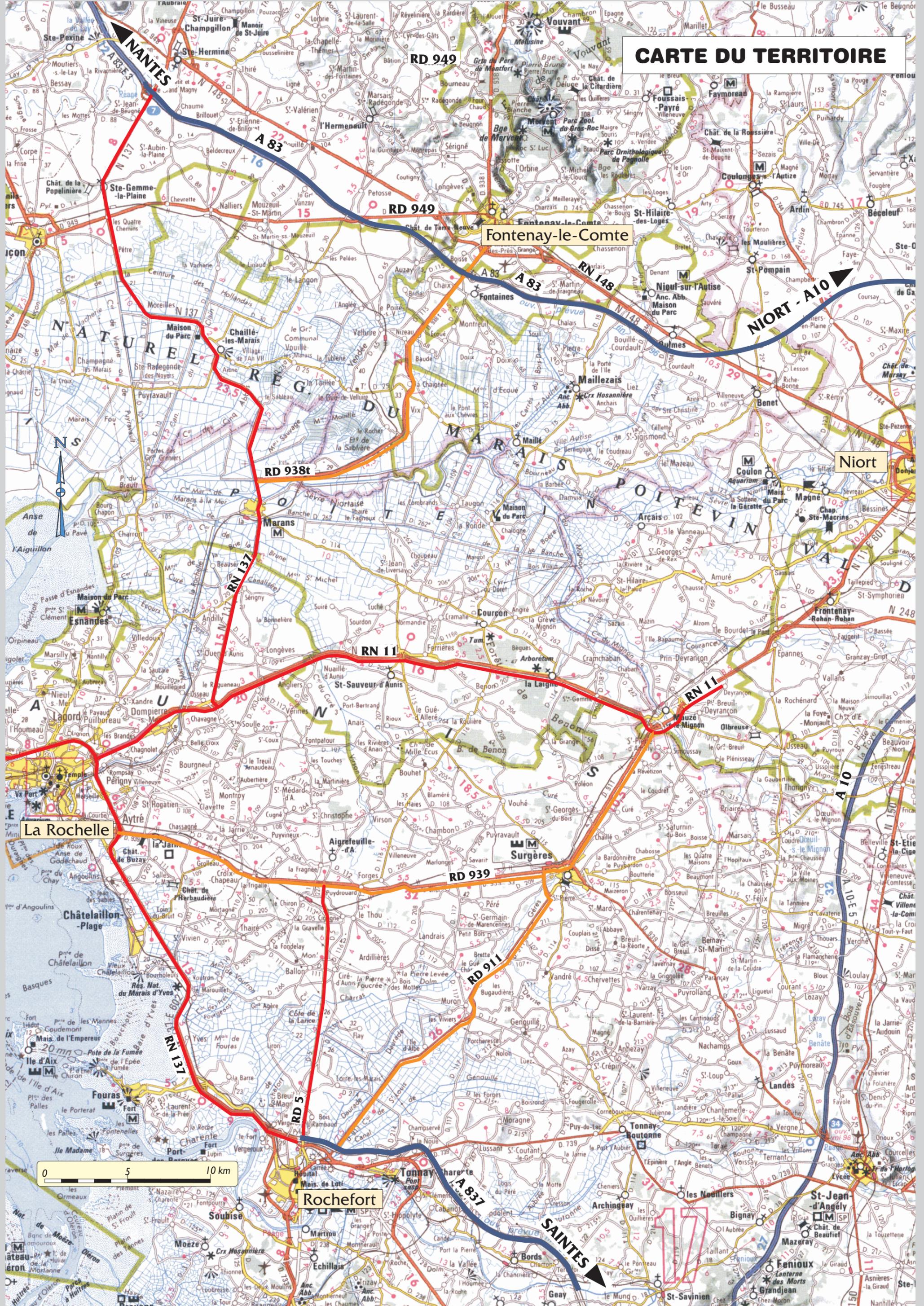


C : NOTICE



I - Contexte et objectifs de l'opération	5
I.1 Contexte du projet	5
I.2 La justification de l'opération	5
I.2.1 L'amélioration du transit Nord - Sud	5
I.2.2 Le désenclavement de la façade maritime	5
I.2.3 L'amélioration des échanges locaux et la valorisation des atouts économiques	5
I.2.4 Le renforcement de l'activité touristique	5
II - Etudes préalables	7
II.1 Présentation générale de la zone d'étude	7
II.2 Rappel des solutions étudiées	7
II.2.1 Liaison Ste Hermine - La Rochelle	7
II.2.2 Itinéraire Fontenay-le-Comte - La Rochelle	9
II.3 Etude et évaluation d'un aménagement sur place de l'itinéraire actuel et comparaison avec une autoroute concédée en tracé neuf	9
II.3.1 Généralités	9
II.3.2 Description de l'itinéraire et travaux à réaliser dans l'hypothèse d'un aménagement sur place de la Rn137	11
II.3.3 Description d'un tracé autoroutier neuf	14
II.3.4 Synthèse	14
II.4 Les variantes autoroutières : étude préliminaire d'avant-projet-sommaire	17
II.5 Les études multimodales de 1999	19
II.6 Approbation du fuseau de 1000 m	19
III - Etudes de variantes de bande de 300 m :	19
III.1 Principaux enjeux et contraintes	19
III.2 Présentation des variantes de bande de 300 m	19
III.3 Bilan de la concertation et choix de la bande de 300 m	25
III.4 L'approbation de la bande de 300 m	26
IV - Présentation du projet soumis à l'enquête publique	28
V - Statut et conditions d'exploitation de la voie	29
V.1 Le statut de la voie	29
V.2 Les conséquences principales du statut autoroutier	29
V.3 Concession	29
V.4 Principe d'organisation du péage	29
V.5 Aires annexes	29
V.6 Entretien et exploitation	29
V.7 Les conditions de circulation des véhicules et convois militaires	29
VI - Echanges et rétablissements de communication	30
VI-1 Principe d'échange	30
VI-2 Les rétablissements de communication	30
VII - Mesures spécifiques à la préservation de l'environnement	31
VIII - Compatibilité avec les documents d'urbanisme	31
IX - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants	31
IX .1 Caractéristiques générales	32
IX.1.1 Longueur et limite du projet	32
IX.1.2 Les caractéristiques géométriques	32
IX .2 Ouvrages d'art	33
IX.2.1 Généralités	33
IX.2.2 Les ouvrages d'art non courant	33
IX.2.3 Les ouvrages d'art courant	33
IX.2.4 Divers	33
X - Appréciation sommaire des dépenses	34

CARTE DU TERRITOIRE



NANTES

RD 949

Fontenay-le-Comte

NIORT - A10

Niort

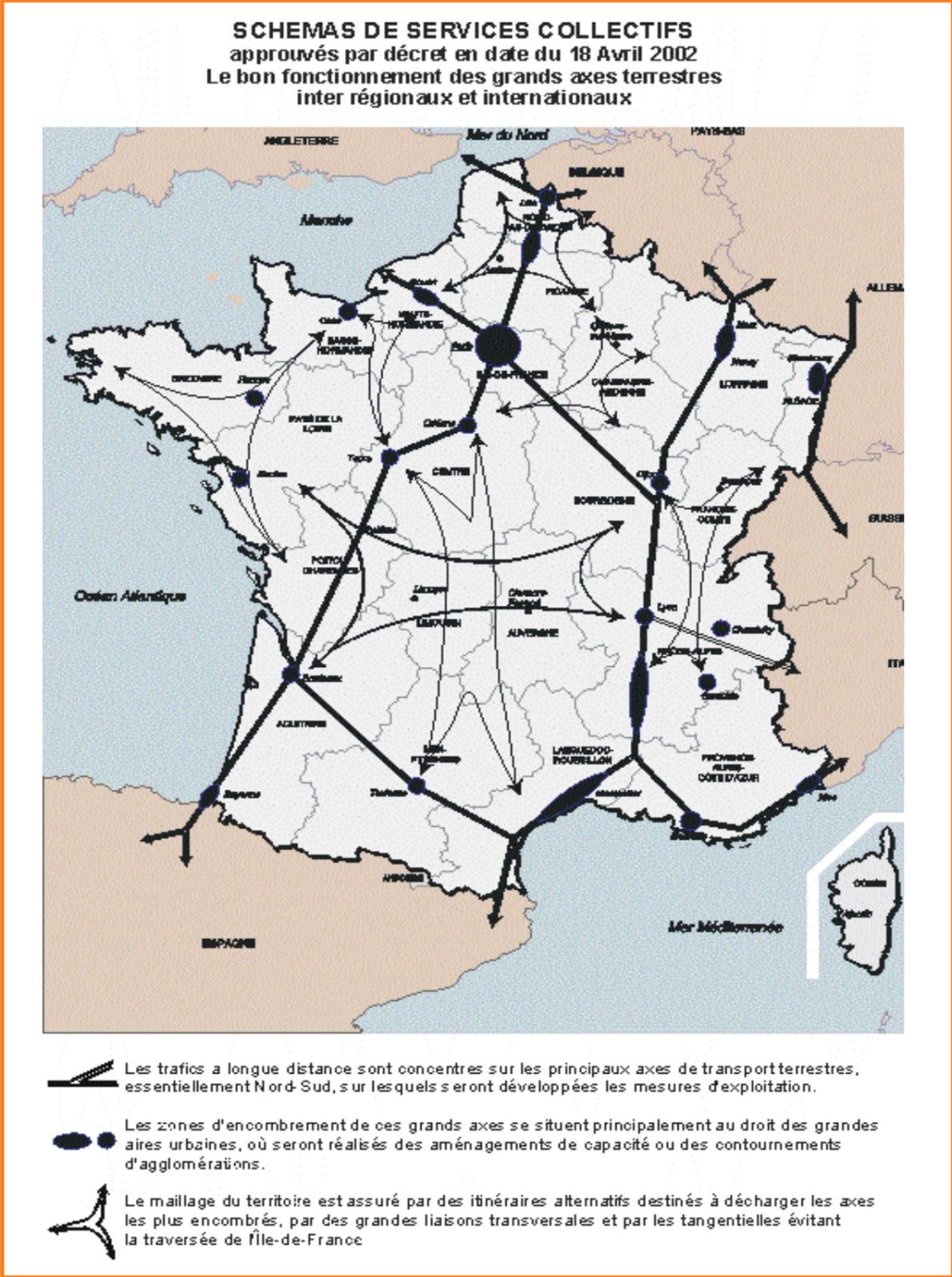
La Rochelle

Rochefort

SAINTES

St-Jean-d'Angély





I – CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

I – 1. CONTEXTE DU PROJET

Le projet de liaison routière à 2 x 2 voies entre SAINTE-HERMINE et LA ROCHELLE, inscrit au Schéma Directeur des Routes Nationales et au XIème Contrat de Plan Etat – Régions, a été abandonné en raison des problèmes de préservation de l'environnement : le projet traversait le Marais Poitevin, des zones naturelles inventoriées d'intérêt écologique, floristique et faunistique ainsi que des zones de protection spéciale pour les oiseaux et longeait la Baie de l'Aiguillon.

En conséquence, et après négociation avec les partenaires locaux, les Ministres concernés, M. BOSSON pour l'Équipement et M. BARNIER pour l'Environnement, ont annoncé lors d'une conférence de presse en date du 25 octobre 1994 leur intention d'abandonner le projet de cette liaison et d'y substituer le principe d'une autoroute concédée, l'A 831 reliant l'A 83 au niveau de FONTENAY LE COMTE et l'A 837 au niveau de ROCHEFORT.

Après délibération, les diverses assemblées (le Conseil Général de la VENDÉE, le Conseil Régional des PAYS DE LA LOIRÉ, le Conseil Général de la CHARENTE-MARITIME, le Conseil Régional de POITOU-CHARENTES) ainsi que les députés et sénateurs ont décidé d'accepter le principe d'une autoroute concédée entre FONTENAY-LE-COMTE et l'autoroute A 837 (LA ROCHELLE – SAINTES) inscrite au Schéma Directeur Routier National.

Les fonctions assignées à cette nouvelle liaison sont les suivantes :

- être un axe de grand transit NORD-SUD,
- assurer la desserte du littoral et le désenclavement de LA ROCHELLE,
- favoriser les échanges locaux et l'aménagement des territoires desservis.

Les projets de schémas de services collectifs de transports de voyageurs et de marchandises, soumis à concertation début 2001 et approuvés par décret en Conseil d'Etat du 18 avril 2002, ont repris cette liaison en tant qu'autoroute concédée et lui ont assigné les mêmes fonctions.

I – 2. LA JUSTIFICATION DE L'OPÉRATION

I - 2.1. L'amélioration du transit Nord-SUD

L'autoroute A 831 offrira au trafic de transit sur l'axe NANTES-BORDEAUX grâce à son prolongement autoroutier entre ROCHEFORT et SAINTES un itinéraire nettement plus court que ne le permet le raccordement de l'autoroute A.83 sur l'autoroute A.10 décidé en son temps au Nord de NIORT (les trajets autoroutiers seront réduits de 24 km).

L'autoroute A831 constituera un maillon de l'autoroute des Estuaires reliant DUNKERQUE à BAYONNE

I – 2.2. Le désenclavement de la façade maritime

L'autoroute A 10 est actuellement la seule ouverture de la CHARENTE-MARITIME sur le réseau routier rapide national et international. De plus, cette autoroute ne permet pas un accès direct à la façade maritime qui souffre donc d'une mise à l'écart des grands flux de circulation. Enfin, les liaisons littorales vers la VENDÉE restent handicapées par une mauvaise desserte routière.

La nouvelle liaison contribuera au désenclavement littoral et replacera ses principaux pôles urbains dans un axe fort de circulation. Elle permettra ainsi à l'agglomération rochelaise de jouer un rôle de capitale

départementale et de devenir un pôle littoral structurant pour la région POITOU-CHARENTES en complément du rôle de carrefour terrestre que joue sa capitale régionale, POITIERS. Elle achèvera aussi le désenclavement de la VENDÉE vers le Sud, amorcé par la réalisation de l'autoroute A 83.

I – 2.3. L'amélioration des échanges locaux et la valorisation des atouts économiques

La nouvelle liaison permettra d'améliorer les échanges locaux qui sont aujourd'hui rendus difficiles en raison d'une saturation des axes existants. Les liaisons actuelles entre les différentes extrémités de la zone sont difficiles. La RN 137 possède des caractéristiques médiocres et la traversée de la commune de MARANS pose des problèmes de circulation et de qualité de vie urbaine particulièrement graves en période estivale.

Une interdépendance entre l'activité économique et les réseaux de transport est constatée. L'amélioration de la circulation des biens et des personnes constitue un facteur de stimulation pour l'économie locale. L'accessibilité locale étant l'un des déterminants fondamentaux du développement économique, l'autoroute concédée constitue un véritable enjeu pour améliorer les échanges entre la VENDÉE et la CHARENTE-MARITIME et valoriser les atouts économiques de la zone desservie, notamment des ports de LA ROCHELLE-LA PALLICE et de ROCHEFORT-TONNAY-CHARENTE.

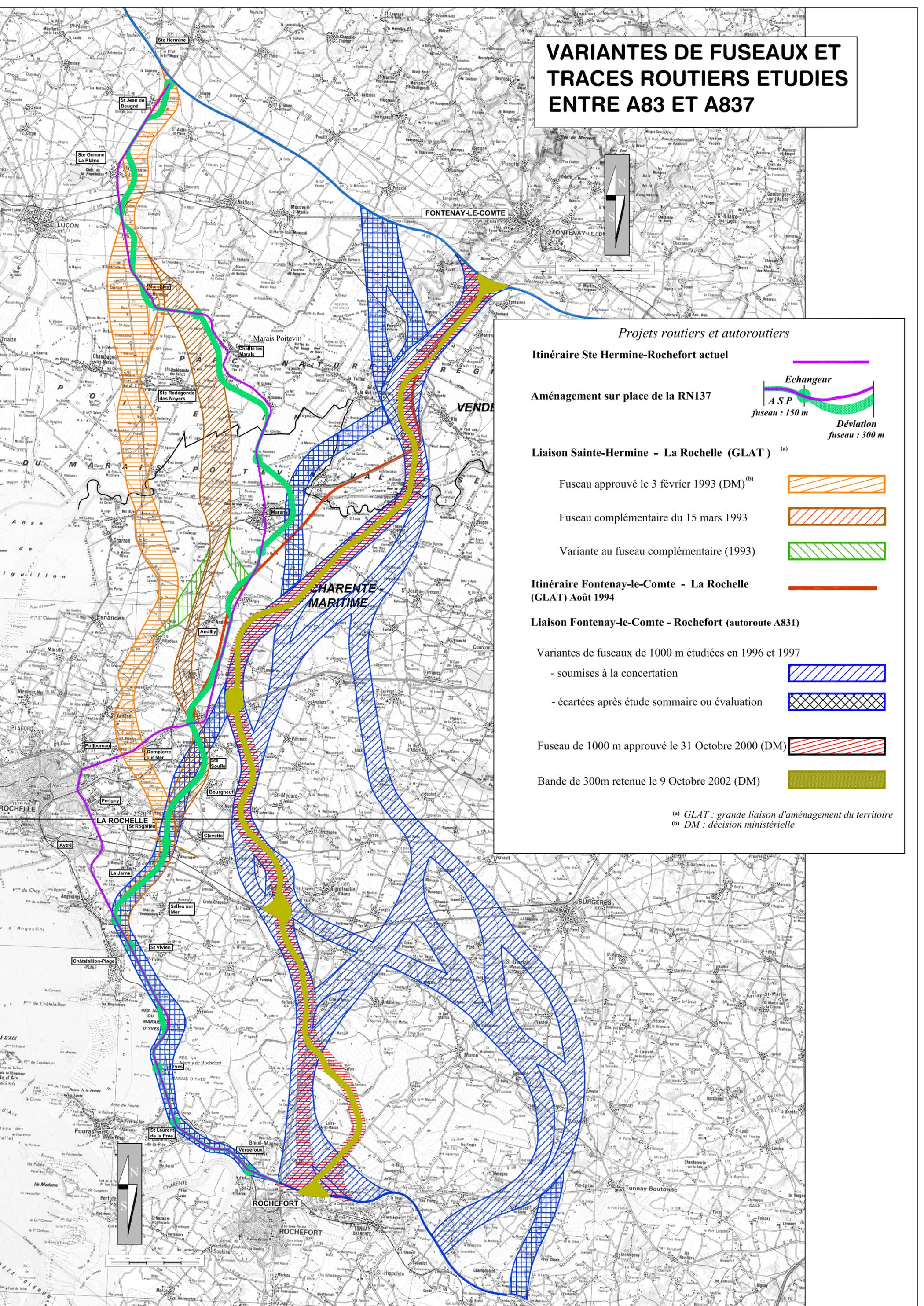
De même l'économie de la zone littorale de la VENDÉE dominée également par des activités de pêche et de conchyliculture sera aussi stimulée par cette nouvelle infrastructure. L'autoroute peut être aussi un important moyen d'accompagnement des politiques locales d'aménagement du territoire, notamment le projet de bipôle LA ROCHELLE – ROCHEFORT, dont l'ambition économique est de se faire reconnaître dans le maillage national des pôles urbains régionaux. Pour le bipôle, la nouvelle liaison autoroutière constitue le premier enjeu de la structuration concertée de son territoire.

