



RD750 – AMENAGEMENT DE L'ENTREE DE ROYAN

COMMUNES DE ROYAN ET MEDIS

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MEDIS

DOSSIER DE CLASSEMENT DES VOIRIES

JUILLET 2019

SOMMAIRE GENERAL DU DOSSIER

PIECE A : OBJET DE L'ENQUETE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	13
1 OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE.....	15
1.1 OBJET DE L'ENQUETE.....	15
1.2 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE.....	16
2 INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION	18
2.1 AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE	19
2.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	20
2.3 A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	21
2.4 AU-DELA DE L'ENQUETE PUBLIQUE	22
PIECE B : PLAN DE SITUATION	25
PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE	33
1 CONTEXTE ET OBJET DE L'OPERATION	35
1.1 DIAGNOSTIC GEOMETRIQUE ET FONCTIONNEL – SYNTHESE DES DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVES	37
1.2 DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER.....	51
2 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES.....	86
2.1 RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS	86
2.2 PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES	87
3 PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE	101
3.1 OBJECTIF DU PROJET.....	101
3.2 GEOMETRIE	101
3.3 ASSAINISSEMENT	116
3.4 AMENAGEMENTS PAYSAGERS	119
3.5 PHASAGE	137
4 REPARTITION DES RESPONSABILITES ET CHARGES FINANCIERES CONCERNANT LES OUVRAGES D'ART ET RETABLISSEMENT DES VOIES.....	138
5 EXPLOITATION ET ENTRETIEN	138
6 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES.....	138
7 ELEMENTS GRAPHIQUES.....	139
PIECE D : PLAN GENERAL DES TRAVAUX.....	141
PIECE E : DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MEDIS.....	145

1 PRESENTATION DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE	149
1.1 OBJET DE LA PROCEDURE	149
1.2 DEROULEMENT DE LA PROCEDURE	149
1.3 LES TEXTES REGISSANT LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE.....	150
1.4 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ESPACES BOISES CLASSES	151
1.5 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	151
2 NOTICE EXPLICATIVE	153
2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET.....	153
2.2 PRESENTATION DES AMENAGEMENTS PROJETES.....	155
3 INCIDENCES DU PROJET SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME S'APPLIQUANT SUR LA COMMUNE	156
3.1 DOCUMENT SUPRA-COMMUNAL, SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ROYAN ATLANTIQUE.....	156
3.2 LE DOCUMENT D'URBANISME EN VIGUEUR.....	156
4 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MEDIS	163
4.1 EVOLUTION DU PLAN DE ZONAGE INDUITE PAR LE PROJET.....	163
4.2 EVOLUTION DU REGLEMENT INDUITE PAR LE PROJET	163
5 EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE MEDIS AVANT ET APRES MISE EN COMPATIBILITE	164
6 EXTRAIT DES DOCUMENTS ECRITS DU PLU DE MEDIS AVANT ET APRES LA MISE EN COMPATIBILITE	172
6.1 REGLEMENT ACTUEL DE LA ZONE UXA	172
6.2 REGLEMENT FUTUR DE LA ZONE UXA.....	172
6.3 REGLEMENT ACTUEL DE LA ZONE A.....	173
6.4 REGLEMENT FUTUR DE LA ZONE A.....	173
6.5 REGLEMENT ACTUEL DE LA ZONE N	174
6.6 REGLEMENT FUTUR DE LA ZONE N	175
7 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MEDIS.....	176
7.1 PRESENTATION DES OBJECTIFS DU DOCUMENT, DE SON CONTENU ET DE SON ARTICULATION AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME, PLANS OU PROGRAMMES	177
7.2 ETAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU DOCUMENT D'URBANISME	179
7.3 CRITERES INDICATEURS ET MODALITES RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE	210
7.4 ANALYSE DES INCIDENCES.....	211
7.5 EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET A ETE RETENU AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ETABLIS AU NIVEAU INTERNATIONAL, COMMUNAUTAIRE OU NATIONAL ET LES RAISONS QUI JUSTIFIENT LE CHOIX OPERE AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES TENANT COMPTE DES OBJECTIFS DU CHAMP D'APPLICATION GEOGRAPHIQUE DU DOCUMENT.....	235
7.6 PRESENTATION DES MESURES ENVISAGEES POUR EVITER, REDUIRE ET, SI POSSIBLE, COMPENSER S'IL Y A LIEU LES CONSEQUENCES DOMMAGEABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU DOCUMENT SUR L'ENVIRONNEMENT	245
7.7 RESUME NON TECHNIQUE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	249

7.8	METHODOLOGIE ET DIFFICULTES.....	253
8	PROCES-VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT.....	254
8	PROCES-VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT.....	254
	PIECE F : DOSSIER D'EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000.....	255
1	PREMIERE PARTIE : CONTEXTE DU PROJET ET ASPECTS METHODOLOGIQUES	257
1.1	DESCRIPTION DU PROJET	257
1.2	CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET OBJECTIFS DE L'EVALUATION DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000.....	259
1.3	ASPECTS METHODOLOGIQUES	259
2	EVALUATION DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000.....	265
2.1	PRESENTATION DETAILLEE DES SITES	265
2.2	HABITATS ET ESPECES RETENUS POUR L'EVALUATION DES INCIDENCES	271
3	APPRECIATION DES EFFETS PREVISIBLES DU PROJET SUR LES HABITATS NATURELS, LA FAUNE ET LA FLORE A L'ORIGINE DE LA DESIGNATION DES SITES NATURA 2000.....	289
4	ENGAGEMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT	290
4.1	DEMARCHE D'EVITEMENT ET DE REDUCTION DES IMPACTS	290
5	ÉVALUATION DES INCIDENCES RESIDUELLES DU PROJET.....	305
5.1	ANALYSE DES INCIDENCES SUR LES HABITATS NATURELS D'INTERET COMMUNAUTAIRE	305
5.2	ANALYSE DES INCIDENCES SUR LES ESPECES A L'ORIGINE DE LA DESIGNATION DES SITES NATURA 2000	305
6	ÉVALUATION DES INCIDENCES CUMULEES.....	309
7	CONCLUSION SUR L'EVALUATION DES INCIDENCES AU TITRE DE NATURA 2000.....	310
8	BIBLIOGRAPHIE.....	311
9	ANNEXES	312
9.1	ANNEXE : METHODES D'INVENTAIRE DE LA FAUNE, DE LA FLORE ET DES HABITATS.....	312
9.2	ANNEXE 2 : FORMULAIRE STANDARD DE DONNEES DU SITE FR 5400432 « MARAIS DE LA SEUDRE	315
9.3	ANNEXE 3 : FORMULAIRE STANDARD DE DONNEES DU SITE FR 5412020 « MARAIS ET ESTUAIRE DE LA SEUDRE, ILE D'OLERON »	322
9.4	ANNEXE 4 : FORMULAIRE STANDARD DE DONNEES DU SITE FR 5400438 « MARAIS ET FALAISES DES COTEAUX DE GIRONDE »	327
9.5	ANNEXE 5 : FORMULAIRE STANDARD DE DONNEES DU SITE FR 5412011 « ESTUAIRE DE LA GIRONDE, MARAIS DE LA RIVE NORD » ..	333
9.6	ANNEXE 6 : FORMULAIRE STANDARD DE DONNEES DU SITE FR 7200677 « ESTUAIRE DE LA GIRONDE ».....	339
	PIECE G : CLASSEMENT/DECLASSEMENT DES VOIRIES	343
	PIECE H : BILAN DE LA CONCERTATION.....	347
	PIECE I : AVIS EMIS SUR LE PROJET	355

RESUME NON TECHNIQUE

PRESENTATION DU PROJET

Le présent dossier est réalisé en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la RD750 (ex RN150) en entrée de Royan, entre le giratoire de l'aérodrome de Royan – Médis et la rocade (RD25), sur les communes de Royan et Médis, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département de la Charente-Maritime.

➤ Contexte et objectifs de l'opération

La RN150 est une route nationale qui relie Saintes à Royan. Elle constitue un axe majeur structurant du pays Royannais et du Département. Depuis le 10 septembre 2012, sa section comprise sur le territoire communal de Royan a été reclassée dans la voirie départementale en tant que RD750.

Les deux autres principales portes d'entrée dans Royan sont la RD733 en direction de Rochefort et la RD730 en direction de Bordeaux.

La RD750 est raccordée à la RD25, rocade de Royan, et dessert la zone commerciale de Royan – Médis qui se développe de part et d'autre de l'axe depuis le carrefour giratoire de l'aérodrome.

Cette entrée de ville connaît une superposition de flux, mêlant des flux de transit liés à l'attractivité touristique à des flux pendulaires domicile-travail, qui en font un axe très fréquenté. Le cumul de ces trafics conduit à une saturation des voies.

Les études de trafic ont mis en évidence plusieurs points de contraction de la circulation, principalement liés aux caractéristiques géométriques et aux capacités limitées des carrefours existants, qui ne permettent pas d'écouler le trafic. Des phénomènes de congestion récurrents sont observés aux heures de pointe et amplifiés durant l'été.

Cette situation entraîne un report du trafic de transit sur les voies de desserte internes à la zone commerciale de Royan 2, qui ne sont pas dimensionnées à cet effet.

Par ailleurs, l'absence d'aménagement spécifique à la circulation des bus ne permet pas d'assurer une desserte satisfaisante de la zone, avec une perte importante des vitesses commerciales.

Enfin, la continuité des circulations douces n'est pas assurée.



Illustration 1 : Situation géographique du projet

L'objectif du projet est donc d'améliorer les conditions de circulation sur cette entrée d'agglomération, en termes de sécurité routière et de fluidité du trafic, en séparant le trafic de transit du trafic d'échange avec les zones commerciales.

L'ensemble des acteurs du territoire partagent en outre l'objectif commun de renforcer l'image de cette entrée de ville et de sécuriser les déplacements doux.



Illustration 2 : Présentation de la zone d'étude

➤ Etudes et décisions antérieures

L'aménagement de la RN150 et de la RD750 en entrée de l'agglomération de Royan fait depuis longtemps partie des attentes des élus du territoire. Faute d'inscription de cette opération dans la programmation de l'Etat, s'agissant d'une voirie nationale, le Département de la Charente-Maritime a sollicité le classement de la voirie dans le réseau départemental, sur une section de 2 240 m comprise entre la rocade et l'aérodrome de Royan-Médis.

La RN150 sur cette section a été déclassée de la voirie nationale pour reclassement dans la voirie départementale, en RD750, par arrêté préfectoral du 10 septembre 2012.

Dès lors, le Département de la Charente-Maritime a engagé des études approfondies d'aménagement de l'axe, visant à diagnostiquer plus finement les causes des dysfonctionnements observés et à rechercher des solutions pérennes d'amélioration des conditions de déplacement, permettant de fluidifier la circulation et d'améliorer les conditions de desserte de la zone, en tenant compte des perspectives de développement du territoire.

Plusieurs scénarios ont ainsi été étudiés, comprenant différentes reconfigurations des carrefours existants et modifications du plan de circulation interne à la zone commerciale, avec, pour chaque scénario, une vérification des conditions de circulation par simulation dynamique du trafic.

Ces études de faisabilité ont abouti au choix d'une solution dont les caractéristiques géométriques ont été précisées dans le cadre des études d'avant-projet. Cette solution (variante D) a fait l'objet d'adaptations suite à la phase de concertation avec les acteurs concernés par le projet (Département de la Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération Royan Atlantique, communes de Médis et Royan) afin de tenir compte de la demande d'assurer une plus grande transparence entre les deux zones. Une nouvelle solution (variante R) a ainsi été étudiée.

A l'issue d'une phase d'analyse comparative multicritères de ces deux solutions, le Conseil Départemental a délibéré en janvier 2019 sur l'AVP de la variante R, objet de la présente enquête.

➤ Le projet présenté à l'enquête

Le schéma d'aménagement retenu vise à sécuriser les points d'échanges et à perfectionner leur fonctionnement par une augmentation de leur capacité et une meilleure répartition des flux.

Le projet comprend le réaménagement de la RD750 entre le carrefour giratoire avec la rocade (RD25) et le carrefour de l'aérodrome marquant l'entrée de la zone urbanisée de Royan.

Ce carrefour a fait l'objet d'un aménagement récent. Il présentait en effet une géométrie complexe, accidentogène et inadaptée en entrée de ville, en associant les caractéristiques d'un échangeur routier à un carrefour plan, offrant peu de visibilité et conduisant à des vitesses excessives. Afin de sécuriser les accès à l'aérodrome et à la rue Lavoisier desservant la zone commerciale Royan 2, ce carrefour a été réaménagé en carrefour giratoire, mis en service en 2015. Cet aménagement, porté par le Département de la Charente-Maritime, s'intègre pleinement au projet global de requalification de la RD750 entre Médis et la rocade de Royan, dont il constitue la première étape.

Les autres aménagements prévus comprennent :

- Le réaménagement du carrefour giratoire à l'Est de l'échangeur avec la RD25, dans les emprises existantes, pour permettre d'élargir l'anneau et le doublement des voies d'entrée sur le giratoire au Sud et à l'Est, sur lesquelles sont observées d'importantes remontées de file. Un allongement de la bretelle de sortie de la RD25 avait été réalisé en 2016 ;
- La création d'un carrefour giratoire pour l'accès à la zone Royan 2 au droit du supermarché Leclerc, raccordé à la rue Edouard Branly et à la rue Antoine-Laurent de Lavoisier. La rue Besson sera rétablie sur la rue Branly. La route des Brandes (voie communale n°11) est mise en impasse en amont de la RD750 et rétablie sur le giratoire Papin par la création d'une nouvelle voie longeant le bois à l'Est. Sur la section comprise entre le giratoire de la rocade et le giratoire Leclerc, la RD750 est aménagée en boulevard urbain, dans les emprises existantes, avec 2 voies en direction de Royan et une voie en direction de Médis, séparées par un terre-plein central ;
- La modification de l'accès à la zone d'activités de Médis et la sécurisation des échanges entre les deux zones commerciales. Le carrefour existant au droit des rues Marco Polo et Lavoisier est supprimé. A l'Est du giratoire Leclerc, la RD750 est aménagée en route bidirectionnelle à 2 voies. Une bretelle de sortie depuis l'Ouest permet de rejoindre un nouveau giratoire (giratoire Papin) qui relie la rue Denis

Papin par un passage inférieur. A l'Est de ce giratoire, une contre-allée est créée au Sud de la RD750, permettant de créer un nouvel accès à la zone commerciale de Médis depuis le giratoire de l'aérodrome. La rue Marco Polo est rétablie sur cette contre-allée par l'aménagement d'un plateau surélevé. Entre les giratoires Leclerc et Papin, la RD750 est déviée de son axe compte tenu des contraintes d'implantation des giratoires ;

- L'amélioration du plan de circulation de la zone Royan 2 est assurée grâce à la création d'une nouvelle voie au Nord-Est reliant la rue de la Puisade, raccordée au giratoire de l'aérodrome, à la rue Denis Papin par l'aménagement d'un giratoire. Au sud de la rue Denis Papin, un mini-giratoire urbain est réalisé sur la rue Lavoisier au débouché du passage inférieur, afin de sécuriser les échanges par un contrôle des vitesses d'approche. Compte tenu de la forte pente existante sur la rue Denis Papin (12% environ), la faisabilité d'aménager un giratoire au droit de ce carrefour n'est pas garantie du point de vue de la sécurité (pente trop marquée sur l'anneau, manque de visibilité, vitesse d'entrée excessive) ;
- La sécurisation des déplacements doux par l'aménagement d'une voie mixte piétons/cycles au nord de la RD750 entre le giratoire de la rocade et le giratoire Papin.

Les aménagements projetés sont présentés page suivante.

Les modélisations de trafic réalisées montrent qu'à l'horizon 2030, le projet permet d'assurer des conditions de circulation globalement fluides sur l'axe de la RD750, avec des temps de parcours divisés par 3 dans le sens Médis-Royan, section la plus problématique.

Cette fluidification générale conduit à l'annulation des effets de shunts¹ observés actuellement pour éviter les congestions de la RD750. La contre-allée côté Royan verra donc son trafic diminuer par rapport à l'état actuel.

¹ Utilisation d'un itinéraire alternatif afin d'éviter les congestions sur l'itinéraire initial

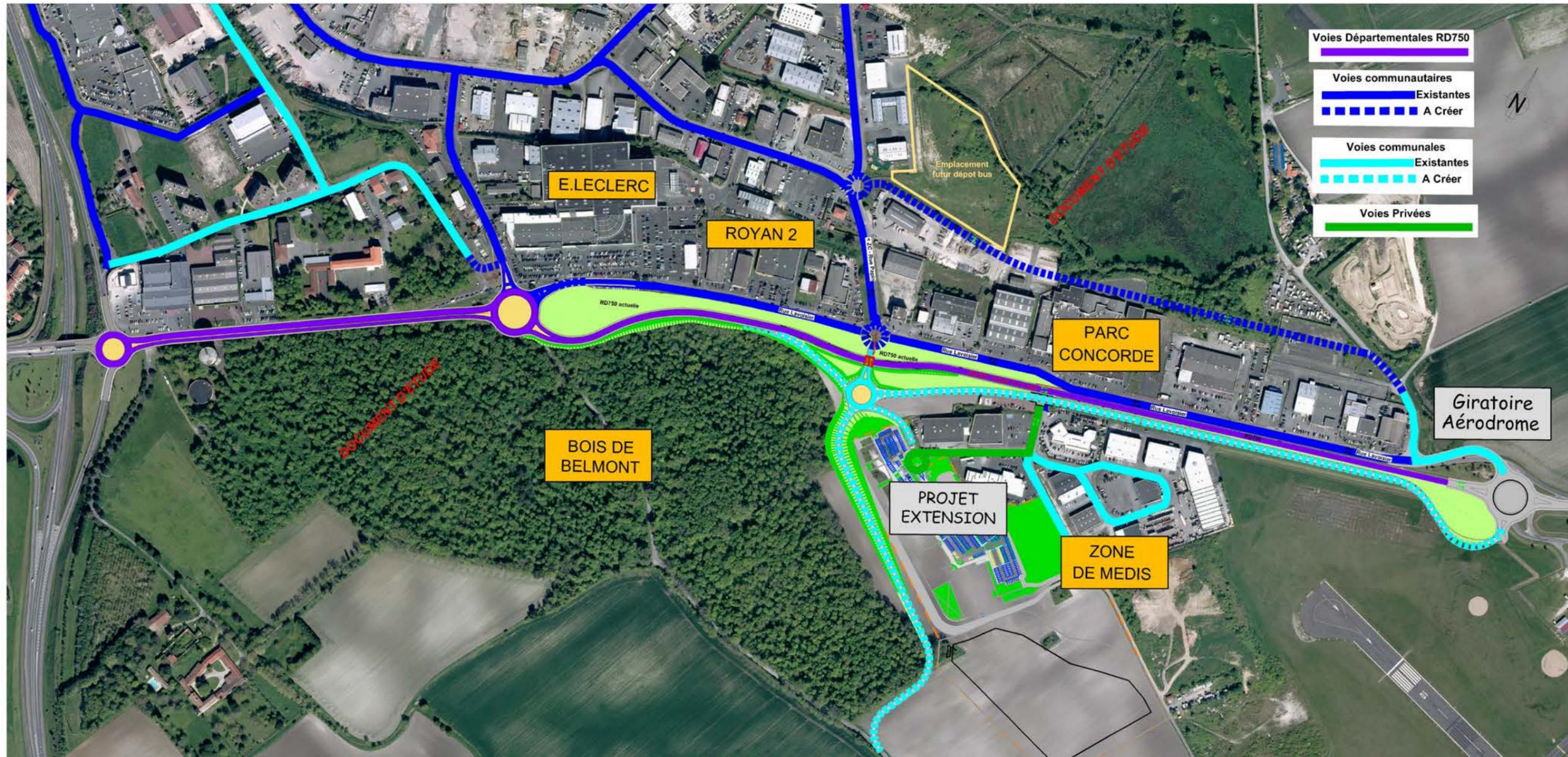


Illustration 3 : Présentation du projet

➤ **Phasage**

Les travaux seront réalisés en deux phases :

Phase 1 :

- Amélioration du giratoire d'accès à la rocade RD 25 (1) ;
- Réaménagement de la section courante entre (1) et (2) ;
- Réalisation du giratoire (2) de l'actuel carrefour à feux E. LECLERC/Bois de Belmont et dévoiement de la rue des Brandes vers la zone de Médis ;
- Réalisation du giratoire déporté (3a) d'accès à l'extension de la zone de Médis.

La phase 1 est décomposée en 2 tranches :

- La tranche 1 correspond à la réalisation du giratoire (2) ainsi que celui déporté (3a) ;
- La tranche 2 correspond à l'amélioration du giratoire (1) et au réaménagement de la section courante entre (1) et (2).

Phase 2 :

- Fermeture du carrefour à feux (4) Concorde/Zone de Médis ;
- Création de la contre-allée du giratoire (3a) vers le giratoire de l'aérodrome (5) ;
- Réalisation du passage dénivelé (PIGR) sous la RD750 reliant les 2 zones commerciales (3a) et (3b).

On se référera à l'illustration suivante.

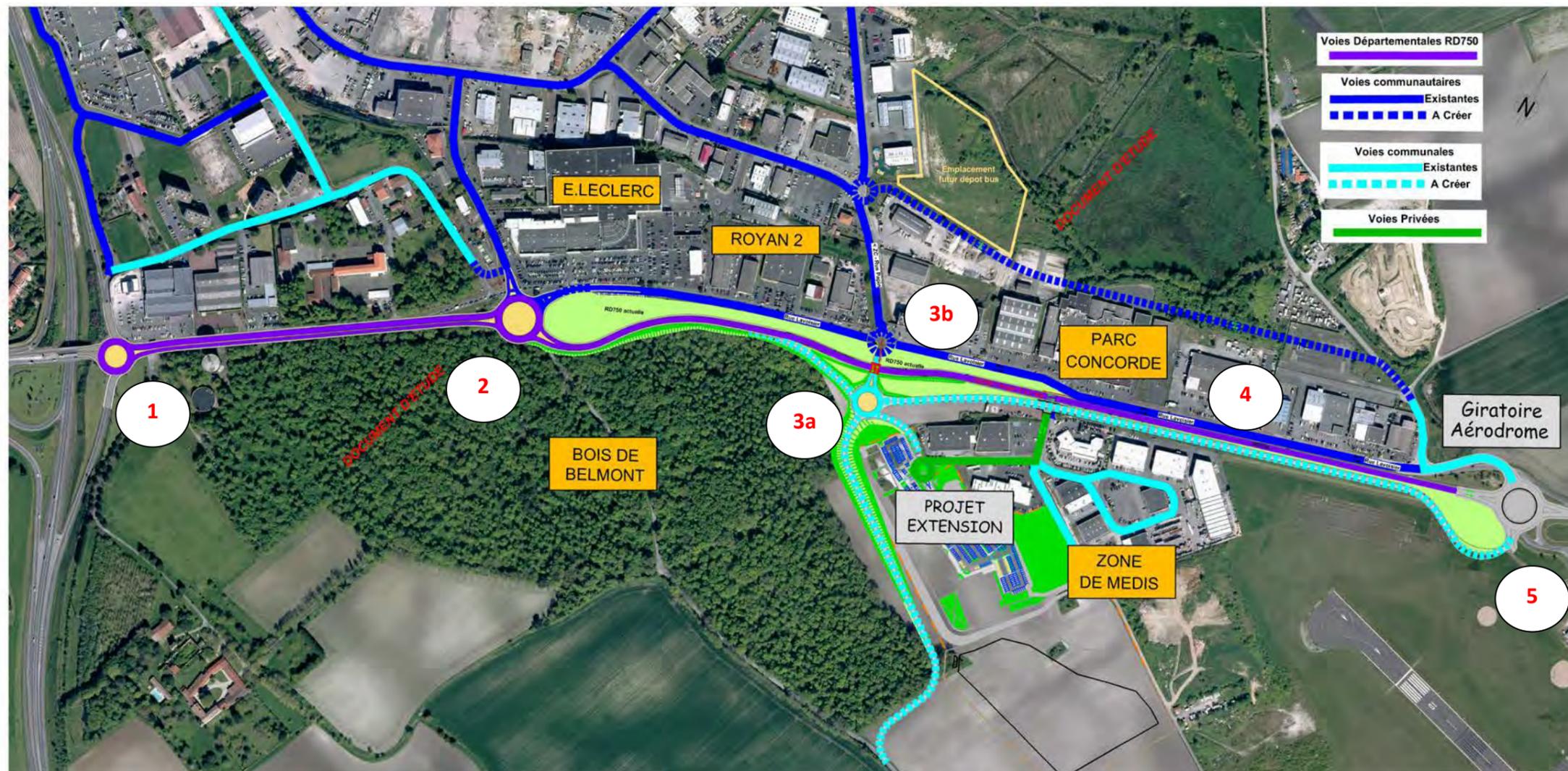


Illustration 4 : Phasage du projet Objet de l'enquête

Le présent dossier, soumis à consultation du public, est établi pour la mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'aménagement de la RD750 (ex RN150) en entrée de Royan, sur les communes de Royan et Médis, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département de la Charente-Maritime.

L'enquête publique porte également sur :

- La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme en vigueur sur la commune de Médis pour permettre la réalisation du projet ;
- Le classement des nouvelles voies créées dans le réseau communal et le déclassement de l'actuelle route des Brandes dans le domaine privé.

Après examen au cas par cas en référence à la rubrique 6°a de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement, le projet n'a pas été soumis à étude d'impact (décision préfectorale du 27 juin 2017 ; Région Nouvelle-Aquitaine).

Ainsi, la présente enquête publique est régie par les articles L.110-1 et suivants et R.111-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE

Le présent dossier d'enquête s'articule comme suit :

➤ **Pièce A : Objet de l'enquête – Informations juridiques et administratives**

Cette pièce présente le déroulement des études et des procédures réglementaires liées à l'opération et les textes régissant l'enquête publique.

➤ **Pièce B : Plan de situation**

Ce plan permet de localiser la zone du projet.

➤ **Pièce C : Notice explicative**

La notice explicative comprend l'ensemble des éléments requis au titre du code de l'expropriation (article R.112-4) permettant d'apprécier l'utilité publique du projet, et traduit les engagements du Maître d'ouvrage pour maîtriser les impacts du projet sur l'environnement.

Elle présente les objectifs de l'opération au regard du diagnostic de la situation actuelle, et indique les raisons pour lesquelles, parmi les différents partis d'aménagement envisagés, le projet présenté à l'enquête a été retenu, et notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement. Elle présente le projet et ses principales caractéristiques. Elle comprend également l'appréciation sommaire des dépenses, en distinguant le coût des travaux, le coût des acquisitions foncières et le coût des mesures en faveur de l'environnement.

➤ **Pièce D : Plan général des travaux**

Ce plan présente les emprises du projet et les aménagements qui seront mis en œuvre.

➤ **Pièce E : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

Cette pièce présente les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Médis afin de permettre la réalisation du projet. Elle précise les adaptations à apporter aux dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec les composantes du projet soumis à enquête publique.

➤ **Pièce F : Evaluation des incidences Natura 2000**

Conformément aux articles L.414-4-III-1° et R.414-19-I-3° du Code de l'environnement, les travaux et projets devant faire l'objet d'une étude d'impact au titre des articles R.122-2 et R.122-3 de ce même code doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000. L'article R.414-21 du Code de l'environnement dispose que cette évaluation doit être jointe au dossier d'enquête publique, et en constitue une pièce essentielle.

➤ **Pièce G : Classement/Déclassement**

Cette pièce présente les statuts des voiries.

➤ **Pièce H : Bilan de la concertation**

Le projet d'aménagement de l'entrée de Royan a fait l'objet d'une concertation publique par le biais de réunions avec les élus locaux et les commerçants des zones d'activités de Royan II et Médis. Deux réunions publiques ont été organisées : en mars 2018 par le Président du conseil Départemental et le maire de Royan, et en mars 2019 par le Conseil Départemental et les communes.

Cette pièce présente le déroulement et le bilan de cette phase de concertation.

➤ **Pièce I : Avis**

Cette pièce regroupe l'ensemble des avis qui ont été émis sur le projet durant la phase d'instruction du dossier, préalablement à l'ouverture de l'enquête ainsi que les annexes du dossier.

NOM ET ADRESSE DU MAITRE D'OUVRAGE

La déclaration d'utilité publique est demandée au bénéfice du Département de la Charente-Maritime, en tant que maître d'ouvrage de l'opération.

**DEPARTEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME**

Direction des infrastructures
37 rue de l'Alma
BP10300
17107 SAINTES CEDEX

SIRET : 221 700 016 00738

PLAN GENERAL DU DOSSIER

RESUME NON TECHNIQUE	5
PIECE A : OBJET DE L'ENQUETE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES	13
PIECE B : PLAN DE SITUATION	25
PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE	33
PIECE D : PLAN GENERAL DES TRAVAUX.....	141
PIECE E : DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MEDIS	145
PIECE F : DOSSIER D'EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000	255
PIECE G : CLASSEMENT/DECLASSEMENT DES VOIRIES.....	343
PIECE H : BILAN DE LA CONCERTATION	347
PIECE I : AVIS EMIS SUR LE PROJET	355

PIECE A : OBJET DE L'ENQUETE – INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

SOMMAIRE

1	OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE	15
1.1	OBJET DE L'ENQUETE	15
1.2	TEXTES REGISSANT L'ENQUETE	16
1.2.1	<i>Les codes</i>	16
1.2.2	<i>Textes relatifs à la concertation</i>	16
1.2.3	<i>Textes relatifs à l'enquête publique</i>	16
1.2.4	<i>Textes relatifs à la DUP</i>	16
1.2.5	<i>Textes relatifs à la déclaration de projet</i>	16
1.2.6	<i>Textes relatifs à la protection du patrimoine</i>	16
1.2.7	<i>Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement</i>	16
1.2.8	<i>Textes relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques</i>	16
1.2.9	<i>Textes relatifs à la protection de la faune et de la flore</i>	17
1.2.10	<i>Textes relatifs à la protection des sites Natura 2000</i>	17
1.2.11	<i>Textes relatifs à la protection contre le bruit</i>	17
1.2.12	<i>Textes relatifs à la protection de l'air</i>	17
1.2.13	<i>Textes concernant la sécurité et la santé sur les chantiers</i>	17
1.2.14	<i>Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme</i>	17
1.2.15	<i>Textes relatifs au classement/déclassement</i>	17
2	INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION	18
2.1	AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE	19
2.1.1	<i>Les études préalables à la déclaration d'utilité publique</i>	19
2.1.2	<i>La concertation publique</i>	19
2.1.3	<i>Les avis demandés sur le projet</i>	19
2.2	DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE	20
2.2.1	<i>Ouverture de l'enquête</i>	20
2.2.2	<i>Publicité de l'enquête</i>	20
2.2.3	<i>Déroulement de l'enquête</i>	20
2.2.4	<i>Clôture de l'enquête</i>	20
2.3	A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE	21
2.3.1	<i>La déclaration d'utilité publique</i>	21
2.3.2	<i>La mise en compatibilité des documents d'urbanisme</i>	21
2.4	AU-DELA DE L'ENQUETE PUBLIQUE	22
2.4.1	<i>Les études de conception détaillée</i>	22
2.4.2	<i>Enquête parcellaire et acquisitions foncières</i>	22
2.4.3	<i>Demande d'autorisation environnementale</i>	22
2.4.4	<i>Archéologie préventive</i>	23
2.4.5	<i>Travaux et bilan après mise en service</i>	23

1 OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

1.1 OBJET DE L'ENQUETE

En application de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement, modifié par l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale (également dénommée "étude d'impact").

L'article R.122-2 du Code de l'Environnement, modifié par le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, pris pour application de l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016, fixe en annexe la liste des projets assujettis à évaluation environnementale, et précise, pour chaque catégorie d'aménagement, la soumission à étude d'impact de façon systématique ou au cas par cas.

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
<p>6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique).</p> <p>On entend par "route" une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.</p>	<p>a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.</p> <p>b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</p> <p>c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</p>	<p>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.</p> <p>b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km.</p> <p>c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</p>

Le projet d'aménagement de la RD750 en entrée de Royan sur les communes de Royan et Médis a fait l'objet d'un examen au cas par cas en référence à la rubrique 6^a de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement. Par décision préfectorale du 27 juin 2017, il n'a pas été soumis à étude d'impact. Cet avis est joint en pièce H.

L'enquête sera menée au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et concomitamment à une enquête visant à la mise en compatibilité du document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Médis ainsi qu'une enquête parcellaire.

La présente enquête publique porte sur :

- L'utilité publique du projet ;
- La mise en compatibilité du PLU de Médis ;
- Le classement et le déclassement de voiries.

L'enquête parcellaire sera menée ultérieurement, concomitamment à la procédure d'autorisation environnementale.

De même, le Maître d'ouvrage demandera l'ensemble des autorisations requises pour le projet dans le cadre des études de conception détaillée, préalablement au démarrage des travaux. Ces procédures pourront donner lieu à l'organisation d'une nouvelle enquête publique.

1.2 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

Il s'agit d'une liste non exhaustive des principaux textes en vigueur à la date du 1er janvier 2018 pour chacune des thématiques concernées.

1.2.1 Les codes

- Code de l'Environnement ;
- Code de l'Urbanisme ;
- Code de la Voirie routière ;
- Code du Patrimoine ;
- Code des Transports ;
- Code de l'Expropriation.

1.2.2 Textes relatifs à la concertation

- La directive n°2003-35/CE du 26 mai 2003 relative à la participation du public à l'élaboration de certains plans et programmes ;
- La directive n° 2003/4/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil ;
- Les articles L.103-2 et R.103-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

1.2.3 Textes relatifs à l'enquête publique

- Les articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-27 du Code de l'Environnement, s'agissant d'une opération susceptible d'affecter l'environnement ;

1.2.4 Textes relatifs à la DUP

- L'ordonnance n° 2014-1345 du 6 novembre 2014 relative à la partie législative du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (entrée en vigueur au 1er janvier 2015) ;
- Le décret 2014-1635 du 26 décembre 2014 relatif à la partie réglementaire du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Les articles L.11-1 et suivants et R.11-1 et suivants du Code l'Expropriation pour cause d'utilité publique ;

1.2.5 Textes relatifs à la déclaration de projet

- L'article L.126-1 du Code de l'Environnement ;
- Les articles R.126-1 à R.126-4 du Code de l'Environnement, relatifs à la déclaration de projet ;

1.2.6 Textes relatifs à la protection du patrimoine

- L.521-1 et suivants ainsi que le décret d'application n°2004-490 du 3 juin 2004 portant sur l'archéologie préventive.

1.2.7 Textes relatifs à l'étude d'impact sur l'environnement

- La directive 2014/52/UE du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- La directive n° 2003/4/CE du parlement européen et du conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil ;
- Les articles R.122-1 à R.122-15 du Code de l'Environnement relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement ;
- L.350-1 à L.350-3 reprenant la loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la mise en valeur des paysages ;
- La circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale.

1.2.8 Textes relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques

- La directive 2000/60/CE du 23 octobre 2000 (DCE) établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau ;
- La directive 2006/118/CE du 12 décembre 2006 sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
- La directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 établissant des normes de qualité environnementale dans le domaine de l'eau ;
- La directive 2014/80/UE du 20 juin 2014 modifiant l'annexe II de la directive 2006/118/CE du Parlement européen et du Conseil sur la protection des eaux souterraines contre la pollution et la détérioration ;
- La directive Inondations 2007/60/CE ;
- La loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.

1.2.9 Textes relatifs à la protection de la faune et de la flore

- La Convention de Berne, adoptée le 19 septembre 1979, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe ;
- La directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- La directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- L'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies à l'article L.411-2 du Code de l'Environnement ;
- Les articles L.411-1 à L.411-10 et L.414-1 à L.414-7 reprenant la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages ;

1.2.10 Textes relatifs à la protection des sites Natura 2000

- La directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- Les articles L.414-1 à L.414-7 et articles R.414-1 à R.414-27 du Code de l'Environnement, relatifs à la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages ;
- La circulaire du 26 décembre 2011 relative au régime d'autorisation administrative propre à Natura 2000 ;
- La circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- La circulaire du 27 avril 2012 relative à la gestion contractuelle des sites Natura 2000 majoritairement terrestres en application des articles R. 414-8 à 18 du Code de l'Environnement.

1.2.11 Textes relatifs à la protection contre le bruit

- Les articles L.571-9 à L.571-10-1 du Code de l'Environnement relatifs aux aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- Les articles R.571-44 à R.571-52-1 du Code de l'Environnement relatifs à la limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres ;
- La circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

1.2.12 Textes relatifs à la protection de l'air

- Le Décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air ;
- La constitutionnalisation par la charte de l'environnement du principe du droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ;
- La loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite LAURE, codifiée aux articles L.220-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- Les articles R.221-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- La circulaire n°98-36 du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement.

1.2.13 Textes concernant la sécurité et la santé sur les chantiers

- Les textes applicables relatifs à la sécurité et la protection de la santé lors de chantiers de bâtiments ou de génie civil sont les suivants :
 - Directive européenne du 24 juin 1992 ;
 - Articles L.4531-1 et suivants du Code du Travail ;
 - Articles R.4532-77 (V) et suivants du Code du Travail.

1.2.14 Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

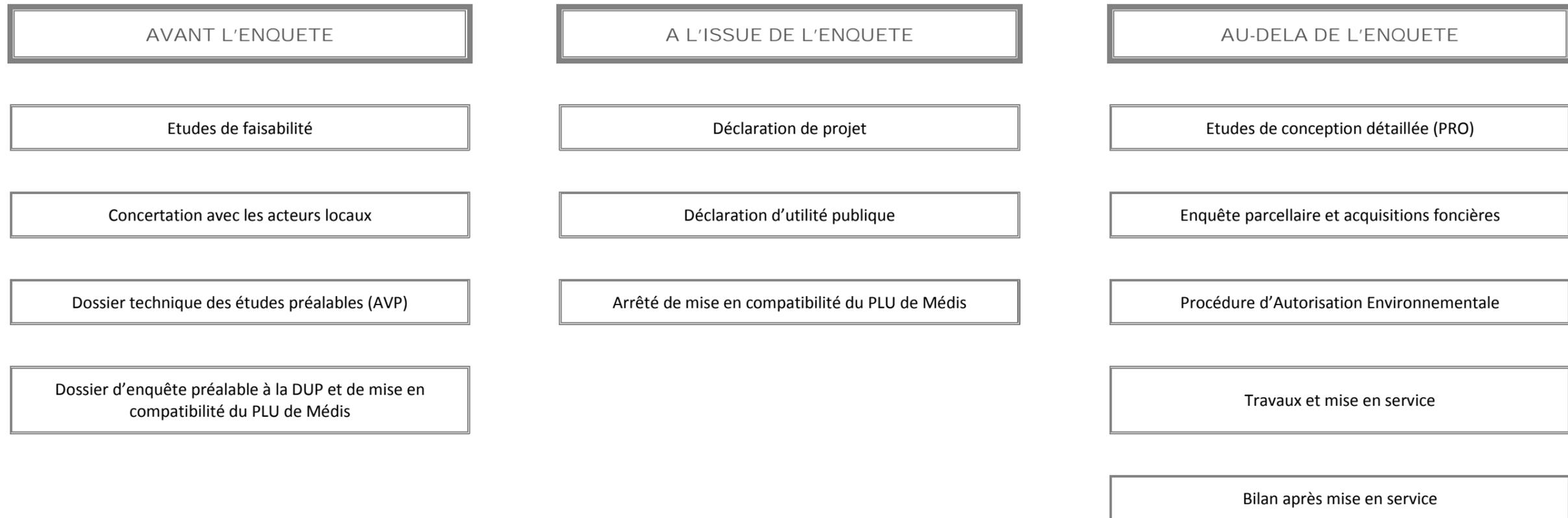
- Les articles L.153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme ;
- L'article R.153-14 du Code de l'Urbanisme ;
- Les articles L.104-1 et suivants et R.104-1 et suivants du Code de l'Urbanisme relatifs à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

1.2.15 Textes relatifs au classement/déclassement

- Les articles L.131-4 et L.141-3 du code de la voirie routière.

2 INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

Le déroulement des études et les procédures réglementaires liées à l'opération sont présentés schématiquement ci-dessous.



2.1 AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1.1 Les études préalables à la déclaration d'utilité publique

L'aménagement de la RD750 en entrée de l'agglomération de Royan fait depuis longtemps partie des attentes des élus du territoire. Faute d'inscription de cette opération dans la programmation de l'Etat, s'agissant d'une voirie nationale, le Département de la Charente-Maritime a sollicité le classement de la voirie dans le réseau départemental, sur une section de 2 240 m comprise entre la rocade et l'aérodrome de Royan-Médis.

La RN150 sur cette section a été déclassée de la voirie nationale pour reclassement dans la voirie départementale, en RD750, par arrêté préfectoral du 10 septembre 2012.

Dès lors, le Département de la Charente-Maritime a engagé des études approfondies d'aménagement de l'axe, visant à diagnostiquer plus finement les causes des dysfonctionnements observés et à rechercher des solutions pérennes d'amélioration des conditions de déplacement, permettant de fluidifier la circulation et d'améliorer les conditions de desserte de la zone, en tenant compte des perspectives de développement du territoire.

Plusieurs scénarios ont ainsi été étudiés, comprenant différentes reconfigurations des carrefours existants et modifications du plan de circulation interne à la zone commerciale, avec, pour chaque scénario, une vérification des conditions de circulation par simulation dynamique du trafic.

Ces études de faisabilité ont été menées par SEGIC Ingénierie et SORMEA entre 2012 et 2014.

Elles ont abouti au choix d'une solution dont les caractéristiques géométriques ont été précisées dans le cadre des études d'avant-projet menées par SEGIC Ingénierie entre 2015 et 2017. Cette solution (variante D) a fait l'objet d'adaptations suite à la phase de concertation avec les acteurs concernés par le projet afin de tenir compte de la demande d'assurer une plus grande transparence de la desserte de la zone commerciale de Médis, située au sud de la RD750 et en cours d'extension, vis-à-vis de la desserte de Royan 2, au Nord de la RD750. Une nouvelle solution (variante R) a ainsi été étudiée.

A l'issue d'une phase d'analyse comparative multicritères de ces deux solutions, le Conseil Départemental a retenu la variante R, objet de la présente enquête, le 21 décembre 2018 (approbation AVP n°2018-12-87).

Afin d'assurer la meilleure intégration possible du projet dans son environnement, le Département a par ailleurs engagé des études paysagères, menées par l'agence AEI, visant à définir le plan des aménagements paysagers.

Enfin, le bureau d'étude BIOTOPE s'est vu confier la mission d'évaluation des incidences Natura 2000 et la réalisation d'une expertise zone humide.

Le présent dossier d'enquête a été réalisé par le bureau d'étude SEGIC Ingénierie.

2.1.2 La concertation publique

Le projet d'aménagement de la RD750 en entrée de Royan n'a pas fait l'objet d'une concertation publique au sens de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme ou de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, cette procédure n'étant pas rendue obligatoire dans le cas de la présente opération.

Le Département a néanmoins assuré une communication et de nombreux échanges continus avec les acteurs concernés par le projet (communes, CARA, association des commerçants de Royan 2, Etixia), de manière à aboutir au choix d'un projet partagé.

Le public a été informé des avancées du projet via la presse locale. Une première réunion publique a par ailleurs été organisée début mars 2018 par le Président du Conseil Départemental et le maire de Royan. Une seconde réunion publique a eu lieu en mars 2019, elle a été organisée par le Conseil Départemental et les communes.

Le bilan de ces échanges est présenté en Pièce H du présent dossier.

2.1.3 Les avis demandés sur le projet

Plusieurs avis ont été demandés sur le projet préalablement à la présente enquête publique.

Il a été soumis à l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale Nouvelle-Aquitaine pour examen au cas par cas en référence à la rubrique 6°a de l'annexe à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement. Par décision préfectorale du 27 juin 2017, le projet n'a pas été soumis à étude d'impact. Cet avis est joint en pièce H.

Par ailleurs, le projet n'étant pas compatible avec les dispositions des documents d'urbanisme en vigueur sur la commune de Médis, la présente enquête publique porte également sur la mise en compatibilité du PLU de Médis, approuvé le 26/04/2012.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Médis sont présentées en Pièce E du présent dossier d'enquête, ainsi que :

- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint de l'Etat, de la commune, et des personnes publiques associées, organisée par le Préfet de la Charente-Maritime le xx ;
- l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale relative à la mise en compatibilité du PLU de Médis, rendu le xxx.

En raison de la servitude aéronautique de l'aérodrome Royan-Médis, le projet a été soumis à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) par courrier du 30 octobre 2017.

2.2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La procédure et le déroulement de l'enquête publique sont définis aux articles L.110-1 et R.112-1 à 24 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2.2.1 Ouverture de l'enquête

C'est au préfet de département qu'il appartient d'ouvrir et d'organiser l'enquête publique.

L'enquête publique est ouverte soit à la préfecture du département, soit à la mairie de l'une des communes où doit être réalisée l'opération en vue de laquelle l'enquête est demandée.

Le préfet saisit le Président du Tribunal Administratif en vue de la désignation du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête.

Le préfet, après avoir consulté le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, prévoit les conditions d'ouverture et de déroulement de l'enquête publique, portées à la connaissance du public par arrêté.

A cette fin, il définit l'objet de l'enquête, la date à laquelle celle-ci sera ouverte et sa durée, qui ne peut être inférieure à quinze jours.

Il détermine également les heures et le lieu où le public pourra prendre connaissance du dossier et formuler ses observations sur un registre ouvert à cet effet. Ce registre, à feuillets non mobiles, est coté et paraphé par le commissaire enquêteur, le président de la commission d'enquête ou l'un des membres de celle-ci. Enfin, il désigne le lieu où siègera le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête.

