



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

Avis délibéré
sur le projet d'aménagement de la RD 6
entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85)

n° PDL 11851 / AP

Introduction sur le contexte réglementaire

En application de l'article R.122-6 du code de l'environnement, la MRAe Pays de la Loire a été saisie du projet d'aménagement de la RD 6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85).

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet, dans le cadre des procédures pour lesquelles le dossier a été établi en vue d'une enquête publique unique, à savoir :

- procédure de déclaration d'utilité publique ;
- procédure d'autorisation environnementale comportant un volet au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques et un volet de dérogation relatif aux espèces protégées et à leurs habitats ;
- procédure de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Coëx et de Saint-Révérend et du PLUiH de la communauté de communes Vie et Boulogne pour ce qui concerne le territoire d'Aizenay ;
- procédure de classement et de déclassement des voiries.

Conformément au règlement intérieur de la MRAe adopté le 10 septembre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis : Vincent Degrotte, Olivier Robinet et Mireille Amat.

Destiné à l'information du public, le présent avis de l'autorité environnementale doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la procédure de consultation du public. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation, qui seront apportées ultérieurement.

Conformément aux articles L.122-1 V et VI du code de l'environnement, cet avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2.

1 - Présentation du projet et de son contexte

L'itinéraire de la RD 6 long de 24 km entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie constitue un axe structurant assurant la desserte économique et touristique du Pays de Saint Gilles-Croix-de-Vie entre la RD 32 et la RD 948, cette dernière reliant La Roche-sur-Yon à Challans et permettant d'accéder aux autoroutes A83 et A87.

La RD 6 est une route à deux voies bidirectionnelles, le trafic moyen sur cet axe varie entre 9 700 véh/j en période normale et 14 000 véh/j en période estivale. Un trafic poids lourd représente entre 6 et 7 % du trafic dont des convois exceptionnels notamment relatifs au transport de bateaux de plaisance et mobiles homes. Elle permet d'assurer la desserte du territoire de part et d'autre de son tracé par le biais de plusieurs autres routes qu'elle croise parmi lesquelles figurent notamment deux autres axes départementaux, les RD 50 et RD 21. Elle sert aussi à certaines circulations d'engins agricoles.

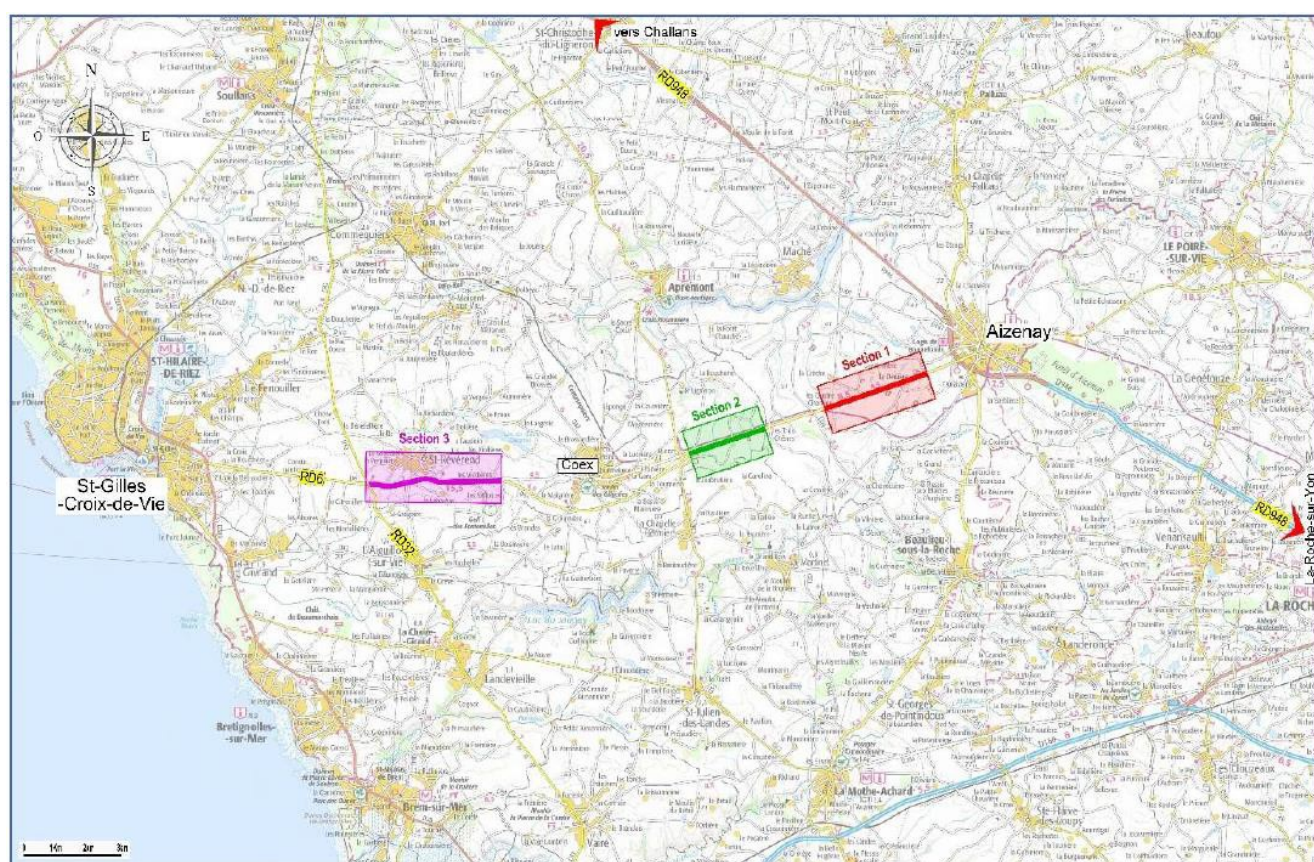
Les objectifs du projet présentés par le maître d'ouvrage sont :

- d'améliorer la desserte économique et touristique du Pays de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ;
- de contribuer à l'amélioration du cadre de vie des riverains de la RD 6 ;
- de participer à la sécurisation et à la fluidification de la circulation entre Aizenay et Saint-Révérend.

Le projet s'inscrit à la suite de la déviation de la RD6 au niveau du bourg de Coëx mise en service en 2012.

Le projet porte sur l'aménagement de trois sections identifiées comme pouvant faire l'objet d'une mise à 3 voies avec la création de créniaux de dépassement :

- La section 1 longue de 3 420 m entre l'intersection avec la voie communale desservant les lieux-dits La Galivière et la Salle et le hameau des Quatre Chemins à Aizenay sur laquelle sont prévus trois créniaux de dépassements entrecoupés de trois carrefours (La Galivière, La Dédrière et La Robinière) aménagés avec une voie de tourne-à-gauche (TAG) ;
- La section 2 longue de 2 225 m entre le hameau des Trois Chênes à Aizenay et le giratoire est de la déviation de Coëx intègre la mise en place de deux créniaux de dépassements entrecoupés d'un carrefour (Saint-Eugène) aménagés avec une voie de TAG.
- La section 3 longue de 1 990 m, entre le giratoire ouest de la déviation de Coëx et Saint-Révérend, avec la mise en place de deux créniaux de dépassements.



