

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 K : Résumé du dossier DUP DAE



INDICE	DESCRIPTION	ÉTABLI(E)	CONTROLÉ(E)	APPROUVÉ(E)	DATE
V0	Version initiale.	DPE	BB	BB	05/02/2024
V1	Modification de la date du document.	DPE	BB	BB	31/07/2024
V2	Prise en compte des remarques du MOA	DPE	BB	BB	23/10/2024
V3	Prise en compte des remarques du MOA	DPE	BB	BB	08/07/2025
V4	Prise en compte des 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 : Dossier 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 PROJET	6
1.1	CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET	6
1.2	SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES	7
1.2.1	Contexte	7
1.2.2	Présentation des variantes	8
1.2.2.1	Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins.....	8
1.2.2.2	Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx	9
1.2.2.3	Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ Rd 94 (Saint-Révérend).....	10
1.2.3	Résultats de l'analyse multicritères des variantes	11
1.2.4	Concertation au titre du code de l'environnement et évolutions suite à cette concertation ...	11
1.2.4.1	Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins.....	12
1.2.4.2	Section 2 : entre les Trois Chênes et la déviation de Coëx	13
1.2.4.3	Section 3 : entre le giratoire de la déviation de Coëx côté ouest et le giratoire RD 6/ Rd 94 (Saint-Révérend).....	14
1.2.4.4	Mise en œuvre de la séquence éviter, réduire, compenser sur la solution retenue	15
2	PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET	16
2.1	NORMES ET GUIDES	16
2.2	CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES	16
2.2.1	Axe en plan de la RD 6	16
2.2.1.1	Profil en long.....	16
2.2.1.2	Profil en travers.....	16
2.2.2	Séquence d'aménagement de la RD6	17
2.2.2.1	Section 1.....	17
2.2.2.2	Section 2.....	19
2.2.2.3	RD6 Section 3.....	20
2.3	RETABLISSEMENTS ROUTIERS	21
2.4	OUVRAGES HYDRAULIQUES.....	25
2.5	ASSAINISSEMENT DES EAUX PLUVIALES	25
2.6	AMENAGEMENTS PAYSAGERS	25
2.7	VUE EN PLAN DE L'AMENAGEMENT ROUTIER	26
3	JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE A L'ENQUETE PUBLIQUE	42
4	BILAN COUT/AVANTAGE	42
5	RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT	43
5.1	ETAT INITIAL, IMPACTS DU PROJET ET MESURES MISES EN ŒUVRE	43
5.2	MESURES DE SUIVI ET COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT	44
5.2.1	Dispositif de suivi en phase chantier	44
5.2.2	Dispositifs de suivi en phase exploitation	44
5.2.2.1	Suivi du système de gestion des eaux pluviales	44
5.2.2.2	Suivi des mesures en faveur du milieu naturel.....	45
5.3	AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT.....	45
6	RESUME DE L'AUTORISATION LOI SUR L'EAU	46
6.1	RUBRIQUE DE LA NOMENCLATURE LOI SUR L'EAU	46
6.2	PRESENTATION DES MESURES SPECIFIQUES A LA LOI SUR L'EAU.....	47
7	RESUME DU CNPN	48

8	RESUME DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU	49
8.1	PLUIH DE LA CCVB	49
8.1.1	Zonage actuel du PLUIH de la CCVB	50
8.1.2	Zonage du PLUIH de la CCVB après mise en compatibilité	53
8.2	PLU DE COËX.....	56
8.2.1	Zonage actuel du PLU de Coëx	56
8.2.2	Zonage du PLU de Coëx après mise en compatibilité	58
8.3	PLU DE SAINT-REVEREND.....	60
8.3.1	Zonage actuel du PLU de Saint-Révérend	60
8.3.2	Zonage du PLU de Saint-Révérend après mise en compatibilité.....	61

FIGURES

TABLEAUX

Figure 1 : Sections (ou tronçons) objet du projet6

Figure 2 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie).....7

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

Figure 4 : Section 1 – présentation de la variante 2.....8

Figure 5 : Section 2 – présentation de la variante 1.....9

Figure 6 : Section 2 – présentation de la variante 2.....9

Figure 7 : Section 3 – présentation de la variante 1.....10

Figure 8 : Section 3 – présentation de la variante 2.....10

Figure 9 : Plan de la section 1 à l'issue de la concertation.....12

Figure 10 : Enjeux écologiques au droit des options.....13

Figure 11 : Plan de la section 2 à l'issue de la concertation.....14

Figure 12 : Plan de la section 3 à l'issue de la concertation.....14

Figure 13 : Adaptations du projet.....15

Figure 14 : Profil en travers de la RD6 en section à 2 voies.....16

Figure 15 : Profil en travers de la RD6 en section à 3 voies.....17

Figure 16 : Profil en travers de la RD6 en tourne à gauche17

Figure 17 : Plan du carrefour d’extrémité Est Section 117

Figure 18 : Plan du créneau Section 1 - Est17

Figure 19 : Plan du carrefour de la Dédrière - Section 118

Figure 20 : Plan du créneau Section 1 - Centre.....18

Figure 21 : Plan du carrefour de la Robinière - Section 118

Figure 22 : Plan du créneau Section 1 - Ouest.....18

Figure 23 : Plan du créneau Section 1 - Est19

Figure 24 : Plan du carrefour de Saint Eugène - Section 219

Figure 25 : Plan du créneau Section 2 - Ouest.....19

Figure 26 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies20

Figure 27 : Plan du créneau Section 3 - Est20

Figure 28 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies20

Figure 29 : Plan du créneau Section 3 - Ouest.....20

Figure 30 : Profil en travers des voies de rétablissement.....21

Figure 31 : Profils en travers des voies de rétablissement.....21

Figure 32 : Rétablissements routiers – section 1 (Source : SEGIC Ingénierie).....22

Figure 33 : Rétablissements routiers – section 2 (Source : SEGIC Ingénierie).....23

Figure 34 : Rétablissements routiers – section 3 (Source : SEGIC Ingénierie).....24

Figure 35 : Localisation des ouvrages hydrauliques le long de la RD6 (source : Aquagéosphère/ IGN).....25

Illustration 36 : Exemple de haie bocagère.....25

Illustration 37 : Exemple de bosquet.....26

Illustration 38 : Exemple de prairie naturelle.....26

Figure 39 : Section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)27

Figure 40 : Section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)28

Figure 41 : Section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)29

Figure 42 : Vue en plan de la section 130

Figure 43 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne.....31

Figure 44 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 132

Figure 45 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 233

Figure 46 : Vue en plan de la section 234

Figure 47 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne.....35

Figure 48 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 136

Figure 49 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 237

Figure 50 : Vue en plan de la section 338

Figure 51 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne.....39

Figure 52 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 140

Figure 53 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 241

Figure 54: Zonage réglementaire du PLUIH de la CCVB (Source : PLUIH CCVB).....52

Figure 55: Zonage réglementaire du PLUIH de la CCVB après mise en compatibilité (Source : PLUIH CCVB)55

Figure 56: Zonage réglementaire du PLU de Coëx – section 2 (Source : PLU de Coëx)56

Figure 57: Zonage réglementaire du PLU de Coëx – section 3 (Source : PLU de Coëx)57

Figure 58: Zonage réglementaire du PLU de Coëx après mise en compatibilité – section 2 (Source : PLU de Coëx)58

Figure 59: Zonage réglementaire du PLU de Coëx après mise en compatibilité – section 3 (Source : PLU de Coëx)59

Figure 60: Zonage réglementaire du PLU de Coëx – section 3 (Source : PLU de Coëx)60

Figure 61: Zonage réglementaire du PLU de Coëx après mise en compatibilité – section 3 (Source : PLU de Coëx)61

Tableau 1 : Analyse des rubriques de la nomenclature loi sur l'eau concernant le projet (article R.214-1 du Code de l'environnement)46

1 JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

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

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

La sécurité et la fluidité du trafic de cet itinéraire ont été en partie améliorées en 2012 par la mise en service du contournement de Coëx. L’abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles à 2 voies a toutefois diminué la fluidité de cet axe. Cet axe primaire du réseau routier départemental est aussi emprunté par de nombreux transports exceptionnels (bateaux de plaisance, mobiles home) et comporte de nombreux accès riverains et agricoles.

Afin d’améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sur cet axe et de sécuriser les différentes traversées et cheminements agricoles, le Département a privilégié, en concertation avec les élus concernés par le projet, le parti d’aménager la RD6 avec la création de créniaux de dépassement à 3 voies, et a écarté sa mise à 2x2 voies. Cette solution permet de limiter les impacts tant sur les plan foncier, qu’agricole et environnemental.

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

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

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

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

Dans le cadre de l’application de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » au stade de l’élaboration des variantes, 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.

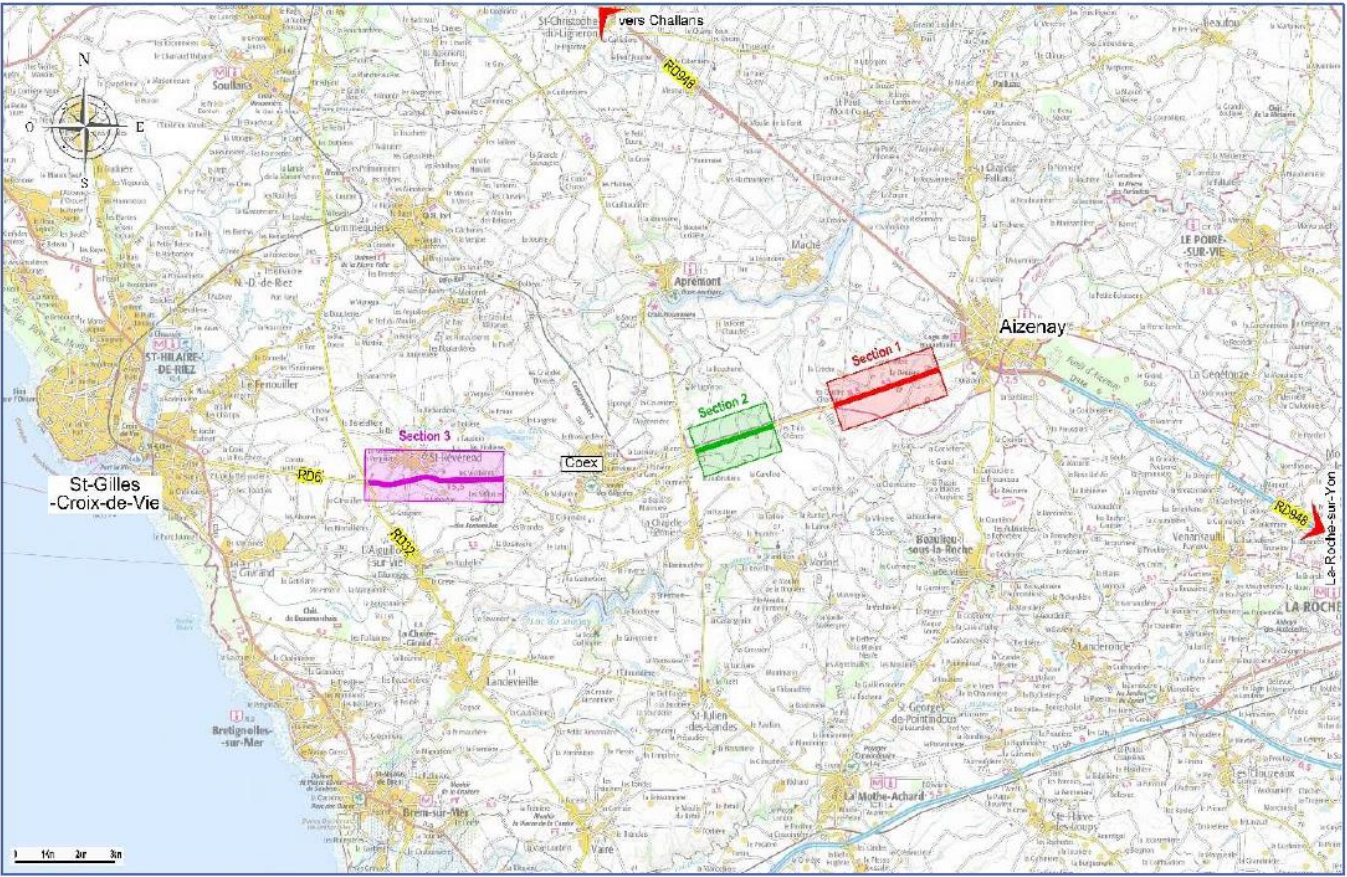


Figure 1 : Sections (ou tronçons) objet du projet

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

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

1.2 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES

1.2.1 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 (+3,8% entre 2017 et 2021). Cet axe est emprunté par de nombreux transports exceptionnels (bateaux de plaisance, mobiles homes, etc.) et par des engins agricoles.

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 trafic, il a été préféré la création de créniaux de dépassement à 3 voies, limités à 90 km/h et permettant de sécuriser les dépassements de véhicules lents. Les accès sont avec regroupés sur des carrefours aménagés pour renforcer la sécurité.**

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

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

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

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

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

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

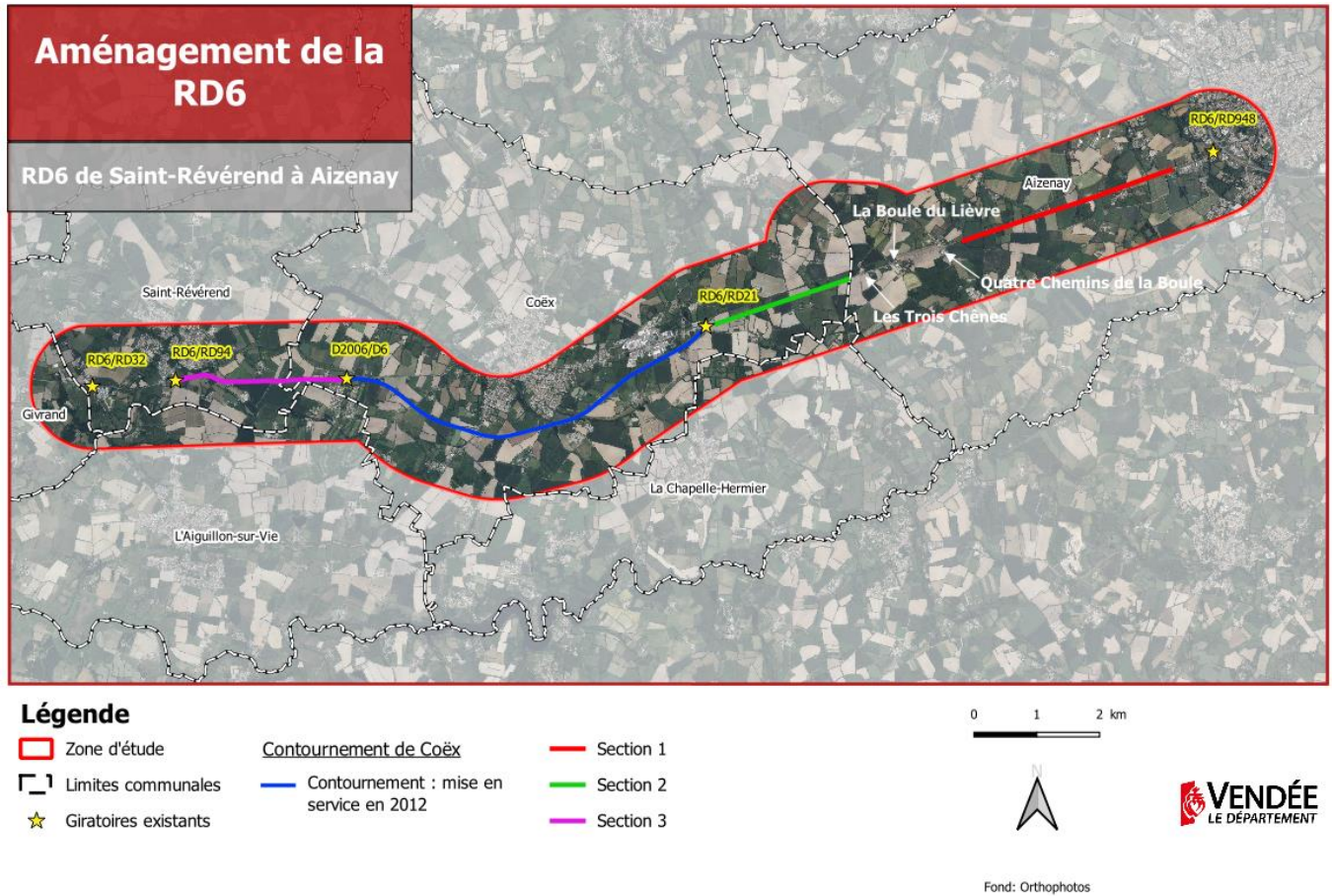


Figure 2 : Sections de la RD6 étudiées (Source : SEGIC Ingénierie)

1.2.2 Présentation des variantes

1.2.2.1 Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins

Les deux variantes étudiées sont présentées sur les figures ci-après.

En variante 1, la RD 6 est élargie au sud sur l'ensemble de la section avec un léger décalage de l'axe de la 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.

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

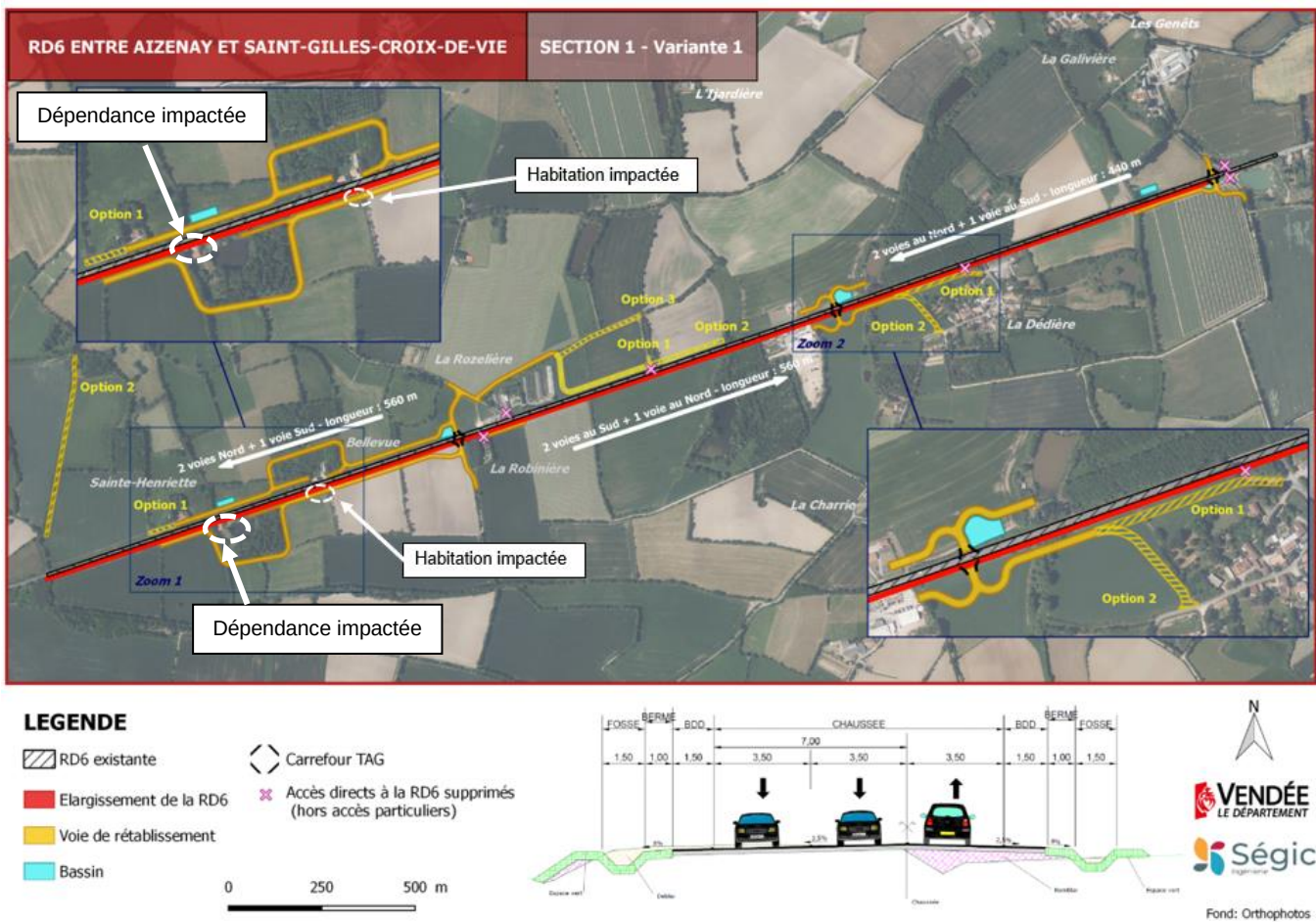


Figure 3 : Section 1 – présentation de la variante 1

Pour la 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.

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

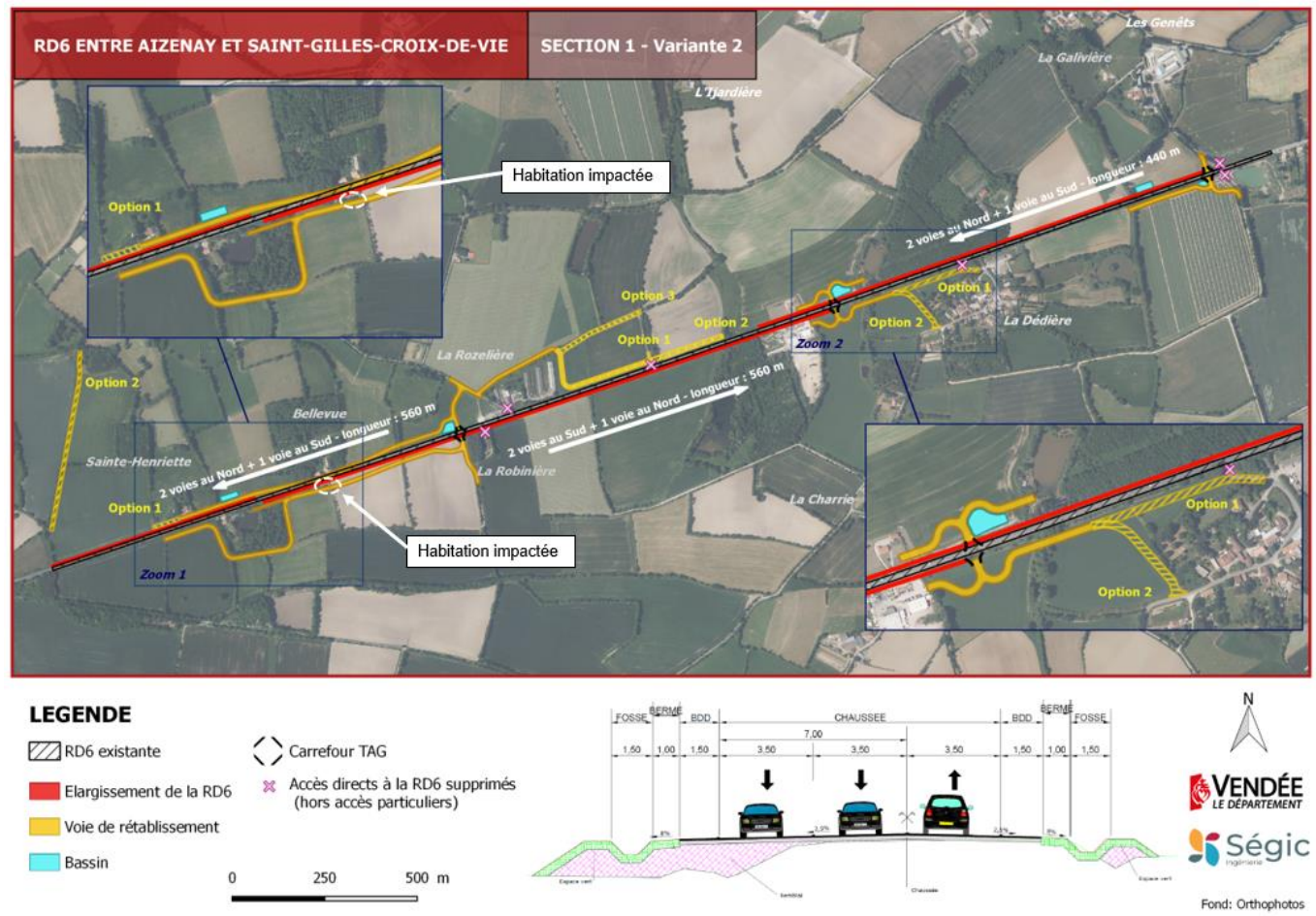


Figure 4 : Section 1 – présentation de la variante 2

Les rétablissements routiers diffèrent pour certains entre les deux variantes.

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

Les deux variantes étudiées sont présentées sur les figures ci-après.

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 Benetière, 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.