S'il en existe un, il peut indiquer l'adresse du site internet sur lequel les informations relatives à l'enquête pourront être consultées. Si cela lui paraît approprié, il peut prévoir les moyens offerts aux personnes intéressées afin qu'elles puissent communiquer leurs observations par voie électronique.

2.2.2 Publicité de l'enquête

Le préfet fait procéder à la publication, en caractères apparents, d'un avis au public l'informant de l'ouverture de l'enquête dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans tout le département. Cet avis est publié huit jours au moins avant le début de l'enquête. Il est ensuite rappelé dans les huit premiers jours suivant le début de celle-ci.

En outre, l'avis est également rendu public par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans au moins toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération projetée doit avoir lieu.

2.2.3 Déroulement de l'enquête

Pendant toute la durée de l'enquête, fixée par l'arrêté, des observations sur l'utilité publique de l'opération peuvent être consignées, par toute personne intéressée, directement sur les registres d'enquête, ou être adressées par correspondance, au lieu fixé par cet arrêté, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Il en est de même des observations qui seraient présentées par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat.

Les observations peuvent, si l'arrêté le prévoit, être adressées par voie électronique.

Toutes les observations écrites sont annexées au registre d'enquête ouvert à cet effet.

Indépendamment des dispositions qui précèdent, les observations sur l'utilité publique de l'opération sont également reçues par le commissaire enquêteur, par le président de la commission d'enquête ou par l'un des membres de la commission qu'il a délégué à cet effet au lieu, jour et heure annoncés par l'arrêté, s'il en a disposé ainsi.

2.2.4 Clôture de l'enquête

A l'issue de l'enquête, le ou les registres d'enquête sont, selon les lieux où ils ont été déposés, clos et signés soit par le maire, soit par le préfet qui a pris l'arrêté.

Le préfet ou le maire en assure la transmission, dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête examine les observations recueillies et entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter ainsi que l'expropriant, s'il en fait la demande. Pour ces auditions, le président peut déléguer l'un des membres de la commission.

Dans un délai d'un mois à compter de la fermeture de l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rédige un rapport énonçant ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres assortis du rapport énonçant ses conclusions au préfet.

Une copie du rapport dans lequel le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête énonce ses conclusions motivées est déposée par le préfet à la mairie de chacune des communes où s'est déroulée l'enquête.

Une copie est, en outre, déposée en préfecture du département.

Les demandes de communication des conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, peuvent être adressées au préfet du département où s'est déroulée l'enquête. Celui-ci peut soit inviter le demandeur à prendre connaissance de ces conclusions à l'une des mairies dans lesquelles une copie de ce document a été déposée, soit lui en adresser une copie, soit assurer la publication de ces conclusions en vue de leur diffusion aux demandeurs.

2.3 A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.3.1 La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique de l'opération sera prononcée par arrêté préfectoral au plus tard un an après la clôture de l'enquête.

Cet arrêté sera publié au recueil des actes administratifs du département concerné et affiché pendant un mois dans chacune des mairies concernées. La mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. Chacune des formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

L'acte prononçant la déclaration d'utilité publique précisera le délai dans lequel l'expropriation devra être réalisée. Ce délai ne peut être supérieur à cinq ans. Un acte pris dans la même forme peut être prorogé une fois, sans nouvelle enquête en l'absence de circonstances nouvelles, les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale à la durée initialement fixée. Toute autre prorogation ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'État.

2.3.2 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La procédure relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme étant menée en parallèle de la déclaration d'utilité publique, l'enquête publique est assurée par l'enquête préalable à la DUP.

A l'issue de l'enquête publique, le préfet soumet pour avis au conseil municipal, le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint. Celui-ci dispose alors d'un délai de 2 mois pour émettre son avis. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans ce délai.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

2.4 AU-DELA DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.4.1 Les études de conception détaillée

A l'issue de l'enquête, les études de conception détaillée (PRO) seront poursuivies en tenant compte des observations recueillies au cours de la présente enquête.

2.4.2 Enquête parcellaire et acquisitions foncières

A ce stade des études, le Maître d'ouvrage n'est pas en mesure de déterminer précisément les parcelles à acquérir ou à exproprier pour permettre la réalisation des travaux. Ainsi, une enquête parcellaire sera menée ultérieurement à la déclaration d'utilité publique en vue de l'obtention de l'arrêté de cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet. Les propriétaires concernés ou les ayants droit seront appelés à faire valoir leurs droits au cours de cette enquête.

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la maîtrise des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et la procédure de transfert de gestion conformément au Code général de la propriété des personnes publiques.

2.4.3 Demande d'autorisation environnementale

A compter du 1er mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA), sont fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.

La nouvelle procédure d'autorisation conduit ainsi à une décision unique du préfet de département, pour l'ensemble des décisions de l'État relevant :

- du code de l'environnement : autorisation au titre des ICPE ou des IOTA, autorisation spéciale au titre de la législation des réserves naturelles nationales, autorisation spéciale au titre de la législation des sites classés, dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés, agrément pour l'utilisation d'OGM, agrément des installations de traitement des déchets, déclaration IOTA, enregistrement et déclaration ICPE, autorisation pour l'émission de gaz à effet de serre
- du code forestier : autorisation de défrichement ;
- du code de l'énergie : autorisation d'exploiter les installations de production d'électricité ;
- du code des transports, code de la défense et code du patrimoine : autorisation pour l'établissement d'éoliennes.

Le Maître d'ouvrage demandera l'ensemble des autorisations requises pour le projet dans le cadre des études de conception détaillée, préalablement au démarrage des travaux. Ces procédures pourront donner lieu à l'organisation d'une nouvelle enquête publique.

➤ Procédure loi sur l'eau

En application des articles L.214-1 et suivants du Code de l'environnement, un dossier loi sur l'eau sera élaboré au stade des études ultérieures. Il précisera les effets attendus du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux et les mesures d'accompagnement à mettre en place, en accord avec les services instructeurs de la Police de l'Eau.

Une réunion de cadrage avec les services instructeurs de la Police de l'Eau sera organisée afin de déterminer le régime de procédure dont le projet relève (déclaration ou autorisation).

Si le projet est soumis à autorisation, un dossier de demande d'autorisation environnementale sera élaboré, composé des pièces, documents et informations nécessaires à chacun des domaines concernés par la demande.

➤ Procédures espèces protégées

Le projet étant situé à proximité immédiate d'un site Natura 2000, il a fait l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 au regard des objectifs de conservation des habitats et des espèces ayant justifié la désignation de ce site, conformément à l'article R.414-23 du Code de l'Environnement.

Si certaines de ces espèces végétales ou animales font l'objet d'une protection stricte en application de l'article L.411-1 du code de l'environnement, qui peut consister selon les cas en une interdiction de détruire ou perturber les individus, ou plus largement de détruire, altérer, dégrader les sites de reproduction et aires de repos de ces espèces, le projet pourra en outre nécessiter une demande de dérogation à ces interdictions, conformément à l'article L.411-2 du code de l'environnement.

Cette demande de dérogation peut être accordée sous certaines conditions pour des motifs d'intérêt public majeur, après avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN).

➤ Procédure de défrichement

Tout défrichement, aussi minime soit-il, dans un espace boisé d'au moins 1 ha d'un seul tenant, même divisé en plusieurs propriétés distinctes, nécessite l'obtention d'une autorisation préalable.

Ainsi, le projet devra faire l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement.

2.4.4 Archéologie préventive

Le projet étant situé dans une zone archéologique sensible, il sera soumis pour avis au Préfet de Région, via le Service Régional de l'Archéologie de la Direction des Affaires Culturelles (DRAC), afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques. Un diagnostic d'archéologie préventive, éventuellement suivi par des fouilles, pourra alors être prescrit, conformément aux articles L.521-1 et suivants du Code du Patrimoine.

2.4.5 Travaux et bilan après mise en service

Pendant la phase de construction, le maître d'ouvrage veillera à la mise en œuvre des dispositions arrêtées lors des études de détails. Avant la mise en service, un contrôle de conformité sera effectué.

Dans les 6 mois suivant la mise en service, un bilan de sécurité sera réalisé. Il en sera de même dans les 3 ans qui suivront la mise en service.

Un bilan financier de l'opération sera également réalisé par le maître d'ouvrage.

PIECE B : PLAN DE SITUATION

SITUATION GEOGRAPHIQUE ET ADMINISTRATIVE

Le projet présenté à l'enquête publique porte sur l'aménagement de la RD750 (ex RN150) en entrée de Royan, entre le giratoire de l'aérodrome de Royan – Médis et la rocade (RD25), sur les communes de Royan et Médis, dans le Département de la Charente-Maritime.

Les communes de Royan et Médis sont rattachées à la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique (CARA), structure porteuse du SCoT, dont Royan constitue la ville centre.

La RD750 constitue l'une des principales portes d'entrée dans Royan. Elle est raccordée à la RD25, rocade de Royan, et dessert la zone commerciale de Royan – Médis qui se développe de part et d'autre de l'axe depuis le carrefour giratoire de l'aérodrome.

DEFINITION DE LA ZONE D'ETUDE

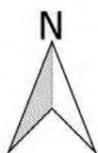
La zone d'étude a été définie par une bande d'environ 400 mètres de part et d'autre de l'axe de la RD750 entre le giratoire de l'aérodrome de Royan – Médis et la rocade (RD25), de manière à englober l'ensemble du territoire susceptible d'être impacté par le projet.

Plan de situation

RD750 - Aménagement de l'entrée de Royan

Légende

-  Communauté d'Agglomération Royan Atlantique
-  Limites communales
-  Zone d'étude



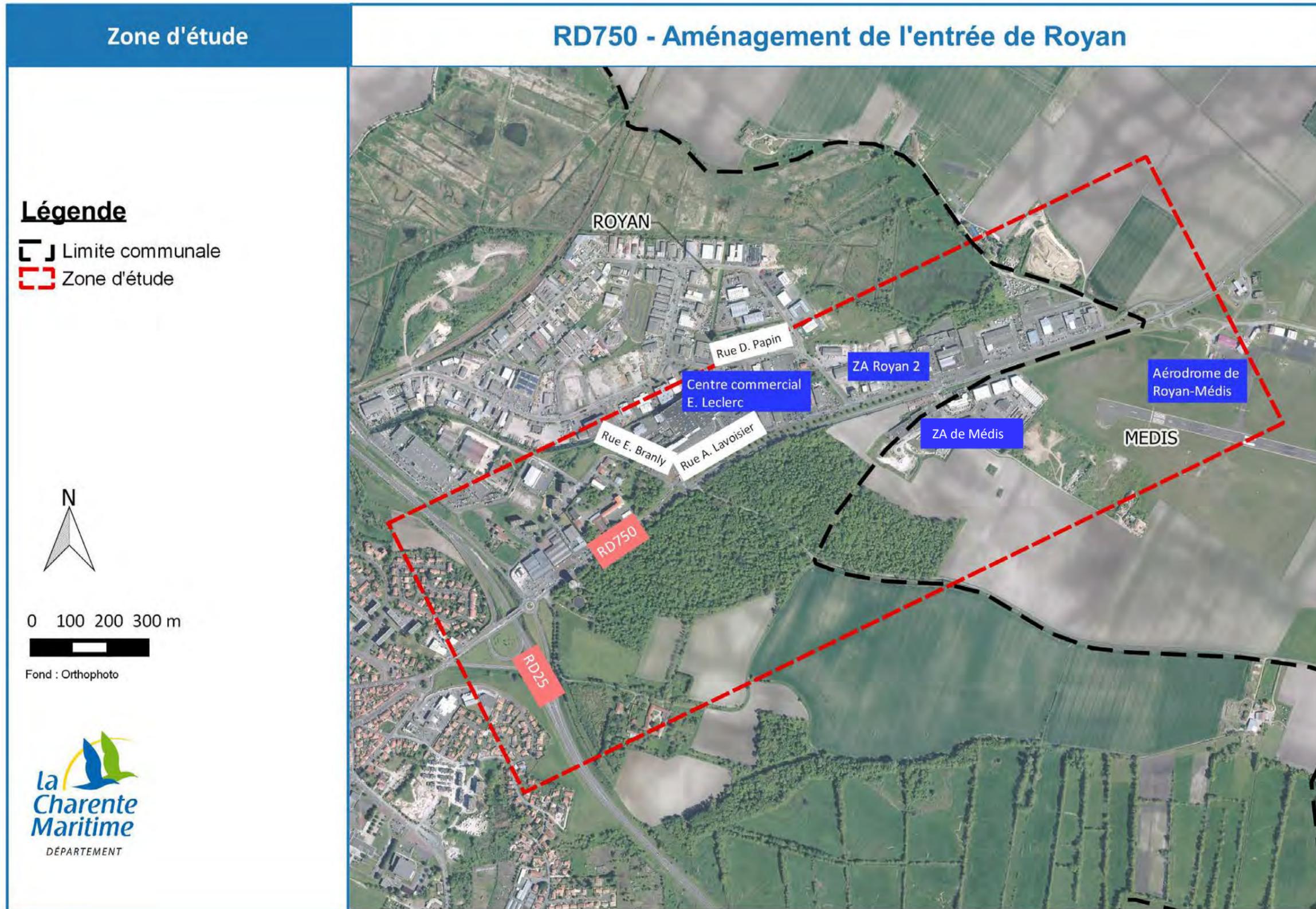
0 5 10 km



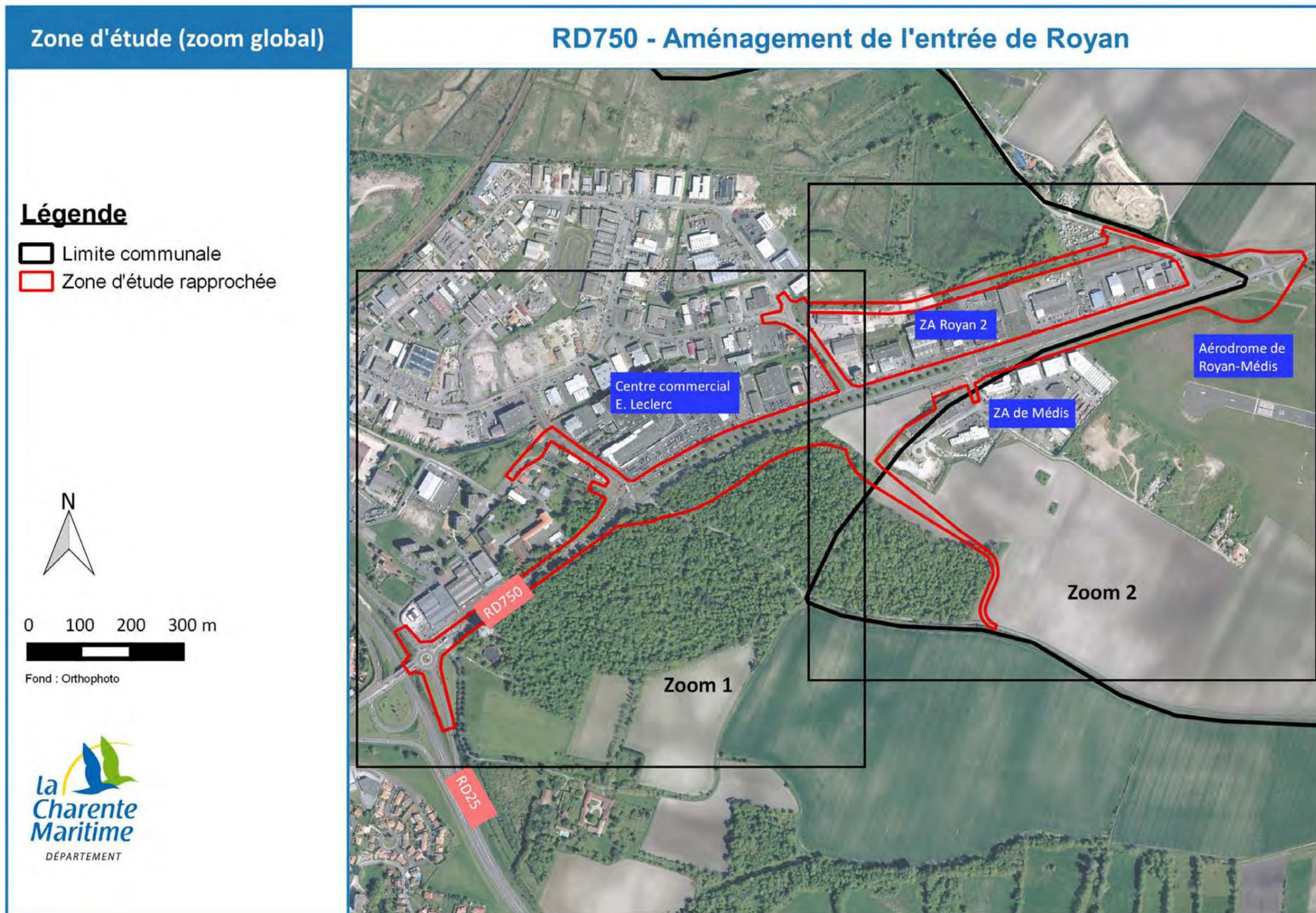
Fond : Orthophoto



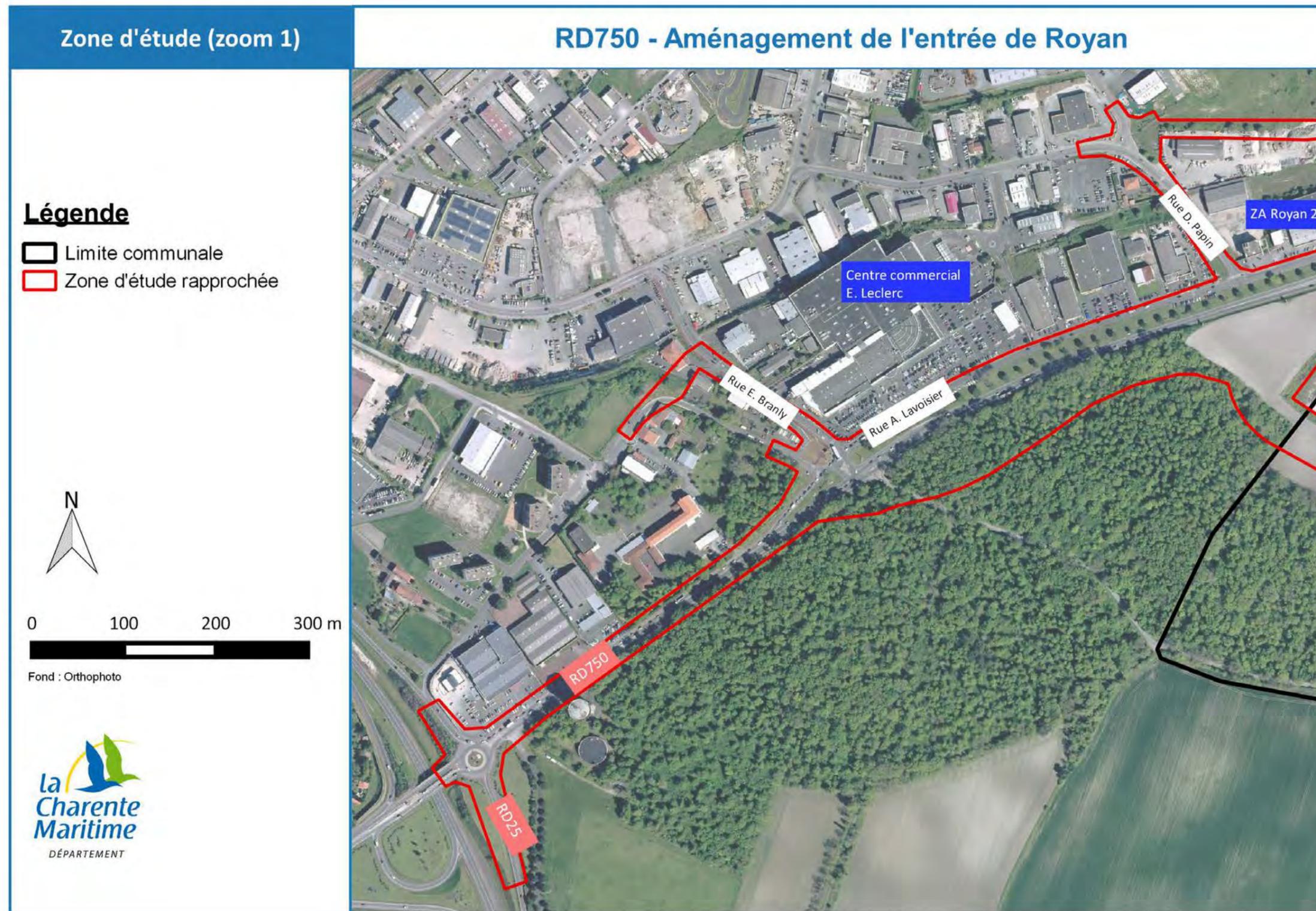
Carte 1 : Plan de situation



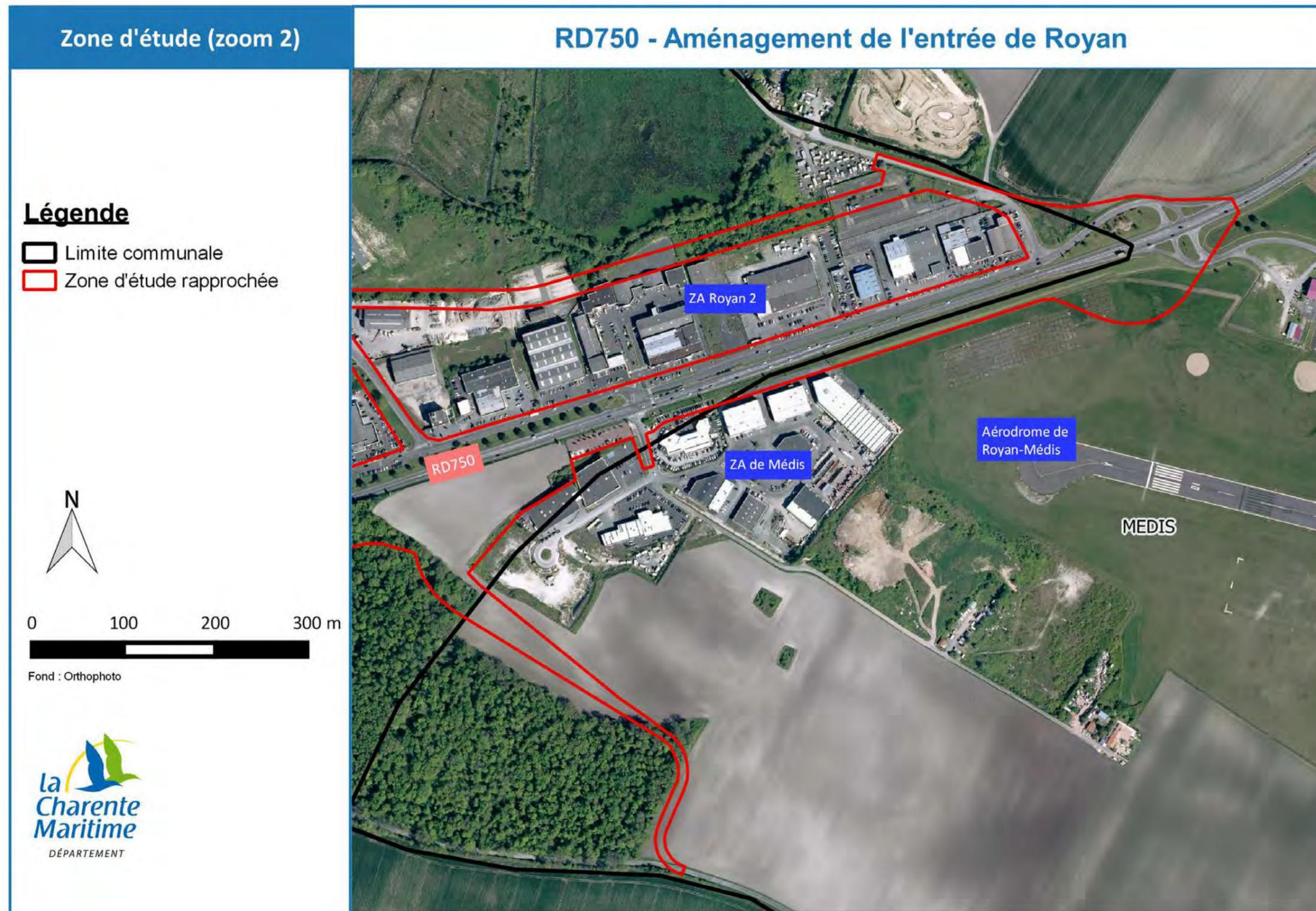
Carte 2 : Présentation de la zone d'étude



Carte 3 : Zone d'étude rapprochée (zoom global)



Carte 4 : Zone d'étude rapprochée (zoom 1)



Carte 5 : Zone d'étude rapprochée (zoom 2)

PIECE C : NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

1	CONTEXTE ET OBJET DE L’OPERATION	35			
1.1	DIAGNOSTIC GEOMETRIQUE ET FONCTIONNEL – SYNTHESE DES DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVES	37			
1.1.1	<i>Caractéristiques géométriques des infrastructures existantes</i>	37			
1.1.1.1	Caractéristiques de la RD750 et des carrefours en section courante.....	38			
1.1.1.2	Profils en long.....	48			
1.1.2	<i>Trafic actuel</i>	49			
1.1.3	<i>Synthèse des principaux dysfonctionnements observés</i>	50			
1.2	DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER.....	51			
1.2.1	<i>Topographie</i>	51			
1.2.2	<i>Géologie</i>	52			
1.2.3	<i>Risques naturels</i>	52			
1.2.3.1	Le risque tempête.....	52			
1.2.3.2	Risque inondation.....	53			
1.2.3.3	Les risques littoraux.....	53			
1.2.3.4	Risque mouvements de terrain	53			
1.2.3.5	Risque sismique	54			
1.2.3.6	Risque feu de forêt	55			
1.2.3.7	Arrêtés de catastrophe naturelle	56			
1.2.4	<i>Eaux souterraines</i>	58			
1.2.4.1	Aquifères et masses d’eau.....	58			
1.2.4.2	Exploitation de la ressource en eau souterraine	59			
1.2.4.3	Zone de répartition des eaux.....	60			
1.2.5	<i>Eaux superficielles</i>	61			
1.2.5.1	Réseau hydrographique.....	61			
1.2.5.2	Zones humides	61			
1.2.6	<i>Milieu naturel</i>	65			
1.2.6.1	Réseau Natura 2000	65			
1.2.6.2	Les Zones Naturelles d’Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF).....	65			
1.2.7	<i>Paysage et patrimoine</i>	66			
1.2.7.1	Paysage.....	66			
1.2.7.2	Patrimoine historique.....	77			
1.2.8	<i>Cadre de vie</i>	79			
1.2.8.1	Environnement sonore	79			
1.2.8.2	Qualité de l’air	79			
1.2.9	<i>Urbanisme</i>	80			
1.2.9.1	Royan.....	80			
1.2.9.2	Médis.....	83			
1.2.9.3	Servitudes d’utilité publique	85			
1.2.9.4	Réseaux	85			
2	ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES.....	86			
2.1	RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS	86			
2.2	PRESENTATION DES SOLUTIONS D’AMENAGEMENT ETUDIEES	87			
2.2.1	<i>Rappel des conclusions du diagnostic</i>	87			
2.2.2	<i>Scénario fil de l’eau</i>	88			
2.2.3	<i>Schémas d’aménagement étudiés</i>	90			
2.2.3.1	Schéma d’aménagement n°1.....	90			
2.2.3.2	Schéma d’aménagement n°1bis	91			
2.2.3.3	Schéma d’aménagement n°2.....	91			
2.2.3.4	Schéma d’aménagement n°2bis	92			
2.2.3.5	Schéma d’aménagement n°2ter	92			
2.2.3.6	Schéma d’aménagement n°3.....	93			
2.2.3.7	Schéma d’aménagement n°3bis	93			
2.2.3.8	Schéma d’aménagement n°4.....	94			
2.2.3.9	Etude de faisabilité pour la liaison rue Marco Polo – rue Lavoisier	94			
2.2.3.10	Conclusion	95			
2.2.4	<i>Choix du scénario retenu</i>	96			
2.2.4.1	Présentation des variantes D et R.....	97			
2.2.4.2	Comparaison des variantes D et R.....	100			
3	PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET SOUMIS A L’ENQUETE	101			
3.1	OBJECTIF DU PROJET	101			
3.2	GEOMETRIE.....	101			
3.2.1	<i>Tracé en plan</i>	101			
3.2.2	<i>Aménagements pour les circulations douces</i>	102			
3.2.3	<i>Principes de profil en long</i>	104			
3.2.4	<i>Profils en travers types</i>	110			
3.3	ASSAINISSEMENT.....	116			
3.4	AMENAGEMENTS PAYSAGERS.....	119			
3.4.1	<i>Objectifs des aménagements paysagers</i>	119			
3.4.2	<i>Détail de définition des différents types de plantations</i>	129			
3.4.2.1	Bande végétale ornementale entre l’Avenue Louis Bouchet et le cheminement piéton	129			
3.4.2.2	Haie basse en séparation du cheminement piéton et des stationnements	130			
3.4.2.3	Noüe fleurie en rive sud de l’Avenue Louis Bouchet	131			
3.4.2.4	Enherbement des accotements.....	132			
3.4.2.5	Plantations arborées des délaissés	132			
3.4.2.6	Massifs arbustifs fleuris aux abords du giratoire	133			
3.4.2.7	Plantations arborées en continuité du bois de Belmont	134			
3.4.2.8	Noüe forestière.....	135			
3.4.2.9	Plantations des berges et fonds des bassins de rétention.....	135			
3.4.3	<i>Traitement des giratoires</i>	136			
3.5	PHASAGE	137			
4	REPARTITION DES RESPONSABILITES ET CHARGES FINANCIERES CONCERNANT LES OUVRAGES D’ART ET RETABLISSEMENT DES VOIES	138			
5	EXPLOITATION ET ENTRETIEN	138			
6	APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES.....	138			
7	ELEMENTS GRAPHIQUES.....	139			

1 CONTEXTE ET OBJET DE L’OPERATION

La RN150 est une route nationale qui relie Saintes à Royan. Elle constitue un axe majeur structurant du pays Royannais et du Département. Depuis le 10 septembre 2012, sa section comprise sur le territoire communal de Royan a été reclassée dans la voirie départementale en tant que RD750.

Les deux autres principales portes d’entrée dans Royan sont la RD733 en direction de Rochefort et la RD730 en direction de Bordeaux.

La RD750 est raccordée à la RD25, rocade de Royan, et dessert la zone commerciale de Royan – Médis qui se développe de part et d’autre de l’axe depuis le carrefour giratoire de l’aérodrome.

Cette entrée de ville connaît une superposition de flux, mêlant des flux de transit liés à l’attractivité touristique à des flux pendulaires domicile-travail, qui en font un axe très fréquenté. Le cumul de ces trafics conduit à une saturation des voies.

Les études de trafic ont mis en évidence plusieurs points de contraction de la circulation, principalement liés aux caractéristiques géométriques et aux capacités limitées des carrefours existants, qui ne permettent pas d’écouler le trafic. Des phénomènes de congestion récurrents sont observés aux heures de pointe et amplifiés durant l’été.

Cette situation entraîne un report du trafic de transit sur les voies de desserte internes à la zone commerciale de Royan 2, qui ne sont pas dimensionnées à cet effet.

Par ailleurs, l’absence d’aménagement spécifique à la circulation des bus ne permet pas d’assurer une desserte satisfaisante de la zone, avec une perte importante des vitesses commerciales.

Enfin, la continuité des circulations douces n’est pas assurée.

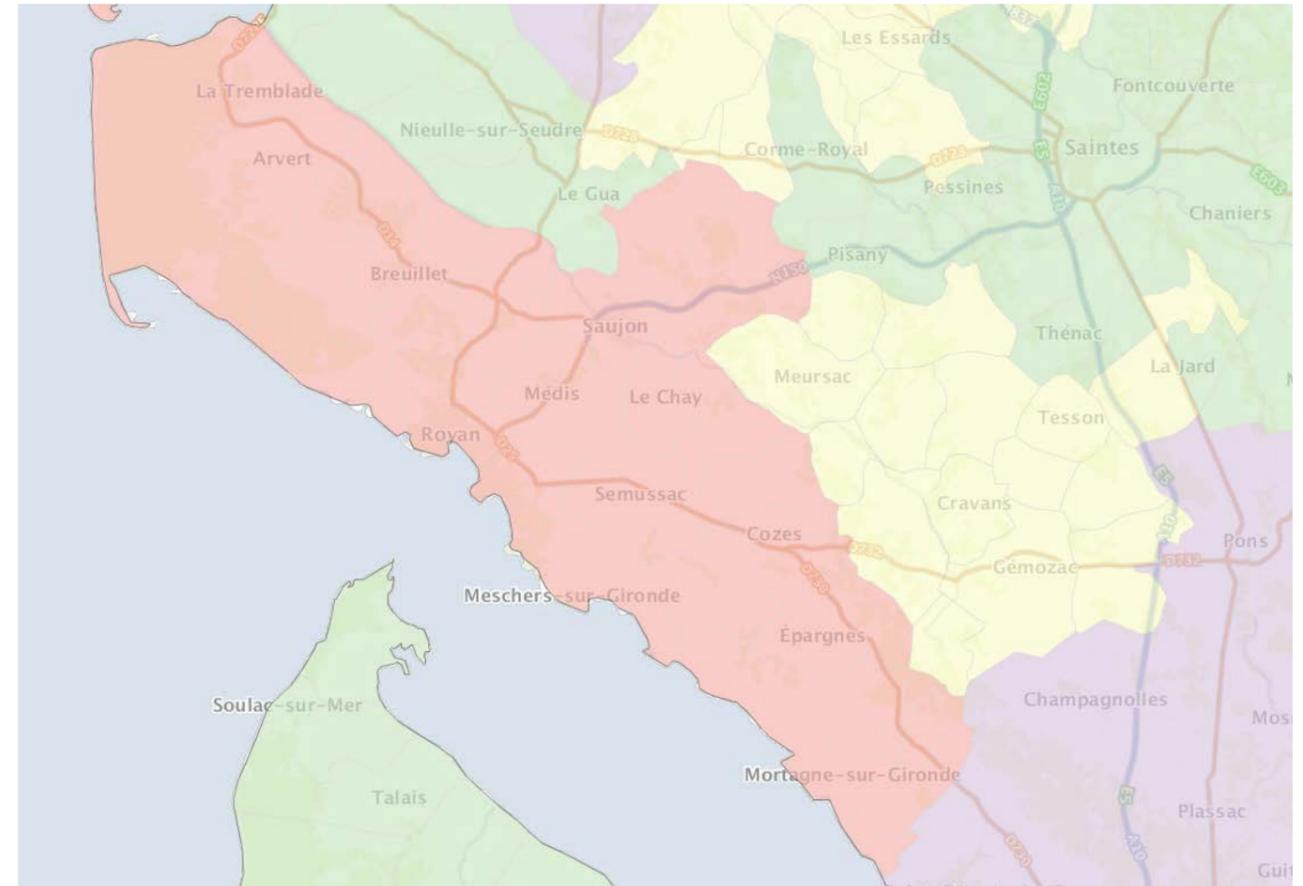
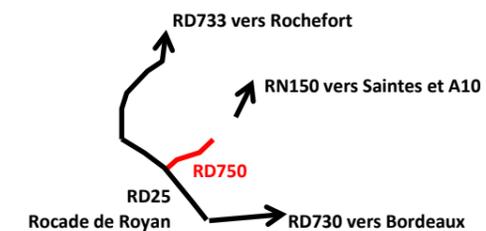


Illustration 1 : Situation géographique du projet

Communauté d’Agglomération
Royan Atlantique - CARA



L'objectif du projet est donc d'améliorer les conditions de circulation sur cette entrée d'agglomération, en termes de sécurité routière et de fluidité du trafic, en séparant le trafic de transit du trafic d'échange avec les zones commerciales, vouées à se développer.

L'ensemble des acteurs du territoire partagent en outre l'objectif commun de renforcer l'image de cette entrée de ville et de sécuriser les déplacements doux.

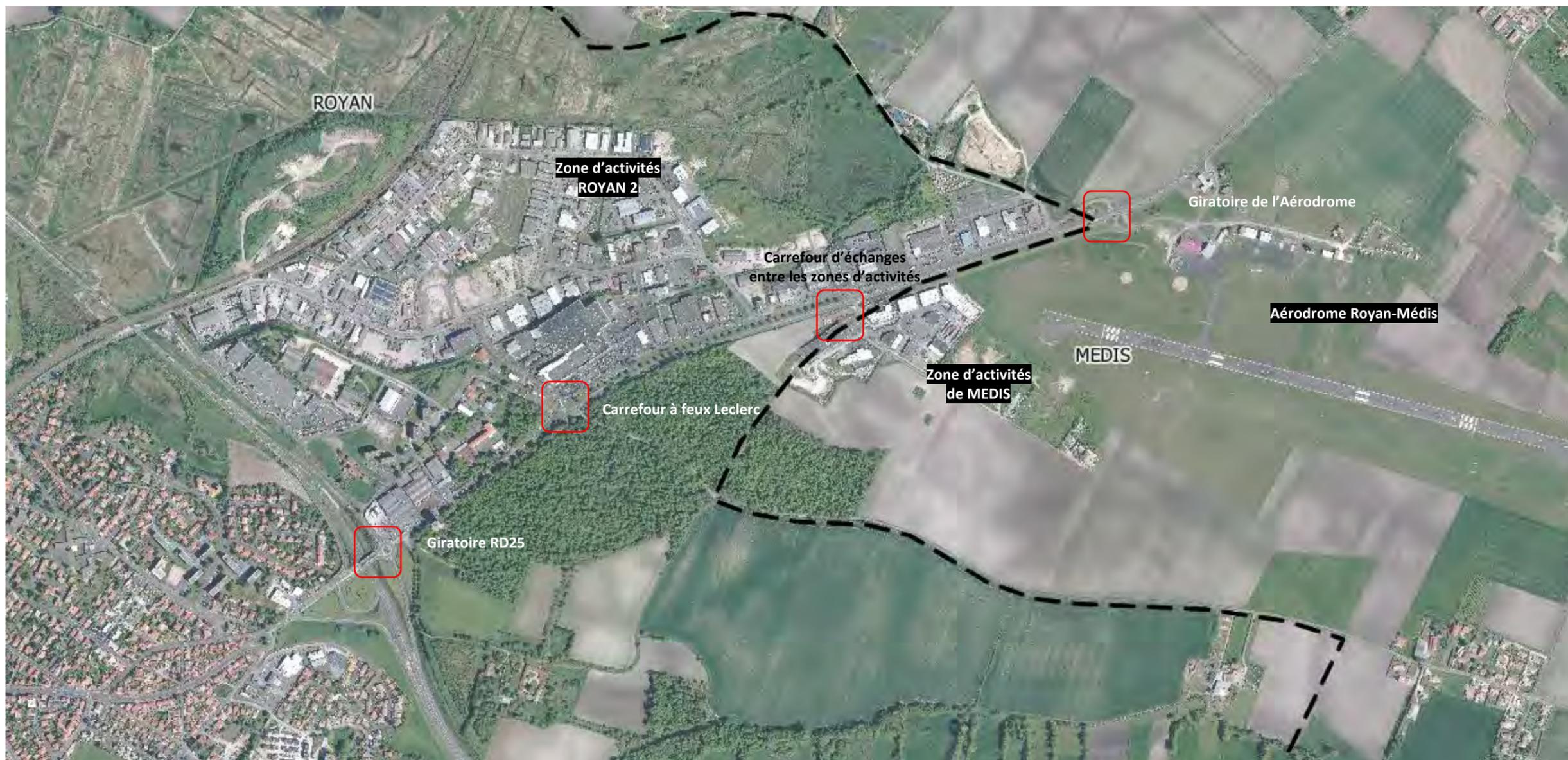


Illustration 2 : Présentation de la zone d'étude

1.1 DIAGNOSTIC GEOMETRIQUE ET FONCTIONNEL – SYNTHESE DES DYSFONCTIONNEMENTS OBSERVES

1.1.1 Caractéristiques géométriques des infrastructures existantes

La position des différents carrefours et sections mentionnés dans la suite de ce chapitre est la suivante :



Illustration 3 : Localisation des carrefours et sections concernés par le projet

1.1.1.1 Caractéristiques de la RD750 et des carrefours en section courante

➤ **La RD750 en sortie de la commune de Médès : section 5**

La RD750 adopte un profil en travers classique (conforme aux caractéristiques édictées par le Schéma Routier Départemental) à 2x1 voie. Son tracé en plan est rectiligne jusqu'au giratoire de l'aérodrome présent en entrée de Royan.



<i>Cultures (nord-ouest)</i>	
Fossé	1,60 m environ
Accotement avec glissière de sécurité	1,30 m
Bande dérasée gauche	1,00 m
Chaussée	6,60 m
Bande dérasée droite	1,00 m
Accotement	1,50 m environ
Talus	1,50 m environ
<i>Cultures (sud-est)</i>	

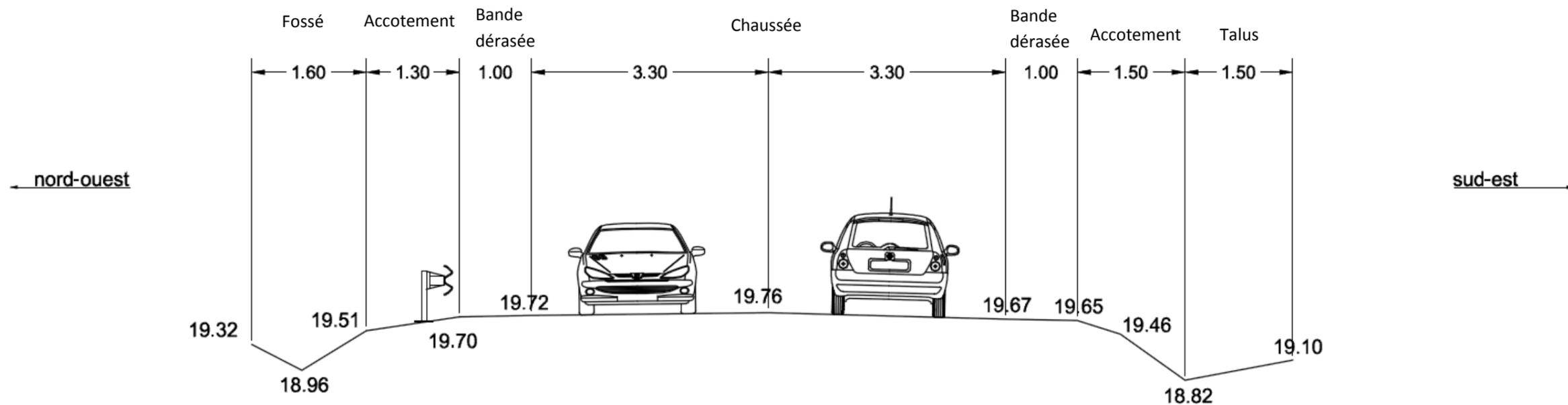


Illustration 4 : Caractéristiques de la RD750 en sortie de la commune de Médès – section 5

➤ Carrefour de l'aérodrome (carrefour 4)

L'ancien carrefour présent en sortie de Médis et en entrée de Royan était un carrefour plan tourne-à-gauche « à l'indonésienne » avec des bretelles de sortie, desservant la zone d'activités Royan 2 au nord (accès à la contre-allée rue Antoine de Lavoisier, qui dessert tous les commerces) et l'aérodrome de Royan-Médis au sud. Sa géométrie complexe, associant les caractéristiques d'un échangeur routier à un carrefour plan, présentait un caractère accidentogène du fait de sa faible lisibilité et conduisait à des vitesses excessives inadaptées en entrée de ville. Afin de sécuriser ce point d'échanges, ce carrefour a été réaménagé en carrefour giratoire d'un rayon extérieur de 30 mètres et d'une chaussée annulaire de 7 mètres, mis en service en 2015.



Illustration 5 : Carrefour de l'aérodrome (carrefour 4)

➤ La RD750 entre le giratoire de l'aérodrome et le carrefour d'échanges entre les zones d'activités : section 4

La contre-allée (rue Antoine de Lavoisier) dessert la zone commerciale de Royan 2. En parallèle et séparée par un terre-plein engazonné, la RD750 garde son profil à 2x1 voie. La contre-allée est en contre-bas par rapport à la RD750. Son tracé en plan est en alignement droit.



