

- 9 OCT. 2002

le ministre de l'Équipement, des Transports,  
du Logement, du Tourisme et de la Mer

- à
- Monsieur le préfet de la Vendée
  - Monsieur le préfet de la Charente-Maritime

**objet :** Autoroute A 831 Fontenay-le-Comte – Rochefort  
Bande de 300 m

**référence :** Votre envoi du 19 mars 2002, relatif au bilan de la concertation sur les variantes de bandes de 300 m

### **Préambule**

Les études préliminaires de l'autoroute A831 Fontenay-le-Comte – Rochefort ont été achevées au début de 1997. Elle ont permis d'étudier plusieurs fuseaux du kilomètre. Sur cette base, une première concertation locale a été menée de juin à octobre 1997 conformément à la circulaire du 15 décembre 1992 dite « Bianco » sur la conduite des grands projets nationaux d'infrastructure. Une commission de suivi des débats avait alors été mise en place pour veiller à la qualité des informations portées à la connaissance du public et des débats.

Les études multimodales menées en 1999 ont permis de comparer les solutions alternatives incluant d'autres modes de transport. Elles ont fait l'objet d'une concertation locale entre juillet et octobre 1999. Le bilan de la concertation a confirmé la nécessité de réaliser l'autoroute en montrant qu'il était souhaitable d'accompagner le projet par des mesures sur les autres modes de transport, notamment le renforcement des transports collectifs entre La Rochelle et Rochefort et l'augmentation de la capacité de traitement du fret ferroviaire sur le port de La Rochelle – Pallice.

La décision ministérielle du 31 octobre 2000 a approuvé le fuseau de 1000 mètres du projet. La liaison autoroutière concédée Fontenay-le-Comte – Rochefort a été inscrite dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport, approuvés par décret du 18 avril 2002, dans le cadre de l'amélioration de la desserte et des liaisons internes au territoire de l'Ouest Atlantique. Aux termes de ce document, cet aménagement doit permettre de répondre aux besoins de déplacements locaux en évitant tout autre aménagement de capacité tant sur le réseau national que sur la voirie locale, de façon à protéger l'environnement sensible des zones traversées.

La concertation avec les élus, les administrations, les associations et les organismes socio-professionnels sur les bandes de 300 mètres s'est déroulée entre décembre 2001 et janvier 2002. Par courrier du 19 mars 2002, vous m'avez adressé le bilan de cette concertation.

Je donne mon accord pour la poursuite des études de l'avant-projet sommaire de l'autoroute A831, liaison Fontenay-le Comte – Rochefort sur la base de la bande de 300 mètres représentée sur le plan au 1/25 000ème joint en annexe à la présente décision.

### **I – Description de la bande de 300 mètres**

La bande de 300 mètres retenue, d'une longueur de 63,7 km se développe sur quatre entités :

- la plaine calcaire sud vendéenne ;
- le marais Poitevin, marais mouillé dans son pourtour et au niveau de la Sèvre Niortaise, desséché ailleurs ;
- le plateau calcaire d'Aunis ;
- le marais de Rochefort, avec des marais mouillés au nord du canal de Charras, desséché ailleurs avec localement des prairies naturelles humides.

La bande de 300 mètres retenue se raccorde à l'autoroute A83 à l'Est de l'ouvrage de décharge des crues de la Vendée, ce qui permet de ne pas créer un nouveau franchissement de la rivière. Sur la plaine calcaire sud-vendéenne, la bande se situe à l'Est de la RD 938 ter en s'appuyant sur cette dernière. La bande sera réduite à 150 mètres à l'Est des hameaux de Nizeau, la Bobine et la Fraignée et en frange Ouest du marais de Baude.

Au contact entre la plaine et le marais Poitevin, la bande touche les pépinières et les serres de la Fraignée et du Booth de Velluire puis franchit deux fois le marais de Gargouilleau. Elle passe en partie Ouest du marais de Gargouilleau et vient s'appuyer sur le coteau du Champ des Noël. Elle traverse le marais desséché de Vix en passant à l'Est du hameau de Gravelle. Elle franchit le marais mouillé et la zone inondable de la Sèvre Niortaise à l'Est de l'île de la Carpe puis passe à l'Est de la ferme de la Marnerie. Dans le marais Gaillard, elle se situe entre le hameau de Cigogne à l'Ouest et le hameau de Thairé-le Fagnoux à l'Est. Après avoir franchi le canal de la Banche, elle franchit la RD 114, entre les lieux-dits Bel Air de Vendôme et Grand Beauregard. Elle franchit le canal de la Brune entre les fermes du Grand Bernay et de la Tourmente. Elle franchit le canal du Curé et passe entre les fermes de Réhon et Malzay en préservant les mares de Sérigny et le marais de Torset.