I – 2.4. Le renforcement de l'activité touristique

Les deux départements de la VENDÉE et de la CHARENTE-MARITIME sont déjà parmi les départements français les plus touristiques de par l'intérêt de leur littoral et la valeur de leur patrimoine.

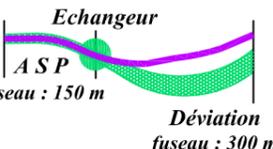
La nouvelle liaison aura une fonction touristique importante facilitant l'accès au littoral charentais pour la clientèle en provenance des régions de l'Ouest et du Nord. La fréquentation touristique de la CHARENTE-MARITIME, estimée à près de 40 millions de nuitées en 1994, est le fait d'une clientèle d'origines diverses. La clientèle en provenance des régions de l'Ouest et du Nord (soit 19 % des nuitées) représente des utilisateurs potentiels de l'axe. La clientèle étrangère, principalement composée d'Anglais et de Hollandais, est également susceptible d'emprunter la nouvelle liaison. La réduction des temps d'accès au littoral charentais permettra de multiplier les courts séjours, en particulier pour la clientèle en provenance des PAYS DE LA LOIRÉ. Ceci sera également valable dans l'autre sens. L'accès au littoral vendéen sera facilité pour la clientèle venant de CHARENTE-MARITIME et de l'ensemble du Sud-Ouest.

VARIANTES DE FUSEAUX ET TRACES ROUTIERS ETUDIÉES ENTRE A83 ET A837



Projets routiers et autoroutiers

Itinéraire Ste Hermine-Rochefort actuel



Aménagement sur place de la RN137

Liaison Sainte-Hermine - La Rochelle (GLAT) ^(a)

Fuseau approuvé le 3 février 1993 (DM) ^(b)

Fuseau complémentaire du 15 mars 1993

Variante au fuseau complémentaire (1993)

Itinéraire Fontenay-le-Comte - La Rochelle (GLAT) Août 1994

Liaison Fontenay-le-Comte - Rochefort (autoroute A831)

Variantes de fuseaux de 1000 m étudiées en 1996 et 1997

- soumises à la concertation

- écartées après étude sommaire ou évaluation

Fuseau de 1000 m approuvé le 31 Octobre 2000 (DM)

Bande de 300m retenue le 9 Octobre 2002 (DM)

^(a) GLAT : grande liaison d'aménagement du territoire
^(b) DM : décision ministérielle

II – ETUDES PREALABLES

II-1. PRESENTATION GENERALE DE LA ZONE D'ETUDE

Dans un premier temps, la zone géographique délimitée par les communes de SAINTE-HERMINE au Nord et de LA ROCHELLE au Sud, a fait l'objet d'une première étude de Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) entre l'autoroute A 83 et l'agglomération de LA ROCHELLE.

Suite à l'abandon de ce projet en 1995 pour des raisons environnementales, une nouvelle aire d'étude a été définie en 1996 en même temps qu'était retenu le principe d'une autoroute concédée entre A 83 et A 837.

Cette aire d'étude s'étend, dans l'axe Nord-Sud, de FONTENAY-LE-COMTE à ROCHEFORT et, dans l'axe transversal, de LA ROCHELLE à SURGÈRES. La partie Ouest du Marais Poitevin (avec la Baie de l'Aiguillon), site Natura 2000, ainsi que la partie Est (cœur de la zone de marais mouillés) sont exclues de l'aire d'étude.

S'étendant sur deux départements (VENDEE et CHARENTE-MARITIME), la zone d'étude a été découpée en 4 grands secteurs. Le secteur A s'étend de l'autoroute A 83 jusqu'à la Sèvre Niortaise, en limite du département de la Vendée. Le secteur B est délimité au Nord par la Sèvre Niortaise et au Sud par la RN 11. Le Secteur C correspond à la zone du plateau d'Aunis délimitée au Nord par la RN 11 et au Sud par la RD 939. Enfin, le secteur D correspond à la zone comprise entre la RD 939 et l'autoroute A837.

II – 2 RAPPEL DES SOLUTIONS ETUDIEES

II-2.1. Liaison ST HERMINE – LA ROCHELLE

A partir de 1974, les études concernant un aménagement entre NANTES et LA ROCHELLE se sont succédées et ont toutes confirmé la nécessité d'une telle liaison qui permettrait, d'une part, d'assurer une continuité de transit nord-sud, et d'autre part, de désenclaver l'agglomération rochelaise et l'Aunis :

- Etude d'itinéraire de 1974 à 1976 qui proposait de retenir une liaison NANTES – LA ROCHELLE à caractéristiques autoroutières.
- Etude préliminaire d'aménagement en 1980 qui tenait compte des nouvelles conditions économiques et proposait un phasage de l'ensemble de l'itinéraire.
- Etude d'aménagement SAINTE-HERMINE – NIORT et SAINTE-HERMINE – LA ROCHELLE de 1983 à 1985 suivie d'une décision ministérielle en date du 14 mars 1986 qui prévoyait une solution s'appuyant sur les RD 10a et 9 à deux voies de 7 mètres avec créneaux, entre SAINTE-HERMINE et VILLEDoux et une 2 x 2 voies entre VILLEDoux et LA ROCHELLE.

De fait, la liaison SAINTE-HERMINE – LA ROCHELLE était classée comme grande liaison d'aménagement du territoire – GLAT dans le schéma directeur des routes nationales – SDRN (décrets du 18 mars 1988 et du 1^{er} avril 1992) en complément d'une autoroute concédée NANTES – SAINTE-HERMINE – NIORT (A 83).

A) FUSEAU DE 1 000 M S'APPUYANT SUR LA RN 137 ET LES RD 10A ET 9 (approbation du 3 février 1993)

Une première concertation avec consultation des élus, des responsables socio-économiques et des administrations concernées avait eu lieu en mars 1991. Elle portait sur les fonctions de la liaison

SAINTE-HERMINE – LA ROCHELLE et sur le choix d'un fuseau de 1 000 m à l'intérieur d'une zone d'étude qui s'étendait sur 10 km depuis la façade maritime vers l'est. Elle avait débouché sur l'approbation, par décision ministérielle du 3 février 1993, d'un premier fuseau de 1 000 m pour cette liaison.

Ce fuseau de 1 000 m s'appuyait :

- sur la RN 137 entre SAINTE-HERMINE et MOREILLES, avec déviations des agglomérations de SAINT-JEAN-DE-BEUGNE (à l'Est), de SAINT-GEMME-LA-PLAINE (à l'Est) et de MOREILLES (à l'Ouest),
- sur les RD 10a (en Vendée) et RD 9 (en Charente-Maritime), le long du canal de Vienne (en Vendée), entre MOREILLES et ESNANDES. Le franchissement de la Sèvre Niortaise était projeté par un viaduc situé soit en aval, soit en amont du pont du Brault qui porte la route départementale.

Le fuseau contournait ensuite l'agglomération rochelaise :

- en franchissant la RN 11 à l'Ouest de DOMPIERRE-SUR-MER,
- en se raccordant, au Sud, sur la RN 11, au niveau de l'agglomération d'ANGOULINS et CHATELAILLON-PLAGE.

La décision ministérielle précitée indiquait également le contenu et la nature des études nécessaires à la définition de la bande de 300 m à l'intérieur du fuseau de 1 000 m.

Cette décision avait fait l'objet d'une information auprès des partenaires et des citoyens.

Les études s'étaient ensuite poursuivies jusqu'à l'identification de bandes de 300 m possibles et à leur analyse multicritères, études auxquelles ont été associés les différentes administrations, les services des Conseils Généraux, les communes et les organismes socio-professionnels, notamment lors de la recherche d'un meilleur tracé à proximité de LA ROCHELLE.

En octobre 1993, le résultat de ces études avait été présenté au comité de pilotage du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) de LA ROCHELLE pour la partie Charente-Maritime. Ce comité de pilotage avait émis un avis favorable à la bande Est au Nord de VILLEDoux et à la bande Ouest au droit de VILLEDoux, DOMPIERRE-SUR-MER et SALLES-SUR-MER.

Les études de cette seconde phase conduites à l'époque avaient cependant montré que le projet SAINTE-HERMINE – LA ROCHELLE comportait des impacts environnementaux importants puisqu'il traversait en bordure maritime le marais Poitevin sur 20.4 km, des zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) sur 8.9 km et des zones d'intérêt communautaire pour les oiseaux (ZICO) sur 17.5 km, ceci à proximité de la baie d'Aiguillon particulièrement sensible.

B) FUSEAU COMPLÉMENTAIRE À L'EST DE SAINTE-RADEGONDE DES NOYERS (15 mars 1993)

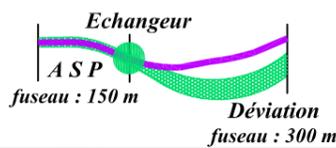
Dans le cadre des concertations et suite à la proposition émise par une association locale en mars 1993 (basée sur un jumelage avec la ligne ferroviaire NANTES – LA ROCHE-SUR-YON – LA ROCHELLE), les services du Ministère de l'Équipement ont étudié et proposé un fuseau complémentaire le 15 mars 1993.

Ce fuseau se développait entre SAINTE-RADEGONDE-DES-NOYERS et CHAILLÉ-LES-MARAIS puis passait à l'Ouest de MARANS afin de jumeler la ligne ferroviaire et le projet routier jusqu'à la RN 11.

AMENAGEMENT SUR PLACE DE LA RN 137 planche 1

Itinéraire Ste Hermine-Rochefort actuel

Aménagement sur place de la RN137



FONTENAY-LE-COMTE

Tronçon N°1

Marais Poitevin



Ce nouveau fuseau avait été comparé au fuseau approuvé. Il avait été démontré qu'il présentait un impact très fort sur :

- les eaux superficielles : traversée de 8 canaux rayonnant depuis les écluses du Brault vers Marans, situation le long du canal de La Rochelle à Marans ;
- le milieu naturel : traversée de plusieurs ZNIEFF, traversée du marais mouillé Girard ;
- le paysage : franchissement des canaux ;
- l'agriculture : traversée de zones éligibles à des opérations locales agriculture – environnement.

Il s'était avéré sensiblement plus pénalisant pour les aspects environnementaux.

Après cette étude, d'autres variantes complémentaires avaient été proposées, se raccordant soit sur la RD 9 au nord de VILLEDOUX, soit sur la RN 137 entre MARANS et ANDILLY mais elles n'assuraient pas une bonne continuité pour un axe routier structurant. Elles présentaient aussi un impact fort sur les marais proches de la rivière canalisée du Curé.

C) AMÉNAGEMENT DE LA RN 137

Des études sur un aménagement sur place de la RN 137 entre SAINTE-HERMINE et la RN 11 ont été réalisées. L'option d'une amélioration des caractéristiques induisait des déviations ponctuelles nombreuses des agglomérations traversées par la RN 137 et la création de voies de substitution pour assurer la desserte locale quand l'aménagement de la plate-forme existante était possible.

Par ailleurs, l'amélioration jusqu'à la RN 11 devait se poursuivre par un nouveau contournement de LA ROCHELLE puis un élargissement de la RN 137 entre LA ROCHELLE et ROCHEFORT pour assurer la liaison Nord-Sud et la desserte de ROCHEFORT.

Cet aménagement fait l'objet d'une définition plus détaillée dans le chapitre II-3.

II – 2.2. Itinéraire FONTENAY-LE-COMTE – LA ROCHELLE

Lors des concertations, certains opposants au fuseau approuvé SAINTE-HERMINE – LA ROCHELLE avaient émis l'hypothèse d'une liaison passant encore plus à l'Est afin d'éviter les contraintes environnementales les plus fortes.

S'appuyant sur le tracé de l'autoroute A 83, les services du Ministère de l'Équipement avaient donc étudié en 1994, l'aménagement d'un itinéraire FONTENAY-LE-COMTE – LA ROCHELLE utilisant au mieux la RD 938 ter entre FONTENAY et MARANS et longeant la RN 137 entre MARANS et Usseau (SAINTE-SOULLE) au raccordement sur la RN 11.

Le programme d'aménagement de cette grande liaison d'aménagement du territoire - GLAT - comportait une première phase à 2 voies avec carrefours dénivelés et statut de voie express et une phase terminale à 2 x 2 voies.

Cet aménagement nécessitait une déviation de MARANS relativement longue entre L'ILE-D'ELLE et le bourg de Sérigny (ANDILLY).

L'étude avait démontré que, si l'aménagement de première phase de la RD 938 ter était possible, son élargissement à 2 x 2 voies était difficile. Un tracé neuf près de la RN 137 aurait créé un impact fort sur l'habitat et l'urbanisme pour les communes d'ANDILLY et de SAINT-OUEN D'AUNIS.

Ces études avaient été menées en concertation avec les collectivités, administrations et structures concernées.

A l'issue de cette phase et au vu des résultats des études, pour tenir compte d'une part, des problèmes environnementaux dans la traversée du marais Poitevin entre la baie de l'Aiguillon et MARANS et d'autre part, des difficultés d'aménagement des RN 11 et RD 938 ter., Messieurs BARNIER, Ministre de l'Environnement et BOSSON, Ministre de l'Équipement ont annoncé le 25 octobre 1994 leur décision d'abandonner ces dispositions et d'y substituer le principe d'une autoroute concédée A 831 reliant A 83 au niveau de FONTENAY-LE-COMTE et A 837 au niveau de ROCHEFORT, d'environ 63 km.

Consultées au premier trimestre 1995, les diverses assemblées (le Conseil Général de la VENDÉE, le Conseil Régional des PAYS DE LA LOIRÉ, le Conseil Général de la CHARENTE-MARITIME, le Conseil Régional de POITOU-CHARENTES), les députés et sénateurs ont approuvé le principe d'une autoroute concédée entre FONTENAY-LE-COMTE et l'autoroute A 837 (LA ROCHELLE – SAINTES).

II – 3. ETUDE ET ÉVALUATION D'UN AMÉNAGEMENT SUR PLACE DE L'ITINÉRAIRE ACTUEL ET COMPARAISON AVEC UNE AUTOROUTE CONCEDEE EN TRACE NEUF

Deux types d'aménagements routiers sont envisageables pour la réalisation d'une liaison autoroutière entre les autoroutes A83 et A 837 : une autoroute concédée en tracé neuf ou un aménagement sur place de la RN 137, itinéraire actuel, aménagement non concédé, aux caractéristiques géométriques proches de celles de l'autoroute. Ce chapitre décrit et évalue l'aménagement sur place de la RN 137 puis le compare à une autoroute en tracé neuf.

II – 3.1. Généralités

L'aménagement sur place consisterait :

- à dévier par des tracés neufs les agglomérations traversées par l'itinéraire actuel ;
- à aménager sur place les sections en rase campagne en récupérant la route existante pour la transformer en voie express à 2 x 2 voies.

L'autoroute ou la route express en aménagement sur place se distingue d'une route nationale à 2 x 2 voies par :

- l'absence d'accès directs des riverains,
- la dénivellation et la limitation des points d'échange,
- l'accessibilité qui se fait uniquement par des échangeurs,
- l'interdiction d'utilisation pour certains types de véhicules.

La réglementation imposée par le statut autoroutier ou de route express nécessitent la réalisation d'un itinéraire de substitution pour les véhicules non admis sur la voie rapide.

