

COPIE

Le Ministre de l'équipement,
des transports et du logement
à
Monsieur le préfet du département
de la Charente-Maritime

Objet : Autoroute A831 Fontenay-le-Comte - Rochefort
Fuscau de 1000 m

P.J. : un plan au 1/100 000 ème

Préambule

Le principe d'une grande liaison d'aménagement du territoire, assurant la continuité littorale de la route des estuaires entre Ste Hermine (A83 en Vendée) et La Rochelle (RN 137 vers Châtelallion), a été inscrit au schéma directeur routier national approuvé par décret du 1^{er} avril 1992. Au vu des problèmes environnementaux dans la traversée du marais Poitevin, notamment au franchissement de la Sèvre Niortaise, il a été décidé, le 25 octobre 1994, d'abandonner ces dispositions et d'y substituer le principe d'une autoroute concédée, l'A831, reliant l'A83, au niveau de Fontenay-le-Comte, et l'A837, au niveau de Rochefort.

Les études préliminaires ont été achevées au début de 1997 et soumises à la concertation locale de juin à octobre 1997.

Après examen du bilan de cette concertation, et compte tenu du nouveau cadre des schémas de services collectifs, un dossier complémentaire au dossier de consultation de début 1997 a été établi, afin d'exposer les différentes solutions alternatives routières, maritimes et ferrées au projet d'autoroute A831 Fontenay-le-Comte - A837, permettant d'assurer les fonctions de transit Nord-Sud, de desserte du littoral et de La Rochelle, ainsi que les besoins plus locaux d'échanges entre les différents territoires concernés. Une concertation a eu lieu au plan local entre juillet et octobre 1999 sur la base de ce dossier.

Par courrier du 3 novembre 1999, vous m'avez adressé le bilan de cette dernière concertation que vous avez établi conjointement avec le préfet de la Vendée. La solution autoroutière vous paraît devoir être retenue.

La concertation a confirmé l'intérêt du projet de « tramway régional » La Rochelle - Rochefort et du développement de la capacité de traitement du fret ferroviaire sur le port de La Rochelle.

Dans le cadre de la solution autoroutière, il est important que les aménagements sur les routes nationales et départementales traversant les milieux sensibles des marais Poitevin et de Rochefort soient limités à de simples aménagements de sécurité et de protection des riverains.

Au vu de l'ensemble de ces études et consultations, je décide, concernant l'autoroute A831 Fontenay-le-Comte - Rochefort, de retenir le fuseau A3 B1 C2 D2 dit « central » tel qu'il figure sur le plan au 1/100 000^{ème} ci-joint. Sa longueur est d'environ 63 km. Il se situe sur les départements de Vendée et de Charente-Maritime.

Le projet étudié aura le statut autoroutier, sera exploité sous le régime de la concession et comprendra un profil en travers à 2x2 voies avec terre-plein central. Le montant de l'éventuelle subvention publique à mettre en œuvre, pour assurer l'équilibre de la concession du projet, devra être estimé au cours des phases d'études ultérieures.

Description du fuseau retenu

Le principe du fuseau central est de s'affranchir au mieux des contraintes urbaines et de limiter la traversée des marais Poitevin et de Rochefort.

Ce fuseau de 1 000 m correspond à la variante A3 B1 C2 D2 résultant de la concertation de 1997.

Comme vous le proposez dans le bilan du 3 novembre 1999, suite à la concertation locale portant sur les solutions alternatives à l'autoroute, le fuseau est dédoublé au sud :

- fuseau de base rétréci à 800 m entre Brcuil-Magné et Loire-les-Marais à proximité de zones urbanisées ;
- fuseau alternatif, à l'est de Loire-les-Marais, en zone de marais drainés, également rétréci à 800 m.

Entre Longèves et Andilly, à proximité de la vallée du Curé, le fuseau a été élargi à 1 300 m pour préserver une alternative de passage :

- en bordure du marais de Torset, en raison du projet d'extension de la Zone de Protection Spéciale.
- sur le plateau calcaire agricole.

Le fuseau se développe sur quatre entités :

- la plaine calcaire sud-vendéenne échancree par la vallée de la Vendée,

- 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, alternativement mouillé et desséché selon les saisons,

soit 28 km en zone de marais et 35 km hors marais.

Il est décrit ci-après du nord au sud :

- **Raccordement sur l'autoroute A 83 Nantes-Niort :**

Entre les bourgs de Chaix et Fontaines, le fuseau est évasé afin que puissent être étudiées toutes les possibilités de bifurcation entre A 83 et A 831.

Une solution évitant autant que faire se peut un nouveau franchissement de la vallée de la Vendée sera recherchée.

