

**Conseil Général**

*Direction des Infrastructures du Département*



**Charente-Maritime**

*Terre et Mer, les éléments de la réussite*

S  
E  
I  
R

**SERVICE  
ÉTUDES  
INFRASTRUCTURES  
ROUTIÈRES**

*ETN - La Rochelle*

*85, Boulevard de La République*

*17076 LA ROCHELLE Cedex 9*

*Tél: 05.46.31.73.80*

*Fax: 05.46.31.73.99*

*e-mail : gilles.raimon@cg17.fr*

**LIAISONS ROUTIÈRES AU NORD  
DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE**

**CONTOURNEMENT "EST" DE MARANS**

**ETUDES PREALABLES**

**\* \* \* \* \***

**1 - Notice explicative**

# RD 137 - Contournement EST de Marans

## ----- Notice explicative -----

### I) Introduction

La commune de Marans est traversée par la RD 137 qui constitue un axe majeur pour les automobilistes arrivant par le Nord du département.

Elle supporte un trafic important de l'ordre de 10 000 v/j au Nord et de 13 000 v/j au Sud, accru par une présence importante de poids lourds générateurs de nombreuses nuisances (bruit, insécurité routière,.....).

L'habitat sur la commune s'est développé principalement sur une « langue » rocheuse avec cependant quelques extensions sur la zone marécageuse et notamment le long de la Sèvre Niortaise, à l'Est.

Le marais est d'ailleurs une composante importante du paysage marandais avec notamment la présence de la Sèvre Niortaise, de son bras de dérivation, ainsi qu'un nombre important de canaux.

A ce titre de nombreuses contraintes environnementales existent sur la commune : zone humide, zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO), ZNIEFF de type 1 et 2, zone de protection spéciale (ZPS), site d'intérêt communautaire (SIC) et arrêté de biotope.

L'empilement de ces contraintes n'autorise qu'un contournement par l'Est qui permet notamment de se raccorder sur la RD 938 ter (jonction Marans - frontière vendéenne), et qui limite ainsi les impacts sur les zones naturelles sensibles.

Le contournement Est de Marans se développe en grande partie dans le lit majeur de la Sèvre Niortaise, lequel est caractérisé par des zones compressibles qui s'étendent sur environ les 2/3 du tracé.

Hormis dans la partie Nord, ce projet s'inscrit principalement en zone rurale.

De nombreux ouvrages d'art et hydrauliques, notamment sur la Sèvre Niortaise, sont à prévoir du fait de la présence de la voie ferrée et d'un réseau hydrographique très dense.

### II) Description des variantes

#### **1) variante A**

Elle prend son origine au sud de Marans au lieu-dit « Saint-françois » sur la RD 137 et se dirige vers la RD 114 où un giratoire est prévu.

Elle franchit ensuite le canal de la Banche ainsi que la RD 262 à l'est du pont de la Gabauge où aucun rétablissement n'est envisagé.

Elle emprunte le marais Norbeck entre l'Aumônerie et Cotte Bonne puis enjambe successivement la voie ferrée Nantes-La Rochelle et le booth courant avant le marais des Bouillouses pour aboutir sur la RD 938 ter au lieu-dit « l'Ermitage » sur un giratoire à créer, où elle franchit, par un viaduc, la Sèvre Niortaise ainsi que les canaux parallèles à la route départementale.

La RD 938 ter, entre le tracé neuf et la RD 137, est réaménagée sur un linéaire d'environ 2200 mètres.

Le carrefour à feux sur la RD 137 est supprimé et remplacé par un giratoire.

Le contournement Est, en tracé neuf, présente un linéaire d'environ 4800 mètres.

#### **2) variante B**

Elle prend son origine au sud de Marans au lieu-dit « l'Arceau » sur la RD 137 sur un giratoire récemment réalisé et se dirige vers la RD 114 où un giratoire est prévu.

Elle franchit ensuite le canal de la Banche ainsi que la RD 262 au pont de la Gabauge où aucun rétablissement n'est envisagé.

Elle enjambe la voie ferrée Nantes-La Rochelle, une voie communale et le booth courant au lieu-dit « Huttes Norbeck ».

Elle emprunte le marais des Bouillouses pour aboutir sur la RD 938 ter au lieu-dit « l'Ermitage » sur un giratoire à créer, où elle franchit, par un viaduc, la Sèvre Niortaise ainsi que les canaux parallèles à la route départementale.

La RD 938 ter, entre le tracé neuf et la RD 137, est réaménagée sur un linéaire d'environ 2200 mètres.

Le carrefour à feux sur la RD 137 est supprimé et remplacé par un giratoire.

Le contournement Est, en tracé neuf, présente un linéaire d'environ 4200 mètres.

### III) Estimation sommaire

Le coût des variantes a été établi à partir des ratios suivants (valeur 2008) :

- giratoire ordinaire (RD 137 et 264) : 500 000 € HT / U
- giratoire sur RD 938 ter : 800 000 € HT / U
- section courante hors marais : 1 500 000 € HT / km
- section courante sur marais : 2 000 000 € HT / km
- ouvrage d'art : 3 200 € HT / m<sup>2</sup>
- réaménagement RD 938 ter : 500 000 € HT / km

#### 1) variante A

- giratoires ordinaires : 4 U x 500 000 €	= 2 000 000 €
- giratoire sur RD 938 ter : 1 U x 800 000 €	= 800 000 €
- section courante hors marais : 2 km x 1 500 000 €	= 3 000 000 €
- section courante sur marais : 2,8 km x 2 000 000 €	= 5 600 000 €
- réaménagement RD 938 ter : 2,2 km x 500 000 €	= 1 100 000 €
- ouvrages d'art :	
. canal de la banche et RD 262 : 600 m <sup>2</sup> x 3 200 €	= 1 920 000 €
. voie ferrée : 1200 m <sup>2</sup> x 3 200 €	= 3 840 000 €
. Sèvre Niortaise (viaduc) : 3 000 m <sup>2</sup> x 3 200 €	= 9 600 000 €
	-----
	Total HT = 27 860 000 €
	T.V.A. (18,6%) = 5 460 560 €
	-----
	Montant TTC = 33 320 560 €

**Arrondi à 34 000 000 € TTC**

#### 2) variante B

- giratoires ordinaires : 3 U x 500 000 €	= 1 500 000 €
- giratoire sur RD 938 ter : 1 U x 800 000 €	= 800 000 €
- section courante hors marais : 1,6 km x 1 500 000 €	= 2 400 000 €
- section courante sur marais : 2,6 km x 2 000 000 €	= 5 200 000 €
- réaménagement RD 938 ter : 2,2 km x 500 000 €	= 1 100 000 €
- ouvrages d'art :	
. canal de la banche et RD 262 : 600 m <sup>2</sup> x 3 200 €	= 1 920 000 €
. voie ferrée et voie communale : 1 200 m <sup>2</sup> x 3 200 €	= 3 840 000 €
. Sèvre Niortaise (viaduc) : 3 000 m <sup>2</sup> x 3 200 €	= 9 600 000 €
	-----
	Total HT = 26 360 000 €
	T.V.A. (18,6%) = 5 166 560 €
	-----
	Montant TTC = 31 526 560 €

**Arrondi à 32 000 000 € TTC**



CONSEIL GENERAL

Direction des Infrastructures du Département  
Service Etudes Infrastructures Routières  
La Rochelle

## 6. PLAN DES VARIANTES

Date d'édition : 04.08.2008  
Copyright IGN-BDOrtho-Paris 2006 et  
BDTopo-Paris 2007  
Reproduction Interdite