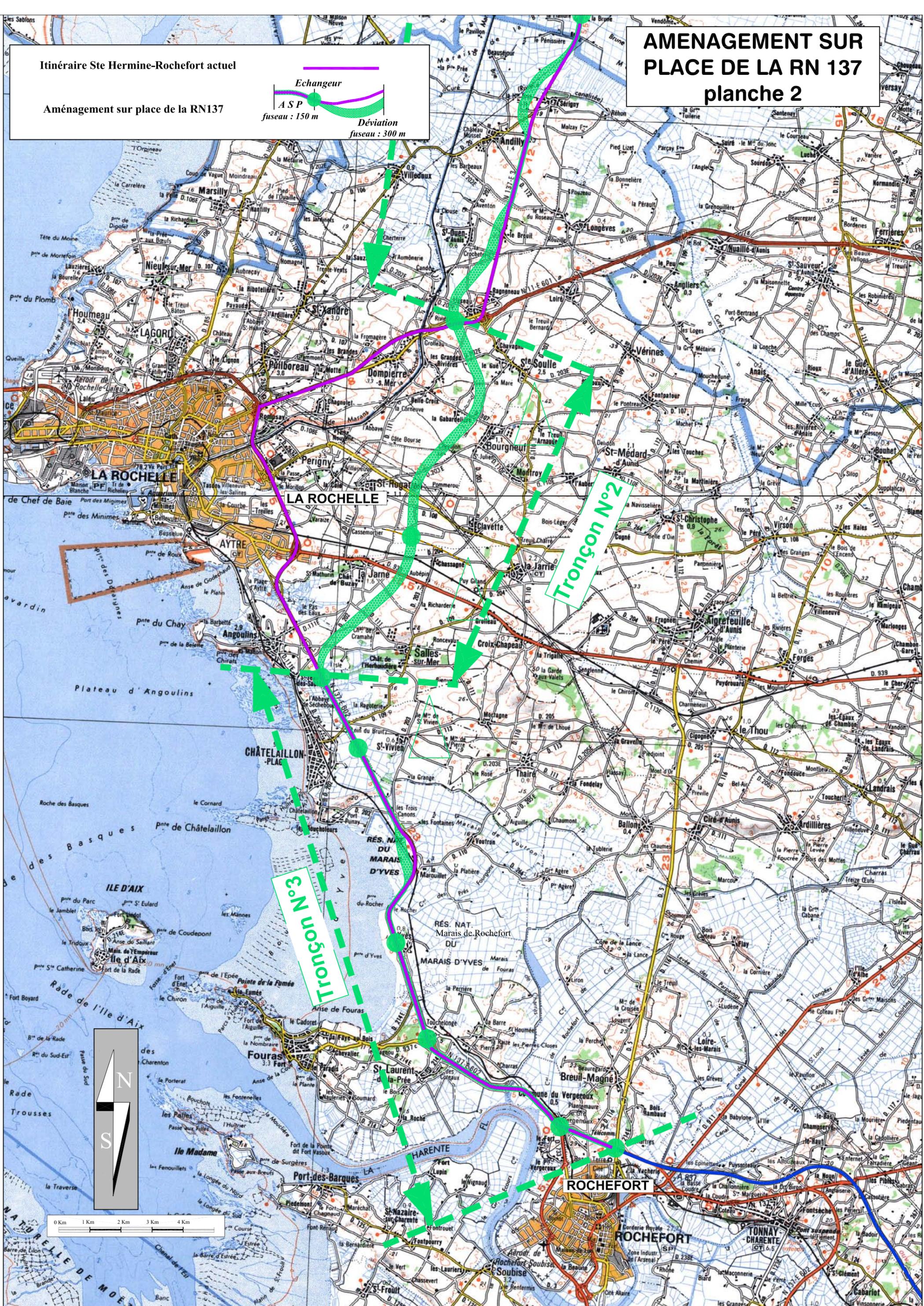
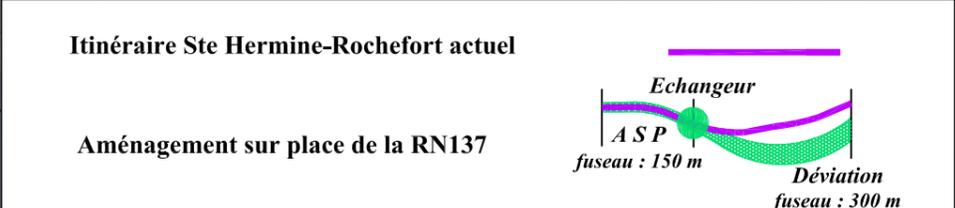
En outre, il serait nécessaire de rétablir les principales voies de communication par un franchissement de la voie rapide et d'assurer le désenclavement de toutes les propriétés touchées par le projet.

Un tel aménagement devrait être phasé pour tenir compte des problèmes d'exploitation de la RN 137 actuelle.

Une telle option permettrait, en fonction des financements mobilisés, de traiter de façon prioritaire les secteurs les plus saturés et posant des problèmes de sécurité importants et offrirait une progressivité dans l'amélioration de la capacité de la RN 137 existante.

Le constat de la situation actuelle définit le secteur de MARANS comme le plus urgent à traiter puis l'ensemble CHAILLÉ LES MARAIS – AISNE-LE SABLEAU en VENDÉE.

AMENAGEMENT SUR PLACE DE LA RN 137 planche 2



L'amélioration de capacité induit par ces aménagements augmenterait l'attractivité de la RN 137 et reporterait les problèmes de saturation graves sur les secteurs aujourd'hui simplement chargés du fait des points d'engorgement de MARANS et de CHAILLÉ LES MARAIS.

De fait, sur la section SAINTE-HERMINE – Usseau, à plus ou moins moyen terme, il y aurait la nécessité de réaliser l'ensemble des déviations, d'aménager en place les sections non déviés et surtout de réaliser un nouveau raccordement avec la RN 11 par échangeur, en déviant l'ensemble Le Breuil-Usseau.

Dans la même logique l'amélioration de la RN 137 entre SAINTE HERMINE et Usseau se raccordant à la RN 11 (A 810) amènerait les trafics sur le tronçon Ouest de cet axe dont le raccordement à la rocade de LA ROCHELLE, elle-même très chargée, est déjà problématique.

La rocade de LA ROCHELLE étant très difficilement aménageable à 2 x 3 voies, il serait alors nécessaire de réaliser un tracé neuf à 2 x 2 voies entre Usseau et le sud de la rocade de la Rochelle approximativement au niveau de ANGOULINS – CHATELAILLON pour laisser à la rocade sa fonction urbaine et assurer une continuité à l'itinéraire de transit.

La section LA ROCHELLE-ROCHEFORT, déjà fortement circulée du fait des mouvements domicile-travail entre les deux agglomérations ne pourrait accueillir l'accroissement du trafic et nécessiterait un élargissement à 2 x 3 voies.

Indépendamment de la chronologie de réalisation évoquée ci-avant et des échéances de travaux, l'étude de faisabilité technique de l'aménagement sur place de la RN 137 qui avait été menée en intégrant les contraintes géométriques et les contraintes d'urbanisme avait conduit à la définition suivante par tronçon homogène du Nord au Sud.

II – 3.2. Description de l'itinéraire et travaux à réaliser dans l'hypothèse d'un aménagement sur place de la RN 137

Tronçon n° 1 entre SAINTE-HERMINE et SAINTE-SOULLE (Usseau)

L'aménagement de la RN 137 avait été étudié à partir de l'échangeur de A 83 à SAINTE HERMINE qui débouche actuellement sur le giratoire d'accès au milieu de la zone d'activités.

L'amélioration de capacité et l'aménagement nécessiteraient le cas échéant une réflexion sur cet échangeur en relation avec le concessionnaire de A 83 pour le mettre en cohérence avec sa nouvelle fonction.

Sur cette section d'une longueur de 47 km, seulement 13 km seraient aménageables sur place. L'aménagement consisterait à réutiliser la plateforme existante et à la compléter par la réalisation d'un terre plein central de 3,00 m, d'une chaussée de 7.00 m et d'une bande d'arrêt d'urgence de 3,00 m d'un côté ou de l'autre de la RN 137 actuelle. Cet aménagement serait réalisé dans des tronçons en alignement droit. Le respect d'une zone de sécurité de 10 m sur les accotements impliquerait la suppression des obstacles rencontrés (arbres, murets sur ouvrages d'art etc...).

- SAINT-JEAN DE BEUGNE

L'aménagement de la RN 137 commencerait par la déviation Est de la traversée de SAINT-JEAN DE BEUGNE sur 3 km. Une déviation à l'ouest de l'agglomération n'est pas envisageable du fait du développement urbain.

La RN 137 pourrait ensuite être aménagée sur 2 km.

- SAINT-GEMME LA PLAINE

L'agglomération de SAINT-GEMME LA PLAINE serait déviée à l'est sur 4 km entre le nord de la zone artisanale et le sud du carrefour des Quatre Chemins de Luçon. Une déviation à l'ouest n'est pas envisageable du fait du développement urbain, du château de la Popelinière et du massif forestier sur lequel s'appuie l'agglomération.

La RN 137 pourrait ensuite être aménagée sur 0.7 km au droit des Ardillères.



RN 137 au niveau du collège agricole de Pétré

- Lycée de Pétré

Au droit du lycée agricole de Pétré, dont l'exploitation et une partie des bâtiments agricoles sont séparées par la route nationale actuelle, la RN 137 serait déviée à l'est sur 3 km. Cette configuration permettrait de maintenir le tracé sur la "presqu'île" calcaire. Le canal de la ceinture des Hollandais serait alors franchi par un ouvrage d'art.

La RN 137 pourrait ensuite être aménagée sur 0.7 km au droit de Malmusse.

- MOREILLES

Le bourg de MOREILLES serait dévié à l'ouest sur environ 1.8 km en limite d'une zone sensible.

La RN 137 pourrait ensuite être aménagée sur 2.3 km entre les lieux-dits Grand Pont et Petite Vallée.

- CHAILLÉ-LES-MARAIS

L'agglomération de CHAILLÉ-LES-MARAIS et ses écarts importants de Aisne et du Sableau seraient contournés par une déviation unique à l'ouest, sur 8 km. Une déviation à l'est est peu envisageable du fait de l'extension urbaine dans les secteurs calcaires, le long des RD 30, 25 et 25a. Cette déviation franchirait trois canaux dont celui des Cinq abbés.

La RN 137 pourrait ensuite être aménagée sur 2.1 km.

- MARANS

Les déviations à l'Ouest de MARANS ont été écartées compte tenu de la nécessité de maintenir un gabarit fluvial suffisant et de la présence de zones urbanisées difficilement traversables.

L'agglomération de MARANS serait contournée à l'est par une déviation de 7.5 km entre le lieu-dit l'Aventure et le Pont de la Brune.

Cette déviation située à l'est de l'agglomération serait la plus difficile à réaliser car elle couperait la Sèvre Niortaise et un nombre important de canaux ; elle franchirait également la voie ferrée NANTES-BORDEAUX. Ces travaux nécessiteraient la réalisation d'ouvrages importants de type viaduc dans un secteur de terrain fortement compressible.

La RN 137 pourrait ensuite être aménagée sur environ 1.4 km au niveau de l'usine de constructions navales.

- Sérigny

Le bourg de Sérigny, dépendant d'ANDILLY, serait contourné par une déviation ouest sur 3 km. Une déviation à l'est est peu envisageable du fait de l'extension urbaine et de la présence des Mares de Sérigny, marais en bocage relictuel à forte sensibilité environnementale.

La RN 137 pourrait ensuite être aménagée sur environ 2.2 km.

- Usseau



RN 137 au niveau de la commune d'Andilly

Du fait de la proximité des deux agglomérations du Breuil (SAINT-OUEN D'AUNIS) d'une part et du Raguenaud et Usseau (SAINTE-SOULLE) d'autre part, une déviation unique sur 4.5 km située à l'ouest est préférable. Une déviation à l'est est peu envisageable du fait de la présence de l'institut médico-éducatif du Breuil et des projets de plateforme logistique et de zone d'activités au droit de la RN 11 (A 810).

La déviation contournerait par l'ouest les habitations du Breuil et l'agglomération de Usseau pour se raccorder sur un échangeur à construire sur la RN 11.

- Echangeurs

Les points d'échange sont à interdistance inférieure à ceux d'une autoroute concédée sur cette section. 6 échangeurs sont prévus y compris les échangeurs d'extrémité sur l'autoroute A83 à SAINTE-HERMINE et la RN 11 à Usseau, soit une interdistance d'environ 8 km en moyenne.

En dehors des échangeurs d'extrémité (A 83 et RN 11 (A 810)), les échangeurs se situeraient aux points suivants :

- au sud de SAINTE GEMME LA PLAINE pour desservir les communes proches et LUÇON,
- au nord de CHAILLÉ-LES-MARAIS pour desservir CHAILLÉ-LES-MARAIS et MOREILLES,
- au nord de MARANS pour desservir MARANS et la RD 938ter,
- au sud de MARANS pour desservir MARANS sud et ANDILLY.

Le rétablissement des voies secondaires principales, ainsi que le désenclavement de certaines habitations impliqueraient la construction d'environ 40 ouvrages de rétablissements; les ouvrages seraient principalement construits en passage supérieur.

Le coût de ces travaux est estimé, pour le tronçon n° 1, à environ 319 Millions d'euros (valeur juillet 2002).

Tronçon n° 2 entre SAINTE-SOULLE (Usseau) et LA ROCHELLE sud

Les difficultés à aménager la rocade de LA ROCHELLE (RN 237) à 2 x 3 voies dans une zone dense d'habitat et de zones d'activités et avec un rythme important d'échanges conduisent à proposer un aménagement en tracé neuf entre Usseau (commune de SAINTE-SOULLE) et le sud d'ANGOULINS sur une longueur de 14 km.

Le principe d'un tracé neuf en contournement de LA ROCHELLE figurait déjà dans les études de variantes réalisées en 1997 dans la recherche des fuseaux de 1 000 m et en 1999 dans le cadre des études multimodales.

A partir de la RN 11, le tracé pourrait passer entre les agglomérations de SAINTE-SOULLE et DOMPIERRE-SUR-MER, les Grandes Rivières puis à l'ouest de la commune de BOURGNEUF dans un secteur agricole. Plus au sud et à l'est de SAINT-ROGATIEN, le tracé intercepterait le projet de déviation de la RD 939 et franchirait la voie ferrée à l'est de l'agglomération de la JARNE. Le raccordement à la RN 137 se situerait au sud d'ANGOULINS.

Un échangeur serait prévu au niveau de la future déviation de la RD 939. L'interdistance entre échangeurs serait donc de 7 km en moyenne.

Le raccordement au sud de LA ROCHELLE sur la RN 137 serait à prévoir sous forme d'une bifurcation, le courant prioritaire étant celui venant du nouveau tracé au détriment de la rocade actuelle.

Le rétablissement des voies secondaires impliquerait la construction d'environ 11 ouvrages de rétablissement. Les ouvrages seraient principalement réalisés en passage supérieur.

Le coût de ces travaux pour le tronçon n° 2 est estimé à environ 85 Millions d'euros (valeur juillet 2002).

Tronçon n° 3 entre LA ROCHELLE et ROCHEFORT

La RN 137 entre LA ROCHELLE Sud et ROCHEFORT Nord est actuellement une 2x2 voies avec carrefours dénivelés et sans accès riverains. Pour des raisons de capacité à terme, l'aménagement sur place de ce tronçon consisterait à un élargissement à 2x3 voies avec tracé neuf localisé lorsque les courbes actuelles ne permettent pas l'aménagement sur place.

Ainsi, au niveau de Marouillet, la RN 137 n'est pas élargissable sur place. Pour des raisons techniques et d'urbanisme, une déviation à l'est n'est pas envisageable. Un tracé à l'ouest serait possible techniquement mais son impact sur la réserve naturelle du marais d'Yves le rend rédhibitoire.

Les travaux d'élargissement consisteraient donc à porter la chaussée de 7,00 m à 10,50 m symétriquement et de reconstruire des accotements dans de nouvelles emprises. Les ouvrages d'art existants et les échangeurs seraient à reconstruire. La faible interdistance entre les deux échangeurs de CHATELAILLON situés aux lieux-dits Loin du Bruit et Marais d'Augoute nécessiterait le regroupement en 1 seul point d'échange.

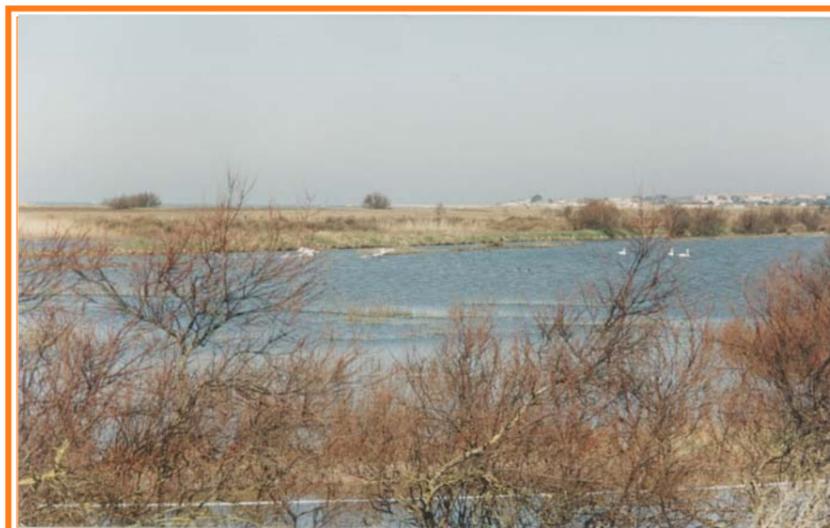
Ces travaux d'élargissement nécessiteraient de nombreuses acquisitions de maisons dans les secteurs bâtis le long de la RN actuelle et contraindraient fortement les zones d'activités proches du tracé dans les secteurs suivants : Loin du bruit, Les trois Canons et Touchelonge.

Ces travaux se situeraient à proximité du littoral et dans des secteurs de fort intérêt écologique.

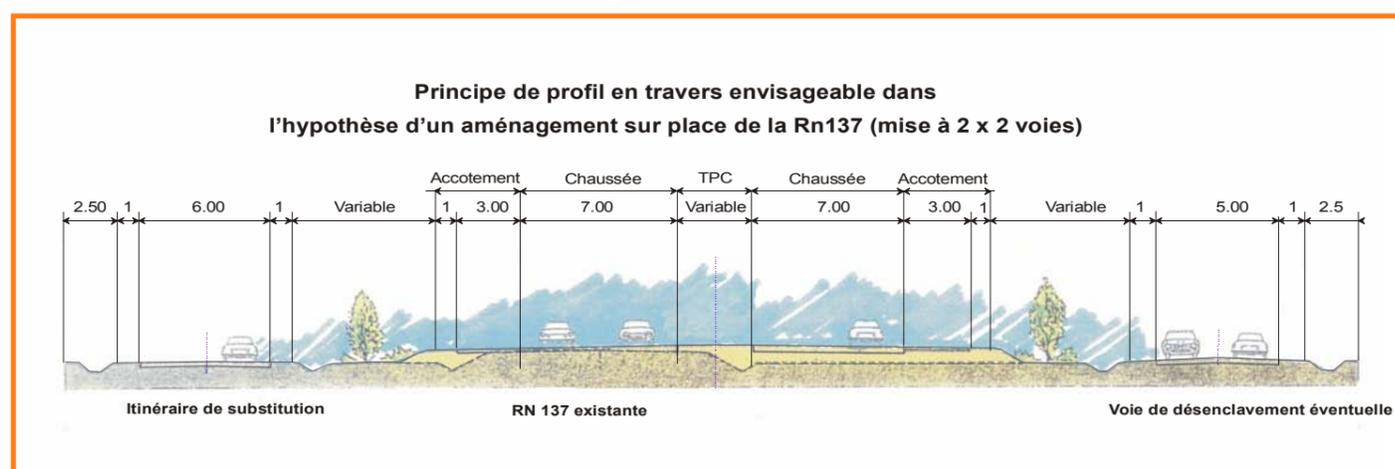
L'extrémité de cet aménagement se situerait au droit de l'échangeur du Grand Vergeroux au nord de ROCHEFORT. (Cet échangeur marque l'entrée sur l'autoroute A 837 en direction de SAINTES).