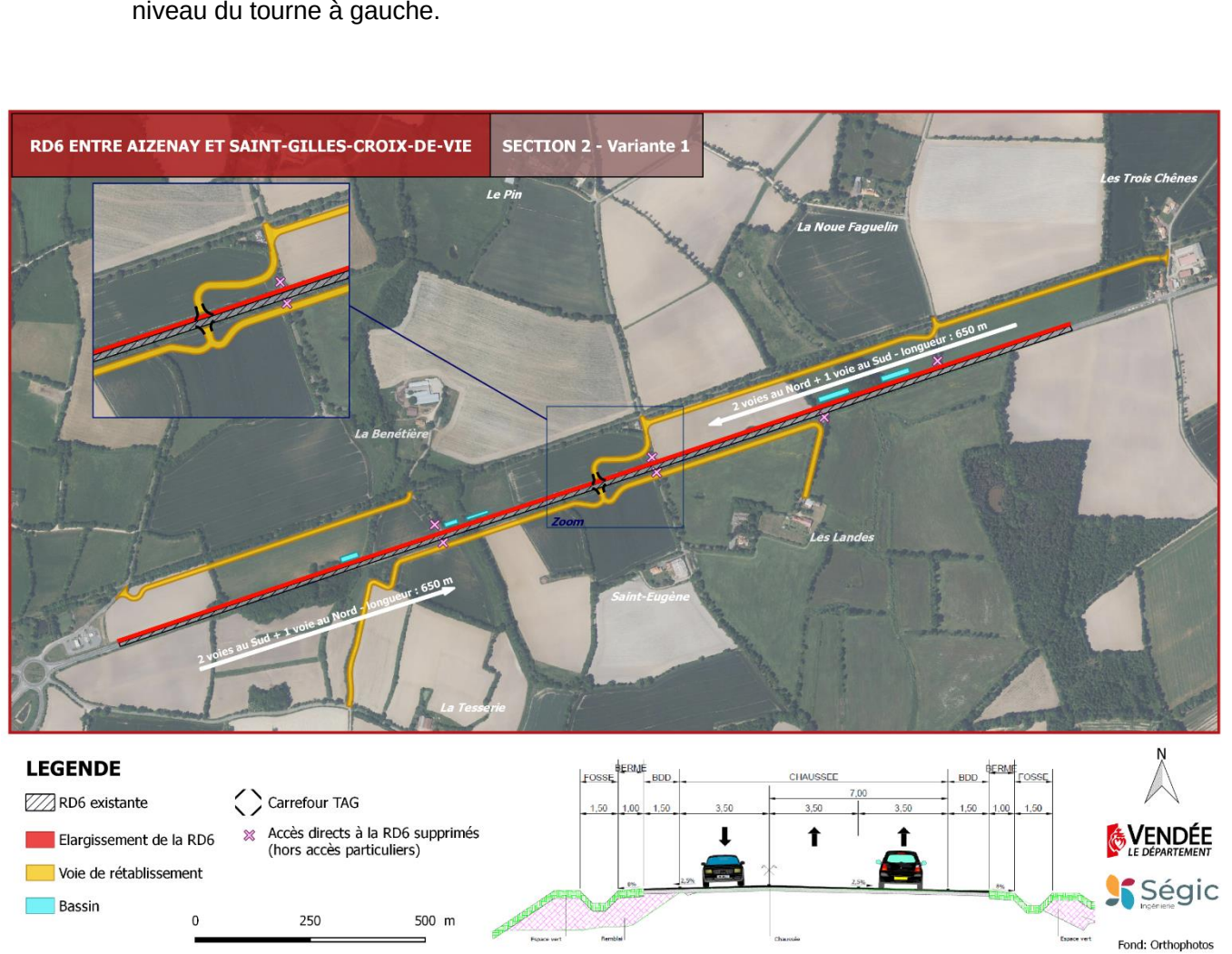


Figure 5 : Section 2 – présentation de la variante 1

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 lieu-dit 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 lieux-dits situés au nord (La Noue Faguelin, La Benetière). Ce rétablissement est également connecté à la RD 6 via le nouveau tourne à gauche simple.

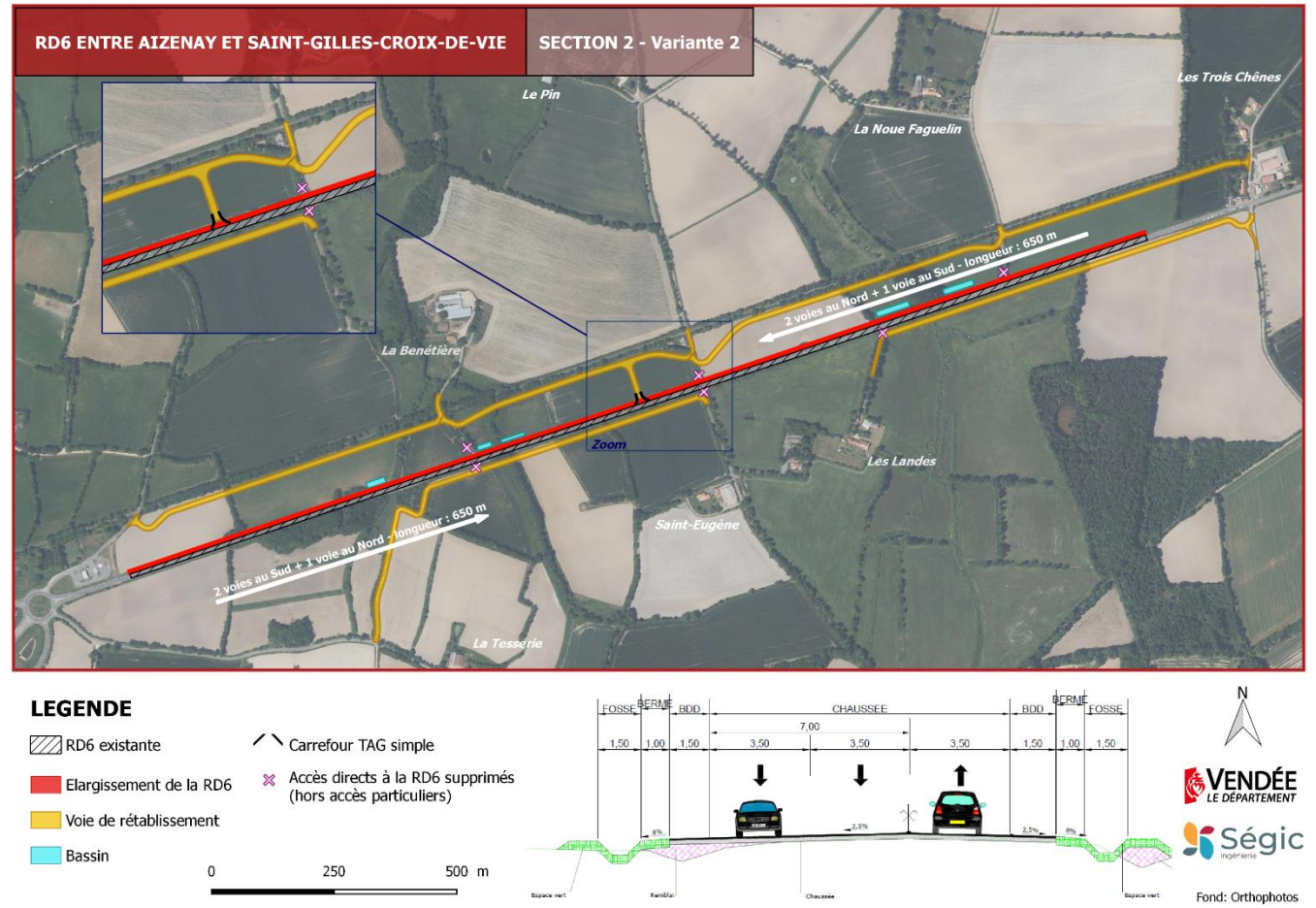


Figure 6 : Section 2 – présentation de la variante 2

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

Les deux variantes étudiées sont présentées sur les figures ci-après.

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

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

Les dessertes se feront comme suit :

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

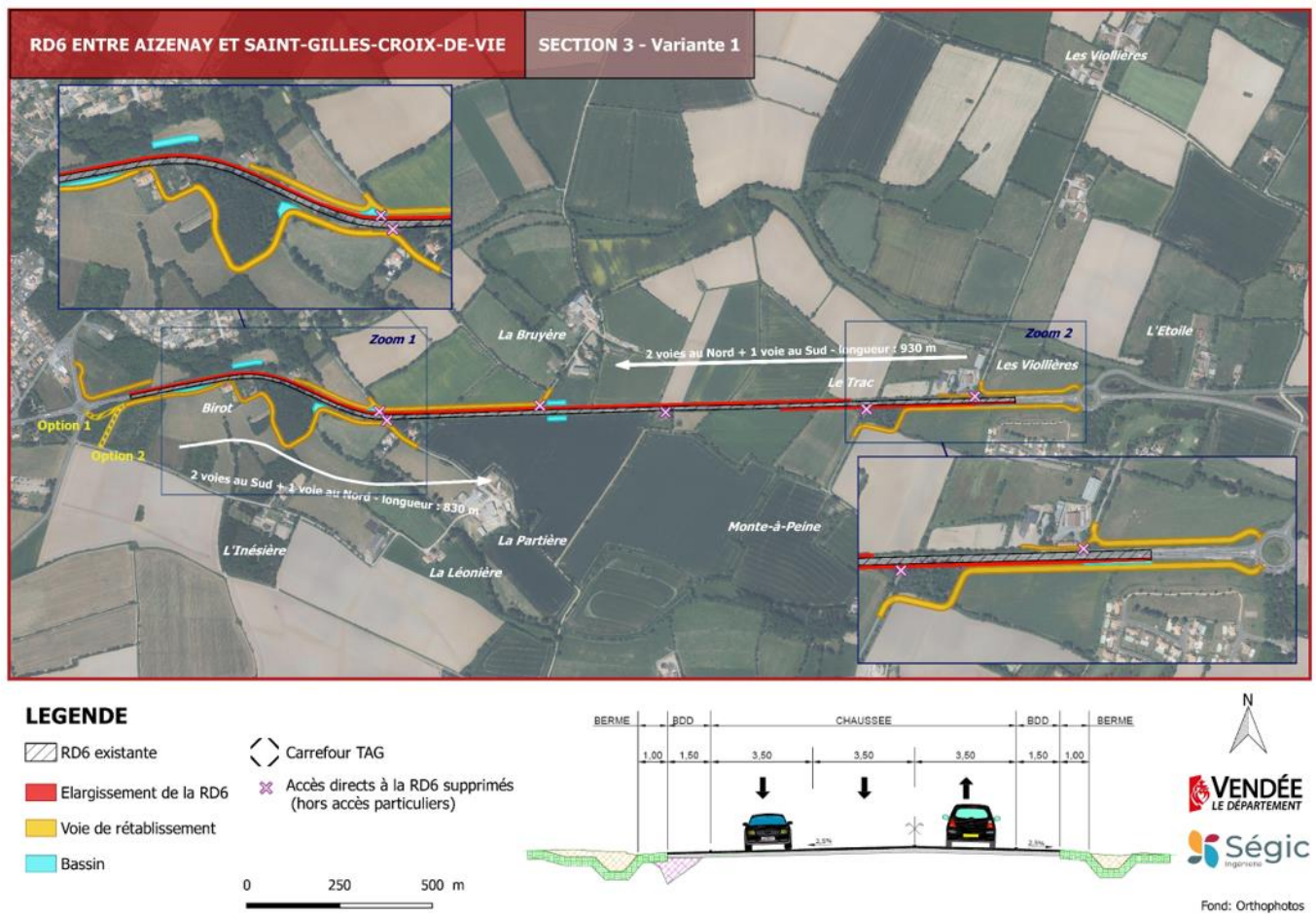


Figure 7 : Section 3 – présentation de la variante 1

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

Les dessertes se feront comme suit :

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

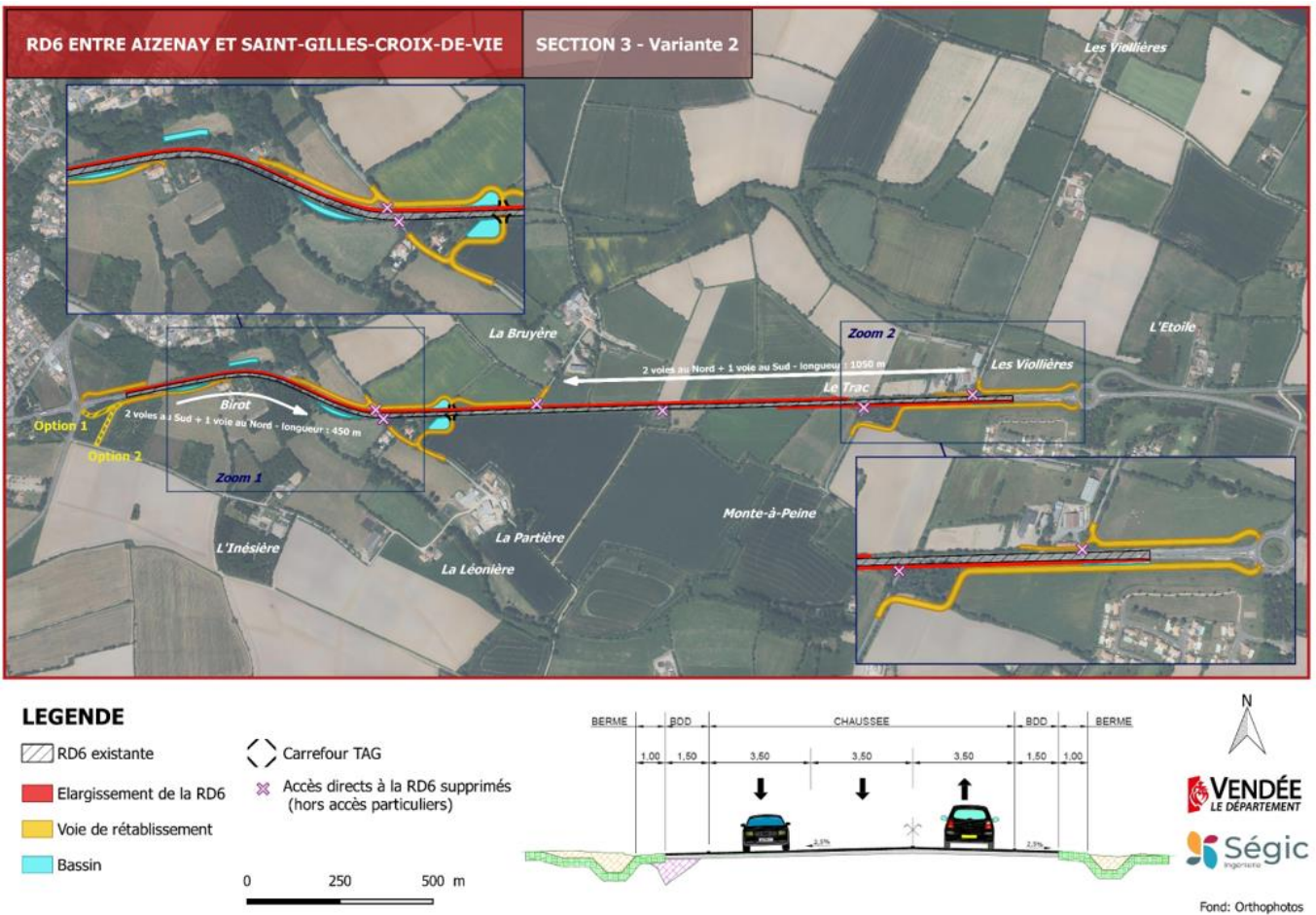


Figure 8 : Section 3 – présentation de la variante 2

1.2.3 Résultats de l'analyse multicritères des variantes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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.

A l'issue de la concertation, de nouveaux principes de tracés ont été retenus par le maitre d'ouvrage pour tenir compte des remarques des riverains.

La pièce G présente le bilan de cette concertation.

1.2.4.1 Section 1 : entre Aizenay et les Quatre Chemins

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

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

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

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

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

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

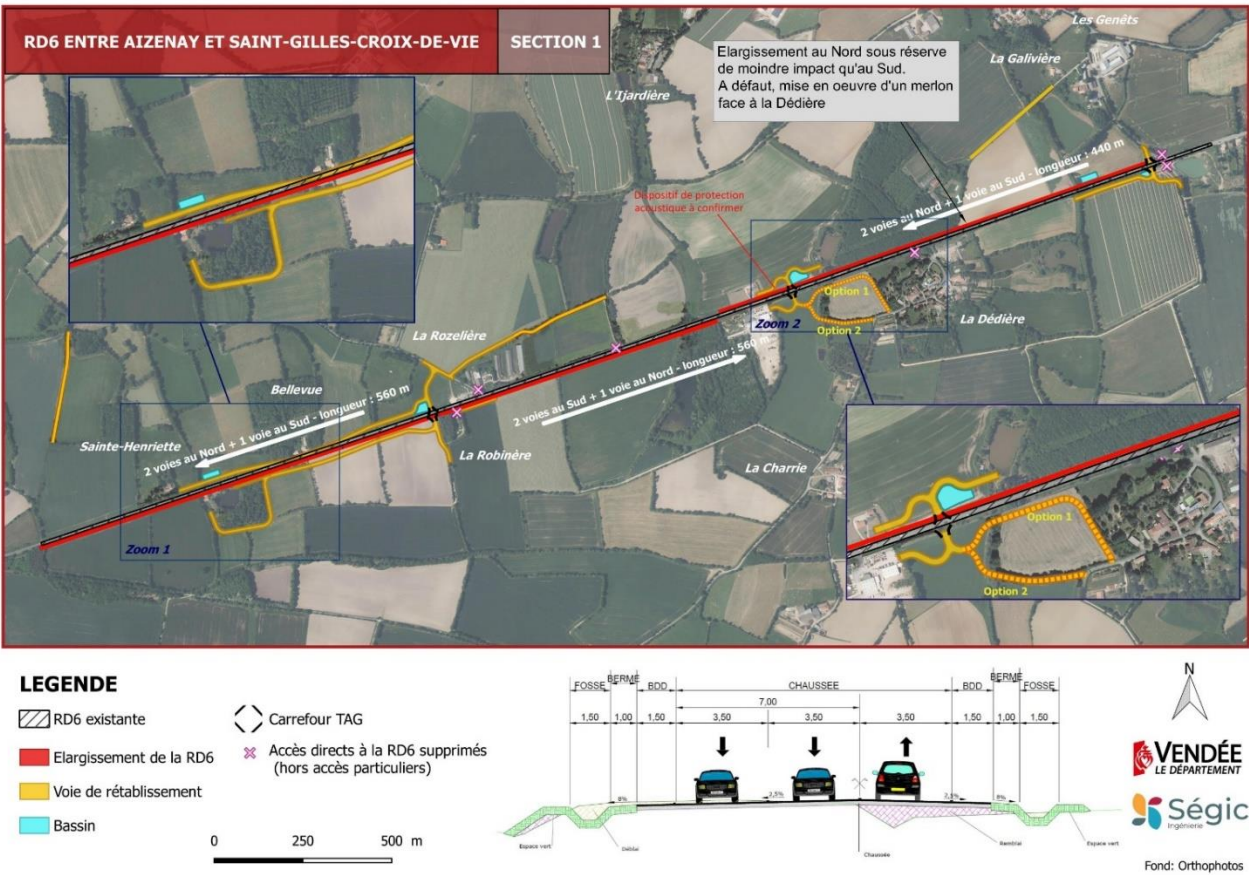
Les 3 créneaux de dépassement sont entrecoupés par 3 carrefours tourne-à-gauche permettant la desserte locale et le rétablissement de chemins agricoles existants, dont le positionnement est confirmé.

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

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

La desserte du Bignon s'effectue via La Galivière.

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



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 9 : Plan de la section 1 à l'issue de la concertation

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

● 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.

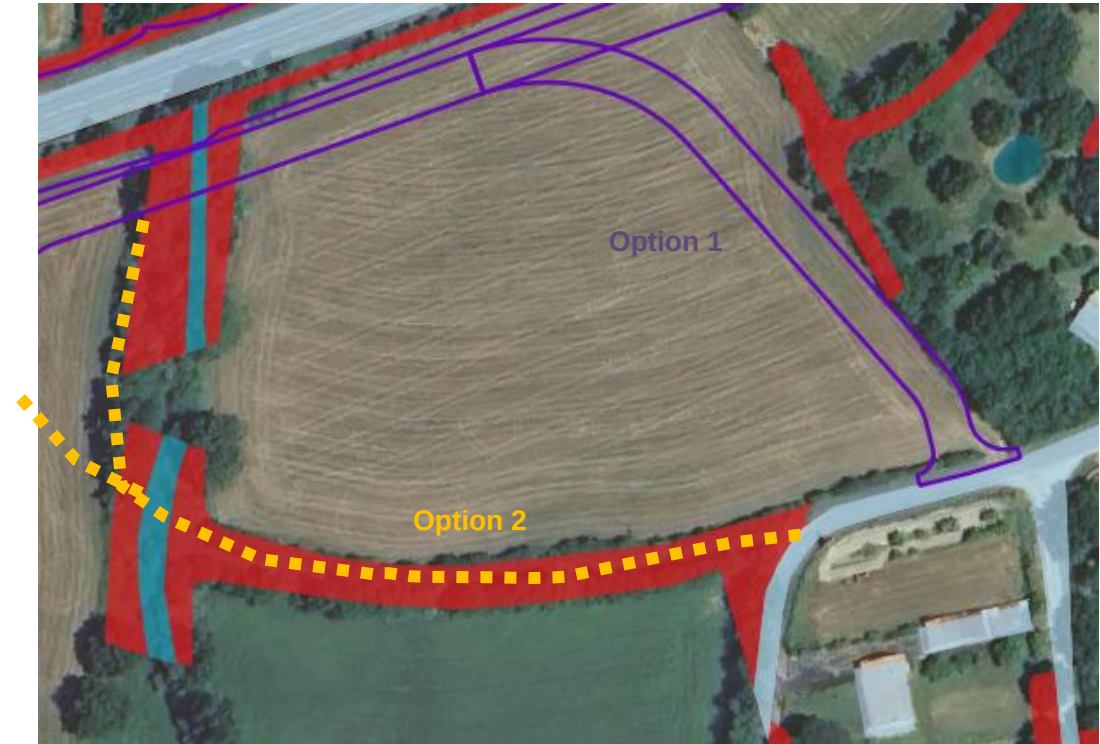
● Options 1 ou 2 (secteur de la Dédrière)

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 privilégié 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 10 : Enjeux écologiques au droit des options

1.2.4.2 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.

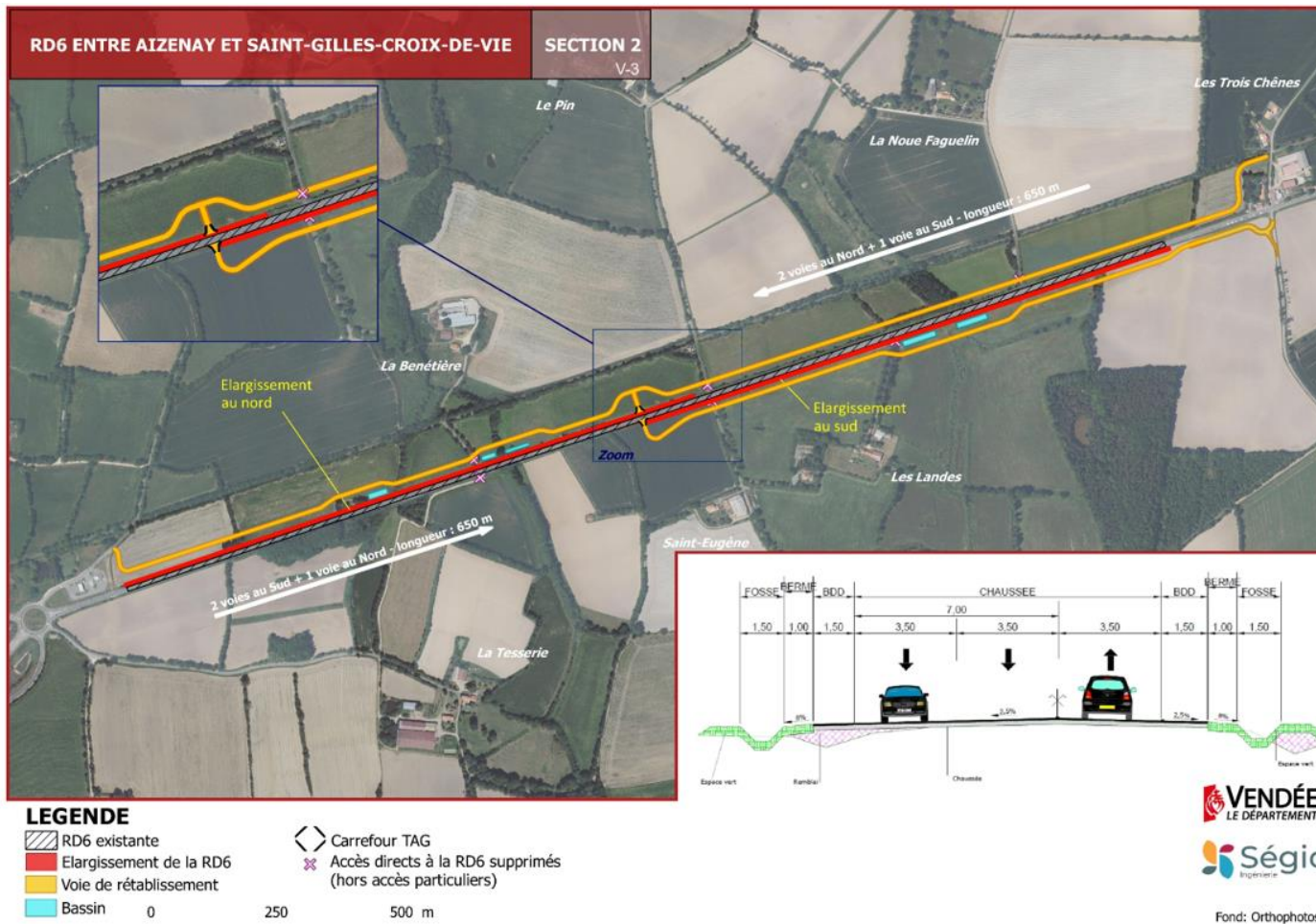


Figure 11 : Plan de la section 2 à l'issue de la concertation

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

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

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

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

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

Au sud, la Landette et la 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.

