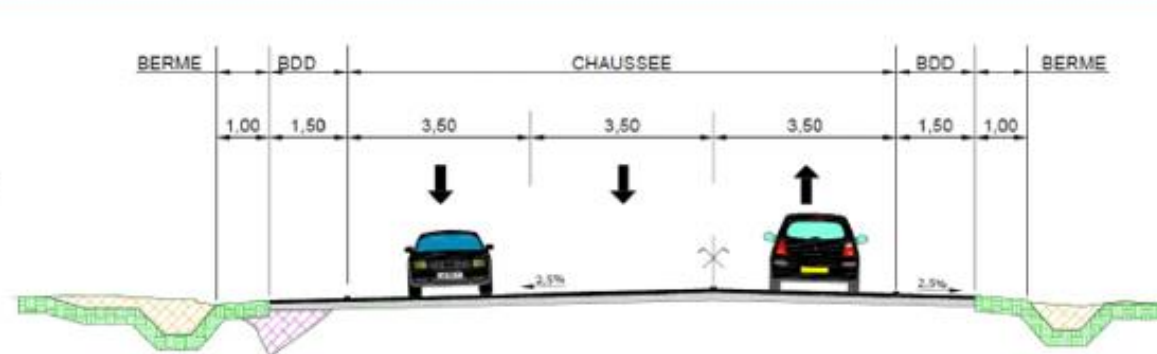
Le site d'exploitation des Viollières est desservi par l'arrière et la voie de rétablissement agricole créée au nord de la RD 6 longe la route. La voie de rétablissement agricole projetée au sud de la RD 6 traverse le bois existant.



LEGENDE

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

0 250 500 m



N




Fond: Orthophotos

Figure 48 : Plan de la section 3 à l'issue de la concertation

1.5.3.2 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 :

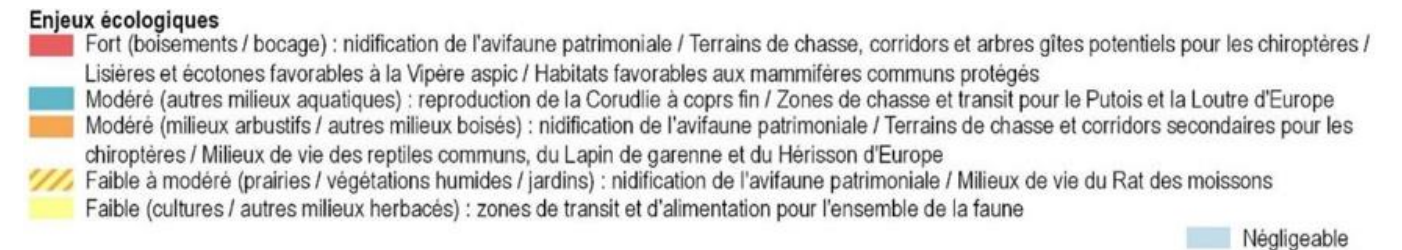
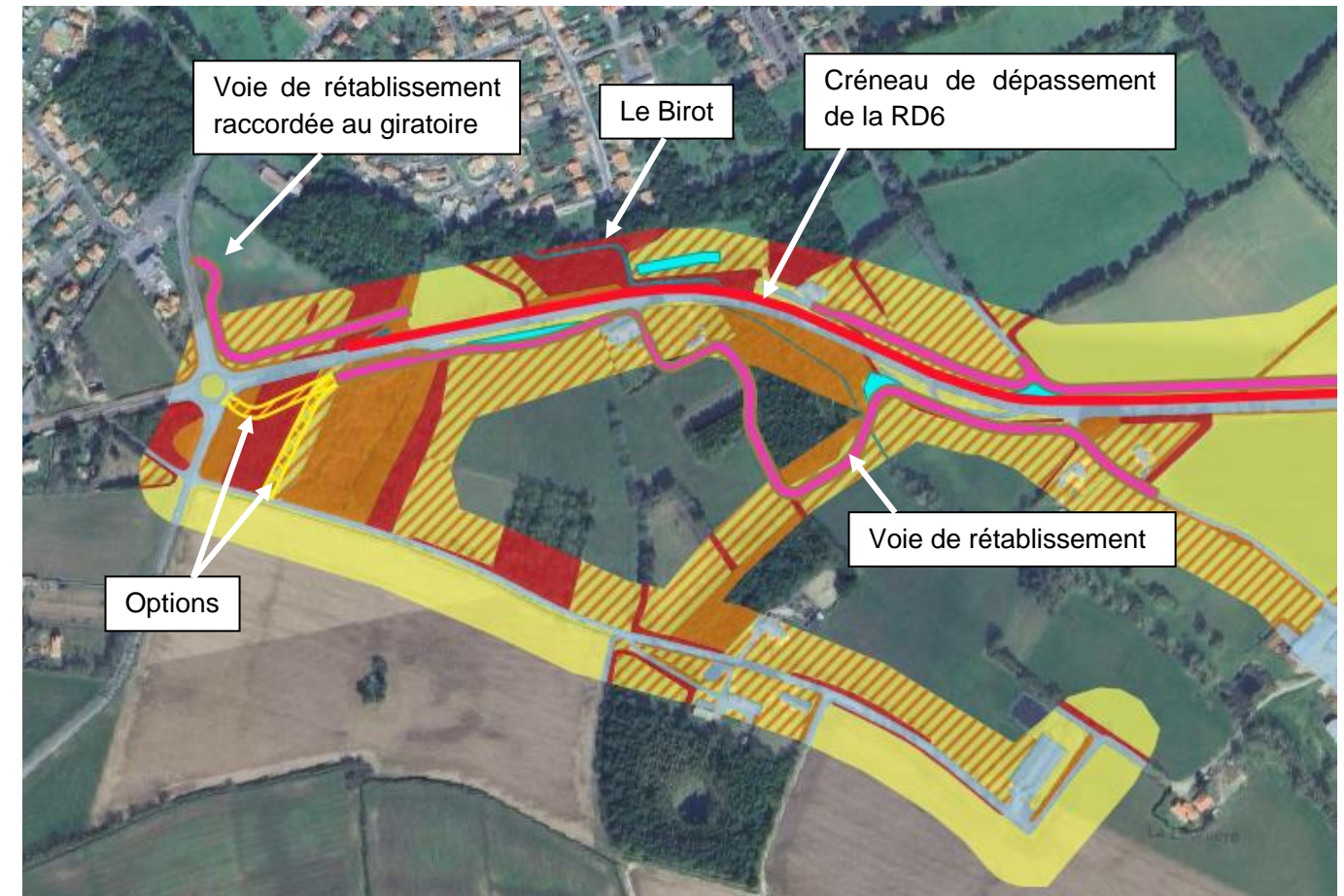
- À l'hibernation, au transit et à l'alimentation des amphibiens en phase terrestre ;
- À la parturition et au repos hivernal de la Vipère aspic, et constituant des caches et des abris pour les reptiles ;
- Au Putois d'Europe et aux mammifères communs ;
- Aux chiroptères (arbres à cavités et terrains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

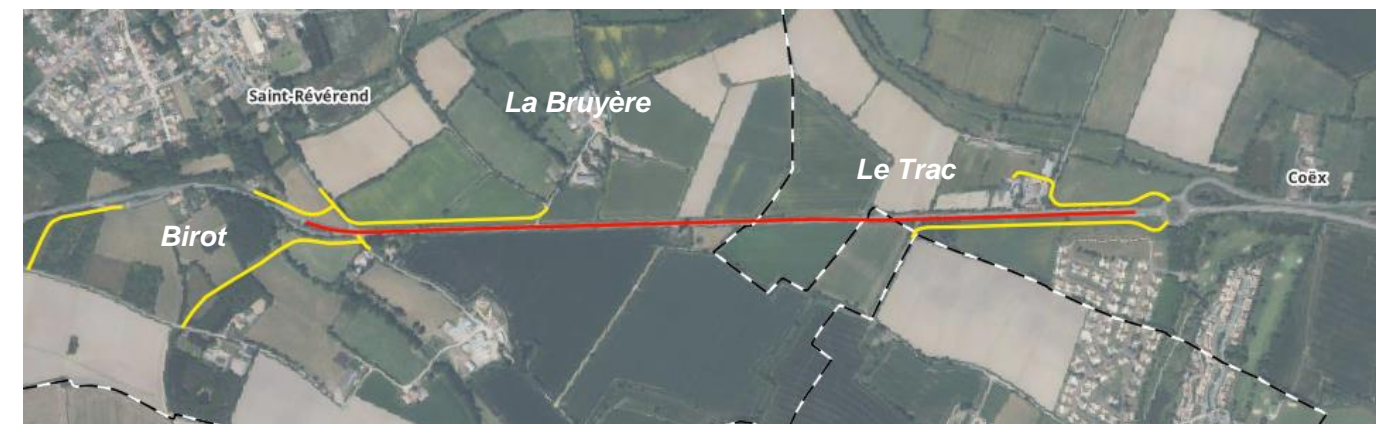
La suppression de ce créneau de dépassement, rend également inutile la voie de rétablissement raccordée au giratoire au nord de la RD 6. Cette voie de rétablissement traversait notamment un champ présentant des intérêts écologiques pour l'avifaune (nidification et secteur d'alimentation de l'avifaune 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 49 : Adaptations du projet

2 PRESENTATION DU PROJET TECHNIQUE RETENU

2.1 HISTORIQUE DE L'OPERATION

2.1.1 Contexte

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.

2.1.2 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 créneaux 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 lieu-dit 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.

2.1.3 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 44 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).

2.1.4 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 : <ul style="list-style-type: none"> - 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 : <ul style="list-style-type: none"> - Création de créneaux 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
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

2.2 PRESENTATION 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.

Dans le cadre de la démarche « Eviter Réduire Compenser » (ERC), le créniaux 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 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
Berme	1.00
Arrondi de talus	0.50

Le dévers normal de chaussée est de 2.5 %.

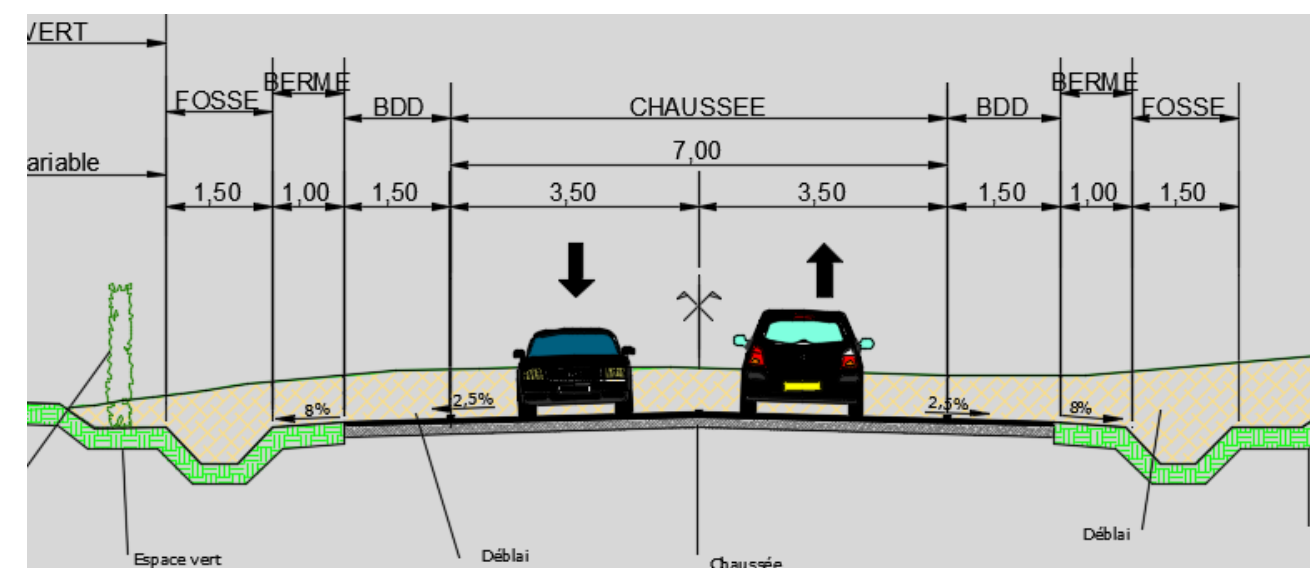


Figure 50 : Profil en travers de la RD6 en section à 2 voies

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

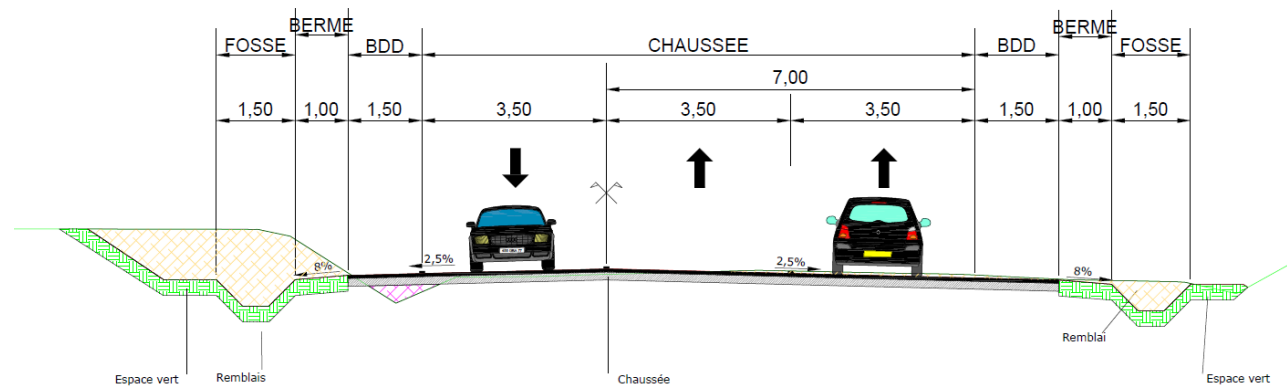


Figure 51 : Profil en travers de la RD6 en section à 3 voies

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.