Commerces de la ZA Royan II (nord)	
Trottoir	1,60 m
Contre-allée pour la desserte des commerces	7,70 m (variable)
Talus engazonné entre la contre-allée et la RD750	4,10 m environ Présence de candélabres
Bande dérasée gauche	0,75 m
Chaussée – RD750	6,80 m
Bande dérasée droite	0,75 m
Accotement	1,00 m environ
Fossé en limite de parcelle	1,90 m environ
Cultures (sud)	

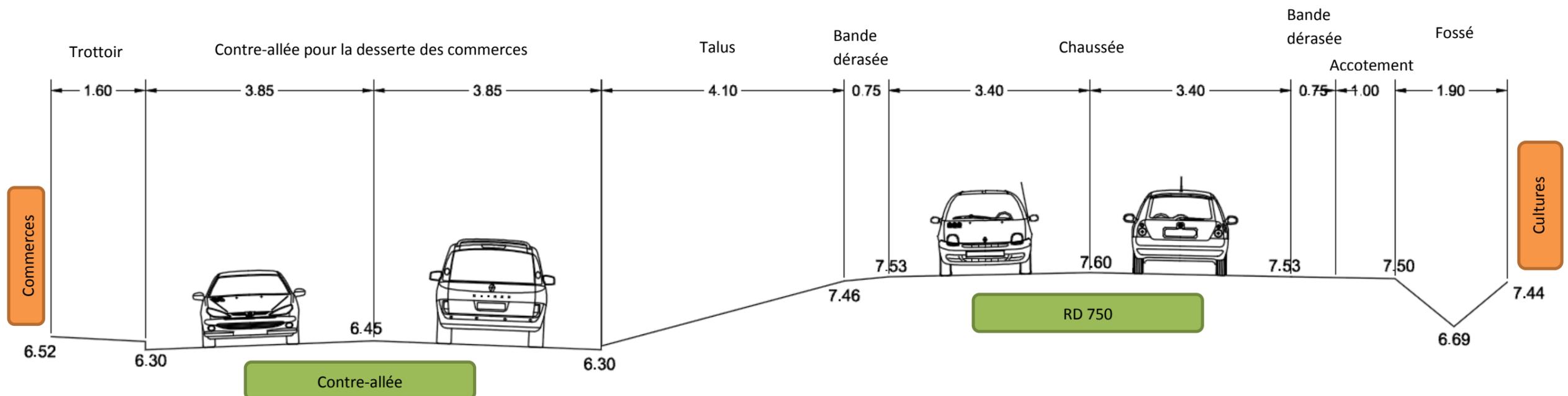


Illustration 6 : RD750 entre le giratoire de l'Aérodrome et le carrefour d'échanges entre les zones d'activités (section 4)

➤ **Carrefour d'échanges entre les zones d'activités (carrefour 3)**

Ce carrefour à feux permet de desservir la zone d'activités de Médis qui se situe de l'autre côté de la RD750, côté sud (sur la commune de Médis), et de nouveau la zone commerciale de Royan 2. Il est suivi directement par un carrefour plan pour répartir les flux au sein de la zone Royan 2. La lisibilité de ce carrefour est mauvaise, car ce dernier est implanté dans une courbe et, est situé directement après le carrefour à feux.



Illustration 7 : Carrefour d'échanges entre les zones d'activités (carrefour 3)

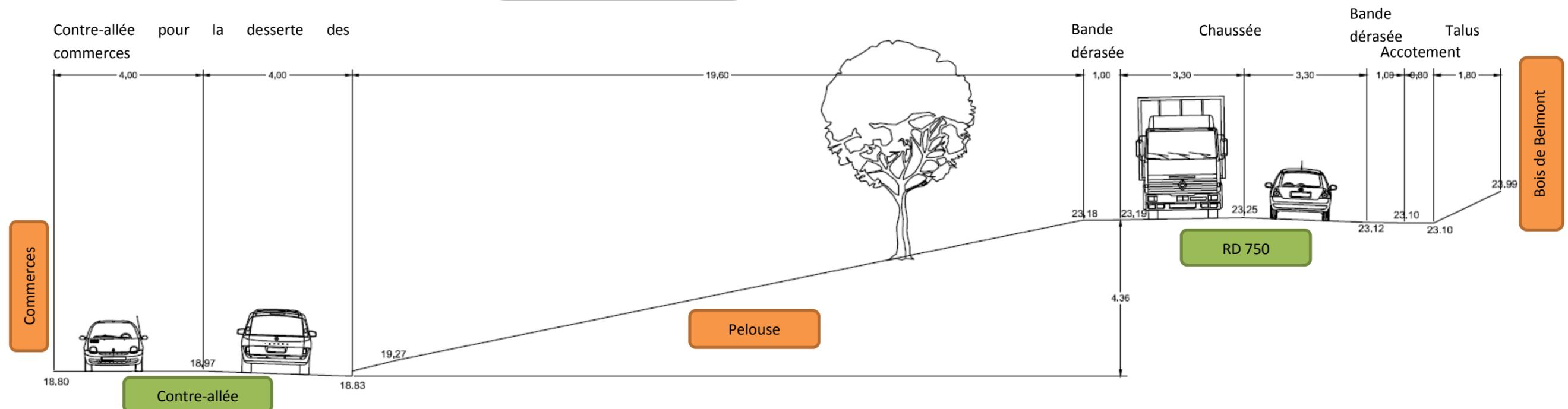
➤ **La RD750 entre le carrefour d'échanges entre les zones d'activités et le carrefour à feux Leclerc : section 3**

La section 3 commence en alignement droit puis continue en courbe de rayon 800 m environ avant d'arriver sur le carrefour à feux (carrefour 2). La RD750 longe le Bois de Belmont. La différence de niveau entre la RD750 et la contre-allée desservant la zone commerciale Royan 2 s'accroît jusqu'à atteindre 4,40 m au point le plus haut de la RD750.



Commerces de la ZA Royan II (nord)	
Contre-allée pour la desserte des commerces	8,00 m
Talus engazonné	19,60 m (variable)
Bande dérasée gauche	1,00 m
Chaussée – RD750	6,60 m
Bande dérasée droite	1,00 m
Accotement	0,80 m environ
Talus en limite du Bois de Belmont	1,80 m environ
Bois de Belmont (sud)	

Illustration 8 : RD750 entre le carrefour d'échanges entre les zones d'activités et le carrefour à feux Leclerc (section 3)



➤ Carrefour à feux Leclerc (carrefour 2)

Ce carrefour, situé à proximité du supermarché Leclerc, est l'entrée principale dans la zone commerciale Royan 2.

La géométrie de ce carrefour est très complexe et très peu lisible. En effet 6 voies viennent se connecter plus ou moins directement au carrefour : la RD750 (2 branches), la rue Antoine de Lavoisier, la rue Edouard Branly, la rue Jean Besson et la route des Brandes.

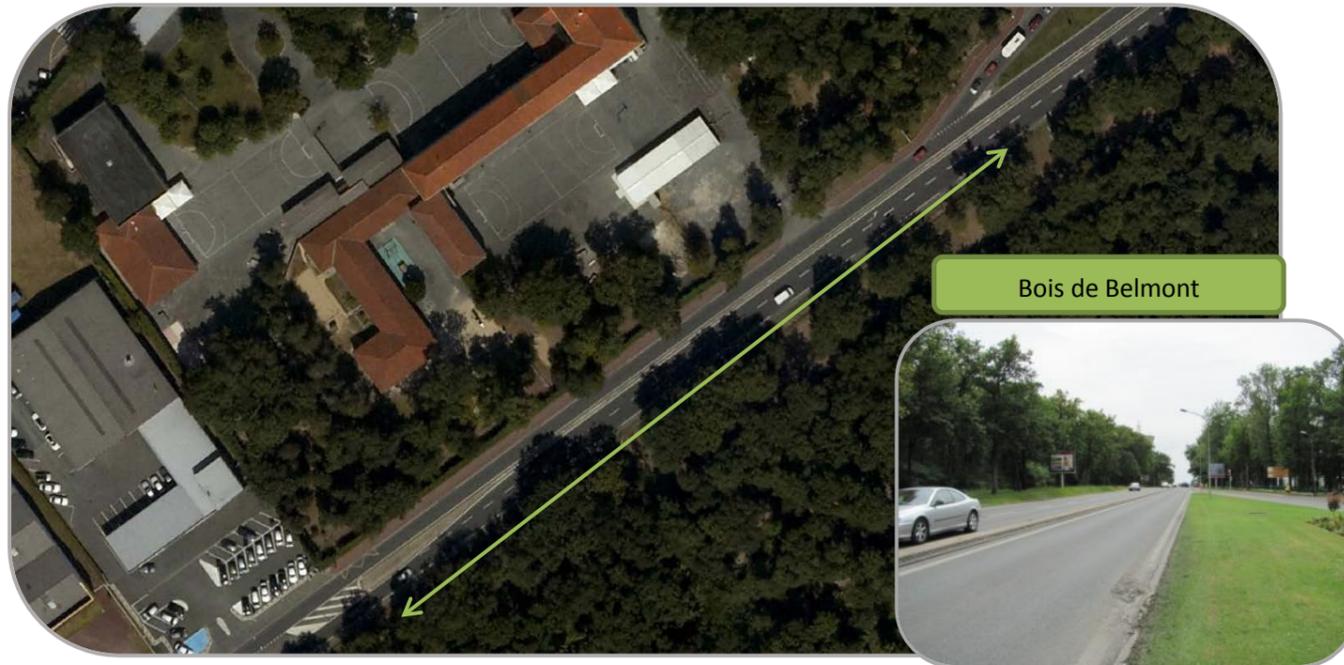
En heures de grande affluence, la priorité à droite donnée aux usagers sortant de la contre-allée (Rue Lavoisier) bloque les véhicules provenant de la RD750 et tournant à gauche dans la zone commerciale.



Illustration 9 : Carrefour à feux Leclerc (carrefour 2)

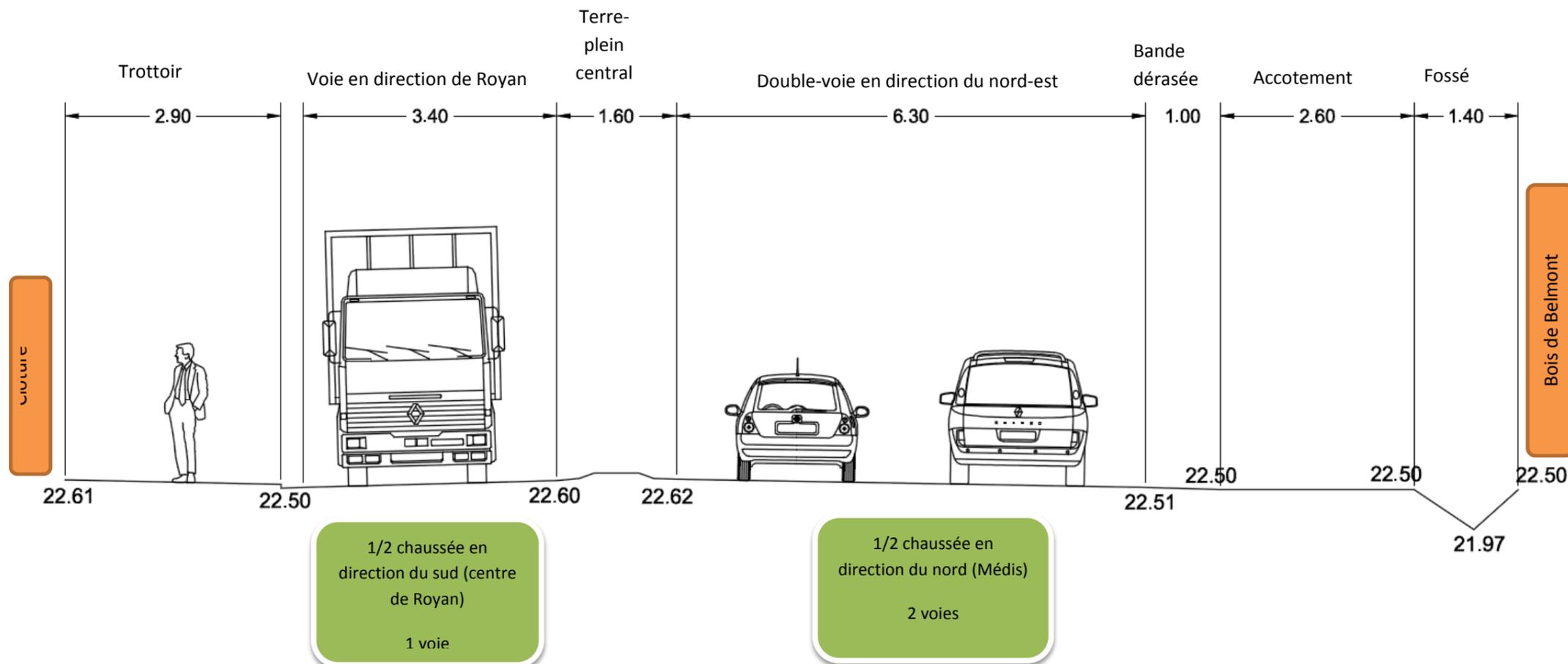
➤ La RD750 entre le carrefour à feux Leclerc et le giratoire RD25 : section 2

A la suite du carrefour 3, la RD750 change de profil en travers. Un terre-plein central sépare la demi-chaussée à une voie côté nord de la demi-chaussée à 2 voies longeant le Bois de Belmont. Sa longueur est d'environ 260 m.



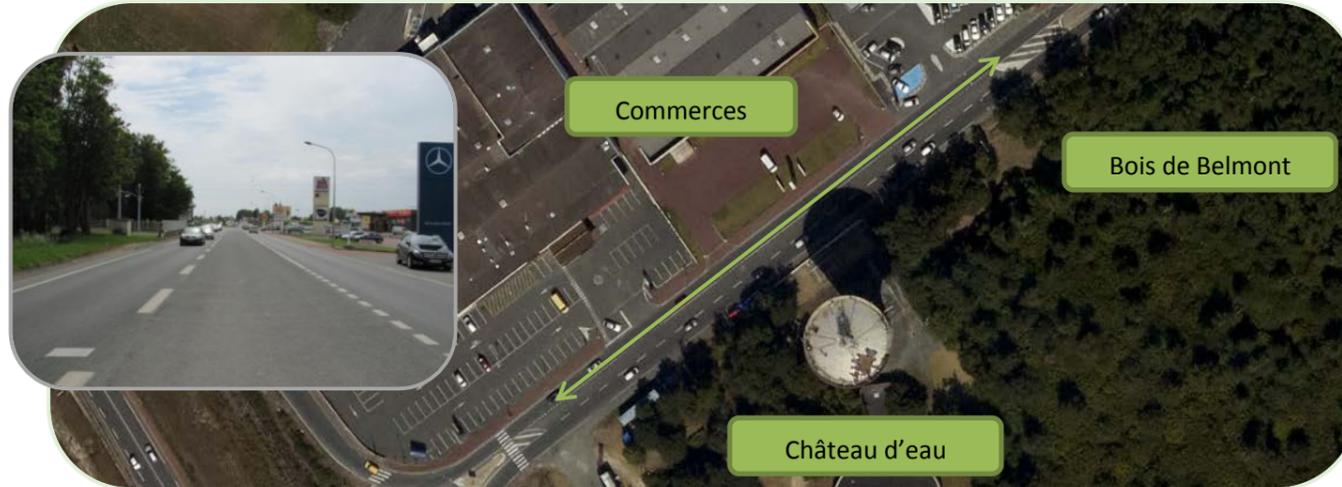
<i>Clôture (nord-ouest)</i>	
Trottoir	2,90 m
Voie en direction de Royan	3,40 m
Terre-plein central avec îlot séparateur	1,60 m
Double-voie en direction du nord-est	6,30 m
Bande dérasée droite	1,00 m
Accotement	2,60 m environ
Fossé en limite du Bois de Belmont	1,40 m environ
<i>Bois de Belmont (sud-est)</i>	

Illustration 10 : RD750 entre le giratoire RD25 et le carrefour à feux Leclerc (section 2)



➤ **Section 1**

La section 1, située en amont direct de l'échangeur avec la rocade, présente un profil en travers permettant les échanges avec la zone d'activités située au nord. Une voie centrale est affectée aux mouvements tournants à gauche pour l'entrée dans la zone d'activités. Sa longueur est d'environ 150 m.



<i>Commerces (nord-ouest)</i>	
Trottoir	3,00 m
Voie en direction de Royan	3,50 m
Voie affectée aux mouvements tourne-à-gauche	4,20 m
Voie en direction du nord-est	3,60 m
Bande dérasée droite	1,00 m
Accotement	1,10 m environ
Fossé en limite du Bois de Belmont	1,60 m environ
<i>Bois de Belmont – Château d'eau de Belmont (sud-est)</i>	

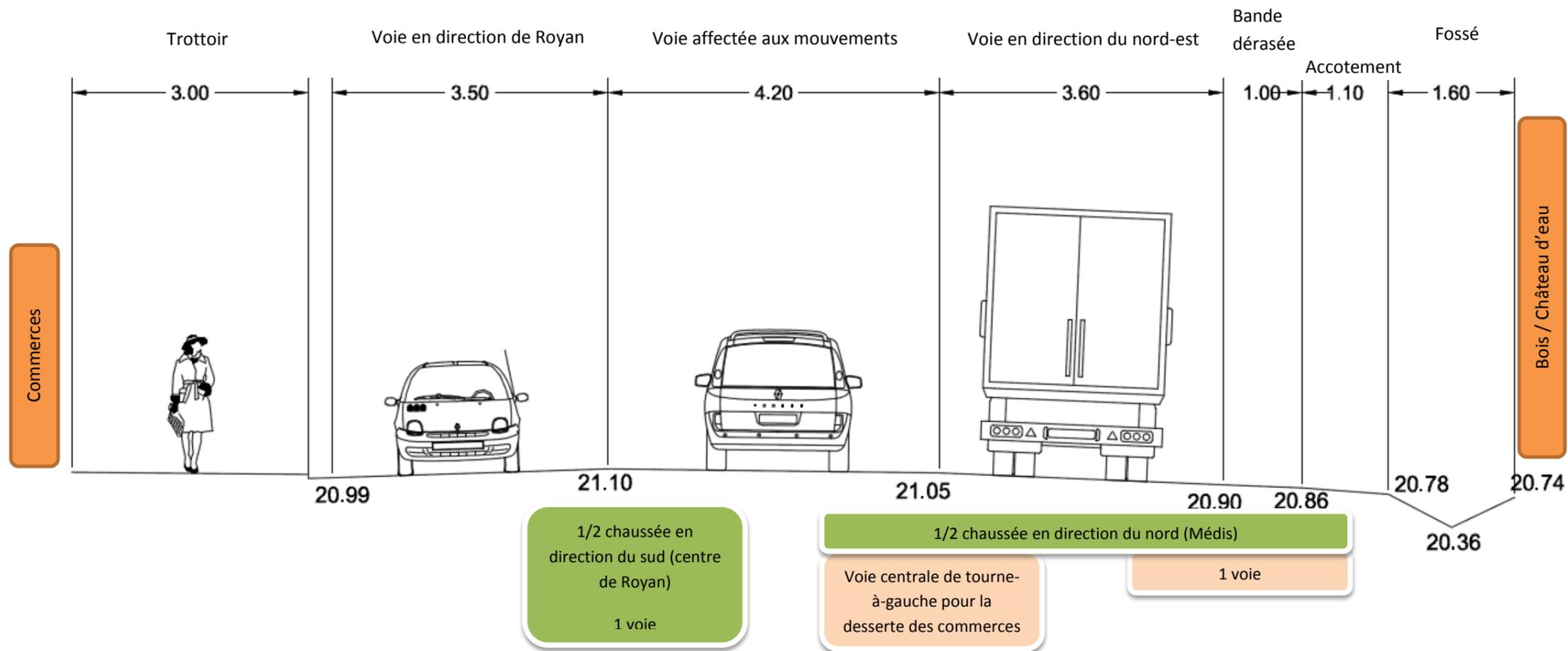


Illustration 11 : Section 1

➤ **Giratoires 1 et 1bis (Rhin-Danube et RD25)**

Le dernier carrefour de la section étudiée est un échangeur dénivelé de type losange à lunettes modifié. Il permet les échanges avec la rocade. Une boucle a été ajoutée afin de passer directement de la rocade à la RD750 sans devoir emprunter le giratoire situé au sud-ouest. Ce dernier est situé dans une zone urbanisée, avec des habitations à proximité directe.

➤ **Giratoire 1 : nord-est (RD25)**

Ce giratoire fait le lien entre les voies d'entrée et de sortie de la rocade dans le sens sud -> nord et la RD750. Un flux important circule de la branche située au sud-est (sortie de rocade) vers la branche opposée qui dessert la zone d'activités et l'établissement scolaire (rues Robert Debré et Jean Besson).

Ses caractéristiques géométriques sont les suivantes :



Nombre de branches	4
Rayon extérieur	20 m
Largeur de l'anneau	8 m
Surlargeur	3 m
Rayon de l'îlot central	9 m
Nombre de voies en entrée	1 voie
Nombre de voies en sortie	1 voie
Largeur de la voie d'entrée	4 m
Largeur de la voie de sortie	5 m



Illustration 12 : C 1 nord-est (RD25)

➤ **Carrefour 1 bis : sud-ouest (Rhin-Danube)**

Situé en retrait par rapport à la rocade, ce giratoire joue néanmoins son rôle dans l'échangeur en reliant les voies d'entrée et de sortie de la rocade dans le sens sud-est/sud-ouest et la RD750. L'entrée et la sortie de la rocade sont sur la même branche du giratoire. Ses caractéristiques géométriques sont les suivantes¹ :



Nombre de branches	4
Rayon extérieur	25 m
Largeur de l'anneau	7,50 m
Surlargeur	2 m
Rayon de l'îlot central	15,50 m
Nombre de voies en entrée	1 voie
Nombre de voies en sortie	1 voie
Largeur de la voie d'entrée	4 m
Largeur de la voie de sortie	5 m



Illustration 13 : Giratoire 1 bis sud-ouest (Rhin-Danube)

¹ Ces valeurs sont seulement indicatives, la précision de ces données n'étant pas assurée due à l'absence de plan topographique sur ce tronçon de la zone d'étude.

1.1.1.2 Profils en long

La RD750 (profil **bleu**) présente deux points hauts, le premier (alt. 23,25 m) réduit de manière importante la visibilité sur le carrefour à feux (carrefour n°2) lorsque ce dernier est saturé et engendre des remontées de file.

Elle présente un dénivelé d'un peu plus de 16 m entre le point bas 1 et le point le plus haut avec une pente maximale de 5% environ de part d'autre du point haut.

La contre-allée, rue Antoine de Lavoisier (profil **violet**) desservant la zone d'activités Royan. Il se situe toujours en contre-bas par rapport à la RD750, la différence de niveau étant la plus élevée à 4,40 m, au niveau du point le plus haut de la RD750.

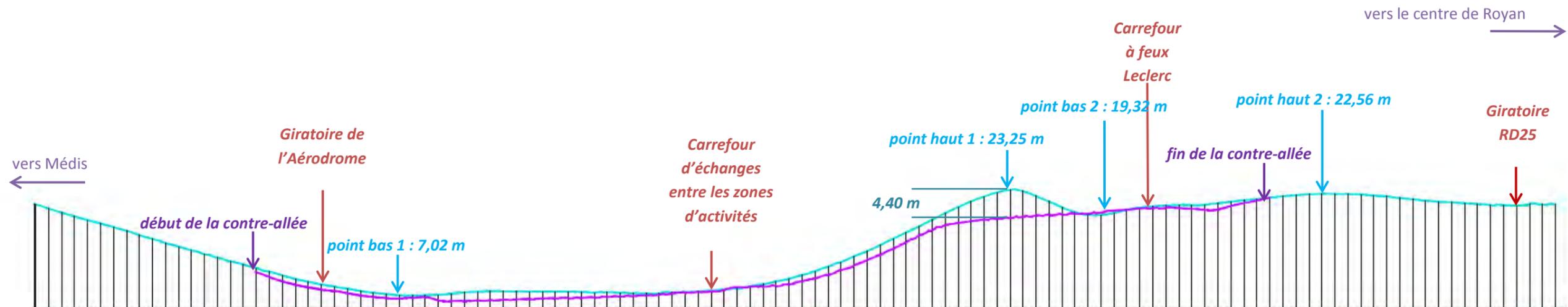


Illustration 14 : Profil en long de la RD750

1.1.2 Trafic actuel

Des comptages ont été réalisés en Juillet et Octobre 2017. Les illustrations suivantes présentent les résultats.

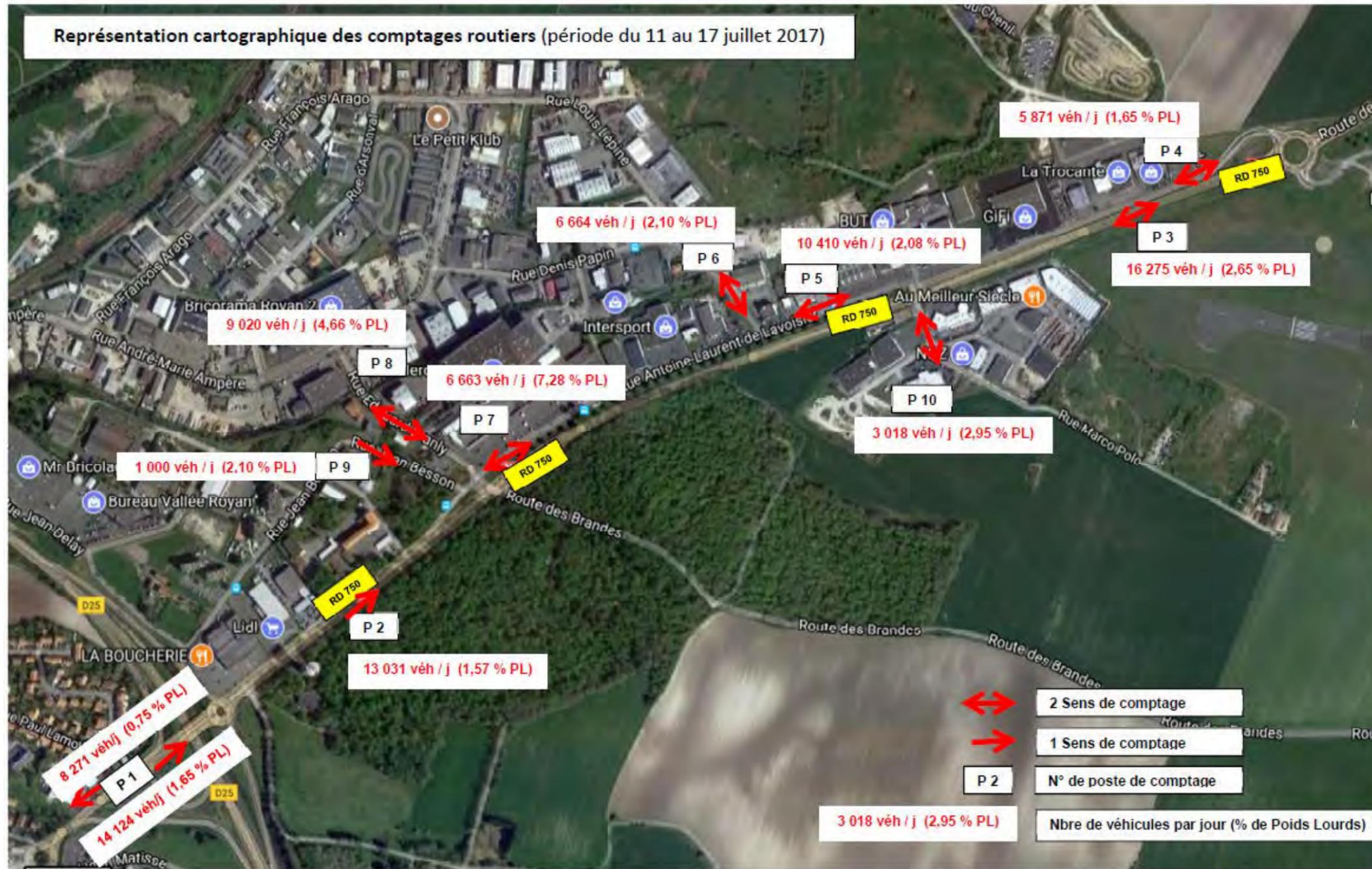


Illustration 15 : Localisation des comptages et résultats sur la période du 11 au 17 juillet 2017

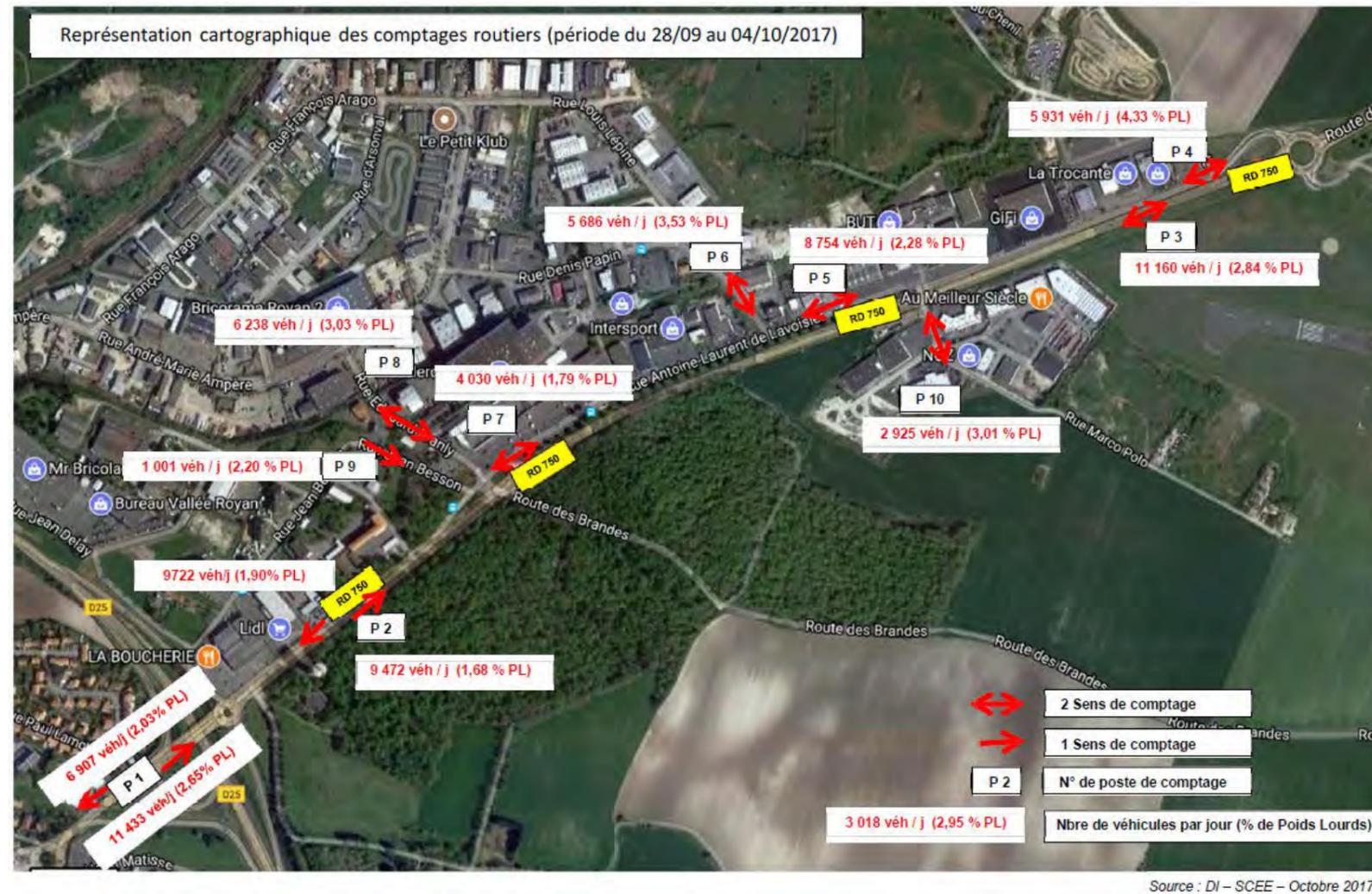


Illustration 16 : Localisation des comptages et résultats sur la période du 28 septembre au 4 octobre 2017

1.1.3 Synthèse des principaux dysfonctionnements observés

Le fonctionnement de la RD750, ayant une vocation de transit pour accéder à Royan, se trouve très perturbé par la présence des zones commerciales.

Les principales difficultés sont observées à l’Ouest de la zone d’étude, au droit du giratoire avec la RD25 et du carrefour Leclerc, où se concentre le plus fort trafic tant de transit que d’échanges avec la rocade et la zone commerciale Royan 2. Le cumul de ces trafics conduit à une saturation des carrefours et génère d’importantes remontées de file aux heures de pointe, ne permettant d’écouler ni les flux Est-Ouest, perturbés par les flux entrants dans la zone commerciale, ni les flux sortants de la rocade et de la zone commerciale qui ont des difficultés à s’insérer sur la RD750.

A l’Est de la zone d’étude, le trafic diminue et la part du trafic de transit devient majoritaire. L’écoulement du trafic sur la RD750 est plus fluide. Des dysfonctionnements sont néanmoins observés au droit du carrefour d’échanges entre les zones d’activités qui ne permet pas d’assurer correctement les échanges entre les deux zones commerciales.

1.2 DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER

1.2.1 Topographie

Située en bordure d'estuaire, la commune de Royan possède un relief peu marqué, aux altitudes relativement faibles (0 à 33 mètres). La partie Nord Est de la commune présente un relief vallonné. Les croupes graveleuses, érodées par l'écoulement des cours d'eau et l'aménagement des canaux, descendent en pente douce jusqu'aux rives de la Gironde. Elles marquent une rupture avec les zones de dépression des marais de Belmont et de Pousseau dont l'altitude avoisine le niveau de la mer (2 à 3 mètres).

Les falaises de la pointe du Chay culminent, en certains points, à plus de 15 mètres au-dessus de l'estuaire de la Gironde. La topographie, au droit du linéaire de la RD750 étudié, est illustrée sur la figure suivante.



Illustration 17 : Topographie de la zone d'étude (source : <http://fr-fr.topographic-map.com>)

Depuis l'Est, avant d'arriver sur la zone d'activités de Médis, une importante dénivellation existe plaçant la route en contre bas des champs.



Photo 1 : Route en contre bas des champs

La topographie est donc une contrainte à prendre en compte.

1.2.2 Géologie

Le tronçon de la RD750 concerné par le projet se situe au droit des formations du Campanien moyen et supérieur.

➤ Campanien supérieur (C6c)

Les affleurements sont fréquents ; les meilleurs sont dans le secteur des importants travaux de terrassement exécutés à la Robinière pour l'aménagement de la Zone industrielle de Royan.

On observe une alternance de calcaires crayeux, blancs, relativement durs, en bancs de 0,60 m à 1 m d'épaisseur, parfois 1,50 m, et de calcaires tendres, jaunâtres, un peu argileux, non lités, en niveaux épais de 0,20 à 3 m (40 à 50 m).

➤ Campanien moyen (C6b)

Les couches attribuées au Campanien moyen affleurent dans une zone de 3 à 4 km de large, de Mornac-sur-Seudre, au Nord-Ouest, à Arces, au Sud-Est. Elles déterminent dans la topographie une côte sensible où s'échelonnent les villages de Brie, Médis, Musson et Sémussac.

Il s'agit de calcaires crayeux, blancs, rarement glauconieux, à silex gris ou parfois noirs, à rares Lamellibranches et Rhynchonelles (60 m).

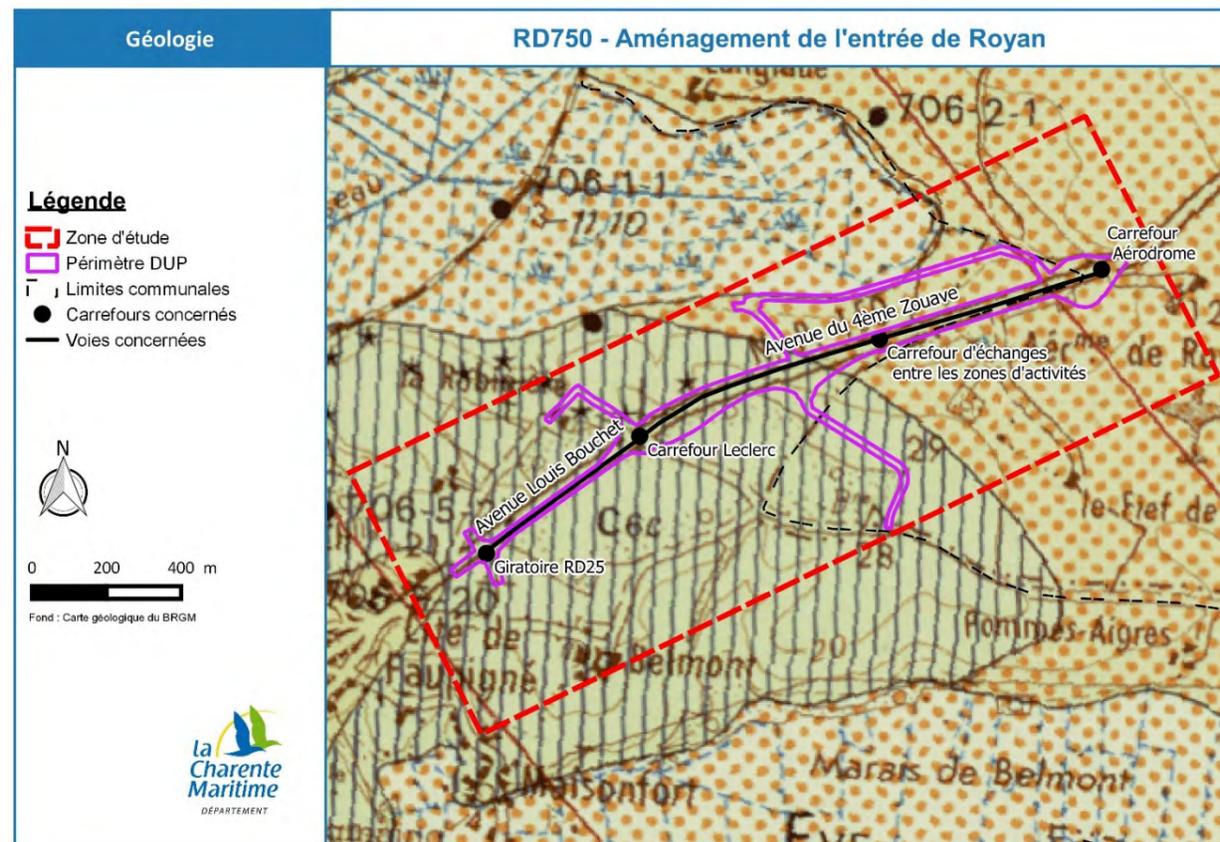


Illustration 18 : Contexte géologique

1.2.3 Risques naturels

La Charente-Maritime est concernée par :

- Le risque tempête ;
- Le risque mouvement de terrain ;
- Le risque inondation ;
- Le risque sismique ;
- Les risques littoraux ;
- Le risque feu de forêt.

1.2.3.1 Le risque tempête

Une tempête correspond à l'évolution d'une perturbation atmosphérique, ou dépression, le long de laquelle s'affrontent deux masses d'air aux caractéristiques distinctes (température, teneur en eau).

De cette confrontation naissent notamment des vents pouvant être très violents. On parle de tempête lorsque les vents dépassent 89 km/h (soit 48 nœuds, degré 10 de l'échelle de Beaufort). L'essentiel des tempêtes touchant la France se forme sur l'océan Atlantique, au cours des mois d'automne et d'hiver (on parle de "tempête d'hiver"), progressant à une vitesse moyenne de l'ordre de 50 km/h et pouvant concerner une largeur atteignant 2 000 km.

L'ensemble du département est concerné par le risque tempête. Le littoral est, cependant, plus menacé par ce risque.

La tempête présente dans toutes les mémoires est celle du 27 décembre 1999. Elle a touché l'ensemble du littoral Charentais. Durant cet événement, des rafales de vents d'ouest de 151 à 198 km/h ont été enregistrées à La Rochelle et sur l'île d'Oléron, démontant une mer d'un coefficient de marée de 77. Une surcote de 2m par rapport à l'élévation normale de la mer a été enregistrée aux marégraphes des ports de La Pallice et du Chapus.

Les assauts de la mer ont créé des brèches dans les cordons dunaires et de nombreux systèmes de protection ont été submergés et détruits. Plusieurs victimes sont à dénombrer.

L'évènement météorologique Xynthia a frappé les côtes de la Charente-Maritime dans la nuit du 27 au 28 février 2010. D'une violence exceptionnelle, la tempête Xynthia a fortement endommagé les départements de Vendée et de Charente-Maritime, provoquant de nombreuses victimes humaines et générant de très importants dégâts. Si Xynthia n'a pas atteint l'intensité des tempêtes de décembre 1999, en termes de vitesses maximales instantanées de vent, elle a pourtant été à l'origine de phénomènes de submersion et d'érosion d'une rare intensité, notamment sur les côtes vendéennes et en Charente-Maritime.

Le passage de la tempête a, en effet, coïncidé avec la pleine mer d'une marée de vives-eaux de coefficient 102 (pour un maximum de 120 pour les plus hautes marées) et des fortes houles comprises entre 6 et 7 m, provoquant une surcote de l'ordre de 1,50 m à La Rochelle.

Ainsi, Royan étant située proche du littoral, elle est soumise à un risque fort de tempête.

1.2.3.2 Risque inondation

Une inondation est une submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors d'eau. Le risque inondation est la conséquence de deux composantes : l'eau qui peut sortir de son lit habituel d'écoulement et l'homme qui s'installe dans la zone inondable pour y implanter toutes sortes de constructions, d'équipements et d'activités.

On distingue trois types d'inondations :

- La montée lente des eaux en région de plaine par débordement d'un cours d'eau ou remontée de la nappe phréatique ;
- La formation rapide de crues torrentielles consécutives à des averses violentes ;
- Le ruissellement pluvial renforcé par l'imperméabilisation des sols et les pratiques culturales limitant l'infiltration des précipitations.

Les communes de Royan et Médis sont localement soumises au risque inondation par remontée de nappe.

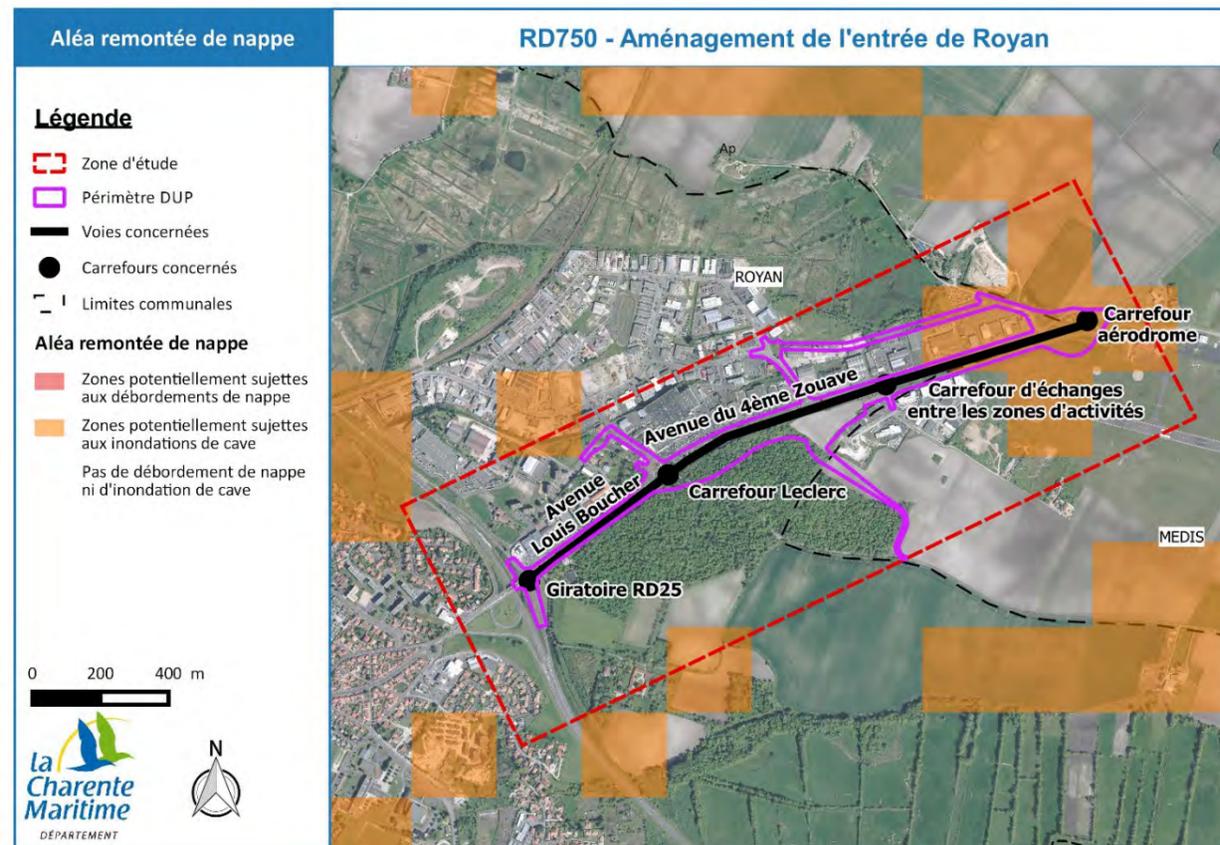


Illustration 19 : Aléa remontée de nappe au niveau de la zone d'étude (source : Infoterre)

L'extrémité Est du tronçon de la RD750 objet du projet est concernée par un risque de remontée pour les structures enterrées de type « cave ».

Les coulées boueuses et torrentielles

Elles sont caractérisées par un transport de matériaux sous forme plus ou moins fluide. Les coulées boueuses se produisent sur des pentes, par dégénérescence de certains glissements avec afflux d'eau. Les coulées torrentielles se produisent dans le lit de torrents au moment des crues. Les coulées boueuses peuvent être favorisées par de violents orages.

Les communes de Royan et Médis sont soumises à ce risque.

1.2.3.3 Les risques littoraux

Le risque de submersion marine

La submersion marine est une brusque remontée du niveau maritime liée aux marées et aux conditions hydrométéorologiques (surcote). L'aléa submersion résulte de la conjonction plus ou moins concomitante de ces différents phénomènes.

Le risque d'érosion marine

L'érosion correspond à un recul du trait de côte sous l'action de la mer, notamment le déferlement des fortes vagues associées aux coups de vents et aux tempêtes. Les effets de cette action sont variables selon la géologie et les ouvrages de défenses.

La commune de Royan est soumise au risque d'érosion marine. Le tronçon de la RD750 étudié se situe en dehors des zones à risque. Un plan de Prévention du Risque Inondation par submersion marine est prescrit depuis le 27 octobre 2008 sur l'embouchure nord de la Gironde.

1.2.3.4 Risque mouvements de terrain

Le retrait-gonflement des argiles

Les variations de la quantité d'eau dans certains terrains argileux produisent des gonflements (période humide) et des tassements (périodes sèches) et peuvent avoir des conséquences importantes sur les bâtiments à fondations superficielles. 47% de la superficie du département de la Charente-Maritime ont été considérés comme sensibles a priori au phénomène de retrait/gonflement des argiles.