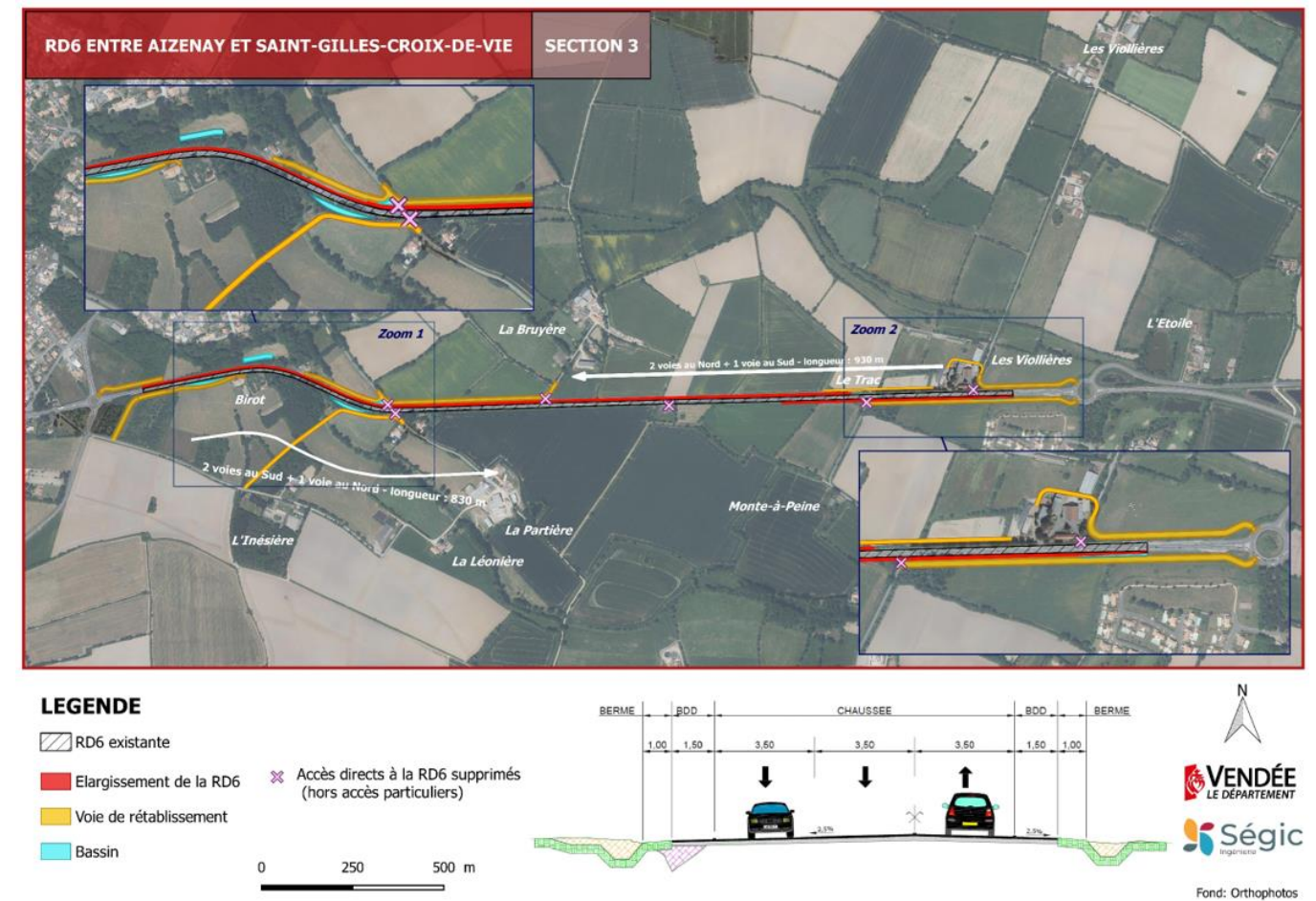


Figure 12 : Plan de la section 3 à l'issue de la concertation

1.2.4.4 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 :

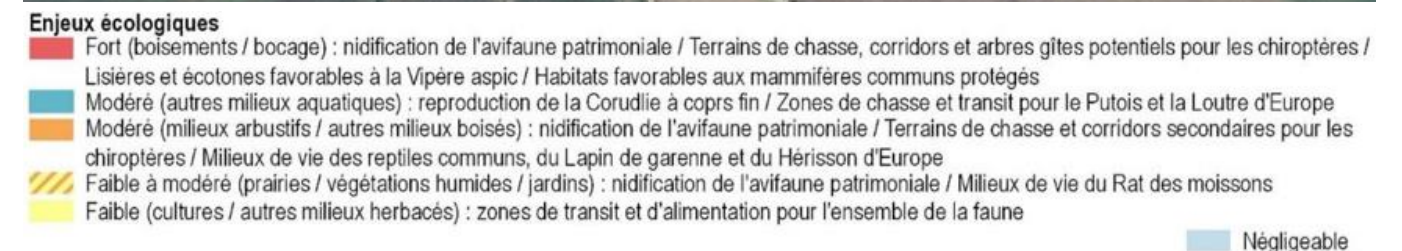
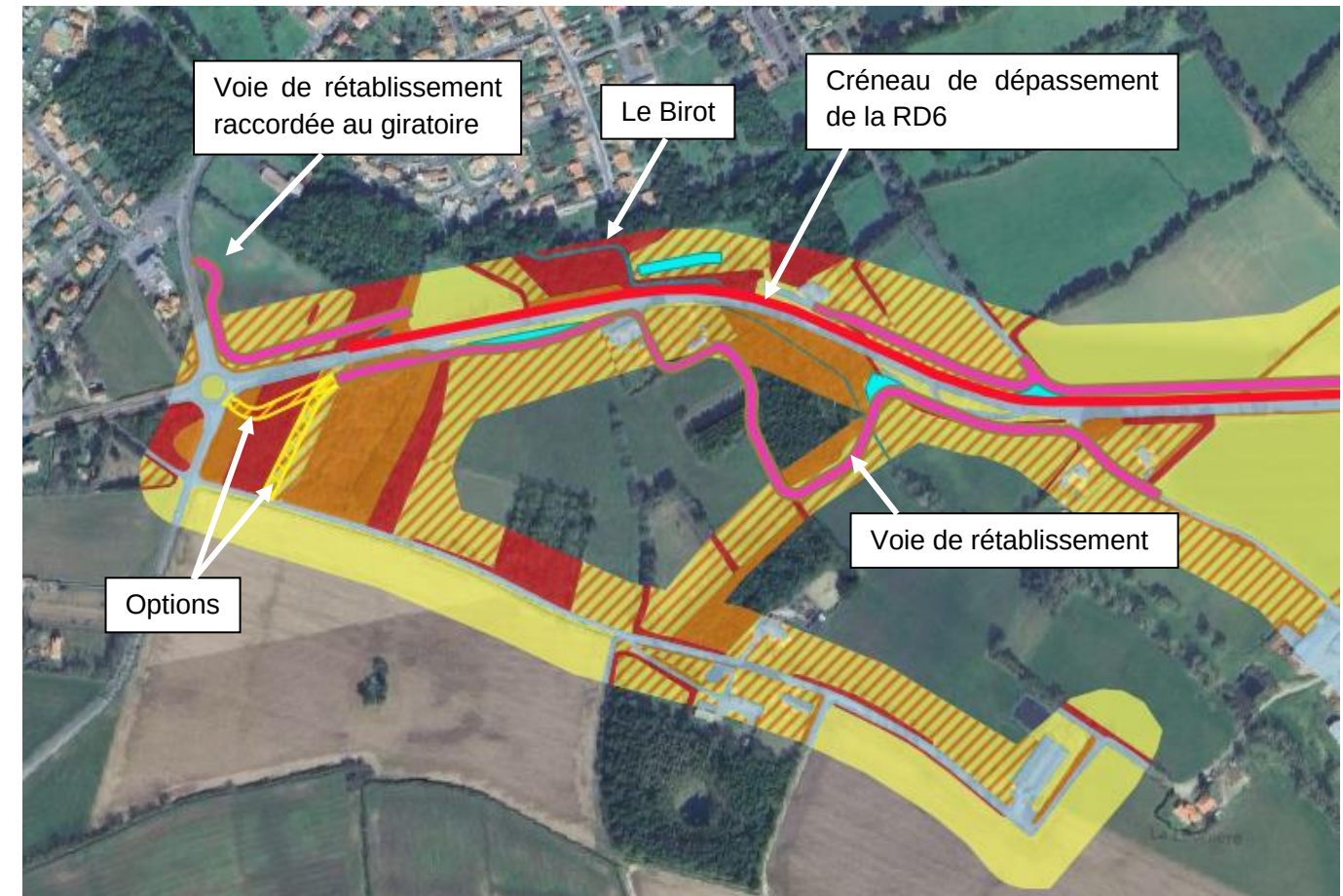
- À l'hibernation, au transit et à l'alimentation des amphibiens en phase terrestre ;
- À la parturition et au repos hivernal de la Vipère aspic, et constituant des caches et des abris pour les reptiles ;
- Au Putois d'Europe et aux mammifères communs ;
- Aux chiroptères (arbres à cavités et terrains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

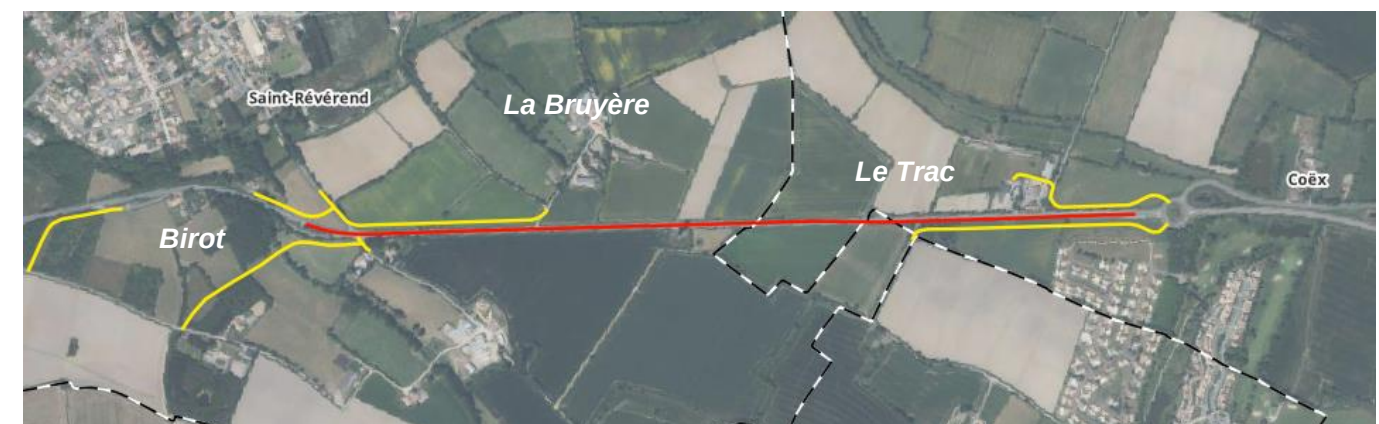
La suppression de ce créneau de dépassement, rend également inutile la voie de rétablissement raccordée au giratoire au nord de la RD 6. Cette voie de rétablissement traversait notamment un champ présentant des intérêts écologiques pour l'avifaune (nidification et secteur d'alimentation de l'avifaune 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 13 : Adaptations du projet

2 PRESENTATION SYNTHETIQUE 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.

2.1 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 CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

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 visibilité 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.

2.2.1.1 Profil en long

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

2.2.1.2 Profil en travers

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

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

Le dévers normal de chaussée est de 2.5 %.

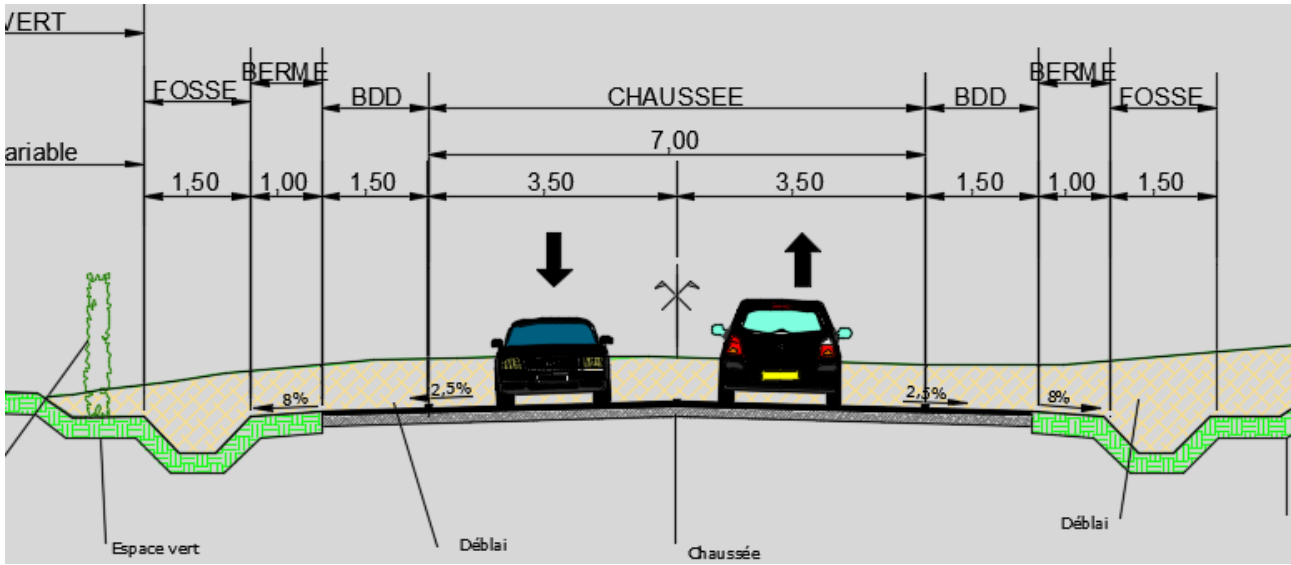


Figure 14 : Profil en travers de la RD6 en section à 2 voies

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

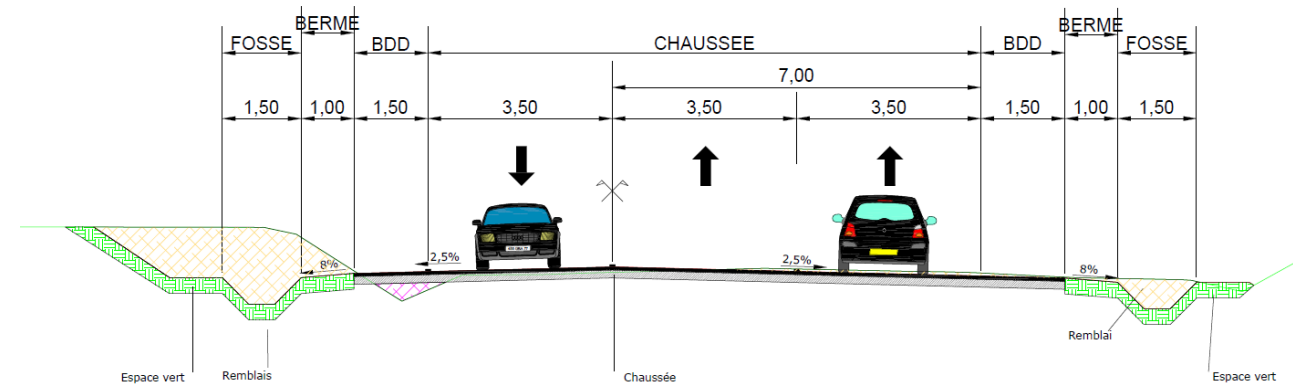


Figure 15 : Profil en travers de la RD6 en section à 3 voies

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.

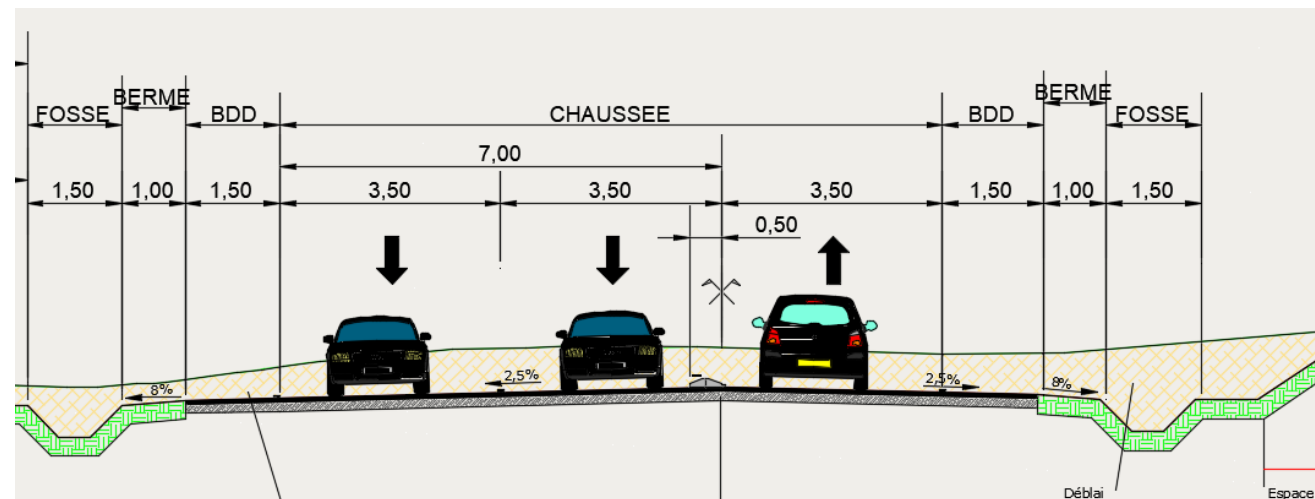


Figure 16 : Profil en travers de la RD6 en tourne à gauche

2.2.2 Séquence d'aménagement de la RD6

2.2.2.1 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 Carrefour de la Galivière

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

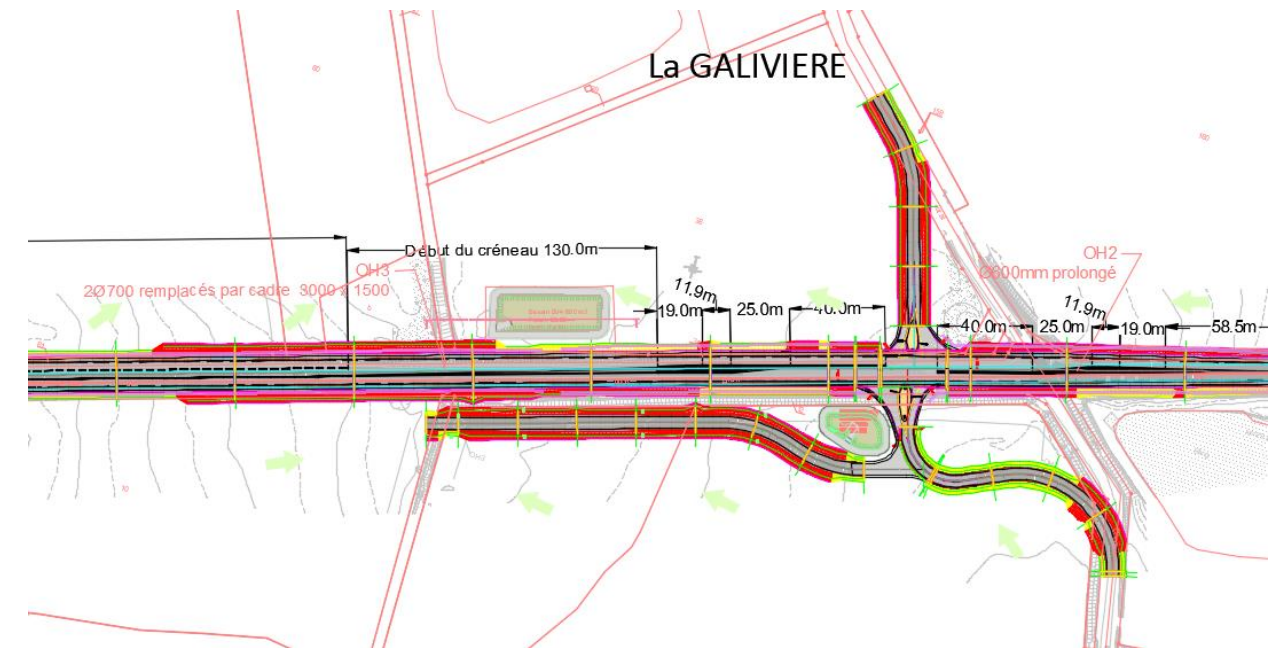


Figure 17 : Plan du carrefour d'extrémité Est Section 1

B Créneau Est

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



Figure 18 : Plan du créneau Section 1 - Est

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

C Carrefour La Dédrière

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

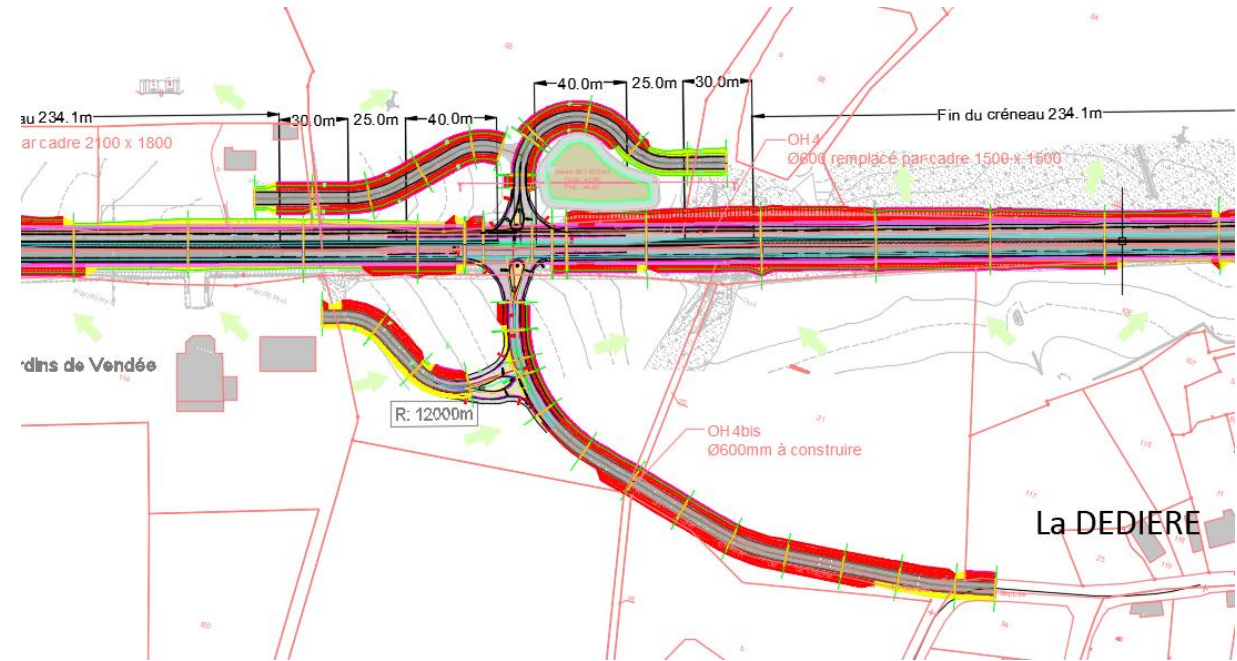


Figure 19 : Plan du carrefour de la Dédrière - Section 1

D Créneau Central

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

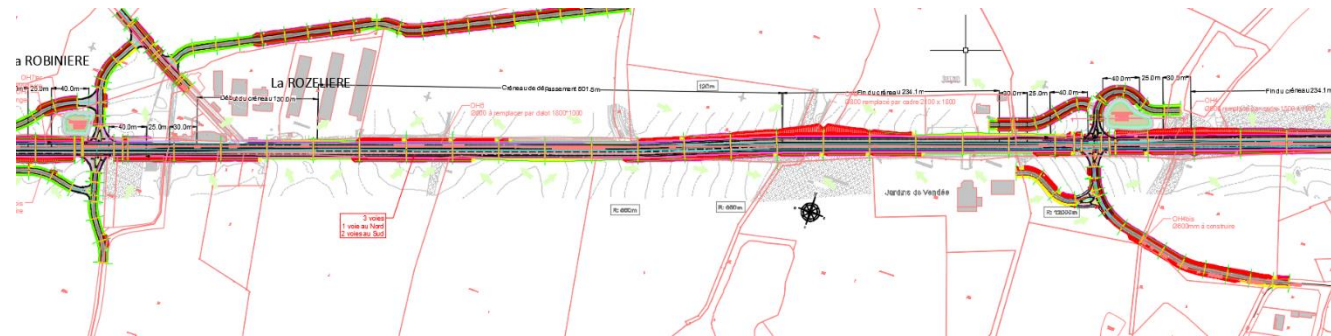


Figure 20 : Plan du créneau Section 1 - Centre

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

E Carrefour La Robinière

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

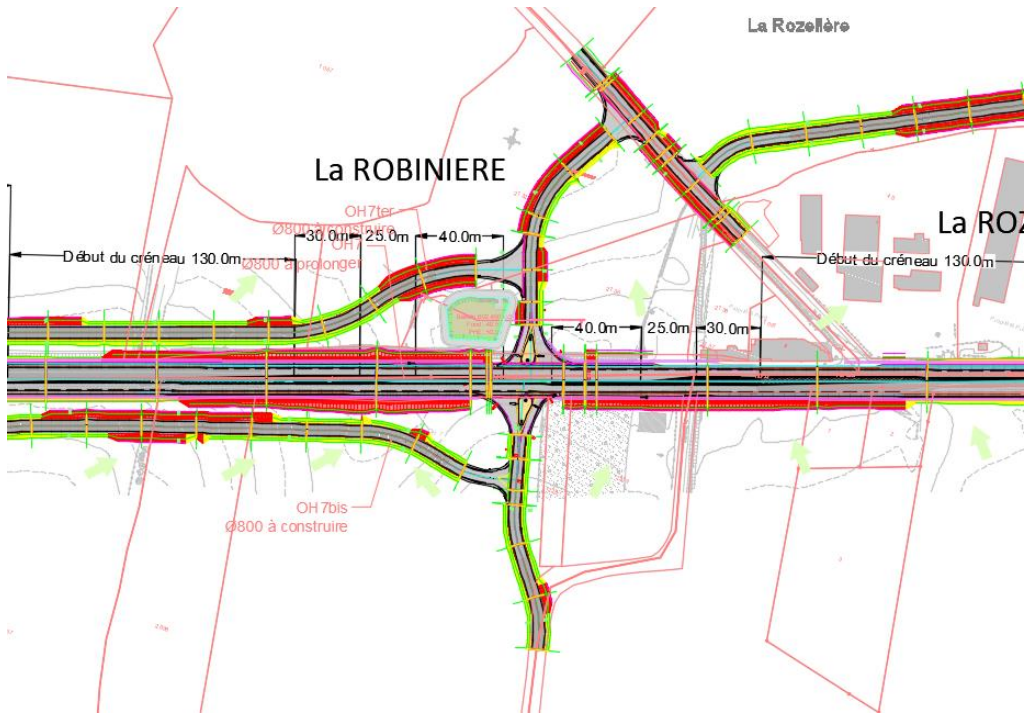


Figure 21 : Plan du carrefour de la Robinière - Section 1

F Créneau Ouest

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



Figure 22 : 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.