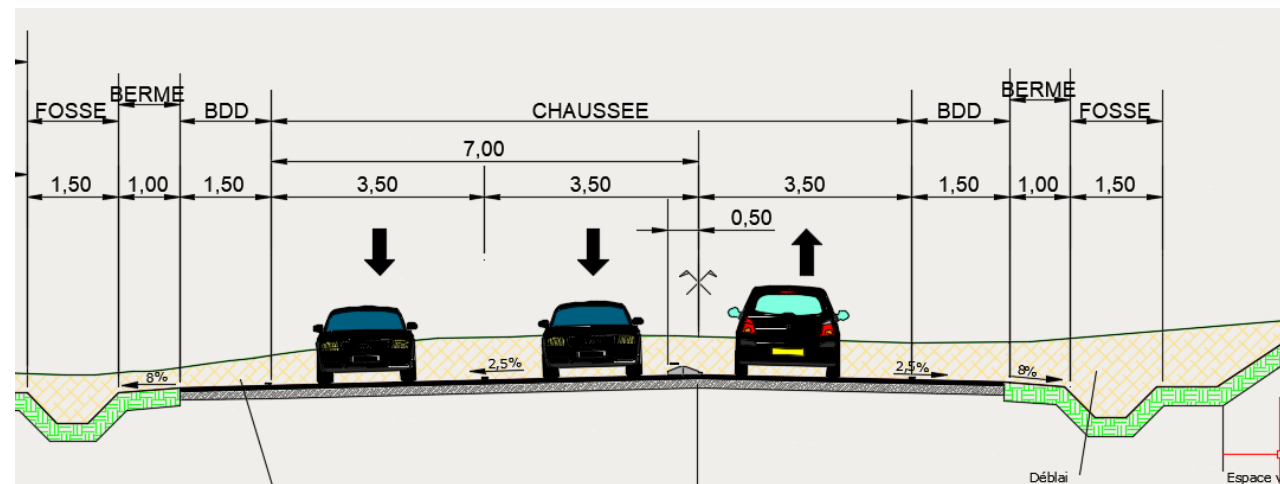


Figure 52 : Profil en travers de la RD6 en tourne à gauche

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.

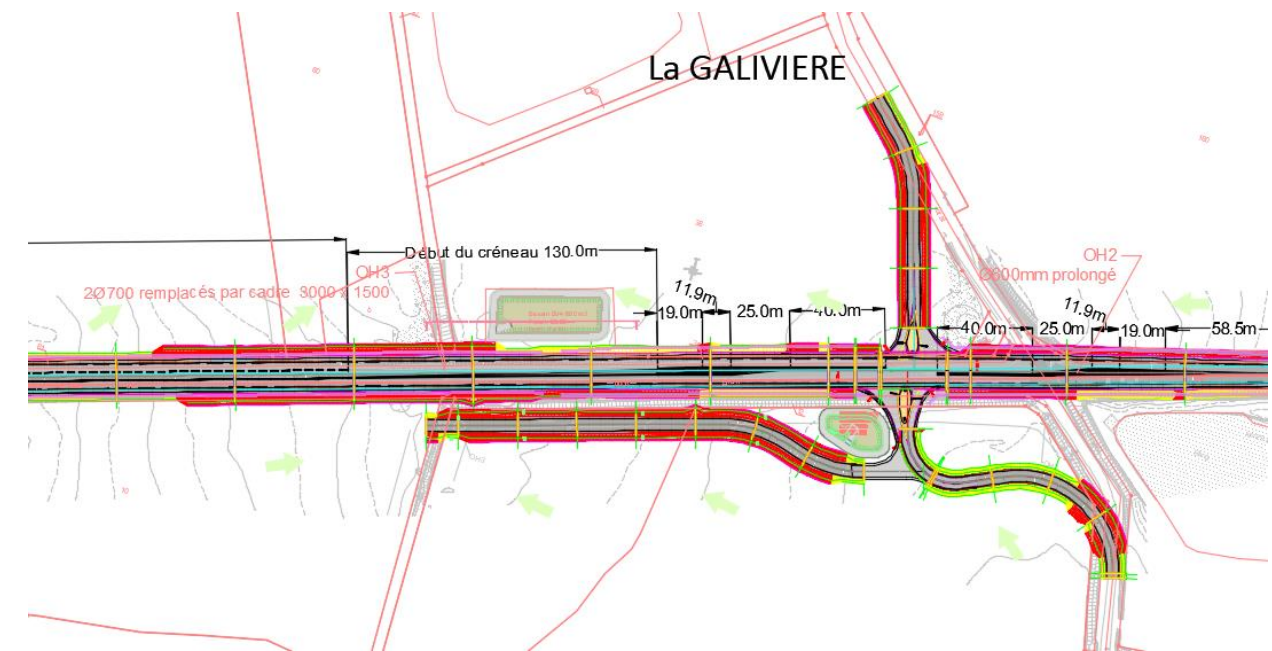


Figure 53 : Plan du carrefour d'extrémité Est Section 1

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 :

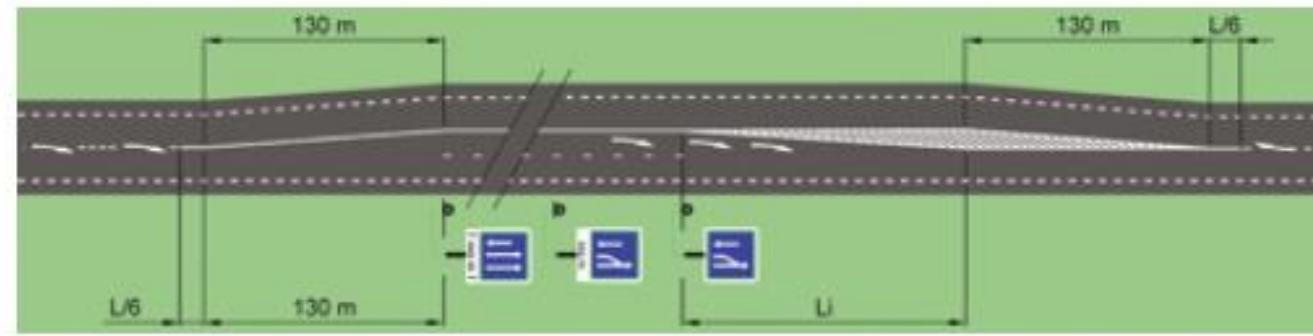


Figure 54 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

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 55 : 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 à Gauche, les carrefours de la Galivière et celui de la Dédrière.

A.c Carrefour La Dédrière

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

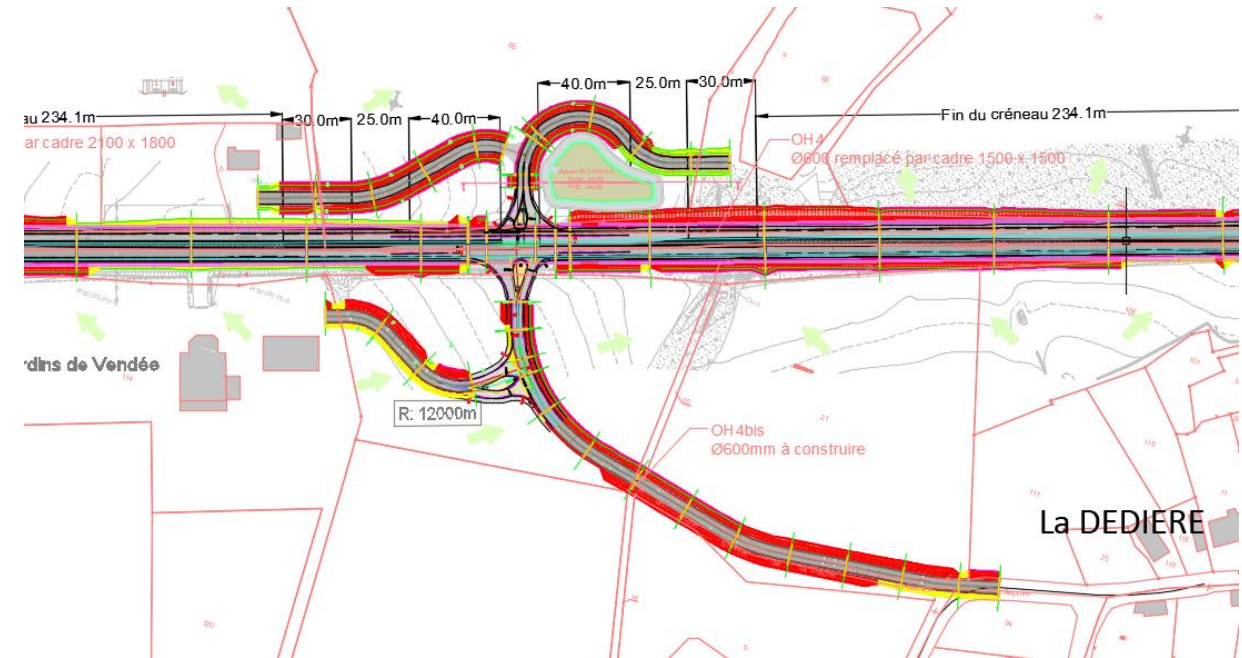


Figure 56 : Plan du carrefour de la Dédrière - Section 1

A.d Créneau Central

Ce créneau permet un dépassement en toute sécurité pour le sens ouest → est.
Il est basé sur le schéma de l'ARP 2022 suivant :

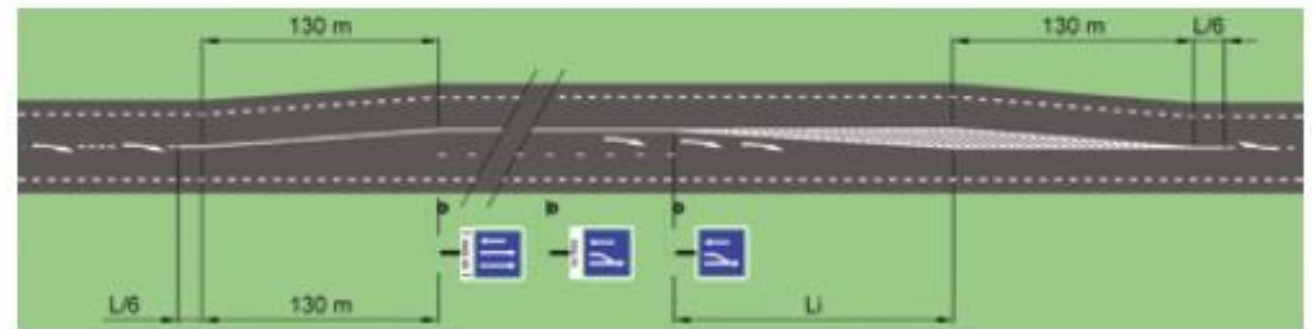


Figure 57 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

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.

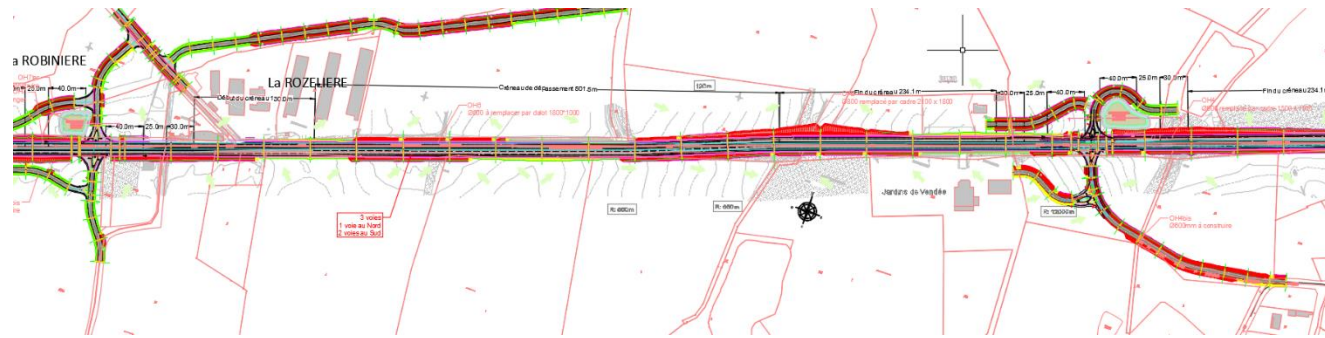


Figure 58 : Plan du créneau Section 1 - Centre

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 Dédieère 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.

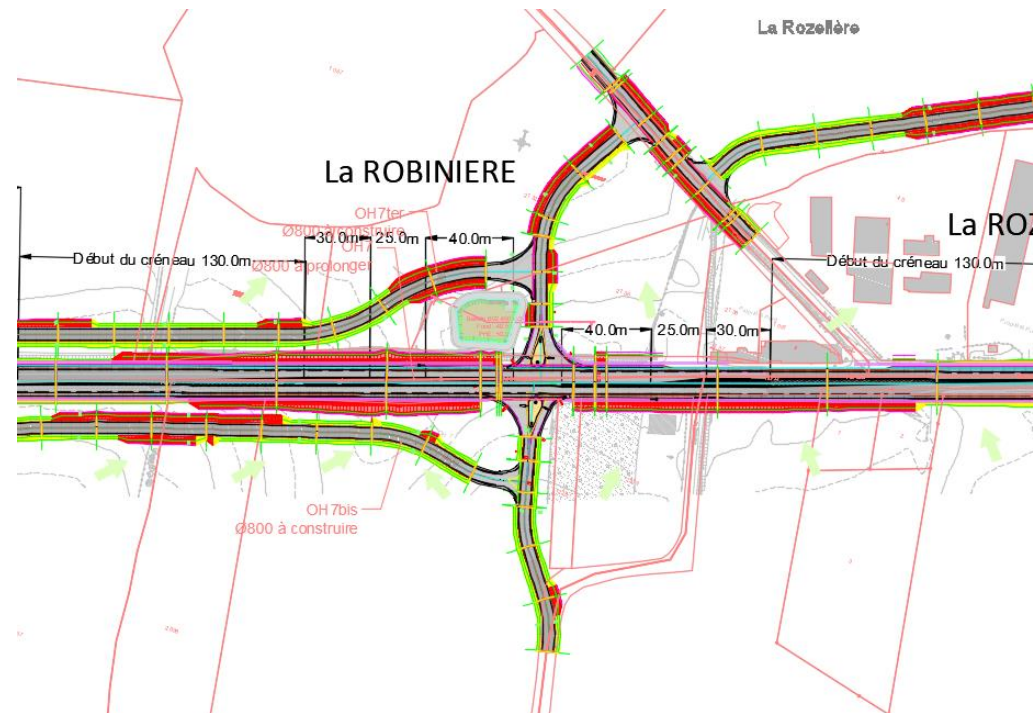


Figure 59 : Plan du carrefour de la Robinière - Section 1

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 :

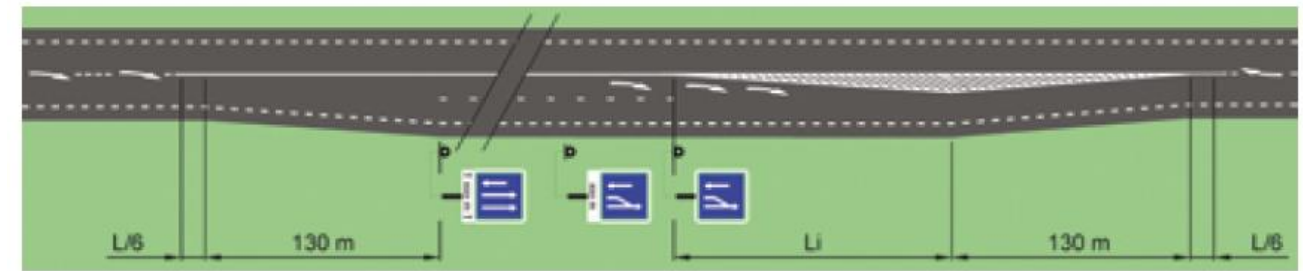


Figure 60 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement - ARP 2022

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 61 : 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 :

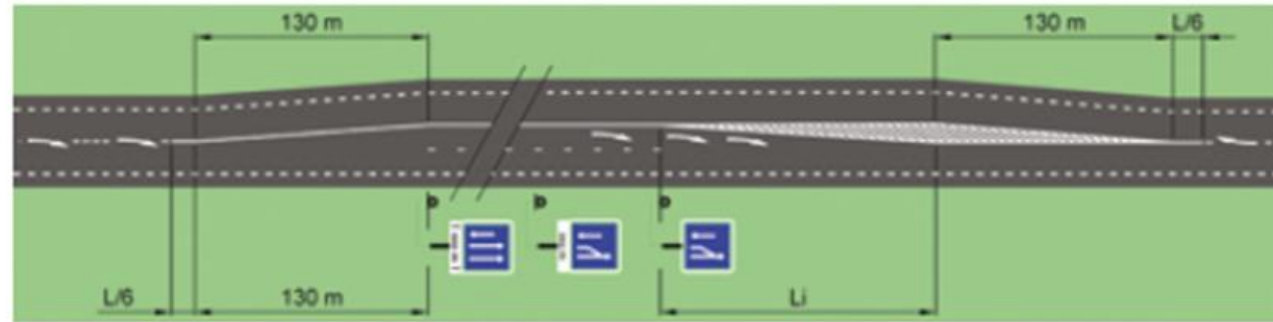


Figure 62 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

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.