Le coût de ces travaux, pour le tronçon n°3, est estimé à environ 134 Millions d'euros (valeur juillet 2002).

Le coût global de l'aménagement sur place des trois tronçons est évalué à 538 Millions d'euros (valeur juillet 2002).



Marais d'Yves, vu de la RN 137 entre la Rochelle et Rochefort



II – 3.3. Description d'un tracé autoroutier neuf

Le projet autoroutier permet de relier l'autoroute A83 au niveau de FONTENAY-LE-COMTE à l'autoroute A837 au Nord de ROCHEFORT. Cette liaison d'une longueur de 64 Km s'inscrit dans le cadre de la route des estuaires et assure la desserte de LA ROCHELLE, de ROCHEFORT et améliore l'accessibilité de la VENDÉE avec le Sud du territoire.

Le tracé comprend 4 échangeurs y compris les deux bifurcations autoroutières d'extrémité. Ces échangeurs permettront la desserte de LA ROCHELLE par la RN 11 et la RD 939 ; ROCHEFORT est desservi par la bifurcation avec l'A 837 au Sud.

L'ancienne RN 137 deviendrait l'itinéraire de substitution pour les usagers non autorisés sur l'autoroute.

La circulation sur le nouveau tracé autoroutier serait en trafic moyen journalier annuel, à l'horizon 2010, compris entre 11 500 et 17 100 véhicules/jour.

La section la plus chargée se situe au Nord entre FONTENAY LE COMTE et la RN 11. Cette section, avec 17 000 véh./j., récupère une grande partie du trafic de la RN 137 qui serait considérablement réduit après la construction de l'autoroute. La traversée de MARANS, sans l'autoroute, supporterait en 2010 environ 14 000 véh./j. Après la construction de celle-ci, le trafic chuterait à 7 000 véh./j.

Une interdiction des poids-lourds sur la RN 137 améliorerait les conditions de vie des habitants des agglomérations traversées par cet axe.

L'habitat étant bien regroupé en hameaux et bourgs, le projet autoroutier peut l'éviter et ainsi limiter les nuisances sonores. Les habitations diffuses proches pourront être protégées par des buttes de terre. Le projet autoroutier démembrerait des exploitations agricoles mais les restructurations foncières permettront de reconstituer les exploitations.



Autoroute A837 au nord de Rochefort

Le projet traverse les Marais Poitevin et Rochefortais, zones naturelles et humides d'intérêt écologique et paysager. Les mesures d'insertion et d'accompagnement permettront de résorber les impacts : viaduc et ouvrages hydrauliques permettant le maintien du champ d'expansion des crues dans le marais mouillé de la Sèvre Niortaise ; rétablissement en place des canaux primaires et restructuration du réseau hydraulique en collaboration avec les associations syndicales de marais ; surdimensionnement des ouvrages hydrauliques et ouvrages spécifiques assurant le passage de la faune et la continuité des corridors biologiques ; aménagements paysagers, en continuité avec le bocage quand il subsiste ; reconquête de prairies naturelles.

Ce tronçon autoroutier sera soumis à concession : les utilisateurs devront s'acquitter d'un péage qui permettra de financer en partie la construction de l'autoroute. L'autre partie sera financée par la part publique (Etat, Région, Département). Ce financement représentera environ la moitié de coût total de l'investissement.

La construction de l'autoroute est estimée à 560 Millions d'euros (valeur Juillet 2002).

III – 3.4. Synthèse

Le tableau suivant donne de façon synthétique les éléments de comparaison des solutions en aménagement sur place et en autoroute concédée en tracé neuf.

Par comparaison on constate que :

- l'aménagement sur place de la RN 137 allonge le temps de parcours des usagers entre les autoroutes A 83 au Nord et l'A 837 au Sud. L'autoroute a une longueur inférieure et permet une vitesse moyenne supérieure.

Les caractéristiques du tracé neuf autoroutier sont meilleures et plus homogènes.

- Les travaux de l'aménagement sur place se feront par tronçons successifs et étalés dans une durée de travaux plus longue que pour l'autoroute concédée. Cet itinéraire du fait de la gratuité de l'aménagement drainera un volume de trafic supérieur à l'autoroute concédée et rendra les sections non encore aménagées plus accidentogènes.

- Les estimations sommaires de l'aménagement sur place total (538 millions d'euros) et de l'autoroute en tracé neuf (560 millions d'euros) présentent une différence de 4% et sont sensiblement proches.

- En matière d'environnement :

- “ l'impact sur habitat est plus fort dans le cas de l'aménagement sur place du fait de la présence de nombreuses habitations le long de la RN 137. Pendant les travaux, l'impact serait également plus fort pour ces riverains ainsi que pour les usagers de la RN 137.

- “ l'impact sur l'agriculture est similaire, avec de meilleures possibilités de restructuration foncière en tracé neuf,

- “ l'impact paysager existe, avec des perceptions depuis les agglomérations déviées en aménagement sur place et des possibilités d'intégration en tracé neuf,

- “ l'impact sur les eaux et les milieux aquatiques est similaire, avec nécessité de maintien des zones inondables en marais mouillés, de franchissement des canaux et de restructuration du réseau hydraulique de marais,

- “ l'impact sur le milieu naturel existe dans les deux cas du fait de la traversée des Marais Poitevin et Rochefortais, partiellement classés dans le réseau Natura 2000.

- En matière de socio-économie :

Le tracé neuf présente un intérêt stratégique plus intéressant qu'un aménagement sur place de la RN 137. Il permet de faciliter les échanges entre les 3 principaux pôles locaux, FONTENAY-LE-COMTE, LA ROCHELLE et ROCHEFORT, ce qui devrait contribuer au développement de cette partie de la façade Atlantique. Le pays d'Aunis, entité géographique entre ces trois pôles urbains, prendra une véritable dimension d'arrière-pensée et pourra alors être considéré comme véritable alternative à la saturation de la zone littorale.

L'aménagement sur place se situe plus dans la zone sensible de contact entre les milieux maritimes et terrestres. Il y touche la réserve naturelle d'Yves. Il se développe à proximité du littoral.

Le tracé neuf se développe dans la partie terrestre des marais. Le dossier d'incidence, au titre de Natura 2000, montre qu'il n'y a pas d'effets notables et dommageables, du fait des mesures d'insertion et d'accompagnement fortes proposées

L'ensemble de ces éléments environnementaux, économiques et techniques conduit à écarter le choix d'un aménagement sur place de la RN 137 et à lui préférer une autoroute concédée en tracé neuf.

	Aménagement aux normes autoroutières de la RN 137 entre SAINTE HERMINE (A83) et ROCHEFORT (A837)	Construction d'une autoroute neuve (A831) entre FONTENAY LE COMTE (A83) et ROCHEFORT (A837)																		
Caractéristiques géométriques	ICTAAL catégorie L2 pour les tronçons en aménagement sur place Rayon minimal R = 400 m Vitesse 110 Km/h Niveau de service moyen	ICTAAL L 1 Rayon en plan ≥ 1500 m (hors zone d'échange) Rayon minimal R = 600 m Vitesse 130 Km/h Bon niveau de service																		
Longueur de l'Aménagement et Réutilisation de la RN 137	80 Km dont 31 Km en Aménagement sur place (soit 38 %) Création de voie nouvelle en parallèle de l'aménagement sur place pour assurer la continuité de l'itinéraire de substitution (13 Km)	64 Km Maintien de la RN 137 comme itinéraire de substitution.																		
Trafic, condition de circulation, sécurité	Trafic plus important que l'autoroute concédée payante Trafic hétérogène (mélange de trafic de transit et local). Nombreux échanges favorisant la desserte locale mais création de points singuliers, source d'accidents.	Trafic homogène sur autoroute compris entre 12000 et 17000 véh/j. (2010). Trafic de transit et d'échange bien traité. Meilleure sécurité des usagers (trafic homogène). Temps de parcours réduit.																		
Impacts des travaux	Perturbations importantes sur l'itinéraire pendant les travaux (travaux sous circulation).	Perturbation très limitée sur le réseau existant (sauf aux raccordements d'échangeurs et franchissements).																		
Délais de réalisation	Probabilité d'une durée des travaux sensiblement plus longue du fait des contraintes du financement .	Durée des travaux courte.																		
Impacts sur l'Environnement																				
Acquisition d'emprises	Environ 720 hectares.	Environ 620 hectares.																		
Urbanisme et habitat	Nombreuses acquisitions d'habitations implantées le long de la RN 137. Aménagements routiers proches de la périphérie des agglomérations déviées (nuisances sonores). Tracé neuf en zone péri-urbaine de l'agglomération rochelaise.	Peu d'habitations touchées en bordure du projet ; acquisitions prévisibles de 5 habitations.																		
Agriculture	Consommation de terres agricoles un peu plus importante.	Risque de perturbation des exploitations agricoles plus important mais restructuration foncière envisageable si nécessaire.																		
Paysage et patrimoine	Perception de la voie rapide depuis les agglomérations déviées.	Nécessite des mesures architecturales et paysagères fortes (viaduc sur la Sèvre Niortaise...) dans la traversée de secteurs sensibles.																		
Eaux et milieux aquatiques continentaux et littoraux	Dans le Marais Poitevin, franchissement de nombreux canaux entre le canal de la ceinture des Hollandais et le canal du Curé. Traversée de la zone inondable de la Sèvre Niortaise en amont de Marans.	Franchissement de nombreux canaux dans les Marais Poitevin et Rochefortais. Franchissement de la zone inondable (marais mouillé) de la Sèvre Niortaise.																		
Milieux Naturels	Traversée des Marais Poitevin et Rochefortais (Natura 2000) dans des zones rétrolittorales. Atteinte à la réserve naturelle d'Yves.	Traversée des Marais Poitevin et Rochefortais (zone Natura 2000)																		
Impacts socio-économiques	Amélioration de la qualité et du cadre de vie dans les bourgs traversés par la RN 137 et qui seraient contournés. Nombreux échangeurs permettant de promouvoir des politiques d'accueil pour développer les bourgs. Maintien et développement de certaines activités à proximité de l'infrastructure.	Amélioration de la qualité et du cadre de vie sur l'ensemble des bourgs traversés par la RN 137. Desserte de l'arrière-pays littoral, offrant une alternative à la saturation du littoral. Secteur de développement et facteur d'accompagnement des projets et politiques locales. Possibilité de développement d'un itinéraire touristique sur la RN 137 afin de maintenir et développer les activités des communes traversées.																		
Estimation sommaire de l'aménagement (valeur juillet 2002)	<table border="0"> <tr> <td>- Section A83 – RN 11</td> <td>319 M€</td> </tr> <tr> <td>- Section RN 11 – RN 137 (Chatellaillon)</td> <td>85 M€</td> </tr> <tr> <td>- Section RN 137 (Chatellaillon-Rochefort)</td> <td>134 M€</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Total T.T.C.</td> <td>538 M€</td> </tr> </table>	- Section A83 – RN 11	319 M€	- Section RN 11 – RN 137 (Chatellaillon)	85 M€	- Section RN 137 (Chatellaillon-Rochefort)	134 M€		-----	Total T.T.C.	538 M€	<table border="0"> <tr> <td>- Section A83 – RN 11</td> <td>326 M€</td> </tr> <tr> <td>- Section RN 11 – A 837</td> <td>234 M€</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-----</td> </tr> <tr> <td>Total T.T.C.</td> <td>560 M€</td> </tr> </table>	- Section A83 – RN 11	326 M€	- Section RN 11 – A 837	234 M€		-----	Total T.T.C.	560 M€
- Section A83 – RN 11	319 M€																			
- Section RN 11 – RN 137 (Chatellaillon)	85 M€																			
- Section RN 137 (Chatellaillon-Rochefort)	134 M€																			

Total T.T.C.	538 M€																			
- Section A83 – RN 11	326 M€																			
- Section RN 11 – A 837	234 M€																			

Total T.T.C.	560 M€																			
Sources de financement	Etat – Régions – Autres Collectivités Locales (dans le cadre de contrat de plan).	Péage de l'utilisateur + subvention publique (Etat – Régions - Départements).																		



Secteur A

Secteur B

Secteur C

Secteur D

II-4 LES VARIANTES AUTOROUTIERES : ETUDE PRELIMINAIRE D'AVANT-PROJET SOMMAIRE

Après examen du bilan de la consultation de 1995, le Ministre de l'Équipement a décidé le 3 janvier 1996 de mettre à l'étude une liaison autoroutière concédée entre l'A83 (FONTENAY-LE-COMTE) et l'A 837 (ROCHEFORT).

Les fonctions assignées à cette nouvelle liaison sont :

- être un axe de grand transit Nord-Sud,
- assurer la desserte du littoral et le désenclavement de LA ROCHELLE,
- favoriser les échanges locaux et l'aménagement des territoires desservis.

Le CETE de l'OUEST a réalisé les études préliminaires qui ont permis d'établir un dossier de concertation en juin 1997 présentant plusieurs fuseaux d'un kilomètre de largeur, en moyenne.

A l'intérieur de chacun des 4 secteurs de l'aire d'étude, plusieurs variantes de fuseau ont été définies : 3 pour chacun des secteurs A, B et C et 6 pour le secteur D.

A l'intérieur du secteur A, 3 variantes A1, A2 et A3 ont été définies qui convergent vers un tronc commun en extrémité Sud dans le secteur de la Grande Cabane.

Ce tronc commun se poursuit dans le secteur B puis se sépare en 3 variantes B1, B2 et B3 qui franchissent la RN 11 respectivement entre Usseau et Loiré pour la variante B1, entre Loiré et NUAILLÉ d'AUNIS pour B2, entre NUAILLÉ d'AUNIS et SAINT SAUVEUR d'AUNIS pour la variante B3. Dans le secteur C, les 3 variantes B1, B2 et B3 se prolongent en variantes C1, C2 et C3 aboutissant sur la RD 939 respectivement à la JARNE, Puyvineux (La JARRIE) et Chambon. Enfin, sur le secteur D, la variante D1 est le prolongement de C1, les variantes D2 et D3 sont en prolongement de la variante C2 et la variante C3 se décomposent en 3 variantes convergentes D4, D5 et D6.

L'ensemble de ces variantes a fait l'objet d'une analyse multicritères selon les points de vue de l'environnement, de la géologie, des trafics, des contraintes techniques, complétées par une approche socio-économique.

Au regard des contraintes techniques ou environnementales, les conclusions des études préliminaires et de la concertation correspondante ont été :

Dans le Département de la Vendée

Des trois solutions envisagées dans la plaine de VENDÉE, comprenant le franchissement de la rivière Vendée, A3 paraît donc la seule variante acceptable. Elle reste la plus performante des trois variantes et la moins pénalisante pour l'environnement. Couplée avec un échangeur au niveau de FONTENAY-LE-COMTE centre, c'est elle qui permet le meilleur accès aux zones d'activités principales de FONTENAY-LE-COMTE.

Dans le département de la CHARENTE-MARITIME

Entre Sèvre Niortaise et RN 11

La desserte de LA ROCHELLE, de ses services et de ses zones d'activités sera d'autant plus favorisée que le tracé sera choisi proche de l'agglomération. La variante B1 est donc plus performante que B2 ou B3. Elle l'est d'autant plus qu'elle est la seule à laisser la possibilité d'un raccordement sur la RN 137 au Sud de Sérigny pour un accès éventuel à LA ROCHELLE par le Nord et à MARANS par le Sud.

Elle reste sensible pour l'environnement car elle franchit une zone comprise entre les mares de Sérigny et le marais de Torset.

Itinéraire Ouest

La variante C1D1 qui aboutit au Sud de l'agglomération rochelaise, ne peut pas être retenue même si elle permet une bonne desserte de LA ROCHELLE : elle accentue la pression sur la façade littorale où sont déjà concentrées les principales fonctions urbaines, et provoque un effet de coupure. Par ailleurs, ce tracé entraîne une concentration du trafic sur la RN 137, transformée en autoroute à 2 x 3 voies, en bordure du littoral, entre LA ROCHELLE et ROCHEFORT. Ceci risque de pénaliser les déplacements locaux et les déplacements touristiques par l'augmentation des déplacements de transit Nord-Sud. La variante intercepte une zone rétro-littorale intégrée dans le site Natura 2000 du Marais de Rochefort et incluant une zone naturelle très sensible (notamment pour l'avifaune) au droit des marais d'Angouste, d'Yves et de Rochefort. Pour ces raisons, l'itinéraire Ouest a été écarté.

Itinéraire Centre

Les variantes C2 et D2 ou D3 qui composent l'itinéraire central, desservent le Sud de LA ROCHELLE grâce à l'échangeur Sud-Est qui couplé à une nouvelle radiale départementale permet un accès rapide à l'agglomération. Cet itinéraire éviterait d'accentuer le phénomène de concentration urbaine évoqué pour la variante précédente ; il permettrait au contraire de gérer la croissance péri-urbaine de LA ROCHELLE en profondeur par rapport au littoral. Les variantes D2 et D3 se raccordent à l'autoroute A 837 au Nord de ROCHEFORT, ce qui assure une desserte efficace de l'ensemble de ses services et de ses zones d'activités. L'accès au littoral Sud (Fouras, l'île d'Aix, l'île d'Oléron) est facilité par la proximité de l'échangeur de ROCHEFORT – LE VERGEROUX (RD 733).

Quant au bipôle LA ROCHELLE - ROCHEFORT, c'est la seule option capable d'y apporter une réelle valeur ajoutée, en dotant les deux agglomérations de nouveaux accès directs et d'un espace commun de développement rétro-littoral.

En revanche, son impact sur l'environnement reste sensible puisqu'il traverse les marais de Rochefort une première fois au Nord, en longeant la RD 5, et une deuxième fois à l'arrivée sur l'A 837.