2.2.2.2 Section 2

A Créneau Est

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

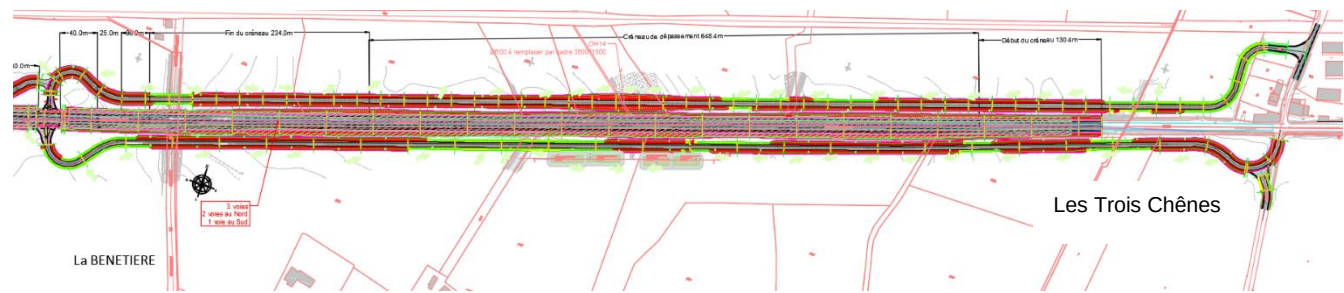


Figure 23 : Plan du créneau Section 1 - Est

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 Carrefour de Saint Eugène

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

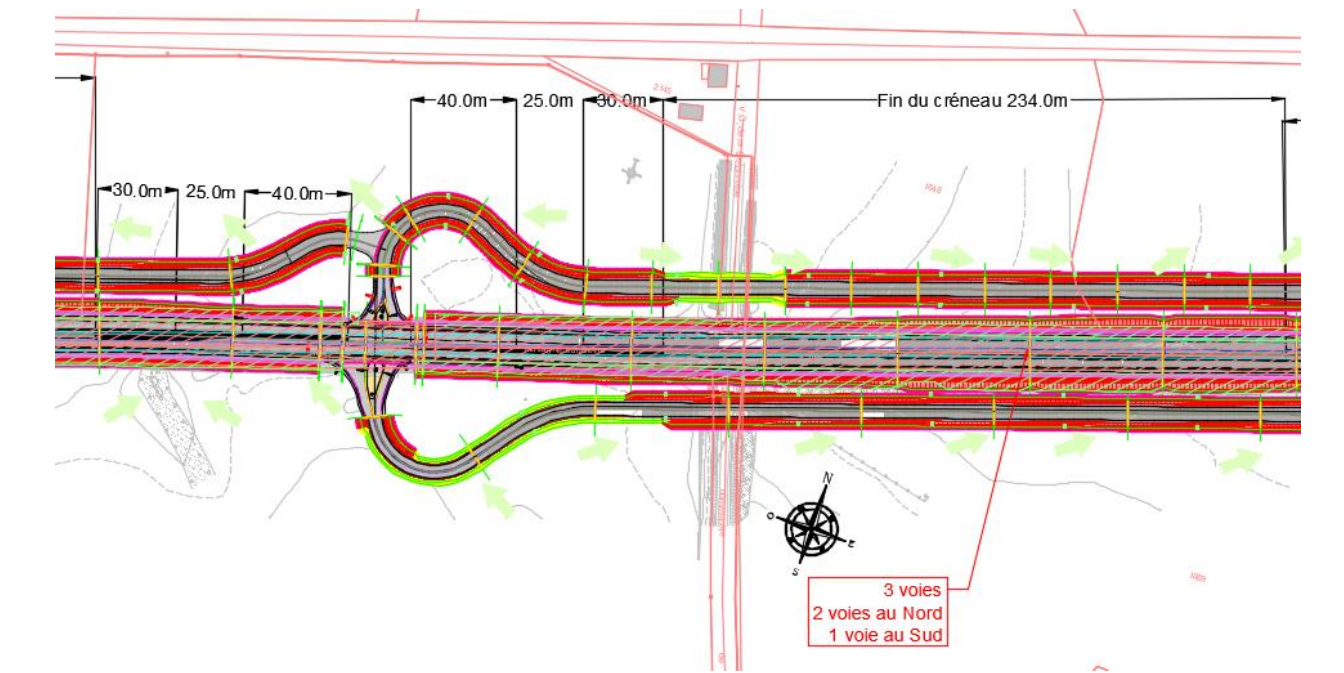


Figure 24 : Plan du carrefour de Saint Eugène - Section 2

C Créneau Ouest

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

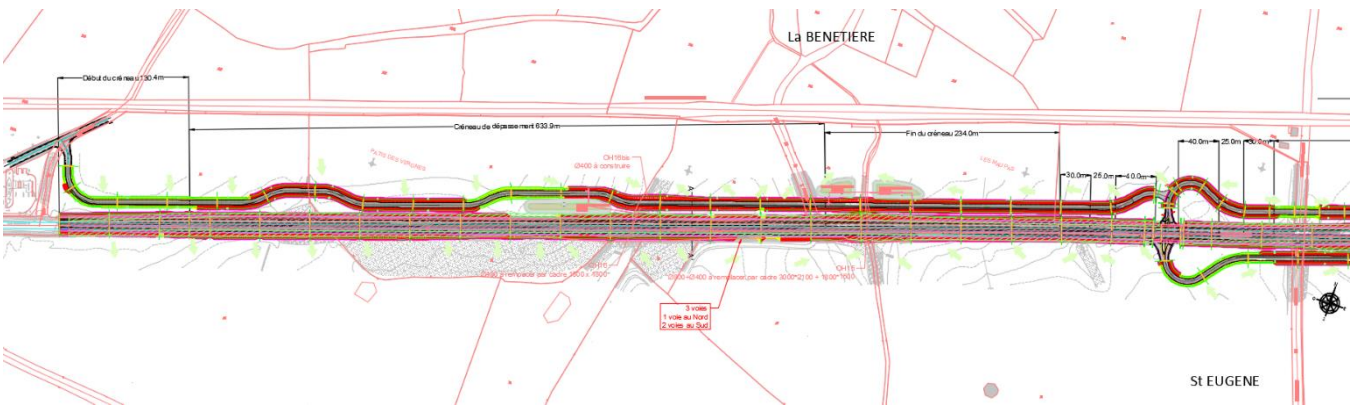


Figure 25 : Plan du créneau Section 2 - Ouest

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.

2.2.2.3 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.

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 :

:

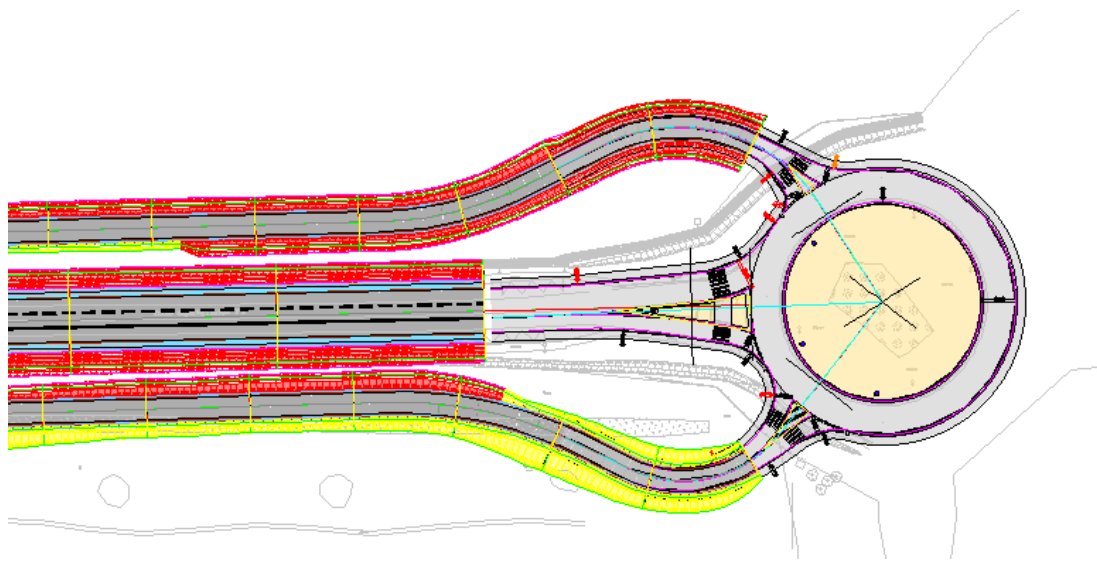


Figure 26 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies

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

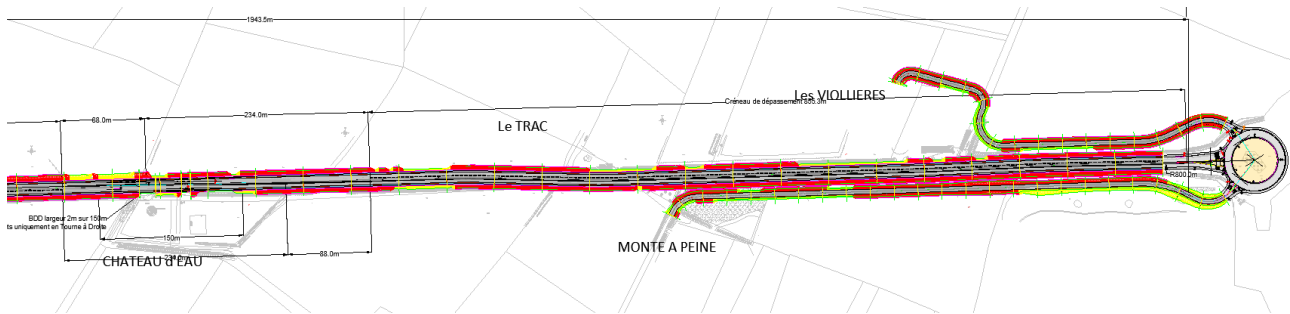


Figure 27 : Plan du créneau Section 3 - Est

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.

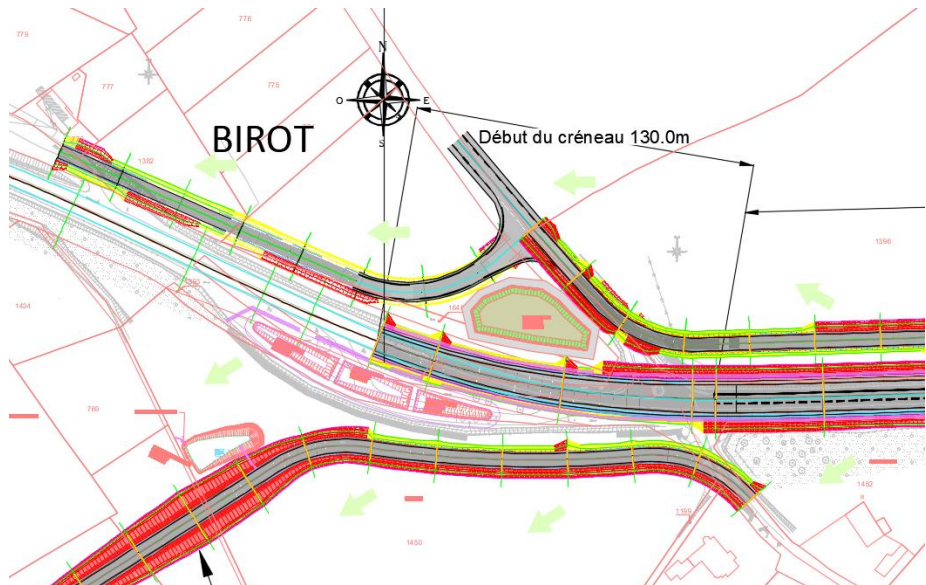


Figure 28 : plan de détail de la sortie du giratoire des Fontenelles à 2 voies

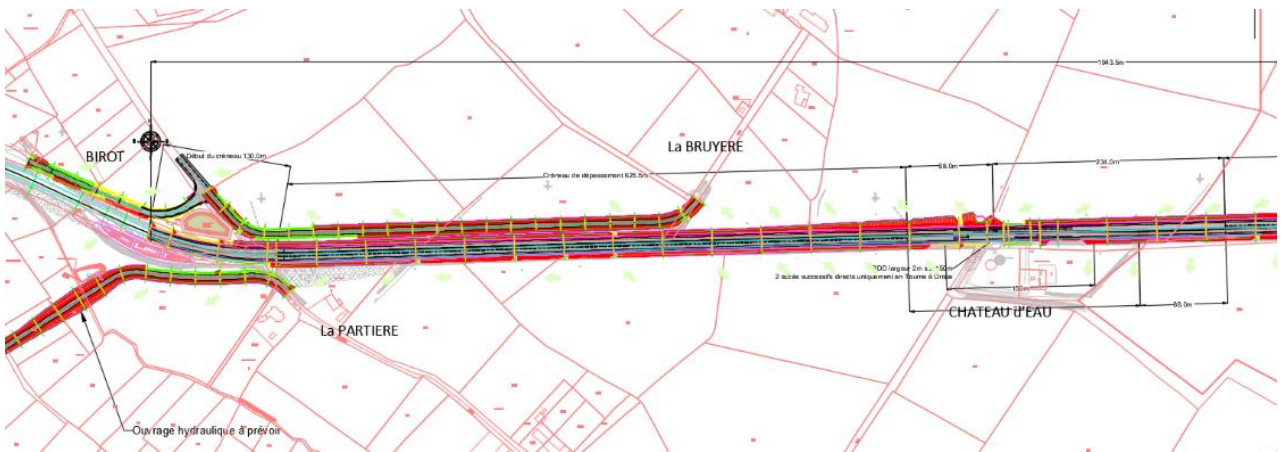


Figure 29 : Plan du créneau Section 3 - Ouest

2.3 RETABLISSEMENTS 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 Benetière 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.

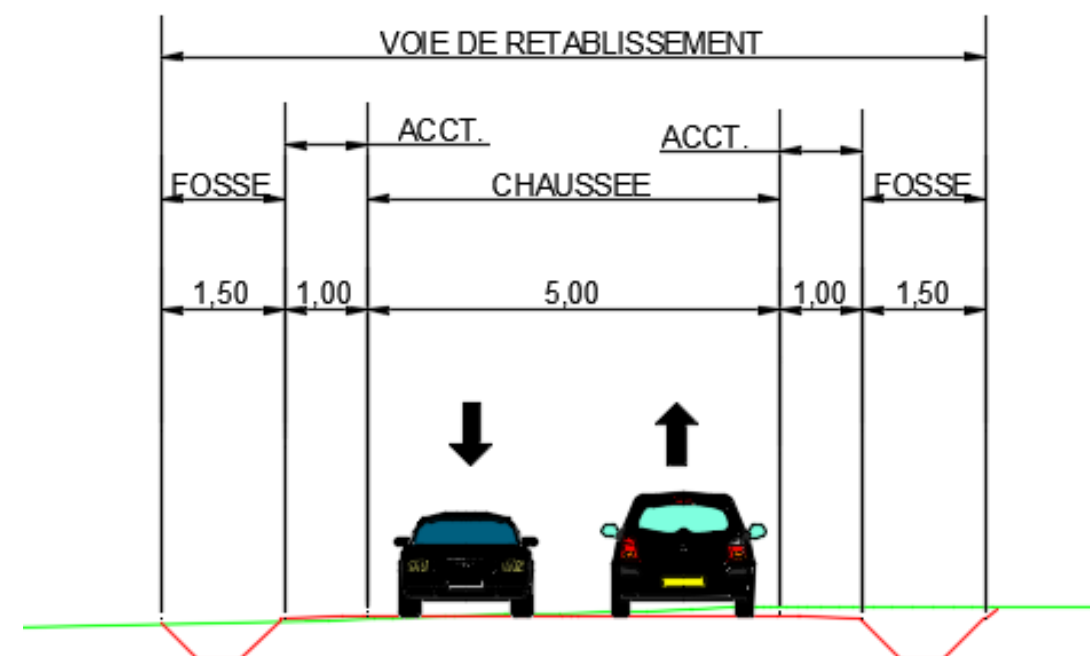


Figure 30 : Profil en travers des voies de rétablissement

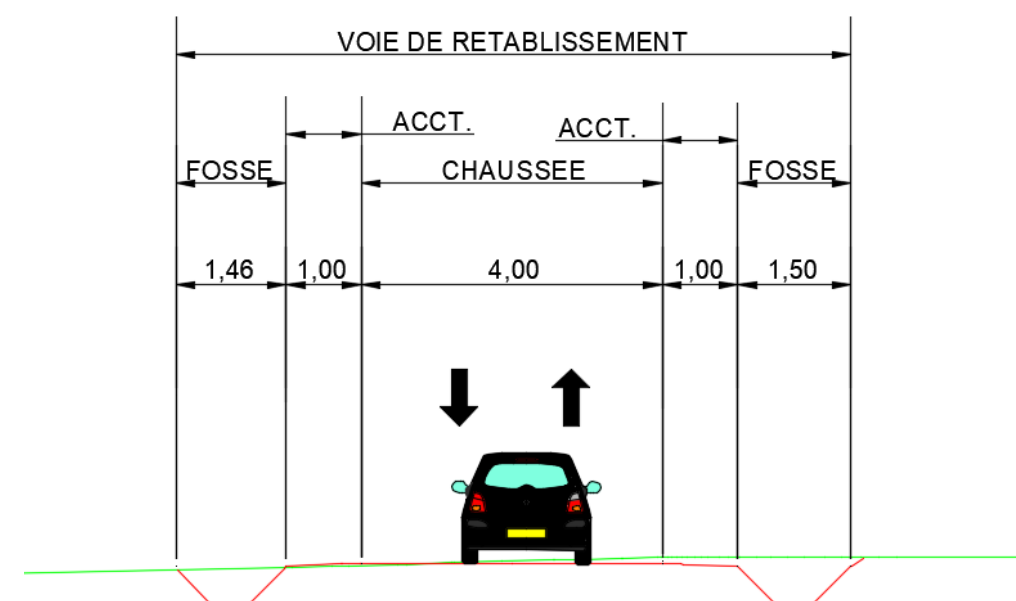
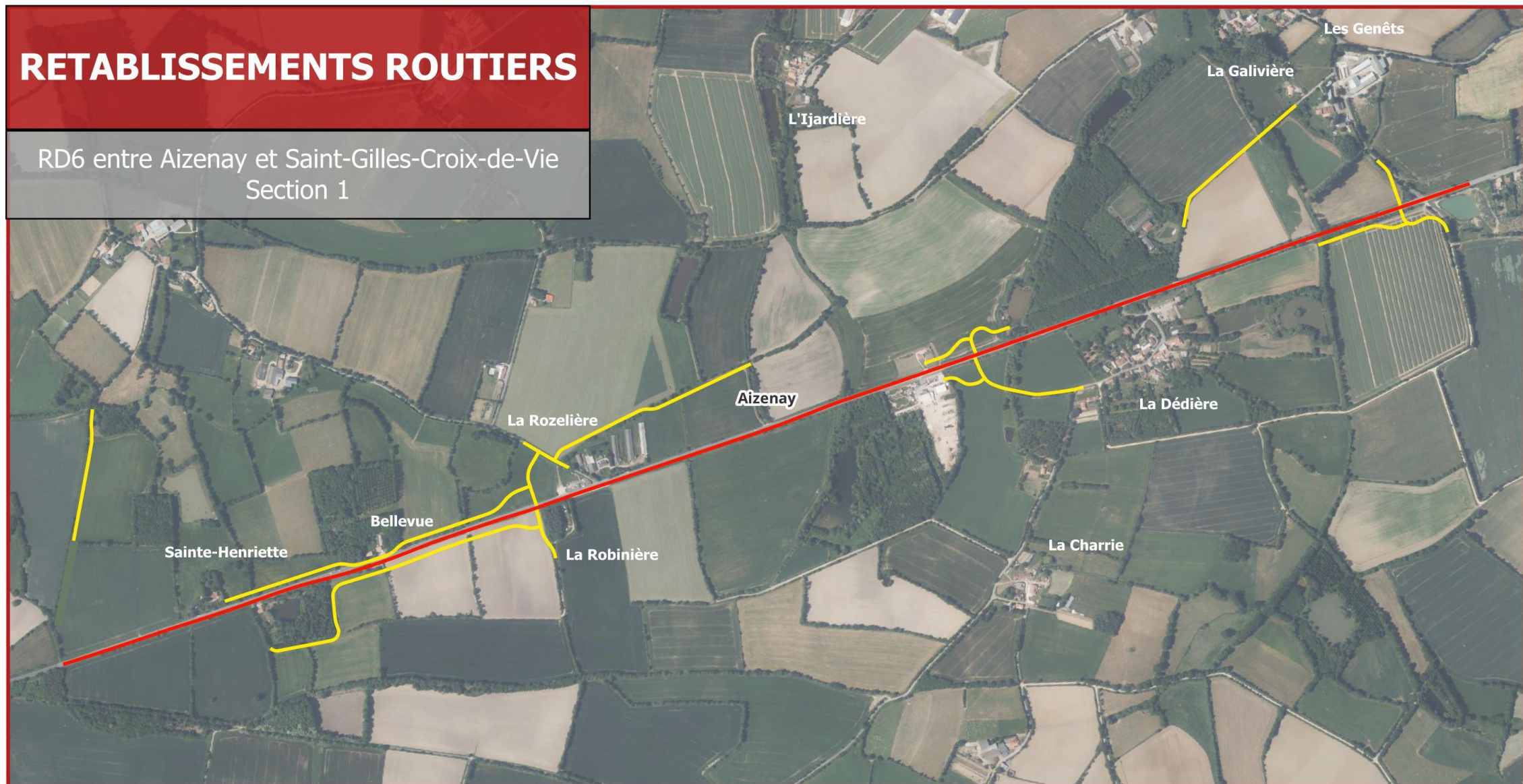


Figure 31 : Profils en travers des voies de rétablissement



LEGENDE

- RD6
- Réalignements routiers
- Limites communales

0 0,1 0,2 km

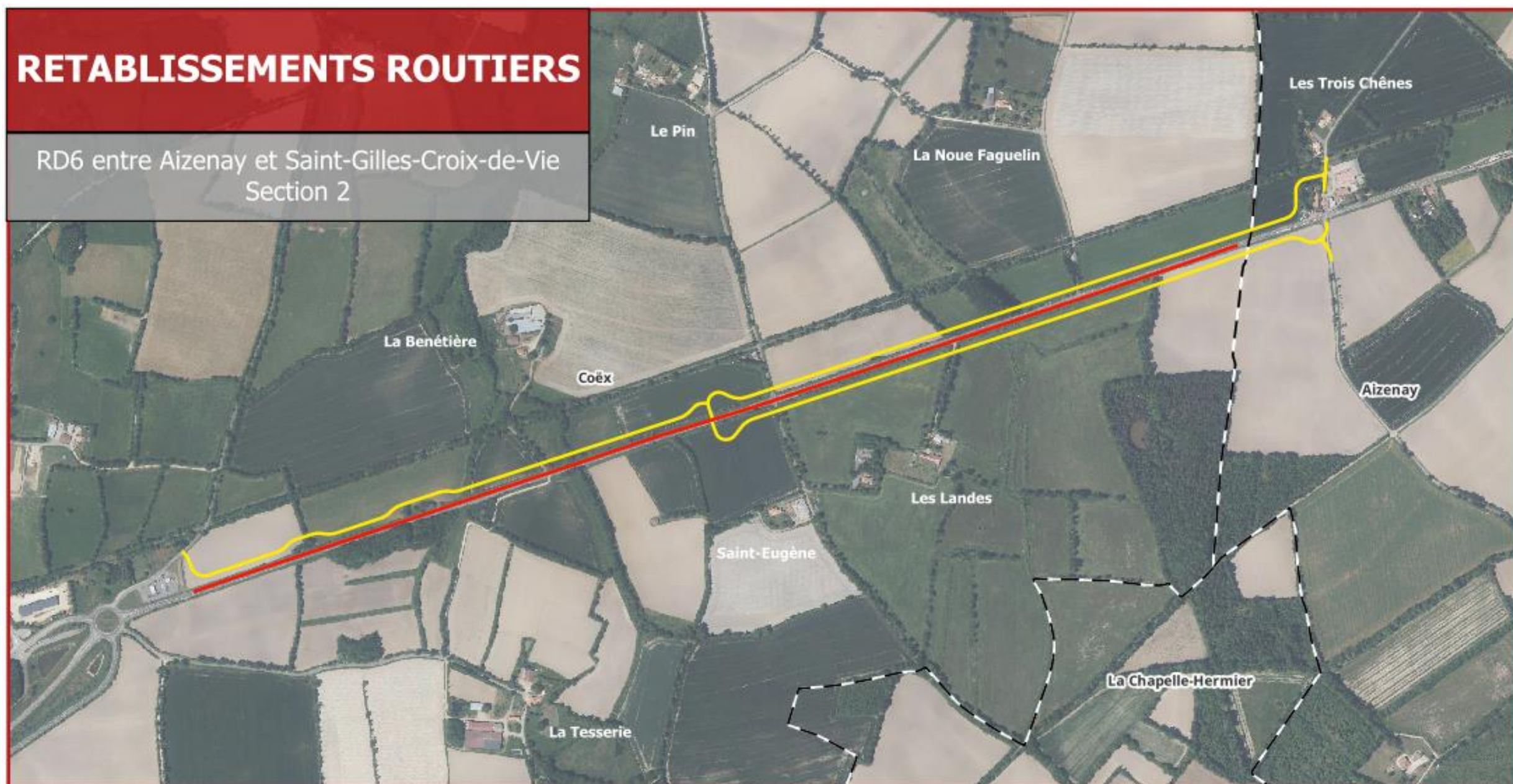


Fond: Orthophotos

Figure 32 : Réalignements 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

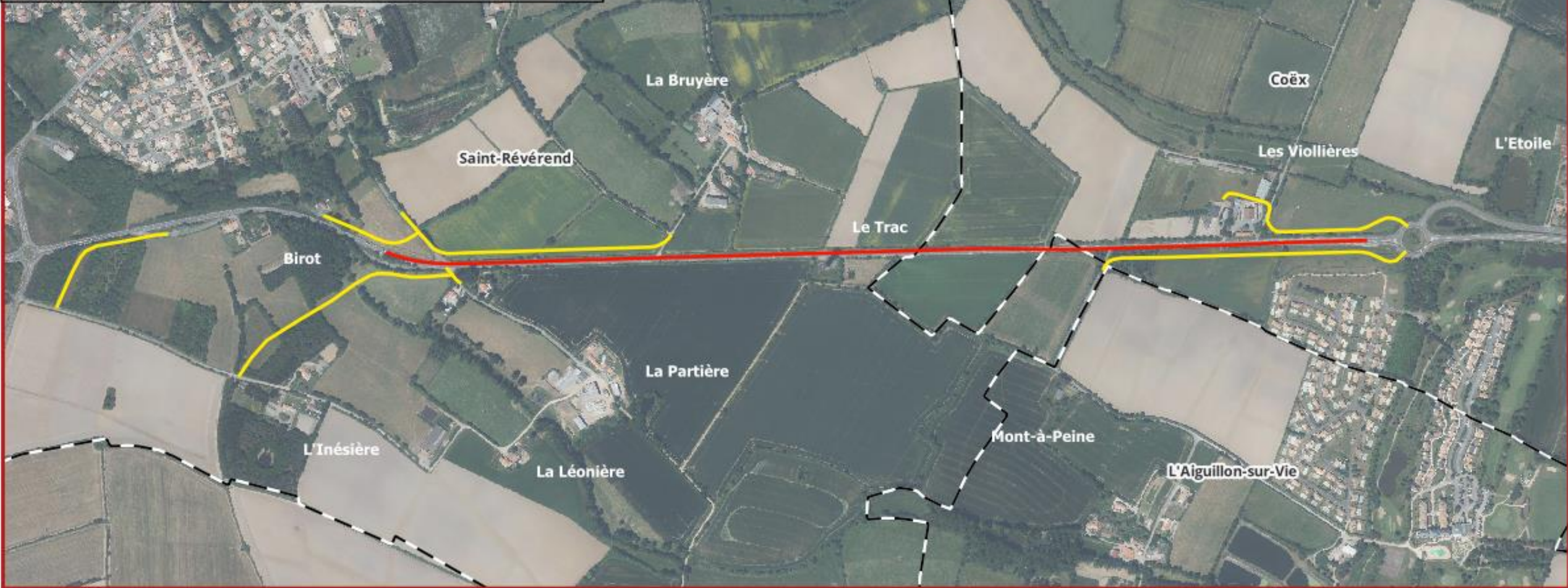


Fond: Orthophotos

Figure 33 : Rétablissements routiers – section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)

RETABLISSEMENTS ROUTIERS

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



LEGENDE

RD6

— Rétablissements routiers

┐⁻¹ Limites communales

0 0,1 0,2 km



Fond: Orthophotos

Figure 34 : Rétablissements routiers – section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)

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.