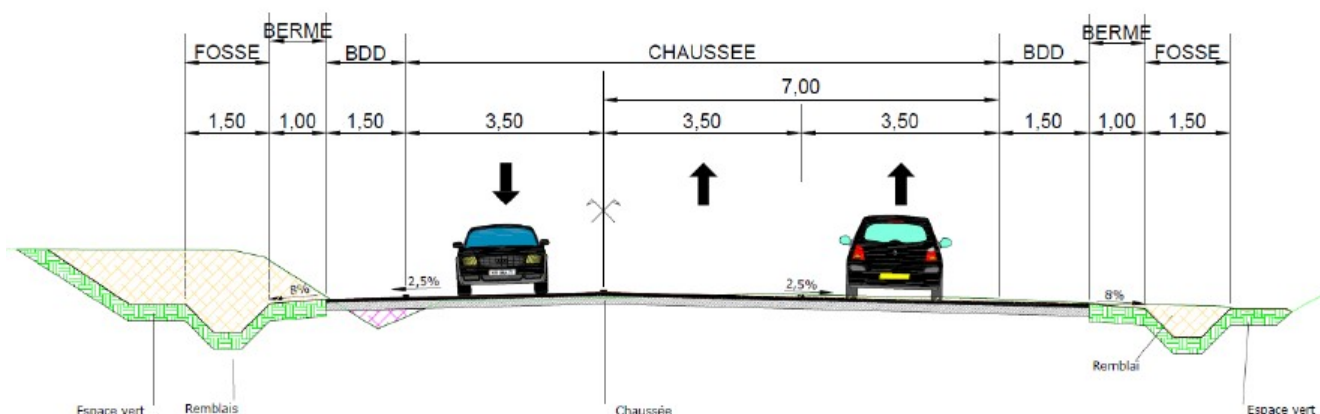
Situation de la RD 6 et localisation des 3 sections à aménager entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie (source dossier)

Le dossier indique que les aménagements sur place seront réalisés en respectant le profil en long (altimétrie) de la route actuelle. Lorsque l'élargissement de la plateforme concerne un tronçon de route déjà situé en déblai ou en remblai (au-dessous/ au-dessus du niveau du terrain naturel), les pentes de talus seront de 3 pour 2¹. Les caractéristiques des profils en travers type au droit des créniaux de dépassement et des carrefours aménagés

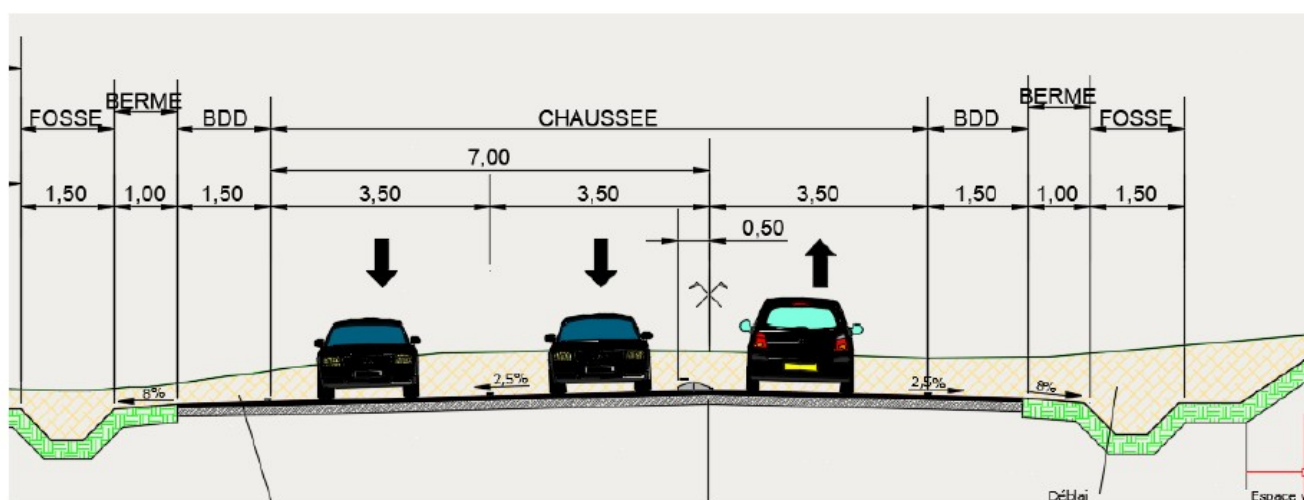
1 3 m horizontal pour 2 m vertical soit une pente à 66,7 %.

en tourne à gauche sont présentés au travers des schémas ci-après. A noter qu'en ce qui concerne ce dernier, le schéma indique visiblement une chaussée largement sous le niveau de celui de la cote actuelle, ce qui apparaît incohérent avec l'indication précédente concernant le respect du profil en long. Aussi, dans la mesure où l'application des normes géométriques appliquées aux sections à aménager conduit à des modifications du profil en long, le dossier gagnerait à présenter un profil en long du projet. A ce stade, seules des vues en plan sont proposées au niveau des plans généraux des travaux.

Le projet s'accompagne du rétablissement et du regroupement de voies de communications de part et d'autre de la RD 6 afin de limiter le nombre de carrefours sur les sections à aménager.



Profil en travers de la plateforme routière de la RD 6 au droit d'un créneau de dépassement (source dossier)



Profil en travers de la plateforme routière de la RD 6 au droit d'un carrefour aménagé en tourne-à-gauche (source dossier)

La MRAe recommande de présenter un profil en long du projet permettant notamment d'apprécier la situation du projet par rapport à la chaussée actuelle sur les sections aménagées.

Le projet s'inscrit principalement dans un environnement à dominante agricole peu densément bâti avec toutefois quelques habitations en bordure de la RD6. En dehors de la zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II « Bocage à Chêne tauzin entre Les Sables-d'Olonne et La Roche-sur-Yon » qui concerne l'aire d'étude de la section 3, le projet n'est concerné par aucun autre périmètre d'inventaire

ou de protection réglementaire au titre du patrimoine naturel ou paysager. Les limites du site Natura 2000 le plus proche « Dunes de La Sauzaie et Marais du Jaunay » se situent à 460 m au sud-ouest de la section 3.

La zone d'étude est située sur le bassin versant de la Vie et du Jaunay. La route actuelle dispose de nombreux ouvrages hydrauliques destinés notamment à assurer la continuité de plusieurs cours d'eau. L'aire d'étude comporte de nombreuses zones humides plus ou moins en lien avec ce réseau hydrographique ainsi qu'une trame bocagère encore bien présente et quelques boisements qui constituent autant d'habitats naturels potentiels pour divers groupes d'espèces animales.

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Au regard des effets attendus par la mise en œuvre du projet, d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation, d'autre part, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe concernent :

- la transparence hydraulique de l'ouvrage et la gestion des eaux pluviales des chaussées et de la qualité de l'eau ;
- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la consommation d'espace et l'artificialisation des sols
- les effets sur le climat liés à l'aménagement routier et à son usage.

3 - Qualité du dossier et de l'étude d'impact

Le présent avis est produit sur la base du dossier établi en vue de l'enquête publique, dont la MRAe a été saisie dans sa version datée de juillet 2025, complétée en septembre 2025 ainsi qu'au travers d'un courrier du maître d'ouvrage en date du 19 janvier 2026.

A titre de rappel, le Conseil départemental de Vendée, maître d'ouvrage, avait été soumis à obligation de réaliser une étude d'impact après examen au cas par cas pour son projet d'aménagement de trois sections discontinues d'une infrastructure routière d'un linéaire inférieur à 10 km, au regard de la catégorie 6a du tableau annexé de l'article R122-2 du code de l'environnement.

Le dossier est dans l'ensemble structuré de façon très claire et bien illustré. Il fait l'objet de sommaires détaillés et de table de rappel des figures et tableaux, permettant d'accéder rapidement aux documents et aux informations recherchés relatifs aux diverses procédures embarquées ou associées au projet (déclaration d'utilité publique, autorisation environnementale et demande de dérogation espèces protégées, mise en compatibilité du document d'urbanisme, classement/déclassement de voirie).

3.1 - Étude d'impact

Analyse de l'état initial de l'environnement

La présentation de l'environnement physique de l'aire d'étude du projet est bien appréhendée pour ce qui concerne le relief, la géologie, les eaux superficielles et souterraines, ainsi que la qualité de l'air et l'environnement sonore.

Au regard de la nature du projet et de ses objectifs, le dossier s'est attaché à produire une analyse de l'état initial de l'environnement relative au milieu humain et à l'exposition des populations et activités aux risques et nuisances notamment générés par la circulation automobile. Pour l'évaluation du trafic, le dossier a pu s'appuyer sur divers relevés à partir de stations de comptages routiers, permanentes ou mises en place ponctuellement.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est dans l'ensemble effectuée de façon claire s'appuyant également sur divers sources bibliographiques, relevés de terrain et utilement assortie de nombreuses illustrations, cartographies, photographies et tableaux. Chaque thématique traitée se conclut par une synthèse permettant d'en faciliter la compréhension.