Itinéraire Est

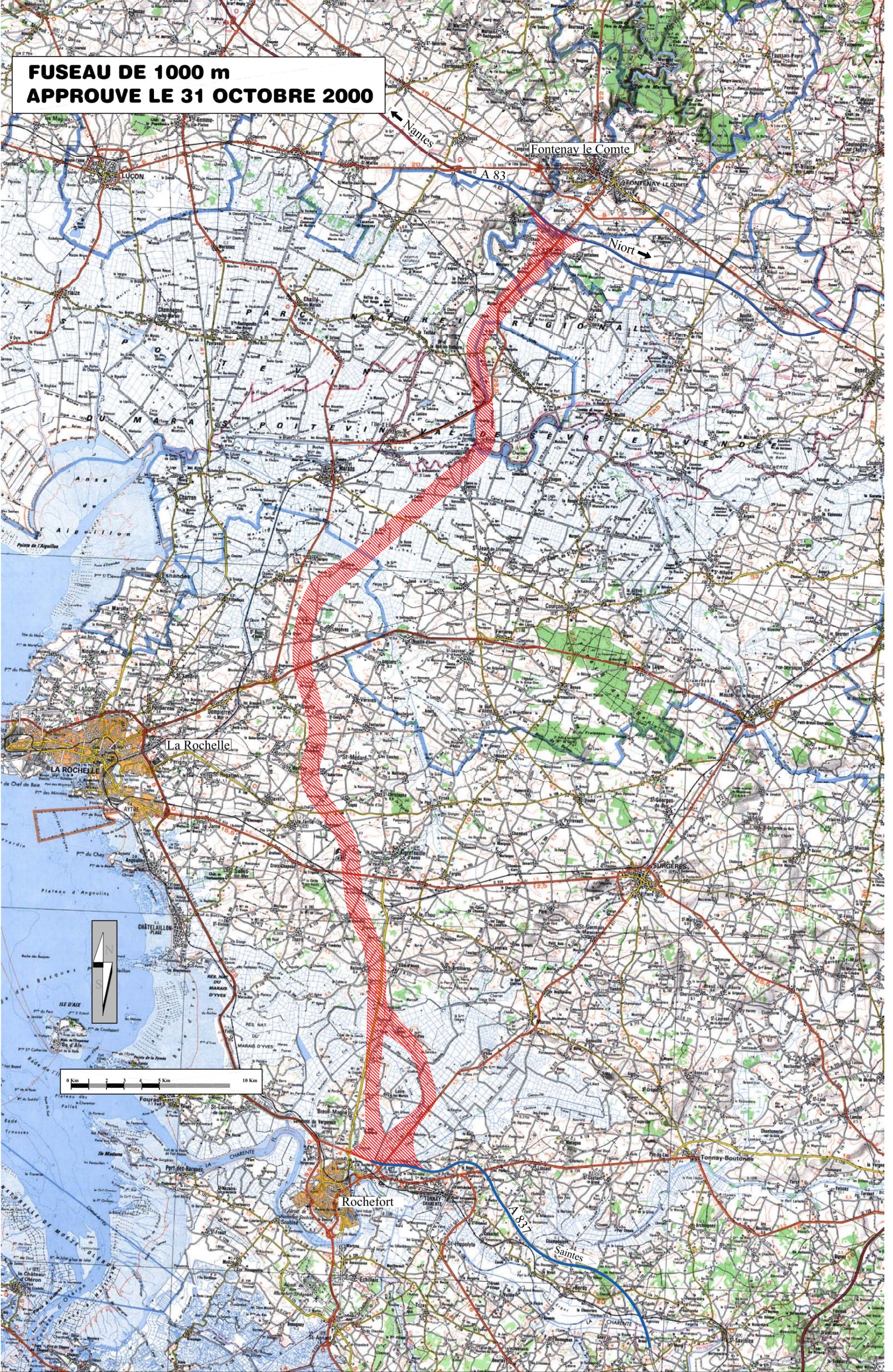
L'itinéraire Est est représenté par les variantes C3 et D4, D5 ou D6. Bien que situées plus à l'Est, elles remplissent correctement la fonction de transit Nord-Sud. La desserte de l'agglomération de ROCHEFORT ainsi que l'accès au littoral charentais restent assurés, quoique moins directement, grâce aux trois échangeurs existants vers l'Ouest sur l'autoroute A 837. En revanche, elles ne contribueraient par efficacement à la desserte de LA ROCHELLE.

L'impact sur l'environnement de l'itinéraire Est semble le plus faible des trois puisqu'il contourne le marais de Genouillé. Il n'est toutefois pas négligeable puisque sont traversées de nombreuses vallées transversales correspondant au canal du Curé, à la Gères ou à la Devise.

Bilan de la concertation menée en juin 1997

Après réalisation des études préliminaires et proposition des variantes de fuseaux de 1 000 m de largeur en moyenne, la concertation locale a été menée de juin 1997 à octobre 1997 sous l'autorité de Messieurs les Préfets de la VENDÉE et de la CHARENTE-MARITIME sur la base du dossier de concertation, document élaboré par le CETE de l'OUEST en collaboration avec les autres services de l'Etat.

**FUSEAU DE 1000 m
APPROUVE LE 31 OCTOBRE 2000**



La concertation a été menée conformément à la circulaire du 15 décembre 1992 sur la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, avec notamment la mise en place d'une commission de suivi des débats (circulaire "Bianco").

Elle s'est déroulée sous la forme d'une réunion plénière le 16 juin 1997 suivie de trois réunions d'information (secteur VENDÉE, secteur LA ROCHELLE, secteur ROCHEFORT) ainsi que plusieurs réunions publiques d'information. Trois expositions publiques ont été montées à FONTENAY-LE-COMTE, LA ROCHELLE et ROCHEFORT.

Chaque membre conférent a été invité à émettre un avis. Le fuseau qui est ressorti de la concertation est le fuseau centre A3-B1-C2-D2. La concertation a également fait apparaître quelques oppositions locales au projet, accompagnées parfois de propositions alternatives.

II – 5. LES ÉTUDES MULTIMODALES DE 1999

Toutefois, le nouveau contexte concurrentiel des mises en concession d'autoroutes, intervenu au 1^{er} janvier 1998, d'une part, les orientations gouvernementales exprimées en vue de la mise en révision de la loi d'orientation pour l'aménagement du territoire du 4 février 1995, et en vue de la préparation des Contrats de Plan 2000 – 2006, d'autre part, ont conduit à réexaminer l'opportunité et les grandes caractéristiques d'un aménagement routier entre l'A 83 et l'A 837.

Dans ce contexte, le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a décidé de créer les conditions pour qu'un débat local sur le projet de l'A 831, ses variantes et ses alternatives routières (y compris l'aménagement sur place du réseau routier existant) et multimodales (ferroviaires et maritimes), ait lieu pour l'été 1999, dans le cadre des réflexions sur les schémas de service, et avec la perspective d'une décision en cohérence avec l'élaboration du contrat de Plan 2000-2006.

Les études multimodales ont eu pour objectif de comparer les solutions alternatives incluant d'autres modes de transport et de confirmer ou d'infirmier la nécessité du projet autoroutier défini en 1997.

Elles ont fait l'objet d'une concertation avec les différents partenaires (élus, socio-professionnels, associations et administrations) entre juillet et octobre 1999 :

- réunion plénière le 15 juillet ;
- diffusion du dossier de concertation à tous les acteurs du débat le 16 septembre ;
- séries de réunions d'information entre le 20 et le 24 septembre.

La synthèse de ce débat, transmise au Ministre de l'Équipement le 3 novembre 1999, a fait apparaître que les solutions alternatives n'offrent pas un niveau de service suffisant pour la liaison Nord-Sud. Par ailleurs, le financement de la réalisation d'une autoroute concédée par la part publique est largement inférieur au financement public des solutions alternatives.

Il est ressorti de cette étude et de la concertation qu'il était souhaitable d'accompagner le projet autoroutier par des mesures sur les autres modes de transport notamment :

- étude du développement d'un tramway régional au sein du bipôle LA ROCHELLE - ROCHEFORT ;
- développement de la capacité de traitement du fret ferroviaire sur le port de LA ROCHELLE ;
- limitation des aménagements de capacité sur les routes nationales et départementales dans la traversée très sensible des Marais Poitevin et de Rochefort.

Enfin, était apparu lors de cette concertation le souhait de prévoir une alternative Est de LOIRE-LES-MARAIS pour le fuseau au droit du raccordement à A 837 au Nord de ROCHEFORT.

II – 6. L'APPROBATION DU FUSEAU DE 1 000 M

Par décision ministérielle du 31 octobre 2000, le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement a approuvé le fuseau de 1 000 m du projet et engagé les études d'Avant-Projet Sommaire.

Cette liaison a par ailleurs été retenue comme autoroute concédée dans les schémas de services collectifs de transports de voyageurs et de marchandises, approuvés par le décret en Conseil d'Etat du 18 avril 2002.

III – ETUDES DE VARIANTES DE BANDE DE 300 m

III – 1. PRINCIPAUX ENJEUX ET CONTRAINTES

Une étude d'Avant-Projet sommaire a donc été menée en 2001-2002 pour la réalisation de la liaison autoroutière entre l'autoroute A 83 à FONTENAY-LE-COMTE et l'autoroute A 837 à ROCHEFORT.

Cette étude a mis en exergue les principales données liées à l'environnement (physique, naturel et humain) et a dégagé les principaux enjeux de cette opération.

Dès lors, des hypothèses d'aménagement ont été formulées, analysées et comparées pour permettre le choix d'une variante répondant à l'ensemble des enjeux.

III – 2. PRESENTATION DES VARIANTES DE BANDE DE 300 M

Le fuseau d'étude a été décomposé en 10 secteurs, repérés de A à J ; dans chacun des secteurs, des variantes de bande de 300 m ont été recherchées à l'intérieur du fuseau de 1 000 m.

Le secteur A axé sur la RD 938ter part de l'autoroute A 83 et va jusqu'au Nord du marais de Gargouilleau (communes de VIX et de GUÉ-DE-VELLUIRE).

Le secteur B se développe sur les communes de GUÉ-DE-VELLUIRE, de VIX et dans une faible mesure de l'ILE d'ELLE, traversant la partie vendéenne du marais Poitevin.

Le secteur C se poursuit sur les communes VIX, ILE D'ELLE puis SAINT-JEAN-DE-LIVERSAY et MARANS en Charente-Maritime. Il traverse le marais Poitevin et franchit la Sèvre Niortaise au droit de l'île de la Carpe.

Le secteur D se développe sur les communes de MARANS, ANDILLY et LONGÈVES compris entre le canal de la Brune et la limite de la commune de SAINT-OUEN d'AUNIS, interceptant le marais de Torset. Il constitue une transition entre le marais Poitevin et le plateau d'Aunis.

Le secteur E se développe sur les communes de LONGÈVES et SAINT-OUEN-d'AUNIS. Il se situe sur le plateau d'Aunis.

Le secteur F se poursuit sur le plateau d'Aunis, sur les communes de SAINT-MÉDARD d'AUNIS, SAINT-CHRISTOPHE et LA JARRIE.

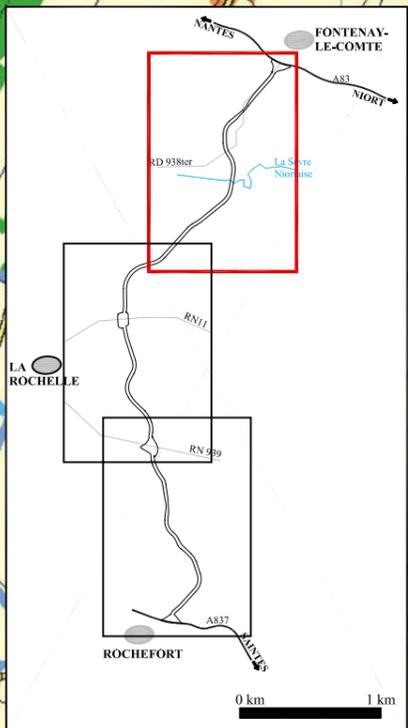
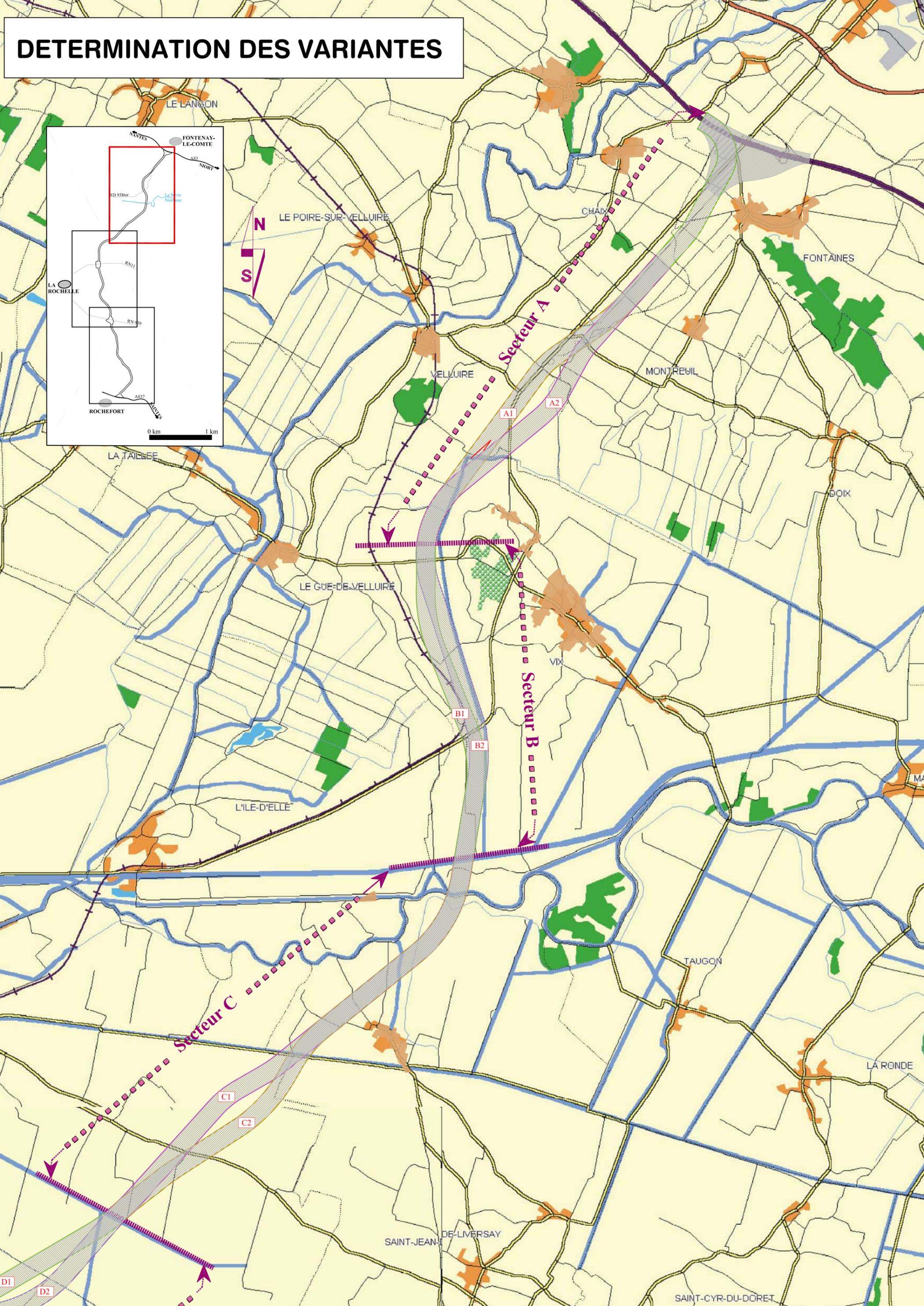
Le secteur G s'étend sur les communes d'AIGREFEUILLE d'AUNIS et du THOU.

Le secteur H se développe sur la partie Sud du plateau d'Aunis et traverse les communes de LE THOU, BALLON et CIRÉ d'AUNIS.

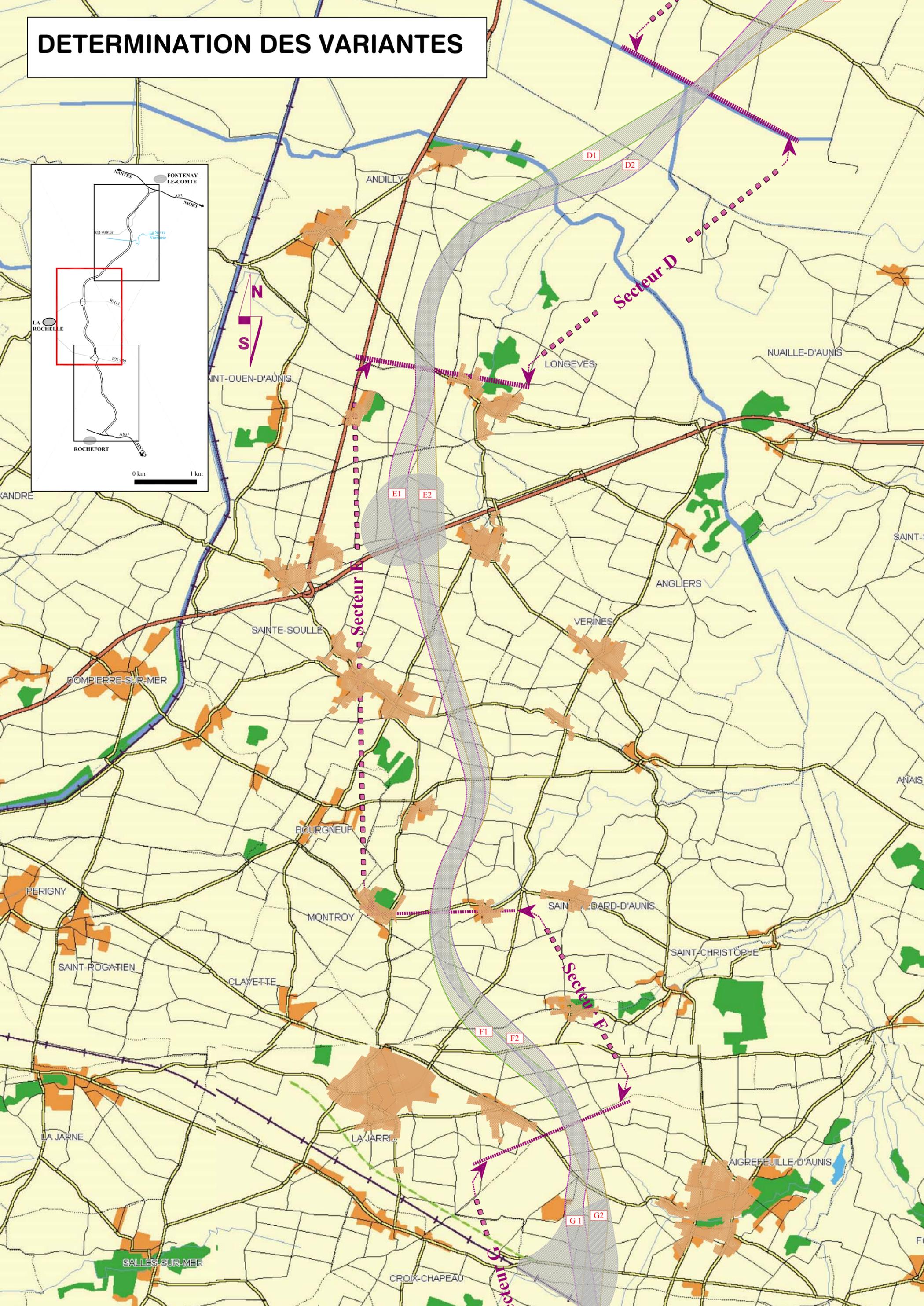
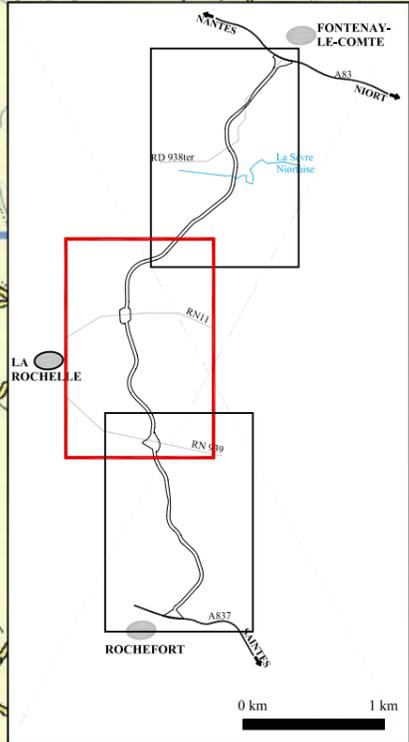
Le secteur I se situe sur la partie Nord du marais de Rochefort sur les communes de CIRÉ d'AUNIS, BREUIL-MAGNÉ et LOIRE-LES-MARAIS.