La zone d'étude est partiellement soumise à ce risque, il s'agit toutefois d'un aléa de niveau faible.

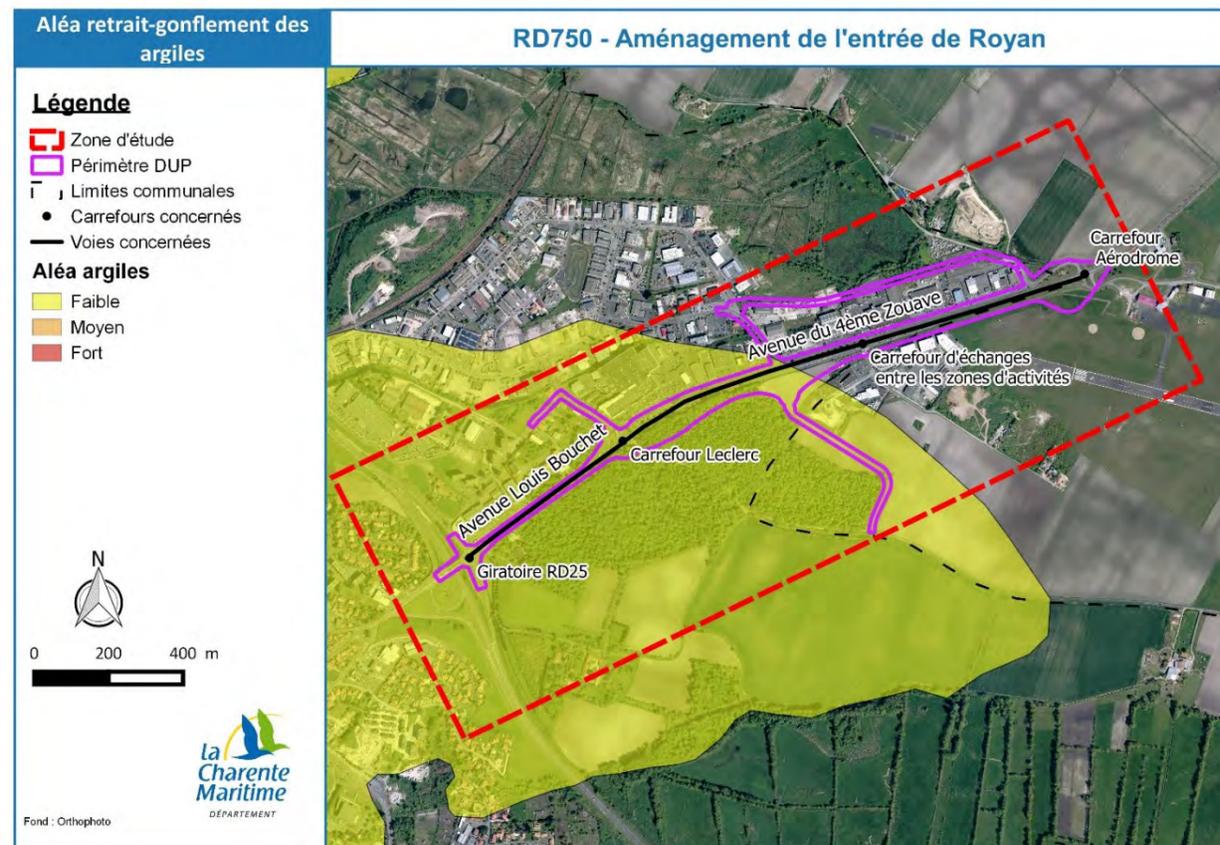


Illustration 20 : Aléa retrait/gonflement des argiles (source : argiles.fr)

Les glissements de terrain

Ils se produisent généralement en situation de forte saturation des sols en eau. Ils peuvent mobiliser des volumes considérables de terrain, qui se déplacent le long d'une pente. Ce phénomène est assez peu répandu dans le département de la Charente-Maritime.

La base de données sur les mouvements de terrain (bdmvt) du BRGM ne recense aucun mouvement sur les communes de Royan et de Médis.

Les effondrements de cavités souterraines

L'évolution des cavités souterraines naturelles (dissolution de roches carbonées sous l'action de l'eau) ou artificielles (carrières et ouvrages souterrains) peut entraîner l'effondrement du toit de la cavité et provoquer en surface une dépression de plus ou moins grande ampleur généralement de forme circulaire.

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs en Charente-Maritime indique que la commune de Royan est soumise à ce risque. La base de données sur les cavités (bdcavité) du BRGM indique que l'inventaire est en cours pour ce département.

Les écroulements et chutes de blocs

Ce phénomène correspond à des mouvements rapides et brutaux résultant de l'action de la pesanteur et affectant des matériaux rigides et fracturés (calcaire, grès...). Ces chutes se produisent par basculement, rupture de pied, glissement à partir de falaises, escarpements rocheux, blocs provisoirement immobilisés sur une pente. En Charente-Maritime ce phénomène peut se manifester sur le littoral et dans les secteurs où l'on rencontre des falaises, parfois sous-cavées (Saintes, Saint-Savinien).

Le linéaire étudié pour le projet ne se situe pas à proximité directe du littoral. Il n'est pas concerné par ce risque.

1.2.3.5 Risque sismique

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les décrets n°2010-1254 du 22 octobre 2010 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible) ;
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

On se référera à la figure suivante.

1.2.3.6 Risque feu de forêt

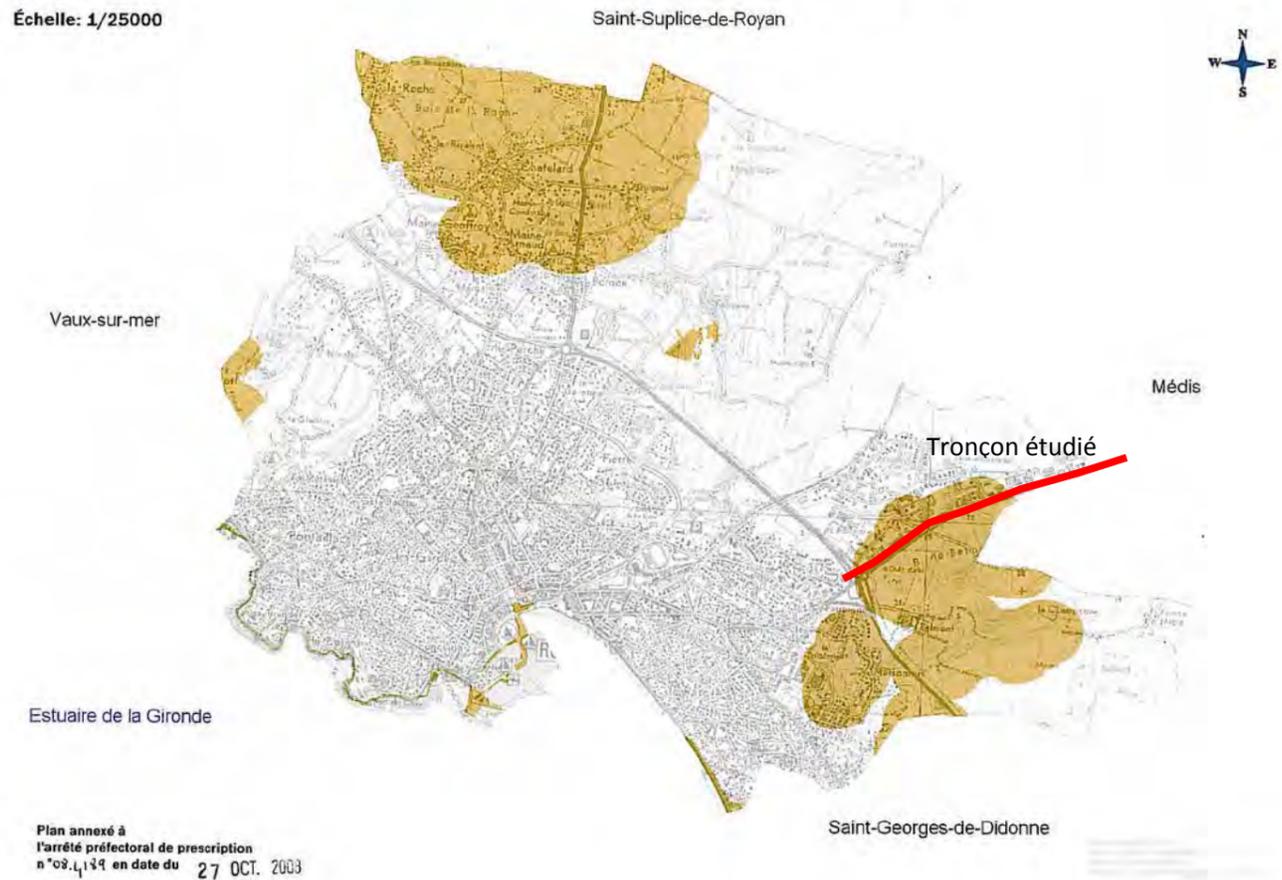
Un plan de prévention des risques naturels portant sur les incendies de forêts est prescrit sur la commune de Royan.

Le tronçon de la RD750 étudié traverse une des zones d'étude de ce PPRN.

 Périmètre du PPRN concerné par le risque feux de forêt

Commune de Royan

Échelle: 1/25000



Plan annexé à l'arrêté préfectoral de prescription n°08.4189 en date du 27 OCT. 2008

Illustration 22 : Carte annexée à l'arrêté n°08-4189 du 27 octobre 2008 prescrivant l'établissement d'un plan de prévention des risques naturels portant sur les risques d'incendies de forêt et littoraux

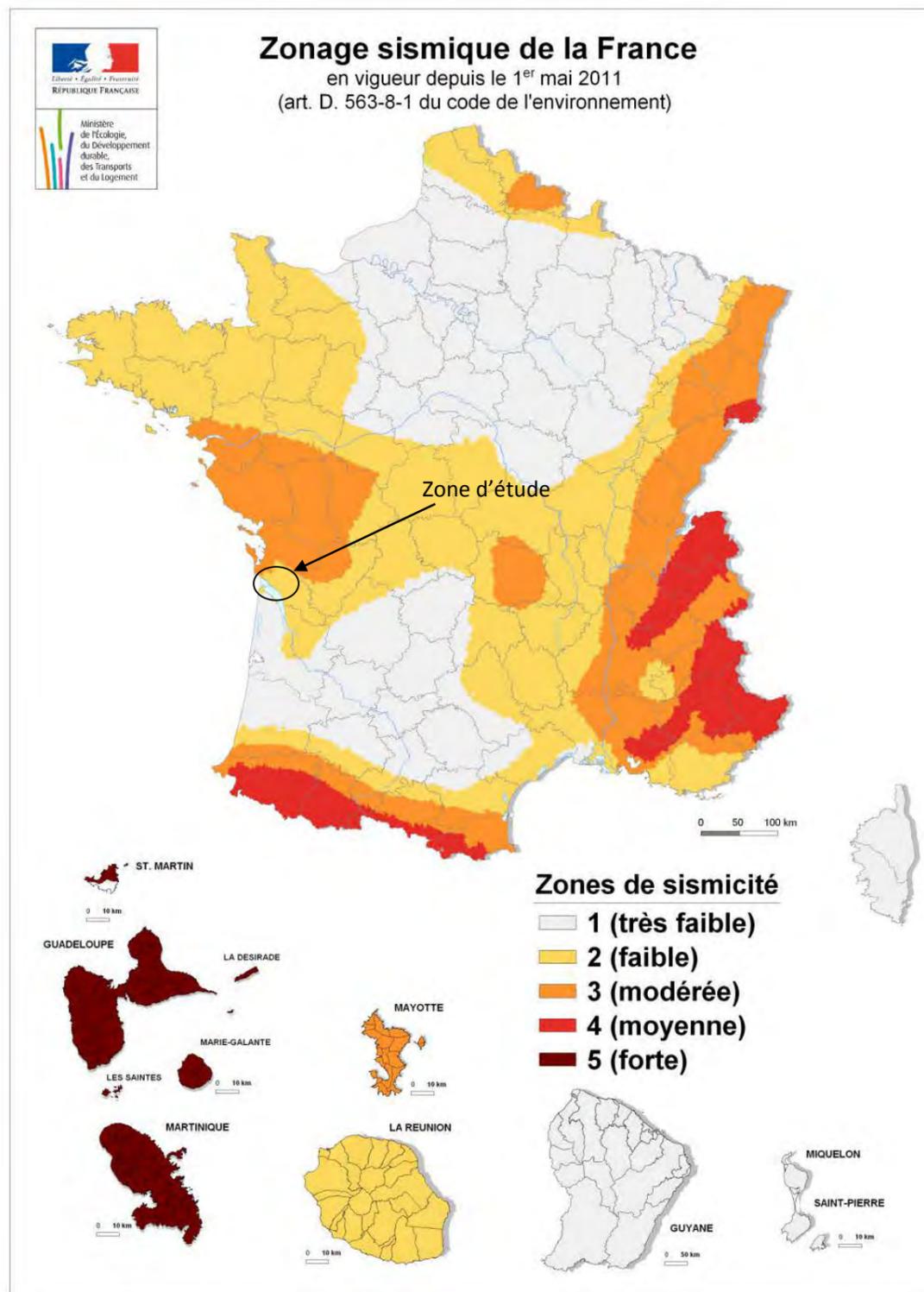


Illustration 21 : Zonage sismique en vigueur jusqu'au 1^{er} mai 2011 (source : Plan séisme)

La zone d'étude est soumise à un risque de sismicité faible.

1.2.3.7 Arrêtés de catastrophe naturelle

Les tableaux suivants indiquent les arrêtés de catastrophe naturelle pris sur les communes de Royan et de Médis.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/2005	31/03/2005	20/02/2008	22/02/2008
	01/07/2005	30/09/2005	20/02/2008	22/02/2008
	01/04/2011	30/06/2011	11/07/2012	11/07/2012
	01/04/2011	30/06/2011	11/07/2012	11/07/2012

Tableau 1 : Arrêtés de catastrophes naturelles pris sur la commune de Royan (source : Georisques)

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations, coulées de boue, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Inondations, coulées de boue, mouvements de terrain et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	27/02/2010	01/03/2010	01/03/2010	02/03/2010
Inondations et coulées de boue	08/12/1982	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983
	14/09/1993	14/09/1993	02/02/1994	18/02/1994
	11/10/1993	12/10/1993	06/06/1994	25/06/1994
	30/12/1993	15/01/1994	26/01/1994	10/02/1994
	30/07/1994	31/07/1994	15/11/1994	24/11/1994
	28/07/2000	28/07/2000	30/12/2000	04/05/2007
	16/07/2006	16/07/2006	24/04/2007	04/05/2007
Inondations et coulées de boue	08/12/1980	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983
	30/12/1993	15/01/1994	26/01/1994	10/02/1994
Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse	08/08/1999	09/08/1999	29/11/1999	04/12/1999
	01/06/1989	31/12/1990	14/05/1991	12/06/1991
Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse	01/01/1991	31/12/1992	03/05/1995	07/05/1995
	01/01/1993	31/12/1995	01/10/1996	17/10/1996
	01/01/1996	31/12/1997	22/10/1998	13/11/1998
	01/01/2002	31/12/2002	03/12/2003	20/12/2003
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/07/2003	30/09/2003	25/08/2004	26/08/2004

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations, coulées de boue et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	22/12/1995	23/12/1995	13/03/1996	17/04/1996
Inondations, coulées de boue, glissements et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Inondations, coulées de boue, mouvements de terrain et chocs mécaniques liés à l'action des vagues	27/02/2010	01/03/2010	01/03/2010	02/03/2010
Inondations et coulées de boue	08/12/1982	31/12/1982	11/01/1983	13/01/1983
	14/09/1993	14/09/1993	02/02/1994	18/02/1994
	11/10/1993	12/10/1993	06/06/1994	25/06/1994
	30/12/1993	15/01/1994	26/01/1994	10/02/1994
	30/07/1994	31/07/1994	15/11/1994	24/11/1994
	28/07/2000	28/07/2000	30/12/2000	04/05/2007
	16/07/2006	16/07/2006	24/04/2007	04/05/2007
Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse	01/06/1989	21/12/1990	14/05/1991	12/06/1991
	01/01/1991	31/12/1992	03/05/1995	07/05/1995
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la	01/01/1993	21/12/1997	22/10/1998	13/11/1998
	01/07/2003	30/09/2003	25/08/2004	26/08/2004

Type catastrophe	de	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
		01/01/2005	31/03/2005	18/04/2008	23/04/2008
		01/01/2005	31/03/2005	20/02/2008	22/02/2008
		01/07/2005	30/09/2005	20/02/2008	22/02/2008
		01/07/2005	30/09/2005	18/04/2008	23/04/2008
		01/07/2009	30/09/2009	13/12/2010	13/01/2011
		01/04/2011	30/06/2011	11/07/2012	17/07/2012
		01/04/2011	30/06/2011	11/07/2012	17/07/2012

Tableau 2 : Arrêtés de catastrophes naturelles pris sur la commune de Médis (source : Géorisques)

Les risques à l'origine de ces arrêtés de catastrophes naturelles sont majoritairement liés aux argiles. Les inondations par coulées de boues ou par submersion marine sont moins fréquentes mais peuvent être dévastatrices (tempête Xynthia).

1.2.4 Eaux souterraines

1.2.4.1 Aquifères et masses d’eau

Les communes de Royan et de Médis se situent au droit de l’aquifère multicouche du Santonien - Campanien de Gironde (117a0).



Illustration 23 : Aquifère multicouche 117a0 (source Agence de l’eau Adour-Garonne)

Entièrement localisé dans le département de la Charente-Maritime, en bordure de l’Estuaire de la Gironde, ce système aquifère présente une structure complexe, multicouche.

Les terrains montrent une succession lithologique variée, sur une épaisseur de 33 m pour le Santonien, et de 126 m pour le Campanien. Un exemple de coupe lithologique de ces niveaux est fourni par le forage de Cherves. De la base vers le sommet, ce forage a recoupé les faciès suivants.

CAMPANIEN

- 18 m de marnes compactes, tendres ;
- 2 m de calcaire fracturé ; 30 m de calcaires marneux grisâtres, compacts ;
- 4,5 m de calcaire très dur gris-bleuté ;
- 16 m de calcaire compact à intercalations marneuses ;
- plus de 4 m de calcaire à silex ;
- 10,5 m de calcaires à silex à intercalations marneuses ;
- 14 m de calcaires à silex ;
- 8 m de calcaires à silex fossilifères ;
- 25 m de calcaires à inclusions siliceuses ;
- 4 m de calcaire fracturé ;
- 3 m de calcaire ;
- 5 m de calcaire à Orbitoïdes média (Campanien 4).

SANTONIEN

- 7 m de calcaire gris, dur, compact, alternant avec des marnes ;
- 15 m d’alternances de calcaires à silex et d’argiles bleuâtres ;
- 8 m de calcaire à silex, à passées marno-argileuses à glauconieuses ;
- 10 m de calcaire marneux à argileux à inclusions calcaréo-siliceuses ;

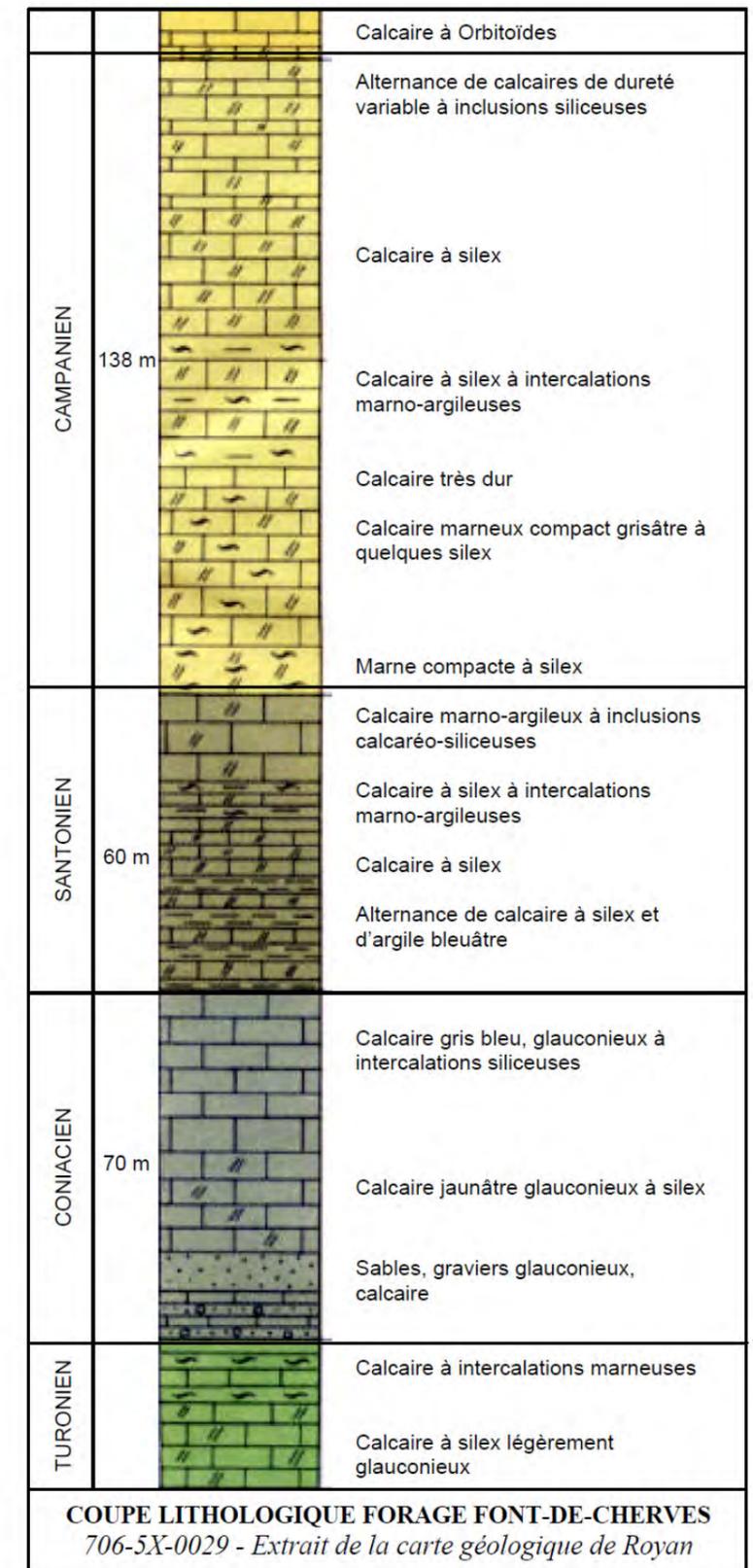


Illustration 24 : Faciès rencontrés dans le forage Font de Cherves (source : fiche technique descriptive aquifère multicouche 117a0)

Ces aquifères regroupent plusieurs masses d’eau. Les masses d’eau constituent le référentiel cartographique élémentaire de la Directive Cadre sur l’Eau. Ces masses d’eau servent d’unité d’évaluation de la qualité des eaux. L’état (écologique, chimique, ou quantitatif) est évalué pour chaque masse d’eau. Il existe 5 catégories de masses d’eau : masses d’eau de cours d’eau ; de plans d’eau ; de transition (ce sont les estuaires) ; côtières (pour les eaux marines le long du littoral) et souterraines. Les masses d’eau souterraines regroupent plusieurs nappes (ou aquifères).

Au niveau des communes de Royan et de Médis, ce sont 4 masses d’eau souterraines qui sont identifiées par l’Agence de l’Eau Adour-Garonne. Elles sont superposées comme suit :

- Calcaires et sables du turonien coniacien captif nord-aquitain (code FRFG073) ;
- Calcaires, grés et sables de l’infra-cénomaniens/cénomaniens captif nord-aquitain (FRFG075) ;
- Sables, grés, calcaires et dolomies de l’infra-toarciens (FRFG078) ;
- Calcaires, grés et sables du turonien-coniacien libre BV Charente-Gironde (FRFG093) ;

Une masse d’eau souterraine supplémentaire est identifiée uniquement sur la commune de Médis :

- Calcaires et calcaires marneux du santonien-campanien BV Charente-Gironde (FRFG094).

L’état et les objectifs d’état de chacune de ces masses d’eau sont présentés dans le tableau suivant :

Masse d’eau	Objectif de bon état quantitatif	Objectif de bon état qualitatif
Calcaires et sables du turonien coniacien captif nord-aquitain (code FRFG073)	2015	2015
Calcaires, grés et sables de l’infra-cénomaniens/cénomaniens captif nord-aquitain (FRFG075)	2015	2015
Sables, grés, calcaires et dolomies de l’infra-toarciens (FRFG078)	2015	2027 (nitrates)
Calcaires, grés et sables du turonien-coniacien libre BV Charente-Gironde (FRFG093)	2027 (déséquilibre quantitatif)	2027 (Nitrates et pesticides)
Calcaires et calcaires marneux du santonien-campanien BV Charente-Gironde (FRFG094)	2027 (déséquilibre quantitatif)	2027 (Nitrates et pesticides)

Tableau 3 : Objectifs de bon état des masses d’eau souterraines

1.2.4.2 Exploitation de la ressource en eau souterraine

Captages destinés à l’alimentation en eau potable

La RD 750 traverse le périmètre de protection rapprochée du captage « Marché de Gros » situé sur la commune de Royan. On se référera à la figure suivante.

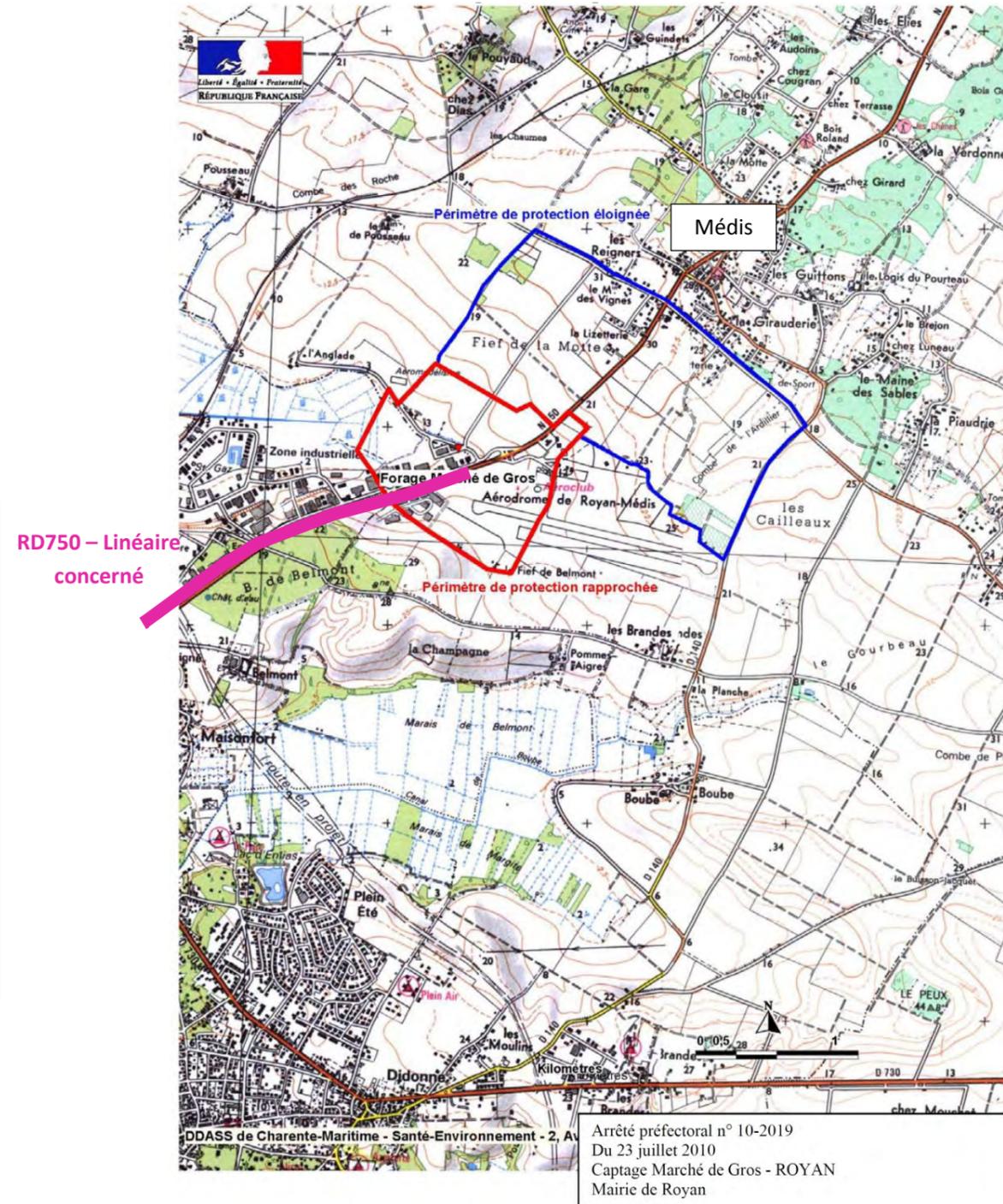


Illustration 25 : Périmètre de protection rapprochée du captage du Marché de Gros (source : ARS Poitou-Charentes)

Le périmètre de protection rapprochée couvre une superficie d'environ 77,5 hectares et s'étend sur les communes de Royan et Médis.

Un extrait de l'Arrêté concernant la réglementation des activités dans ce périmètre de protection est repris ci-dessous

« Périmètre de protection rapproché. [...] »

Les servitudes instituées sur les terrains de ce périmètre sont les suivantes :

6.2.1 - AU TITRE DE LA REGLEMENTATION SPECIFIQUE

Activités interdites :

La création et l'exploitation de tout puits ou forage à la seule exception des forages destinés à la production d'eau potable, reconnu d'utilité publique.

Activités réglementées :

Néant.

6.2.2 - RAPPEL DE LA REGLEMENTATION GENERALE

Toutes les autres activités non encore énoncées, ci-dessus, sont réglementées par la législation générale existante ou future.

Les installations existantes doivent être conformes ou rendues conformes à la réglementation. Conformément aux protocoles d'accord relatifs à la préservation qualitative des nappes du crétacé et à la mise en conformité des forages agricoles, les forages actuels utilisés doivent faire l'objet d'un diagnostic. Les ouvrages à risque sont mis en conformité aux frais des propriétaires en vue d'empêcher l'intercommunication des nappes et tout particulièrement, l'infiltration des eaux de ruissellement. Ceux qui ne sont pas utilisés sont rebouchés dans les règles de l'art en veillant à respecter la protection de la nappe captée.

Le bon fonctionnement des systèmes d'assainissement autonome est régulièrement vérifié. »

Autres exploitations

D'autres captages existent à proximité du tronçon de la RD750 concerné.

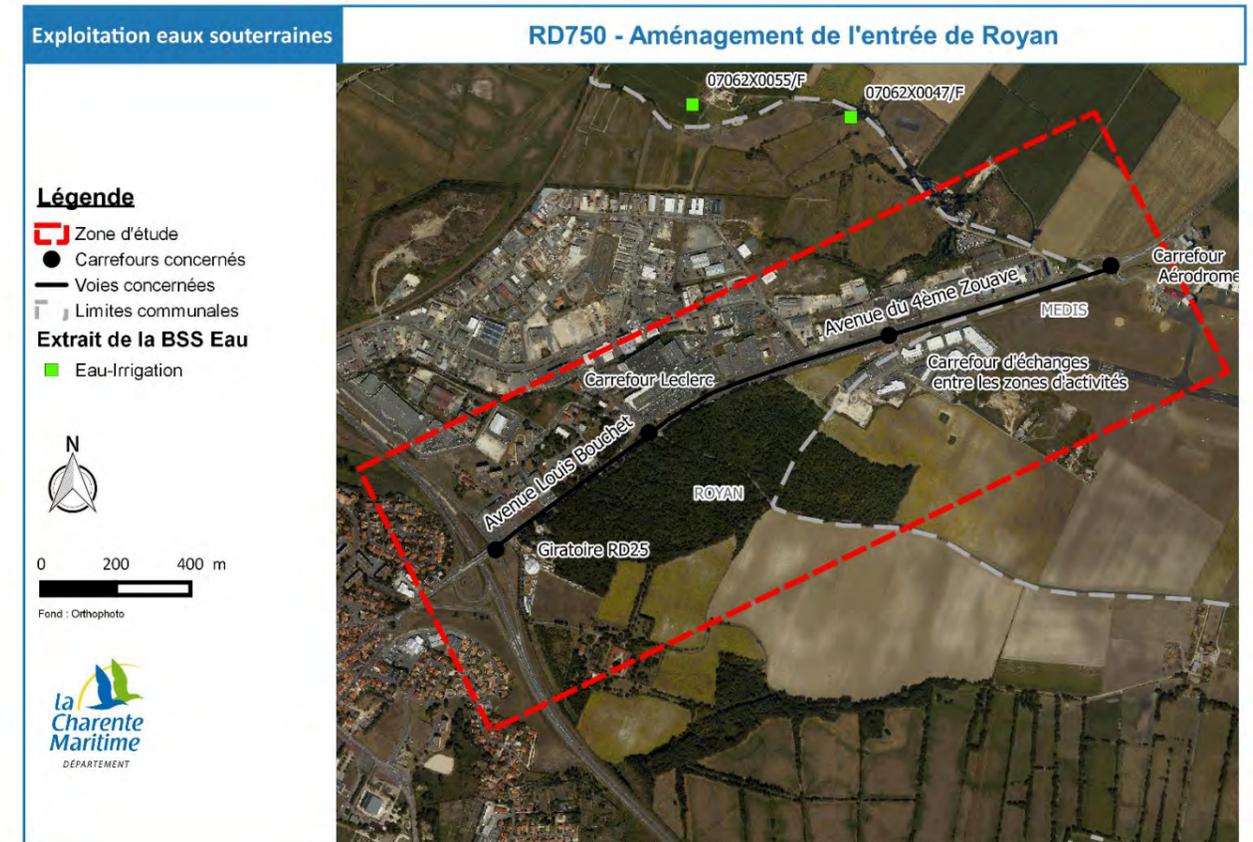


Illustration 26 : Exploitation des eaux souterraines (source : Infoterre, BSS Eau)

CODE BSS	Commune	Adresse	Altitude du terrain naturel (m)	Etat	Utilisation
07062X0055/F	MEDIS	LANGLADE	4	Exploité	Eau-Irrigation
07062X0047/F	MEDIS	LANGLADE - LA PUISADE	3	Exploité	Eau-Irrigation

Tableau 4 : Autres captages et utilisations (source : BSS Eau)

1.2.4.3 Zone de répartition des eaux

Une Zone de répartition des eaux (ZRE) est une zone comprenant des bassins, sous-bassins, systèmes aquifères ou fractions de ceux-ci caractérisés par une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins. Les ZRE sont définies par l'article R211-71 du code de l'environnement et sont fixées par le préfet coordonnateur de bassin. L'arrêté pris par les préfets de département concernés traduit la ZRE en une liste de communes. Cet arrêté est le texte réglementaire fondateur de la ZRE. Dans une ZRE, les seuils d'autorisation et de déclarations des prélèvements dans les eaux superficielles comme dans les eaux souterraines sont abaissés. Ces dispositions sont destinées à permettre une meilleure maîtrise de la demande en eau, afin d'assurer au mieux la préservation des écosystèmes aquatiques et la conciliation des usages économiques de l'eau. Dans une ZRE, les prélèvements d'eau supérieurs à 8m3/h sont soumis à autorisation et tous les autres sont soumis à déclaration.

La commune de Médis est concernée par une ZRE.

1.2.5 Eaux superficielles

Le système hydrographique au niveau de la commune de Royan est constitué de trois « réseaux » distincts liés au Rivaud et aux marais de Pousseau et de Boube. Le projet se situe entre le canal du Pousseau et le canal de Boube

1.2.5.1 Réseau hydrographique



Illustration 27 : Hydrographie au niveau de la commune de Royan (Source : Plan Local d'Urbanisme de Royan)

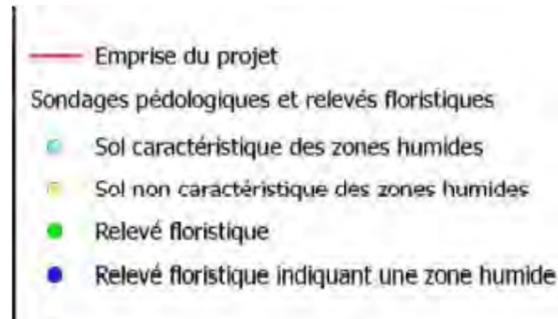
Malgré l'existence de zones humides aux extrémités Sud-Ouest et Nord-Est du territoire de Médis, le réseau hydrographique se trouve restreint, compte tenu de la situation géographique de la commune, entre deux bassins versants : celui de la Seudre au Nord-Ouest et celui de l'estuaire de la Gironde au sud-Est. La limite entre les deux bassins versants suit un axe Nord-Ouest/Sud-Est, qui épousé pratiquement la RD 117E3, reliant le bourg de Médis à Trignac, sur la commune voisine de Semussac. Il en résulte que les eaux de surface qui ruissellent sur le territoire communal se trouvent en tête de bassin versant et donc d'ampleur très modeste.

1.2.5.2 Zones humides

Un diagnostic zones humides a été réalisé par Biotope sur la zone d'étude.

Un total de 56 sondages pédologiques et 15 relevés floristiques a été réalisé sur la zone d'emprise du projet. Leur emplacement ainsi que les résultats de ces sondages et relevés sont présentés sur les cartes suivantes.

Légende :



© Conseil Départemental de la Charente Maritime - Tous droits réservés - Sources : BDOrtho 2010 ; Cartographie : Biotope, 2016

Illustration 28 : Sondages pédologiques et relevés floristiques (zoom 1)



© Conseil Départemental de la Charente Maritime - Tous droits réservés - Sources : BDOrthos 2010 ; Cartographie : Biotope, 2016

Illustration 29 : Sondages pédologiques et relevés floristiques (zoom 2)



© Conseil Départemental de la Charente Maritime - Tous droits réservés - Sources : BDOrthos 2010 ; Cartographie : Biotope, 2016

Illustration 30 : Sondages pédologiques et relevés floristiques (zoom 3)



© Conseil Départemental de la Charente Maritime - Tous droits réservés - Sources : BDOrtho 2010 ; Cartographie : Biotope, 2016

Illustration 31 : Sondages pédologiques et relevés floristiques (zoom 4)

Quatre sondages ont révélé la présence de traces d'hydromorphie dans les 25 premiers centimètres (traces rouille d'oxydo-réduction et éclaircissement de la matrice de sol indiquant une déferrification) caractéristiques de sols de zone humide. Trois sondages ont révélé des traces d'hydromorphie entre 25 et 50 cm indiquant la présence de sols hydromorphes mais non humides et 48 sondages ne présentent aucune trace, indiquant ainsi l'absence de sol de zone humide.

Au vu des critères cumulatifs pédologiques et floristiques, un patch de zone humide a été identifié, selon la note technique du 26 juin 2017 relative à la caractérisation des zones humides (NOR : TREL1711655N), totalisant une surface de 293 m².

A noter qu'au niveau des points flore n°10 et n°35 caractéristiques des zones humides, les sondages pédologiques proches attestent de la présence d'un sol de zone humide (sondages n°12, 33, 49 et 38). Il s'agit de fossés artificiels en points bas, latéraux à la chaussée routière existante récoltant les eaux pluviales. La stagnation temporaire de l'eau permet l'expression d'une flore caractéristique des milieux humides néanmoins le sol, en profondeur, ne présente pas de trace d'hydromorphie.

Illustration 32 : Résultats des sondages : zones humides localisées sur critères floristique et pédologique

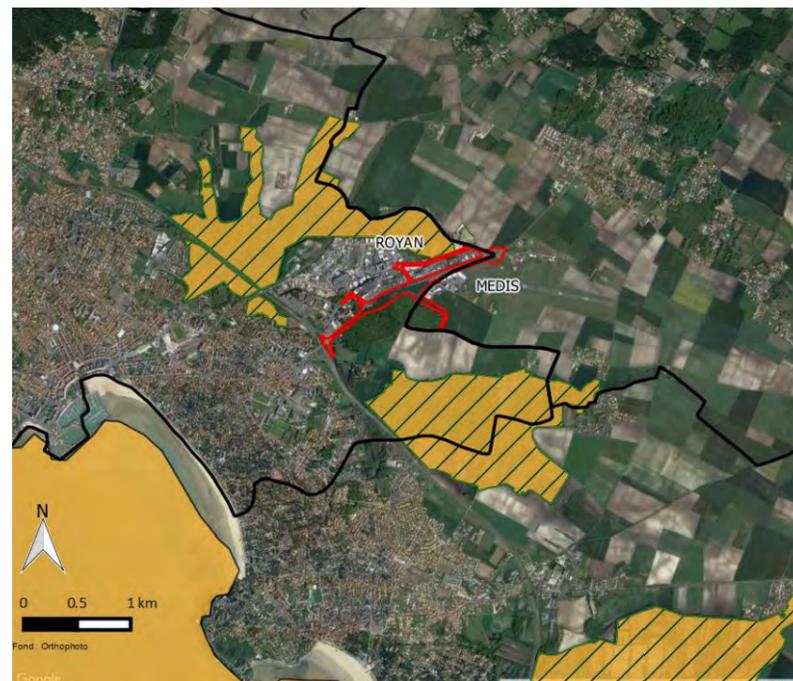
1.2.6 Milieu naturel

1.2.6.1 Réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 concerne les sites européens à grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore qu'ils contiennent. Le principal objectif des zones Natura 2000 est de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales et culturelles dans une optique de développement durable. Sont soumis à une évaluation des incidences Natura 2000 l'ensemble des projets ou planification pouvant porter atteinte au site classé.

Au niveau de l'aire d'étude élargie, les périmètres des inventaires se superposent à ceux des zones de protections naturelles, faisant ressortir que la richesse écologique de ce territoire est concentrée au nord du site d'étude sur les terres morcelées du marais de Pousseau et au Sud au niveau du Marais de Boube et de Belmont.

Plusieurs zones classées Natura 2000 sont répertoriées à proximité de la RD750.



Légende	
	Zone d'étude rapprochée
	Zone de Protection Spéciale de l'Estuaire de la Gironde, marais de la rive nord
	Zone Spéciale de Conservation des Marais et falaises des coteaux de la Gironde

Illustration 33 : Cartographie des zones inventoriées Natura 2000 - Directive Habitat et Directive Oiseaux à proximité du site d'étude

La RD750 se situe en dehors des zones de protection écologique. La voie de rétablissement nord à créer se trouve en périmètre protégé et devra bénéficier d'une veille spécifique.

Une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 a été réalisée spécifiquement pour ce projet. Elle se trouve en pièce F du présent dossier.

1.2.6.2 Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique ont pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. Il existe deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

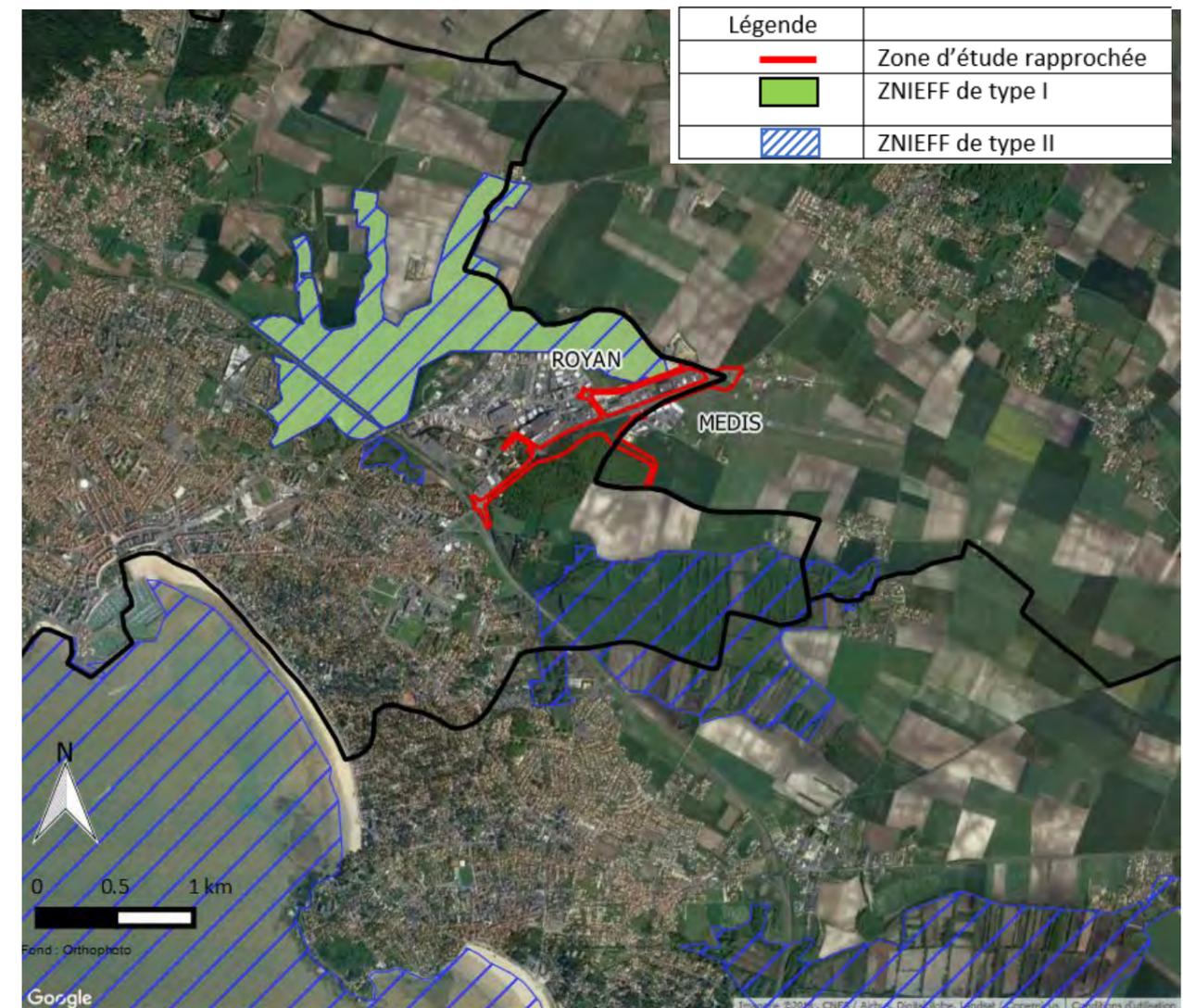


Illustration 34 : Cartographie des zones inventoriées en ZNIEFF de type I et type II à proximité du site d'étude

1.2.7 Paysage et patrimoine

1.2.7.1 Paysage

A Un paysage séquencé en sous-unités

Le territoire d'étude se situe à l'interface entre plusieurs sous-unités paysagères aux caractéristiques différentes. Il est ainsi possible de différencier trois sous-espaces distincts entre le giratoire de l'aérodrome, à Médis et l'ouvrage qui surplombe la rocade de Royan. Ces trois sous-unités s'articulent entre deux unités plus vastes que sont :

- Les paysages agricoles ouverts de l'arrière-pays ;
- Le paysage urbanisé de l'agglomération royannaise.