Concernant les milieux naturels, les aires d'études prises en compte apparaissent adaptées pour la détermination des enjeux tout comme les inventaires naturalistes réalisés en 2021 et 2022 qui ont ainsi pu couvrir l'ensemble du cycle biologique des divers groupes d'espèces floristiques et faunistiques à l'exception des poissons. Les sections à aménager franchissant plusieurs cours d'eau² dont les continuités sont à rétablir par des ouvrages, le dossier gagnerait à justifier au plan méthodologique la raison pour laquelle les inventaires n'ont pas porté sur ce groupe d'espèces alors même que le projet se situe dans une zone d'action prioritaire (ZAP) pour l'Anguille. En ce qui concerne le groupe des reptiles, l'absence de pose de plaques destinées à en favoriser la détection constitue aussi une limite au plan méthodologique pour l'identification complète des espèces concernées qu'il convient de justifier. Le positionnement des transects et des points d'écoutes est également à préciser concernant les protocoles d'inventaires employés.

Les inventaires mettent en évidence la présence d'espèces floristiques remarquables et/ou protégées au niveau régional (Cicendie naine et Cératophylle submergé).

Pour les insectes, les espèces protégées recensées sont : le Grand capricorne, l'Agriion de mercure, la Cordulie à corps fin.

Concernant les amphibiens, 8 espèces protégées ont été observées sur l'aire d'étude ou à proximité immédiate (dont la Rainette verte et le Triton marbré).

Pour les reptiles, avec 5 espèces protégées recensées (dont la Vipère aspic), et ce malgré l'absence de recours à la pose de plaques, l'aire d'étude apparaît très favorable,.

Pour les mammifères terrestres, le Campagnol amphibie (espèce protégée) est présent sur l'aire d'étude tout comme la Genette, le Hérisson d'Europe et l'Écureuil roux. Bien que la loutre n'ait pas été observée, le dossier indique que les milieux humides et aquatiques de l'aire d'étude sont susceptibles d'être également empruntés ponctuellement pour le transit.

Concernant les chiroptères, 16 espèces ont été recensées dont quatre sont inscrites aux annexes II et IV de la directive « Habitats » (dont Barbastelle d'Europe, Grand et Petit rhinolophe) et une est de responsabilité régionale très élevée (Noctule commune). L'aire d'étude étant composée en majorité de bocages, de haies et d'alignements d'arbres, ces entités linéaires sont considérées comme à enjeu fort de conservation. Les écoutes réalisées mettent en évidence une activité particulièrement forte pour les Pipistrelles commune et de Kuhl et le Murin de Daubenton.

Concernant l'avifaune, 89 espèces ont été observées en période de nidification, de migration et d'hivernage dont 64 sont protégées.

L'étude d'impact n'apporte aucune information concernant la mortalité animale par collision en traversée de la route, ni de retour d'expérience au regard du réseau routier dont le maître d'ouvrage a la charge. Ceux-ci

2 Section 1 : quatre affluents et sous affluent rive gauche du Noiron.

Section 2 : ruisseau de la Tuderrière et deux affluents rive gauche de celui-ci.

Section 3 : ruisseau du Birot.

auraient été pertinents pour identifier par la suite des points d'amélioration pour cet axe reconnu comme un élément de fragmentation des continuités écologique identifiées au Sraddet³.

L'expertise zones humides a permis de recenser 132,56 ha de zones humides au sein de l'aire d'étude sur la base des critères floristique et/ou pédologique dont 23,8 ha correspondent à des habitats humides.

Quand bien même un nombre conséquent de sondages a été réalisé, il est à relever que la délimitation précise des zones humides nécessite d'être réalisée à partir de sondages effectués de part et d'autre de la limite supposée⁴. Au cas présent en plusieurs endroits, notamment dans des secteurs concernés par des travaux, la délimitation des zones humides repose sur des limites parcellaires ou des éléments physiques sans qu'il soit possible d'apprécier dans quelle mesure la caractérisation du sol humide effectuée en un ou deux points de la parcelle est suffisante pour en apprécier les limites et ainsi éviter une sous-estimation des surfaces réelles à prendre en compte.

Concernant la morphologie des cours d'eau, la MRAe relève qu'aucune information très précise ne figure au dossier. Seul un diagnostic portant sur les caractéristiques géométriques des ouvrages hydrauliques et leur état structurel est présenté alors même que du fait de l'élargissement de la plateforme routière ces ouvrages sont appelés à être prolongés sur une partie du lit de ces cours d'eau. L'état initial gagnerait ainsi à présenter les caractéristiques de profil en long et de profil en travers des cours d'eau concernés et mener une analyse critique de leur morphologie au regard des fonctionnalités qu'ils sont supposés offrir. Sans ces éléments, il ne peut être conclu que les nouveaux ouvrages conduiront nécessairement à une amélioration des différentes fonctions écologiques et hydrauliques.

La MRAe recommande :

- ***de justifier l'absence d'inventaire spécifique de l'ichtyofaune et, le cas échéant, compléter l'analyse de l'état initial pour l'identification complète des enjeux correspondants ;***
- ***de justifier de la bonne délimitation des zones humides et, le cas échéant, de compléter l'inventaire avec des sondages répartis de manière pertinente afin d'éviter une sous-évaluation des impacts ;***
- ***de présenter une analyse des caractéristiques morphologiques et les fonctionnalités des secteurs de cours d'eau concernés par l'élargissement de la plateforme routière.***

Articulation du projet avec les documents de planification

Le chapitre 5 de la partie 5 de la pièce E de l'étude d'impact aborde divers plans et programmes.

L'étude d'impact aborde la compatibilité avec le Sraddet de la région Pays de la Loire approuvé en février 2022, document qui se substitue aux schémas sectoriels préexistants⁵. Au cas présent, l'analyse est incomplète en ce qu'elle ne porte pas sur l'intégralité des 30 objectifs et règles du document. En ce qui concerne la trame verte et bleue, le dossier renvoie l'analyse à la partie spécifiquement consacrée aux impacts sur le milieu naturel et les mesures s'y rapportant.

3 Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires approuvé le 7 février 2022 et ayant intégré les éléments du schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

4 CF. Guide pour l'identification et la délimitation des sols de zones humides. Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, Groupement d'Intérêt Scientifique Sol, 63 pages. MEDDE, GIS Sol. 2013.

5 SRCE, schéma régional de prévention et de gestion des déchets (PRGPD), schéma régional climat air énergie (SRCAE) ; schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT).

Concernant le volet « Déchets » du Sdaddet, le dossier se limite au rappel des principes édictés en matière de réemploi, de recyclage des matériaux et déchets pour des chantiers routiers sans qu'à ce stade ne soit exposée la façon et les moyens et les mesures de suivi que le maître d'ouvrage entend mettre en œuvre pour son projet pour s'y conformer.

Le dossier expose comment le projet s'inscrit par rapport aux orientations du Sdage Loire Bretagne et aux objectifs du Sage Vie et Jaunay. Toutefois à cette partie les indications restent plus affirmatives que démonstratives en renvoyant pour l'essentiel cette argumentation aux développements consacrés à l'analyse des effets du projet sur l'eau et les milieux aquatiques et les mesures envisagées.

Concernant la compatibilité avec les divers documents d'urbanisme des communes traversées, après avoir présenté les dispositions réglementaires de chacune des zones concernées par le projet, le dossier conclut uniquement à une non compatibilité concernant le zonage N du PLU de Coex renvoyant le détail de l'analyse aux pièces F1, F2 et F3 spécifiquement consacrées à l'analyse de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Cumuls d'impacts

Pour cette analyse, le dossier présente dans un premier temps un tableau (figure 376) qui regroupe uniquement les projets soumis pour avis à l'autorité environnementale, ne retenant au final dans son analyse que le projet de la ZAC de la Croix à Saint-Gilles-Croix-de-Vie, et en excluant de l'analyse certains d'entre eux, notamment des aménagements routiers réalisés par le Conseil départemental sur la RD 938 entre Aizenay et Challans et la ZAE des Maubretières à Saint Révérend.

En procédant ainsi, le porteur de projet fait abstraction d'une partie des dispositions du e) du 4° de l'article R 122-5 du CE : « [...] e) *Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.*

Les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés.