Enfin, le secteur J se situe sur la partie Sud du marais de Rochefort, sur les communes de BREUIL-MAGNÉ, LOIRE-LES-MARAIS, MURON, ROCHEFORT et TONNAY-CHARENTE.

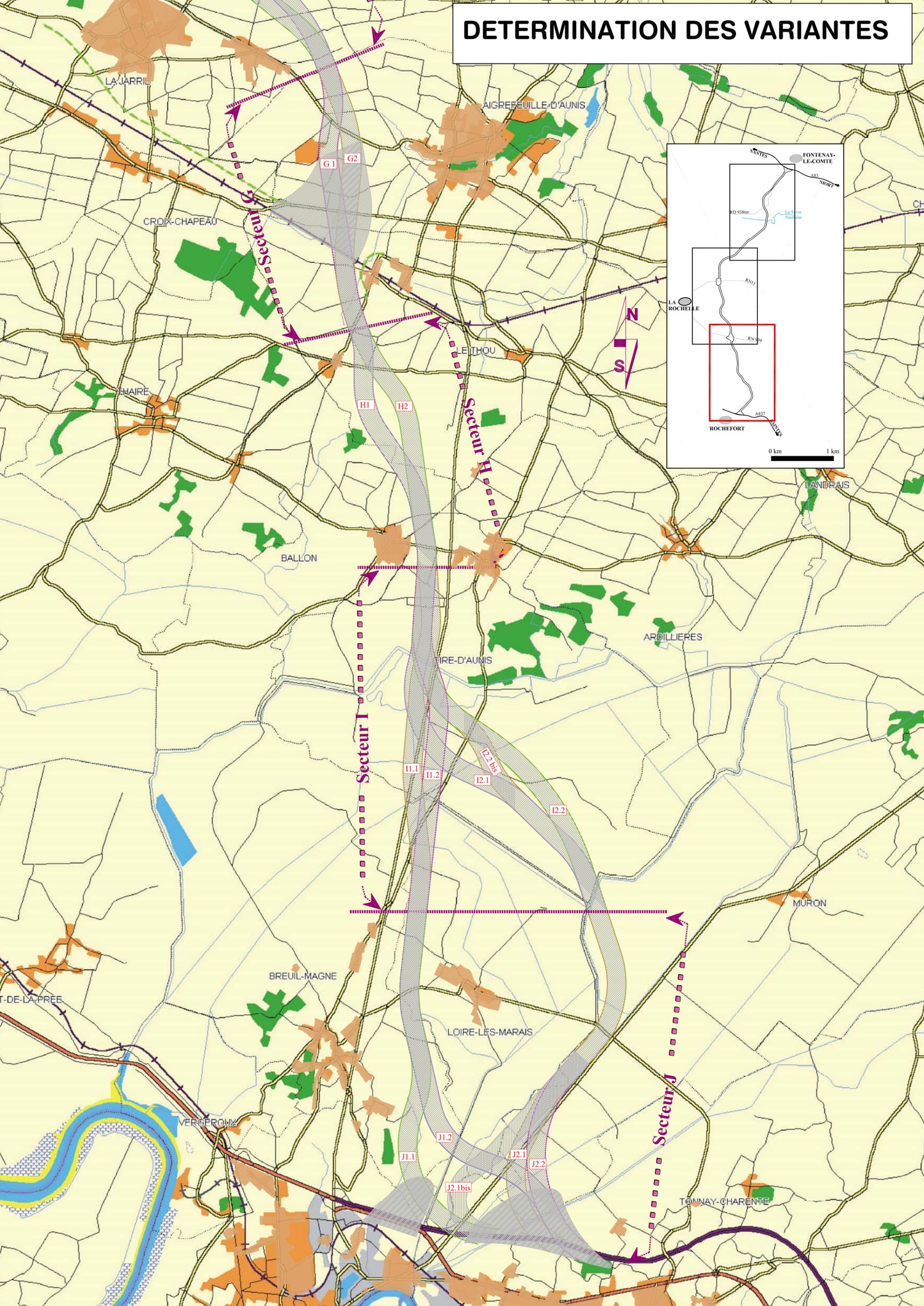
DETERMINATION DES VARIANTES



DETERMINATION DES VARIANTES



DETERMINATION DES VARIANTES



SECTEUR A

- **La variante A1** se situe entre le hameau de la Fraignée et celui du Nizeau, à l'Ouest de la RD 938ter, sur la commune de VELLUIRE.
- **La variante A2** passe à l'Est des hameaux de la Bobine et de la Fraignée, en limite du fuseau de 1 000 m sur les communes de MONTREUIL, VELLUIRE et VIX.

SECTEUR B

Deux variantes sont proposées dans le marais de Gargouilleau :

- **La variante B1** s'appuie sur le coteau du "Champ de Noël" et franchit deux fois la ligne ferroviaire puis la RD 938ter.
- **La variante B2** longe le canal de Gargouilleau à l'Ouest puis franchit la RD 938ter à l'Ouest du "Petit Thairé". Elle devra intégrer la présence de la ligne ferroviaire.

SECTEUR C

Au Nord du secteur, il est proposé une seule bande de 300 m, calée d'une part à l'Est de l'île de la Carpe au franchissement de la Sèvre Niortaise et d'autre part entre le hameau de Cigogne et le village de Thairé-Le-Fagnoux.

Les variantes sont proposées au Sud du secteur entre le canal de la Banche (RD 262) et le canal de la Brune :

- **la variante C1** se situe à l'Ouest du fuseau,
- **la variante C2** se situe à l'Est du fuseau et touche le lieu-dit Grand Beauregard.

SECTEUR D

Les variantes étudiées évitent le marais Torset à l'intérieur du fuseau de 1 000 m élargi :

- **la variante D1**, la plus à l'Ouest, franchit le canal du Curé au niveau du Petit Réhon, en bordure des mares de Sérigny,
- **la variante D2** se situe plus à l'Est dans le marais Saint-Michel ; elle tangente le marais Torset et franchit le canal du Curé à l'Est de Réhon. Cette variante passe à l'Ouest des hameaux de Malzay, de l'Anneray et du Petit Pouzeau.

SECTEUR E

Deux variantes sont proposées, E1 à l'Ouest du fuseau et E2 à l'Est, sans grande amplitude possible du fait de la présence d'agglomérations urbaines.

SECTEUR F

- **La variante F1** contourne le hameau de Bois-Léger par l'Ouest.
- **La variante F2** contourne le hameau de Bois-Léger par l'Est. Elle se situe à l'Ouest du gros hameau de Cugné sur la commune de SAINT-CHRISTOPHE.

SECTEUR G

Les variantes proposées sont :

- **La variante G1**, à l'Ouest du fuseau qui effleure la zone d'activités des Grands Champs. Elle permet un raccordement de l'échangeur au plus court avec la RD 939.
- **La variante G2**, plus à l'Est qui évite la zone d'activités des Grands Champs.

SECTEUR H

Deux variantes sont proposées :

- **La variante H1** passe à l'Ouest du hameau de Piedjoint, ceci en bordure du fuseau de 1 000 m.
- **La variante H2** passe à l'Est de ce hameau avec plus de possibilités d'éloignement.

SECTEURS I ET J

Les secteurs I et J sont analysés globalement car les variantes sont nécessairement associées au niveau du dédoublement du fuseau, d'une part dans le fuseau Ouest et d'autre part dans le fuseau Est.

Dans le fuseau Ouest, les variantes sont :

- **La variante I – 1.1.** qui passe à l'Ouest de la RD 5 et de l'île de Soumoran,
- **la variante I – 1.2.** qui intercepte l'île de Soumoran,

prolongées par :

- **la variante J – 1.1.** qui tangente le coteau au niveau de Bois Rambaud et se raccorde au plus court à l'autoroute A 837 dans une zone comportant des ouvrages techniquement sensibles (rétablissement de la RD 911 avec station de relevage, franchissement du canal de Genouillé).
- **la variante J – 1.2.** qui traverse le marais au Sud des Grenons pour se raccorder à A 837 à l'Est du fuseau (Est du hameau de la Ridellerie).

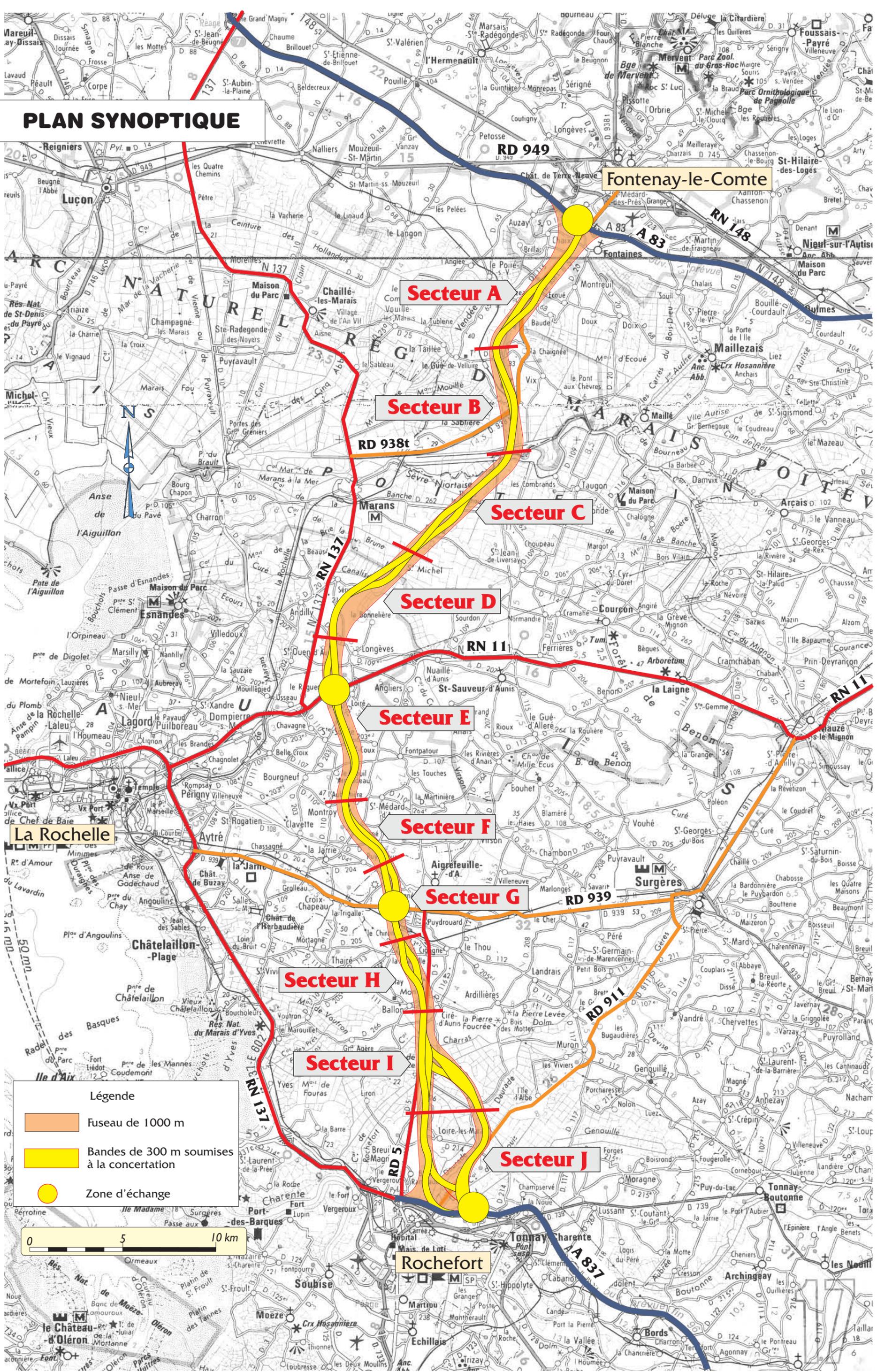
Dans le fuseau Est, les variantes sont :

- **la variante I – 2.1.** qui contourne par le sud l'île de Soumoran, puis l'île de Flay,
- **la variante I – 2.2.** qui contourne l'île de Soumoran au Nord-Est puis traverse l'île de Flay en son milieu,
- **la variante I – 2.2.bis** intermédiaire aux deux variantes, passe par un "col" entre les deux îles de Soumoran et Flay,

prolongées par les variantes :

- **la variante J – 2.1.** qui se situe sensiblement en limite des communes pour se raccorder à A 837 en traversant l'îlot calcaire des hameaux des Epinettes et de la Ridellerie,
- **la variante J – 2.2.** qui se situe presque en limite Est du fuseau pour se raccorder à A 837 à l'Est du hameau de la Ridellerie et,
- **la variante J2 – 1bis** rajoutée à la demande des élus de l'agglomération rochefortaise : celle-ci est calée entre le canal de la Daurade et la RD 911, contourne le hameau de Pont Tord par l'Ouest et se raccorde sur l'autoroute A 837 entre la RD 911 et le canal de Genouillé.

PLAN SYNOPTIQUE



Secteur A

Secteur B

Secteur C

Secteur D

Secteur E

Secteur F

Secteur G

Secteur H

Secteur I

Secteur J

Légende

-  Fuseau de 1000 m
-  Bandes de 300 m soumises à la concertation
-  Zone d'échange



III – 3. BILAN DE LA CONCERTATION ET CHOIX DE LA BANDE DE 300 M

Le recueil des données établi pour les phases précédentes a été complété après consultation des administrations régionales et départementales, des services techniques des collectivités et des concessionnaires de réseau ainsi qu'après rencontre avec les structures socio-professionnelles, les syndicats mixtes et les institutions départementales ou inter-départementales.

Des réunions d'information se sont tenues les 11 et 12 juillet 2001 respectivement présidées par MM. les Préfets de VENDÉE et de CHARENTE-MARITIME.

Le recueil de données a été l'occasion de rencontrer et d'informer les élus, les associations, les organismes socio-professionnels et les administrations.

Les réunions de concertation se sont déroulées en décembre 2001 puis en janvier 2002.

Messieurs les Préfets de CHARENTE-MARITIME et de VENDÉE ont envoyé les dossiers de concertation et invité les élus, les associations, les organismes socio-professionnels, les administrations et établissements publics de l'Etat, le 29 novembre 2001.

Les réunions de concertation se sont tenues :

- avec les élus :
 - le 17 décembre 2001 : à LA ROCHELLE, pour la partie Nord du projet en CHARENTE-MARITIME ;
 - le 18 décembre 2001 : à FONTENAY-LE-COMTE pour la VENDÉE ;
 - le 19 décembre 2001 : à ROCHEFORT pour la partie Sud du projet en CHARENTE-MARITIME.
- avec les associations et organismes professionnels :
 - le 17 décembre 2001 : à LA ROCHELLE pour la CHARENTE - MARITIME
 - le 19 décembre 2001 : à FONTENAY-LE-COMTE pour la VENDÉE
- avec les administrations et les services publics de l'Etat :
 - le 17 décembre 2001 : à LA ROCHELLE pour la CHARENTE-MARITIME
 - le 19 décembre 2001 : à FONTENAY-LE-COMTE pour la VENDÉE

A la suite de ces premières réunions et à l'initiative de Monsieur le Préfet de CHARENTE-MARITIME, des réunions de concertation complémentaires ont été organisées :

- le 7 janvier 2002 à la mairie d'ANDILLY pour les secteurs C, D, E ;
- le 7 janvier 2002 à la mairie d'AIGREFEUILLE D'AUNIS pour les secteurs F, G, H ;
- le 11 janvier 2002 à la communauté d'agglomération du Pays Rochefortais pour les secteurs I, J.