- **Dans la plaine calcaire de Vendée :**

Le fuseau traverse le sud de la plaine calcaire de Vendée en s'appuyant sur la RD 938 ter (route Fontenay-Marans) jusqu'au lieu-dit Nizeau. A ce niveau le fuseau est calé entre le hameau de Nizeau (commune de Velluire) et le marais de la Baude (commune de Montreuil).

- **Dans le Marais Poitevin :**

Le fuseau se développe d'abord dans le marais de Gargouilleau situé entre les coteaux du Gué-de-Velluire à l'ouest et ceux de Vix à l'est.

Entre les communes de l'Île d'Elle et de Vix, le fuseau franchit la Sèvre Niortaise et ses canaux évacuateurs, à l'ouest de l'île de Charouin.

Pénétrant sur le département de la Charente-Maritime, le fuseau est calé entre le hameau de Cigogne et le gros hameau de Thairé-le-Faignoux (Saint-Jean-de-Liversay).

Au franchissement de la RD 114 (route Marans - Saint-Jean-de-Liversay), le fuseau est calé entre les hameaux de Vendome et de Beauregard.

Au franchissement de la rivière du Curé, le fuseau se situe entre les Mares de Sérigny (Andilly) et le marais de Torset (Longèves). Ne pouvant entièrement éviter le marais de Torset, le fuseau a été élargi, comme indiqué précédemment, afin d'avoir une alternative de tracé sur le plateau calcaire à l'ouest des fermes de Réhon et Malzay.

- **Sur le plateau d'Aunis**

Dans cette plaine calcaire, à l'habitat bien regroupé en bourgs et gros hameaux, le tracé est calé entre :

- le hameau du Breuil (Saint-Ouen d'Aunis) à l'ouest et le bourg de Longeves à l'est,
- à l'ouest, le bourg de Sainte-Soulle et ses hameaux d'Usseau et de Ragnenaud, et, à l'est, le gros hameau de Loiré (Vérines). A ce niveau, le fuseau est en interférence avec deux dépôts d'explosifs et leurs périmètres de protection,
- le bourg de Montroy à l'ouest et le gros hameau de l'Aubertière (Saint-Médard-d'Aunis) à l'est,
- le gros hameau de Puyvineux (La Jarric) à l'ouest et celui de Cagné (Saint-Christophe) à l'est,
- la zone industrielle des Grands Champs (ancien hôpital militaire américain), en partie incluse dans le fuseau à l'ouest, et l'agglomération de Aigrefeuille-d'Aunis à l'est,
- entre les hameaux de La Gravelle à l'ouest et Le Chiron et La Gare à l'est, sur la commune du Thou,
- entre les bourgs de Ballon à l'Ouest et de Ciré-d'Aunis à l'est.

• **Dans le Marais de Rochefort :**

Comme indiqué précédemment, la proposition se dédouble en deux fuseaux.

Le fuseau initial, à l'ouest, franchit deux secteurs du Marais de Rochefort :

La première partie de marais est située sur une longueur de 2,5 km le long de la RD 5 construite en remblai sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée qui isole de fait aujourd'hui visuellement et physiquement les deux parties de marais est et ouest de Rochefort.

Sur la presqu'île calcaire, le fuseau, rétréci, est calé entre les agglomérations de Breuil-Magné et de Loire-Les-Marais et plus précisément entre les hameaux en extension urbaine, Bois-Rambaud à l'ouest et le lotissement de la Cacoderic à l'est.

La deuxième partie de marais correspond au marais sud de Breuil-Magné et Loiré.

Le fuseau alternatif, à l'est, se développe dans les marais situés à l'est de Loire-Les-Marais. A sa divergence avec le fuseau initial, il intercepte les îles de Soumorain et Flay. Il englobe ensuite d'une part le canal de la Daurade, ne pouvant l'éviter entièrement, et d'autre part la RD 911 (route Rochefort - Surgères).

• **Raccordement avec A 837 Rochefort-Saintes**

Les deux fuseaux s'évasent afin que soient recherchées toutes les solutions de continuité et d'échange avec l'autoroute A 837.

Les études d'avant-projet sommaire seront poursuivies sur la base du fuseau retenu avec le souci de minimiser les impacts du projet sur les zones naturelles d'intérêts écologique, floristique et faunistique.

La présente décision n'exclut pas les éventuelles adaptations locales du tracé qui pourraient s'avérer nécessaires au stade ultérieur des études notamment dans le secteur concerné par les dépôts d'explosifs identifiés sur la commune de Sainte-Soulle, mais également au regard des conclusions des études environnementales qui seront menées.

Le cahier des charges des études environnementales à mener dans le cadre des études d'avant-projet sommaire sera élaboré en concertation avec le Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

Je vous informe que par lettre de ce jour, j'adresse copie de la présente décision à Monsieur le Préfet de la Vendée afin qu'il prenne dès à présent toutes les dispositions utiles pour la prise en compte du projet ainsi défini dans les documents d'urbanisme correspondants.



Jean-Claude GAYSSOT