Les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés [...]. »

Ces projets existants ou approuvés sont à prendre en considération indépendamment des autres projets connus (non encore réalisés ou autorisés) qui :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une consultation du public ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Par ailleurs, concernant le projet de ZAC des Chardonnerets à Aizenay, comme indiqué au tableau celui-ci a bien fait l'objet d'un avis rendu. Celui-ci ayant été publié il est réputé public et donc est à prendre en compte dans l'analyse.

La MRAe recommande de reprendre l'analyse des incidences cumulées du projet en tenant compte des projets de réalisation des aménagements à 2x2 voies de la RD 938 entre Aizenay et Challans, de la ZAE des Maubretières à Saint Révérend et le projet de ZAC des Chardonnerets à Aizenay.

Méthodes

Les méthodes et protocoles utilisés pour la réalisation de l'étude d'impact sont présentés au chapitre 9 de la partie 5 Pièce E de l'étude d'impact et détaillés au sein des études spécifiques (étude de trafics, étude acoustiques, étude air et santé, étude faune flore) annexées au dossier.

La méthode d'identification des zones humides repose sur les critères réglementaires relatifs aux caractéristiques de la végétation et des sols. Toutefois, comme indiqué précédemment, la délimitation des zones humides nécessite d'être effectuée sur la base d'une localisation pertinente des sondages. Pour l'évaluation des incidences et des mesures visant à rétablir l'équivalence des fonctionnalités, la méthode nationale d'évaluation des fonctions des zones humides (MNEFZH version 2) a été mise en œuvre.

Les noms et qualités des divers auteurs des études sont également rappelés en fin de dossier conformément aux exigences réglementaires.

3.2 - Résumé non technique

Le résumé non technique, présenté en début de l'étude d'impact, est globalement clair et reprend de façon synthétique les différents chapitres traités par l'étude d'impact. Il devra néanmoins être actualisé au regard des compléments attendus, suite aux recommandations formulées dans le présent avis et des réponses qui y seront apportées.

A noter une erreur de retranscription des éléments de synthèse relatifs à l'accidentologie, le résumé indiquant 33 accidents mortels alors que l'étude d'impact en mentionne 13 sur la période 2012-2025.

4 - Analyse des variantes et justification des choix effectués

Le dossier présente le processus de concertation autour des différentes étapes d'étude du projet.

Par rapport aux problématiques posées, la première étape a consisté à comparer l'aménagement à 2x2 voies de la RD 6 à un parti d'aménagement reposant sur des créniaux de dépassement sur la route existante.

Malgré un niveau de service et une sécurisation des déplacements plus élevés offert par le doublement de la route existante, les impacts sur le bâti, la consommation foncière nécessairement plus élevée et par voie de conséquence des incidences plus fortes attendues vis-à-vis des milieux naturels, ont conduit le maître d'ouvrage à retenir la solution d'un aménagement de créniaux de dépassement.

A la suite d'une seconde étape d'études sur la base du parti d'aménagement retenu initialement, deux variantes ont été présentées aux élus et soumis à la concertation.

Compte tenu des contraintes multiples liées aux caractéristiques géométriques à respecter, à la topographie, la présence d'habitations rendant difficile les rétablissements des communications et les forts enjeux environnementaux, il a très vite été acté qu'il n'y aurait pas d'aménagement de la route pour sa partie comprise entre le carrefour RD 6 / RD 94 à Saint Révérend et celui de la RD6/RD32 à Saint Gilles-Croix-de-Vie.

L'étude d'impact présente l'analyse comparative des deux variantes sur les 3 sections possiblement aménageables en dehors du contournement de Coëx déjà réalisé.

Les différentes caractéristiques de variantes étudiées sont clairement exposées ainsi que les impacts potentiels attendus tels qu'ils ont pu être appréhendés à ce stade des études.

Au regard des différents critères analysés (fonctionnalités / rétablissements / agriculture / milieu naturel / acoustique / bâti / activités économiques), la variante 2 pour les sections 1 et 3 et la variante 1 pour la section 2 ont été identifiées comme plus favorables.

Ces choix ont été soumis notamment à une concertation publique au travers de deux réunions, les discussions ont principalement porté sur les modalités de rétablissements des accès et voies de communication pour les riverains et pour les exploitants agricoles.

Dans ce cadre est apparue une demande d'option d'aménagement différente pour le rétablissement dans le secteur de la Dédrière sur la section 1 pour lequel l'option 2 a in fine été retenue jugée plus favorable aux circulations agricoles. La MRAe relève que les investigations complémentaires ont été menées afin de préciser les enjeux dans les parties non prospectées de ce secteur sans que toutefois cela ne soit traduit du point de vue de la comparaison des options.

De la même manière, à l'issue de la concertation, des modifications ont été apportées sur la section 3. La suppression du carrefour entre la Rue René Bazin et la RD6 à la demande des riverains et de la commune de Saint Révérend conduit à une modification des modalités de rétablissement des voies de communication au nord et au sud de l'aménagement.

Là encore des investigations écologiques complémentaires ont été nécessaires afin de déterminer les niveaux d'enjeux pour les différentes options de rétablissement au sud de la RD 6 (secteur du Birot). Ce faisant le projet retient l'aménagement d'une voie de rétablissement de 400 m située intégralement en zone humide pour desservir les deux habitations de la Landette et de la Buissonnière nécessitant la création d'un rétablissement hydraulique du Birot et traversant plusieurs haies à enjeu fort (cf figure 49 de l'étude d'impact).

Au regard des incidences nouvellement induites par cette option issue de la concertation, la MRAe relève que la décision de renoncer au carrefour de la RD6 avec la rue René Bazin a amené le maître d'ouvrage à revenir sur son choix initial en faveur de la variante 2 sur cette section 3 sans qu'au préalable une analyse comparative des nouvelles incidences ait été produite. Le dossier gagnerait à justifier davantage au regard des considérations environnementales le choix de cette option de rétablissement dans la mesure où aucune comparaison multi-critères n'est présentée et sans que soient exposées les alternatives de moindre impact qui s'offraient pour permettre aux deux habitations de rejoindre la voie communale de l'Inesièrre.

La MRAe recommande de présenter de manière explicite une comparaison multi-critères intégrant les incidences environnementales des solutions envisagées de rétablissements issues de la concertation pour les secteurs de La Dédrière (section 1) et du Birot (section3).

5 -Prise en compte de l'environnement par le projet

L'étude d'impact présente les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation projetées en réponse aux effets dommageables identifiés. Les thématiques appelant plus spécifiquement des remarques sont détaillées ci-après.

5.1 - La consommation d'espace, l'artificialisation des sols et les effets sur le climat liés à l'aménagement routier et à son usage

Bien que portant sur l'aménagement d'un axe routier existant, le projet (élargissements, rétablissements bassins...) s'implante sur 35,20 ha d'espaces agricoles ou naturels.

Concernant les impacts sur le climat, le dossier ne considère a priori que les impacts du chantier et de l'exploitation de l'aménagement et sont principalement dus aux émissions de gaz à effet de serre générés par le

trafic. Au regard de l'usage majoritairement agricole des sols et naturels qui seront ainsi artificialisés, le dossier ne présente pas d'estimation chiffrée des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la construction de la route. Il n'aborde pas les effets de l'artificialisation des sols, de la réalisation des terrassements, de la mobilisation des ressources et de l'énergie nécessaire à la réalisation des ouvrages, ainsi qu'en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation de l'aménagement, sans davantage de précisions du point de vue de leur quantification et des incidences pour lesquelles la démarche d'évitement, de réduction et de compensation s'impose également.

Au-delà de la présentation du calcul des émissions polluantes et de la consommation énergétique, à partir du modèle COPERT 5⁶, il est ainsi attendu une autre forme d'analyse complémentaire relative aux émissions de gaz à effet de serre qui englobe nécessairement toutes les incidences liées à la réalisation de l'aménagement et à son exploitation sur la base d'une analyse du cycle de vie du projet.