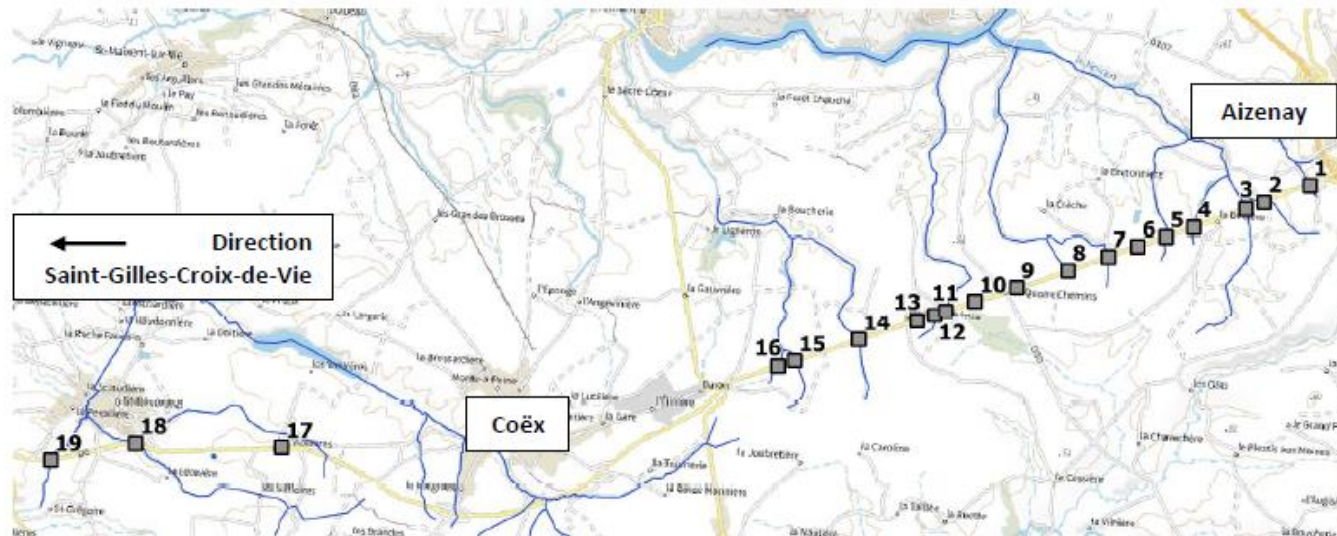


Figure 35 : Localisation des ouvrages hydrauliques le long de la RD6 (source : Aquagéosphère/ IGN)

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 »).

2.5 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).

2.6 AMENAGEMENTS 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 36 : 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 37 : 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 38 : 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.

2.7 VUE EN PLAN DE L'AMENAGEMENT ROUTIER

Les illustrations suivantes permettent de visualiser le projet.

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

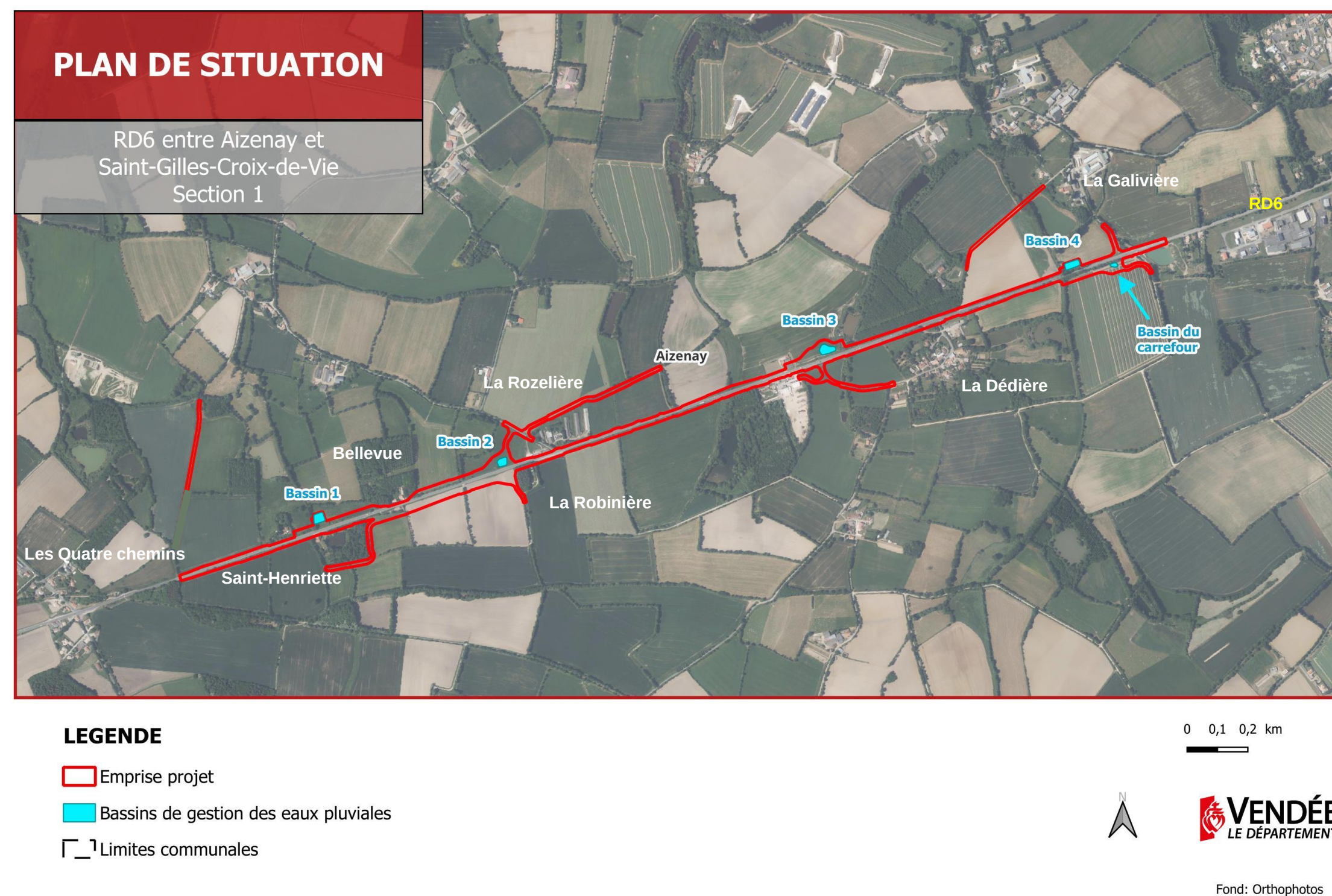


Figure 39 : Section 1 (Source : SEGIC Ingénierie)

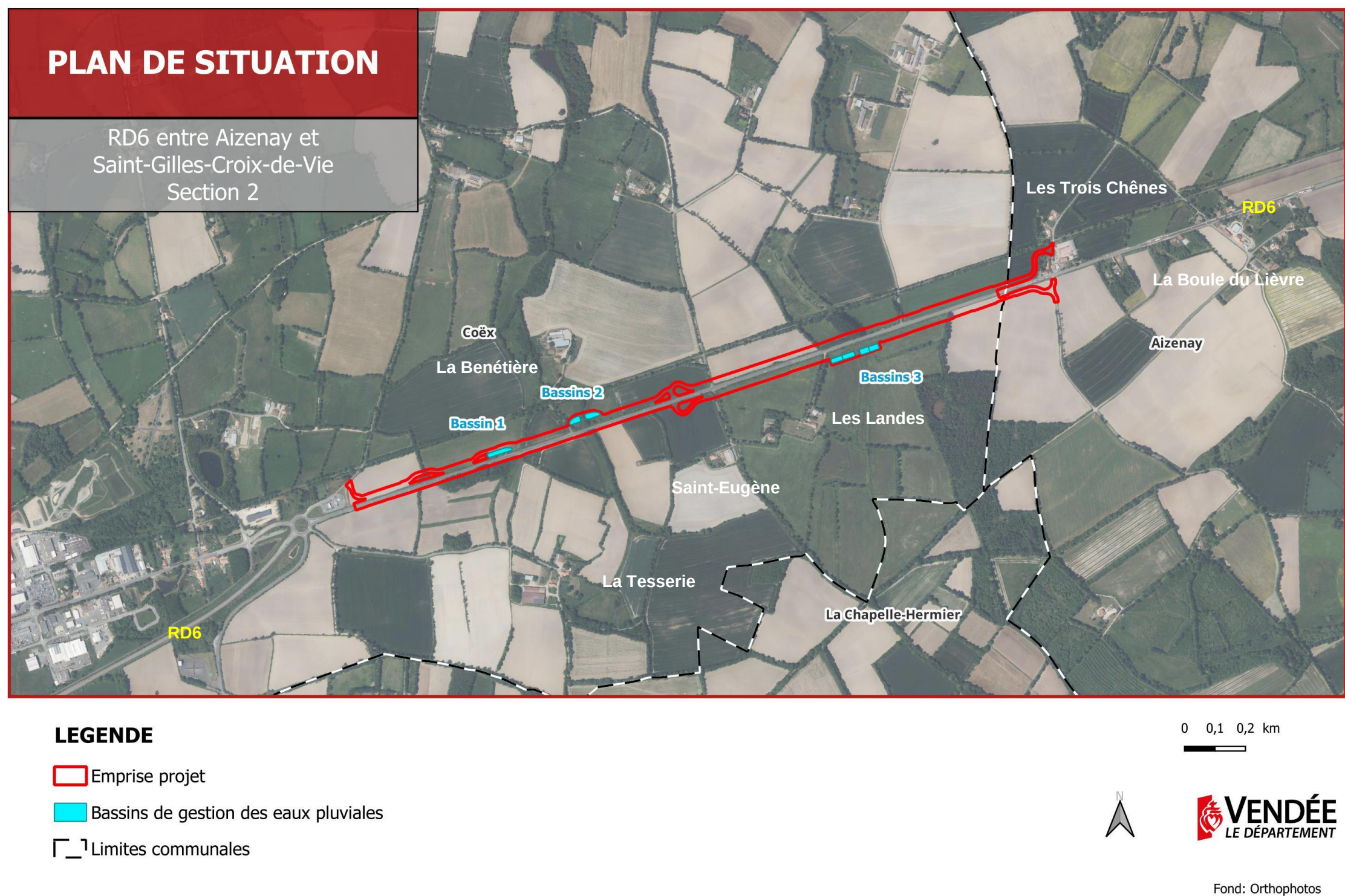


Figure 40 : Section 2 (Source : SEGIC Ingénierie)

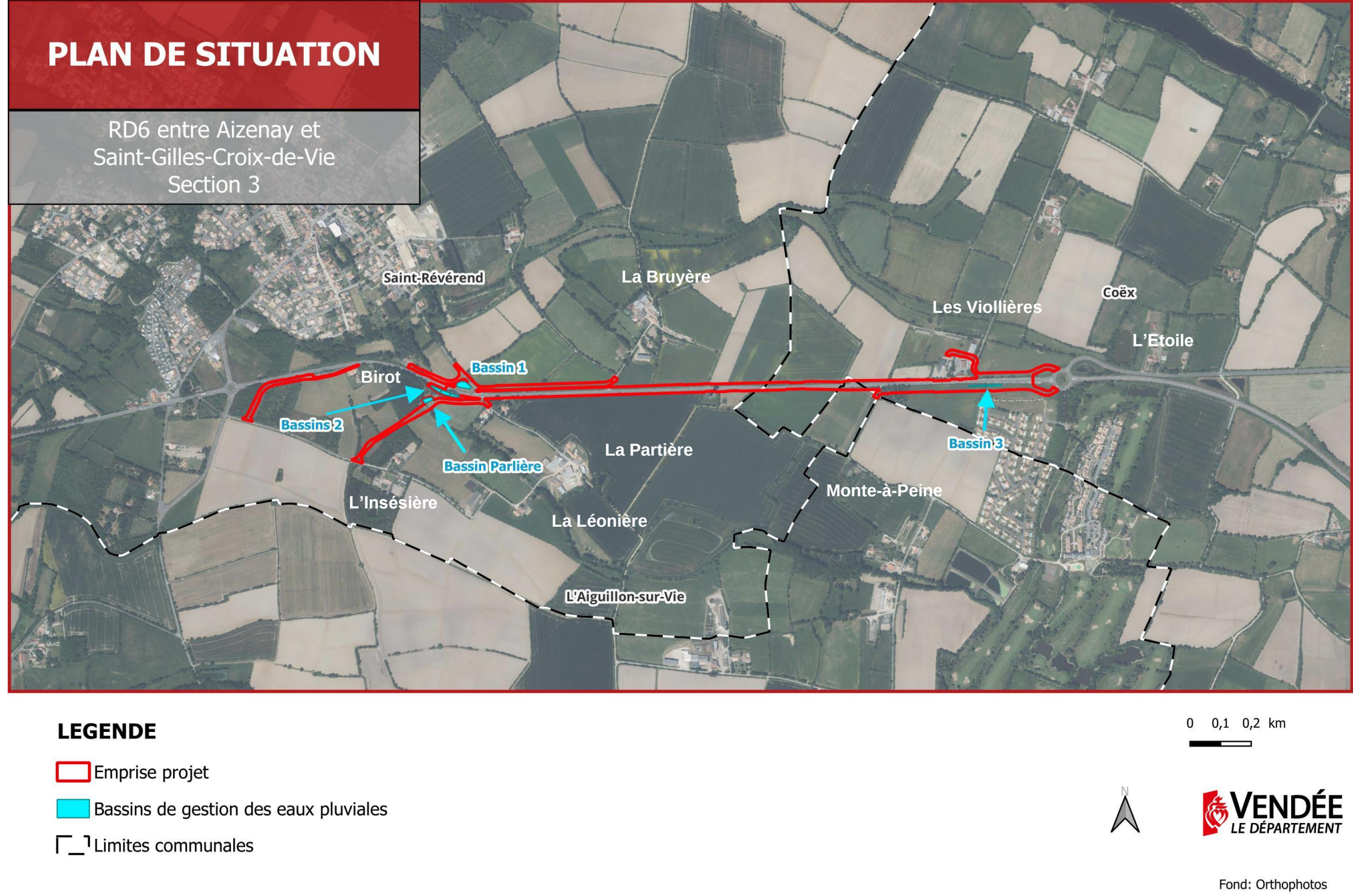


Figure 41 : Section 3 (Source : SEGIC Ingénierie)