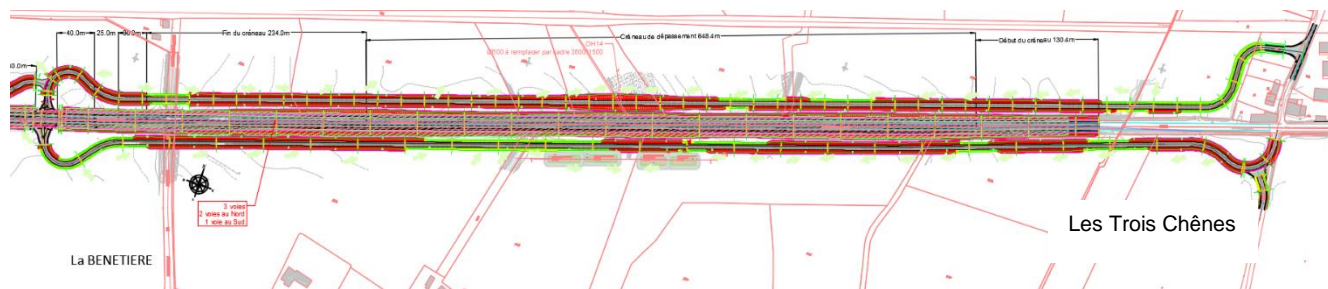


Figure 63 : Plan du créneau Section 1 - Est

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.

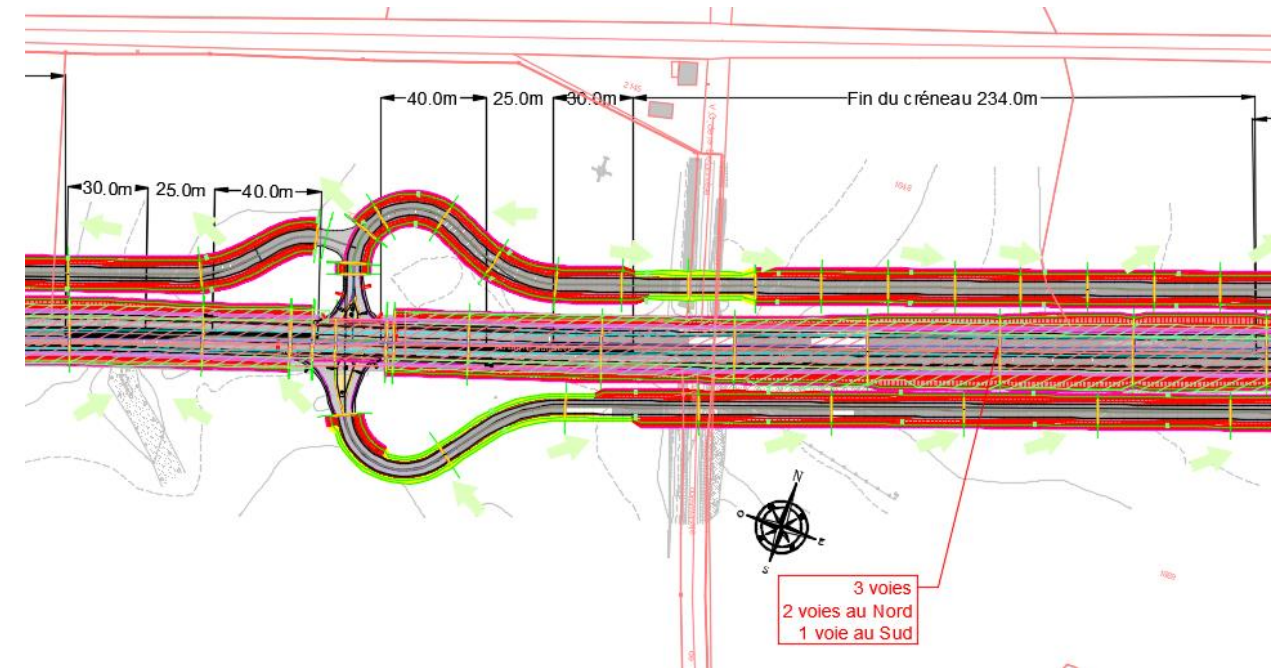


Figure 64 : Plan du carrefour de Saint Eugène - Section 2

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 :

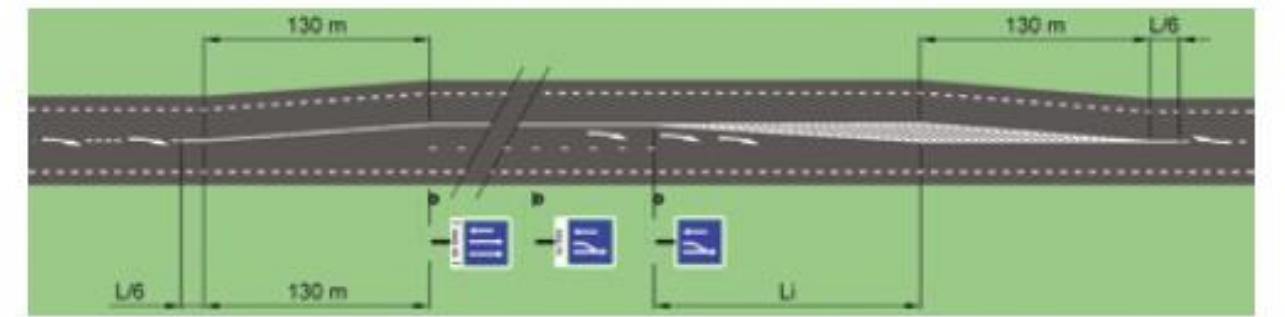


Figure 65 : Schéma de construction d'un créneau de dépassement – ARP 2022

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.

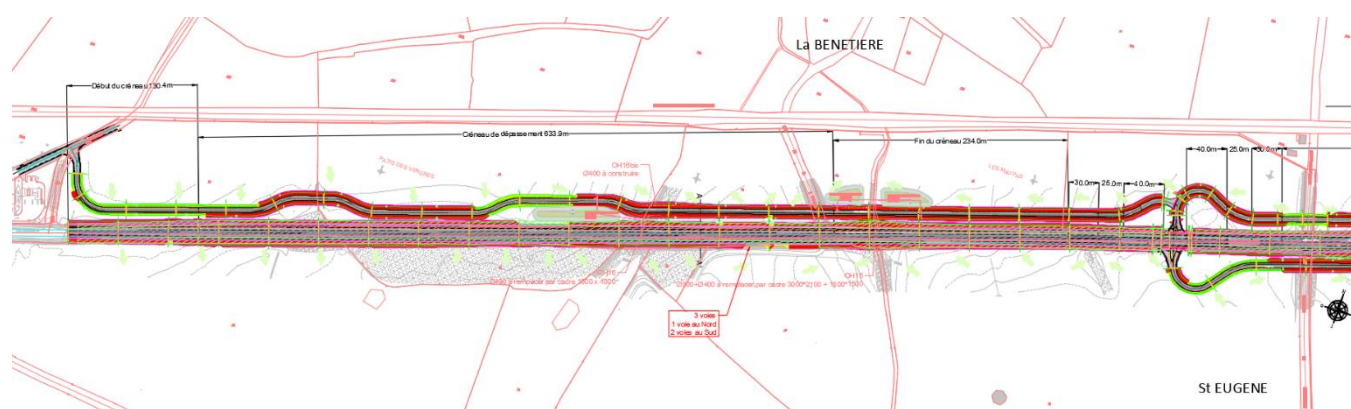


Figure 66 : Plan du créneau Section 2 - ouest

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 :

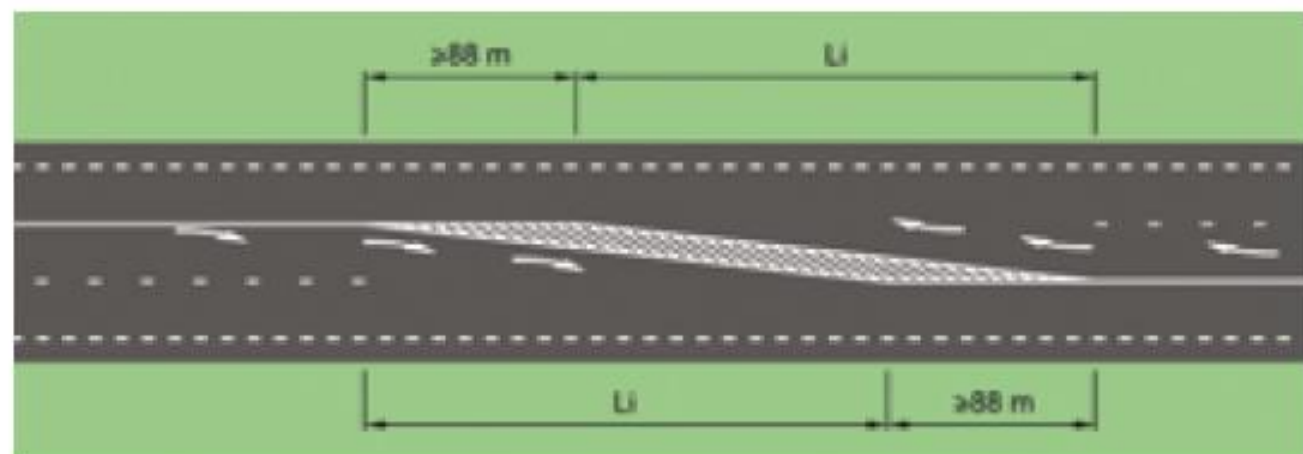


Figure 67 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022

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 :

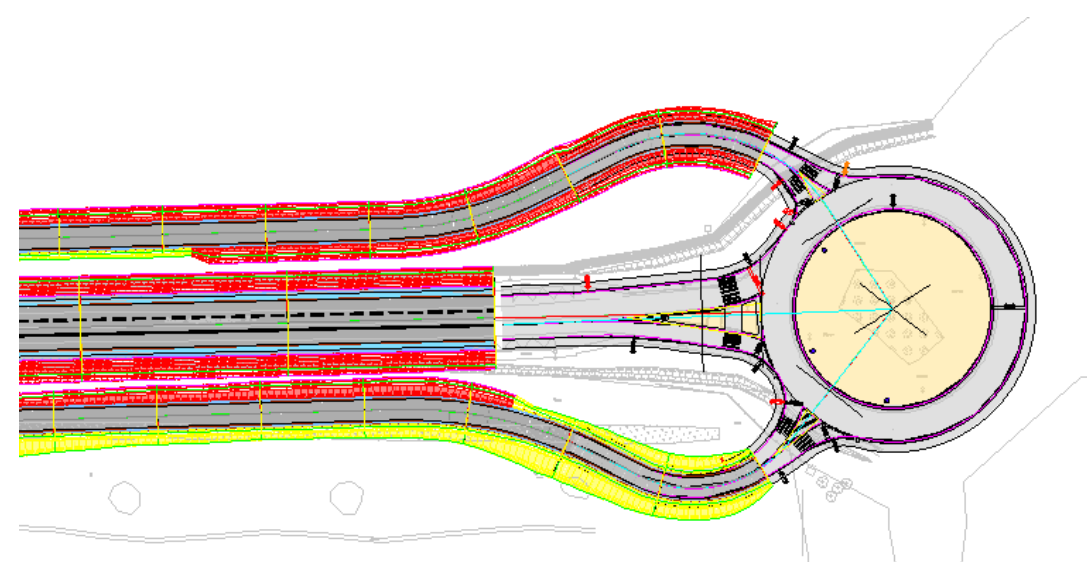


Figure 68 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies

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 :

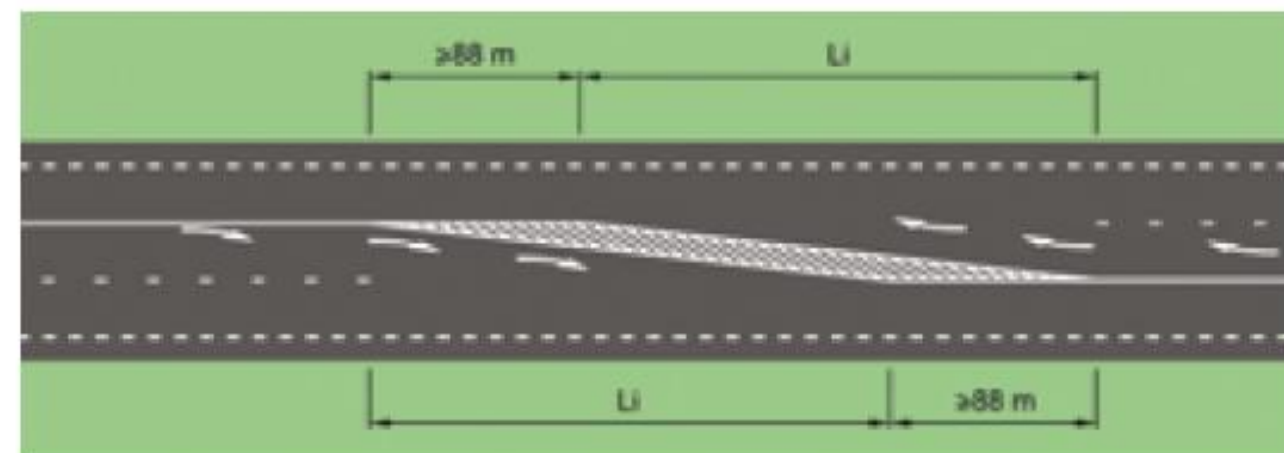


Figure 69 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022

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.