La MRAe rappelle l'existence du guide relatif à la prise en compte des émissions de GES dans les études d'impact⁷ pour tout type de projet, ainsi que le guide de mai 2020⁸ « recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers » afin de répondre aux exigences du décret 2017-725 relatives aux principes et modalités du calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics.

La MRAe recommande :

- **de compléter le bilan des émissions de gaz à effets de serre de la variante retenue sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure (construction et exploitation) ;**
- **de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de gaz à effet de serre résultant du projet.**

5.2 - La préservation des milieux naturels et de la biodiversité, notamment gestion de l'eau

La MRAe rappelle que l'article R 122-5 III du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact comprend notamment, pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : « *une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés* ». Or, le dossier se limite à un diagnostic du parcellaire agricole effectué sur la zone d'étude. A aucun moment le dossier évoque l'opportunité de réaliser un AFAFE⁹, dont la compétence relève du conseil départemental.

Dans la mesure où la décision de mettre en œuvre ou non un AFAFE n'est pas encore connue, compte tenu des incidences potentielles sur un périmètre possiblement plus large que celui de l'aire d'étude actuellement prise en compte, le dossier gagnerait à présenter au minimum les enjeux existants sur le périmètre prévisible et ceux dont la préservation apparaît nécessaire dans l'hypothèse où un aménagement foncier serait retenu.

6 Méthodologie de l'agence européenne de l'environnement qui permet l'estimation des émissions directes des véhicules, ainsi que les émissions hors gaz d'échappement, liées à l'usure des véhicules ou des voies de circulation.

7 [Guide méthodologique de février 2022 « prise en compte des GES dans les études d'impact ».](#)

8 Guide de mai 2020, élaboré à la demande du ministère de la Transition écologique (DGITM) par le Cerema intitulé « recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers.

9 Aménagement foncier agricole, forestier et environnemental.

Milieux aquatiques

Le dossier s'attache à préciser les principes et le dimensionnement des ouvrages de collecte des eaux de plateforme routière, ainsi que les modalités de rétablissement par des ouvrages hydrauliques des eaux de bassins versants naturels et cours d'eau interceptées par le tracé.

Le dispositif d'assainissement routier et de gestion des pollutions routières proposé correspond à un système conçu selon les recommandations des guides techniques du SETRA¹⁰.

Selon la configuration des bassins versants routiers qui composent l'intégralité de la plateforme des 3 sections aménagées et rétablissements associés, le dossier précise les caractéristiques des bassins de rétention dimensionnés pour une pluie décennale avec un rejet à débit limité de 3l/s/ha¹¹.

La MRAe relève que pour le premier bassin de rétention BV1 de la section 1 il est indiqué que le bassin d'un volume de 460 m³ sera équipé d'un régulateur de débit calibré à 6l/s, supérieur au résultat de 5,53 l/s obtenu par le calcul prenant en compte de la limite de 3l/s/ha. Au cas présent un débit de fuite de 6l /s ne permet pas de satisfaire parfaitement aux exigences du Sdage Loire Bretagne.

Si le dossier comporte en annexe le calcul permettant de vérifier la capacité des fossés latéraux pour un débit décennal et centennal, il n'apporte pas d'information précise en ce qui concerne le comportement des bassins de rétention pour un phénomène d'occurrence centennale. L'étude d'impact indique qu'il est prévu une surverse des bassins pour évacuer le surplus lié à un phénomène d'occurrence supérieure à la pluie décennale pour lequel leur volume a été déterminé. Ce faisant il n'aborde pas les incidences éventuelles de ces surverses en fonction de la configuration des lieux et des enjeux éventuels à l'aval (infrastructures activités habitations...). Le dossier ne permet pas de situer précisément les zones destinées à accueillir la surverse. La MRAe relève notamment que plusieurs bassins sont implantés entre la RD 6 aménagée et des voies de rétablissement ou à proximité d'espaces consacrés à la mise en place de mesures en faveur des milieux naturels.

Concernant la pollution chronique des eaux de plateforme routière, l'abattement des principaux polluants routiers repose principalement sur la décantation effectuée au sein des bassins. Le dossier présente les concentrations moyennes annuelle et de pointe (Pièce I tableau 4) relatives aux matières en suspension (MES), matières organiques (DCO), hydrocarbures et métaux lourds en fonction du trafic attendu à terme. Le dossier met en évidence des niveaux de concentration pour les métaux lourds et les hydrocarbures supérieurs pour garantir un objectif de bon état écologique. Face à ce constat, le maître d'ouvrage se limite à indiquer que le trafic utilisé pour les calculs est le plus défavorable en termes de pollution (période estivale). Cependant il ne présente pas d'autres éléments chiffrés qui permettraient de relativiser ce constat à partir de calculs effectués sur la base du trafic annuel moyen. Il est indiqué également que les premiers centimètres de sol joueront un rôle épurateur avant que les eaux rejoignent les nappes, sans qu'il soit apporté d'informations particulières concernant les risques de transfert en fonction des polluants considérés et de la nature des sols au niveau des fonds de bassins. Quand bien même le maître d'ouvrage prévoit un entretien régulier et un curage des boues de décantation de bassins, une vigilance particulière est requise au regard des niveaux de concentration théoriques attendus. Le dossier gagnerait à s'appuyer sur des éléments de retours d'expérience sur son réseau ou autre et sur des sources bibliographiques¹² pour permettre de relativiser le cas échéant les risques associés à ces pollutions.

10 SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes, service aujourd'hui intégré au Cerema.

11 A défaut d'étude spécifique précisant le débit de fuite, le SDAGE Loire Bretagne à sa disposition 3D-2 fixe un débit de fuite maximal de 3l/s/ha pour une pluie décennale et pour une surface imperméabilisée raccordée supérieur à 1/3 ha.

Pour la phase travaux, le dossier s'attache à indiquer les dispositions contractuelles entre le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre pour la mise en œuvre par les entreprises des mesures de prévention des pollutions accidentelles.

En ce qui concerne la phase d'exploitation, en cas de pollution accidentelle, il est indiqué que les fossés enherbés de collecte et les bassins seront curés et les terres souillées évacuées en centre agréé. Contrairement à un autre projet routier du Conseil départemental que la MRAe a eu à examiner¹³, il n'est pas prévu de dispositif particulier visant à confiner d'éventuelles pollutions accidentelles au droit des zones tampon étanches en amont des bassins de gestion des eaux pluviales routières par l'intermédiaire d'une vanne de sécurité à actionner (by-pass). Le dossier gagnerait à présenter les raisons du choix d'une option différente pour ce projet ainsi que leur cohérence avec les dispositions mises en place au niveau de la déviation de Coëx où des fossés latéraux bétonnés ont visiblement été mis en place.

Il est à relever que les moyens de suivi, de surveillance et d'intervention en cas d'incident ou d'accident apparaissent trop sommairement décrits à ce stade. Seules sont indiquées les mesures de contrôle et d'entretien. Au regard du statut de la voie dans le réseau routier départemental, le dossier gagnerait à rappeler plus précisément la politique d'entretien et d'exploitation en fonction du niveau de service défini pour cet axe notamment depuis la mise en service de la déviation de Coëx, de l'évolution du trafic et des variations saisonnières de celui-ci. Le dispositif de surveillance (patrouilles), le système d'alerte et le protocole d'intervention précisant les intervenants, les moyens et délais gagneraient à être précisés.

Concernant les traversées hydrauliques, le dossier se limite à proposer un redimensionnement pour les ouvrages de franchissement de cours d'eau.

Le tableau 17 (partie 5 pièce E) de l'étude d'impact présente pour les 8 ouvrages hydrauliques (OH) concernés les dimensions longueur - largeur - hauteur et le débit capable de chaque dalot en regard desquels il indique les débits décennaux et centennaux à évacuer et leur taux de remplissage à T_{100ans}.

Il est permis de s'interroger comment le débit capable de ces ouvrages a été déterminé à partir des dimensions standardisées des ouvrages de rétablissement hydrauliques figurant au tableau 18.

A titre d'illustration, pour un ouvrage de section 1 500 mm x 1 500 mm l'abaque du tableau 18 indique un débit capable de 3,21 m³/s (pour une pente nulle) quand le tableau 17 présentant le dimensionnement de l'OH n°4 de même section indique un débit capable de 8,8 m³/s.