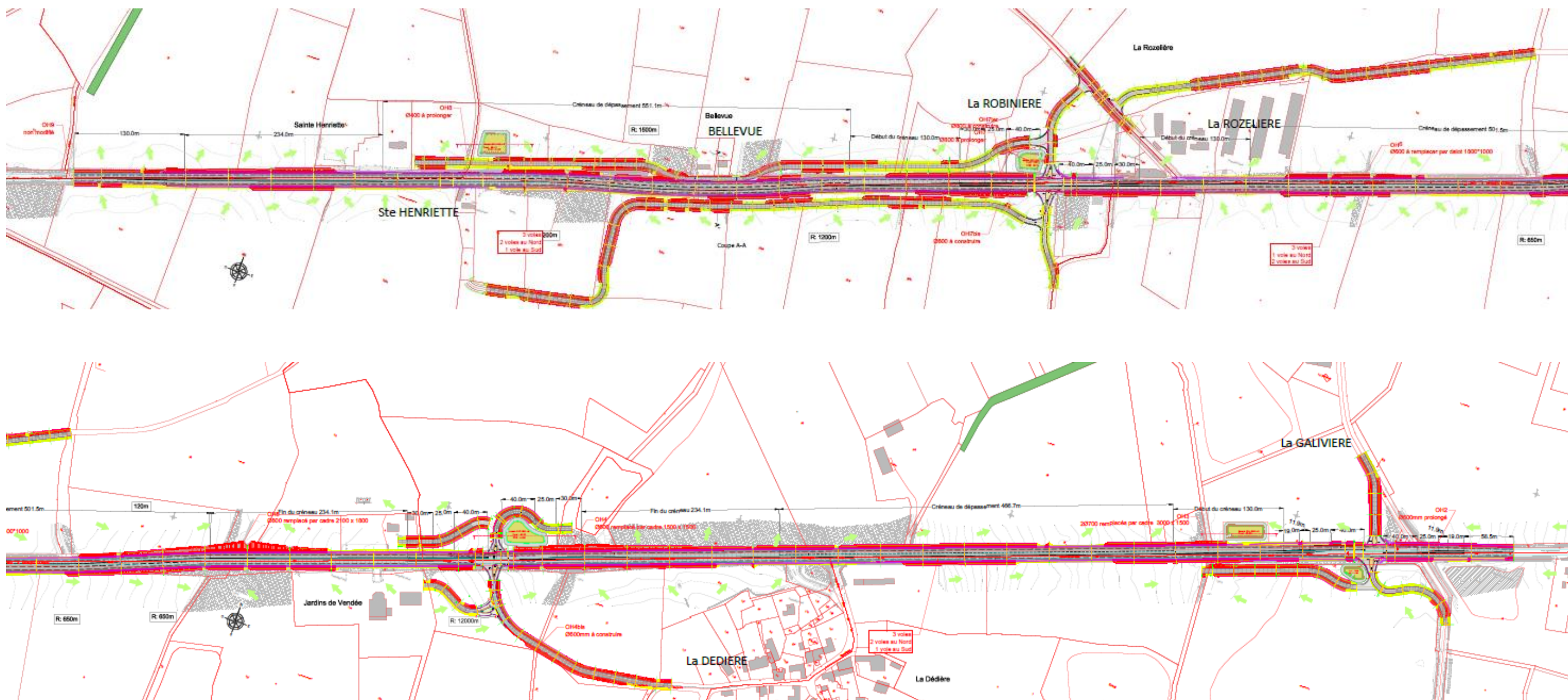


Figure 42 : Vue en plan de la section 1

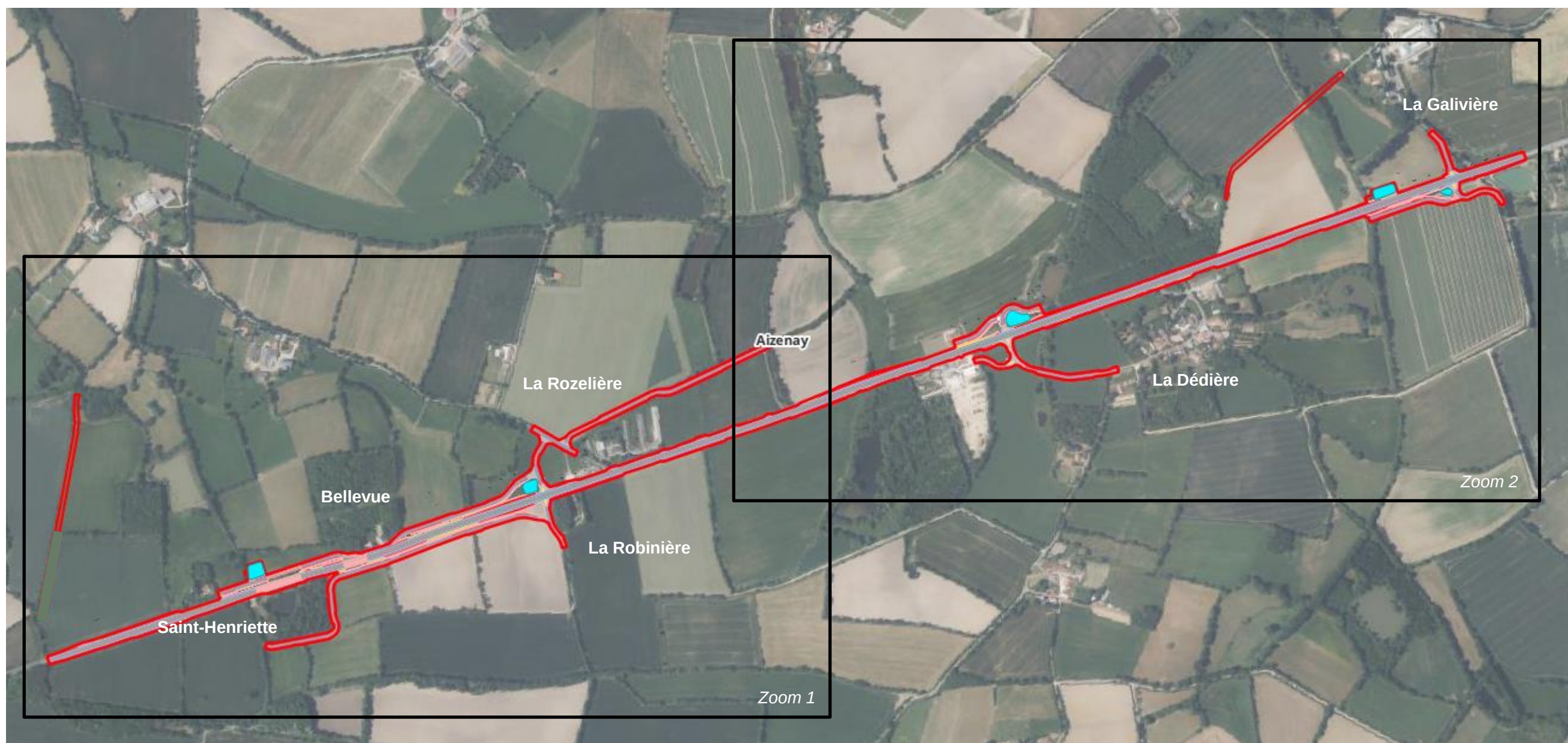


Figure 43 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne

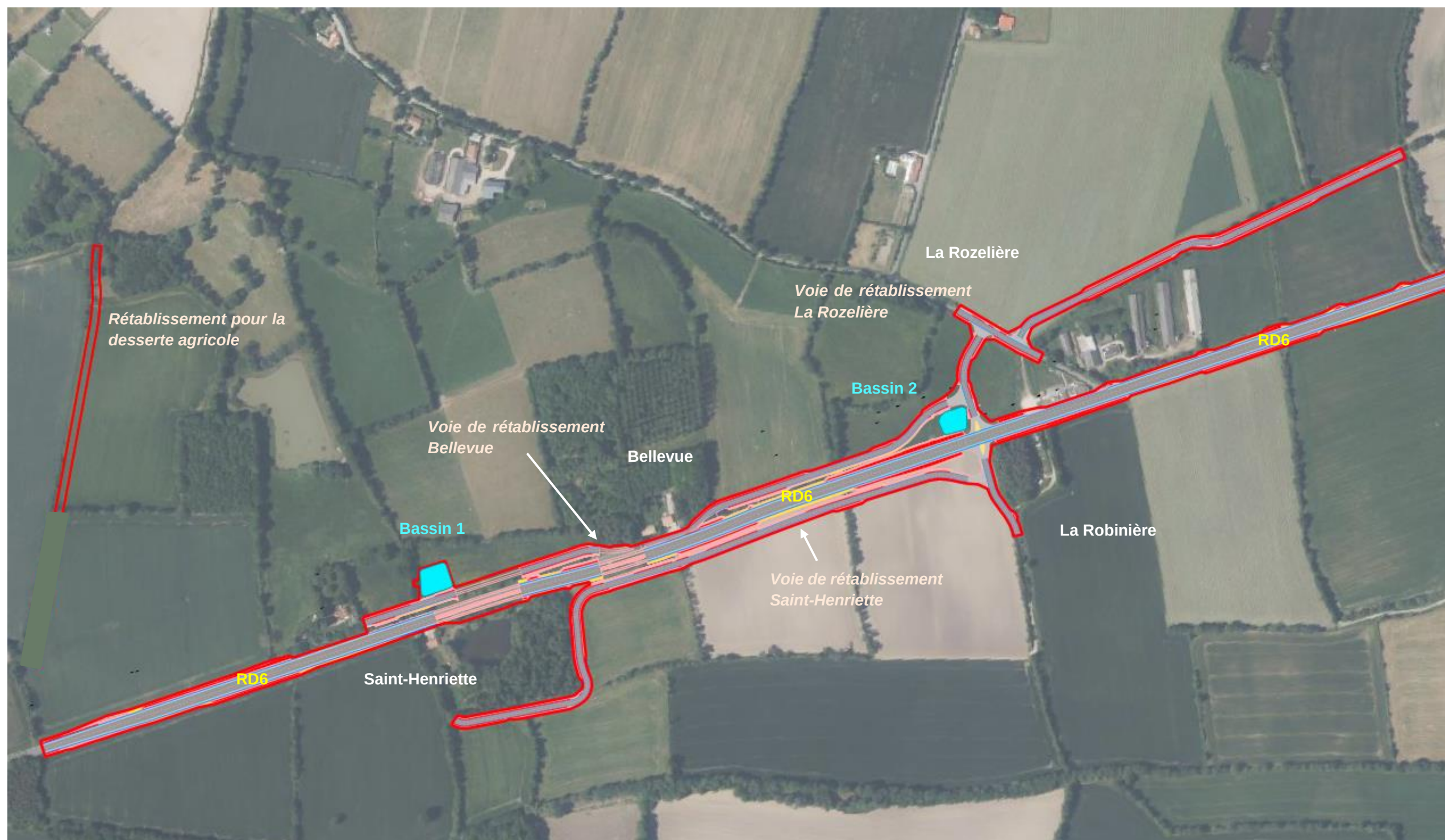


Figure 44 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 1



Figure 45 : Vue en plan de la section 1 avec vue aérienne – zoom 2

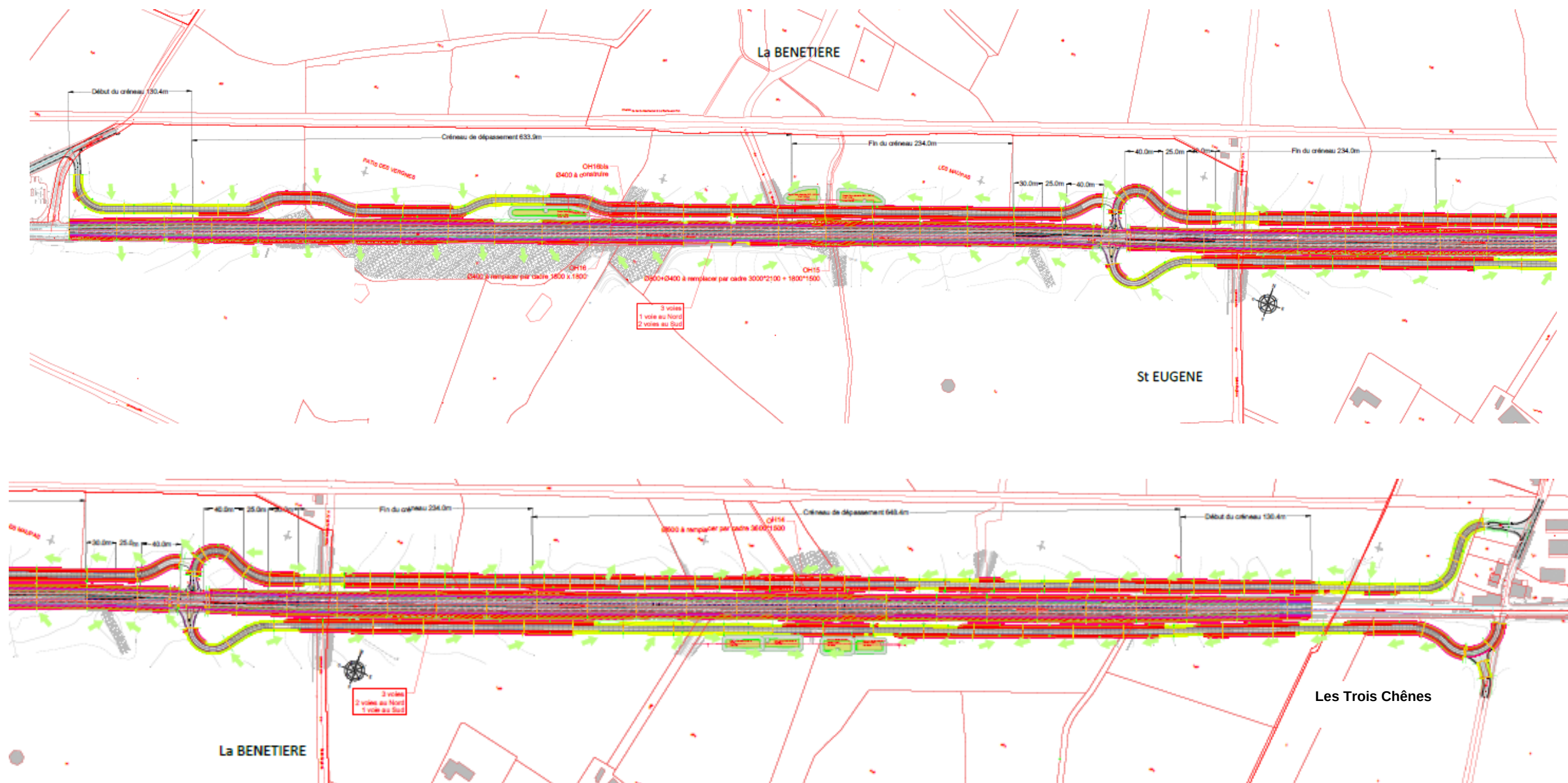


Figure 46 : Vue en plan de la section 2

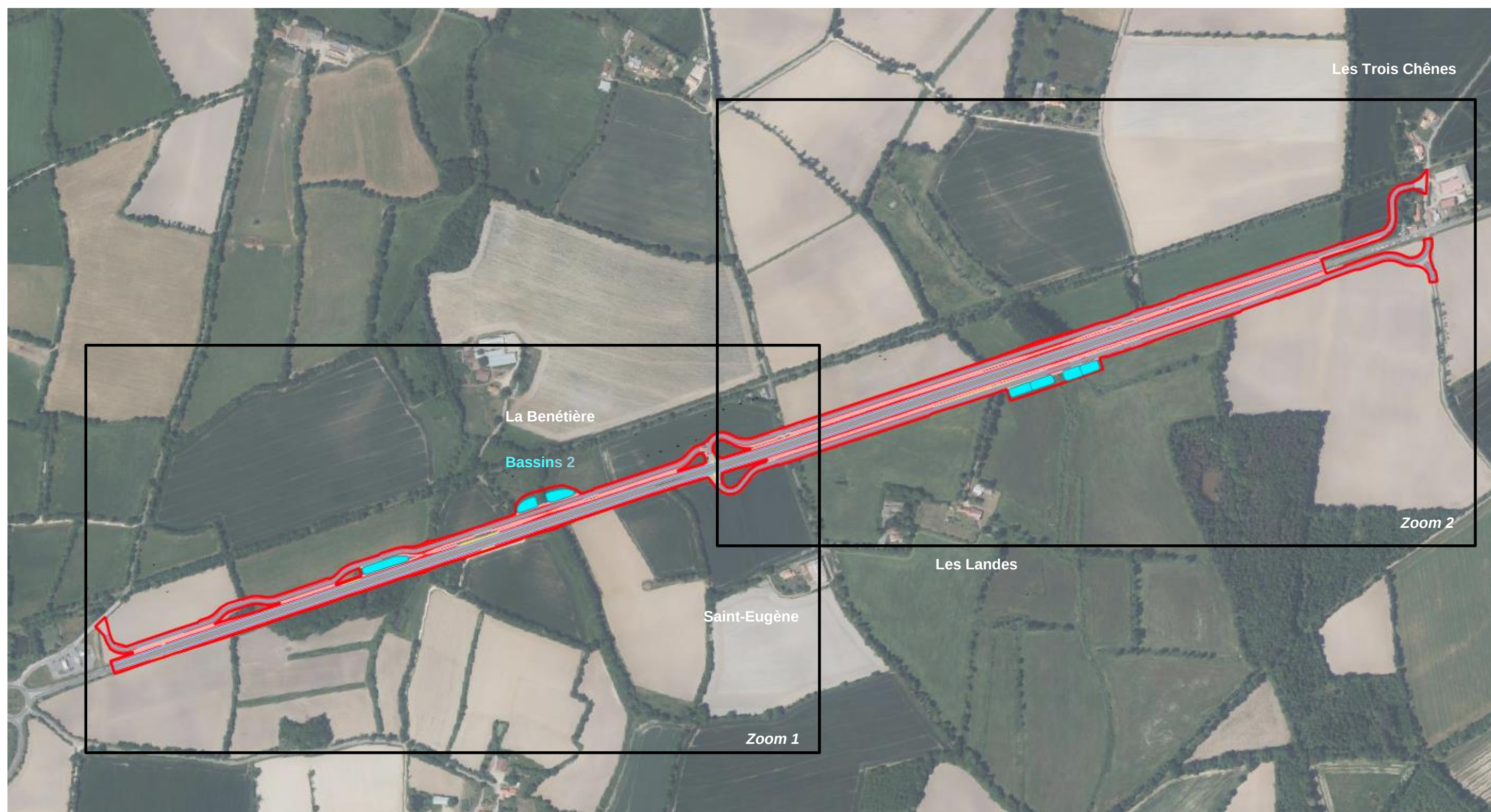


Figure 47 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne



Figure 48 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 1



Figure 49 : Vue en plan de la section 2 avec vue aérienne – zoom 2

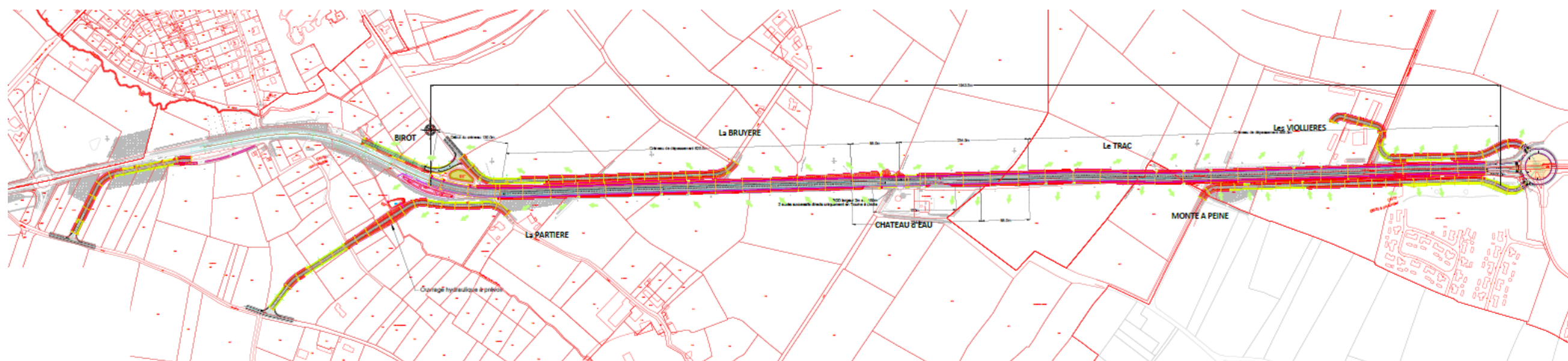


Figure 50 : Vue en plan de la section 3

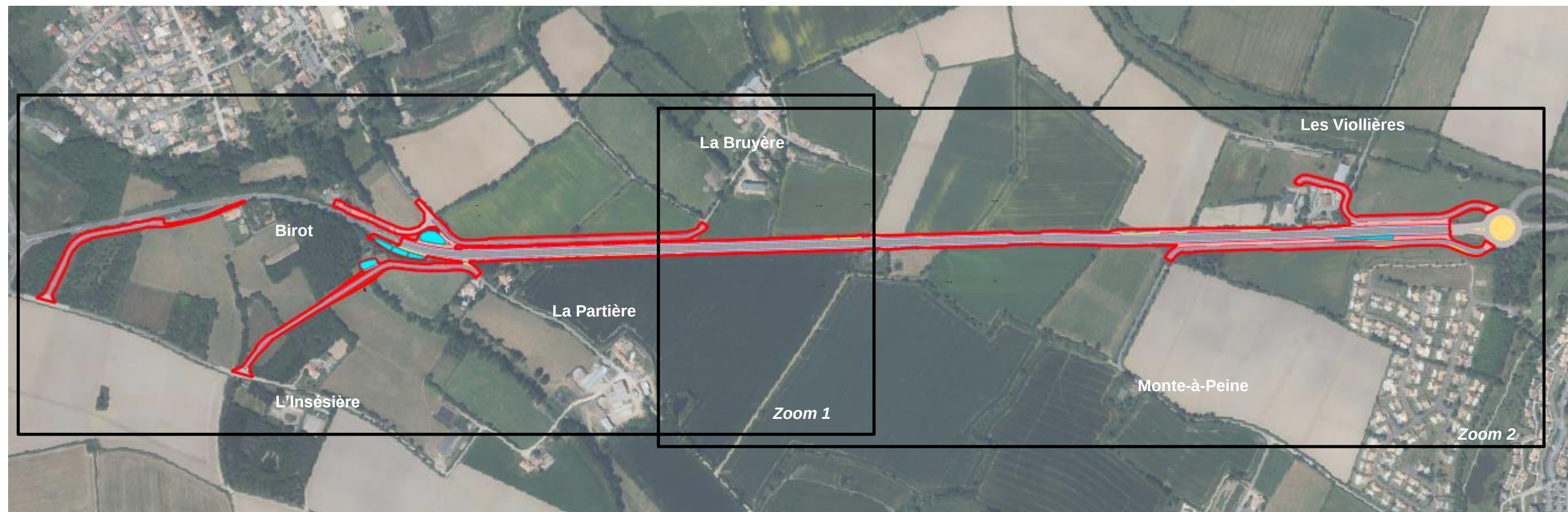


Figure 51 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne

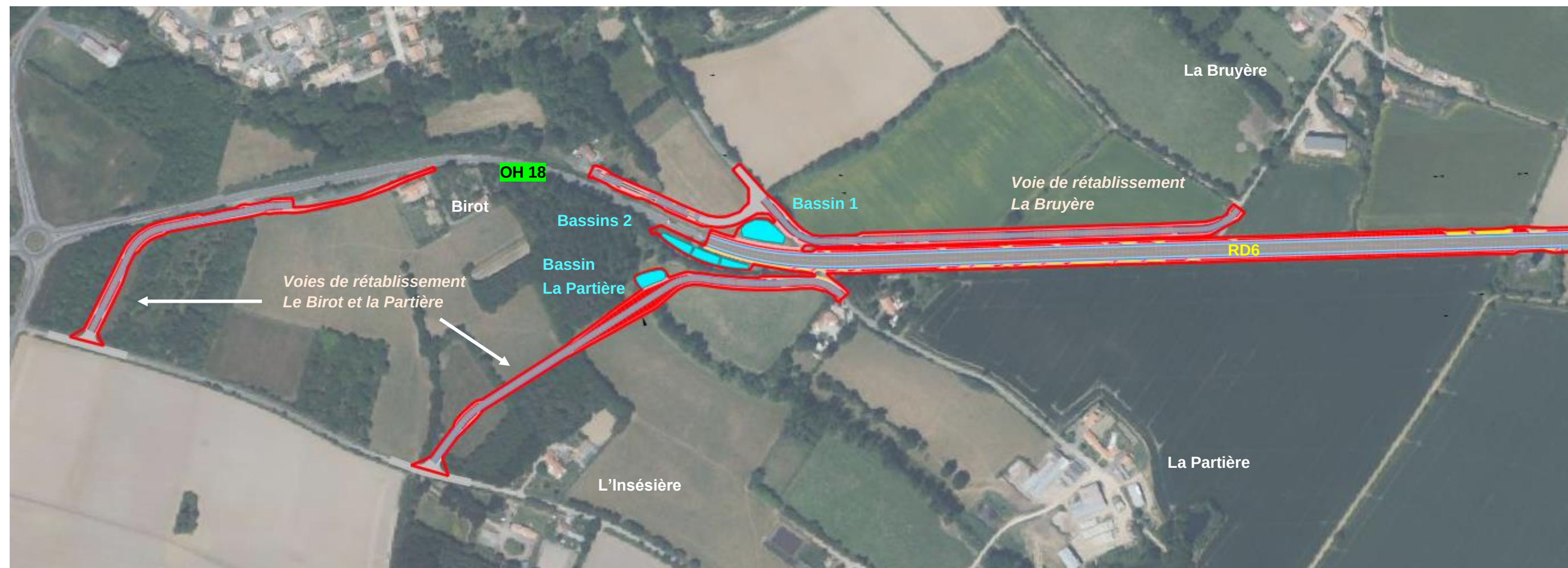


Figure 52 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 1

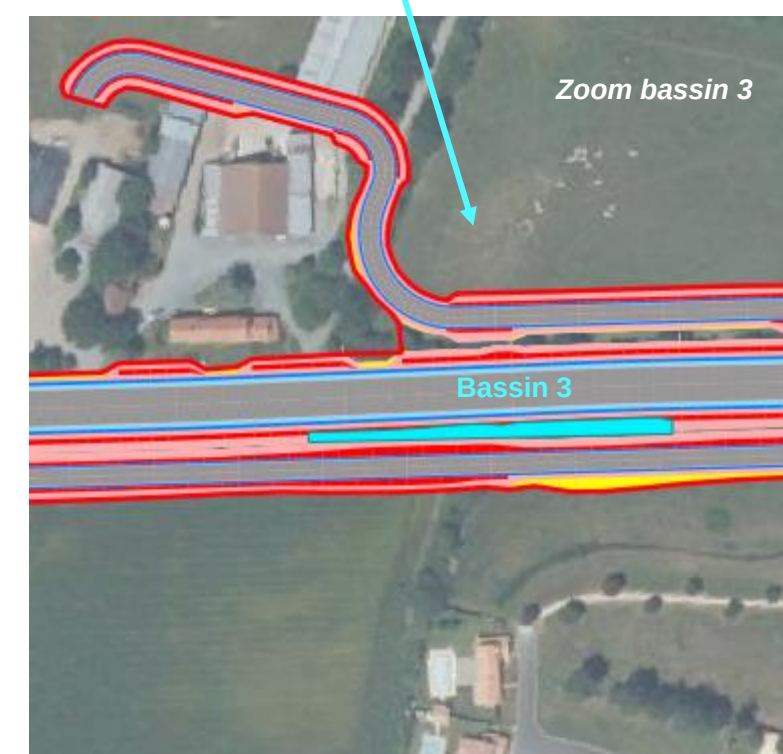


Figure 53 : Vue en plan de la section 3 avec vue aérienne – zoom 2

3 JUSTIFICATION DE LA SOLUTION RETENUE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Afin de contribuer à améliorer et sécuriser l’itinéraire de la RD6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie, le département de la Vendée a engagé la réflexion ayant abouti à la réalisation de créniaux de dépassements sur certains tronçons :

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

Le Département a privilégié cette solution, en concertation avec les élus concernés par le projet, à celle de la création d’une voie nouvelle en 2x2 voies. Cette solution permet de limiter les impacts tant sur les plan foncier, qu’agricole et environnemental.

La solution retenue a été conçue pour limiter au maximum les impacts :

- Sur le milieu naturel : évitement de haies dans la mesure du possible, limitation des impacts sur les boisements, zones humides et autres zones d’enjeux avérés ;
- Sur le milieu agricole : la consommation du foncier agricole a été réduite dans la mesure du possible. Les accès aux parcelles seront rétablis par des voies spécifiques ;
- Le projet est transparent sur le plan hydraulique et s’attache à ne pas aggraver les risques liés à une inondation.

Enfin les travaux seront réalisés aux périodes d’intervention les plus propices afin de réduire au maximum leurs effets sur la faune et la flore.

Les objectifs :

- Améliorer la desserte économique et touristique du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ;
 - Contribuer à l’amélioration du cadre de vie et de la sécurité des riverains de la RD6 ;
 - Contribuer à la sécurisation et à la fluidification de la circulation entre Aizenay et Saint-Révérend ;
- sont atteints par ce projet qui limite au maximum les nuisances, tant sur le plan environnemental qu’agricole mais aussi au niveau des nuisances sonores pour les riverains.

Il n'existe donc pas de d'autre solution satisfaisante pour atteindre les objectifs du projet.

Le projet présente donc un intérêt public majeur notamment pour la sécurité publique.

Par ailleurs, l'étude d'impact a démontré que le projet ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

4 BILAN COUT/AVANTAGE

La balance coût/avantage peut être résumée telle que ci-dessous :

Bénéfices collectifs	Inconvénients du projet
Amélioration des conditions de sécurité	Consommation limitée de terres agricoles
Diminution de la pollution du milieu naturel (système de gestion des eaux pluviales)	Consommation limitée du milieu naturel et semi-naturel
Amélioration locale de la qualité de l'air (pour les riverains le long de la rue René Bazin et les écoliers de l'école Saint-Joseph au niveau de la section 3)	Dégradation locale de la qualité de l'air (pour les riverains de la RD94 au niveau de la section 3, soit une quarantaine d'habitations). Environ +20 % par rapport à la situation Fil de l'eau correspondante.
Amélioration de l'ambiance sonore	-

5 RESUME DE L'ETUDE D'IMPACT

5.1 ETAT INITIAL, IMPACTS DU PROJET ET MESURES MISES EN ŒUVRE

Dans le cadre du projet, la démarche de développement durable a été appliquée, consistant à rechercher, dans la définition du projet, l'évitement des enjeux, et lorsque cela n'était pas possible, une moindre incidence des ouvrages et des aménagements sur les milieux traversés.

La doctrine nationale « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) adoptée en mai 2012 a ainsi été prise en compte ainsi que les lignes directrices adoptées en octobre 2013. La séquence ERC repose sur trois principes : d'abord « éviter », si on ne peut éviter, « réduire » et si nécessaire « compenser ».

Dans le cadre de l'état initial, **les enjeux principaux** suivants ont été mis en évidence :

- Enjeux forts relatifs aux habitats naturels, à la flore et à la faune ;
- Présence de zones humides ;
- Cours d'eau recoupant la RD6 via des ouvrages hydrauliques ;
- Paysage : co-visibilités avec la RD6, présence de haies bocagères et de continuités arborées ;
- Sensibilités archéologiques ;
- Présence de zones bâties à proximité de la RD6 ;
- Nombreuses parcelles agricoles.

Pour chaque thème étudié au stade de l'état initial, les impacts du projet ont été traités selon deux temporalités :

- La phase de travaux ;
- La phase d'exploitation.

Pour chacun des impacts du projet, des mesures visant à supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs seront mises en œuvre.

En termes d'évitement des impacts, on notera tout particulièrement

- L'évitement des zones à fort enjeu écologique :
 - Dans un premier temps, en concertation avec les élus locaux, il a été convenu de ne pas prévoir de section en « tracé neuf » afin de limiter les emprises sur le foncier agricole et les impacts environnementaux. Il a ainsi été préféré au vu du trafic la création de créniaux à 3 voies avec une vitesse maximale autorisée de 90 km/h sécurisant les dépassements des véhicules lents avec regroupement des accès sur des carrefours sécurisés ;
 - En second lieu, certains enjeux ont été évités : décalage de la chaussée sur les sections 1 et 2 pour préserver une partie des haies existantes le long de la RD6, évitement d'un espace boisé classé au sud de la section 2 en élargissant la chaussée au nord, réduction de la partie de la RD6 réaménagée sur la section 3 (comprise entre la RD32 et la RD94) afin d'éviter des zones à forts enjeux, etc. ;
- Dans un cadre général, les installations de chantier ainsi que les zones de stockage, de lavage et de dépôt de matériaux provisoires seront localisées en dehors des secteurs à fort intérêt écologique, des zones humides, et éloignées dans la mesure du possible des cours d'eau et seront préférentiellement

localisées au sein des secteurs d'enjeu faible identifiés dans l'état initial (parcelles cultivées, urbanisées, etc.).

A noter que les zones écologiquement sensibles seront balisées et mises en défens durant la phase travaux.

Diverses mesures de réduction ont également été définies, lorsque les impacts n'étaient pas évitables, pour la plupart des thématiques de l'état initial. On notera par exemple :

- Impacts quantitatifs sur la ressource en eau : réalisation d'un système d'assainissement en phase exploitation prenant en charge les eaux issues de la plateforme routière et celles des bassins versants naturels interceptés, rétablissements des cours d'eau via des ouvrages hydrauliques ;
- Impacts qualitatifs sur la ressource en eau : gestion de la pollution en phase travaux (aires de chantier sur des zones étanches et éloignées des secteurs sensibles d'un point de vue écologique, gestion des produits polluants, équipements en cas de pollution accidentelle, formation du personnel de chantier, etc.) tout comme en phase exploitation (fossés enherbés et bassins de rétention assurant une décantation des eaux) ;
- Impacts sur le milieu naturel :
 - En phase travaux : phasage du chantier et planning adapté aux périodes de sensibilité de la faune, assainissement provisoire en phase chantier pour éviter les risques de pollution, dispositifs provisoires limitant l'accès de la petite faune au chantier, abattage maîtrisé des arbres à cavités favorables aux chiroptères, etc. ;
 - En phase exploitation : amélioration de la transparence écologique d'ouvrages hydrauliques, remise en état des terrains à la fin des travaux ;
- Impacts sur le paysage : intégration paysagère du projet ;
- Impacts fonciers : un dossier d'enquête parcellaire sera réalisé ultérieurement à la DUP et permettra de déterminer l'ensemble des parcelles à acquérir. Les négociations d'indemnités seront effectuées au cas par cas.

Malgré l'application des mesures d'évitement et de réduction, des impacts résiduels notables sont attendus sur le milieu naturel. **Des mesures de compensation** ont donc été définies sur des parcelles compensatoires

- Plantations de haies ;
- Conversion de culture en prairie ;
- Création de mares ;
- Zones humides : le projet engendre la destruction permanente 10,26 ha de zones humides sur les 132,56 ha identifiés sur l'aire d'étude immédiate, soit 7,7 %. Les mesures de compensations portent sur une superficie totale de 21,14 ha ;
- Etc.

Concernant le milieu agricole, des pistes de compensation sont également à l'étude (indemnités d'allongement de parcours, échanges parcellaires, compensations foncières, etc.).

A noter également que **le projet aura des impacts positifs** : il améliorera les conditions de circulation et sécurise les dépassements sur l'axe principal et permet une gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales actuellement inexistante.

5.2 MESURES DE SUIVI ET COUT DES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Afin d'assurer leur efficacité, un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement sera mis en place dans le cadre du projet de la RD6.

5.2.1 Dispositif de suivi en phase chantier

Un dispositif de suivi des mesures en faveur de l'environnement et plus généralement de la prise en compte de l'environnement sera mis en place dans le cadre du projet :

- Entretien et garantie de reprise des plantations et gestion des espèces invasives pendant une durée de deux ans (année de parachèvement + année de confortement) ;
- Suivi environnemental du chantier envisagé : assistant à la fois du Maître d'ouvrage et du Maître d'œuvre, le coordinateur environnement (bureau d'études spécialisé) doit :
 - Veiller à la prise en compte de toutes les exigences réglementaires environnementales ;
 - Assurer un suivi environnemental en phase chantier ;
- Piquetage des espaces à protéger/sensibles ;
- Evitement les risques de pollution des eaux ;
- Identification des pieds d'espèces envahissantes et arrachage/ excavation, identification d'impacts potentiels ;
- Préconisation de protocoles ;
- Participation à la sensibilisation environnementale des intervenants ;
- Rédaction des prescriptions environnementales dans les marchés de travaux, relatives à la qualité des eaux, au milieu naturel, au bruit et confort acoustique des riverains, à la qualité de l'air, à la sécurité, etc. ;
- Contrôle la mise en œuvre correcte des mesures en faveur de l'environnement.

Le suivi du chantier doit permettre de vérifier la bonne application des mesures environnementales retenues et d'anticiper des problèmes potentiels.

Concernant le milieu naturel, un contrôle extérieur environnemental sera mis en place pour s'assurer que les entreprises en charge des travaux limitent au maximum leurs effets sur les milieux naturels et que les mesures proposées soient respectées et mises en œuvre.

L'ingénieur écologue en charge de l'assistance environnementale et du suivi écologique de chantier interviendra en appui au coordinateur environnemental en amont et pendant le chantier.

L'objectif est de disposer d'une assistance garantissant la mise en œuvre des mesures sur lesquelles s'engage le porteur de projet dans le présent dossier :

- ✓ Vérifications du respect des engagements et obligations ;
- ✓ Contrôle de la mise en application des prescriptions.