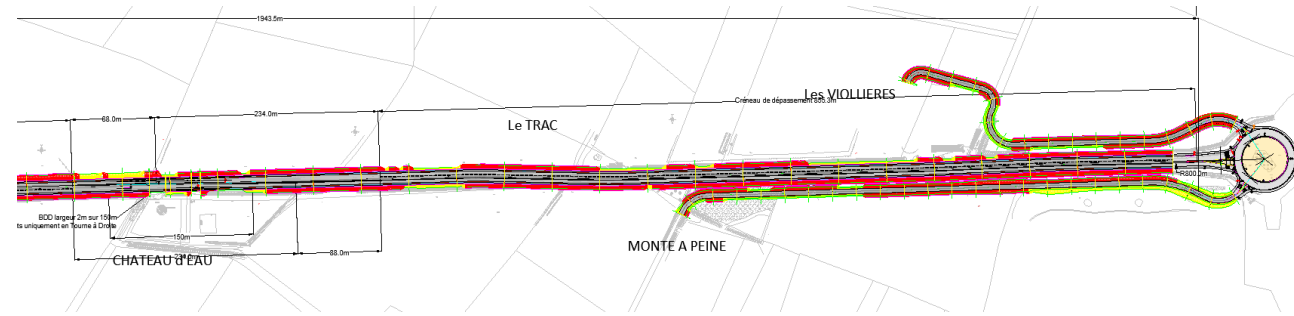


Figure 70 : Plan du créneau Section 3 - Est

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.

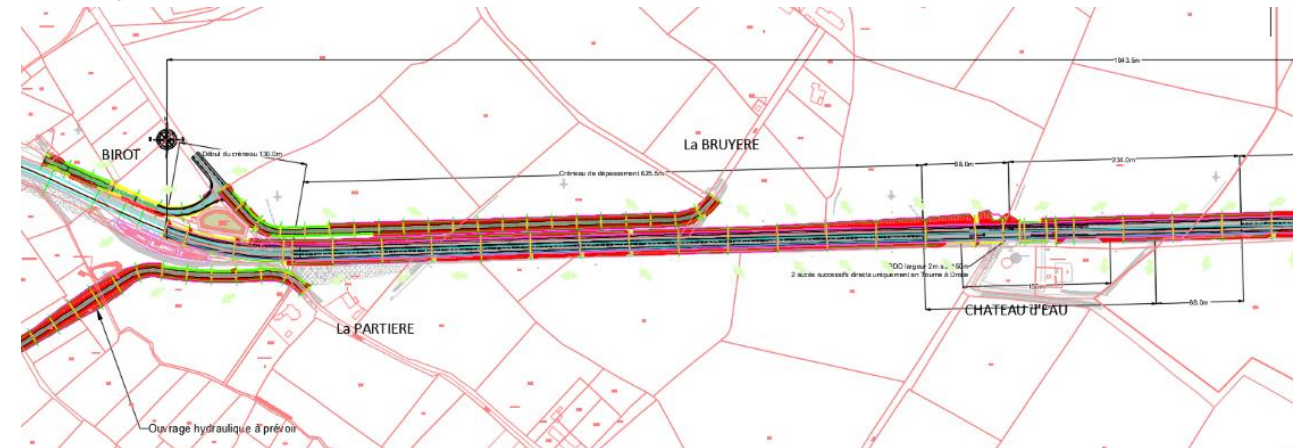


Figure 73 : Plan du créneau Section 3 - Ouest

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.

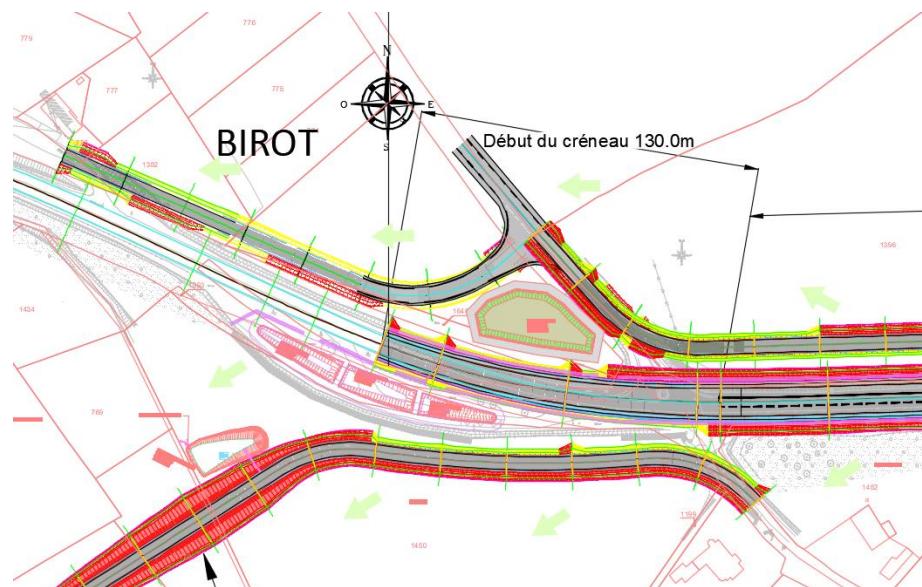


Figure 71 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies

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

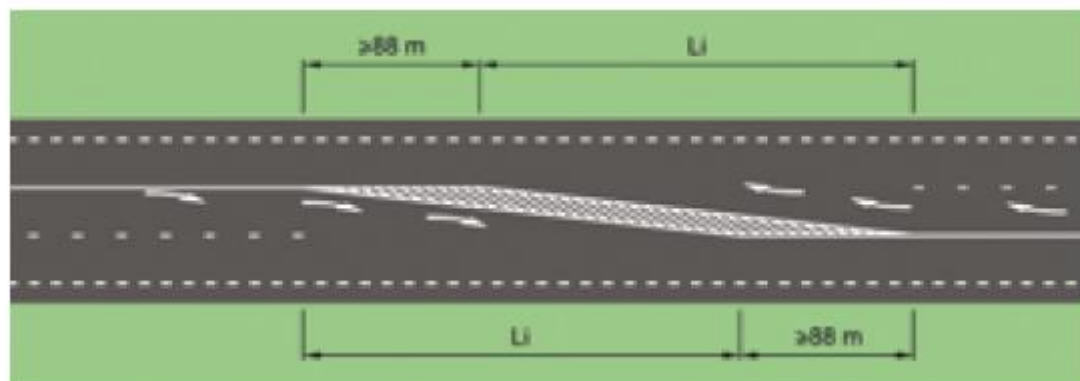


Figure 72 : Schéma de construction d'une transition entre deux créneaux convergents – ARP 2022

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 fermes.

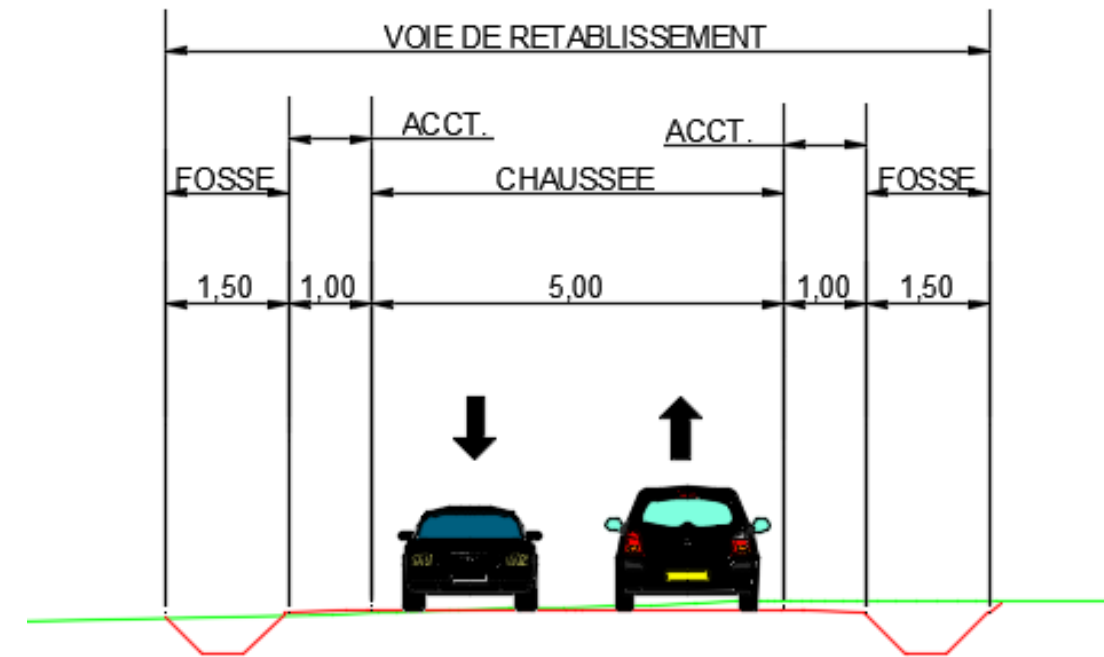


Figure 74 : Profil en travers des voies de rétablissement

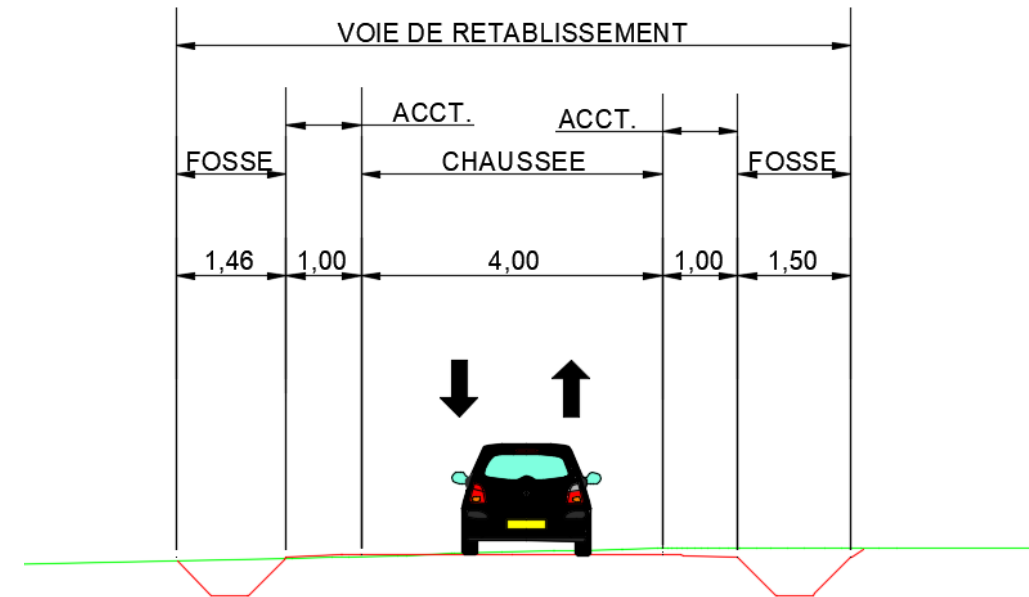
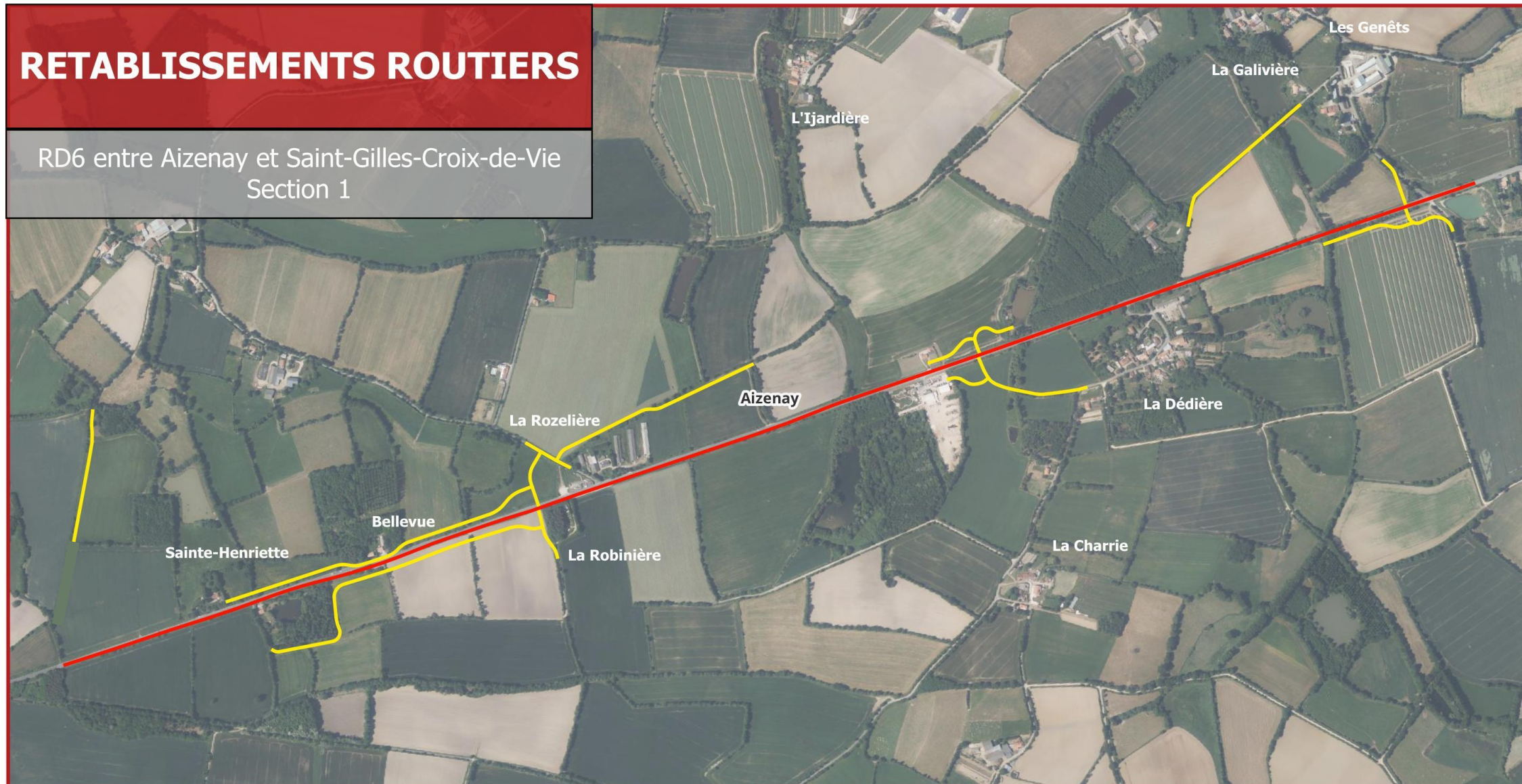