Le dossier gagnerait à développer la manière dont les débits capables des ouvrages ont été finalement déterminés à partir du débit théorique et des dimensions standardisées qui font notamment abstraction des pentes des ouvrages existants. A l'instar des feuilles de calcul (pièce M) annexées relatives à la vérification des ouvrages de gestions des eaux pluviales, le dossier gagnerait ainsi à présenter les calculs relatifs au dimensionnement des ouvrages hydrauliques issus du logiciel HY-8 employé.

Les autres ouvrages actuels qui assurent la continuité hydraulique des écoulements des bassins versant naturels interceptés par la route seront simplement prolongés (cf. figures 14, 40 et 52 partie 5 pièce E), sans modification de leur section et sans autre forme d'argumentation que l'affirmation selon laquelle aucun dysfonctionnement des ouvrages assurant la transparence hydraulique des fossés n'a été constatée. La MRAe constate qu'aucune vérification du comportement de ces ouvrages pour un débit centennal n'est présenté alors que ce travail a été effectué pour l'ensemble des fossés latéraux (cf. pièce M). Ce travail apparaît d'autant plus

12 Cf. L'infiltration des eaux pluviales et son impact sur la ressource en eau souterraine (note de problématique (Cerema Ile-de-France)).

13 Avis MRAe PDL 5501 AP du 11-12-2025 relatif à l'aménagement de la RD 938 T entre Fontenay-le-Comte et la Charente Maritime.

nécessaire que le tableau 16 indique une situation en charge pour l'intégralité des OH pour un évènement décennal.

Au regard de ce qui précède, la MRAe recommande :

- ***d'identifier les principaux enjeux environnementaux à préserver dans l'hypothèse de la mise en œuvre d'un aménagement foncier agricole forestier et environnemental ;***
- ***d'adapter la capacité de rétention du bassin BV1 de la section 1 selon un débit de fuite permettant de satisfaire aux exigences du Sdage Loire Bretagne ;***
- ***de présenter l'analyse des incidences potentielles des surverses des bassins pour une pluie d'occurrence centennale ;***
- ***au regard des concentrations de pollutions chroniques en métaux lourds et en hydrocarbures attendues au niveau des bassins, de présenter des éléments d'appréciation permettant, le cas échéant, d'évaluer les risques de transferts de ces polluants dans le milieu pour pouvoir les considérer comme acceptables ;***
- ***d'argumenter l'absence de dispositifs destinés à confiner d'éventuelles pollutions accidentelles au droit des bassins routiers et leur cohérence par rapport aux dispositifs mis en place au niveau de la déviation de Coëx en fonction des enjeux correspondant ;***
- ***de détailler les moyens et protocoles de suivi, de surveillance et d'intervention en fonction du niveau de service défini par le gestionnaire de l'infrastructure ;***
- ***de détailler comment le redimensionnement des ouvrages hydrauliques a été effectué ainsi que la vérification des capacités pour un débit centennal des ouvrages simplement prolongés et des incidences éventuelles lors d'un tel évènement.***

Zones humides

La MRAe tient à souligner que les incertitudes inhérentes aux modalités de délimitations de zone humides abordé au chapitre sur l'analyse de l'état initial peuvent conduire de fait à sous-estimer les surfaces finalement concernées par le projet. Ces dernières devront être précisées à la suite de la délimitation consolidée des zones humides.

Après évitement et réduction, le projet conduit à la destruction définitive de 10,26 ha de zones humides qui concernent 4 masses d'eau toutes situées sur le périmètre du bassin du Sage Vie et Jaunay.

La recherche de compensation a porté sur 34 sites potentiels pour au final en retenir 11 (figure 195) représentant une surface totale de 23,71 ha. Du point de vue des surfaces, les compensations proposées apparaissent satisfaire au ratio de 200% imposé par le Sage dès lors que certaines compensations comme c'est le cas pour le site 33 (7,86 ha) et le site 34 (6,79 ha) s'opèrent sur un autre bassin versant que celui du Sage Vie et Jaunay. Toutefois leur éloignement par rapport aux secteurs impactés et la surface qu'elles représentent en proportion des compensations totale (62%) interpelle.

Pour chaque site de compensation, l'étude d'impact expose l'objectif et les actions à mettre en œuvre. Dans certains cas il ne s'agit que de restaurer des fonctionnalités de zones humides, dans d'autre cas cette restauration est couplée à une mesure en faveur d'espèces protégées.

Alors qu'au regard des critères floristique et pédologique (cf. sondages 80 et 82) le site n° 2 de la Dédrière (à ce jour constitué d'une monoculture intensive) n'est pas considéré comme caractéristique de zone humide, le porteur de projet le retient pourtant pour mettre en place une mesure de compensation visant à créer une zone

humide. Quand bien même les outils d'appui à l'application de la méthode nationale d'évaluation des zones humides intègrent la possibilité d'action de type « création de zone humide », la MRAe rappelle que les divers retours d'expériences à ce jour attestent de la difficulté voire de l'impossibilité de recréer un milieu humide sur un site ne comportant pas un minimum de caractéristiques et de fonctionnalités relatives à ce milieu. Dans son dernier courrier de compléments du 19-01-26, le maître d'ouvrage indique maintenir cette volonté en argumentant que cette parcelle présente des similitudes avec l'autre site de compensation n°1 situé dans ce même secteur, au nord de l'autre côté de la RD 26 où les caractéristiques de sols humides ont été clairement identifiées par des sondages.

Au cas présent, la MRAe relève le biais méthodologique introduit par cette considération pour le site n°2 ne reposant pas sur les critères correspondant à ceux établis par l'arrêté ministériel.

Cette mesure de compensation sur le site n°2 repose sur une hypothèse selon laquelle l'arrêt du travail du sol actuellement cultivé suivi de la mise en place d'une prairie de fauche et d'une mare devrait permettre de retrouver des fonctionnalités de zones humides. Toutefois les actions envisagées s'avèrent à ce stade insuffisantes pour espérer une augmentation du ratio fonctionnel telle que présentée pour prétendre atteindre l'équivalence recherchée.

Ces mesures de compensation visent notamment à répondre à une partie des incidences du projet sur les zones humides notamment au droit d'un rétablissement aux lieux-dits des Landette et Buissonnière (deux habitations). Au regard de ce qui a été évoqué précédemment en ce qui concerne les modalités de détermination du tracé de cette voie de 400 m, la MRAe relève que la démarche d'évitement et de réduction des impacts à cet endroit n'a pas été totalement respectée dans la mesure où le choix du tracé résulte uniquement d'arbitrages opérés en phase de concertation sans qu'au préalable les enjeux du secteur concerné n'aient été identifiés. Ce choix de tracé est d'autant plus impactant que la mise en place d'un ouvrage hydraulique OH 18b pour franchir le Birot nécessite un passage en remblai qui accroît l'assise sur la zone humide. La MRAe constate que le niveau d'incidence pour ce simple rétablissement et les mesures de compensation qu'il induit apparaissent conséquents comparativement aux impacts constatés pour le reste des aménagements. Elle rappelle que les principes de compensation ne peuvent être mis en œuvre qu'à la condition d'une démonstration d'absence d'alternative de moindre impact, ce qui au cas présent fait défaut pour cette partie du projet.

Au constat de ce qui précède, la MRAe recommande :

- ***qu'au regard des incertitudes inhérentes à la création de zones humides sur des terrains où de telles fonctionnalités ne sont pas présentes et à défaut d'envisager des actions complémentaires permettant de garantir un gain suffisant pour atteindre l'équivalence fonctionnelle, d'envisager dès à présent un nouveau site de compensation à même de pallier l'absence de réussite des actions envisagées sur le site n° 2 de la Dédrière ;***
- ***d'étudier les alternatives de moindre impact environnemental relatives au rétablissement des dessertes des habitations des Landette et Buissonnière.***

Faune – flore – habitats

L'identification des enjeux relatifs à la faune montre une diversité et une richesse certaine malgré la présence notamment de cet axe routier. Le réseau hydrographique, les zones humides, les haies et boisements aux abords immédiats de la route ont été pris en compte dans les réflexions au stade des variantes puis dans l'affinement des principes d'aménagement de la solution retenue. Cela reste néanmoins à nuancer en ce qui concerne quelques principes de rétablissements de voies de communications comme évoqué précédemment.