La bande se développe ensuite sur le plateau calcaire d'Aunis. Elle passe entre le hameau du Breuil et le bourg de Longèves. Au niveau du raccordement avec la RN11, elle se situe entre les hameaux de Raguenaud et de Loiré. Elle contourne par l'Est l'agglomération de Sainte Soulle et le hameau du Treuil-Arnaudeau et passe en re Montroy et l'Aubertière. Elle passe entre les hameaux de Puyvineux à l'ouest et Cagné à l'Est. Elle contourne par l'Est la zone des Grands Champs. Au sud du raccordement avec la RD 939, elle franchit la ligne ferroviaire Paris-La Rochelle entre la ferme de Piquefesse et le hameau du Chiron. Les hameaux de la Gravelle et de Piedjoint sont contournés par l'Est, puis la bande est réduite à 200 m entre les bourgs de Ballon et Ciré d'Aunis.

La bande aborde ensuite le Marais de Rochefort et s'inscrit à l'intérieur du fuseau situé à l'Est de Loire-les-Marais car le fuseau Ouest ne permet pas un développement urbain de l'agglomération Rochefortaise sur les parties hautes de Breuil-Magné et Loire-les-Marais. La bande franchit le canal de Charras à l'Ouest de la RD 5, puis cette route départementale. Elle contourne par l'Est la butte de Soumoran et par l'Ouest la Butte de Flay. Elle contourne par l'Est l'habitation isolée du Jard. Elle est calée entre le canal de la Daurade et la RD 911, passant à l'Ouest du Hameau du Pont Tord et enfin se raccorde à l'A837.

## II – Suite des procédures

### 1) Evaluation des incidences du projet sur les sites d'intérêt communautaire et mesures d'accompagnement

La bande de 300 mètres approuvée traverse ou s'approche de plusieurs sites d'intérêt communautaire intégrés dans le réseau Natura 2000 tels que le marais Poitevin, le marais de Rochefort, la rivière Vendée. Je vous demande d'engager l'évaluation des incidences du projet autoroutier au regard des objectifs de conservation de ces sites conformément à l'article L. 414-4 du code de l'environnement et aux articles R. 214 - 34 à 36 du code rural. Il conviendra d'évaluer non seulement les effets directs du projet autoroutier mais aussi ses effets indirects, notamment ceux liés aux remembrements éventuels. Dans les cas où des restructurations foncières devront être mises en œuvre, les remembrements feront l'objet d'un cahier des charges environnemental de façon à préserver le milieu naturel (haies, prairies naturelles humides) dont la trame devra être élaborée au niveau des études d'avant-projet sommaire. Vous veillerez à associer les DIREN concernées à l'élaboration de ce cahier des charges.

L'étude des mesures d'atténuation des impacts mis en évidence pourra prévoir des acquisitions à l'extérieur de l'emprise autoroutière notamment aux abords du projet au niveau du marais de Baude, du franchissement de la Sèvre Niortaise, des mares de Serigny et du marais de Torset ou entre le canal de la Daurade et l'autoroute. Ces mesures d'atténuation pourront intervenir dans la mesure où elles s'avéreront nécessaires à la préservation des objectifs de conservation du site, eu égard aux incidences du projet. Vous vous assurerez de la validité juridique des mesures proposées au regard notamment du droit du péage en veillant à ce qu'elles conservent un lien étroit avec le projet et à ce qu'elles répondent strictement à l'objectif poursuivi.

### 2) Etudes hydrauliques

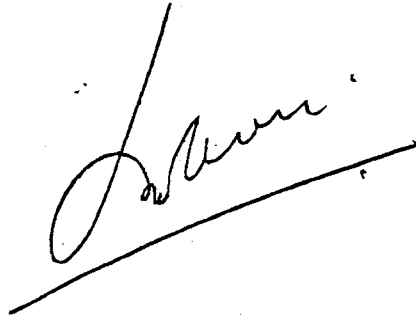
Les études hydrauliques produites en phase d'avant-projet sommaire seront particulièrement approfondies. Elles permettront notamment de définir les ouvrages hydrauliques, d'identifier les zones d'expansion des crues et de localiser les points de rejets.

### 3) Etudes de trafic et de concédabilité

Le projet sera concédé après publicité européenne et mise en concurrence. Les études financières de l'avant-projet sommaire devront permettre d'obtenir une première estimation de la subvention publique nécessaire pour parvenir à l'équilibre financier de la concession sur la base des dernières études de trafic. Ces études de trafic seront fondées sur l'hypothèse, qui sera clairement explicitée, d'une réglementation écartant le trafic des poids-lourds en transit de la RN 137 et de la traversée de Marans et prendront en compte la sensibilité des trafics aux tarifs de péage. Ces études seront menées pour

une durée de concession qui pourra atteindre 60 ans pour la phase d'exploitation et avec des paramètres macro-économiques qui seront validés par la direction des routes.

Ces éléments seront pris en compte au niveau de l'avant-projet sommaire qui fera l'objet d'une décision ministérielle d'approbation avant l'instruction mixte à l'échelon central et l'enquête publique. Les études environnementales contenues dans le dossier d'avant-projet sommaire serviront à l'établissement de l'évaluation des incidences du projet au regard des objectifs de conservation des sites d'intérêt communautaire qui devra être incluse dans le dossier d'enquête publique relatif au projet.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gilles de Robien', is written over a horizontal line.

**Gilles de ROBIEN**