Il est défini successivement :

- La traversée entre paysage agricole et espace commercial ;
- La traversée entre paysage forestier et espace commercial ;
- La transition du paysage commercial au paysage urbain au niveau de l'entrée de ville



Une quatrième sous unité se démarque, au nord-est de la zone commerciale de Royan II, et concernera plus spécifiquement la voie de raccordement prévue en sortie du giratoire de l'aérodrome ;

- Entre paysage industriel et marais



Les grandes unités paysagères à proximité

Les paysages agricoles ouverts de l'arrière-pays

Alors que le littoral charentais s'est largement développé autour de l'activité balnéaire, l'arrière-pays est resté relativement préservé. L'occupation des sols ainsi que les motifs paysagers, largement agricoles, ont perduré pour donner aujourd'hui une mosaïque de terres cultivées ponctuées de villes dont le développement est resté modéré. Le territoire communal de Médis se présente comme un échantillon représentatif de cet arrière-pays. Le paysage est caractérisé par une topographie animée par des vallons largement érodés. Les grandes cultures céréalières en openfield sont ponctuées de bosquets arborés qui créent des ponctuations dans la lecture du paysage tout en créant des points d'appel visuel dans les perspectives lointaines. La présence des masses arborées est d'autant plus significative dans l'appréciation cinétique du paysage depuis les axes routiers qui traversent le territoire. La sortie de Médis, vers Royan constitue la dernière séquence complètement ouverte sur le paysage lointain avant de pénétrer dans l'agglomération offrant ainsi une respiration intéressante et une mise en scène de l'entrée de ville renforcée par la déclivité importante. L'effet d'ouverture est également accentué par le désaxement de la RD750 en sortie de Médis, par rapport à sa remontée vers Royan, qui a pour conséquence d'orienter le regard vers un horizon lointain et arboré.

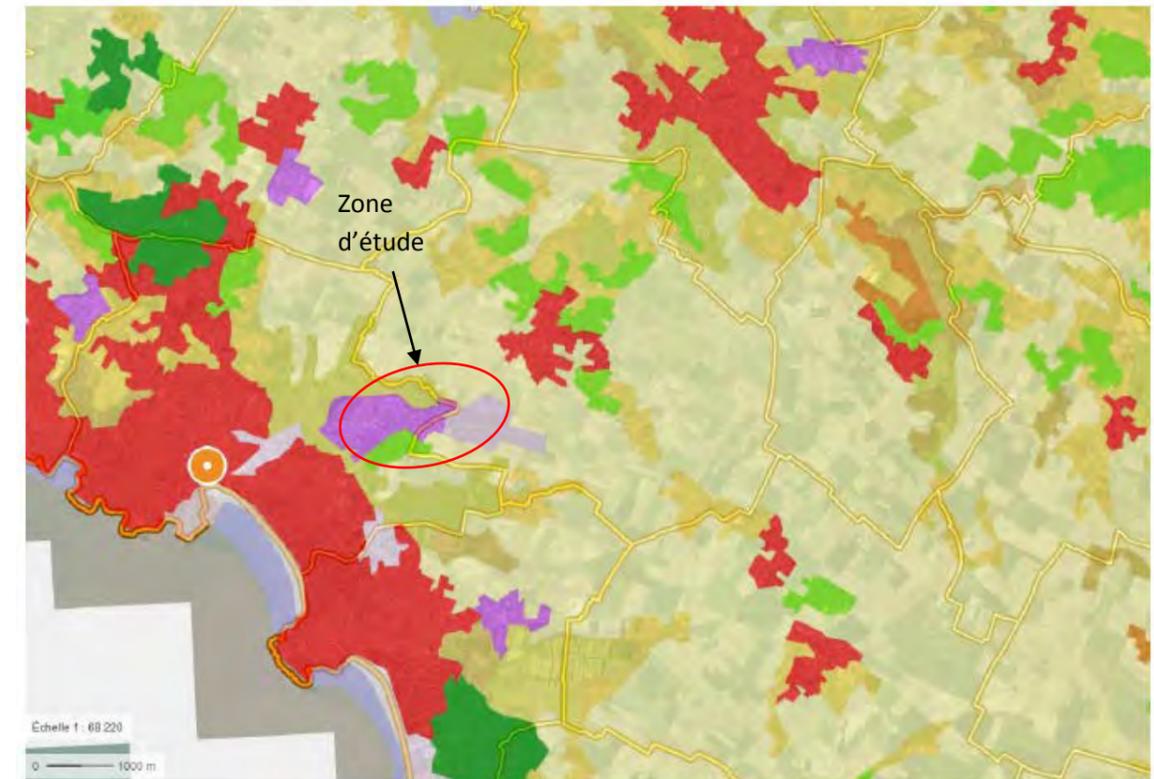


Illustration 35 : Cartographie de l'occupation des sols sur les communes de Royan Médis et alentours (Extrait de Corine Landcover)

- Zones industrielles et commerciales
- Aéroport
- Tissu urbain
- Espaces ouverts, sans ou avec peu de végétation
- Territoires agricoles
- Surfaces essentiellement agricoles, interrompues par des espaces naturels importants
- Forêts et milieux semi-naturels
- Forêt de conifères

La rectitude de la voie crée un effet de focal qui tend à faire passer la zone industrialo-commerciale en second plan dans l'appréhension du paysage. Les zones industrielles de Royan II et de Médis restent relativement confondues et partiellement masquées par un rideau arboré discontinu en périphérie du marais de Pousseau. Outre la masse blanche imbriquée des bâtiments commerciaux, deux éléments attirent le regard :

- Le château d'eau (1) ;
- Le clocher de l'église Notre Dame (2).



Photo 2 : Mise en évidence de l'ouverture sur le paysage et du fond de perspective boisé offerte à la vue depuis le tronçon de RD750 entre Médis et Royan au droit de l'aérodrome.

L'arrivée sur le giratoire de l'aérodrome en l'état actuel crée un effet de surprise dans l'appréhension de la direction. Les dimensions généreuses de l'îlot central engazonné tendent à le faire disparaître dans le paysage pour ne se révéler qu'au dernier moment. La réalisation d'un aménagement paysager en volume apparaît nécessaire pour créer un premier point d'appel, autant pour affirmer l'entrée vers Royan que pour signaler la présence d'un événement routier.



Photo 3 : Arrivée sur le giratoire de l'aérodrome

Le paysage urbanisé de l'agglomération royannaise

À l'opposé de l'arrière-pays, le littoral s'est très largement urbanisé, soumis à une pression foncière toujours plus importante depuis les années 50. La ville s'est étendue pour couvrir une surface urbanisée de près de 900 ha entre la conche et la rocade. Le tissu bâti, sans être particulièrement dense sur sa périphérie, reste structuré et donne à voir une entrée de ville présentant un langage urbain ; gabarit viaire, plantations d'alignements, continuité des clôtures, organisation du bâti. Ces motifs sont autant d'éléments identitaires du tissu urbain qui viennent rompre avec l'enchaînement des bâtiments commerciaux au-delà du rond-point Rhin-Danube.

Bien que moins qualifiée, la voie entre le rond-point Rhin-Danube et le giratoire du Lidl conserve un aspect de boulevard urbain grâce à des aménagements paysagers ornementaux de ses abords et de son terre-plein central.

Ce tronçon, qui constitue l'une des principales entrées de ville, reste toutefois sommairement traité et gagnerait à bénéficier d'une requalification plus affirmée.



Illustration 36 : Mise en évidence de l'étalement urbain et de l'implantation de la ZI sur photographies aériennes comparées de 1975 et 2000 (source : Géoportail)

La perception actuelle de l'entrée de ville se fait sur le dernier tronçon de la RD 750, entre le giratoire de la RD25 et le giratoire Rhin-Danube.

Cette transition vers un espace plus urbain est accompagnée par un traitement ornemental des plantations des accotements, du terre-plein central et des deux giratoires. Au niveau de l'espace public, la matérialisation d'un trottoir et la délimitation de la voie par des bordures participent à donner un cadre urbain.



Photo 4 : Mise en scène du giratoire Rhin-Danube par la plantation de pin surplombant une maçonnerie traditionnelle



Photo 5 : Plantation du terre-plein central

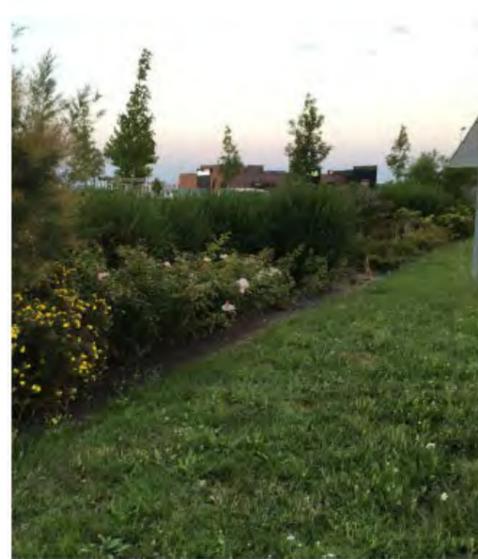


Photo 6 : Haie fleurie entre la voie et le parking relai

B Les sous-unités paysagères traversées

La délimitation en 4 sous unités paysagères traversées par la RD750 ou ses voies de raccordement démontre les qualités paysagères, motifs ou covisibilités de sous espaces aux problématiques homogènes.

Les différentes sous unités présentent des motifs communs plus ou moins présents et des éléments qui leur sont propres. La prise en compte des éléments définis ci-après permettra d'appréhender les contraintes à intégrer pour les différents tronçons de l'aménagement.

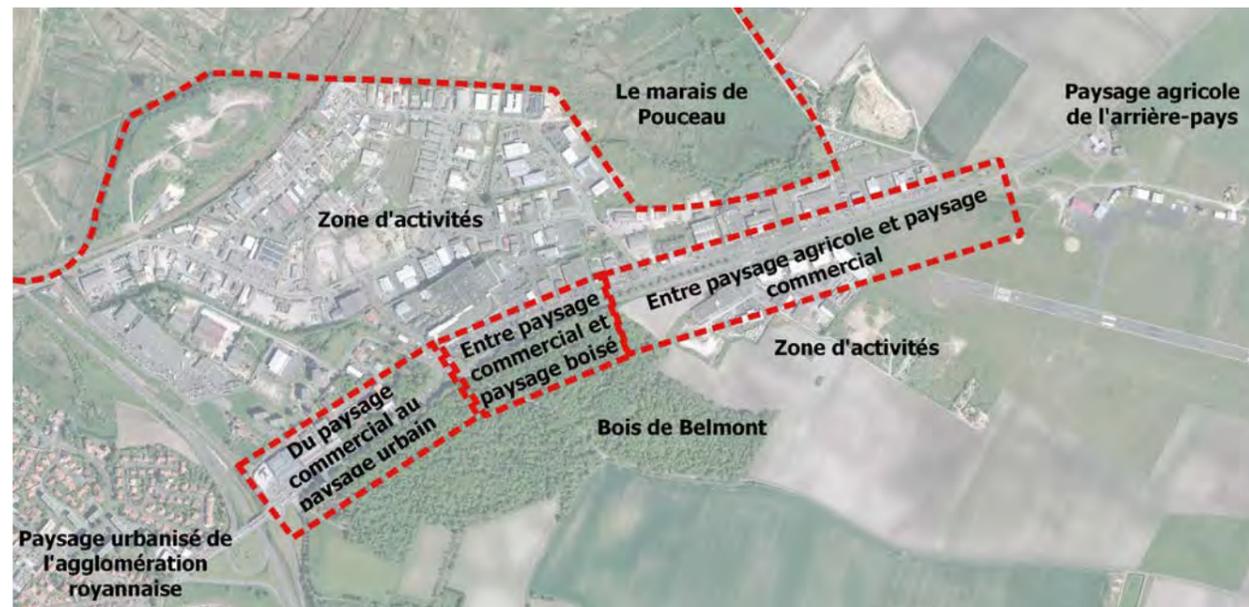


Illustration 37 : Sous-unités paysagères traversées

Entre paysage agricole et paysage commercial

La première sous unité paysagère traversée par la RD750 dans le sens Est ouest après le passage du giratoire de l'aérodrome se caractérise par une typologie paysagère radicalement asymétrique. Au sud, l'aérodrome offre un espace ouvert qui se prolonge par de vastes terres cultivées dans le prolongement du plateau agricole de Médis.

La zone d'activité de relativement faible dimension apparaît comme un isolat commercial dans un espace dominé par les cultures. La prévalence des cultures céréalières dans l'appréciation du paysage est renforcée par une importante dénivellation plaçant la route en contre bas des champs dont la dimension n'est plus perceptible.

Au nord s'étend la zone commerciale de Royan, très étalée, elle est caractérisée par un bâti à la volumétrie simple sans alignement des façades ni homogénéité des emprises. Le recul variable laisse place à des stationnements plus ou moins profonds desservis par une double voie, parallèle à la RD750.

La RD750 présente une importante déclivité, montant vers l'Ouest, elle est séparée de la voie parallèle de desserte des commerces par un terreplein végétalisé qui adopte progressivement la forme d'un talus enherbé qui éloigne la RD de la voie de desserte.

Au-delà de l'intersection entre les zones de Médis et de Royan le talus s'accompagne d'un alignement de pins régulier qui cadre les vues tout en apportant un rythme régulier qui participe à dissimuler le front bâti commercial peu qualitatif.

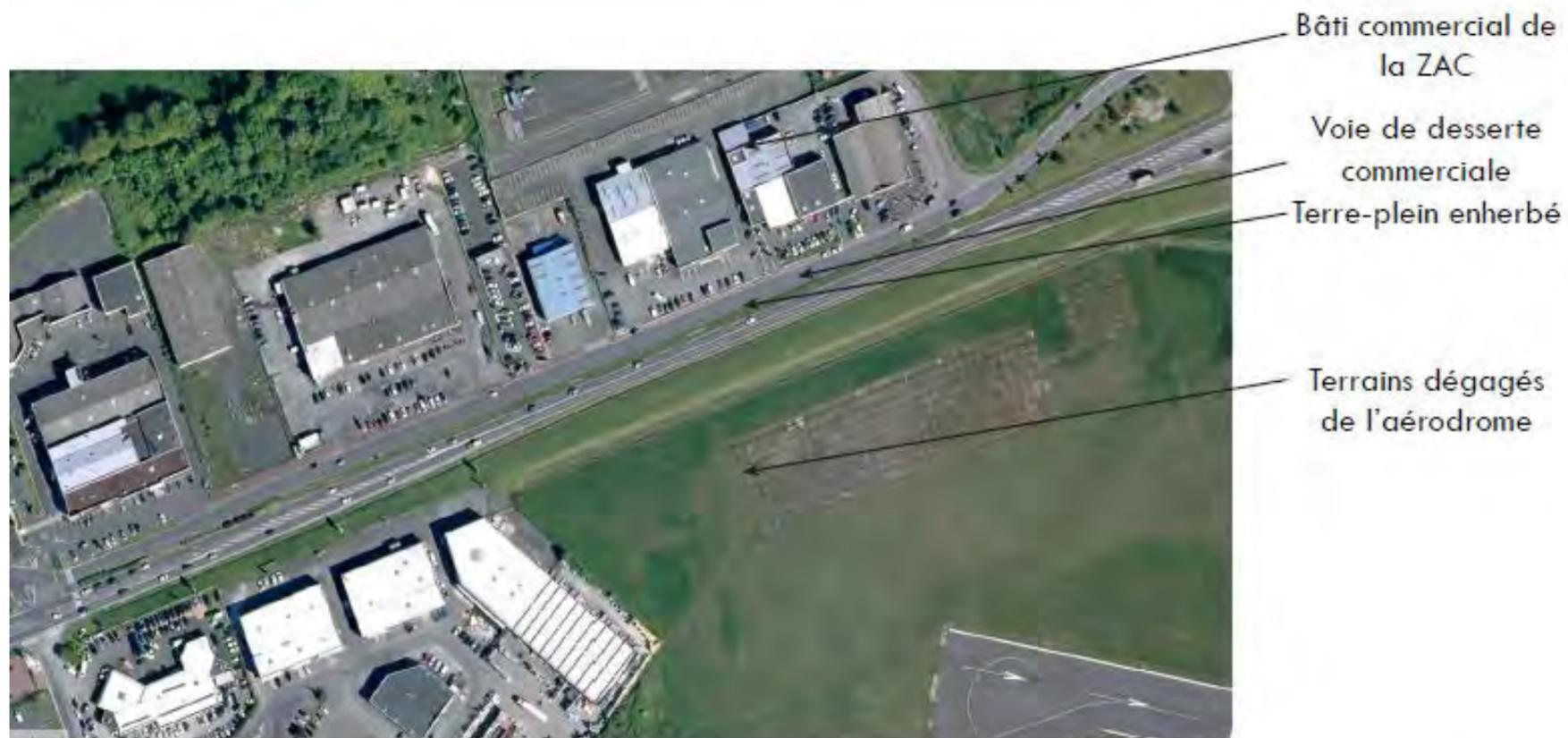


Illustration 38 : Entre paysage agricole et paysage commercial

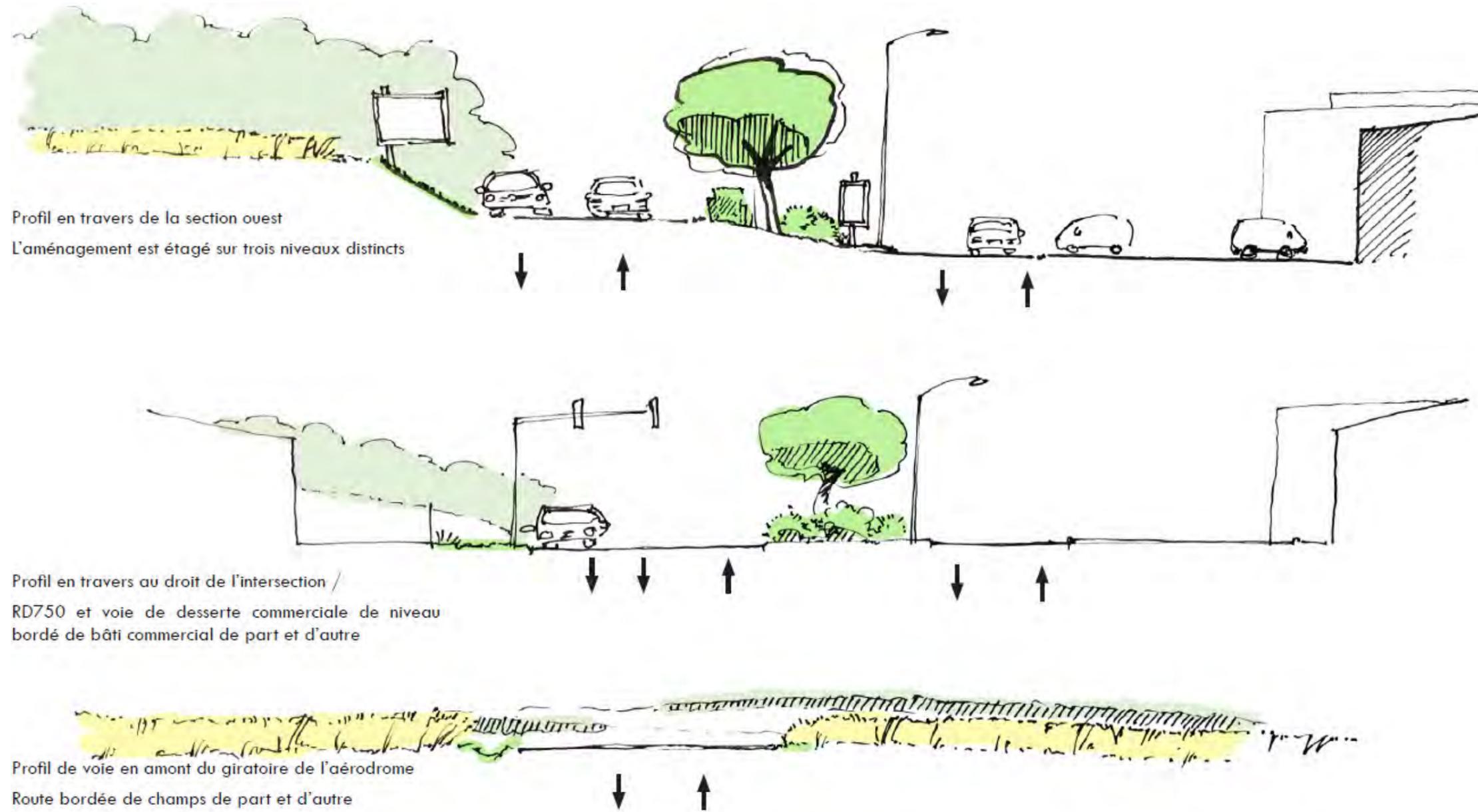


Illustration 39 : Évolution du profil de la voie depuis le giratoire de l'aérodrome jusqu'à la lisière du Bois de Belmont

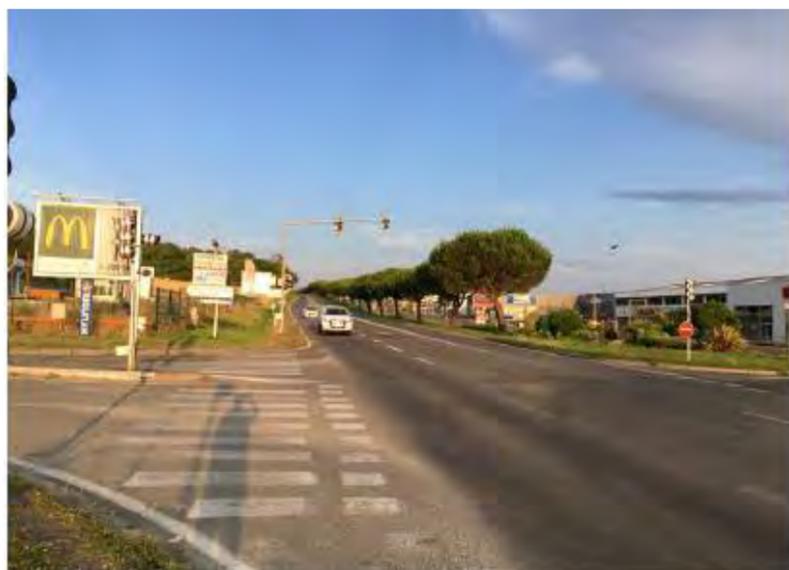


Photo 7 : Mise en évidence de la barrière visuelle créée par l'alignement de pins au droit de l'intersection

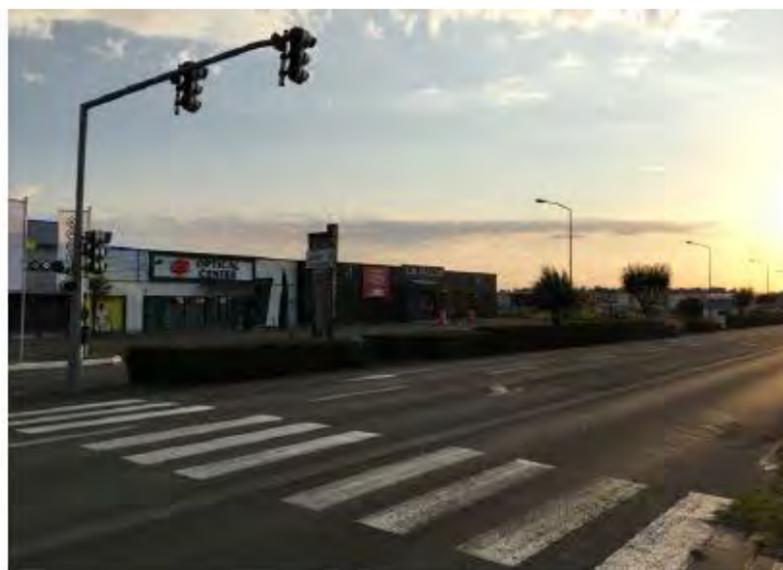


Photo 8 : Végétalisation du TPC par arbustes taillés en cubes à l'est de l'intersection



Photo 9 : Vue lointaine vers le giratoire de l'aérodrome renforcée par la présence d'accotement enherbé généreux et l'absence de plantations de haut jet



Photo 10 : Vue vers l'Ouest depuis la Crête de talus mettant en évidence la dénivellation ainsi que la barrière visuelle créée par l'alignement de pins

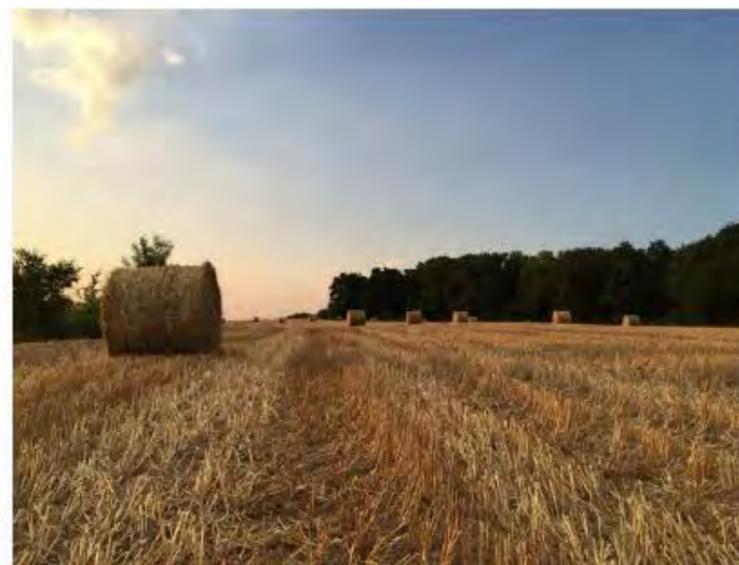


Photo 11 : Vue vers le Sud depuis la Crête de talus en rive sud de la RD750



Photo 12 : Mise en évidence de la déclivité et du cadrage des vues sur le lointain par les pins en sortie de Royan

Il sera nécessaire de :

- Conforter l'ouverture vers le grand paysage au sud de la voie ;
- Affirmer le rythme donné par l'alignement de pins et renforcer l'intégration visuelle des espaces commerciaux ;
- Inciter à la végétalisation des espaces de stationnement et de la rive nord de la voie de desserte commerciale.

Entre paysage forestier et paysage commercial

En direction de Royan succède aux espaces agricoles, un espace densément boisé qui vient créer un nouveau rythme dans la lecture du paysage.

L'effet de dissymétrie Nord Sud est accentué par le contraste entre une lisière dense et relativement proche de la voie au sud et un bâti commercial qui s'éloigne et gagne en emprise au nord. L'effet de mise à distance est exacerbé par un élargissement progressif du terre-plein qui sépare la RD750 de la voie de desserte commerciale.

Immédiatement à l'Est de l'intersection (futur giratoire Leclerc) la largeur du terre-plein est aujourd'hui mise à profit pour intégrer un rang de places de stationnement en épis en vis-à-vis du parking du Leclerc côté sud de la rue Lavoisier. Si l'alignement de pins est toujours présent en rive sud du terre-plein, des plantations éparses ponctuent le bas de la pente.

Ce tronçon de la RD est celui qui présente le caractère le plus commercial du fait notamment du resserrement des perspectives. Le tracé prévisionnel prévoit la transformation de l'intersection entre la route des Brandes et la RD en un giratoire.

Le raccordement au giratoire impose la création d'un nouveau tracé de la RD qui traversera le bois de Belmont parallèlement à la RD existante imposant ainsi des défrichements relativement importants, qui nécessiteront une autorisation.



■ ■ ■ Tracé prévisionnel de la nouvelle RD750

Illustration 40 : Traversée du bois de Belmont

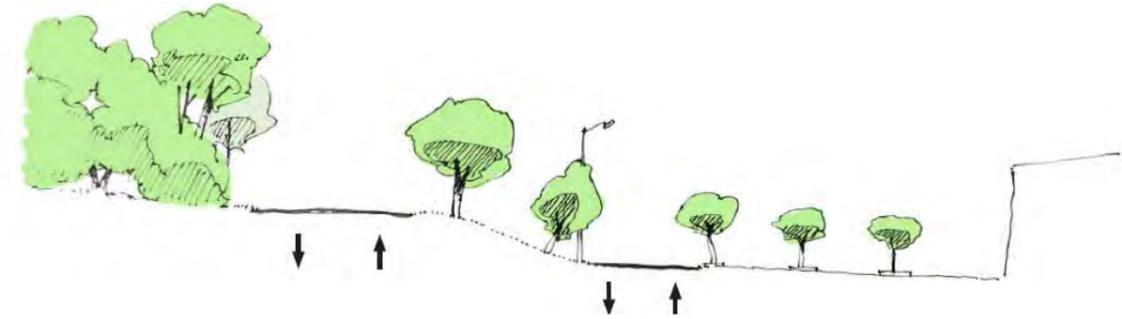


Illustration 41 : Profil en travers de la RD au droit du centre commercial Leclerc

L'aménagement est étagé sur trois niveaux distincts et les vues orientées vers les commerces en raison de la présence d'une lisière arborée dense.

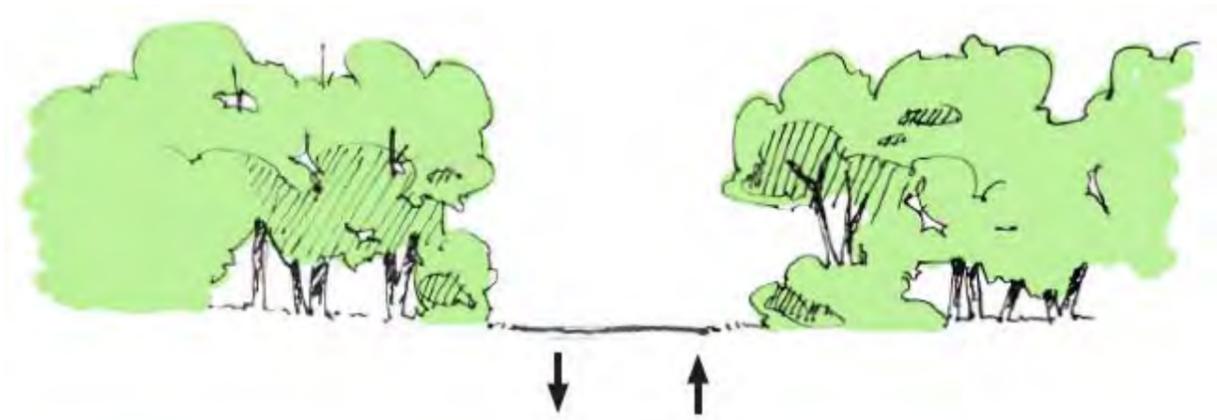


Illustration 42 : Profil en travers de la route de Brandes

L'ambiance de traversée de bois donne un caractère forestier unique à cette voie qu'il conviendra de tenter de recréer cette ambiance particulière dans le cadre des travaux de réaménagement afin de produire un effet de « suspens » et de seuil avant l'entrée de ville proprement dite.

L'extrémité Nord de la route de Brande a vocation à être supprimée dans le cadre du projet.

Il conviendra d'étudier la possibilité de redensification du boisement sur cette emprise afin de renforcer la continuité écologique Est - Ouest du bois de Belmont.



Photo 13 : Mise en évidence de l'importante largeur et dénivellation du terre-plein entre la RD et la voie de desserte commerciale en contre bas.

Photo 14 : Vue vers l'Ouest depuis l'intersection entre la RD et la route de Brandes



Photo 15 : Profil horizontal du terre-plein sur sa section la plus occidentale intégrant une bande de stationnements en épis face au stationnement du Leclerc

Photo 16 : Mise en évidence de l'ambiance forestière de la route de Brandes caractérisée par l'effet de tunnel créé par les frondaisons

Photo 17 : Mise en évidence de l'importance visuelle de l'enseigne commerciale et de la pauvreté des aménagements paysagers de son stationnement

Il sera intéressant de :

- Appuyer l'idée d'une traversée forestière caractérisée par des aménagements simples ;
- Travailler la perméabilité visuelle du boisement vers les enseignes commerciales ;
- Intégrer l'ancienne voie dans un aménagement paysager pouvant intégrer une bande de circulation douce dans la continuité du Bois de Belmont

La transition du paysage commercial au paysage urbain

La dernière section de voie reprise dans le cadre de l'aménagement de la RD750 se situe entre le futur giratoire du Leclerc et le giratoire de la rocade.

Ce dernier tronçon constitue véritablement une transition entre espace routier et espace urbain. L'effet de transition est largement donné par un effet d'ouverture visuelle qui se crée à l'avancement vers l'Ouest.

Dans un premier temps la voie est bordée de part et d'autre d'une frange forestière, constituée au sud par la lisière du Bois de Belmont et au nord par le parc du complexe scolaire Sainte-Marie. À ce premier tronçon, très cadré succède un espace qui s'ouvre progressivement sur un horizon plus lointain centré par le giratoire annonçant le passage de la Rocade.

Le château d'eau, face au Lidl côté sud de la voie apparaît comme un point d'appel qui bien que peu qualitatif constitue un marqueur de l'entrée de ville dans la perception du trajet.

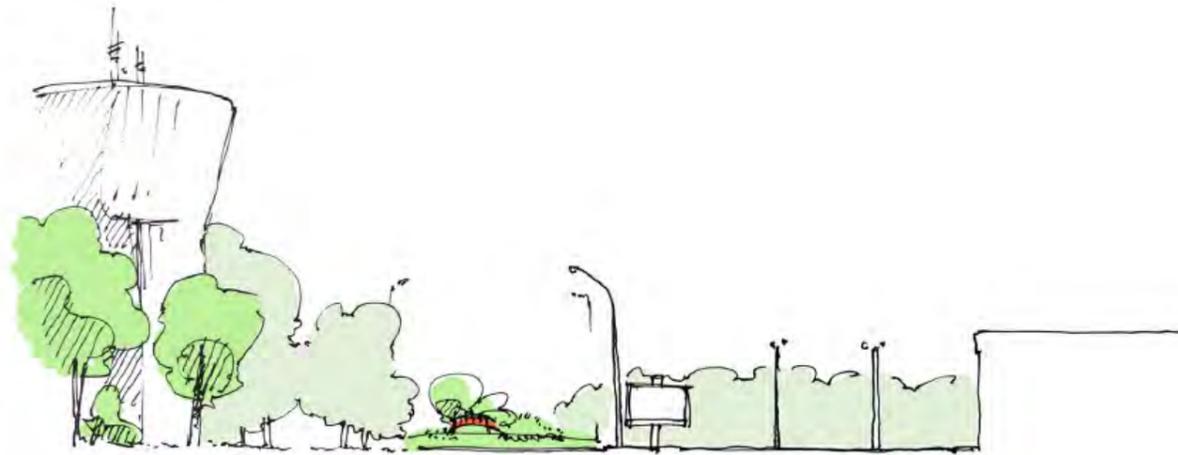


Illustration 43 : Profil en travers de la RD750 au niveau du château d'eau



Photo 18 : Surlargeur visuelle non traitée en rive sud de la voie à proximité du giratoire d'entrée sur la Rocade



Photo 19 : Vue vers l'Ouest sur le rond-point de la rocade l'ouverture du paysage due à la tranchée de la rocade crée un point d'appel vers l'espace urbain



Photo 20 : Le château d'eau constitue un point d'appel et une contrainte à prendre en compte dans l'aménagement

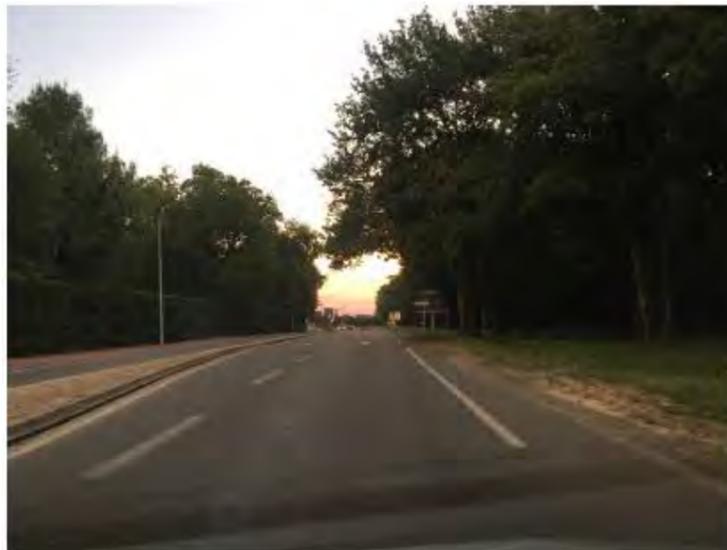


Photo 21 : Vues Est et Ouest au droit du complexe scolaire donnant à voir une séquence de sortie de zone commerciale après le giratoire du Leclerc



Photo 22 : Bien qu'industriel, le tronçon de voie au droit du Lidl bénéficie d'un vocabulaire urbain renforcé par la proximité physique avec l'entrée de ville

Sur cette séquence il sera nécessaire de :

- Intégrer cette séquence comme une véritable entrée de ville traitée sous la forme d'un boulevard urbain ;
- Laisser une place confortable aux circulations douces afin de faciliter un accès piéton à la zone commerciale ;
- Conserver et valoriser le front boisé au sud de la voie ;
- Intégrer les commerces sans pénaliser leur visibilité.

1.2.7.2 Patrimoine historique

A Monuments historiques

L'Eglise Saint-Pierre est classée monument historique par décret ministériel en date du 13 janvier 1946. Elle est située dans le centre bourg de la commune et son périmètre de protection couvre la totalité du centre-bourg et une partie des extensions plus récentes ou à venir. Aucun monument historique ni périmètre de protection n'est intersecté par le projet.

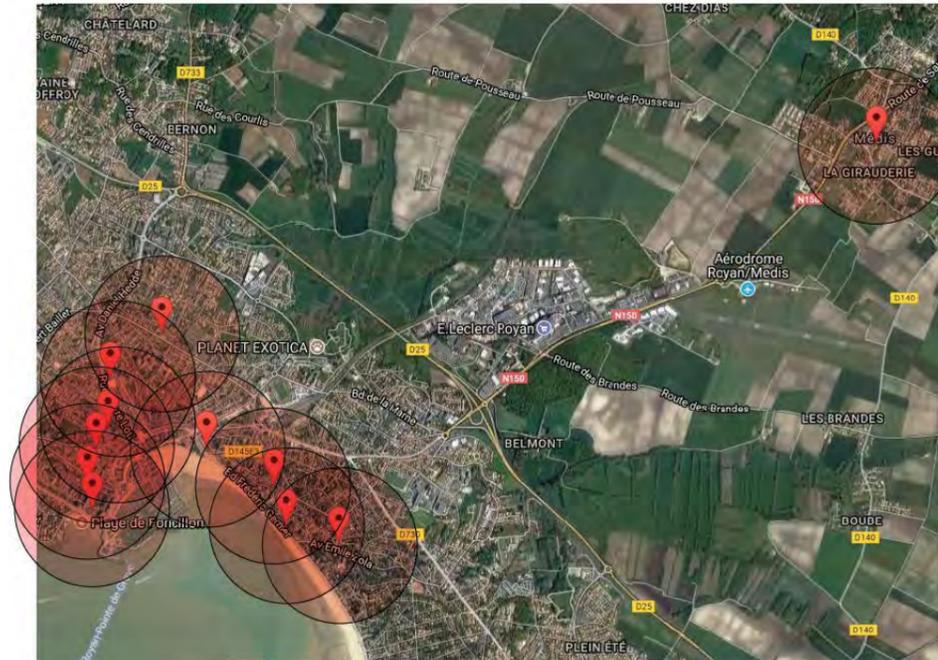


Illustration 44 : Cartographie des Monuments Historiques à proximité du site d'étude

B Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et paysager



Illustration 45 : Périmètre de protection de la ZPPAUP approuvée en 2005

C Patrimoine archéologique

Commune de Médis

Actuellement 25 sites archéologiques sont connus, signalés et répertoriés par la Direction Régionale des Affaires Culturelles Archéologiques (DRAC) sur la commune de Médis.

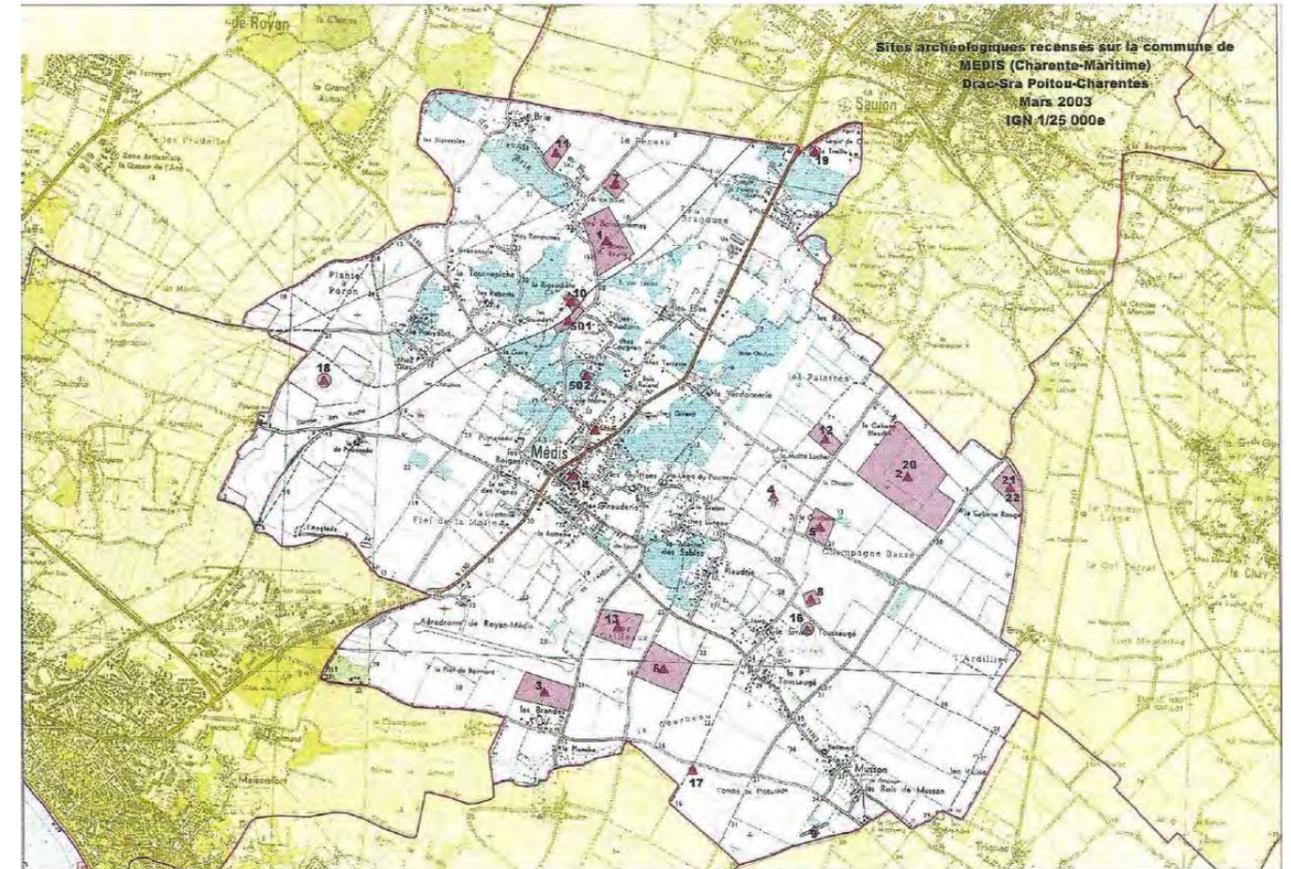


Illustration 46 : Patrimoine archéologique sur la commune de Médis

Le projet n'intersecte pas le périmètre de la ZPPAUP.

Commune de Royan

La commune de Royan dispose d’un patrimoine archéologique important. La base de données Patriarche fait état de 20 entrées.