S'agissant des continuités écologiques, seuls les ouvrages hydrauliques redimensionnés feront l'objet d'aménagement favorables à la petite faune terrestre. Parallèlement à la vérification des capacités des ouvrages existants à prolonger, il aurait été opportun d'analyser dans quelle mesure ces ouvrages assurent également le passage de la petite faune à certaines périodes et le cas échéant intégrer des mesures complémentaires visant à favoriser davantage leur passage sous la chaussée lorsque les ouvrages sont en charge. De même manière la recherche des secteurs à l'origine d'une mortalité régulière par collision aurait permis le cas échéant de proposer en complément des passages busés hors d'eau sous chaussée pour la petite faune terrestre.

Le dossier indique que le dimensionnement des ouvrages hydrauliques a été effectué de manière à respecter autant que possible les recommandations de la note d'information SETRA-ONEMA de 2013¹⁴. Toutefois il précise que pour les ouvrages de section inférieure à 4 m², il n'a pas été possible de respecter la recommandation du ratio minimal de 0,50 correspondant au rapport entre la section des ouvrages considérés et leur longueur, ceci notamment afin de satisfaire aux conditions de luminosité minimales nécessaire au franchissement de ces ouvrages par les poissons. Le maître d'ouvrage indique que cela aurait nécessité une modification du profil en long de la route du fait de l'augmentation du gabarit des ouvrages alors nécessaire. Dans son courrier du 19 janvier 2026, le maître d'ouvrage présente les sections théoriques d'ouvrages qu'il aurait été nécessaire de respecter au regard des longueurs des ouvrages à redimensionner.

La MRAe relève que l'augmentation de la section de l'ouvrage pourrait être satisfaite non pas en relevant le niveau de la chaussée mais le cas échéant en abaissant le lit du cours d'eau. Cette éventualité n'apparaît pas avoir été abordée dans le cadre de la nécessaire démarche d'évitement et de réduction des incidences du projet.

Par ailleurs, l'allongement des ouvrages, en plus de contribuer à l'assombrissement voire à l'obscurcissement complet en partie centrale de la traversée pour l'ichtyofaune, va s'effectuer sur une partie des lits (une centaine de mètres au total) dont les caractéristiques morphologiques et des habitats des cours d'eau à ces endroits vont être ainsi affectés de manière permanente, sans qu'une analyse des incidences ait été menée de ce point de vue au-delà des seules considérations de continuité hydrauliques et pour lesquelles des mesures sont à prévoir.

Concernant les autres aspects relatifs à la faune et aux habitats, la MRAe fait sienne les observations de l'avis du CSRPN qui a relevé un certain nombre d'insuffisances concernant notamment la caractérisation des niveaux d'enjeux et des améliorations à apporter en ce qui concerne les mesures de réduction et de compensation, ce qui appelle nécessairement des réponses et des compléments aux questions posées en vue notamment de satisfaire aux conditions d'octroi de la dérogation sollicitée pour les atteintes du projet sur les espèces protégées.

Pour la phase chantier, le dossier propose des mesures d'évitement et de réduction des incidences potentielles classiquement attendues pour ce type d'aménagement, en tenant compte notamment des périodes sensibles pour les différents groupes d'espèces incluant le balisage et la mise en défens des habitats à préserver, ainsi que la mise en place de dispositifs provisoires visant à limiter l'accès des espèces sur les emprises du chantier et à réduire les risques de pollution aquatiques et terrestres, le prélèvement ou le sauvetage d'individus avant destruction de mares. Est également prévu le passage d'un écologue afin de s'assurer de l'absence de chiroptères au niveau des deux bâtiments appelés à être démolis. Le résultat de ces investigations, préalables à toute intervention, étant susceptible d'induire de nouvelles préconisations à respecter le cas échéant, le maître

14 Petits ouvrages hydrauliques et continuités écologiques - Cas de la faune piscicole : Note d'information - série Économie, Environnement, Conception n° 96 - <https://doc.cerema.fr/doc/SYRACUSE/17154/petits-ouvrages-hydrauliques-et-continuites-ecologiques-cas-de-la-faune-piscicole-note-d-information>.

d'ouvrage gagnerait dès à présent à s'engager sur les mesures à mettre en place dans l'hypothèse où la présence de chiroptères serait constatée au niveau des bâtiments.

La MRAe relève que les compensations linéaires de plantations s'opèrent de façon différenciée en fonction de la structure des haies détruites. Ainsi il est proposé des ratios de 2 pour 1 lorsqu'il s'agit de reconstituer des haies multi-strates, 1,5 pour 1 pour des haies arbustives et fourrés, 1,25 pour 1 pour les haies arbustives basses et 1 pour 1 pour les plantations de feuillus et de conifères et alignements d'arbres.

En considérant que les nouvelles plantations nécessiteront plusieurs années de développement pour atteindre un niveau équivalent de fonctionnalités offertes par l'ensemble des haies détruites, le maître d'ouvrage gagnerait à renforcer le niveau d'ambition en termes de replantations, dans la mesure où la perte nette ne pourra ainsi être compensée que de manière très différée.

En ce qui concerne le suivi des mesures après la réalisation des aménagements et l'exploitation de la route, le suivi écologique est proposé sur 15 ans. La MRAe rappelle notamment que les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Au cas présent le dispositif de suivi des effets des mesures gagnerait à minima à couvrir la durée sur la base de laquelle le parti d'aménagement a été dimensionné à l'horizon de 20 ans après la mise en service.

Afin de sécuriser la pérennité des mesures dès lors qu'elles nécessitent de disposer d'une maîtrise foncière, la MRAe rappelle l'existence du dispositif « obligation réelle environnementale » ; les ORE sont inscrites dans un contrat au terme duquel le propriétaire d'un bien immobilier met en place une protection environnementale attachée à son bien, pour une durée pouvant aller jusqu'à 99 ans. Dans la mesure où les obligations sont attachées au bien, elles perdurent même en cas de changement de propriétaire. La finalité du contrat doit être le maintien, la conservation, la gestion ou la restauration d'éléments de la biodiversité ou de services écosystémiques.

Dans le cadre du précédent dossier qu'elle a examiné pour l'aménagement de la RD 938 T, la MRAe avait relevé une proposition pertinente, qui consistait à équiper de pièges photographiques les ouvrages destinés à permettre le passage de la faune au niveau des ouvrages hydrauliques. A l'instar de ce qui peut être mis en place pour d'autres types d'infrastructures pour lesquelles des risques de mortalité par collision peuvent être observés (ex les éoliennes), ce type de dispositif couplé à un suivi de la mortalité au niveau de la chaussée est de nature à évaluer plus précisément la pertinence des mesures proposées et le cas échéant de les adapter et les compléter en fonction des résultats observés.

Au regard de ce qui précède, la MRAe recommande :

- ***de rechercher une conception des ouvrages hydrauliques sur cours d'eau qui vise à satisfaire le plus possible aux exigences en matière de luminosité favorable à la circulation des poissons et de présenter les mesures visant à compenser les pertes de linéaires de cours d'eau ainsi artificialisés ;***
- ***d'apporter des réponses qui s'imposent en matière de préservation des espèces protégées ;***
- ***de renforcer le niveau d'ambition en termes de replantations de haies.***
- ***d'accroître la durée du suivi des mesures de compensations pour coïncider avec la durée retenue pour le parti d'aménagement;***
- ***d'envisager la mise en place d'ORE permettant d'assurer la pérennité des mesures compensatoires durant une durée significative ;***

- ***de proposer un suivi de la fréquentation des ouvrages destinés à assurer le passage de la faune couplé à un suivi de la mortalité de la faune par collision, afin d'être en capacité d'apporter les mesures correctives.***

5.3 - L'évolution des nuisances pour les riverains du projet

Bruit

Sur la base du niveau de trafic attendu à la mise en service prévue en 2028 et à l'horizon de 2048, le dossier restitue sous forme de cartes et tableaux les niveaux sonores en période diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h) pour les secteurs concernés par des habitations aux abords du projet sans mise en place de mesure particulière de protection acoustique.