Afin que ce travail de suivi soit optimum, il doit être lancé en amont du démarrage du chantier. Cette assistance se traduira à minima par :

- ✓ Un accompagnement en phase préparatoire du chantier : organisation, planification, sensibilisation auprès des entreprises, validation des mesures à mettre en place avant le démarrage (balisage de mis en défens des milieux sensible et de délimitation des emprises du chantier notamment) ;
- ✓ Des visites de contrôles programmée et inopinées afin de vérifier le respect de la mise en œuvre des mesures. Chaque visite fera l'objet d'un compte rendu diffusé au maître d'ouvrage, à l'ensemble des entreprises intervenant sur le chantier ;
- ✓ La réalisation d'un bilan en fin de chantier des actions mises en œuvre afin de s'assurer de la conformité des travaux au regard des engagements pris par le maître d'ouvrage.

5.2.2 Dispositifs de suivi en phase exploitation

5.2.2.1 Suivi du système de gestion des eaux pluviales

L'ensemble du réseau d'assainissement sera facilement accessible afin de faciliter les opérations d'entretien : piste d'accès aux bassins, regards visitables pour les collecteurs.

L'entretien des ouvrages et aménagements hydrauliques commencera par une formation du personnel afin que ce dernier puisse connaître et comprendre le fonctionnement des équipements hydrauliques et des dispositifs de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme routière.

Ensuite, un calendrier des visites de contrôle, des interventions d'entretien et des vérifications complètes suivies de réparation sera fixé pour les différentes opérations d'entretien.

Ces opérations comporteront :

- L'enlèvement des déchets, 2 à 4 fois par an ;
- Le contrôle, tous les 3 à 5 ans, pour les ouvrages à ciel ouvert ;
- Le contrôle des capacités hydrauliques des ouvrages après 1, 3, 6 et 10 ans de mise en service puis, tous les 3 à 5 ans ;
- Le curage des ouvrages.

La fréquence du curage des ouvrages sera fonction des constats effectués pendant les visites de surveillance lors de la première année de fonctionnement. Le curage doit être envisagé dès que les quantités de boues stockées dans les ouvrages sont susceptibles d'être mobilisées lors d'un événement pluvieux ou lorsque le volume des ouvrages n'est plus à capacité maximale. Ces interventions seront, au minimum, biennuelles. Des consignes précises seront données au personnel d'entretien pour le stockage et l'élimination des résidus : les produits de curage devront ressuyer sur une aire étanche prévue à cet effet dans l'enceinte de l'installation ou aux abords (un réseau de récupération des eaux de ressuyage sera mis en place dans ce cas-là). Les résidus seront ensuite analysés par un laboratoire agréé pour connaître leur usage potentiel et leur destination finale.

5.2.2.2 Suivi des mesures en faveur du milieu naturel

Il s'agit de démontrer la pérennité et l'efficacité des mesures mises en place et effectives une fois l'aménagement réalisé. Le suivi écologique est préconisé sur 15 ans à n+1, n+2, n+3, n+5, n+ 7 n+10 et n+15, n l'année correspondant à la mise en service de l'aménagement.

Ce suivi, en plus d'évaluer la dynamique des populations des espèces concernées par les mesures, veillera à évaluer l'efficacité des mesures de gestion récurrentes des terrains et, le cas échéant, proposer des mesures de rectification.

5.3 AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

La présente étude d'impact a été réalisée par le groupe Environnement de la société SEGIC Ingénierie, représenté par Thibaut ARMANDO, en qualité de Directeur de projet, Benjamin BONDIL en qualité de Chef de projet, Delphine PENAUD en qualité de chargée d'études (rédaction de l'étude d'impact) et Lou Ann GIRIN en qualité de chargée d'études (réalisation de l'étude acoustique).



SEGIC INGENIERIE

7 rue des Petits Ruisseaux

91 370 Verrières-le-Buisson

Le volet milieu naturel a été réalisé par le bureau d'études NATURALIA/ OGE, représenté par Florent SKARNIAK, responsable Pôle Atlantique – Ile-de-France et Olivier LABBAYE, Chef de projet.

NATURALIA - Agence de Nantes
28 bis, boulevard Jean Monnet
44400 REZE

OGE
5 boulevard de Créteil
94 100 Saint-Maur-des-Fossés

Il a été repris par la suite par le bureau d'études ECE Environnement, représenté par Vincent BOUYER, directeur d'études, et Yves-Marie HUET, chargé d'études :

ECE Environnement
9bis rue Saint-Evrault
49100 ANGERS

Le volet déplacement a été réalisé par le bureau d'étude LEE SORMEA, représenté par Pierrick REVEILLERE, chef de projet.

LEE SORMEA - Site de Clermont
Number One
9, allée Evariste Galois
63 170 AUBIERE

Le volet Air/Santé a été réalisé par le bureau d'étude TECHNISIM, représenté par Ramesh GOPAUL, directeur.

TECHNISIM Consultants
2, rue Saint-Théodore
69 003 LYON

L'étude hydraulique a été réalisée par le bureau d'études AQUAGEOSPHERE, représenté par Pierre-Emile VAN LAERE, directeur.

AQUAGEOSPHERE
13, avenue des Marquisards
13 126 VAUNEGARDES

6 RESUME DE L’AUTORISATION LOI SUR L’EAU

6.1 RUBRIQUE DE LA NOMENCLATURE LOI SUR L’EAU

En application de l’article R.214-1 du Code de l’environnement, relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration et en application des articles L.214-1 à 6 du Code de l’environnement, le projet est concerné par les rubriques spécifiées dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Analyse des rubriques de la nomenclature loi sur l'eau concernant le projet (article R.214-1 du Code de l'environnement)

IOTA	APPLICATION AU PROJET
1.1.1.0. Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D).	<i>A déterminer par les entreprises de chantier</i>
1.1.2.0. Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° Supérieur ou égal à 200 000 m³/ an (A) ; 2° Supérieur à 10 000 m³/ an mais inférieur à 200 000 m³/ an (D).	Déclaration
2.1.5.0. Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	Autorisation
2.2.3.0. Rejet dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets réglementés au titre des autres rubriques de la présente nomenclature ou de la nomenclature des installations classées annexée à l'article R. 511-9, le flux total de pollution, le cas échéant avant traitement, étant supérieur ou égal au niveau de référence R1 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (D).	Non concerné
3.1.1.0. Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1° Un obstacle à l'écoulement des crues (A) ; 2° Un obstacle à la continuité écologique : a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A) ;	Non concerné

IOTA	APPLICATION AU PROJET
b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D). <i>Au sens de la présente rubrique, la continuité écologique des cours d'eau se définit par la libre circulation des espèces biologiques et par le bon déroulement du transport naturel des sédiments.</i>	
3.1.2.0. Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D). <i>Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.</i>	Déclaration
3.1.3.0. Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° Supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m (D).	Déclaration
3.2.2.0. Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A) ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² (D). <i>Au sens de la présente rubrique, le lit majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur.</i>	Non concerné
3.3.1.0. Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).	Autorisation

6.2 PRESENTATION DES MESURES SPECIFIQUES A LA LOI SUR L'EAU

Les enjeux principaux relatifs à la loi sur l'eau sont liés :

- A la présence de plusieurs cours d'eau recoupant la RD6. Ils sont rétablis par des ouvrages hydrauliques :
 - Section 1 : le Noiron (recoupé 4 fois) ;
 - Section 2 : la Tuderrière (recoupé 2 fois) ;
 - Section 3 : le Birot.
- Au risque d'inondation : le projet n'est pas concerné par un PPRi (Plan de Prévention des Risques d'inondation) mais les communes de l'étude sont sujettes au risque d'inondation ;
- A la présence de zones humides.

En phase exploitation, le système de gestion des eaux pluviales permettra de gérer les eaux de la future plateforme routière ainsi que les eaux issues des bassins versants naturels interceptés. Le système est dimensionné pour prendre en charge un évènement pluvial d'occurrence 10 ans pour les eaux de la plateforme routière. A noter qu'il permettra également de dépolluer les eaux avant rejet au milieu naturel.

Le système de gestion des eaux issues des bassins versants naturels interceptés est quant à lui dimensionné pour une pluie d'occurrence centennale pour les ouvrages hydrauliques qui seront repris par le département.

Par ailleurs, les niveaux d'eau relevés au droit des piézomètres mis en place démontrent que la nappe peut être affleurante. Durant les travaux, les terrassements seront réalisés préférentiellement en périodes de basses eaux (fin du printemps et été) afin de minimiser le recours à d'éventuels dispositifs de rabattement de nappe. De plus, aucun terrassement ne sera réalisé en cas de forte pluie. Des essais de pompage seront réalisés dans le cadre des investigations futures. Si ceux-ci révèlent en effet la présence d'une nappe à faible profondeur avant le démarrage des travaux, une mise à sec du fond de fouille devra être effectuée dans le cadre de la réalisation des terrassements.

Concernant les zones humides, le projet engendre un effet d'emprise direct sur 10,26 ha de zones humides sur les 132,56 ha identifiés réglementairement au niveau de la zone d'étude, soit une part de 7,7 %. Les mesures de compensations portent sur une superficie totale de 21,14 ha pour une superficie impactée de 10,26 ha

7 RESUME DU CNPN

Le projet fait l'objet d'une demande de dérogation à la protection des espèces et habitats (dossier CNPN).

En effet, malgré la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction, **des impacts résiduels notables sont attendus.**

Les impacts résiduels portent sur plusieurs espèces protégées parmi les oiseaux, les mammifères dont les chiroptères, les reptiles et les amphibiens. Ces espèces sont inféodées à des milieux arbustifs et arborés (haies, fourrés, boisements), des prairies et milieux aquatiques localisés en périphérie de l'actuelle RD6.

Ils concernent des espèces au statut de conservation parfois défavorable, mais qui occupent des milieux assez communs à très communs, assez bien représentés dans l'environnement proche du projet. Il s'agit donc d'espèces qui n'ont pas d'exigences écologiques fortes et dont l'aire de répartition est relativement étendue.

Les techniques de restauration ou de création de ces milieux sont éprouvées. La compensation des atteintes à ces espèces et à leurs habitats de vie paraît donc envisageable.

Le projet s'inscrit dans un secteur subissant des pressions anthropiques. Dans ce contexte, trouver des parcelles sur lesquelles des mesures compensatoires viseraient à reconstituer les milieux concernés par les impacts résiduels (plantation de haies et de boisements, reconstitution de prairies) apparaît envisageable.

Ainsi, **plusieurs sites ont été retenus pour la compensation.** Les mesures compensatoires suivantes seront mises en œuvre :

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

Ces mesures feront par ailleurs l'objet d'un suivi.

8 RESUME DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES PLU

Le projet n'est pas compatible avec la zone N (naturelle) du PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Coëx qu'il traverse. Une mise en compatibilité est donc nécessaire.

En outre, le maître d'ouvrage a décidé d'inscrire un emplacement réservé (ER) dédié au projet dans les documents d'urbanisme concernés :

- PLUIH (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal et de l'Habitat) de la Communauté de Communes Vie et Boulogne (CCVB) ;
- PLU de Coëx ;
- PLU de Saint-Révérend.

Les plans de zonages actuels et mis en compatibilité sont exposés ci-après.

8.1 PLUIH DE LA CCVB

8.1.1 Zonage actuel du PLUIH de la CCVB

LEGENDE

Zonages :

-  1AU/ 2AU/ UA/ UB/ UE/ UL/ UP
-  A
-  Ae
-  N/ Nc/ Nca/ Nf/ Nv

Prescriptions surfaciques :

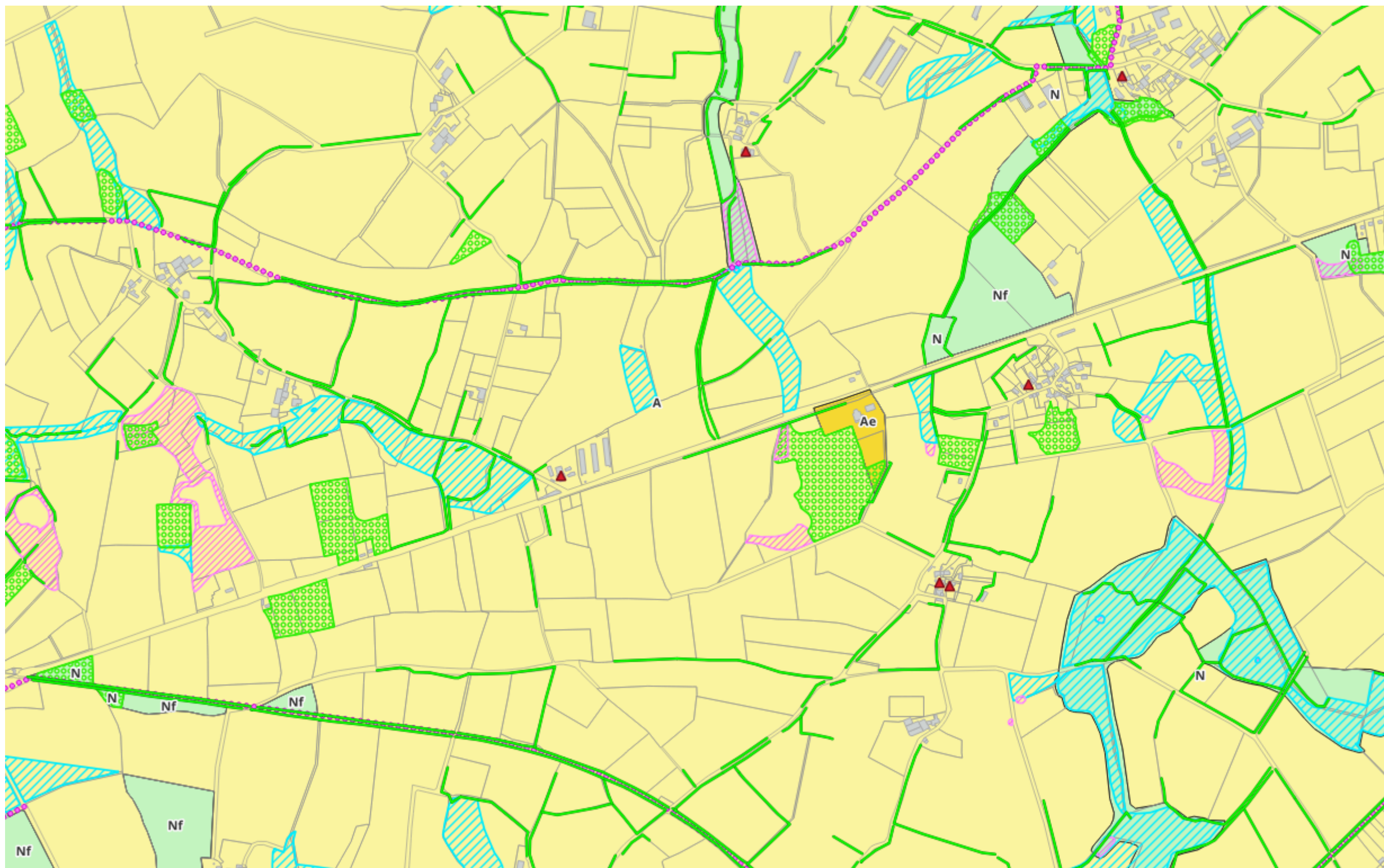
-  Boisement à protéger au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme
-  Emplacement réservé au titre de l'article L.151-41 du Code de l'Urbanisme
-  Espace Boisé Classé à conserver ou à créer au titre de l'article L.113-1 du Code de l'Urbanisme
-  Orientation d'Aménagement et de Programmation au titre de l'article L.151-7 du Code de l'Urbanisme
-  Patrimoine architectural au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme
-  Périmètre d'implantation de commerces de proximité au titre de l'article 151-16 du Code de l'Urbanisme
-  Périmètre de services au titre de l'article 151-16 du Code de l'Urbanisme
-  Zone humide à protéger
-  Zone humide protégée au titre de l'article 5 du SAGE Vie et Jaunay

Prescriptions linéaires :

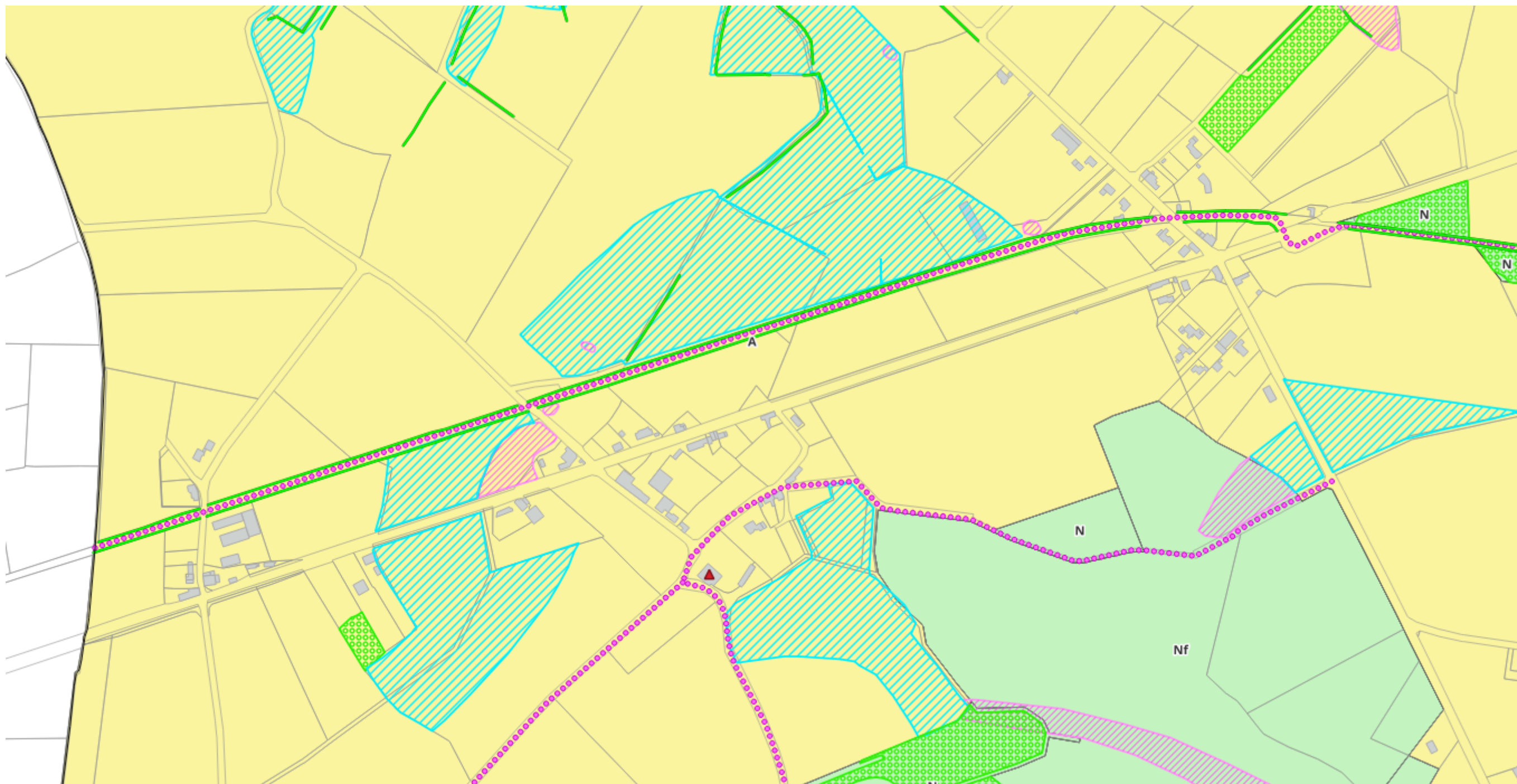
-  Cheminement doux à conserver au titre de l'article L.151-38 du Code de l'Urbanisme
-  Haies protégées au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme
-  Linéaire commercial à protéger ou à créer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme
-  Marge de recul
-  Patrimoine linéaire à préserver au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

Prescriptions ponctuelles :

-  Bâtiment pouvant faire l'objet d'un changement de destination au titre de l'article L.123-3-1 du Code de l'Urbanisme
-  Cône de vue à préserver au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme
-  Patrimoine ponctuel protégé au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme



Section 1



Section 2 à l'ouest (extrémité Est) et section 1 à l'est (extrémité ouest)

Figure 54: Zonage réglementaire du PLUIH de la CCVB (Source : PLUIH CCVB)

8.1.2 Zonage du PLUIH de la CCVB après mise en compatibilité

LEGENDE

Zonages :

-  1AU/ 2AU/ UA/ UB/ UE/ UL/ UP
-  A
-  Ae
-  N/ Nc/ Nca/ Nf/ Nv

Prescriptions surfaciques :

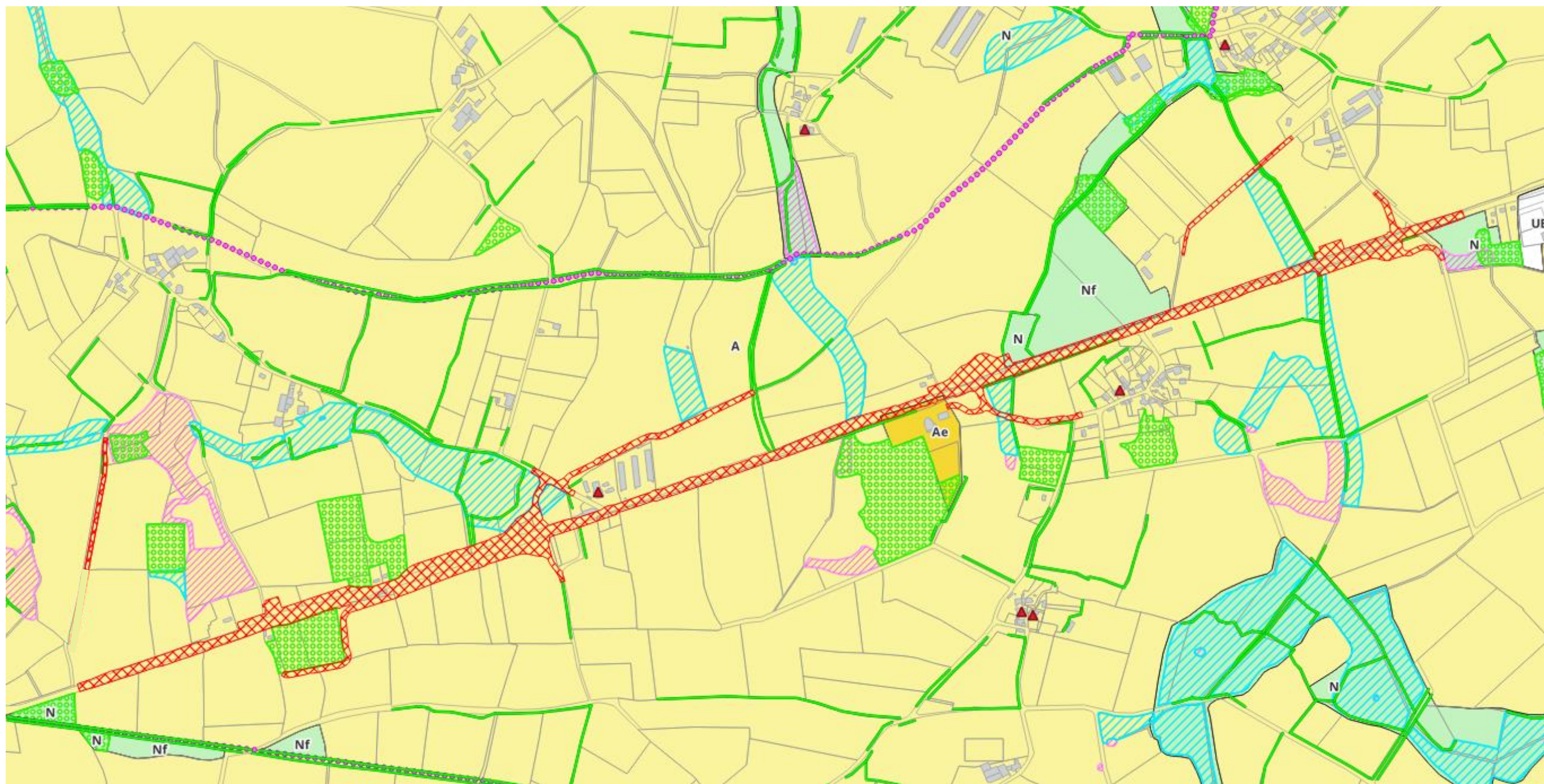
-  Boisement à protéger au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme
-  Emplacement réservé au titre de l'article L.151-41 du Code de l'Urbanisme
-  Espace Boisé Classé à conserver ou à créer au titre de l'article L.113-1 du Code de l'Urbanisme
-  Orientation d'Aménagement et de Programmation au titre de l'article L.151-7 du Code de l'Urbanisme
-  Patrimoine architectural au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme
-  Périmètre d'implantation de commerces de proximité au titre de l'article 151-16 du Code de l'Urbanisme
-  Périmètre de services au titre de l'article 151-16 du Code de l'Urbanisme
-  Zone humide à protéger
-  Zone humide protégée au titre de l'article 5 du SAGE Vie et Jaunay

Prescriptions linéaires :