Figure 75 : Profils en travers des voies de rétablissement

RETABLISSMENTS ROUTIERS

RD6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie
Section 1



LEGENDE

- RD6
- Rétablissements routiers
- ▭ Limites communales

0 0,1 0,2 km



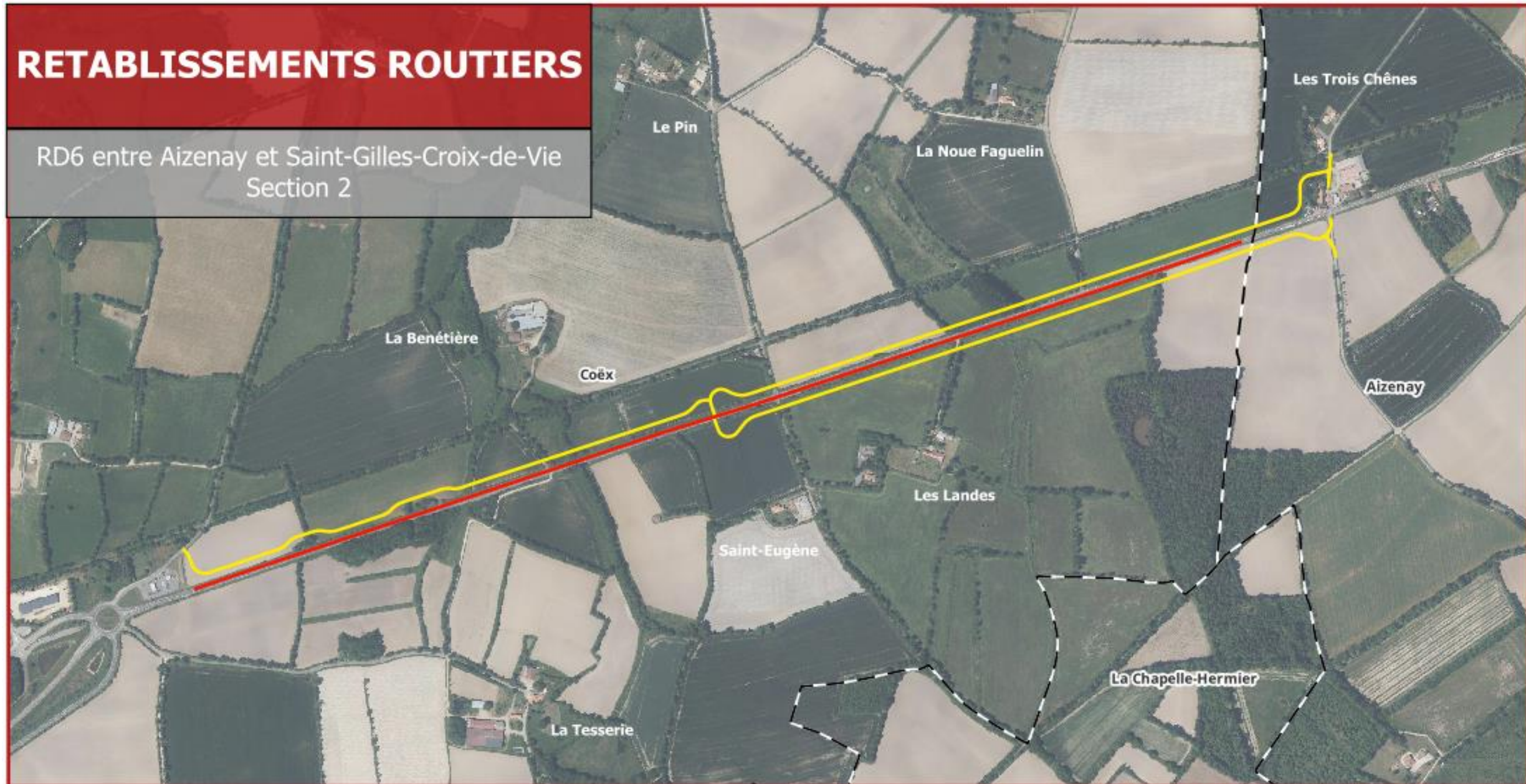
VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Fond: Orthophotos

Figure 76 : 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

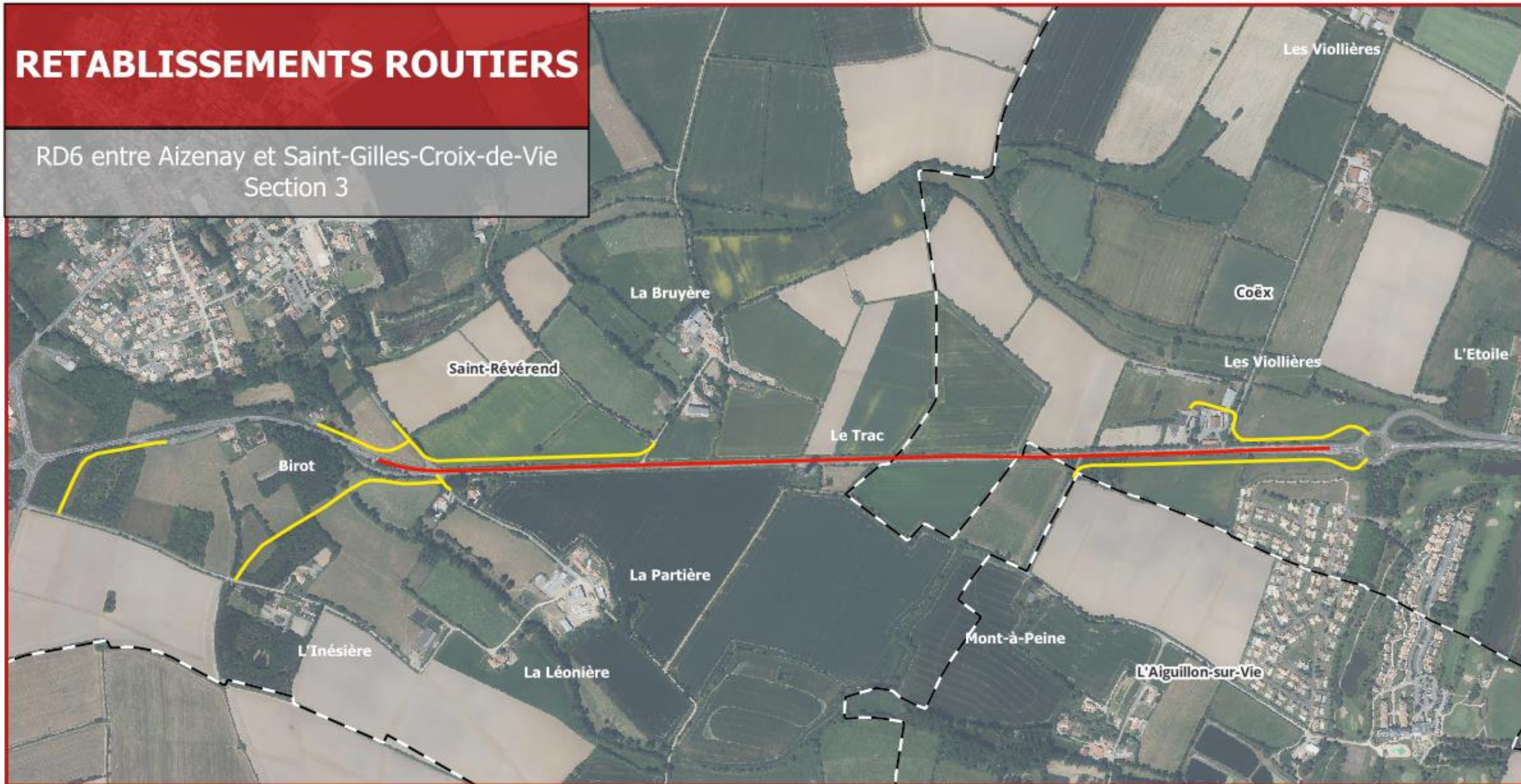


Fond: Orthophotos

Figure 77 : 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 78 : 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.

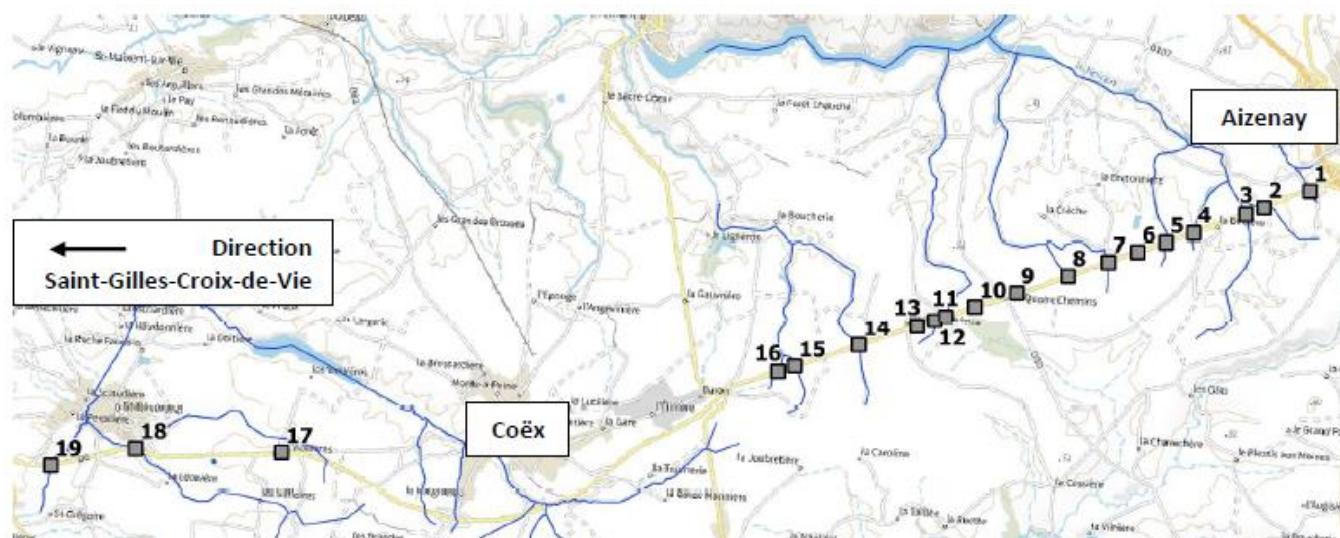


Figure 79 : Localisation des ouvrages hydrauliques le long de la RD6 (source : Aquagéosphère/ IGN)

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 :

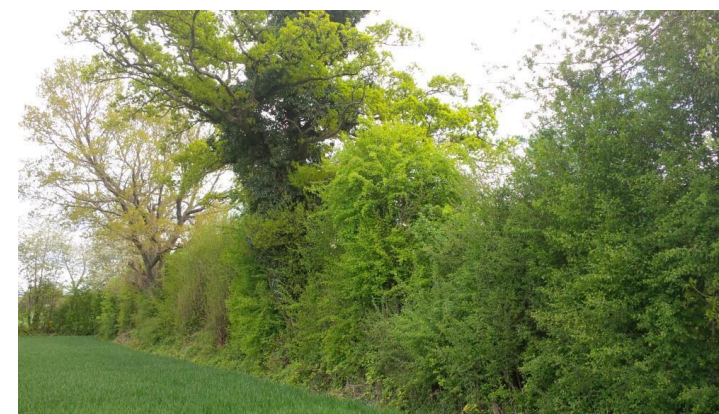


Illustration 80 : Exemple de haie bocagère

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 81 : 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 82 : 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 plans du projet technique en format natif sont disponibles en Pièce M Annexes.