Numéro de l'entité	Description
17 306 0001	8522 / 17 306 0001 / ROYAN // Eglise, cimetière et prieuré Saint Pierre / église / Moyen-âge classique
17 306 0003	8523 / 17 306 0003 / ROYAN // Pontailiac (Marais de) / Haut-empire / construction
17 306 0004	8524 / 17 306 0004 / ROYAN // Belmont / occupation / Bas-empire - Haut moyen-âge
17 306 0005	8525 / 17 306 0005 / ROYAN // Port. Eperon de Foncillon / château fort / Moyen-âge classique
17 306 0006	8526 / 17 306 0006 / ROYAN // Montbraguet / Age du bronze - Age du fer ? / enclos
17 306 0007	8530 / 17 306 0007 / ROYAN // Pousseau / Age du bronze - Age du fer ? / enclos
17 306 0008	10055 / 17 306 0008 / ROYAN / Château de Mons / Bourg / château fort / Bas moyen-âge
17 306 0009	15601 / 17 306 0009 / ROYAN // Belmont II / division de l'espace / Bas-empire - Haut moyen-âge
17 306 0010	15602 / 17 306 0010 / ROYAN // Belmont / division de l'espace / sépulture / Gallo-romain
17 306 0011	15603 / 17 306 0011 / ROYAN / Terre de Belmont / Maison Forte / division de l'espace / Gallo-romain ?
17 306 0012	19810 / 17 306 0012 / ROYAN // Eglise, cimetière et prieuré Saint Pierre / prieuré / Moyen-âge classique
17 306 0013	19811 / 17 306 0013 / ROYAN // Pontailiac (Marais de) / Moyen-âge / construction
17 306 0014	20043 / 17 306 0014 / ROYAN / Château de Mons / Bourg / demeure / Epoque moderne
17 306 0015	26915 / 17 306 0015 / ROYAN // Pousseau / Age du bronze - Age du fer ? / fossé, fossé
17 306 0016	26916 / 17 306 0016 / ROYAN // Monsonge / Age du bronze - Age du fer ? / fossé
17 306 0017	27267 / 17 306 0017 / ROYAN // Rue de la Providence, Royan / cimetière / Epoque moderne
17 306 0018	27268 / 17 306 0018 / ROYAN // rue de la Providence, Royan / cimetière / Epoque moderne
17 306 0019	28709 / 17 306 0019 / ROYAN // rue de la Glaçière / Age du bronze - Age du fer / outillage lithique, céramique
17 306 0502	8531 / 17 306 0502 / ROYAN // Conche du Pigeonnier / occupation / Néolithique récent ?
17 306 0503	15604 / 17 306 0503 / ROYAN // Belmont / occupation / Néolithique

Ces entités sont localisées sur l’illustration suivante.

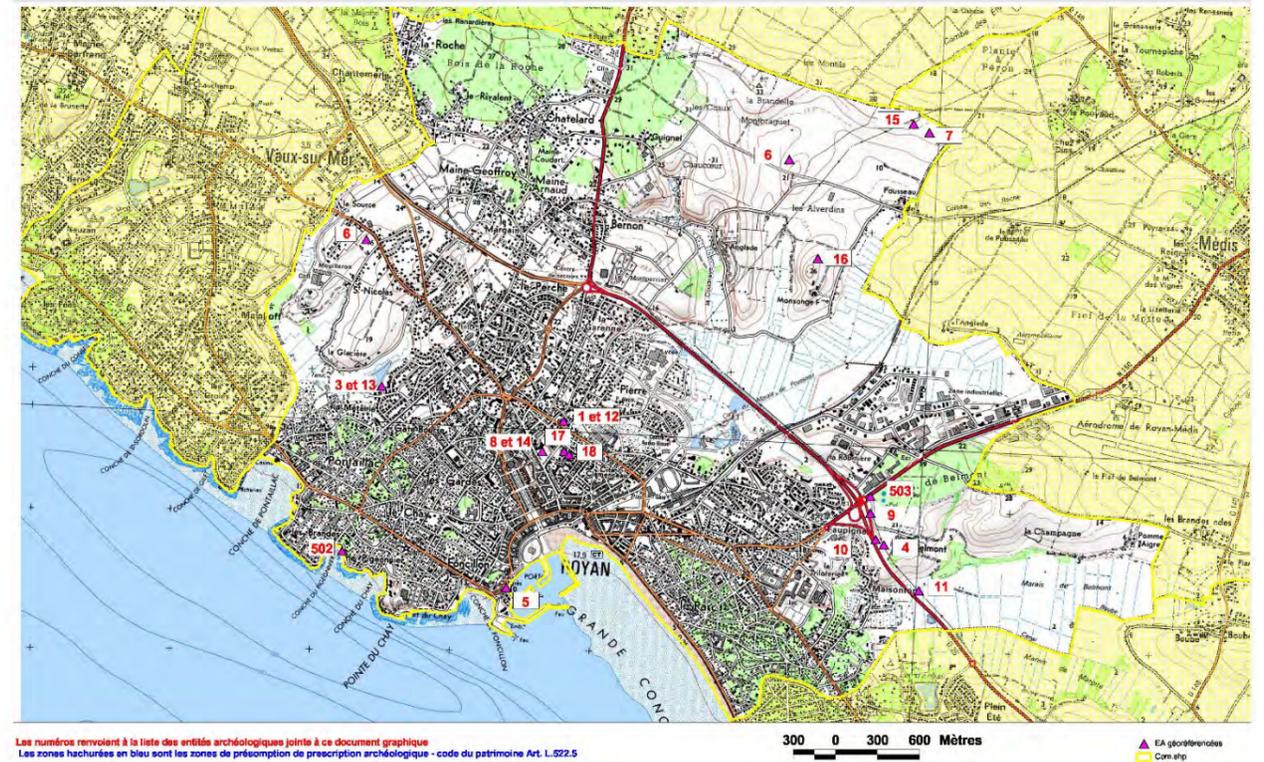


Illustration 47 : Patrimoine archéologique sur la commune de Royan

A ces entités, s’ajoutent les vestiges de la Seconde Guerre Mondiale très présents dans le bois de Belmont. En bleu sur l’illustration suivante, les bunkers détruits et en rouge, ceux conservés.

Les trois bunkers détruits seront les :

- H666/26
- H633/11
- H114a neu/10

Les H644/07 et H665/09 seront conservés.

Illustration 48 : Patrimoine de la 2nd Guerre Mondiale sur la commune de Royan

1.2.8 Cadre de vie

1.2.8.1 Environnement sonore

La RD750 est classée **voie bruyante de type 2** (loi bruit du 31 décembre 1992). Les bâtiments construits dans une bande de 250m de part et d'autre de la voie devront présenter des isolements acoustiques compris entre 30 et 45 dB(A), de manière à ce que les niveaux de bruit résiduels intérieurs ne dépassent pas, fenêtres fermées, 35 dB(A) de jour (6h00 à 22h00) et 30 dB(A) de nuit (22h00 à 6h00).

Conformément à la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisation autour des aérodromes, un **plan d'exposition au bruit** (PEB) de l'aérodrome de Royan- Médis a été approuvé le 20 mars 2008. Il définit 4 zones de bruit dans lesquelles la construction et la rénovation de logements sont contraintes.

1.2.8.2 Qualité de l'air

La qualité de l'air est suivie par Atmo Nouvelle-Aquitaine. Le bilan de l'année 2016 montre une poursuite de l'amélioration de la qualité de l'air sur la région Nouvelle-Aquitaine.



Illustration 49 : Bilan des indices ATMO 2016

La station la plus proche du site étudié se trouve à Cognac. Le nombre de jours présentant un indice « très bon » à « bon » s'élève à plus de 300 jours. Les proportions d'indices « moyens » à « médiocres » sont historiquement les plus faibles depuis 5 ans. Aucune journée d'indice « mauvais » à « très mauvais » n'a été enregistré à cette station durant l'année 2016.

1.2.9 Urbanisme

1.2.9.1 Royan

Sur la commune de Royan, le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Royan qui a été adopté par le conseil municipal le 23 juin 2008 s'applique sur l'ensemble des parcelles de la commune, **à l'exception des parcelles : CI 676 – 677 – 678– 680 où s'applique le Règlement National d'urbanisme (RNU)**. En effet, le PLU de Royan a fait l'objet d'un contentieux administratif dont l'historique est détaillé dans le paragraphe ci-après. Il est aujourd'hui en révision.

A Historique du contentieux administratif portant sur le Plan Local d'Urbanisme relatif au lieu-dit Le Bois de Belmont

L'élaboration du PLU de Royan a été prescrite par délibération du 29 septembre 2005, la commune était alors dotée d'un POS. Le projet de PLU, arrêté par délibération du 29 mai 2007, prévoyait que l'ensemble du domaine de Belmont dont les parcelles **CI 676 – 677 – 678– 680** ; qui figurait au POS en zone constructible à destination d'hôtellerie, soit classé en zone naturelle et en Espace Boisé Classé conformément aux orientations du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU.

Au cours de l'enquête publique, des observations ont été formulées pour rétablir le caractère constructible de la zone. Le commissaire enquêteur a émis un avis défavorable à ces demandes considérant que ces parcelles constituaient un poumon vert permettant de préserver l'impact des façades commerciales situées en vis-à-vis et participait à la qualité de l'entrée de ville.

Le 25 septembre 2007, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la CARA était approuvé. Il est toujours opposable. Ses dispositions prévoient que le secteur bénéficie de la protection Espace Boisé Classé (EBC) au titre des boisements significatifs en commune littorale.

Par une délibération du 23 juin 2008, le conseil municipal approuve le PLU qui, contrairement à la version arrêtée, classait en zone d'urbanisation future les parcelles du bois de Belmont en question et ne retenait plus l'EBC.

L'association Natura Durable, demandait alors au maire l'abrogation des dispositions du PLU concernant ces parcelles. En l'absence de réponse du maire, elle demandait au tribunal administratif d'annuler la décision implicite de rejet et d'enjoindre la commune à régulariser son PLU sous astreinte.

Par décision du 12 mai 2016, le tribunal administratif a fait droit à la requête de l'association en déclarant illégal le PLU de Royan en tant qu'il classe les parcelles en question en zone d'urbanisation future et ne retient pas la protection EBC (incompatibilité avec le SCOT opposable au moment de la délibération d'approbation du PLU).

Droit opposable aux parcelles du bois de Belmont

La délibération du 6 février 2017 abroge partiellement le PLU et rétablit les dispositions de la version du PLU arrêté (zone N et EBC). Cette délibération a fait l'objet d'un contrôle de légalité (courrier du 6 avril 2017 de la Sous-Préfète de Rochefort).

Le juge administratif a déclaré illégal le classement du PLU approuvé et a indiqué que la protection EBC devait être rétablie, les dispositions du PLU approuvé doivent être écartées.

Le PLU de Royan approuvé en 2008 est donc jugé illégal sur les parcelles CI 676, 677, 678, 680. Conformément à la loi ALUR c'est le RNU qui s'applique sur ces parcelles.

B Zonage

Ainsi, en dehors des parcelles CI 676 – 677 – 678 -680, les zones du PLU de Royan présentent sur la zone d'étude (rectangle rouge sur l'illustration 50) sont :

- Zone U :
 - UD ;
 - UH ;
 - UG ;
 - Ui ;
 - UDb.
- Zone N :
 - N ;
 - Nh ;
 - Nr.
- Zone A ;
- Zone AU :
 - AUi ;
 - 1AU.

Pour les parcelles situées directement sous l'emprise du projet (hors CI 676, 677, 678, 680) la compatibilité avec le PLU de Royan est assurée.

Il s'agit des zones :

- Zone U :
 - UI : pour la zone d'activités Royan II (zone d'activités économique et commerciale) ;
 - UG : pour l'établissement scolaire ainsi que le château d'eau (zone destinée à l'accueil d'équipements scolaires, sportifs et culturels ainsi que les logements et les services afférents) ;
 - UH : zones d'extension de la commune, mélange d'habitat pavillonnaire et d'immeubles ponctuels, de densité moyenne entre le centre et le pavillonnaire périphérique.

- Zone AU :
 - AUi : correspond à l'extension de zones d'activités économiques
 - 1AU : correspond à une zone naturelle non équipée destinée à une urbanisation future organisée à moyen terme.

- Zone N : N pour le Bois de Belmont (espaces naturels de la commune à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages ou de leur intérêt historique). Le Bois de Belmont est en partie un espace boisé classé. Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. Cet espace est soumis aux dispositions de l'article L.130.1 du Code de l'Urbanisme.

- Zone A : correspond à une zone agricole équipée ou non qui fait l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles.

De plus, l'application du RNU ne fait pas obstacle à la réalisation d'un aménagement routier pour les parcelles concernées. En effet, le projet prend place en limite de zone à urbaniser (zone commerciale) et concerne un réaménagement sur place de voiries existantes, accompagné par la création de nouveaux barreaux routiers.

Le projet est compatible avec le règlement de l'ensemble des zones du PLU et il est également compatible avec le RNU.

Une procédure de mise en comptabilité n'est pas nécessaire pour le PLU de cette commune.

On se référera à l'illustration 50, page suivante.

C Emplacements réservés

La RD750 bénéficie d'un emplacement réservé le long du bois de Belmont (ER19). L'emplacement réservé ER21 se situe également au sein de la zone d'étude. Il concerne la création d'une voie de desserte.

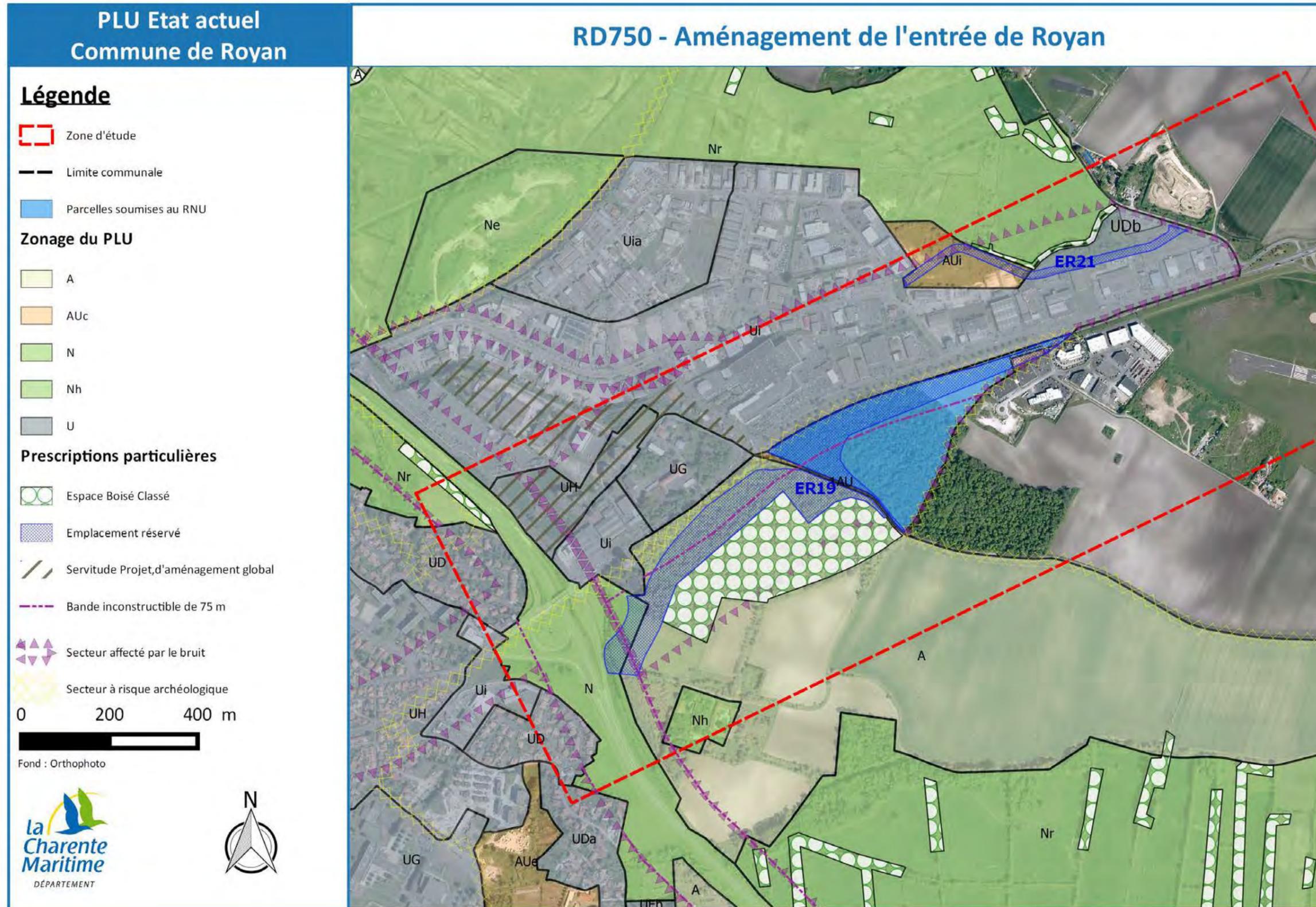


Illustration 50 : PLU de Royan

1.2.9.2 Médis

La commune de Médis est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 26 avril 2012. Il a fait l'objet d'une révision simplifiée approuvée le 14 décembre 2015.

A Zonage

Les zones du PLU de Médis présentent sur la zone d'étude (rectangle rouge sur l'illustration 51) sont :

- Zone U :
 - UX ;
 - Uxa.
- Zone N :
- Zone A :
 - Ap ;
- Zone AU :
 - AUx ;
 - 1AUx.

La compatibilité du projet avec le PLU de Médis est analysée uniquement pour les zones directement impactées par les emprises du projet. Il s'agit des zones :

- Zone UX : réservée à l'accueil des activités économiques. Elle comprend un secteur UXa, correspondant à l'aérodrome ;
- Zone AUx : une zone non urbanisée, suffisamment équipée dans sa périphérie immédiate pour desservir l'ensemble des constructions de la zone. C'est pourquoi elle est ouverte à l'urbanisation. Mais elle n'est pas du tout ou pas suffisamment équipée à l'intérieur. Elle a pour vocation principale de recevoir des activités économiques commerciales, artisanales, industrielles, bureaux, hôtels, etc.... ;
- Zone 1AUx : zone non urbanisée, insuffisamment équipée dans sa périphérie immédiate pour desservir l'ensemble des constructions de la zone. C'est pourquoi elle est fermée à l'urbanisation. Elle sera ouverte à l'urbanisation par une procédure de révision simplifiée du PLU. Elle a pour vocation principale d'accueillir des activités économiques, après ouverture à l'urbanisation ;

- Zone A : secteur de la commune à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Elle comprend un secteur Ap correspondant aux terres agricoles protégées pour la préservation des paysages et dont une partie est en lien fonctionnel (bassin versant) avec le marais de Pousseau et du marais de Belmont
- Zone N : comprend les secteurs, équipés ou non, à protéger en raison soit de leur caractère d'espaces naturels, soit de leur intérêt paysager, historique ou écologique, soit des risques naturels auxquels ils sont soumis.

On se référera à l'illustration 51.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement des zones UX, UXa et Ap. Une procédure de mise en comptabilité du PLU de Médis est nécessaire. Elle se trouve en pièce E du présent dossier.

B Emplacements réservés

3 emplacements réservés sont présents dans la zone d'étude :

- L'emplacement réservé n°7, pour la création d'une liaison douce (largeur 3 m) ;
- L'emplacement réservé n°8, également pour la création d'une liaison douce (largeur 3m) ;
- L'emplacement réservé n°14, pour la création d'un accès à la zone AUx de Belmont (largeur 12m).

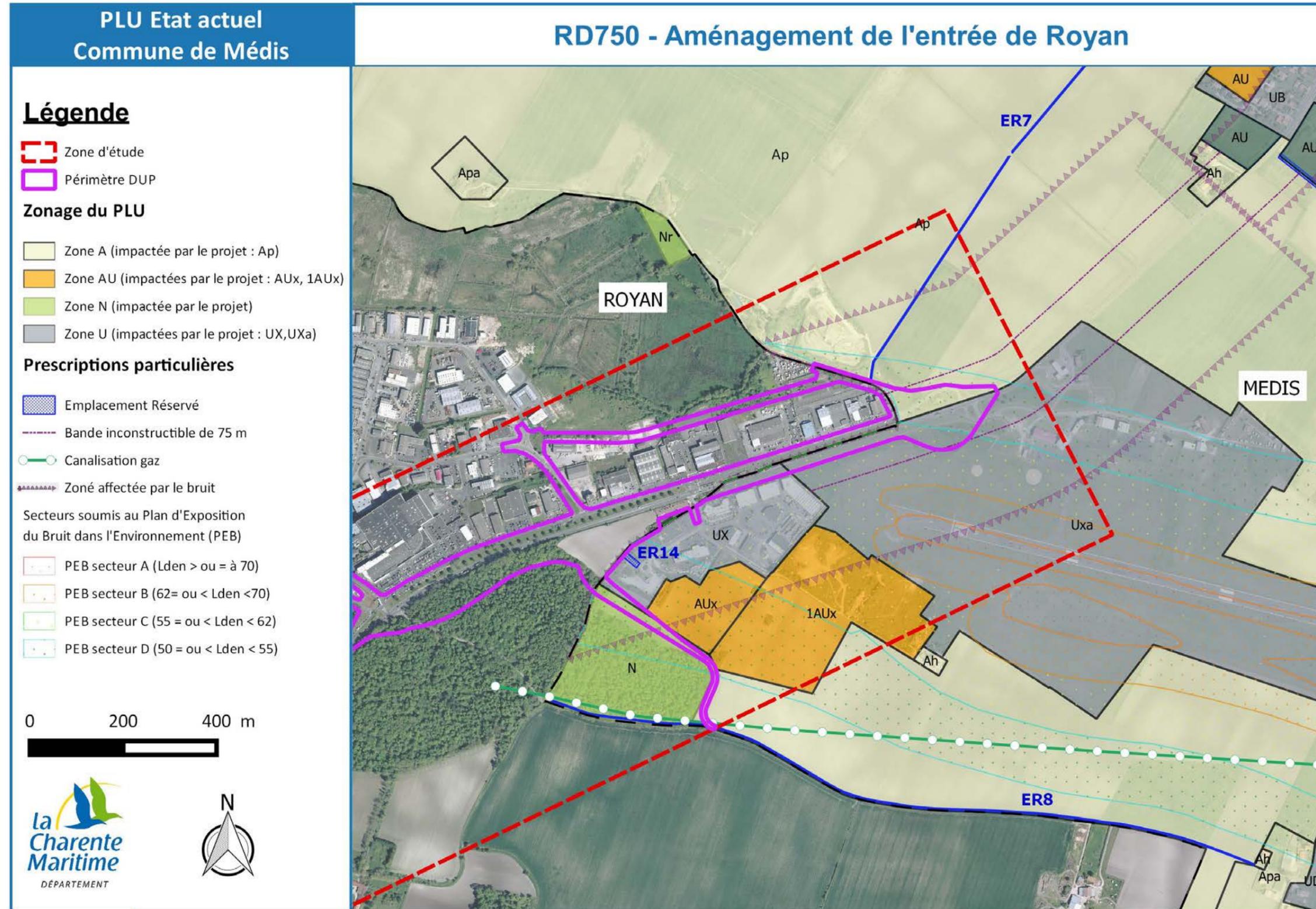


Illustration 51 : PLU de Médis

1.2.9.3 Servitudes d'utilité publique

La zone d'étude intersecte les servitudes d'utilité publique suivantes :

- AS1 (hachures bleu clair) : périmètre de protection rapprochée d'un captage en eau potable ;
- I3 : canalisation de transport de gaz ;
- I4 : lignes de transport d'électricité ;
- PT1 : servitudes radioélectriques de protection des installations de navigation et d'atterrissage ;
- PT3 : réseaux de télécommunications des postes et télécommunications ;
- T5 : servitude de dégagement aérien (aérodrome de Royan-Médis).

1.2.9.4 Réseaux

Les réseaux concessionnaires présents sur la zone d'étude sont les suivants :

- Eau potable ;
- Eaux pluviales ;
- Eaux usées ;
- Gaz desserte ;
- Gaz transport ;
- Telecom ;
- Fibre ;
- Electricité BT ;
- Electricité HTA ;
- Eclairage.

Le projet impacte les réseaux interceptés par l'emprise :

- Eclairage ;
- Telecom ;
- Fibre ;
- Eau potable ;
- Eaux usées ;
- Gaz transport ;
- Gaz desserte ;
- Electricité HTA.

2 ETUDES PREALABLES ET DECISIONS ANTERIEURES

2.1 RAPPEL DES ETUDES ET DECISIONS

L'aménagement de la RN150 en entrée de l'agglomération de Royan fait depuis longtemps partie des attentes des élus du territoire. Faute d'inscription de cette opération dans la programmation de l'Etat, s'agissant d'une voirie nationale, le Département de la Charente-Maritime a sollicité le classement de la voirie dans le réseau départemental, sur une section de 2 240 m comprise entre la rocade et l'aérodrome de Royan-Médis.

La RN150 sur cette section a été déclassée de la voirie nationale pour reclassement dans la voirie départementale, en RD750, par arrêté préfectoral du 10 septembre 2012.

Dès lors, le Département de la Charente-Maritime a engagé des études approfondies d'aménagement de l'axe, visant à diagnostiquer plus finement les causes des dysfonctionnements observés et à rechercher des solutions pérennes d'amélioration des conditions de déplacement, permettant de fluidifier la circulation et d'améliorer les conditions de desserte de la zone, en tenant compte des perspectives de développement du territoire.

Plusieurs scénarios ont ainsi été étudiés, comprenant différentes reconfigurations des carrefours existants et modifications du plan de circulation interne à la zone commerciale, avec, pour chaque scénario, une vérification des conditions de circulation par simulation dynamique du trafic suite au diagnostic de la situation actuelle. Les solutions d'aménagement étudiées ont comporté plusieurs variantes de réaménagement des carrefours existants visant à améliorer leur capacité et leur fonctionnement et à mieux répartir les flux en transit et les flux en échange avec les zones commerciales.

2.2 PRESENTATION DES SOLUTIONS D'AMENAGEMENT ETUDIEES

2.2.1 Rappel des conclusions du diagnostic

Une étude de faisabilité a été réalisée en 2013 afin de définir un scénario préférentiel. Cette étude a été décomposée en trois phases :

- Diagnostic de l'infrastructure existante ;
- Proposition de schémas d'aménagement ;
- Approfondissement du scénario retenu.



Illustration 52 : Localisation des différents secteurs (état des lieux 2013)

Carrefour n°1 bis : Giratoire Rhin/Danube

Carrefour n°1 : carrefour giratoire RD25

Carrefour n°2 : carrefour à feux Leclerc

Carrefour n°3 : carrefour d'échanges entre les zones d'activités

Carrefour n°4 : Giratoire de l'aéroport

Les problèmes de congestion en heures de pointe sont principalement dus à **la saturation du carrefour giratoire RD25 et du carrefour Leclerc qui engendrent des remontées de file importantes.**

L'ensemble des échanges est concentré à l'Ouest de la zone. Tous les déplacements se concentrent en un point principal, au niveau de l'échangeur de la RD25, qu'ils concernent le transit via la zone d'étude ou les échanges avec la zone commerciale.

Le fonctionnement de la RD 750, ayant une vocation de transit pour accéder à Royan, est très perturbé par la présence de la zone commerciale et principalement par la limitation des capacités des carrefours permettant les mouvements de tourne à gauche.

La zone est principalement fréquentée par les Royannais. En effet, les résultats des enquêtes origines/destinations montrent que la zone est alimentée principalement par l'Ouest via la RD 25 Nord et Sud, l'avenue Louis Bouchet et la rue André-Marie Ampère.

Cette situation entraîne un report du trafic de transit sur la rue André-Marie Ampère dans la ZA Royan 2 depuis le carrefour Aéroport où les usagers quittent la RD750 (uniquement dans le sens Médis > Royan)

La liaison entre la rue Antoine de Lavoisier (contre-allée) et le carrefour d'échanges entre les zones d'activités entraîne des dysfonctionnements et **ne permet pas d'assurer correctement les échanges entre les deux zones commerciales.**

Le carrefour aéroport manquait de lisibilité mais un réaménagement a été effectué depuis (création d'un giratoire). Il permet désormais de casser la vitesse et de sécuriser ce point d'échanges.

D'autre part, les infrastructures dédiées aux circulations douces sont peu présentes.

2.2.2 Scénario fil de l'eau

Le scénario fil de l'eau a pour objectif de montrer le fonctionnement de la zone d'étude dans l'état actuel, sans aucun aménagement réalisé, pour les horizons 2020 et 2030.

Le trafic à l'état actuel est présenté au paragraphe 1.1.2, page 49.

Les conclusions sont reprises ci-dessous :

Le fonctionnement de la RD750 se trouve très perturbé par la présence des zones commerciales.

Les principales difficultés sont observées à l'Ouest de la zone d'étude, au droit du giratoire avec la RD25 et du carrefour Leclerc. Ces derniers peuvent être saturés ce qui entraîne des remontées de files importantes aux heures de pointe, perturbant l'ensemble des flux.

A l'Est de la zone d'étude, des dysfonctionnements sont observés au droit du carrefour d'échanges entre les zones d'activités qui ne permet pas d'assurer correctement les échanges entre les deux zones commerciales.

A l'horizon futur et sans aménagement (scénario fil de l'eau), les trafics pris en compte correspondent à une augmentation significative : + 18% en 2020 et +29% en 2030 à l'heure de pointe.

Les modélisations du scénario fil de l'eau à l'horizon 2030 montrent une saturation complète du secteur avec :

- des difficultés pour les véhicules à sortir de la Zone commerciale du nord ;
- des difficultés sur la RN150 ;
- des difficultés d'insertion sur le giratoire depuis la bretelle Sud de la RD25.

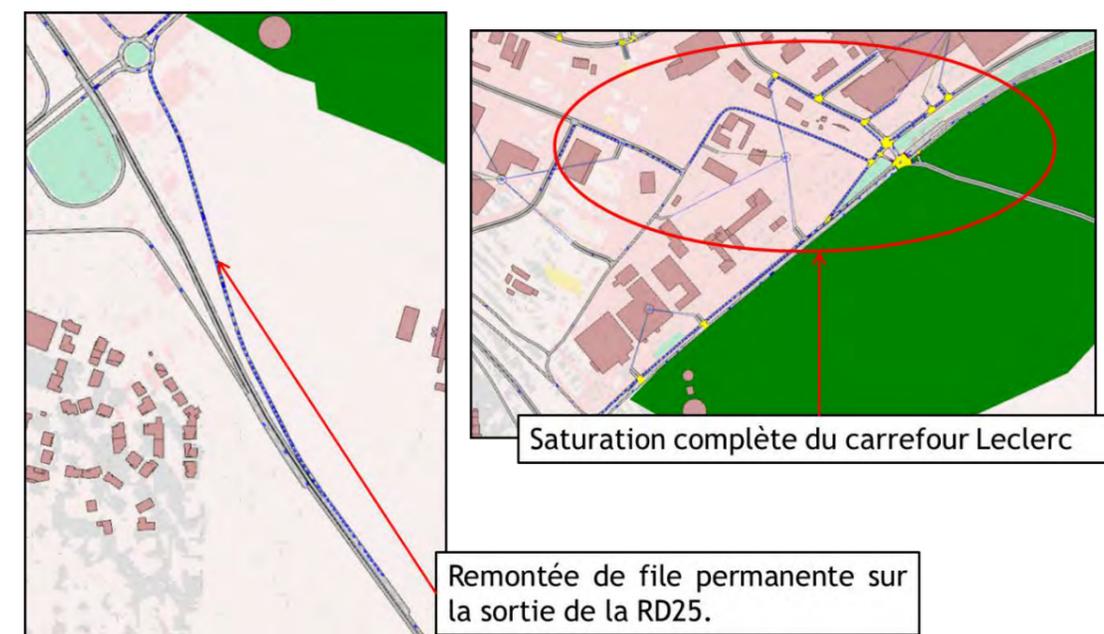
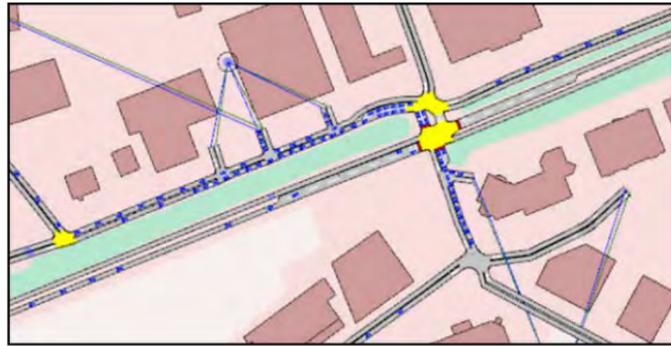


Illustration 53 : Saturation du carrefour Leclerc dans le scénario fil de l'eau (modélisation)



L'augmentation du mouvement (Flèche Orange) sur le giratoire de l'aérodrome diminue la capacité d'écoulement de la branche Ouest. Cela provoque des remontées de file sur la RN150.

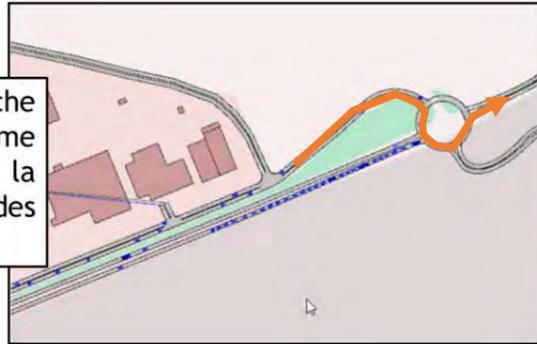


Illustration 54 : Remontée de files sur la RN150 dans le scénario fil de l'eau (modélisation)

La modélisation indique un fonctionnement très dégradé sur le giratoire RD25 et le carrefour à feux Leclerc mais également sur des axes qui ne sont actuellement pas saturés comme la contre allée (rue A. de Lavoisier), la rue E. Branly et la branche RD25 Sud du giratoire RD25.

2.2.3 Schémas d'aménagement étudiés

2.2.3.1 Schéma d'aménagement n°1

Le schéma d'aménagement n°1 présente les caractéristiques suivantes :

- Un carrefour simplifié en croix pour le carrefour Leclerc ;
- La mise à sens unique de la contre-allée et de la rue E. Branly ;
- Carrefour Aéroport identique à l'actuel ;
- Ainsi que les invariants à savoir giratoire RD25 élargi et déplacement du carrefour d'échanges entre les zones d'activités.

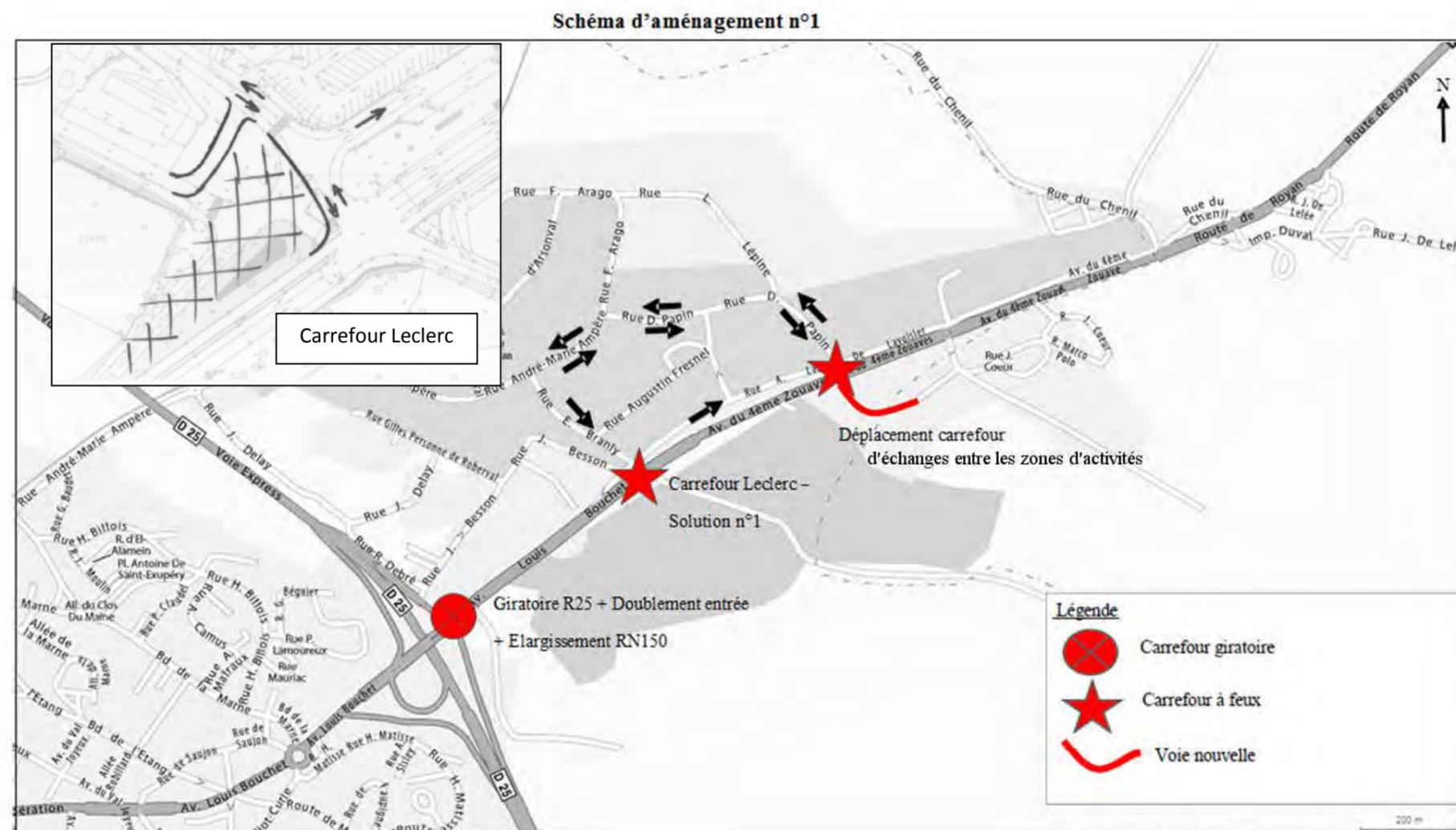


Illustration 55 : Schéma d'aménagement n°1

Cependant, les carrefours n°2, 3 et 4 en partant de l'Ouest ne sont pas satisfaisants en termes de fonctionnement avec une dégradation du fonctionnement actuel.

2.2.3.2 Schéma d'aménagement n°1bis

Les différences avec le schéma n°1 sont :

- création d'un giratoire au niveau du carrefour de l'aérodrome ;
- optimisation du carrefour n°3 avec la suppression du mouvement Royan 2 vers RD750 Est (direction Médis) afin de le reporter sur le carrefour n°4 sécurisé via la contre allée. Les autres mouvements sont conservés.

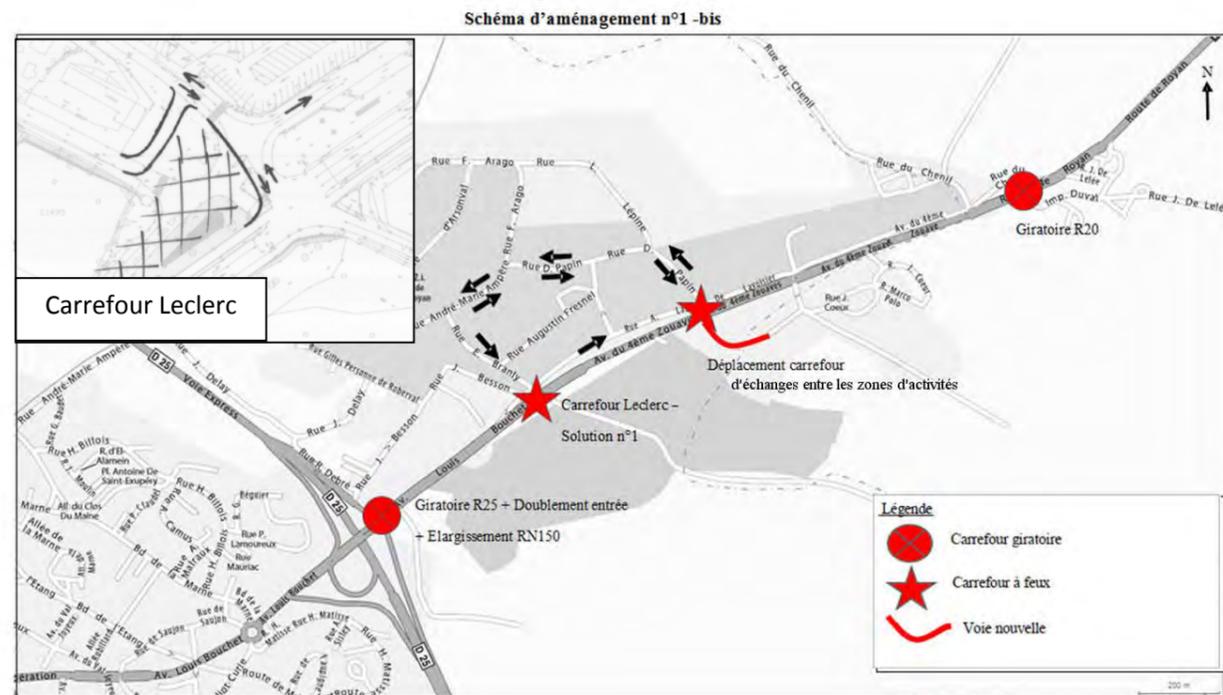


Illustration 56 : Schéma d'aménagement n°1 bis

Les modifications ne portant pas sur le carrefour Leclerc (n°2), le fonctionnement de ce carrefour reste dégradé. (Voir remarques schéma n°1.)

En revanche les modifications opérées sur le carrefour d'échanges entre les zones d'activités (n°3) et sur le giratoire de l'aérodrome (n°4) permettent d'améliorer fortement le fonctionnement de ces deux carrefours.

2.2.3.3 Schéma d'aménagement n°2

Le schéma d'aménagement n°2 présente les caractéristiques suivantes :

- La solution n°2 pour le carrefour Leclerc ;

Cette solution consiste en 2 aménagements principaux :

- modification du plan de circulation autour de Leclerc avec une mise à sens unique de la contre-allée (rue A. Lavoisier) en direction de l'Est et de la rue E. Branly en direction du sud
- sortie de la zone de Royan 2, depuis la rue E. Branly, autorisée uniquement en direction de Royan en utilisant la rue du Sous-Lieutenant Ruibert Gatine et en remplaçant le feu par cédez-le-passage. Suppression du mouvement Royan 2 vers RD750 Est et vers la VC n°11.
- la mise à sens unique de la contre allée et de la rue E. Branly ;
- carrefour Aérodrome identique à l'actuel ;
- ainsi que les invariants à savoir giratoire RD25 élargi et déplacement du carrefour d'échanges entre les zones d'activités.

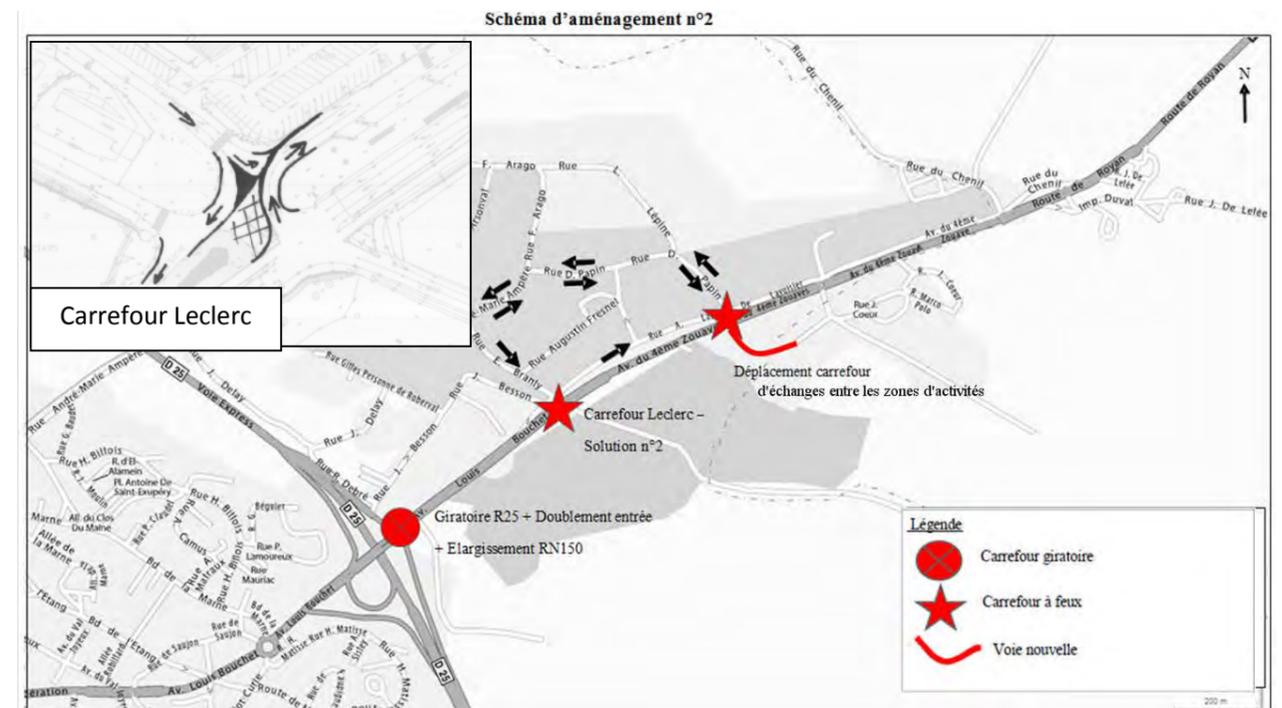


Illustration 57 : Schéma d'aménagement n°2

Ce schéma, avec la solution n°2, permet d'améliorer significativement le carrefour Leclerc qui devient « fluide » sur l'ensemble des branches. Cette augmentation de la capacité du carrefour provient d'une optimisation du cycle de feux grâce à la suppression du mouvement Royan2 vers RD750 Est et vers la VC n°11.

Cependant cette suppression de mouvement entraîne un report sur le carrefour d'échanges entre les zones d'activités (n°3) de toute la circulation de Royan 2, ce qui provoque des remontées de file très importantes sur la

contre-allée et sur la rue Denis Papin. La configuration du carrefour d'échanges entre les zones d'activités dans ce schéma est identique à l'actuel avec tous les mouvements possibles.

2.2.3.4 Schéma d'aménagement n°2bis

Le schéma n°2 bis est une sous variante du schéma n°2 avec comme unique modification la mise à double sens de la contre allée (Rue A. de Lavoisier).

Tous les autres mouvements sont identiques au schéma n°2.