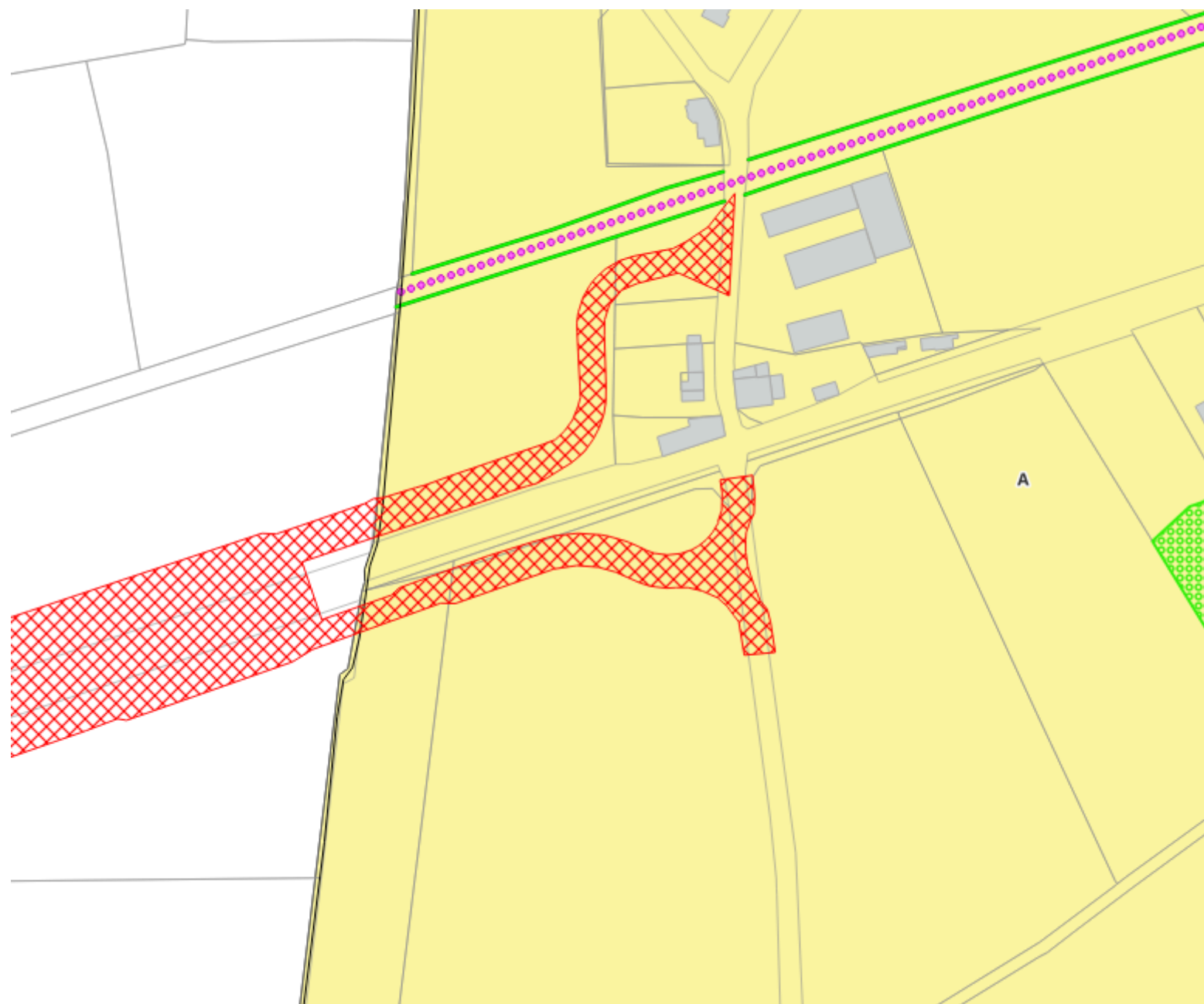
-  Cheminement doux à conserver au titre de l'article L.151-38 du Code de l'Urbanisme
-  Haies protégées au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme
-  Linéaire commercial à protéger ou à créer au titre de l'article L.151-16 du Code de l'Urbanisme
-  Marge de recul
-  Patrimoine linéaire à préserver au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme

Prescriptions ponctuelles :

-  Bâtiment pouvant faire l'objet d'un changement de destination au titre de l'article L.123-3-1 du Code de l'Urbanisme
-  Cône de vue à préserver au titre de l'article L.151-23 du Code de l'Urbanisme
-  Patrimoine ponctuel protégé au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme



Section 1

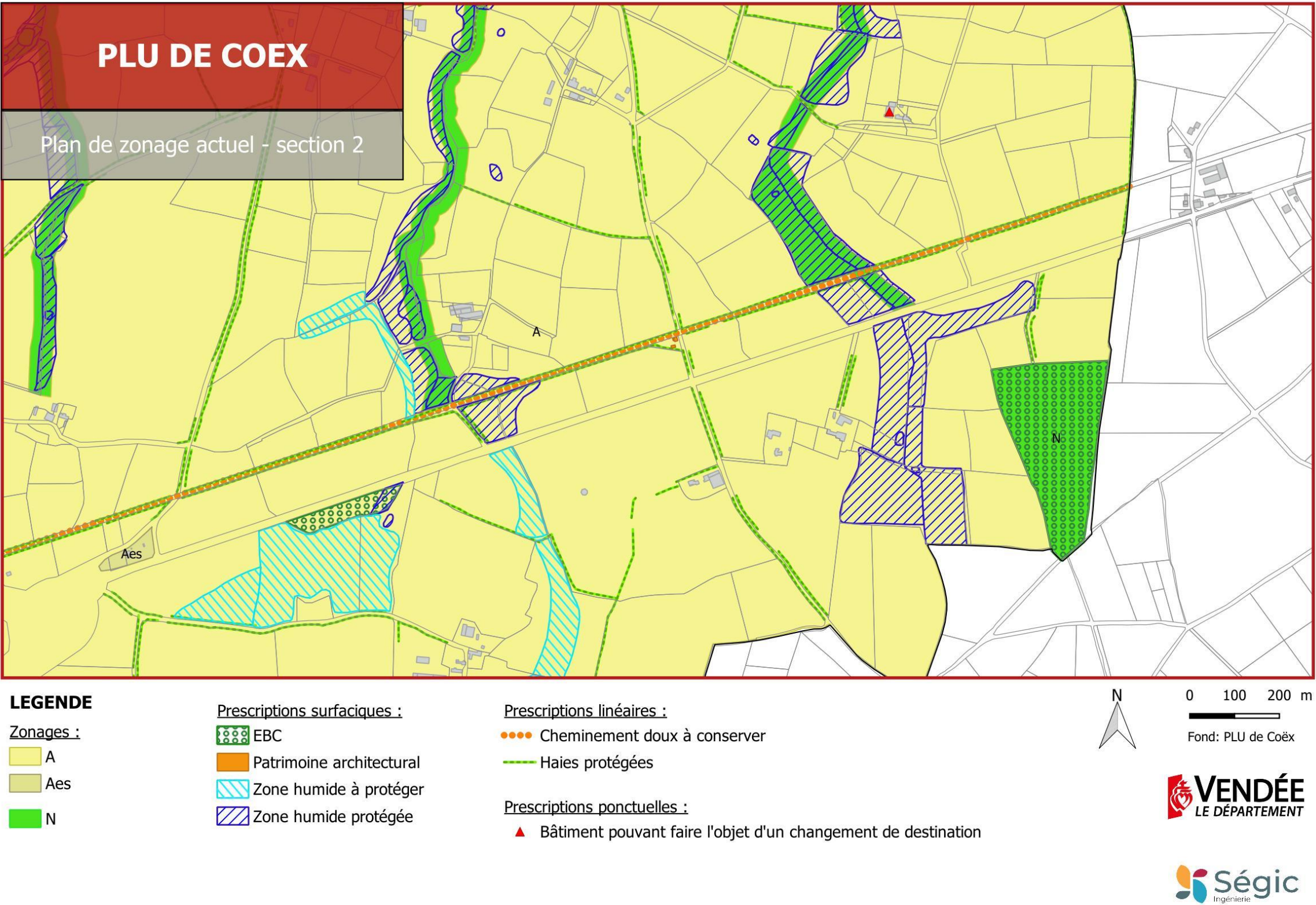


Section 2

Figure 55: Zonage réglementaire du PLUIH de la CCVB après mise en compatibilité (Source : PLUIH CCVB)

8.2 PLU DE COËX

8.2.1 Zonage actuel du PLU de Coëx



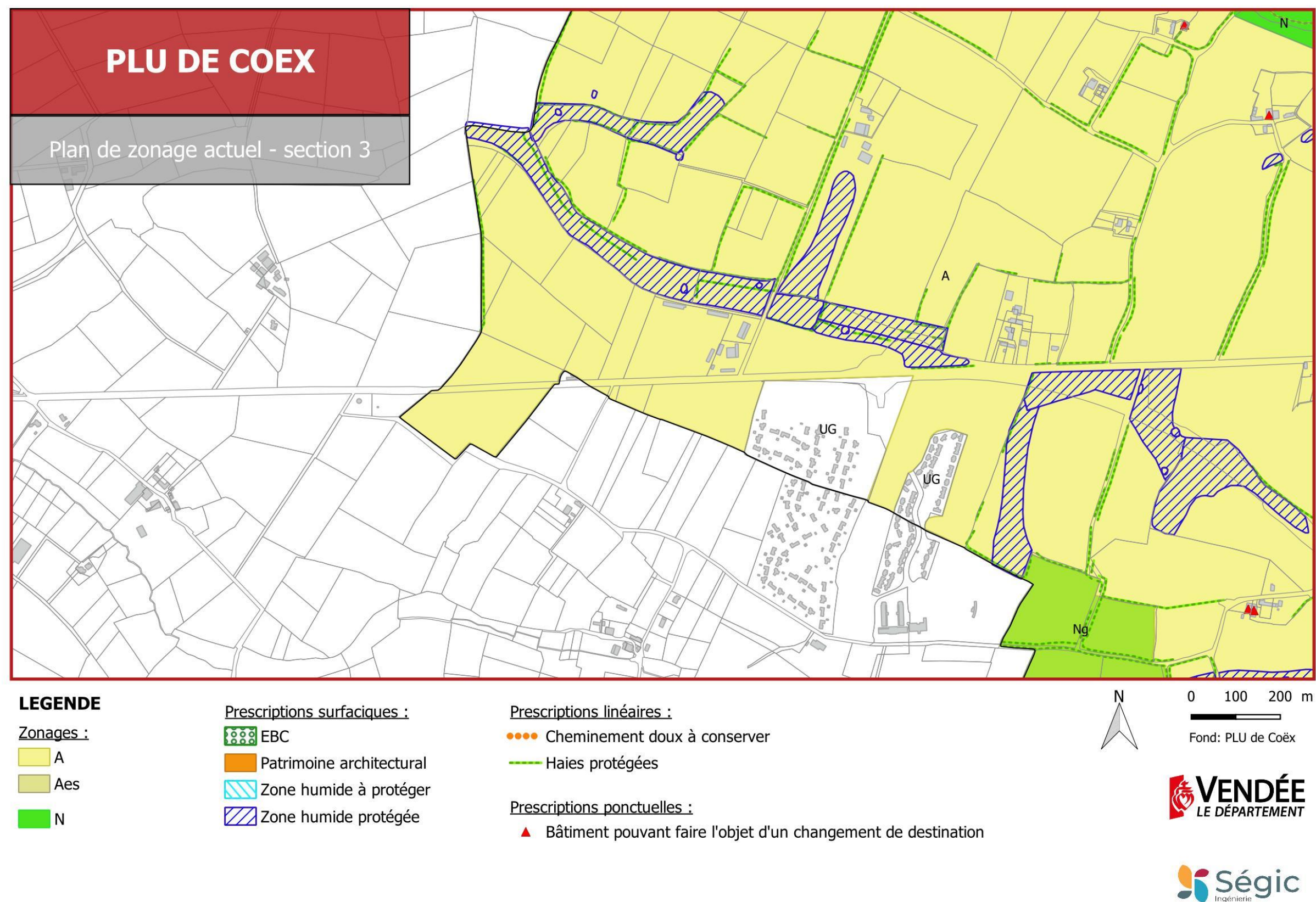


Figure 57: Zonage réglementaire du PLU de Coëx – section 3 (Source : PLU de Coëx)

8.2.2 Zonage du PLU de Coëx après mise en compatibilité

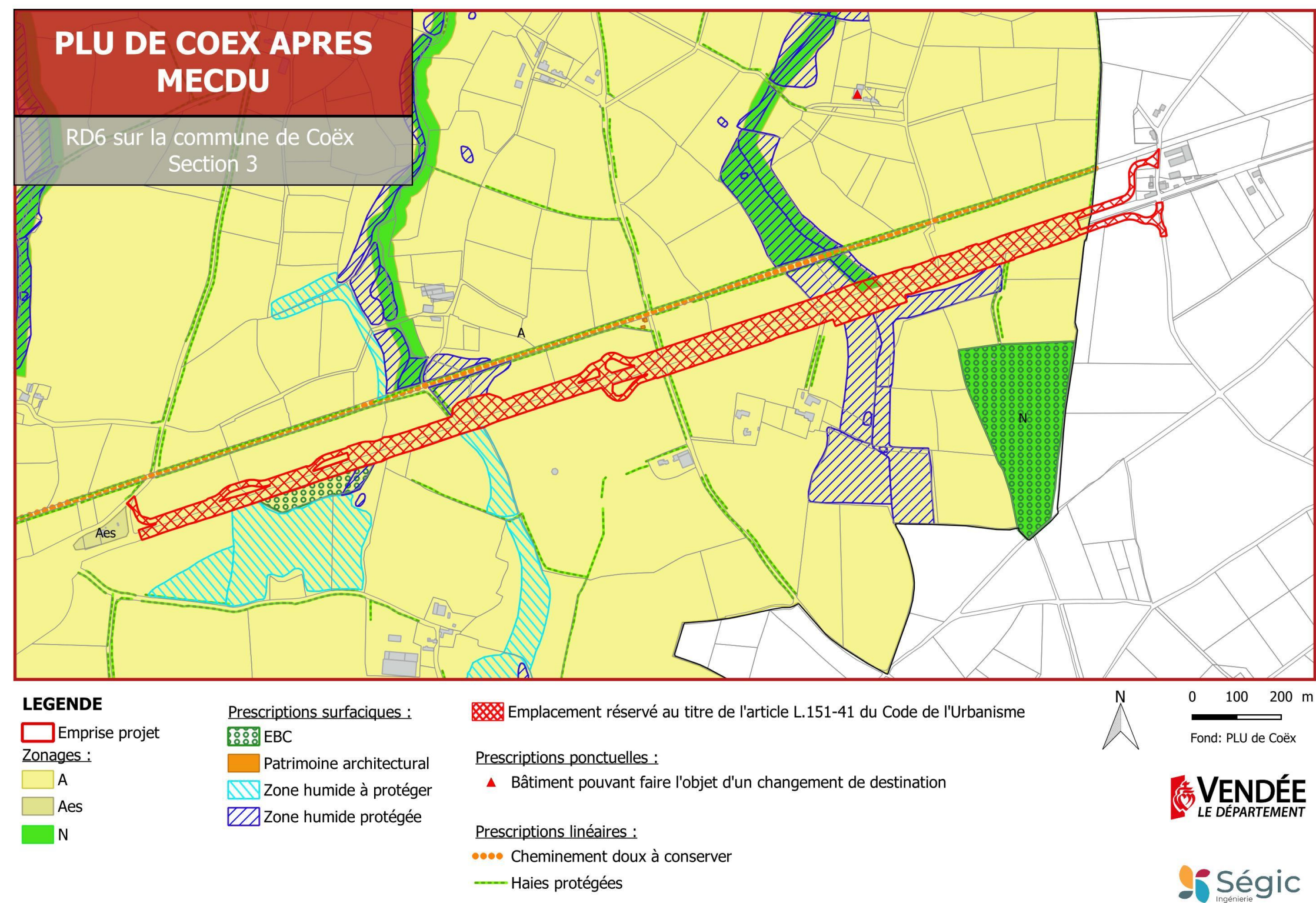


Figure 58: Zonage réglementaire du PLU de Coëx après mise en compatibilité – section 2 (Source : PLU de Coëx)

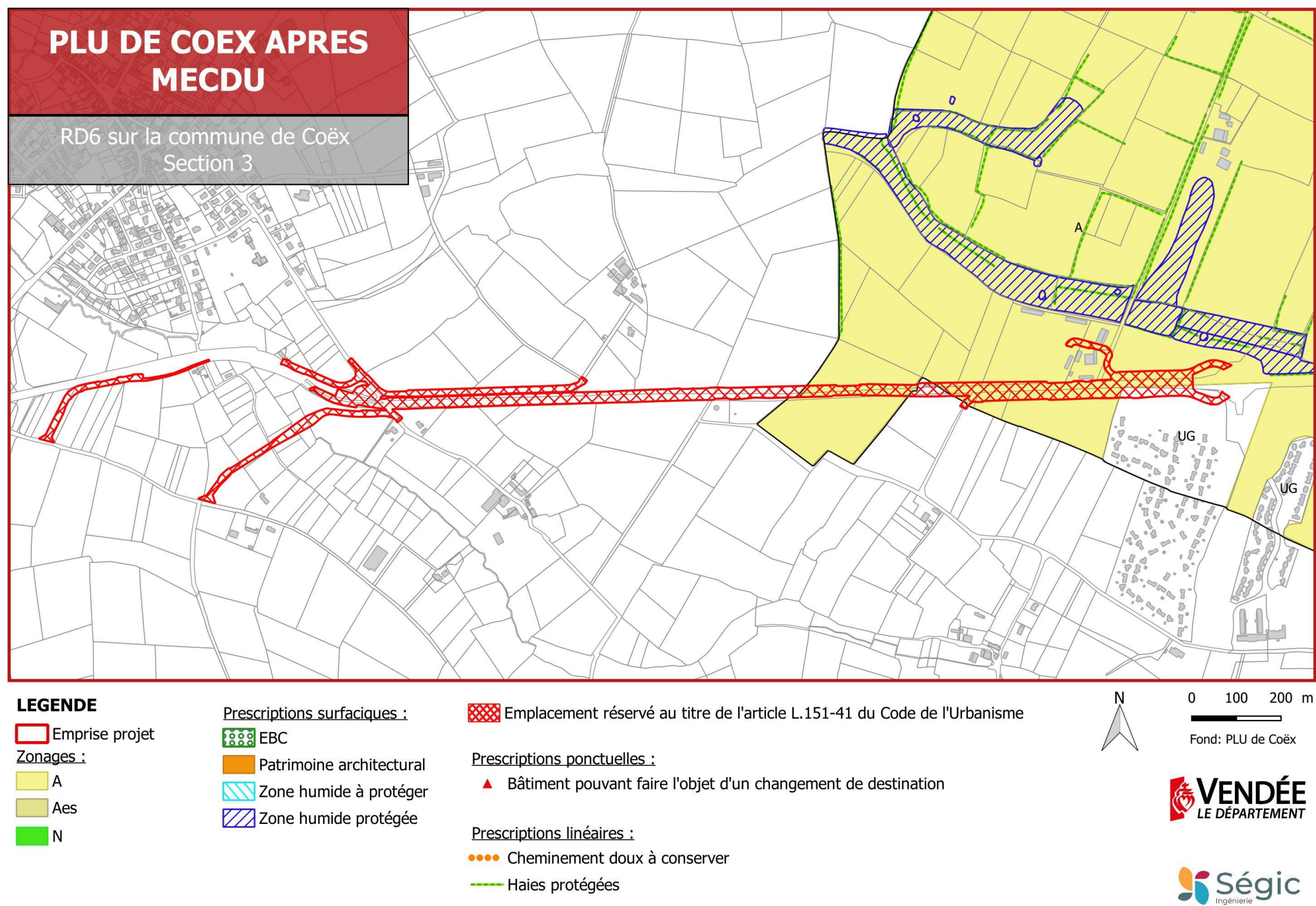


Figure 59: Zonage réglementaire du PLU de Coëx après mise en compatibilité – section 3 (Source : PLU de Coëx)

8.3 PLU DE SAINT-REVEREND

8.3.1 Zonage actuel du PLU de Saint-Révérend

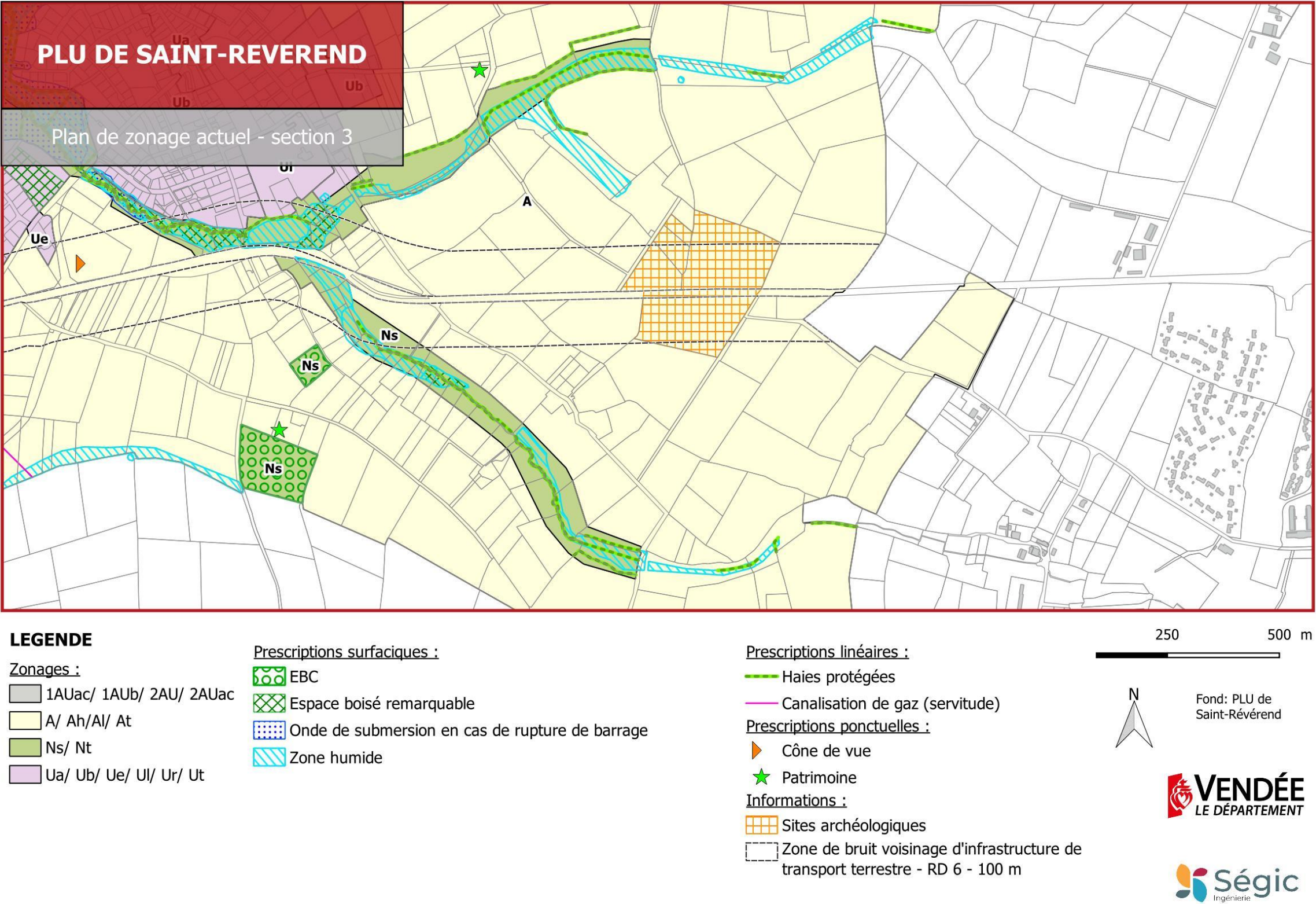


Figure 60: Zonage réglementaire du PLU de Coëx – section 3 (Source : PLU de Coëx)

8.3.2 Zonage du PLU de Saint-Révérend après mise en compatibilité

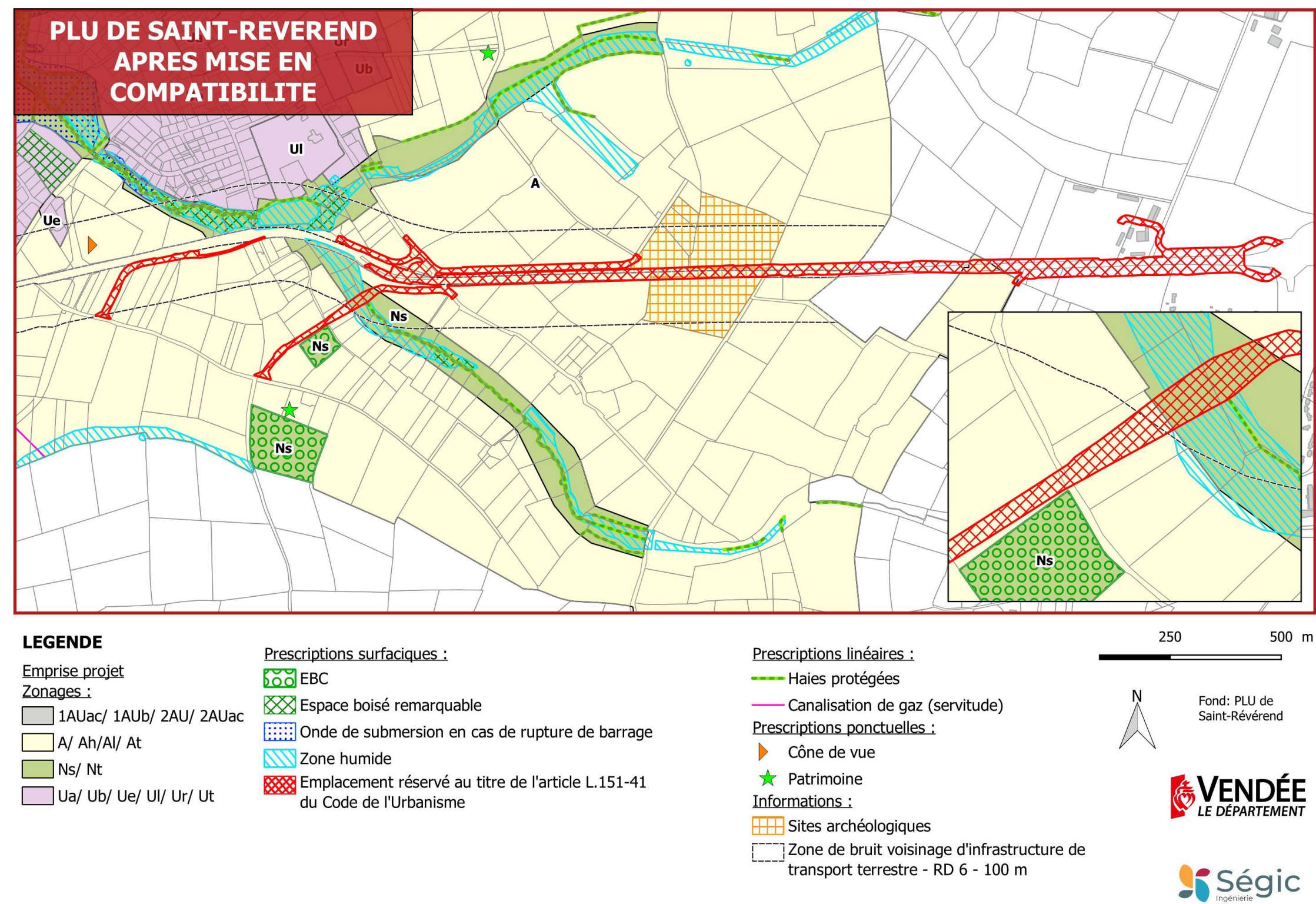


Figure 61: Zonage réglementaire du PLU de Coëx après mise en compatibilité – section 3 (Source : PLU de Coëx)