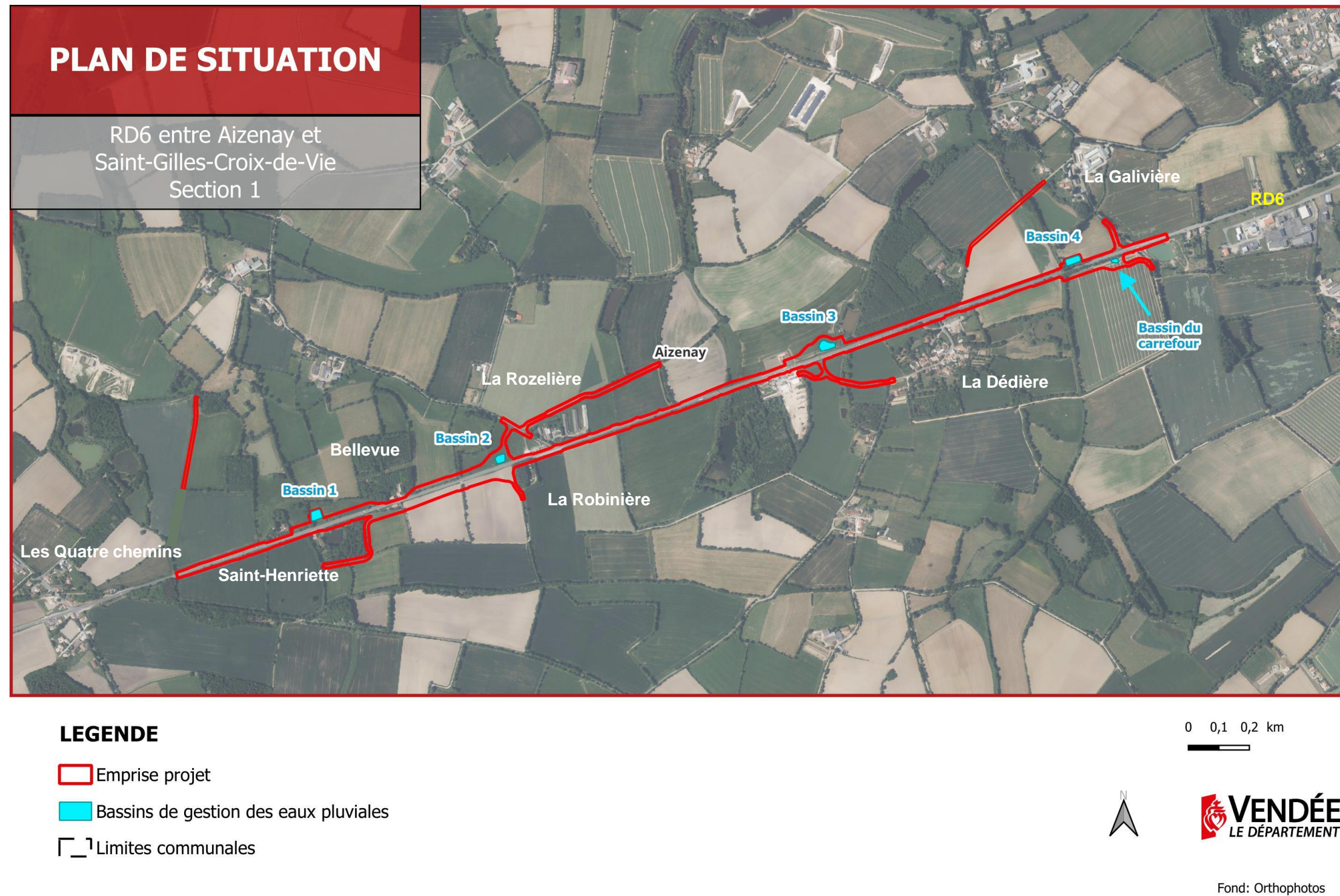
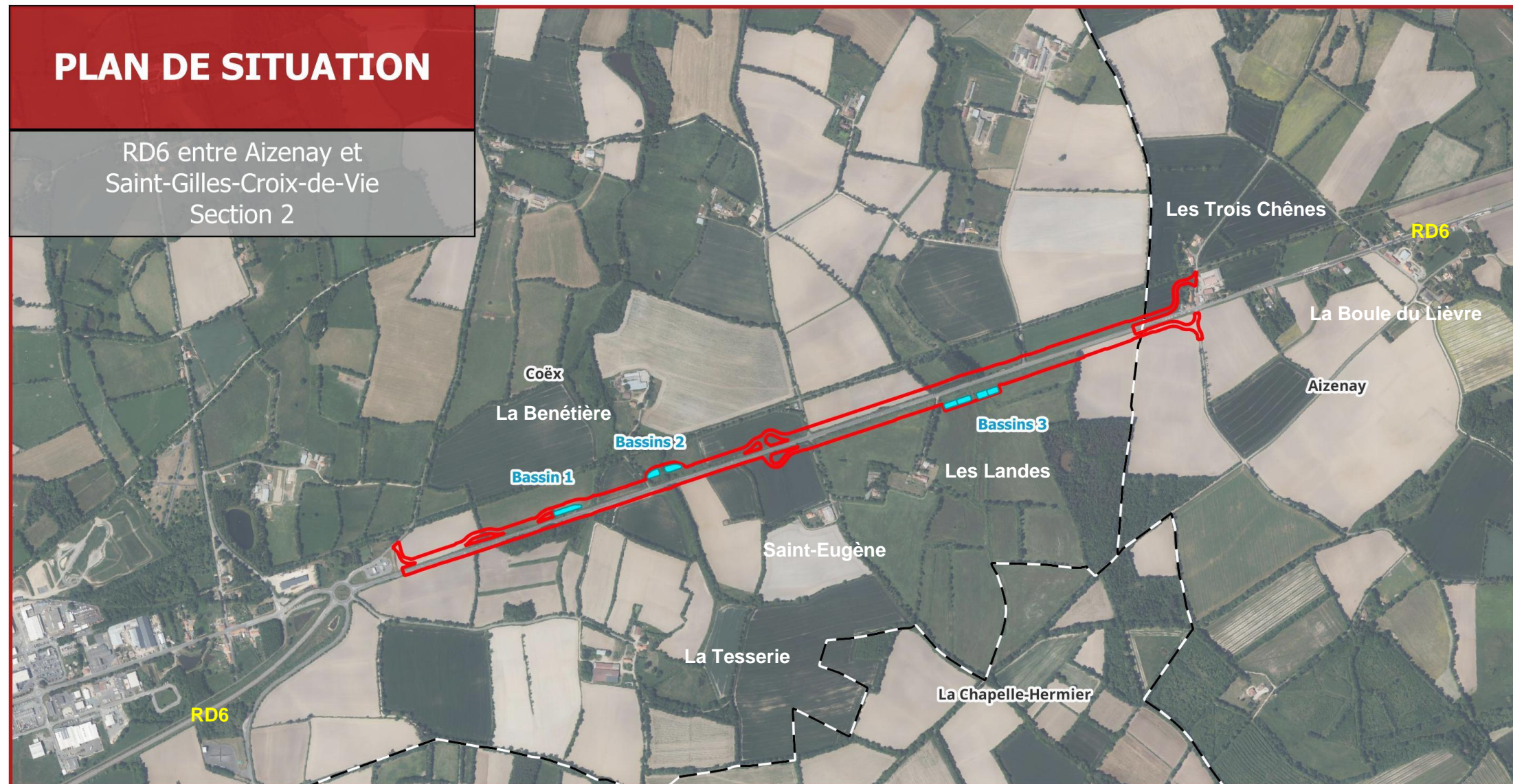





Figure 83 : Section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)

PLAN DE SITUATION

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



LEGENDE

-  Emprise projet
-  Bassins de gestion des eaux pluviales
-  Limites communales

0 0,1 0,2 km



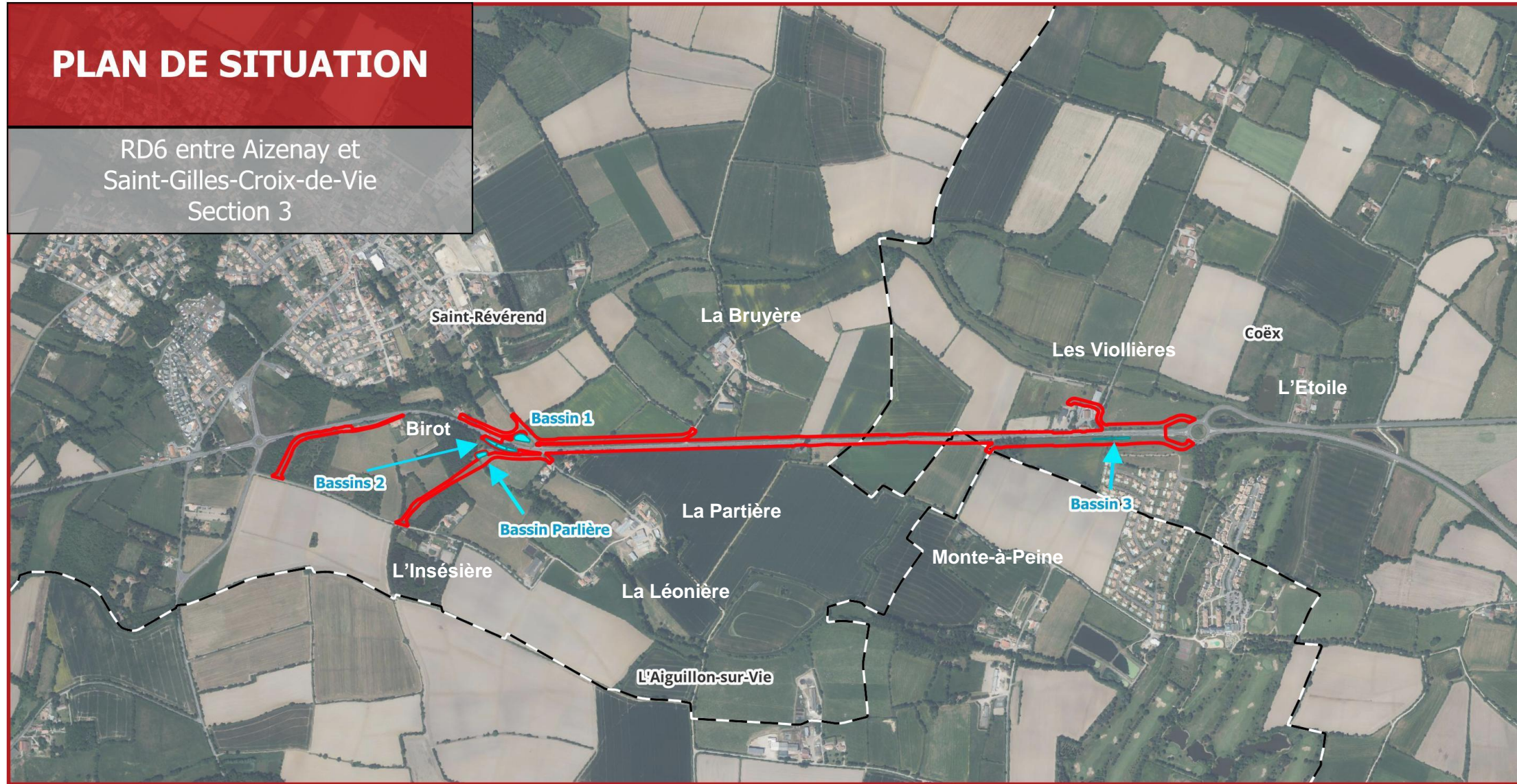
 **VENDÉE**
LE DÉPARTEMENT

Fond: Orthophotos




Figure 84 : Section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)

PLAN DE SITUATION

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



LEGENDE

-  Emprise projet
-  Bassins de gestion des eaux pluviales
-  Limites communales

0 0,1 0,2 km



VENDÉE
LE DÉPARTEMENT

Fond: Orthophotos

Figure 85 : Section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)