Enfin, les Chambres d'Agriculture de VENDÉE et de CHARENTE-MARITIME ont organisé des réunions d'informations et de recueil d'observations à l'attention des agriculteurs ; le CETE de l'OUEST, à leur demande, a participé aux réunions pour fournir des informations notamment :

- le 17 janvier 2002 à la mairie de VELLUIRE, pour la VENDÉE
- les 18 et 23 janvier 2002 dans les mairies de BREUIL-MAGNÉ et CIRÉ D'AUNIS, pour les secteurs H, I, J en CHARENTE-MARITIME.

Monsieur le Préfet de CHARENTE-MARITIME a envoyé le 18 janvier 2002, en complément du dossier initial, le plan des nouvelles variantes J-1.2 bis et J-2.1 bis de raccordement à A 837, aux élus concernés ainsi qu'à l'ensemble des associations, organismes socio-professionnels et administrations de CHARENTE-MARITIME.

Le bilan de la concertation a été envoyé par Messieurs les Préfets de CHARENTE-MARITIME et de VENDÉE en mars 2002 à Monsieur le Ministre de l'Equipement (Direction des Routes).

La proposition résulte :

- d'une part, des études ayant servi à l'élaboration du dossier de concertation de l'avant-projet sommaire reprenant les variantes de bande de 300 m, par secteur, avec une évaluation de leurs impacts
- d'autre part, des avis exprimés par les élus, les associations, les organismes socio-professionnels et les administrations tant lors des réunions de concertation de décembre 2001 et janvier 2002 que par écrit (le plus souvent après délibérations des conseils communautaires et des conseils municipaux pour les collectivités).

Pour la VENDÉE, la solution proposée résulte de la majorité des avis exprimés. **L'origine nord du projet** est confirmée à l'Est de l'ouvrage de décharge des crues de la vallée de la Vendée, ce qui permet de ne pas créer de nouveau franchissement de la vallée. **Au Nord du secteur A**, la bande de 300 m est calée à l'Est de la RD 938 ter en s'appuyant sur celle-ci, ce qui préserve deux alternatives de tracé conciliables avec les intérêts agricoles. S'agissant du point sensible de NIZEAU (**partie Sud du secteur A**), l'option Est semble la seule acceptable par les collectivités et la majorité des citoyens concernés. La proposition de réduction de la bande de 300 m à 150 m en frange du marais de Baude résulte d'une analyse fine sur le terrain, a posteriori des réunions. Elle permet de limiter considérablement l'impact environnemental sur le milieu naturel, identifié pour la solution A 2 en pleine largeur, et préserve l'essentiel des haies bocagères et prairies naturelles qui s'inscrivent dans le projet de site d'intérêt communautaire.

Pour le secteur B, sont proposées la bande de 300 m B1 au Nord puis, au Sud du secteur, la bande de 300 m B2 décalée de 20 m vers l'Ouest en s'appuyant sur le coteau du Champ des Noël's. Cette proposition permet d'éviter le canal de Gargouilleau et de préserver plusieurs options de tracé autoroutier en relation avec la voie ferrée.

Pour la CHARENTE-MARITIME, là encore, la solution proposée correspond à la prise en compte de la majorité des avis, voire de l'unanimité des avis sectoriels (secteurs C, D, G et J).

Pour le secteur C, la bande de 300 m unique proposée au Nord est maintenue et le viaduc franchissant le marais mouillé et la zone inondable de la Sèvre Niortaise entre les digues des associations syndicales de VIX et de TAUGON-LA RONDE est confirmé. Au Sud du secteur, la variante de bande de 300 m C1 à l'Ouest est proposée car elle préserve le développement agricole du secteur.

Pour le secteur D, la variante de bande de 300 m D2 à l'Est, entre les fermes de Grand Réhon et de Malzay est proposée, ayant reçu un consensus local des élus, des agriculteurs et des associations syndicales de marais.

Pour le secteur E au Nord de l'A 810, la solution médiane entre E1 et E2 proposée constitue un bon compromis car elle préserve le pôle de développement stratégique de la communauté d'agglomération rochelaise et se tient éloignée des zones d'habitat du BREUIL et de LOIRÉ

Au Sud du secteur, le choix de la bande de 300 m E2 à l'Est permet de se tenir éloigné de l'agglomération de SAINTE-SOULLE. Comme toute variante dans le fuseau de 1 000 m, elle nécessite le déplacement des dépôts d'explosifs et leur restructuration à l'Est, hors du fuseau de 1 000 m, mais sans augmenter les servitudes actuelles.

Pour le secteur F, il a été proposé de maintenir F 2 qui concerne le hameau de Bois Léger dans sa partie Ouest. Selon l'option de tracé retenu à l'intérieur de la bande de 300 m, cette habitation serait acquise ou recevrait une protection acoustique si nécessaire.

Pour le secteur G, la variante de bande de 300 m G1 est proposée car elle est moins perturbante pour les structures agricoles et est plus éloignée du captage AEP de Frace. En partie Sud du secteur, la bande de 300 m est recentrée entre la ferme de Piquefesse et les habitations de Chiron situées le plus à l'Ouest.

Pour le secteur H, la variante de 300 m H2 à l'Est est proposée car elle s'éloigne du village de la Gravelle et du hameau de Piedjoint et intègre mieux les problèmes agricoles. Nous avons intégré le rétrécissement localisé de la bande de 200 m au droit de BALLON et CIRÉ D'AUNIS.

Le secteur I est le secteur le plus délicat compte tenu de l'option nécessaire entre le fuseau Est et le fuseau Ouest.

Avec l'option de fuseau Est, la solution proposée I 2-1 bis apparaît comme celle qui préserve au mieux les intérêts des habitants et offre l'avantage d'éviter les zones potentiels de site d'intérêt communautaire au Sud du fuseau. Enfin, un élargissement local de la bande a été proposé, sur la butte de Flay, pour améliorer les possibilités de traitement et d'intégration du projet.

Pour le secteur J, la variante J2-1bis proposée est calée entre le canal de la Daurade et la RD 911, passant à l'Ouest du hameau de Pont Tord et se raccordant sur A 837 entre les canaux de Saint-Louis et de Genouillé. Cette variante, résultant d'une demande des élus de l'agglomération rochefortaise, répond, dans le cadre d'une option pour le fuseau Est, à la nécessité d'éviter l'habitat isolé au Nord de TONNAY CHARENTE. Elle permet d'intégrer au mieux les contraintes agricoles sans pénaliser davantage les milieux naturels sensibles.

III – 4 L'APPROBATION DE LA BANDE DE 300 M

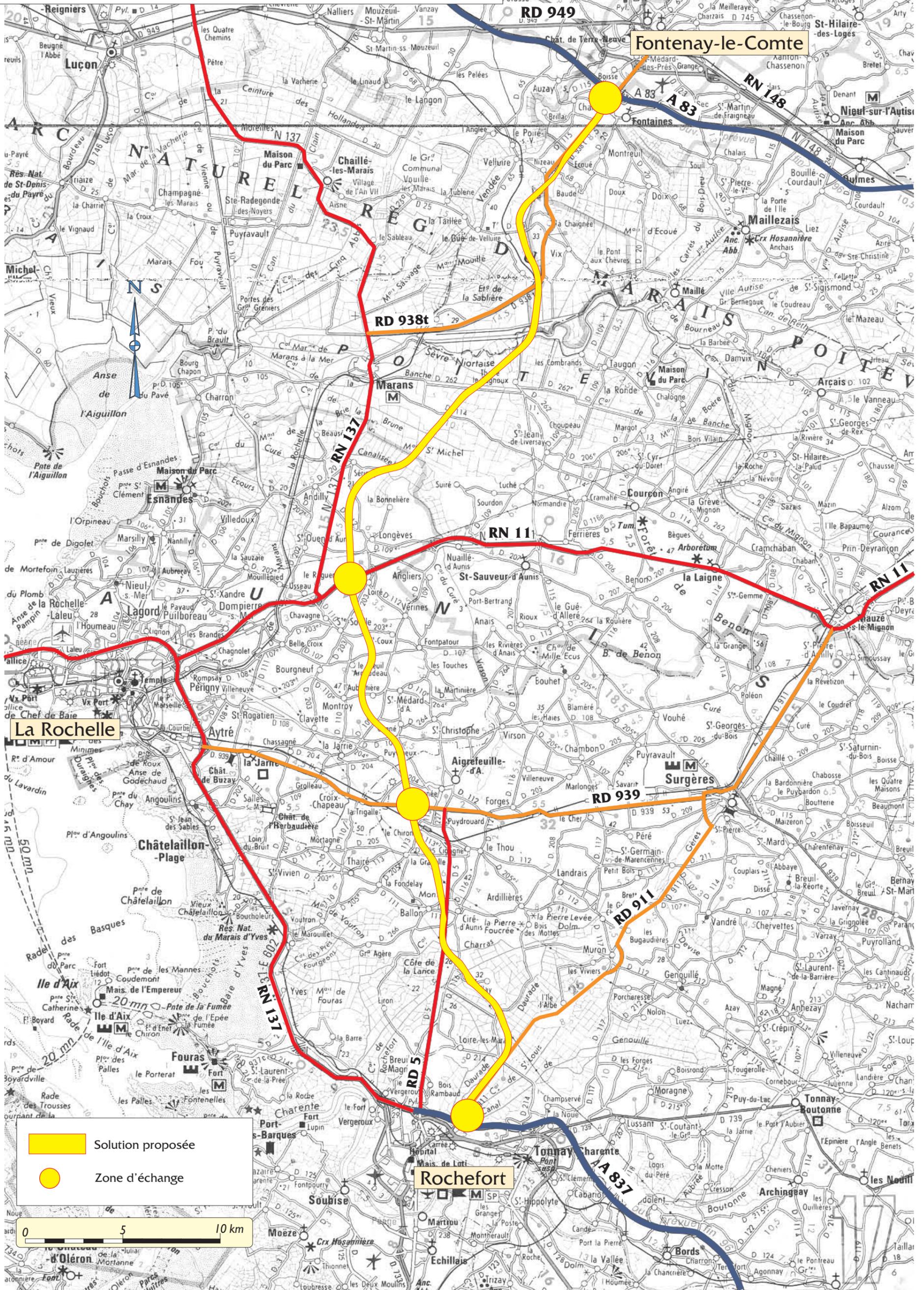
Par décision en date du 9 octobre 2002, le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement a approuvé la bande de 300 m du projet.

Les préfets ont tenu informés, sur le choix de la bande de 300 m, les élus par courrier et le public par voie de presse.

Par ailleurs, le site internet www.A831.net, en service depuis juin 2002 et régulièrement mis à jour, permet de tenir informé le public sur l'évolution du projet autoroutier.

En CHARENTE-MARITIME, un arrêté préfectoral de prise en considération de la bande de 300 m a été publié le 9 octobre 2003 et diffusé auprès des mairies afin que la bande de 300 m soit prise en compte dans les documents d'urbanisme.

PLAN SYNOPTIQUE : Bande de 300 m



IV – PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

Le projet soumis à l'Enquête Publique résulte de la solution proposée à l'issue de la concertation locale qui s'est déroulée en fin d'année 2001 et début 2002, et qui a fait l'objet de la décision ministérielle d'approbation du 9 Octobre 2002. Cette solution n'a pas été remise en cause par les études de détail de l'avant-projet sommaire approuvé par Décision Ministérielle le 31 juillet 2003.

Secteur A :

- Origine Nord du projet autoroutier sur A 83 avec raccordement à l'Est de l'ouvrage de décharge des crues de la VENDÉE :
- Calage de la bande de 300 m à l'Est de la RD 938 ter et s'appuyant sur celle-ci.
- Bande réduite à 150 m située à l'Est des hameaux du Nizeau, la Bobine et la Fraignée et en frange Ouest du marais de Baude.
- Au contact plaine – marais, traversée des zones de pépinières puis passage dans le marais de Gargouilleau, le canal principal étant intercepté deux fois.

Secteur B :

- Bande de 300 m passant en partie Ouest du marais de Gargouilleau et venant s'appuyer sur le coteau du Champ des Noël
- Traversée du marais desséché de VIX, à l'Est du hameau de Graville.

Secteur C :

- Bande de 300 m calée à l'Est de l'île de la Carpe et franchissant par un viaduc le marais mouillé et la zone inondable de la Sèvre Niortaise entre les digues de l'AS (association syndicale) de Vix et de l'AS Taugon - La Ronde ;
- Passage dans un angle des marais desséchés de l'AS Taugon – La Ronde à l'Est de la ferme de la Marnèrie ;
- Passage dans le marais Gaillard, mouillé et inondable (expansion de crues de la Sèvre), calé entre le hameau de Cigogne à l'Ouest et le gros hameau de Thairé-le-Fagnoux à l'Est ;
- Traversée des marais desséchés de l'AS de l'Angle Giraud et franchissement du canal de la Banche ;
- Passage de "l'île" de Marans entre les lieux-dits Bel Air de Vendôme et Grand Beauregard.
- Franchissement du canal de la Brune entre les fermes du Grand Bernay et de la Tourment

Secteur D :

- Traversée des marais desséchés des AS de Saint-Michel et d'Andilly
- Passage entre les fermes de Réhon et Malzay.

Secteur E :

- Passage sensiblement calé entre le hameau du Breuil (SAINT-OUEN D'AUNIS) (institut médico-éducatif) et le bourg de LONGÈVES.

- A l'approche de la RN 11 (échangeur), bande médiane au fuseau de 1 000 m.

- Bande de 300 m à l'Est de l'agglomération de SAINTE-SOULLE et du gros hameau du Treuil-Arnaudeau.

Secteur F

- Bande de 300 m centrée entre les dernières habitations de Rampsay, limitrophes de MONTROY et celles de l'Aubertière (SAINT MEDARD D'AUNIS) ;
- Passage à l'Est de l'habitation de Bois Léger, en l'englobant.
- Bande de 300 m centrée mais se tenant à bonne distance des gros hameaux de Puyvineux à l'Ouest et Cugné à l'Est.

Secteur G :

- Passage à l'Est de la zone des Grands Champs, ancien hôpital militaire, en la tangentant
- Franchissement de la ligne ferroviaire PARIS – LA ROCHELLE, sensiblement à égale distance entre la ferme de Piquefesse et le gros hameau du Chiron (LE THOU).

Secteur H :

- Passage à l'Est du gros hameau de la Gravelle et du hameau de Piedjoint
- Bande réduite à 200 m entre les bourgs de BALLON et CIRÉ D'AUNIS.

Secteur I :

- Bande de 300 m franchissant le canal de Charras à l'Ouest de la RD 5, puis cette route départementale.
- Passage à l'Est de la Butte de Soumoron puis sur la partie Ouest de la butte de Flay.

Secteur J :

- Bande de 300 m calée entre le canal de la Daurade et la RD 911, passant à l'Ouest du hameau de Pont Tord et se raccordant sur A 837 entre les canaux de Saint-Louis et de Genouillé.

La bande de 300 m, localement réduite ou élargie à trois endroits ainsi qu'au niveau des quatre échangeurs, concerne :

- sept communes en VENDÉE, soit du Nord au Sud : FONTENAY-LE-COMTE, CHAIX, FONTAINES, MONTREUIL, VELLUIRE, LE GUÉ-DE-VELLUIRE, VIX.

- dix-huit communes en CHARENTE-MARITIME soit du Nord au Sud : SAINT-JEAN de LIVERSAY, MARANS, ANDILLY, LONGÈVES, SAINT-OUEN D'AUNIS, SAINTE-SOULLE, VÉRINES, SAINT-MEDARD d'AUNIS, SAINT-CHRISTOPHE, AIGREFEUILLE d'AUNIS, LE THOU, BALLON, CIRÉ d'AUNIS, LOIRE-LES-MARAIS, MURON, BREUIL-MAGNÉ TONNAY-CHARENTE, ROCHEFORT.

Il faut noter que les communes d'AUZAY, l'ILLE-D'ELLE en VENDÉE, de MONTROY, LA JARRIE en CHARENTE-MARITIME, interceptées par le fuseau de 1 000 m, ne sont plus concernées.

V – STATUT ET CONDITIONS D'EXPLOITATION DE LA VOIE

V – 1. LE STATUT DE LA VOIE

Cette infrastructure bénéficiera du statut autoroutier sous régime de concession, conformément aux schémas de service collectifs de transport approuvés par le décret en Conseil d'Etat du 18 avril 2002. Le code de la voirie routière (article L 122.4) autorise la perception d'un péage sur ce type d'infrastructure.

V – 2. LES CONSEQUENCES PRINCIPALES DU STATUT AUTOROUTIER

Le statut autoroutier implique le respect d'un certain nombre de règles :

- interdiction d'accès à certaines catégories de véhicules (véhicules lents, vélomoteurs, engins agricoles...);
- interdiction de tous les accès directs (routes, riverains);
- interdiction de tous les carrefours à niveau,
- accès se faisant uniquement en certains points aménagés à cet effet (échangeurs);
- le stationnement est interdit sur la chaussée et ses accotements, sauf en cas d'urgence;
- la publicité visible de l'autoroute est réglementée (article 9 du décret n° 76-148 du 11 février 1976).

V – 3. CONCESSION

La concession sera octroyée après mise en concurrence au niveau européen, sur la base d'un cahier des charges et dans le respect des engagements de l'Etat pris en matière de mesures d'insertion et d'accompagnement environnemental.

Cette mise en concession s'accompagnera de la fixation de la subvention publique nécessaire à l'équilibre de l'opération et de sa répartition entre l'Etat et les collectivités concernées.

V – 4. PRINCIPE D'ORGANISATION DU PEAGE

Le système de péage prévu sur l'autoroute A 831 devra prendre en compte le système de péage des autoroutes A 83 et A 837.

Ces autoroutes fonctionnent en système fermé avec une barrière de péage pleine voie en extrémité et des gares de péage dans les échangeurs.

Il appartiendra aux candidats à la concession de proposer un dispositif intégrant les continuités d'exploitation et permettant l'identification, le cas échéant, des usagers utilisant l'itinéraire A 831 sur l'axe NANTES – BORDEAUX.

Ce dispositif pourrait être le suivant :

- une barrière pleine voie pouvant être positionnée sur la section autoroutière située au sud du noeud autoroutier avec l'A810 (ex RN 11);
- deux gares de péage intégrées aux diffuseurs avec l'A 810 (ex RN11) et la RD 939;

Les gares de péage sont prévues en fonction de l'état actuel des technologies du contrôle des accès et sur la base d'une identification des flux empruntant A 831. Elles pourront être revues lors de la définition du projet d'exécution et, le cas échéant, après désignation du concessionnaire.