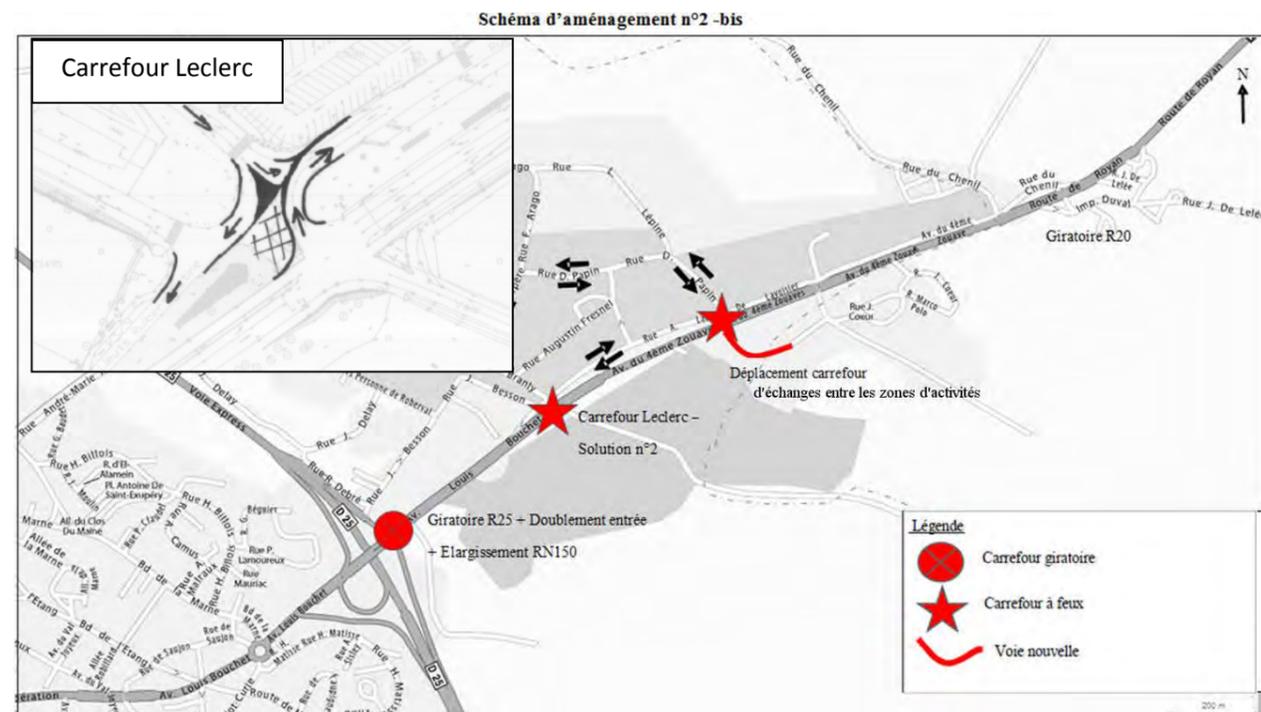


Illustration 58 : Schéma d'aménagement n°2 bis

Les différences avec le schéma n°2 sont les suivantes :

- la mise à double sens de la contre-allée pénalise le carrefour Leclerc au niveau de la contre allée et de la voie qui repart en direction de Royan. Ceci provoque un risque de saturation du carrefour Branly/Lavoisier pouvant avoir une incidence sur le carrefour avec la RD750 => dégradation du carrefour Leclerc par rapport au schéma n°2 ;
- le report de circulation du carrefour Leclerc vers le carrefour d'échanges entre les zones d'activités, vue dans le schéma n°2, est toujours vérifié sur ce schéma et entraine des remontées de file sur la contre-allée. La mise en double sens de la contre-allée, provoque des remontées de file sur la contre-allée, à l'Est du carrefour, qui n'étaient pas observées dans le schéma n°2. Une saturation de la partie Est de Royan 2 est alors observée.

2.2.3.5 Schéma d'aménagement n°2ter

L'objectif de ce schéma est de proposer les différentes solutions efficaces, pour chaque carrefour, testées dans les schémas précédents à savoir :

- la solution n°2 pour le carrefour Leclerc ;
- la mise à sens unique de la contre allée et de la rue E. Branly ;
- la création d'un giratoire au niveau du carrefour de l'aérodrome ;
- l'optimisation du carrefour n°3 avec la suppression du mouvement Royan 2 vers RD750 Est (direction Médis) afin de le reporter sur le carrefour n°4 sécurisé via la contre allée. Les autres mouvements sont conservés.

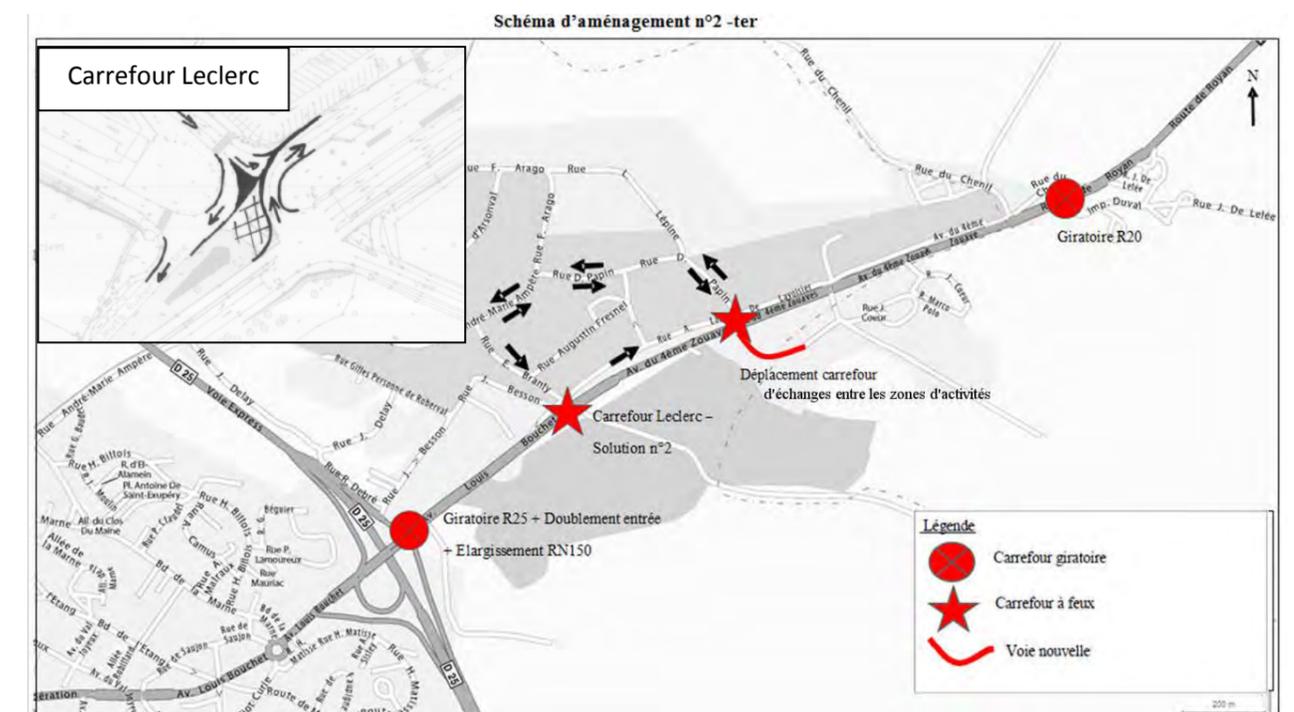


Illustration 59 : Schéma d'aménagement n°2 ter

Ce schéma est satisfaisant en termes de fonctionnement et validé par la modélisation sur les horizons 2020 et 2030.

2.2.3.6 Schéma d'aménagement n°3

Ce schéma fait varier un seul paramètre par rapport la solution S2ter, satisfaisante, à savoir la solution giratoire pour le carrefour Leclerc. Cette solution possède l'avantage de rétablir tous les mouvements au carrefour Leclerc (n°2) ce qui n'était pas le cas dans le schéma S2ter.

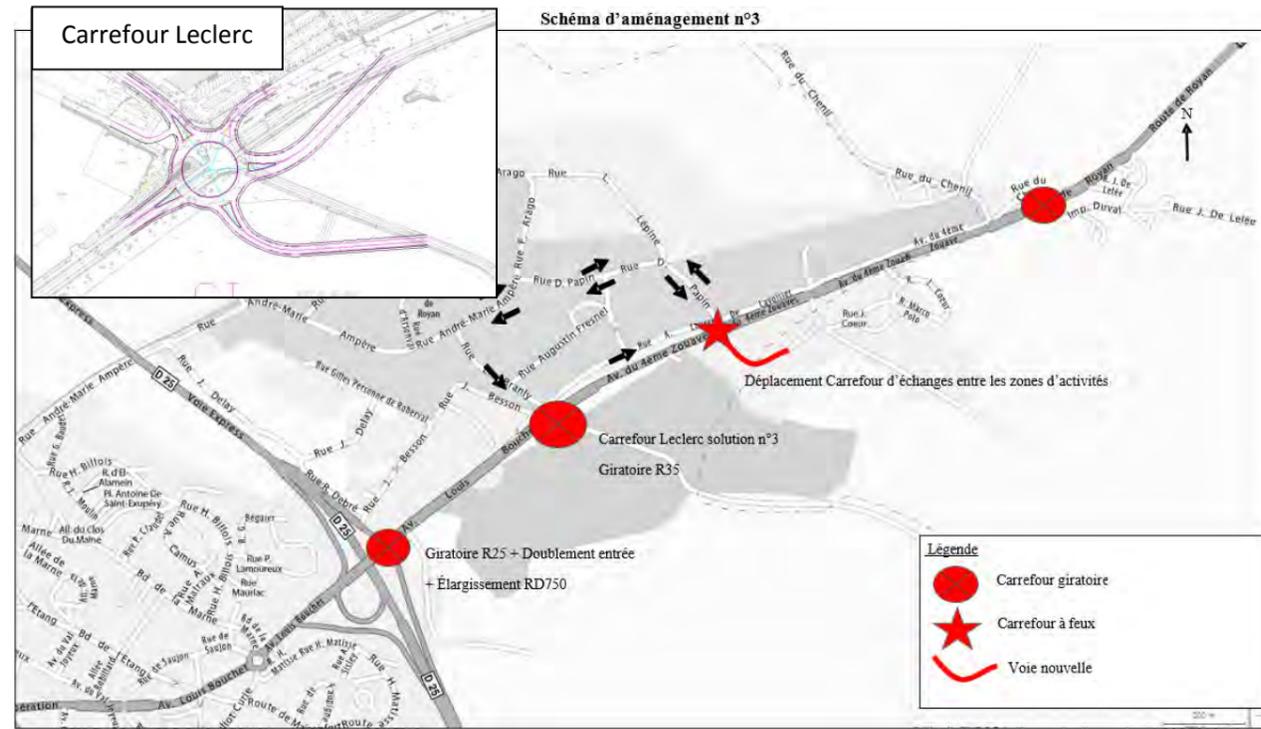


Illustration 60 : Schéma d'aménagement n°3

Ce schéma est également satisfaisant en termes de fonctionnement et validé par la modélisation sur les horizons 2020 et 2030.

2.2.3.7 Schéma d'aménagement n°3bis

Du fait de la validation du schéma 3, l'objectif était de faire varier le sens de circulation à l'intérieur de la zone Royan 2 comme cela se déroule actuellement (double sens pour la contre-allée et la rue E. Branly).

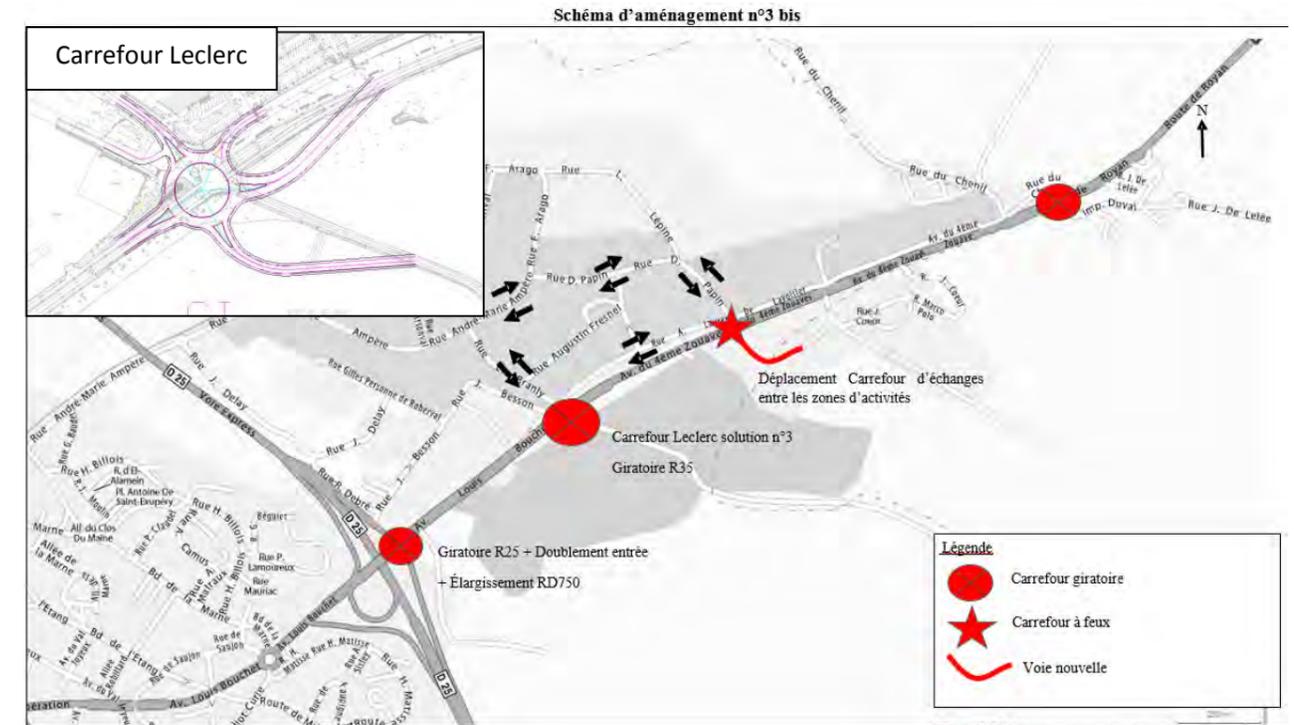


Illustration 61 : Schéma d'aménagement n°3bis

Afin de rendre fluide le carrefour Leclerc (n°2), il a fallu doubler l'entrée de la contre-allée sur le giratoire. Suite à cette modification, son fonctionnement est très satisfaisant.

En revanche, ceci n'améliore pas les conditions de circulation au niveau du carrefour d'échanges entre les zones d'activités (n°3) et plus précisément du carrefour Contre Allée / Rue Denis Papin, où le nouveau plan de circulation provoque des ralentissements importants sur cette même contre allée pour les véhicules venant de l'Est et se dirigeant vers le centre Leclerc.

Ce phénomène avait déjà été remarqué dans le schéma n°2 bis lors de la mise à double sens de la contre-allée.

2.2.3.8 Schéma d'aménagement n°4

Afin de simplifier et d'améliorer la lisibilité de l'échangeur RD25, qui par ailleurs fonctionne correctement actuellement et dans le scénario fil de l'eau, une solution d'échangeur à lunette a été testée. Ce schéma a été réalisé avec tous les aménagements du schéma S2ter.



Illustration 62 : Schéma d'aménagement n°4

Dans cette situation, sont observées des remontées de file très importantes sur la RD750 à l'ouest de l'échangeur, au-delà du giratoire Rhin et Danube. Ce schéma n'est pas satisfaisant en termes de fonctionnement dès l'horizon 2020.

2.2.3.9 Etude de faisabilité pour la liaison rue Marco Polo – rue Lavoisier

Une étude de faisabilité a été réalisée au droit de la rue Marco Polo afin de réaliser la liaison entre cette dernière et la rue Lavoisier via un passage inférieur sous la RD750 existante.



Illustration 63 : Localisation de la liaison entre les Rue Marco Polo et Lavoisier

L'étude de faisabilité a démontré que la mise en place d'un tel passage ne permet pas de raccorder les premiers commerces rencontrés sur la rue Lavoisier à la voie souterraine.

La vue en plan et le profil en long envisagés lors de cette étude sont présentés ci-après.

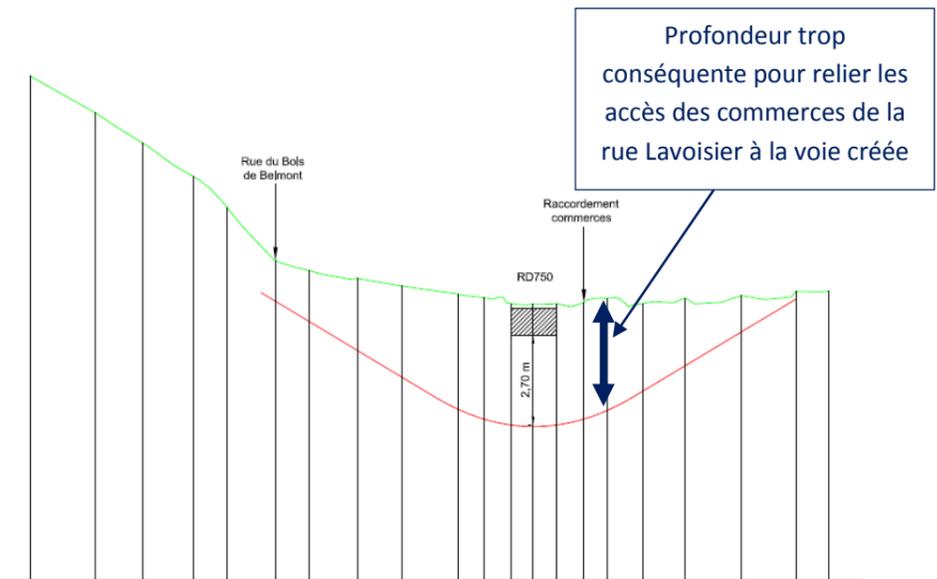


Illustration 64 : Vue en plan de l'étude de faisabilité de la liaison rue Marco Polo – rue Lavoisier

Profil : PSGR gabart 2.70

Echelle en X : 1/1000

Echelle en Y : 1/100



PC : 0.00 m

Numéro de profils en travers	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	
Altitudes TN	16,14	14,03	13,12	12,11	11,18	9,80	8,30	6,80	5,30	3,80	2,30	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Altitudes Projet																						
Ecart Proj - TN																						
Distances partielles																						
Distances cumulées																						
Pentes et rampes	PENTE L = 52,07 m P = 4,00 %										RP = 500,00 L = 60,00		RAMPE L = 48,87 m P = 9,00 %									
Alignements droits et courbes	DROITE L = 34,63 m		DROITE L = 14,07 m		ARC R = 29,20 m L = 16,87 m		DROITE L = 42,78 m				DROITE L = 16,87 m		ARC R = 40,20 m L = 68,43 m		DROITE L = 31,15 m							
Dévers Gauche	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Dévers Droit	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Illustration 65 : Profil en travers de l'étude de faisabilité de la liaison rue Marco Polo – rue Lavoisier

2.2.3.10 Conclusion

Compte tenu des dysfonctionnements actuels et de l'augmentation de trafic à venir, **deux schémas d'aménagement, les n°2 ter et 3**, permettent de répondre aux objectifs d'amélioration du fonctionnement du secteur d'étude tant en 2020 qu'en 2030.

Ces solutions permettent de mieux répartir les flux sur les différents carrefours longeant la zone de Royan 2 ce qui assure une fluidité tant sur la RD750 qu'à l'intérieur des zones commerciales. Ces aménagements pourront être réalisés suivant un phasage, néanmoins, le fonctionnement ne sera pas optimal tant que l'ensemble du linéaire ne sera pas aménagé.

2.2.4 Choix du scénario retenu

A la suite de cette phase, le département a validé la solution suivante :

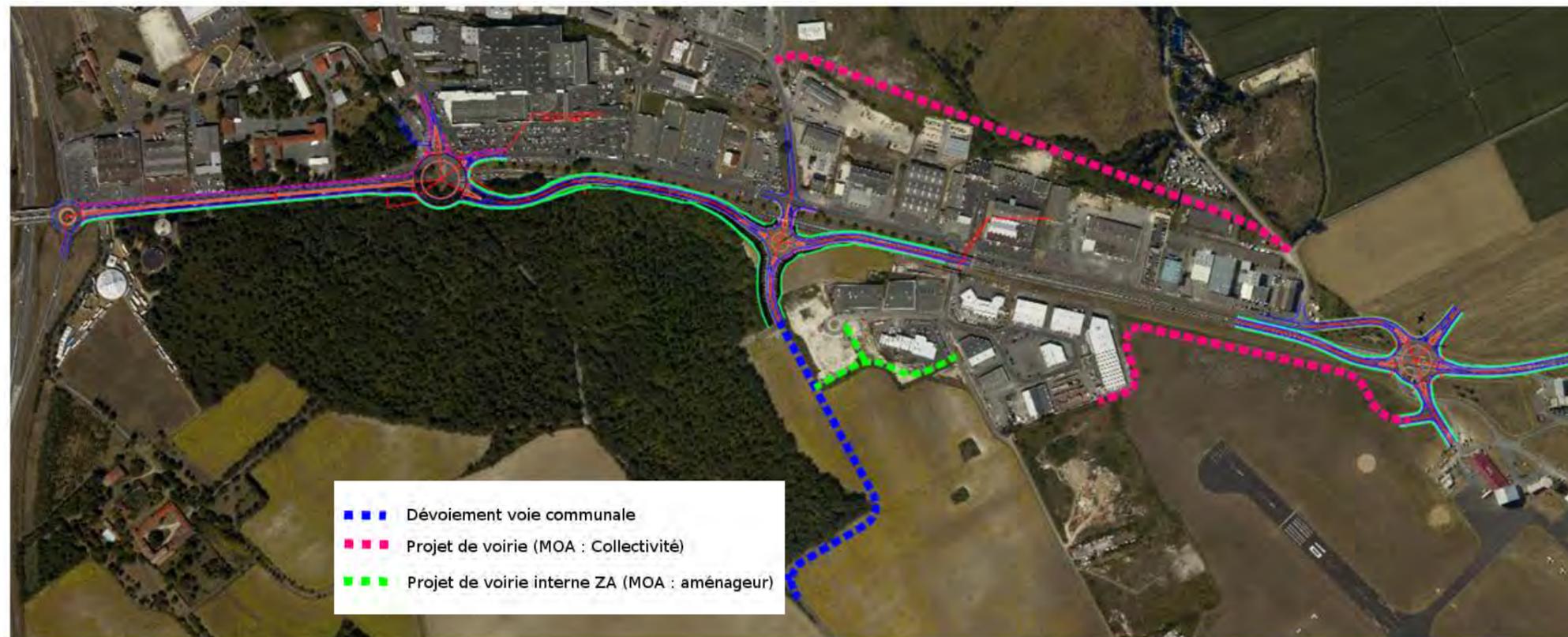


Illustration 66 : Scénario retenu à la suite des études des schémas d'aménagement

Elle comprend le réaménagement de la RD750 entre le carrefour giratoire avec la rocade (RD25) et le carrefour existant de l'aérodrome, marquant l'entrée de la zone urbanisée de Royan. Le giratoire de l'aérodrome a été réalisé en 2015, permettant d'anticiper le réaménagement futur de l'entrée de Royan et sécuriser les échanges à cet endroit. La limitation de vitesse de cette section est maintenue à 50 km/h. Ce réaménagement comprend notamment :

- La création de deux carrefours giratoires et le réaménagement du troisième afin d'améliorer les divers échanges tant en termes de fonctionnement et de sécurisation ;
- Le réaménagement de la section giratoire RD25 - giratoire Leclerc en boulevard urbain ;
- Le dévoiement partiel de la RD750 entre le giratoire Leclerc et la zone de Médis compte tenu des contraintes d'implantation des carrefours giratoire ;
- La modification de l'accès à la zone de Médis et la sécurisation des échanges entre les deux zones commerciales avec la création d'un giratoire et la suppression du carrefour actuel ;
- Le dévoiement de la VC n°11 avec connexion sur le giratoire créé au niveau de la zone de Médis ;

- L'amélioration des cheminements doux entre le giratoire de la rocade et la rue Papin, pour une meilleure desserte des zones de Royan 2 et Médis. La rue Lavoisier, entre le carrefour Papin et le giratoire de l'aérodrome, conservera son profil en travers actuel.

Cet aménagement prend également en compte les projets annexes liés à notre étude à savoir :

- L'extension de la zone de Médis ;
- Le projet de voiries communales ou communautaires.

Le réaménagement de la RD750 prend en compte la continuité des cheminements piétons sur le principe actuel à savoir :

- Le maintien du trottoir existant entre le carrefour RD25 et le carrefour Leclerc ;
- La distribution des piétons depuis le giratoire Leclerc vers la rue Branly et la contre allée (Rue Lavoisier) ;
- La contre-allée (Rue Lavoisier) permet la desserte piétonne de la zone Royan 2 et de la zone de Médis (en passant sous l'ouvrage de dénivellation) ;
- L'interdiction pour les modes doux sur la RD750 entre le giratoire Leclerc et le giratoire de l'aérodrome..

2.2.4.1 Présentation des variantes D et R

A l'issue des études préliminaires, le Conseil Départemental a lancé les études d'Avant-Projet sur le scénario retenu sensiblement retravaillé.

Ce dernier appelé « variante D » possède les caractéristiques du scénario retenu excepté la connexion entre le giratoire de la zone Médis et la rue Lavoisier qui est supprimée.



Illustration 67 : Variante D

Suite aux premières réunions de concertation, il a été demandé à la Direction des Infrastructures d'étudier une solution alternative permettant d'assurer une transparence entre les deux zones commerciales de Royan2 et de Médis. Cette nouvelle proposition ayant pour objectif de proposer une desserte équitable des deux zones en intégrant l'extension de la zone de Médis puisqu'un projet privé de Retail Park porté par le groupe Etixia est confirmé à l'horizon 2020.

Une variante supplémentaire sur la base de l'esquisse présentée ci-dessous a été étudiée. Cette variante se nomme « variante R ».

L'association des commerçants, à qui le scénario a été présenté, a insisté sur la nécessité d'une transparence routière entre les deux zones. Elle réclame aussi le maintien du carrefour d'échanges entre les zones d'activités avec l'aménagement d'un giratoire.

Les deux géométries suivantes ont donc été étudiées :

- Un giratoire de 25 m de diamètre qui ne permet pas de raccorder la rue Lavoisier dans des conditions de sécurité satisfaisantes et en respectant les règles de l'art en matière de géométrie routière (guide des carrefours interurbains) ;
- Un giratoire de 35 m de diamètre qui empiète fortement sur le bâtiment Citroën.

On se référera aux illustrations page suivante.



Illustration 68 : Giratoire « Concorde » R =25 m

Il a donc été proposé une transparence entre les deux zones au droit de la rue Papin via un passage inférieur (Variante R).

On se référera à l'illustration page suivante.

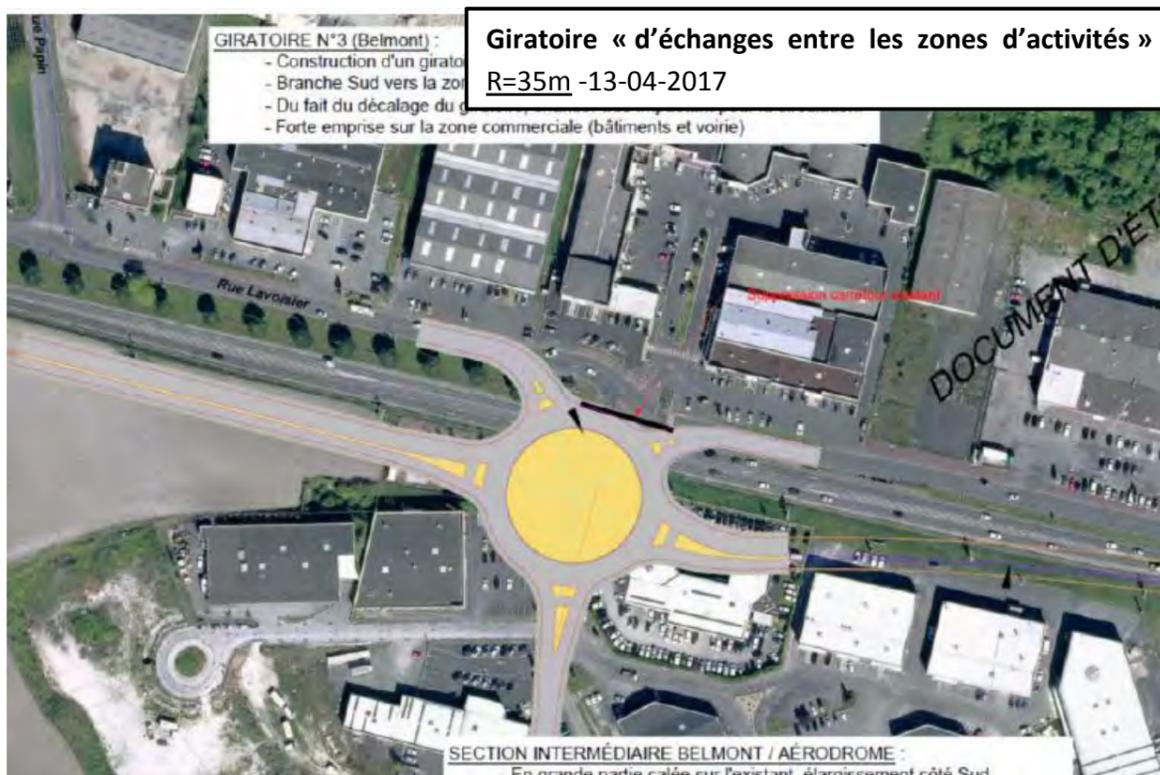


Illustration 69 : Giratoire « Concorde » R =35 m

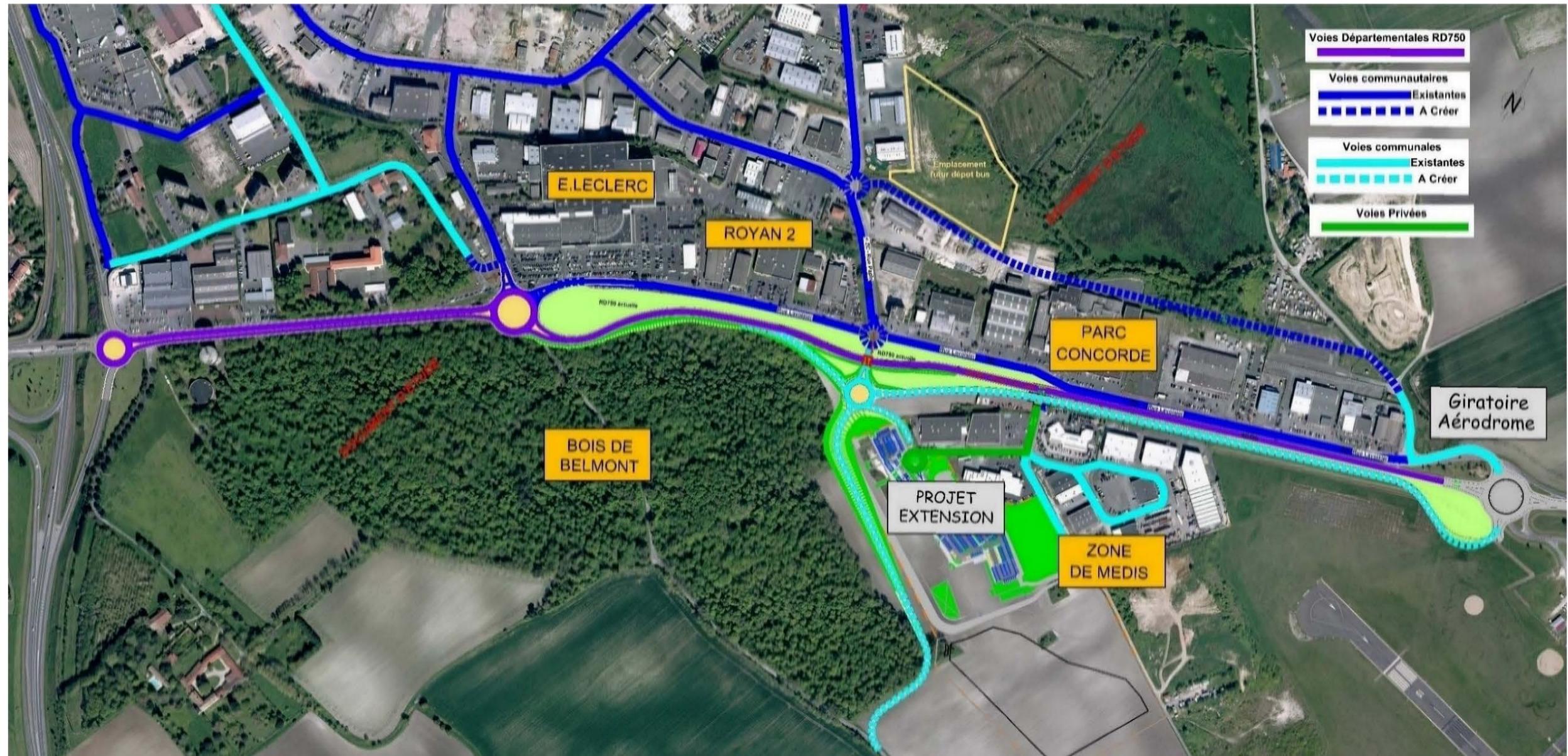


Illustration 70 : Variante R

Elle comprend notamment :

- La création de deux carrefours giratoires et le réaménagement du troisième afin d'améliorer les divers échanges tant en termes de fonctionnement et de sécurisation, (idem variante D) ;
- Le réaménagement de la section giratoire RD25 - giratoire Leclerc en boulevard urbain, (idem variante D) ;
- Le dévoiement partiel de la RD750 à l'Est du giratoire Leclerc afin de faciliter l'intégration des branches RD750 et rue de Lavoisier ;
- La création d'une bretelle de sortie sur la RD750 entre le giratoire Leclerc et le giratoire de la zone de Médis pour accéder à ce dernier ;
- La création d'une contre-allée au Sud de la RD750 entre le giratoire de la zone de Médis et le giratoire de l'aérodrome ;
- La connexion de la rue Lavoisier avec le giratoire de la zone de Médis via un passage inférieur sous la RD750 de gabarit 3,50m. La création de ce passage inférieur nécessite également la reprise du profil en long de la RD750 ;
- Le dévoiement de la VC n°11 avec connexion sur le giratoire créé au niveau de la zone de Médis.

Tout comme la variante D, cet aménagement prend également en compte les projets annexes liés à notre étude à savoir :

- L'extension de la zone de Médis ;
- Le projet de voiries communales ou communautaires.

2.2.4.2 Comparaison des variantes D et R

THEMES	Items	VARIANTE « 0 » (« Etat initial »)	VARIANTE « D »	VARIANTE « R »
FAISABILITE TECHNIQUE				
	<i>Géométrie routière (linéaire, carrefours, OA, ...)</i>	0	3	2
	<i>Géologie –Topographie – Géotechnique –Réseaux existants</i>	2	2	3
	<i>Impacts sur les Trafics / Vitesses</i>	0	3	3
	<i>Impacts sur l'hydraulique, hydrologie</i>	1	3	2
FAISABILITE ECONOMIQUE				
	<i>Impacts sur le Cadre de vie (milieu humain)</i>	0	2	2
	<i>Impacts sur le milieu/tissu socio-économique</i>	0	1	3
	<i>Impacts sur l'urbanisme</i>	2	2	3
	<i>Impact sur l'agriculture locale</i>	3	3	3
INTEGRATION DANS LE PAYSAGE				
	<i>Impacts sur les espaces boisés</i>	3	1	1
	<i>Impacts sur les déblais / remblais</i>	3	2	1
	<i>Impacts sur les Visibilités / Points de vue</i>	3	2	1
	<i>Impacts sur les patrimoines paysagers existants et futurs (entrée de ville, ...)</i>	0	2	2
IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT				
	<i>Impacts sur la Faune/Flore</i>	2	1	1
	<i>Impacts sur les Milieux naturels / z. humides</i>	2	0	0
	<i>Impacts sur l'Air / Bruit / Santé</i>	1	2	2
IMPACTS SUR L'USAGER				
	<i>Impacts sur la sécurité routière</i>	1	2	2
	<i>Impacts sur les temps de parcours</i>	0	2	3
	<i>Impacts sur les déplacements (transit, échanges, amélioration de la circulation...)</i>	0	2	3
	<i>Impacts sur les transparences de la RD750 – Echanges entre zones</i>	1	1	3
PHASE TRAVAUX				
	<i>Impacts des travaux sur le fonctionnement de l'Entrée de Ville</i>	3	2	2
	<i>Impacts des travaux sur la desserte des activités commerciales</i>	3	1	1
COUT DES TRAVAUX				
	<i>Coût des Travaux</i>	3	1	1
TOTAL		33	40	44

Tableau 5 : Analyse multicritères / comparaison des variantes D et R

<i>Impacts</i>	« très forts » 0	« forts » 1	« moyens » 2	« faibles » 3
----------------	----------------------------	-----------------------	------------------------	-------------------------

A l'issue d'une phase d'analyse comparative multicritères de ces deux solutions, le Conseil Départemental a délibéré le 21 décembre 2018 en faveur de la variante R, objet de la présente enquête.

3 PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

3.1 OBJECTIF DU PROJET

L'objectif du projet est d'améliorer les conditions de circulation sur cette entrée d'agglomération, en termes de sécurité routière et de fluidité du trafic, en séparant le trafic de transit du trafic d'échanges avec les zones commerciales, vouées à se développer.

L'ensemble des acteurs du territoire (Département de la Charente-Maritime, Communauté d'Agglomération Royan Atlantique, Communes de Royan et Médis) partagent en outre l'objectif commun de renforcer l'image de cette entrée de ville et de sécuriser les déplacements doux.

3.2 GEOMETRIE

3.2.1 Tracé en plan

L'axe en plan a été calé en prenant en compte un maximum de contraintes (environnementales, paysagères, techniques, foncières, etc). La limitation de vitesse sera de 50 km/h sur toute la longueur de l'aménagement.

Sur la section comprise entre l'échangeur avec la RD25 et le giratoire Leclerc, la RD750 est aménagée en boulevard urbain avec 2 voies en direction de Royan et une voie en direction de Médis, séparées par un terre-plein central. L'axe en plan est quasi-rectiligne. Le rayon minimal du tracé en plan est de 200 mètres à l'approche du giratoire de l'échangeur RD25.

A l'Est du giratoire Leclerc, la RD750 est aménagée en route bidirectionnelle à 2 voies. Une bretelle de sortie depuis l'Ouest permet de rejoindre le giratoire (giratoire Papin) qui relie la rue Denis Papin par un passage inférieur. Le gabarit du passage inférieur reliant le giratoire Papin et la rue Denis Papin est large de 3,50 mètres. Ce gabarit réduit permet d'assurer le passage des véhicules légers, des bus urbains et de certains autocars. Il permet également le passage de l'ensemble des véhicules d'intervention médicale recensés et également des véhicules courants de lutte contre l'incendie. Le passage des poids lourds (dont la hauteur atteint habituellement 4 mètres) n'est en revanche pas possible.

A l'Est du giratoire Papin, une contre-allée est créée au Sud de la RD750, ce qui permet de rétablir la rue Marco Polo et les voies communales au Sud.

La bretelle de sortie depuis la RD750 Ouest présente un rayon intérieur de 75 mètres. Un plateau surélevé est aménagé au droit du carrefour avec la rue Marco Polo. De même, un plateau surélevé par un mini-giratoire urbain sera également réalisé sur la rue Lavoisier au débouché du passage inférieur, afin de sécuriser les échanges par un contrôle des vitesses d'approche. Compte tenu de la forte pente existant sur la rue Denis Papin (12% environ), il n'est pas envisageable d'aménager un giratoire au droit de ce carrefour du point de vue de la sécurité (pente trop marquée sur l'anneau, manque de visibilité, vitesse d'entrée excessive).

Une nouvelle voie (voie Royan Nord) sera créée entre le giratoire de l'aérodrome et la rue Denis Papin. Le rayon minimal du tracé en plan est de 50 mètres.

La route des Brandes sera rétablie sur le giratoire au droit du passage inférieur.

Le giratoire existant de l'échangeur avec la RD25 sera agrandi (rayon 23 mètres contre 20 mètres actuellement). Il présente les caractéristiques techniques suivantes :

- Rayon extérieur du giratoire : 23 m ;
- Rayon de l'îlot central infranchissable : 14,50 m ;
- Rayons d'entrée : 15 m ;
- Rayons de sortie : 20 m ;
- Largeur chaussée annulaire : 8,00 m entre marquages ;
- Largeur chaussée d'entrée :
 - 7,00 m depuis la RD750 Est et la bretelle de sortie depuis la RD25 Sud ;
 - 4,80 m depuis la RD750 Ouest (maintien de l'îlot séparateur existant) ;
- Largeur chaussée de sortie :
 - 5,00 m vers la RD750 Est ;
 - 7,00 m en direction de la bretelle vers la RD25 Nord ;
 - 3,80 m vers la RD750 Ouest (maintien de l'îlot séparateur existant).

Au droit du carrefour avec les rues Lavoisier, Branly et Besson, un carrefour giratoire (giratoire Leclerc) sera aménagé, et présente les caractéristiques suivantes :

- Rayon extérieur du giratoire : 30 m ;
- Rayon de l'îlot central infranchissable : 21,50 m ;
- Rayons d'entrée : 15 m ;
- Rayons de sortie : 20 m ;
- Largeur chaussée annulaire : 8,00 m entre marquages ;
- Largeur chaussée d'entrée :
 - 4,00 m depuis la RD750 Ouest, la rue Edouard Branly et la rue Lavoisier ;
 - 7,00 m depuis la RD750 Est ;
- Largeur chaussée de sortie :
 - 5,00 m vers la RD750 Est, la rue Edouard Branly et la rue Lavoisier ;
 - 7,00 m en direction de la RD750 Ouest ;

Enfin, le giratoire Papin présente les caractéristiques suivantes :

- Rayon extérieur du giratoire : 20 m ;
- Rayon de l'îlot central infranchissable : 11,50 m ;
- Rayons d'entrée : 15 m ;
- Rayons de sortie : 20 m ;
- Largeur chaussée annulaire : 7,00 m entre marquages ;
- Largeur chaussée d'entrée : 4,00 m ;
- Largeur chaussée de sortie : 4,50 m.

3.2.2 Aménagements pour les circulations douces

Le projet présenté à l'enquête comporte un rétablissement des continuités piétonnes et assure un maillage fonctionnel des modes de déplacements actifs.

Sur la section Ouest, une voie mixte piétons et cycles est aménagée le long des commerces. Celle-ci est séparée de la circulation motorisée par une haie paysagère. À l'extrémité Ouest, cette voie permet de rejoindre l'accès au centre commercial Leclerc et la traversée piétonne existante en direction de Royan centre est rétablie.

Au droit du giratoire Leclerc, la continuité est maintenue jusqu'au cheminement existant sur la rue Branly.

Entre le giratoire Leclerc et le giratoire Papin, un cheminement piétons/cycles totalement dissocié des voiries est créé en réutilisant la chaussée de la RD750 actuelle. Le rétablissement des cheminements piétons et cycles entre les deux zones s'effectue par le passage inférieur créé entre le giratoire Papin et la rue Lavoisier où la voie mixte est maintenue.

À l'Est du giratoire Papin, les piétons empruntent le trottoir de la rue Lavoisier et les cycles circulent à l'exemple d'aujourd'hui sur la rue Lavoisier.

Enfin, une voie mixte piétons/cycles est créée en rive Sud de la voie Royan Nord aménagée entre le giratoire de l'aérodrome et la rue Denis Papin.

Le plan des aménagements dédiés aux circulations douces figure en page suivante.



Illustration 71 : Vue en plan des aménagements pour les circulations douces

3.2.3 Principes de profil en long

Au droit du passage inférieur, le profil en long est calé de façon à pouvoir raccorder la rue Denis Papin (en forte pente) sur le giratoire au droit du passage inférieur. L'altimétrie du giratoire et de la voirie au droit du passage inférieur est déterminée par celle de la rue Denis Papin. Le passage inférieur se situe ainsi environ 1,70 mètres en-dessous de la RD750 actuelle. La RD750 sera donc surélevée de 3,00 mètres environ par rapport à son altimétrie actuelle.

Sur les sections à l'Ouest du giratoire Leclerc et à l'Est du giratoire Papin, le profil en long est calé de manière à faciliter au maximum l'exploitation sous chantier en maintenant le niveau du projet au niveau de la voirie existante.

Les caractéristiques du profil en long de la RD750 sont les suivantes :

- Déclivité maximale : 7 % ;
- Rayon minimal en angle saillant : 1500 m ;
- Rayon minimal en angle rentrant : 1500 m.

Le profil en long de la voirie entre la rue Denis Papin et la voie communale au Sud présente les caractéristiques suivantes :

- Déclivité maximale : 6,12 % ;
- Rayon minimal en angle saillant : 500 m ;
- Rayon minimal en angle rentrant : 500 m.

Les plans de principe des profils en long sont présentés pages suivantes.