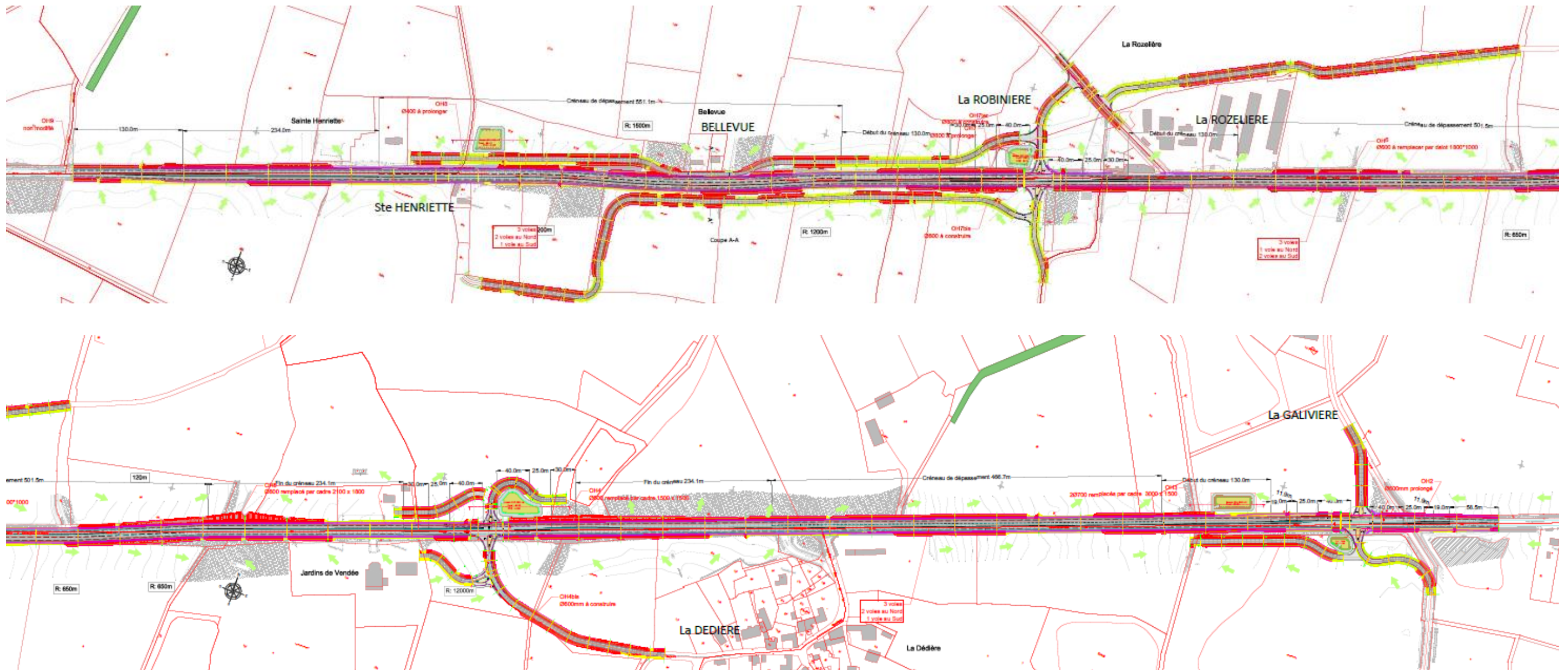


Figure 86 : Vue en plan de la section 1

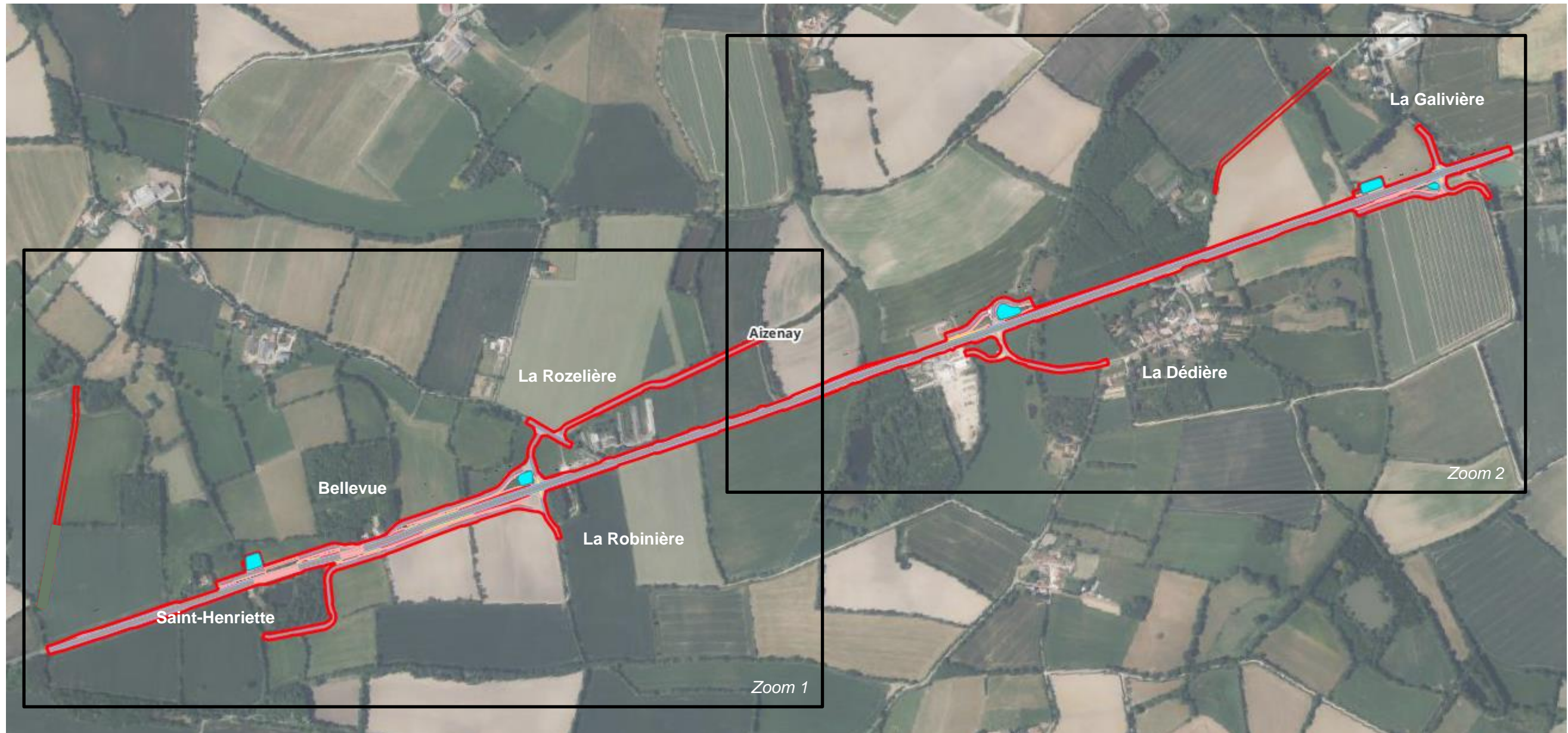


Figure 87 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne

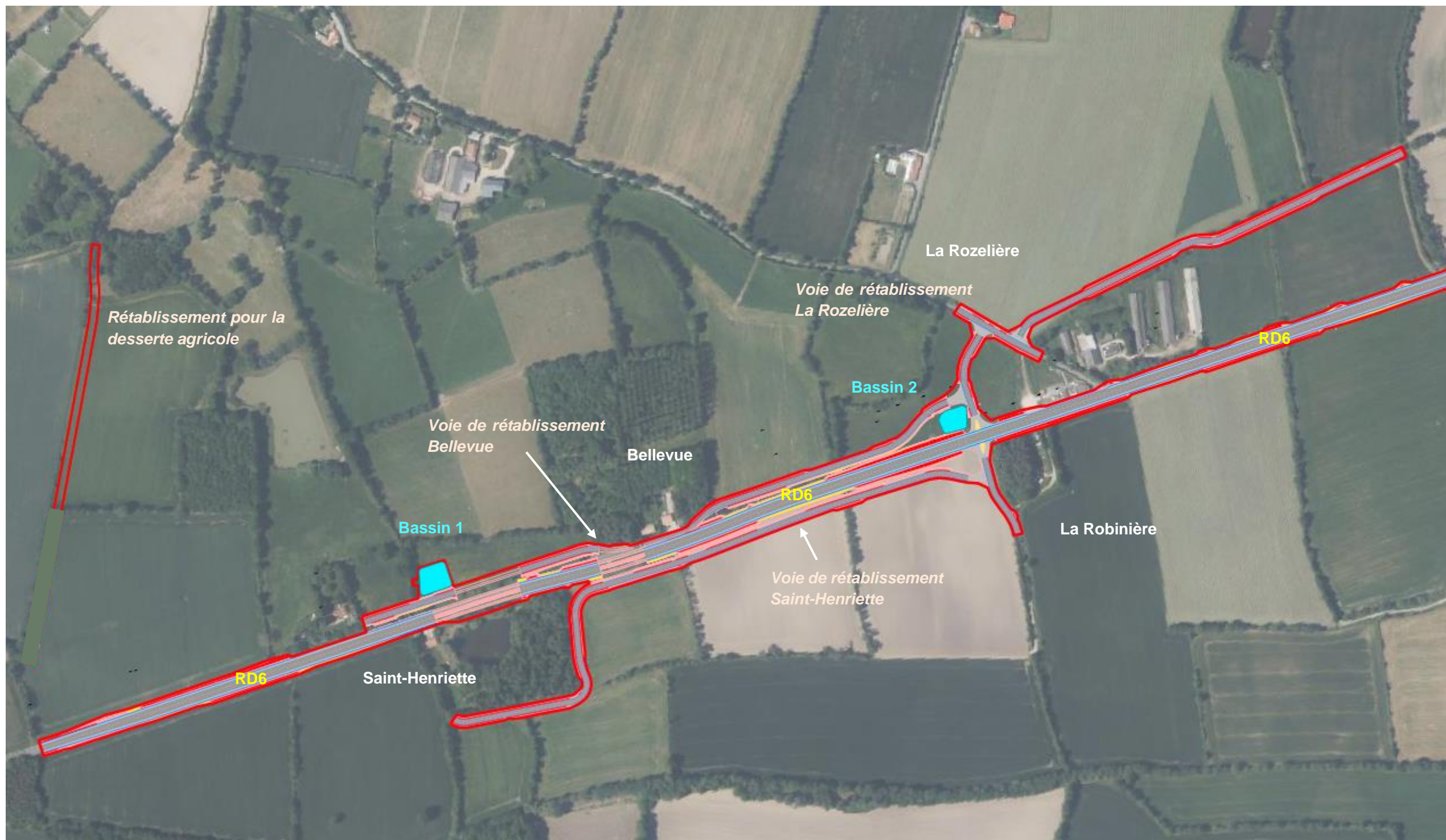


Figure 88 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 1



Figure 89 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 2

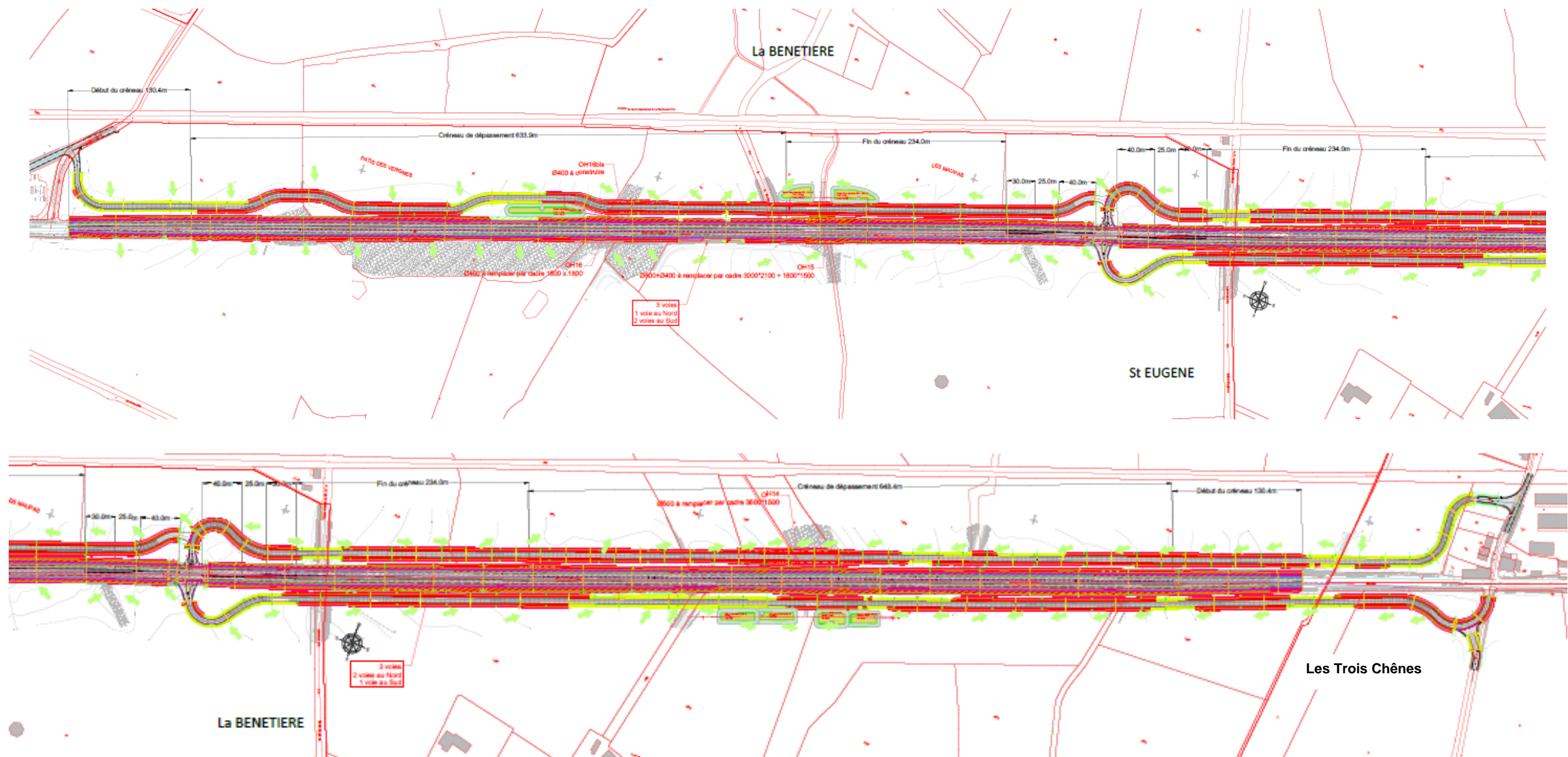


Figure 90 : Vue en plan de la section 2

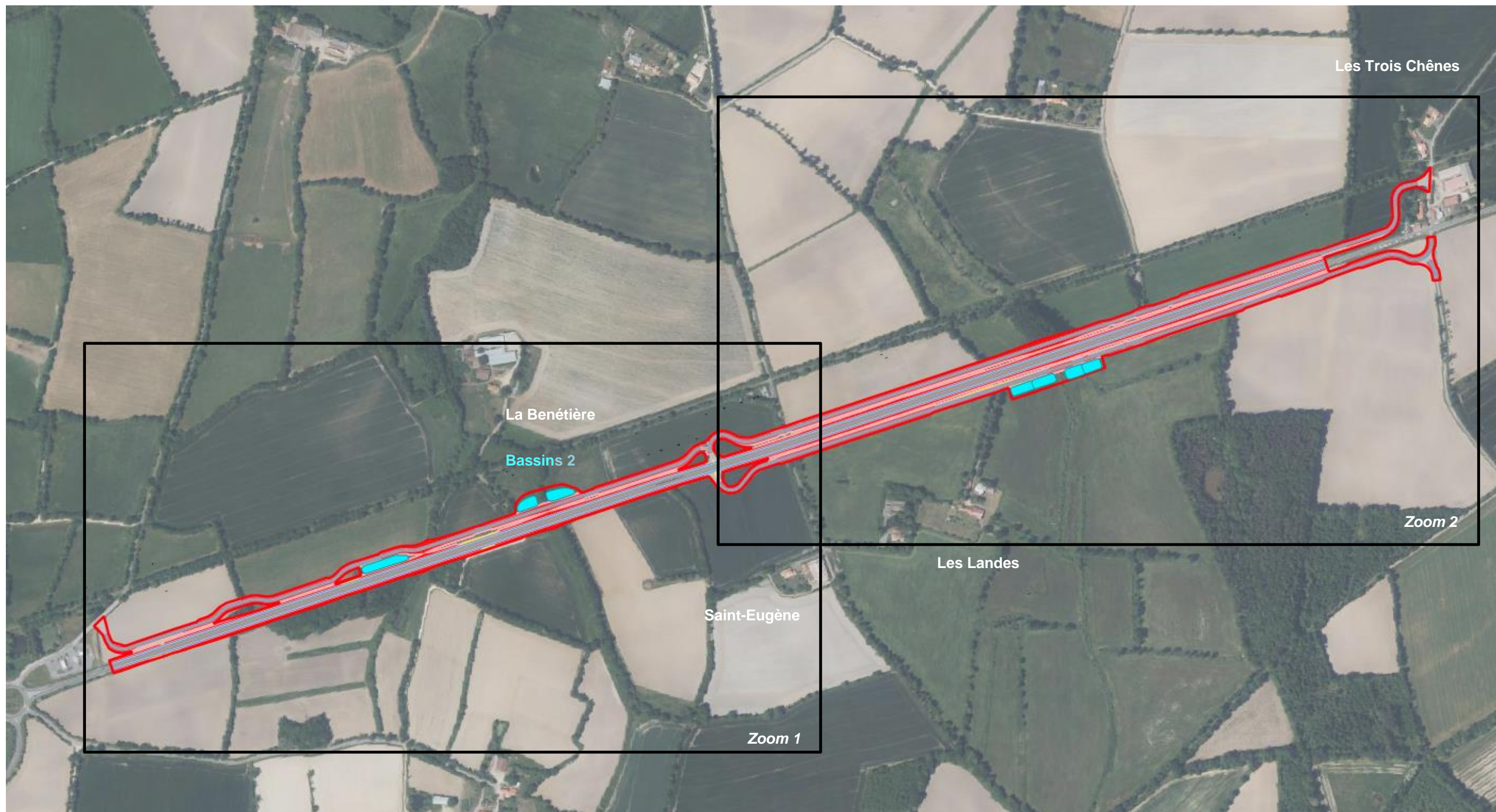


Figure 91 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne



Figure 92 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 1



Figure 93 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 2

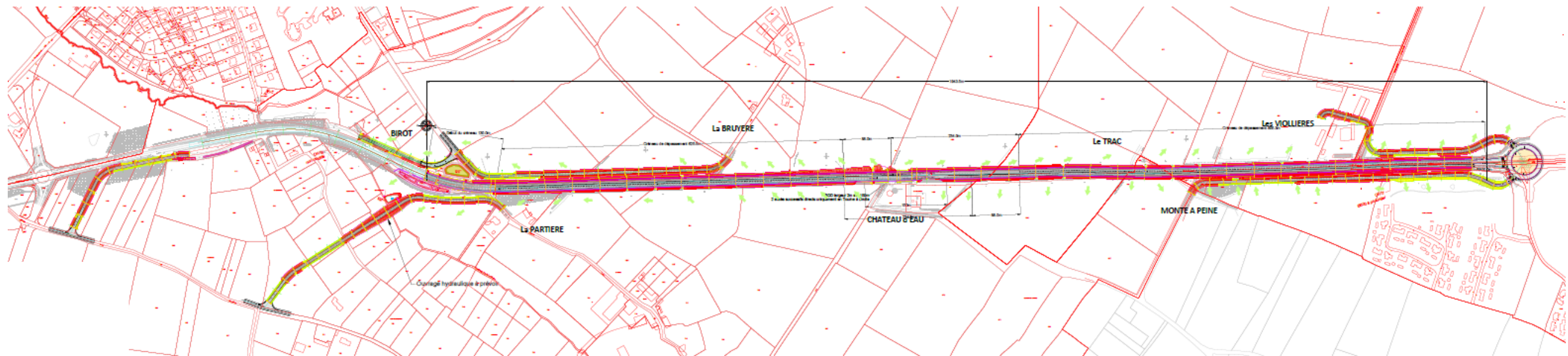


Figure 94 : Vue en plan de la section 3

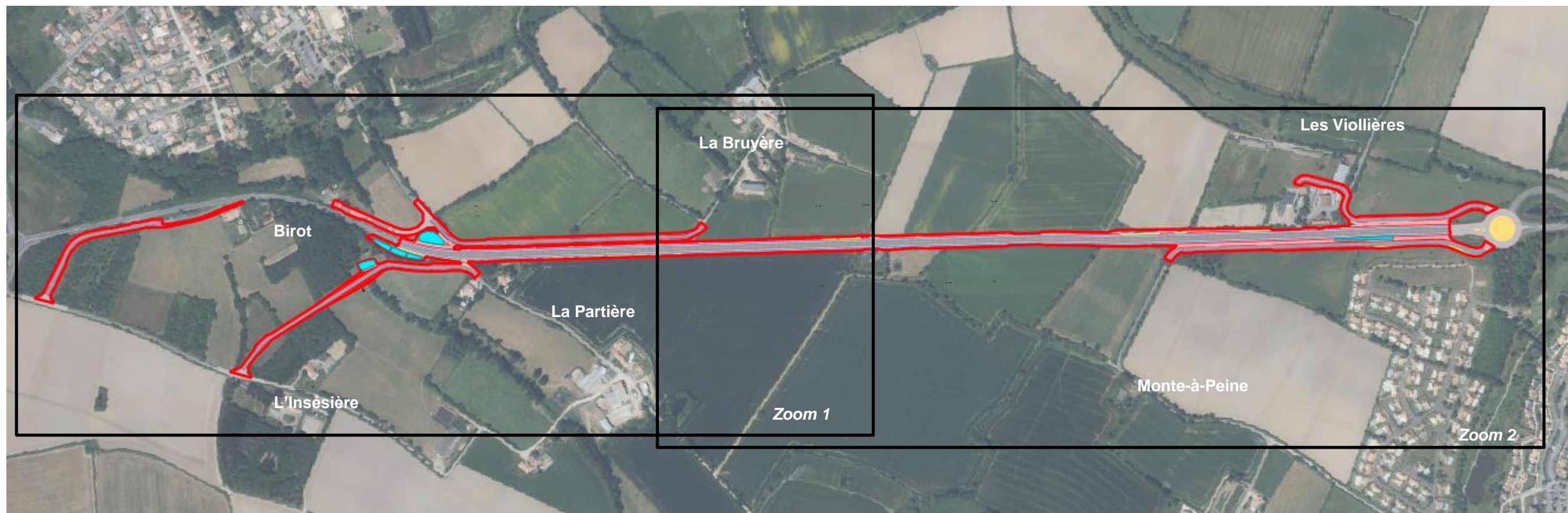


Figure 95 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne

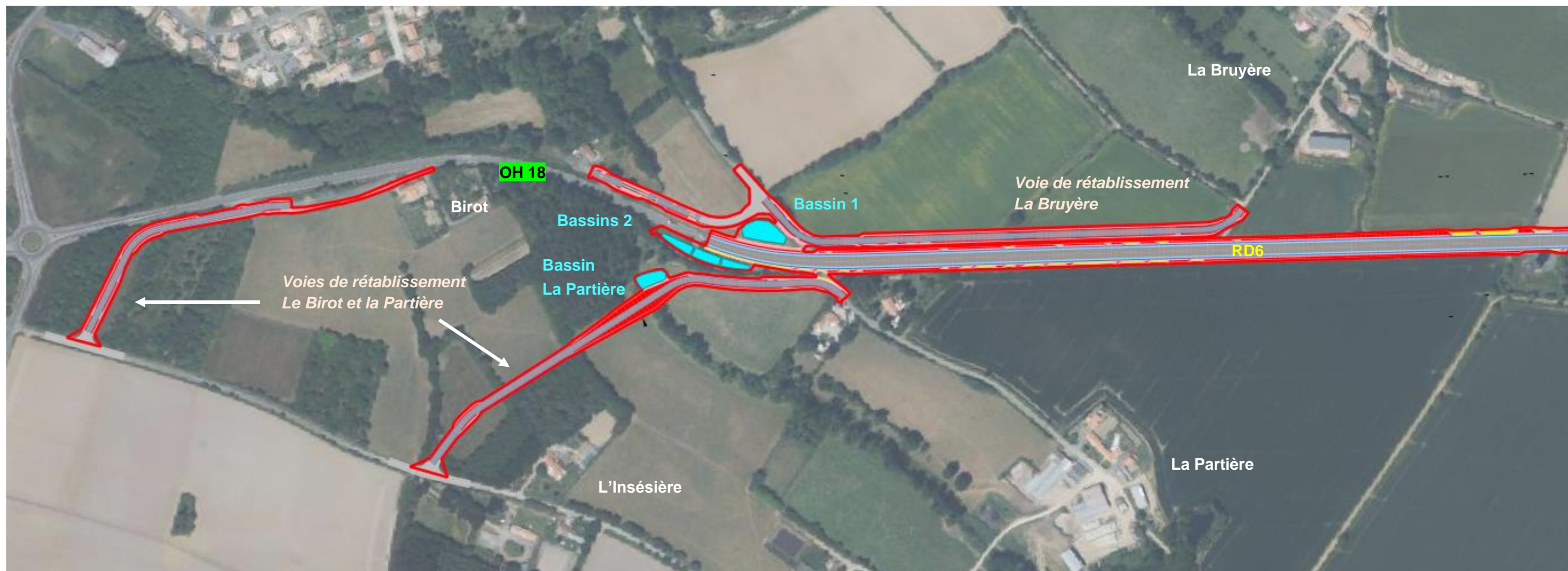


Figure 96 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 1

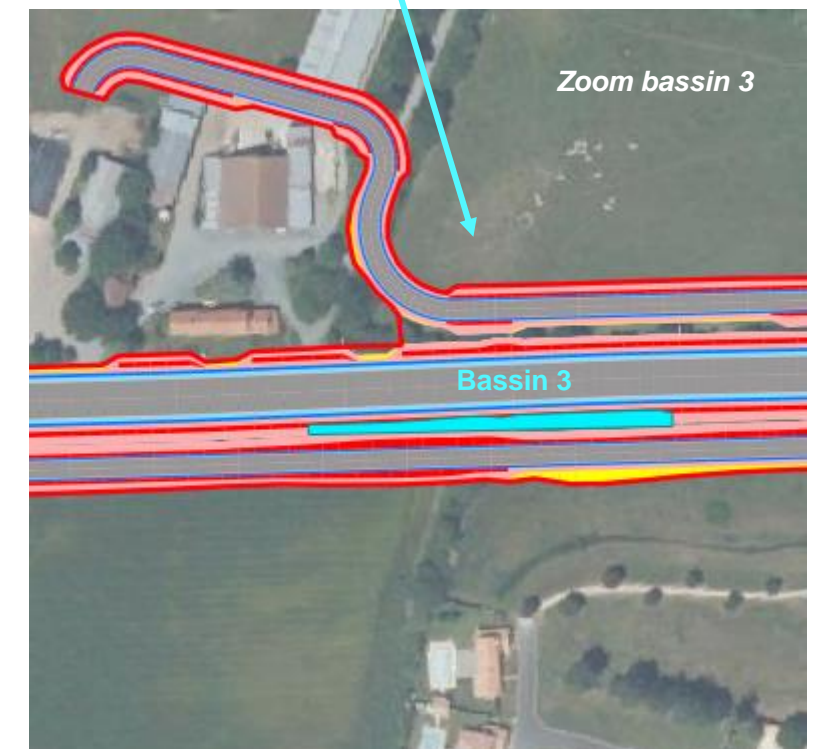
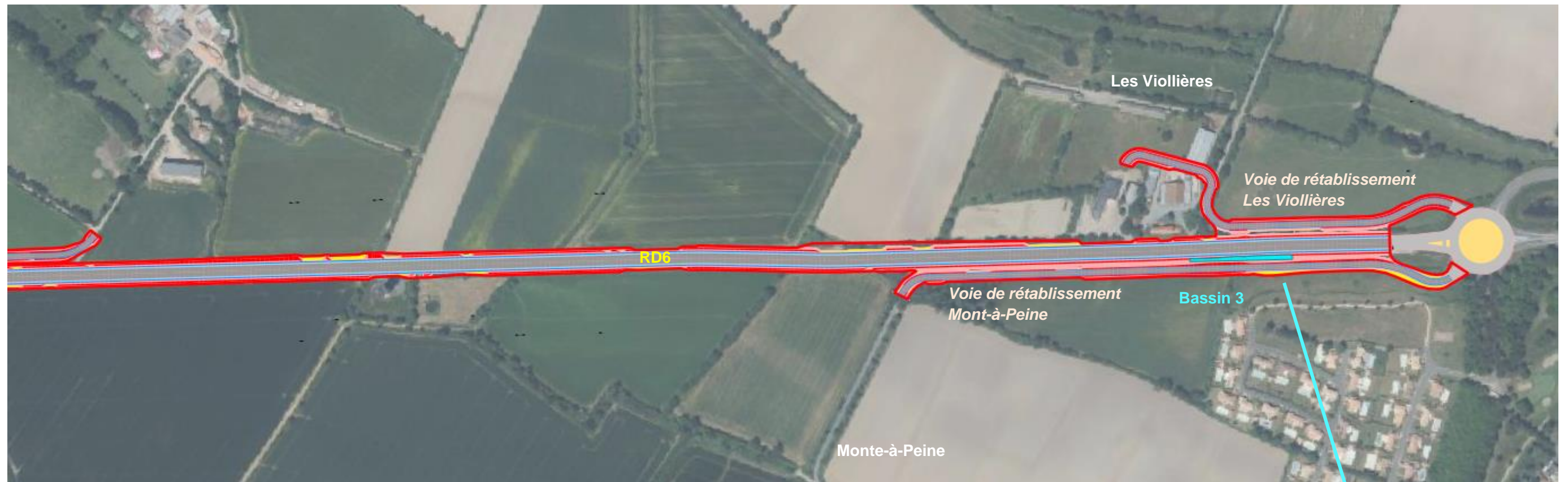


Figure 97 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 2

2.2.8 Phasage et modalités de réalisation des travaux

2.2.8.1 Planning

Le planning prévisionnel du projet est le suivant :

- Instructions du dossier DUP et délivrance des autorisations : 2025 ;
- Acquisitions foncières : 2025-2026 ;
- Travaux : 2026 – 2028.

2.2.8.2 Phasage des travaux

L'ordre de réalisation des sections dépendra des éventuelles difficultés d'acquisitions ainsi que des éventuelles contraintes archéologiques. En effet, les trois sections peuvent être traitées indépendamment les unes des autres, il n'y a donc pas nécessité de prévoir un ordre précis de réalisation.

S'agissant des types de travaux, comme bien souvent dans ce type de projet, et de façon identique quelques soient les sections, on notera l'ordre de réalisation suivant :

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

2.2.8.3 Modalités de réalisation des travaux

Il convient de se reporter au chapitre 1.2.2. Modalités de réalisation des travaux de la Partie 5 de l'étude d'impact (impacts et mesures du projet).

On notera notamment l'établissement d'une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) qui vise à fixer un cadre général d'intervention à imposer aux différents intervenants, quels que soient l'objet et le lieu de leur intervention. Ce document sera complété et finalisé en phase d'études PRO et constituera une annexe au Cahier des Clauses Administratives Particulières (CCAP) des différents marchés de travaux de l'opération.

Les emprises des délaissés routiers au sein des emprises projet seront utilisés comme emprises travaux (base vie, installation de chantier, zones de stockage).

2.2.9 Demande et utilisation d'énergie

2.2.9.1 En phase travaux

La démolition et la réalisation des terrassements et de la voirie nécessiteront de l'énergie (hydrocarbures, électricité, etc.) en phase chantier. Un éclairage pourrait être mis en œuvre lors des travaux de nuit.

2.2.9.2 En phase exploitation

Les phases d'entretien annuel de la voirie (chaussée, abords, etc.) nécessiteront l'utilisation d'énergie (hydrocarbures, électricité, etc.).

2.2.10 Natures et quantités des matériaux et des ressources naturelles et principes retenus pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux du chantier

2.2.10.1 Ressources naturelles et matériaux

A ce stade des études, le volume de déblais extrait du site pour les travaux est estimé à 144 100 m³. Ces derniers pourront être réutilisés en partie, en fonction de leurs caractéristiques au moment de leur extraction.

Les terres seront réutilisées dans le cadre des travaux pour constitution de remblais, modelés ou seront évacuées en filière agréée dans le respect de la réglementation en vigueur.