Les résultats de cette modélisation à partir du logiciel CADNAA font apparaître aucune modification significative du niveau sonore auxquels sont exposés les riverains. Toutefois est à noter une évolution de +1,8 dB au niveau du récepteur 24 qui s'approche du seuil de +2dB à partir duquel l'évolution du niveau sonore serait considérée comme significatif. Par ailleurs la MRAe relève qu'en plusieurs endroits les niveaux de bruits sont significatifs dépassant pour certains 70 dB(a) et s'approchant du niveau de point noir de bruit (PNB, 75dBa). Indépendamment des obligations réglementaires qui s'imposeraient au maître d'ouvrage si l'aménagement de la voie devait répondre aux critères de transformation significative ou si les niveaux sonores devaient dépasser le seuil de PNB, des actions spécifiques pour en limiter l'ampleur méritent d'être proposées. Dans sa conclusion, le dossier indique que l'aménagement de remblais de part et d'autre de l'axe contribuera à améliorer l'ambiance sonore sans que l'emplacement et les caractéristiques de ceux-ci soient précisés notamment pour les secteurs les plus exposés et, par conséquent, sans que les évolutions favorables qui en résulteraient puissent être à ce stade évaluées.

Au regard de l'évolution du niveau de bruit attendue dans le secteur des Viollières, proche de la limite de +2dB, la MRAe recommande de préciser la configuration des éventuels remblais prévus susceptibles d'induire une amélioration de l'ambiance sonore attendue et si tel n'est pas le cas d'envisager une mesure d'atténuation susceptible de répondre aux attentes des riverains exposés.

Qualité de l'air

L'importance de l'étude est déterminée en fonction du niveau de trafic à terme (ici une étude de niveau III).

Les incidences du projet sur la santé sont évaluées sur la base de l'indice pollution population (IPP), déterminé à partir de la population et de la concentration des polluants à prendre en considération. Le dossier présente le résultat final du calcul de l'IPP sans projet et avec projet à l'horizon 2028 et 2048 ainsi que des concentrations moyennes des polluants sur bande d'étude sans et avec projet à ces mêmes horizons.

L'étude sur la qualité de l'air conclut à des niveaux d'émissions de polluants identiques avec ou sans projet, à l'absence d'incidences significatives pour les sections 1 et 2 et à une légère hausse des émissions polluantes par rapport à la situation actuelle sur la section 3 (+0,7 % en 2028, et +0,8 % en 2048). Du fait de la suppression du carrefour d'échange avec la Rue René Bazin le dossier indique une évolution favorable pour les riverains de cette rue et l'école Saint Joseph de Saint Réverend en raison de la diminution importante du trafic sur cette voie communale. A l'inverse, le trafic se reportant de la RD 94, les riverains de cet axe connaîtront une augmentation importante du niveau d'exposition. La MRAe relève par ailleurs que le nombre d'individus résidant dans le

secteur de la RD 94 est plus important en comparaison de ceux de la rue René Bazin qui bénéficieront d'une amélioration de leur situation (cf. figure 352).

Au-delà des mesures d'évitement et de réduction énoncées, le dossier conclut à un niveau d'impact résiduel qualifié de faible et acceptable.

5.4 - Volet de mise en compatibilité des PLU

PLUi Vie et Boulogne

Une mise en compatibilité du PLUi vise à introduire un emplacement réservé (E.R.) correspondant aux emprises du projet sur le territoire d'Aizenay. Le dossier analyse les dispositions réglementaires des zones A, Ae, N et Nf concernées par l'ER n°72, celles-ci ne font pas obstacle au projet. Par ailleurs, au regard des haies protégées identifiées au niveau du tracé et d'un boisement légèrement concerné, le dossier indique qu'il se conformera aux exigences en matière de compensation d'ores et déjà intégrées au dossier. En ce qui concerne les prescriptions du PLUi en matière de préservation des zones humides, le dossier rappelle justement l'étude réalisée dans le cadre du dossier qui vise notamment à obtenir l'autorisation et les mesures réglementaires nécessaires à la réalisation de son projet.

PLU de Coëx

La mise en compatibilité s'impose en ce que le règlement de la zone N (naturelle) du PLU en partie concernée par le projet ne permet pas la réalisation d'infrastructures. Le règlement de la zone N est ainsi modifié pour intégrer cette possibilité en ajoutant de manière explicite « la construction et installations nécessaires au projet d'aménagement de la RD 6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix de vie », ce qui exclut de fait le risque de généralisation à d'autres infrastructures sur le reste des zones N du territoire communal.

PLU de Saint Révérend

Une mise en compatibilité du PLUi vise à introduire un E.R. correspondant aux emprises du projet sur le territoire communal.

Comme l'indique le dossier, le projet fait partie des aménagements autorisés en zone Ns. Toutefois la MRAe rappelle que l'acceptabilité du tracé de la voie de rétablissement d'accès aux lieux-dits des Landette et Buissonnière renvoie nécessairement à une analyse complémentaire concernant les alternatives de moindre impact selon la démarche d'évitement, de réduction et de compensation comme indiqué précédemment.

Dès lors que le projet prévoit dès à présent des mesures de compensations sur le territoire des trois communes concernées, les dossiers de mise en compatibilité gagneraient à être complétés en mobilisant les différentes dispositions du code de l'urbanisme qui s'offrent aux collectivités concernées pour contribuer à la préservation des éléments de patrimoine paysager et/ou naturels ainsi mis en place pour accompagner le projet.

La MRAe recommande de compléter le dispositif visant à garantir la pérennité des mesures en faveur de l'environnement en mobilisant, dans le cadre des mises en compatibilité des documents concernés, les outils du code de l'urbanisme destinés à identifier et préserver les éléments de patrimoine naturel et paysager.

6 - Conclusion

Le dossier d'étude d'impact de l'aménagement de la RD6 entre Aizenay et Saint-Gilles-Croix-de-Vie est globalement bien structuré et documenté, mais il présente plusieurs insuffisances qui appellent des compléments avant l'enquête publique. Les principales attentes portent sur une meilleure justification environnementale des choix, une analyse plus approfondie des impacts hydrauliques, écologiques et climatiques, ainsi que sur un renforcement des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Les points les plus marquants concernent :

- Une analyse incomplète des milieux naturels, notamment l'absence de prise en compte de l'ichtyofaune, des justifications attendues quant à la délimitation des zones humides, et un manque d'analyse de la morphologie des cours d'eau.
- Des choix d'aménagement (secteurs de La Dédrière et du Birot) dont les incidences environnementales ne sont pas suffisamment comparées ni justifiées, alors même qu'ils entraînent des impacts importants sur les zones humides et les haies bocagères.
- Des lacunes dans l'analyse des impacts hydrauliques, incluant le dimensionnement et la transparence des ouvrages, l'absence d'analyse des incidences des surverses des bassins en crue centennale, et un risque de pollution chronique mal caractérisé.
- Une méthode de compensation des zones humides à consolider, notamment la pertinence de créer une zone humide sur un site ne présentant pas de caractéristiques pédologiques ou floristiques humides avec un risque d'échec particulièrement élevé.
- Des enjeux forts pour la biodiversité, nécessitant une meilleure prise en compte des continuités écologiques, un renforcement des mesures de replantation, un suivi écologique plus long, et une caractérisation plus précise des impacts sur les espèces protégées.
- Un manque de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure et l'absence de mesures de réduction ou de compensation de ces émissions.
- Une analyse insuffisante des impacts cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés.
- Pour les quelques riverains, une vigilance particulière est attendue pour les nuisances sonores, et les mesures de réduction utiles à mettre en place.

De manière générale, la MRAe considère que le projet peut être amélioré. Les compléments attendus sont ainsi de nature à parfaire la prise en compte de l'environnement dans la conception finale du projet et sa mise en œuvre ceci en accord avec les ambitions et actions du plan Biodiversité Climat 2 du département de la Vendée qui vise à « relever le défi de l'indispensable transition écologique ».

Nantes, le 2 février 2026

Pour la MRAe Pays de la Loire par délégation

Signé

Olivier ROBINET