V – 5. AIRES ANNEXES

La localisation des aires annexes qui sera proposée par le concessionnaire devra prendre en compte :

- l'implantation des aires annexes existantes ou différées sur les autoroutes A 83 et A 837;
- une interdistance maximale d'environ 60 km entre aires de service et de 30 km entre tous types d'aire confondus.

Sur cette base, il est proposé :

- un couple d'aires de service dans la partie Nord qui pourrait se situer entre la Sèvre Niortaise et la RN 11;
- un couple d'aires de repos dans la partie Sud qui pourrait se situer entre la RD 939 et le canal de la Daurade.

Deux zones sont proscrites pour leur implantation compte tenu des contraintes environnementales :

- les marais mouillés de la Sèvre Niortaise;
- le périmètre de protection éloigné du captage AEP de Frace en AIGREFEUILLE d'AUNIS.

Les marais desséchés pourraient présenter des difficultés techniques. Les meilleures implantations du point de vue technique, environnemental et paysager et pour la valorisation des territoires seraient soit sur les terres hautes calcaires en limite de marais, soit sur les "îles".

V – 6. ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Un centre sera nécessaire à l'entretien et l'exploitation autoroutière.

Il pourrait être associé à l'échangeur avec la RN 11, bien centré, sans contrainte environnementale majeure et présentant un délaissé entre autoroute et barrière de péage.

NOTA : l'échangeur avec la RD 939 se situe dans le PPE (périmètre de protection éloigné) du captage de Frace et il n'est pas envisageable d'y implanter ce centre.

V- 7. LES CONDITIONS DE CIRCULATION DES VEHICULES ET CONVOIS MILITAIRES

L'article R 432.6 du Code de la Route fixe les modalités de circulation sur les autoroutes des véhicules militaires se déplaçant en colonne ou dont les caractéristiques ne sont pas conformes à celles des véhicules civils autorisés à circuler sur ces voies. Ces déplacements se conformeront aux dispositions de l'arrêté du 13 avril 1961 et de l'instruction n° 2000/DEF/EMA/EMP/BTMAS du 9 juillet 1988 sur la circulation automobile militaire.

VI – ECHANGES ET RETABLISSEMENTS DE COMMUNICATION

VI – 1. LES PRINCIPES D'ECHANGES

Le raccordement au réseau routier est réalisé par des échangeurs permettant d'assurer l'ensemble des fonctions. Leur conception est généralement de deux types :

- le nœud autoroutier pour raccorder deux autoroutes entre elles ;
- le diffuseur pour raccorder la voirie ordinaire, généralement de type trompette.

Cette configuration doit permettre également la perception du péage.

4 échangeurs sont prévus sur le tracé retenu (2 nœuds autoroutiers et 2 diffuseurs).

Echangeurs	Voies raccordées	Interdistance entre échangeurs
		Sur A83 : 23 km échangeur de SAINTE HERMINE 15 km échangeur de NIORT Ouest
1. Nœud autoroutier A 831 – A 83	A 83 (NANTES- NIORT)	33 km
2. Nœud autoroutier A 831 - A810	A 810 (ex RN 11)	13 km
3. Diffuseur RD 939	RD 939	18 km
4. Nœud autoroutier A 831 – A 837	A 837 ROCHEFORT- SAINTES	sur A 837 : 3 km demi-échangeur de TONNAY CHARENTE

1. Nœud autoroutier A 831 – A 83

Cet échangeur se situe sur les communes de FONTENAY-LE-COMTE, FONTAINES et de CHAIX. Il permet les échanges entre l'A 831 et l'A 83 NANTES – NIORT.

L'échangeur de FONTENAY-LE-COMTE sur A 83 est maintenu au même emplacement. Tous les mouvements sont assurés depuis NANTES, NIORT et LA ROCHELLE à partir des autoroutes.

2. Nœud autoroutier A 831-A 810 (ex RN 11)

Cet échangeur se situe sur les communes de VERINES et de SAINTE SOULLE.

Cet échangeur assure la desserte du Nord-Est de LA ROCHELLE et du Nord du Pays d'AUNIS par l'A 810 (ex RN 11).

La configuration de cet échangeur est proposée de type "double trompette" mais devra être définie par le concessionnaire dans le cadre de l'Avant-Projet Autoroutier.

3. Diffuseur avec la RD 939

Cet échangeur se situe sur les communes d'AIGREFEUILLE D'AUNIS et de LE THOU et assure la desserte du Sud de LA ROCHELLE et de SURGÈRES.

La configuration proposée de cet échangeur est de type trompette mais devra être définie par le concessionnaire dans le cadre de l'Avant-Projet Autoroutier.

4. Nœud autoroutier A 831 – A 837

Cet échangeur se situe sur les communes de TONNAY CHARENTE, ROCHEFORT, BREUIL-MAGNÉ et LOIRE LES MARAIS.

Cet échangeur permet les échanges entre l'A 831 et l'A 837 (ROCHEFORT – SAINTES). Il assure la desserte de ROCHEFORT et TONNAY-CHARENTE par l'intermédiaire des échangeurs existants sur l'A 837.

La configuration définitive des échangeurs sera déterminée par le concessionnaire en respect des normes en vigueur et des caractéristiques fixées par la décision ministérielle approuvant le principe de l'opération.

Ce transfert de responsabilité ne fait pas obstacle au droit d'évocation de la Direction des Routes sur ces ouvrages.

VI – 2. LES RETABLISSEMENTS DE COMMUNICATION

Il est rappelé que, conformément aux articles L.122-1 et L.122-2 de la loi n° 89-413 du 22 juin 1989 portant sur le code de la voirie routière, les riverains n'auront pas accès à l'autoroute.

Le rétablissement des voies routières rencontrées par l'autoroute sera assuré :

-soit par la construction d'un ouvrage d'art à un niveau supérieur ou inférieur à celui de l'autoroute, sur le tracé ou au voisinage du tracé actuel de la voie rencontrée ;

-soit par un raccordement à un ouvrage de franchissement voisin, au moyen d'une section de voie de même catégorie que la voie rencontrée.

Les modalités selon lesquelles seront rétablies les communications en général et les accès aux parcelles agricoles en particulier, seront précisées au cours des études ultérieures, en liaison avec les parties intéressées : concessionnaire, administration, collectivités locales, agriculteurs.

Le nombre de rétablissements des voies routières envisagées pour le projet est d'environ 47 dont le rétablissement de l'A 810 (ex RN 11).

VII – MESURES SPECIFIQUES A LA PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT

Les mesures spécifiques à la préservation de l'environnement sont précisées dans la pièce E – Etudes d'impact et concernent principalement les points suivants :

- Protections acoustiques
- Remembrement agricole
- Aménagements paysagers
- Rétablissements hydrauliques et protection des eaux
- Protection du milieu naturel, faune-flore : passages pour faune, aménagements en faveur des batraciens, des reptiles, des oiseaux, déplacement et préservation de station botanique, reconstitution de trames bocagères, etc.

Une étude d'incidence sur les sites Natura 2000 est établie au titre de l'article L.414-4 du code de l'environnement. Elle a pour but d'évaluer les incidences du projet autoroutier dans la traversée des sites Natura 2000 et de proposer des mesures d'atténuation et d'accompagnement. Elle est incluse dans l'étude d'impact au chapitre VII.

VIII – COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet soumis à l'enquête d'utilité publique nécessitera une mise en compatibilité des dispositions des documents d'urbanisme en vigueur sur les territoires des communes concernées par le tracé de l'A 831.

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique portera donc également sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme ou plans d'occupation des sols.

Département	Communes
VENDEE	FONTENAY -LE-COMTE VIX
CHARENTE-MARITIME	SAINT-JEAN-DE-LIVERSAY MARANS ANDILLY LONGÈVES SAINT-OUEN-D'AUNIS SAINTE-SOULLE VÉRINES SAINT-MÉDARD D'AUNIS SAINT-CHRISTOPHE AIGREFEUILLE D'AUNIS LE THOU CIRÉ D'AUNIS BREUIL-MAGNÉ MURON TONNAY -CHARENTE ROCHEFORT

IX – CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS

IX-1 CARACTERISTIQUES GENERALES

IX-1.1. Longueur et limite du projet

La longueur totale du projet est d'environ 64 Km. La limite Nord se situe sur l'autoroute A83 (NANTES-NIORT) sur la commune de FONTENAY LE COMTE entre l'ouvrage de franchissement de LA VENDÉE et l'échangeur de FONTENAY LE COMTE.

La limite Sud se situe sur l'autoroute A837 (ROCHEFORT-SAINTE) au Nord de ROCHEFORT et TONNAY CHARENTE.

Cette longueur se répartit entre deux départements :

- en VENDÉE sur 14,5 Km
- en CHARENTE-MARITIME sur 49,5 Km

IX-1.2. Les caractéristiques géométriques

Les caractéristiques géométriques de l'autoroute A831 seront conformes à l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL 2000) annexée à la circulaire n° 2000-87 du 12 décembre 2000.

La catégorie permettant une vitesse maximale autorisée de 130 Km/h est la catégorie L 1, les valeurs minimales à appliquer pour le tracé en plan et le profil en long sont les suivantes :

TRACE EN PLAN	L 1
Rayon minimal	600 m
Rayon minimal non déversé	1 000 m
PROFIL EN LONG	L 1
Déclivité maximale	5 %
Rayon minimal en angle saillant	12 500 m
Rayon minimal en angle rentrant	4 200 m

Profil en travers en section courante

Le profil en travers de la section courante de l'autoroute comporte :

- 2 chaussées de 7,00 m
- un terre-plein central revêtu de 3,00 m de largeur portée à 5,00 m sur certaines sections.
- 2 accotements de 4,00 m de largeur comprenant une bande d'arrêt d'urgence (BAU) de 3,00 m de largeur (du fait d'un trafic poids lourds prévisionnel supérieur à 1 500 PL/jour sur la voie la plus chargée) et une berme engazonnée de 1,00 m.

Les BAU sont prévues avec la même largeur sur les ouvrages courants, mais seront réduites à 2,00 m sur le viaduc de la Sèvre Niortaise.

Les emprises

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet dépendent de la situation de la plateforme routière par rapport au terrain naturel. Outre la plate-forme, cette emprise comprend les talus, les fossés, les ouvrages de recueil des eaux de ruissellement, les bassins de retenue des eaux, éventuellement les banquettes stabilisatrices dans les zones compressibles, les voies de désenclavement, les rétablissements, les échangeurs, les aires de service et de repos, l'aménagement de barrières de péages.

Les terrassements

Le projet se situe dans un relief peu marqué et traverse des zones de marais en terrain compressible. Les terrassements font apparaître un déficit de matériaux estimé à environ 1 200 000 m³ auxquels viendront s'ajouter les matériaux de la couche de forme et couche supérieure de remblai en matériau granulaire estimés à 1 270 000 m³.

Sur les terrains compressibles, la couche drainante sous les banquettes stabilisatrices pourra nécessiter, en fonction de la technique retenue par le concessionnaire et les entreprises, le dragage de sable marin pour 1 900 000 m³ (technique utilisée sur l'autoroute A837, SAINTES-ROCHEFORT).

En ce qui concerne les emprunts, des zones favorables seront recherchées par le concessionnaire en tenant compte des critères techniques, économiques et des contraintes d'environnement.

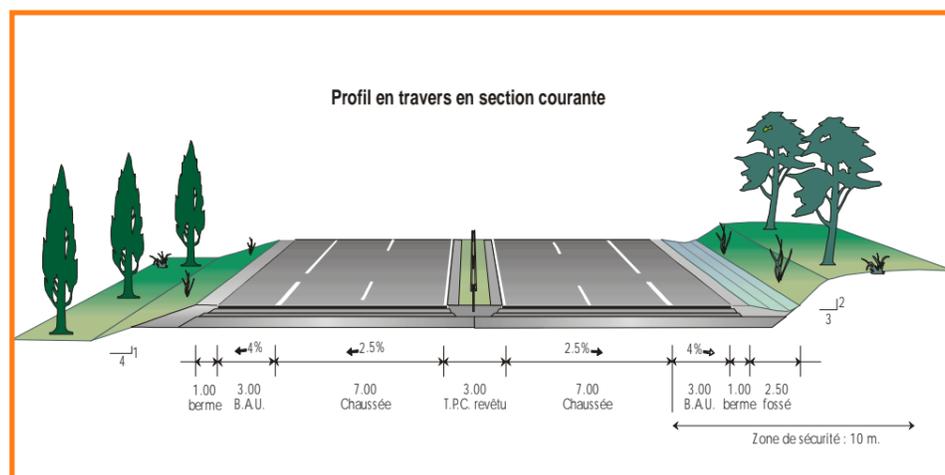
Pour la couche de forme (et la chaussée), le recours à des matériaux granulaires en provenance de gisements exploités dans les carrières de LA VENDÉE et des DEUX-SEVRES sera privilégié.

Les bretelles d'échangeur

Le profil en travers des bretelles unidirectionnelles à une voie comprend une chaussée de 3,50 m, une bande dérasée de gauche de 0,50 m, une bande dérasée de droite de 1,00 m (cette largeur devra être portée à 2,00 m afin d'assurer une largeur roulable de 6,00 m dans le cas de dispositif de sécurité implanté de part et d'autre de la bretelle), deux bermes engazonnées de 1,00 m.

Le profil en travers des bretelles unidirectionnelles à deux voies comprend une chaussée de 7,00 m, une bande dérasée de gauche de 0,50 m, une bande dérasée de droite de 1,00 m et deux bermes engazonnées de 1,00 m.

Le profil en travers des bretelles bidirectionnelles comprend deux chaussées de 3,50 m séparées par un terre-plein central de 1,60 m avec séparateur de type DBA en béton. Ces chaussées sont bordées par une bande dérasée de gauche de 0,50 m, une bande dérasée de droite de 1,00 m et deux bermes engazonnées (cette largeur devra être portée à 2,00 m afin d'assurer une largeur roulable de 6,00 m dans le cas de dispositif de sécurité implanté sur l'accotement).



IX – 2. OUVRAGES D'ART

IX-2.1. Généralités

Les passages supérieurs (ponts franchissant l'autoroute par-dessus celle-ci) laissent un gabarit libre minimum de 4,75 m au-dessus des chaussées de la voie.

Les passages inférieurs, constitués de deux ouvrages supportant chacun une chaussée, auront un gabarit compatible avec la fonction de la voie qu'ils rétablissent, défini en concertation avec les collectivités territoriales concernées. Les chaussées de la voie seront calculées pour les charges civiles et militaires (convois MC 120) les plus défavorables définies au fascicule n° 61, titre II du cahier des prescriptions communes du Ministère de l'Équipement et du Logement (circulaires n° 71.155 du 29 décembre 1971 et n° 71.156 du 30 décembre 1971).

IX-2.2. Les ouvrages d'art non courants

Les ouvrages d'art non courants sont définis dans la circulaire n° 87-88 du 27 octobre 1987 sur la construction et l'aménagement des autoroutes concédées. Seul le viaduc sur la Sèvre Niortaise est considéré comme ouvrage d'art non courant. Ce viaduc d'une longueur d'environ 830 m franchira le lit majeur de la Sèvre Niortaise.

IX-2.3. Les ouvrages d'art courants

Voies routières

Le principe de rétablissement soit par dénivellation, soit par rabattement sur une autre voie, puis la définition du profil en travers de la voie rétablie seront arrêtés par le concessionnaire en concertation avec les collectivités locales concernées, Conseils Généraux et communes.

Le rétablissement des voies routières coupées par l'autoroute nécessiterait la construction de 47 ouvrages courants environ, dont un ouvrage pour le rétablissement de la RN 11 (future autoroute A 810), soit en moyenne un ouvrage tous les 1,4 km environ.

Ouvrage ferroviaire

La ligne ferroviaire PARIS – LA ROCHELLE recevant des trains à grande vitesse sera franchie par un pont route admettant un gabarit ferroviaire de 5,80 m.

Passage à faune

Un seul passage à faune est prévu à ce jour. Ce passage animaux sauvages (PAS) situé à Piedjoint (LE THOU) sera défini en fonction du guide SETRA de décembre 1993.

Ouvrages hydrauliques

Les rivières, ruisseaux et écoulements d'eau permanents ou temporaires coupés par la nouvelle autoroute seront rétablis par des ouvrages de types suivants :

- des buses en béton armé ou en métal.
- des ouvrages avec rideaux de palplanches métalliques.
- des ponts cadres en béton armé.
- des ponts à tablier, pour les cours d'eau les plus importants.

Tous les franchissements ainsi que les dispositifs de protection seront soumis ultérieurement aux procédures d'autorisation ou de déclaration conformément aux décrets n° 93-742 et n° 93-743 du 29 mars 1993 (décret n°93-743 modifié par les décrets n°96-626 du 9 juillet 1996, n° 99-736 du 27 août 1999 et n°2002-202 du 13 février 2002), en application de la loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992, articles L.214-1 et suivants du code de l'Environnement.

Ces études hydrauliques détaillées permettront à la fois de :

- dimensionner les ouvrages hydrauliques afin d'éviter tout problème d'écoulement en période de fortes précipitations,
- prévoir des ouvrages spécifiques à la protection contre les pollutions routières,
- définir les conditions de leur réalisation.

IX-2.4. Divers

La construction de la voie nouvelle nécessitera des détournements et des aménagements de la voirie routière, de cours d'eau et des réseaux de canalisations aériennes et souterraines qui seront étudiés avec les services ou organismes gestionnaires.

X – APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

L'estimation sommaire prévisible du projet, portant sur la réalisation de l'autoroute, de ses dépendances et des raccordements au réseau routier existant s'élève à environ 560 millions d'euros (TTC) aux conditions économiques de janvier 2002.

Dans ce montant est inclus le coût des acquisitions foncières basé sur l'estimation globale et sommaire réalisée par les services des Domaines. (avis du 20 mai 2003 et du 28 avril 2003 des directions des services fiscaux de la VENDÉE et de LA CHARENTE-MARITIME).

Ces estimations sont les suivantes :

- 1 315 000 euros sur le département de la VENDÉE ;
- 4 100 000 euros sur le département de la CHARENTE-MARITIME.