2.2.10.2 Principes retenus pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux de chantier

Les principes retenus à ce stade du projet pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux de chantier sont les suivants :

- Optimisation de la gestion des terres : réutilisation des déblais sur site dans la mesure du possible ;
- Mise en place d'une plateforme de tri sur le chantier.

2.2.11 Estimations des types et quantités de résidus et d'émissions attendus

2.2.11.1 En phase chantier

A Types de résidus et émissions

L'aménagement générera plusieurs types de résidus (déchets de démolition des voiries, déchets de démolition de canalisation, déchets solides divers, déchets verts, etc.), liés à l'activité humaine et à l'activité du chantier, qu'il conviendra de traiter afin de limiter la nuisance visuelle et olfactive mais également le risque de pollution qu'ils pourraient engendrer. Les travaux généreront des déchets et émissions, comme pour tout chantier de terrassement et de génie civil.

B Quantités et devenir des résidus et des émissions en phase chantier

A ce stade des études, la quantité des déchets et émissions en phase chantier n'est pas connue avec précision.

C Filières de gestion adaptées des déchets

Chaque type de déchets généré par le projet sera pris en charge par une filière adaptée, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Un Schéma d'Organisation et de Gestion d'Élimination des Déchets (SOGED) sera élaboré.

D Nuisances diverses

La phase chantier sera également à l'origine de nuisances acoustiques, de vibrations et d'émissions de poussières. Le Maître d'ouvrage intégrera ces nuisances potentielles et veillera à les réduire ou à limiter leur impact, notamment par le choix des modes constructifs les plus adaptés à chaque situation. Ces nuisances seront limitées dans le temps. Le dispositif de communication à mettre en place par le Maître d'ouvrage prévoira l'information des riverains en amont des phases les plus gênantes.

2.2.11.2 En phase exploitation

Les principales émissions et principaux déchets liés au projet en phase exploitation sont les suivants :

A Eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales repose sur la collecte des eaux de ruissellement sur la chaussée, la diminution de la charge polluante par abatement au sein des fossés et bassins de rétention et enfin le rejet dans le milieu naturel.

Ce choix implique la création de volume de rétention des eaux pluviales afin de respecter le débit de rejet.

B Émissions lumineuses

Aucun éclairage n'est prévu dans le cadre du présent aménagement routier.

C Chaleur

Sans objet.

D Émissions sonores

Une étude acoustique a été réalisée dans le cadre du projet.

Les résultats ont démontré qu'il n'était pas nécessaire de mettre en place des protections acoustiques.

E Vibrations

Sans objet, le projet n'est pas de nature à produire des vibrations.

F Émissions atmosphériques

Ces émissions sont déjà existantes. Une étude de qualité de l'air a été réalisée dans le cadre du projet.

Les émissions de polluants diminuent, en moyenne, aux horizons futurs 2028 et 2048 par rapport à la situation Actuelle 2021 en lien avec le renouvellement du parc automobile et les améliorations technologiques des véhicules, et ce malgré la hausse des VK (Véhicules Kilomètres).

Des modifications significatives de l'exposition des populations sont attendues uniquement au niveau de la section 3. Les riverains le long de la rue René Bazin et les écoliers de l'école Saint-Joseph verront leur exposition diminuer de manière très importante tandis que ceux de la RD94 verront leur exposition 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.

G Déchets

Les phases d'entretien annuel ou pluriannuel de la voirie produiront des déchets qui, de par leurs natures, seront traités en filières agréées et en respect de la réglementation en vigueur.