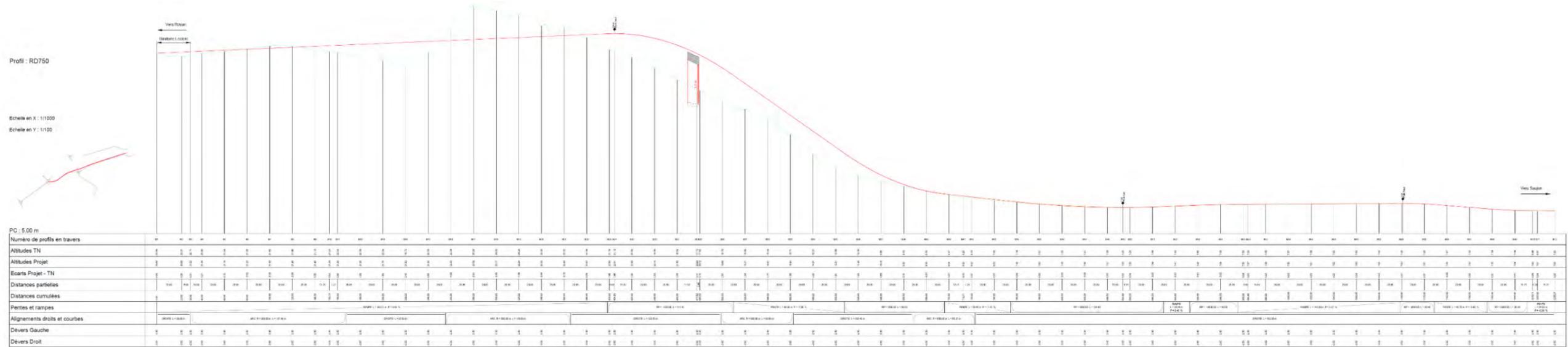


Illustration 72 : Profil en long de la RD750 Est

Profil : RD750 - S1

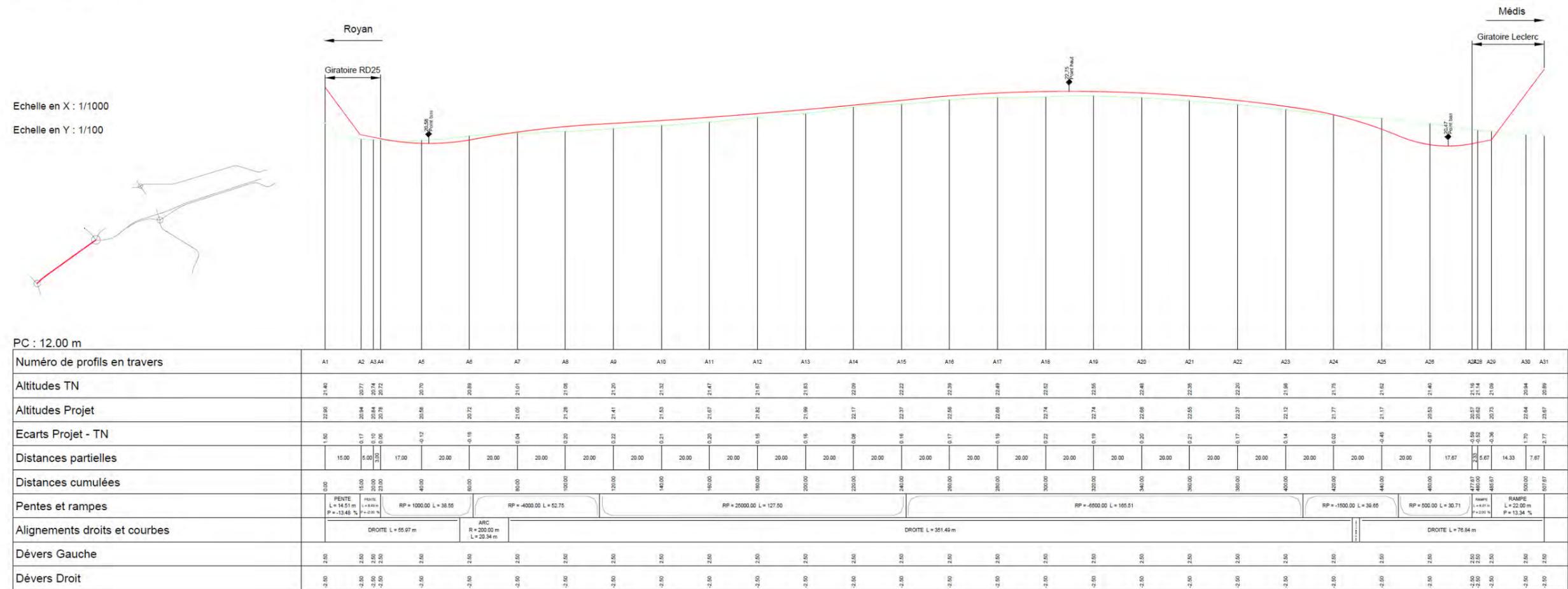


Illustration 73 : Profil en long de la RD750 Ouest

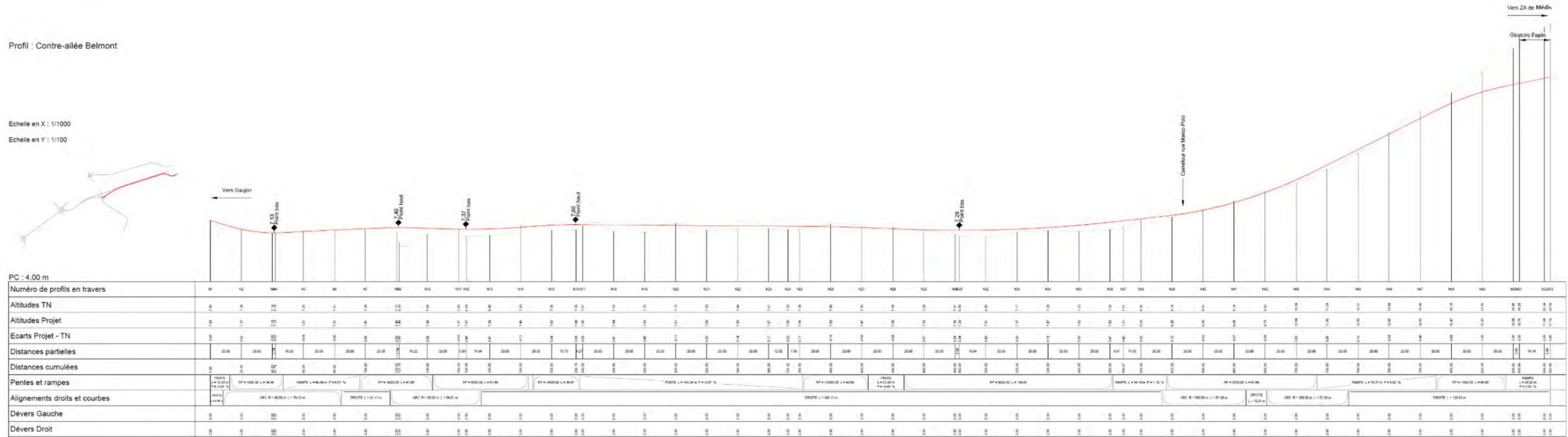


Illustration 74 : Profil en long de la contre-allée Belmont

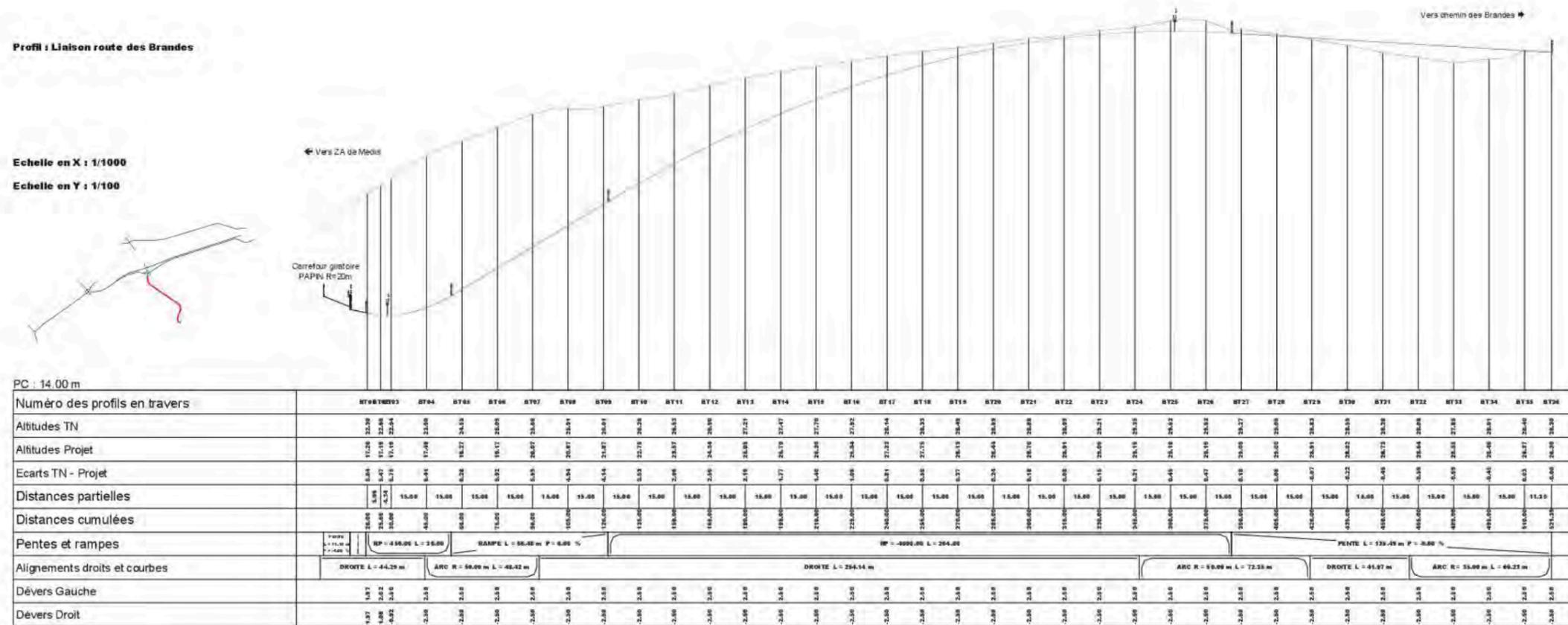
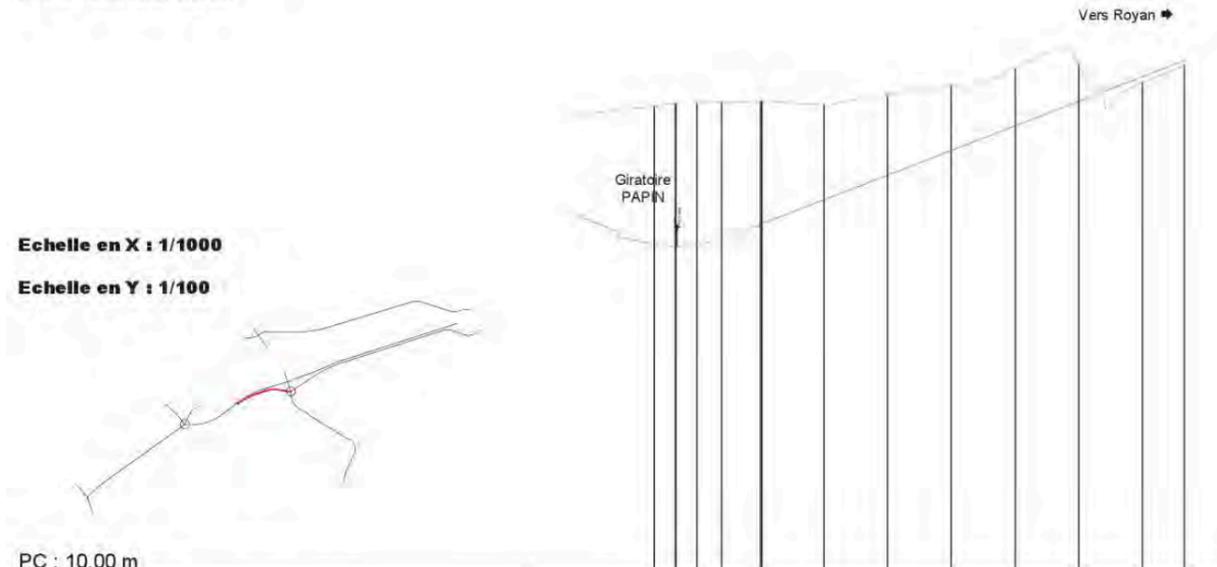


Illustration 75 : Profil en long de la liaison vers la route des Brandes

Profil : bretelle sortie



PC : 10.00 m

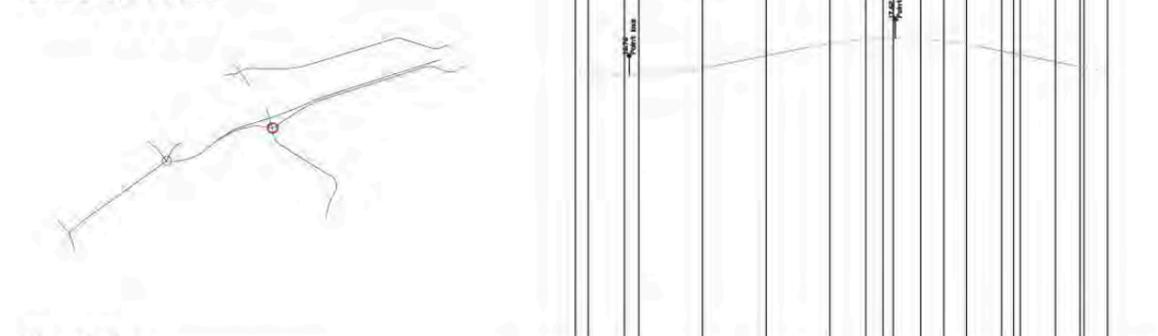
Numéro de profils en travers	RN02	RN03	RN04	RN05	RN06	RN07	RN08	RN09	RN10
Altitudes TN	20.98	21.06	21.07	21.08	21.10	21.26	21.47	21.55	21.95
Altitudes Projet	17.74	17.70	17.73	17.87	18.21	18.79	19.37	20.42	21.48
Ecarts TN - Projet	3.24	3.36	3.34	3.22	2.89	2.23	1.90	1.03	0.86
Distances partielles	4.36	5.85	9.15	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	9.97
Distances cumulées	20.00	24.36	30.21	39.36	54.51	69.51	84.51	99.51	109.48
Pentes et rampes	PENTE L = 13.14 m P = -4.08 % RP = 336.00 L = 19.30 RAMPE L = 106.98 m P = 3.85 %								
Alignements droits et courbes	DROITE L = 81.99 m				ARC R = 146.50 m L = 62.98 m				
Dévers Gauche	0.67	1.04	1.40	1.83	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
Dévers Droit	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Illustration 76 : Profil en long de la bretelle de sortie

Profil : Anneau giratoire Papin

Echelle en X : 1/1000

Echelle en Y : 1/100

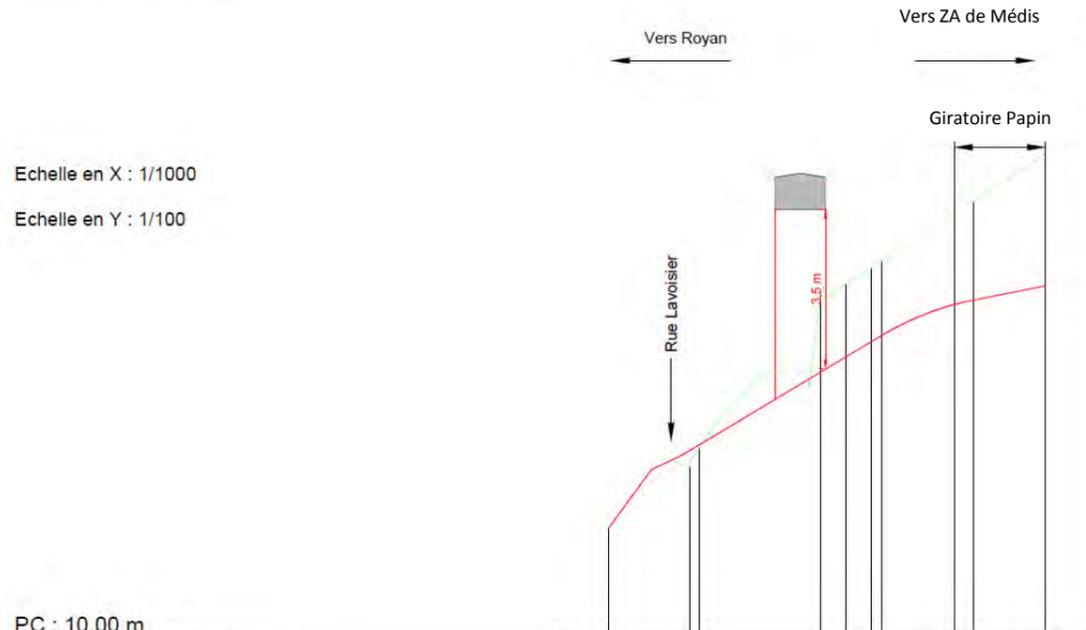


PC : 10.00 m

Numéro de profils en travers	AN02	AN04	AN05	AN06	AN07	AN08	AN09	AN10	AN11	AN12	AN13	AN14	AN15	AN16	AN17	AN18	AN19	AN20
Altitudes TN	20.97	20.67	18.87	18.61	18.91	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00	18.00
Altitudes Projet	16.84	16.81	16.76	16.77	16.81	17.21	17.50	17.60	17.62	17.62	17.62	17.62	17.62	17.62	17.62	17.62	17.62	17.62
Ecarts TN - Projet	4.12	3.86	2.11	1.84	2.09	0.81	0.50	0.40	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38	0.38
Distances partielles	3.02	8.57	15.00	15.00	15.00	8.55	4.04	2.72	2.72	2.72	2.72	2.72	2.72	2.72	2.72	2.72	2.72	2.72
Distances cumulées	0.00	3.02	11.59	26.59	41.59	56.59	65.14	73.69	82.24	90.79	99.34	107.89	116.44	124.99	133.54	142.09	150.64	159.19
Pentes et rampes	RP = 1000.00 L = 32.69 RAMPE L = 22.83 m P = 2.09 % RP = -1000.00 L = 40.00 PENTE L = 22.83 m P = -2.09 %																	
Alignements droits et courbes	ARC R = 20.00 m L = 62.83 m						ARC R = 20.00 m L = 62.83 m											
Dévers Gauche	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00
Dévers Droit	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50

Illustration 77 : Profil en long au niveau du giratoire Papin

Profil : Rue Denis Papin



Echelle en X : 1/1000
Echelle en Y : 1/100

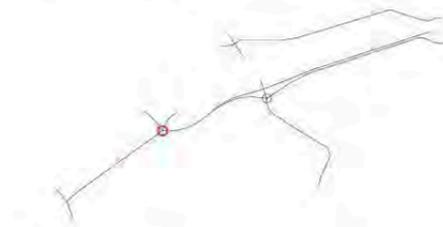
PC : 10.00 m

Numéro de profils en travers	01	0203	04	05	0607	08	09	010
Altitudes TN	12.37	15.71 14.14	17.54	16.13	16.68 16.61	19.25	19.53	20.59
Altitudes Projet	12.37	14.95 14.21	15.80	16.13	16.48 16.61	17.28	17.37	17.89
Ecart Proj - TN	-0.00	0.27 0.07	-1.74	-1.00	-1.61 -1.62	-1.87	-2.15	-2.90
Distances partielles		17.78	26.56	5.50	5.50	15.76	4.24	15.76
Distances cumulées	0.00	17.78	44.34	49.84	55.34	71.10	75.34	91.10
Pentes et rampes		RAMPE L = 6.00 m P = 19.98 %	RAMPE L = 41.39 m P = 6.00 %		RP = -500.00 L = 20.00		RAMPE L = 16.62 m P = 2.00 %	
Alignements droits et courbes		DROITE L = 95.76 m						
Dévers Gauche	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
Dévers Droit	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50	-2.50

Illustration 78 : Profil en long de la rue Denis Papin

Profil : Anneau giratoire Leclerc

Echelle en X : 1/1000
Echelle en Y : 1/100



PC : 11.00 m

Numéro de profils en travers	L01	L02	L03	L04	L05	L06	L07	L08	L09	L10	L11	L12	L13	L14	L15	L16	L17	L18	L19	L20
Altitudes TN	20.38	20.38	20.43	20.71	21.07	20.51	20.44	20.68	19.91	20.71	20.69	20.88	20.84	20.74	20.89	20.68	20.54	20.45	20.38	20.38
Altitudes Projet	20.42	20.50	20.73	20.71	21.06	21.05	20.55	20.81	20.75	20.78	20.85	21.03	21.11	21.11	21.01	20.76	20.52	20.45	20.40	20.42
Ecart TN - Projet	-0.04	-0.14	-0.30	-0.17	0.01	-0.54	-0.51	-0.22	-0.84	-0.07	-0.19	-0.15	-0.27	-0.37	-0.12	-0.08	0.02	0.04	-0.04	-0.04
Distances partielles	6.43	9.56	7.18	14.48	10.65	9.56	13.12	13.20	13.16	11.97	10.78	10.06	6.42	11.69	11.82	9.56	11.69	4.99	4.99	6.43
Distances cumulées	0.00	6.43	15.99	23.17	37.66	48.22	57.88	71.00	84.20	97.36	109.33	120.11	130.17	136.66	148.28	160.11	171.80	176.79	181.78	188.21
Pentes et rampes	RP = 700.00 L = 14.18 RP = -1000.00 L = 42.82 RP = 2000.00 L = 60.75 RP = -1000.00 L = 44.94 RP = 700.00 L = 26.00																			
Alignements droits et courbes	ARC R = 30.00 m L = 94.25 m										ARC R = 30.00 m L = 94.25 m									
Dévers Gauche	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00
Dévers Droit	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00	-2.00

Illustration 79 : Profil en long au niveau du giratoire Leclerc

3.2.4 Profils en travers types

Le profil en travers de la RD750 entre la RD25 et le giratoire Leclerc est le suivant :

- Voie mixte piétons / cycles côté Nord de 3,00 m ;
- Espace vert avec haie paysagère de 1,50 m ;
- Chaussée à 2 voies en direction de Royan de 6,00 m ;
- Terre-plein central de 1,00 m ;
- Chaussée à 1 voie en direction de Médis de 3,50 m ;
- Espace vert engazonné de 2,50 m ;
- Fossé trapézoïdal enherbé de rétention et d'infiltration des eaux pluviales de 3,00 m.

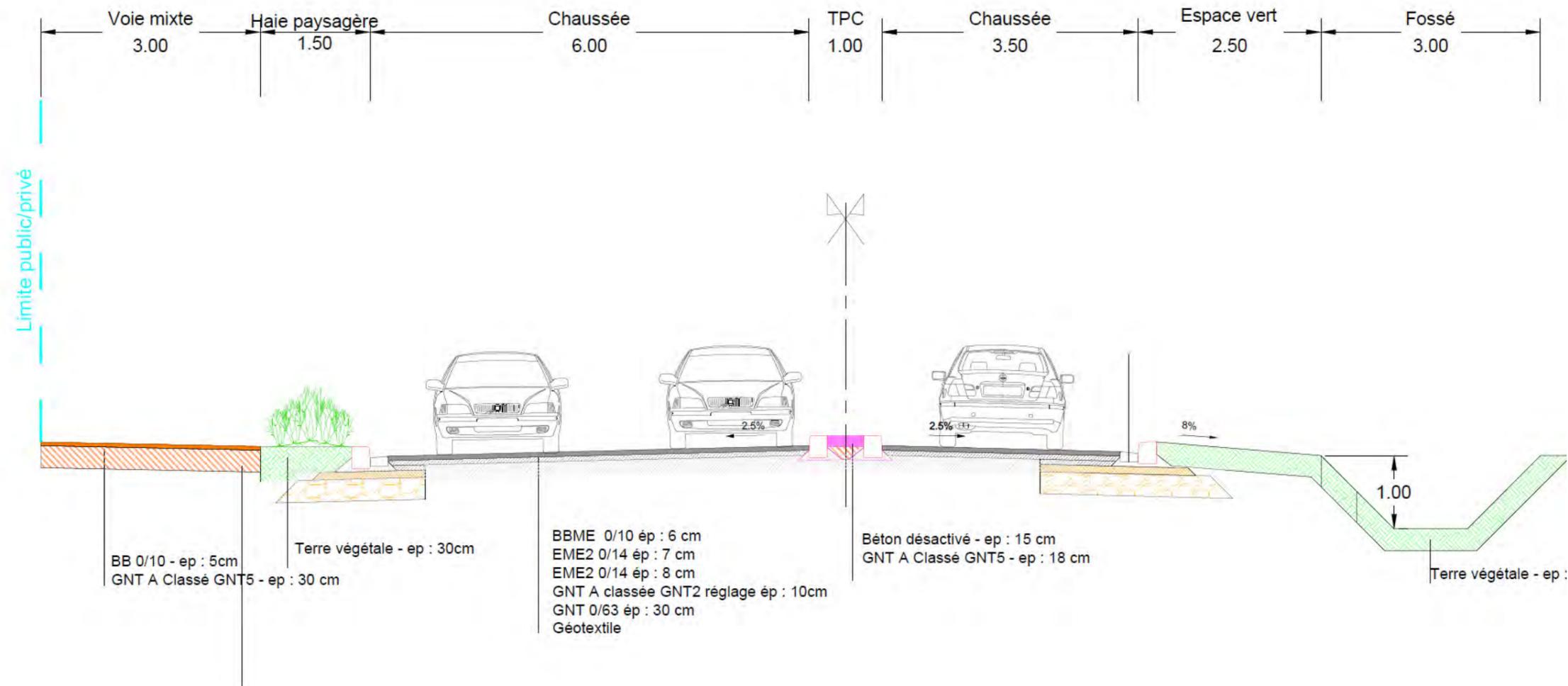


Illustration 81 : Coupe AA – RD750, entre le giratoire du Leclerc et le giratoire de la RD25

Sur la section de la RD750 comprise entre le giratoire Leclerc et le giratoire Papin, le profil en travers est le suivant :

- Chaussée bidirectionnelle de largeur 7,00 m ;
- Accotement revêtu de 2,00 m ;
- Berme de 0,75 m ;
- Fossé trapézoïdal enherbé de rétention et d'infiltration des eaux pluviales de 3,00 m ;
- Talus à 3/2 en remblai et 2/1 en déblai ;
- Fossé trapézoïdal enherbé de rétention et d'infiltration des eaux pluviales du bassin versant naturel de 3,00 m.

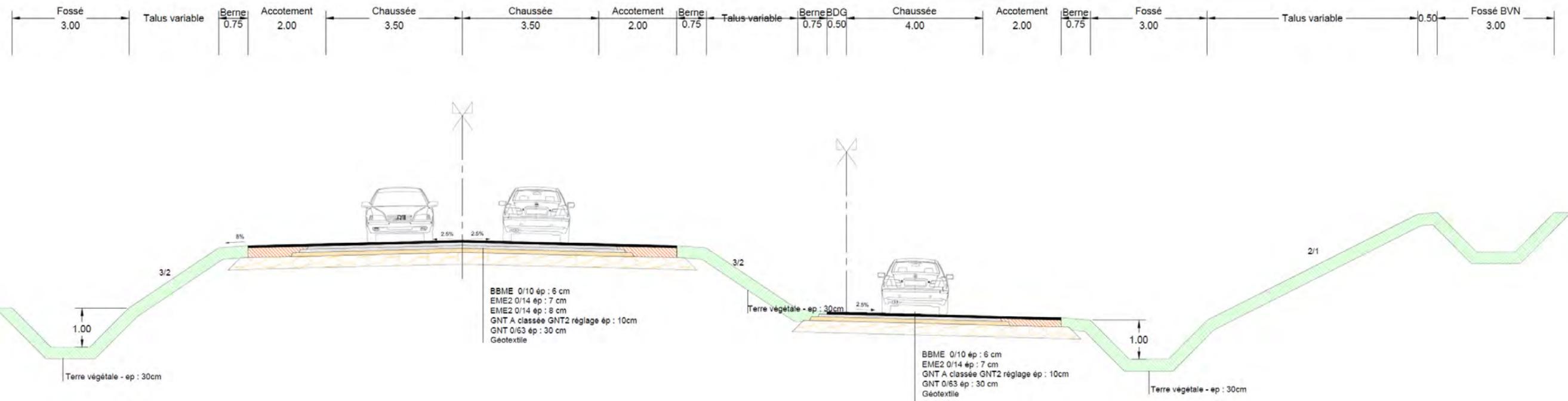
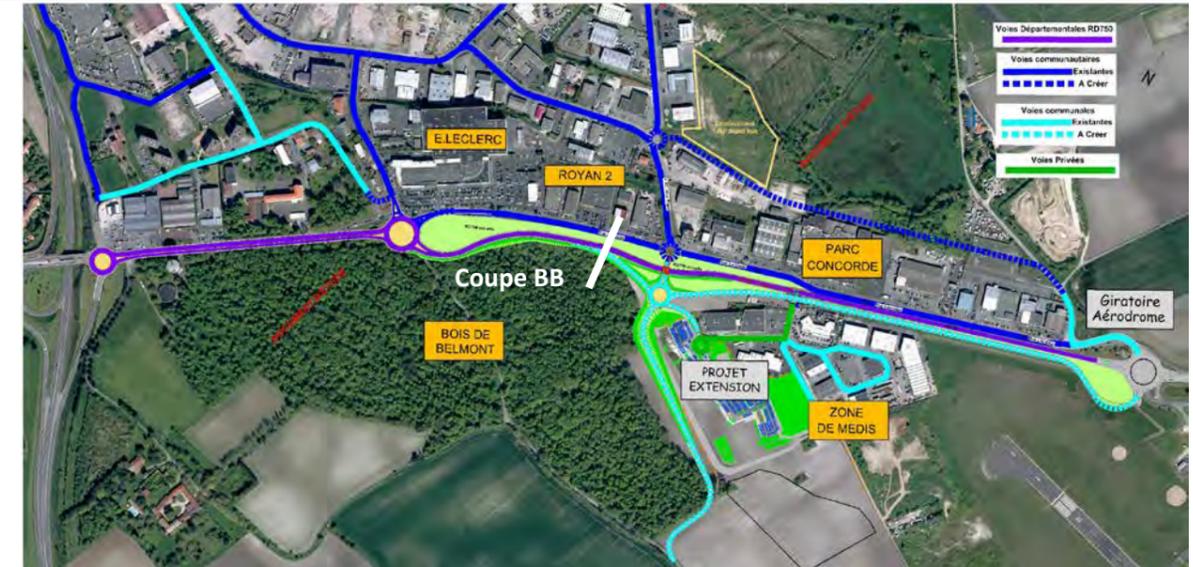


Illustration 82 : Coupe BB – RD750, entre le giratoire du Leclerc et le giratoire Papin

La rue Denis Papin sous l'ouvrage d'art est composée

- d'une chaussée à 2 voies de 6 m ;
- d'une voie mixte de 3 m de large ;
- d'un trottoir de 1 m de large.

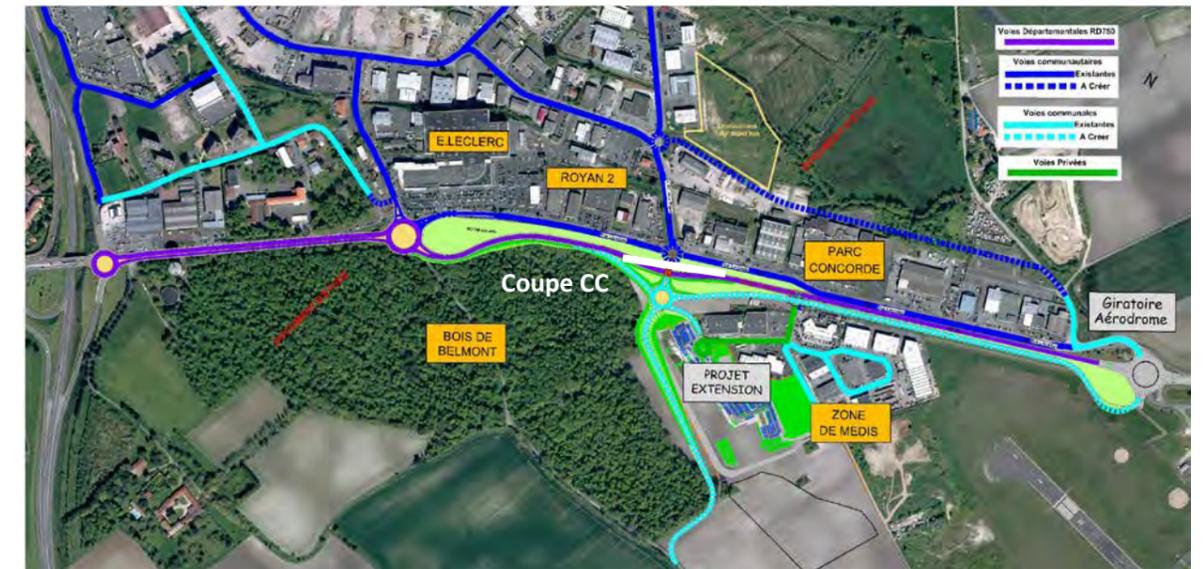
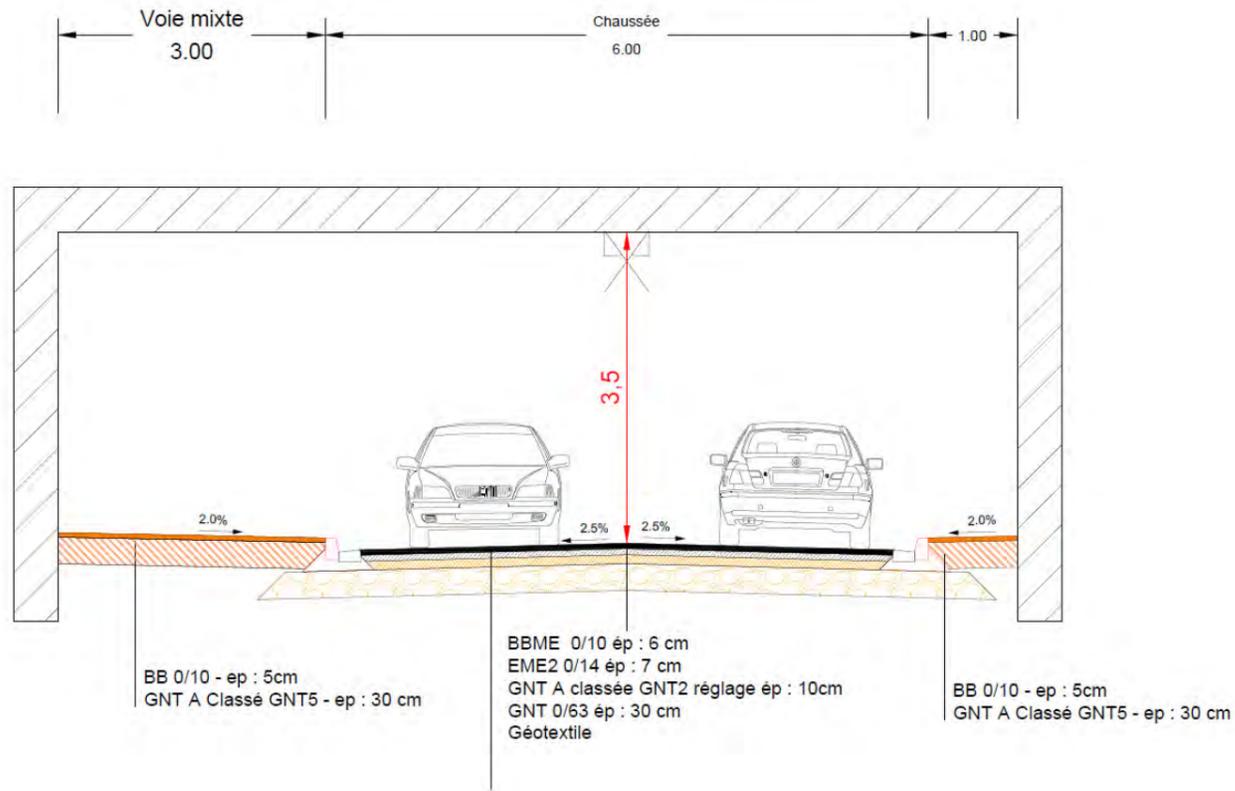


Illustration 83 : Coupe CC – Prolongement de la rue Denis Papin, passage inférieur sous la RD750

Entre le giratoire Papin et le giratoire de l'aérodrome, la RD750 présente le profil en travers suivant :

- Rue Lavoisier existante ;
- Talus de remblai à 3/2 ;
- Accotement revêtu de 2,00 m ;
- Chaussée bidirectionnelle de largeur 7,00 m ;
- Accotement revêtu de 2,00 m ;
- Espace vert avec haie persistante de 2,00 m ;
- Contre-allée de 6,00 m ;
- Espace vert enherbé de 1,50 m ;
- Talus de déblai à 2/1 ;



Fossé trapézoïdal enherbé de rétention et d'infiltration des eaux pluviales de la voirie et du bassin versant de 6,00 m.

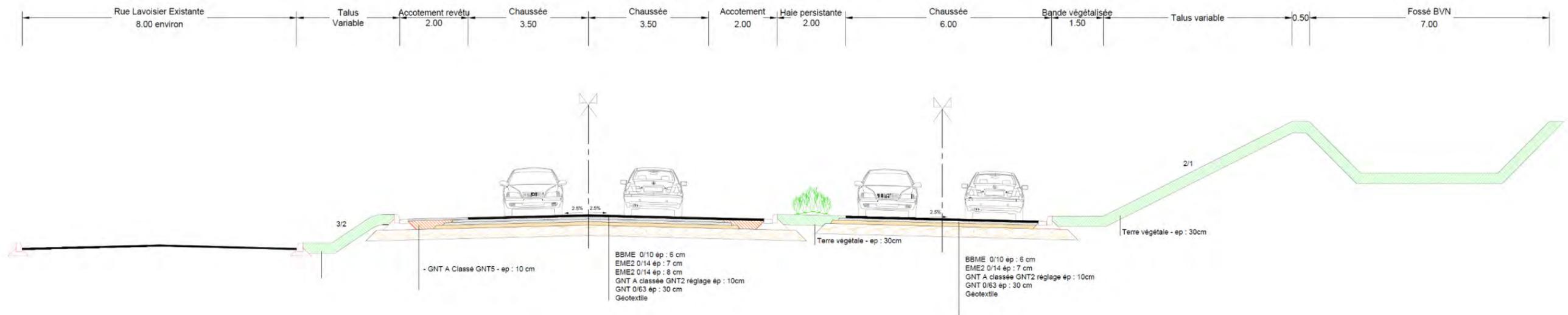


Illustration 84 : Coupe DD – RD750, entre le giratoire Papin et l'Aérodrome

.La voie communale de Médis présente le profil en travers suivant :

- Chaussée bidirectionnelle de 6,00 m ;
- Accotement revêtu de 2,00 m ;
- Berme de 0,75 m ;
- Fossé trapézoïdal enherbé de rétention et d'infiltration des eaux pluviales de la voirie de 1,50 m
- Talus de déblai à 2/1 ;
- Côté Ouest, fossé trapézoïdal enherbé de rétention et d'infiltration des eaux pluviales du bassin versant naturel de 3,00 m

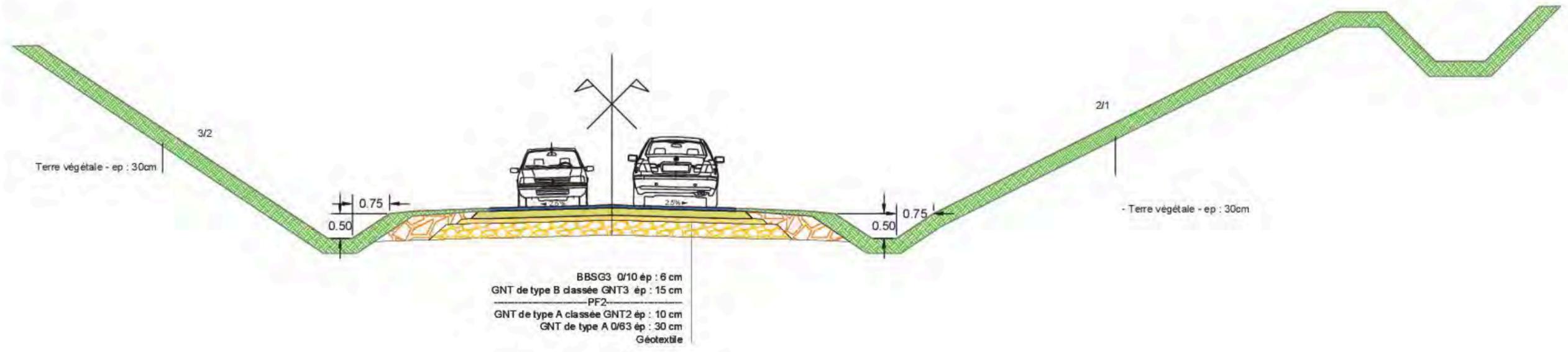
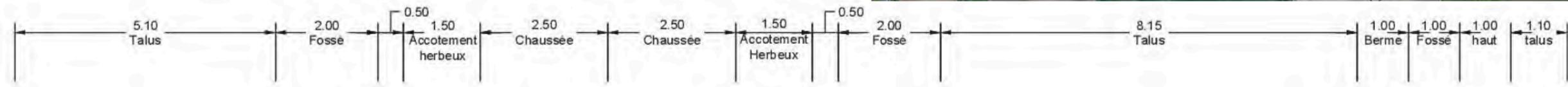
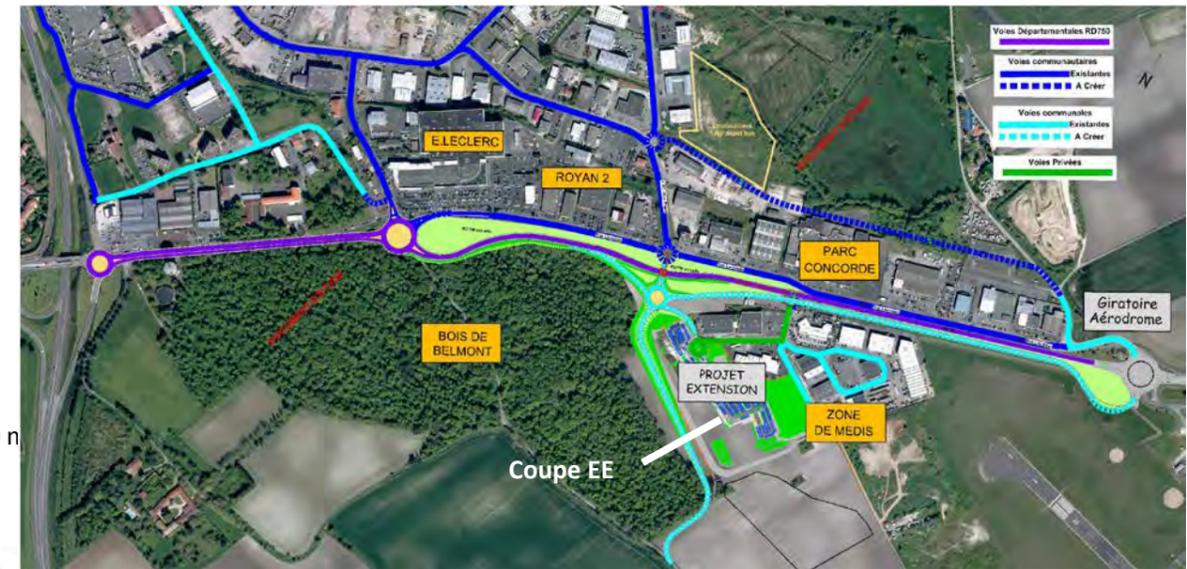


Illustration 85 : Coupe EE – Voie commune de Médis

Enfin, sur la voie Royan Nord, le profil en travers est le suivant :

- Voie mixte piétons / cycles côté Sud de 3,00 m ;
- Chaussée bidirectionnelle de 6,00 m ;
- Espace vert engazonné de 1,50 m.

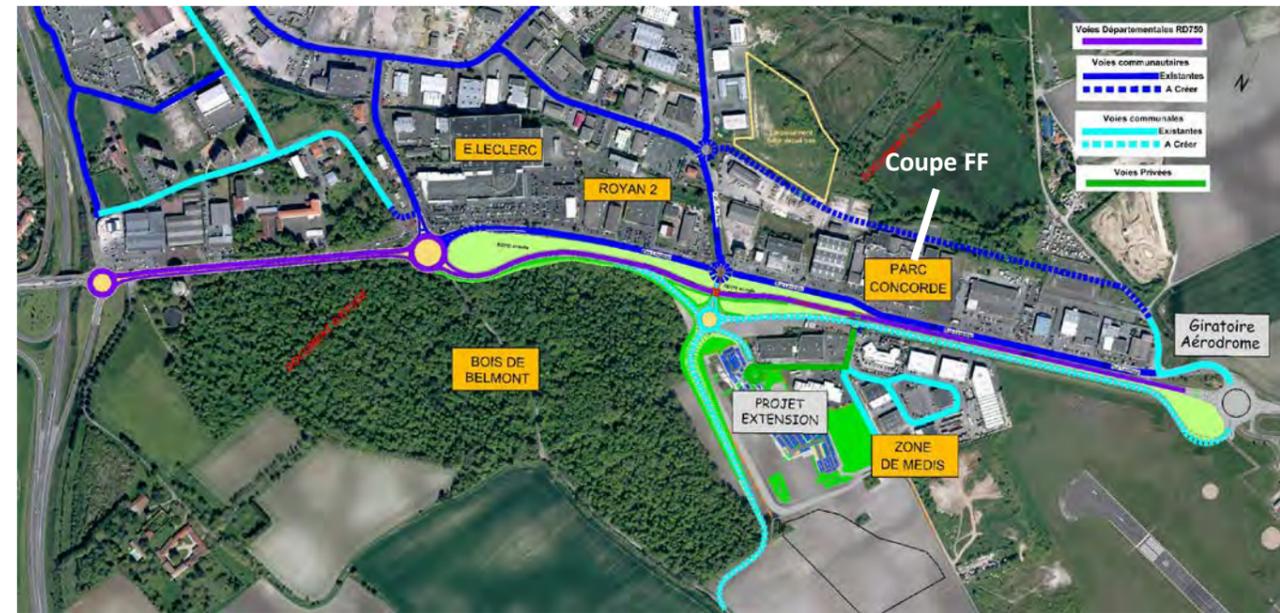
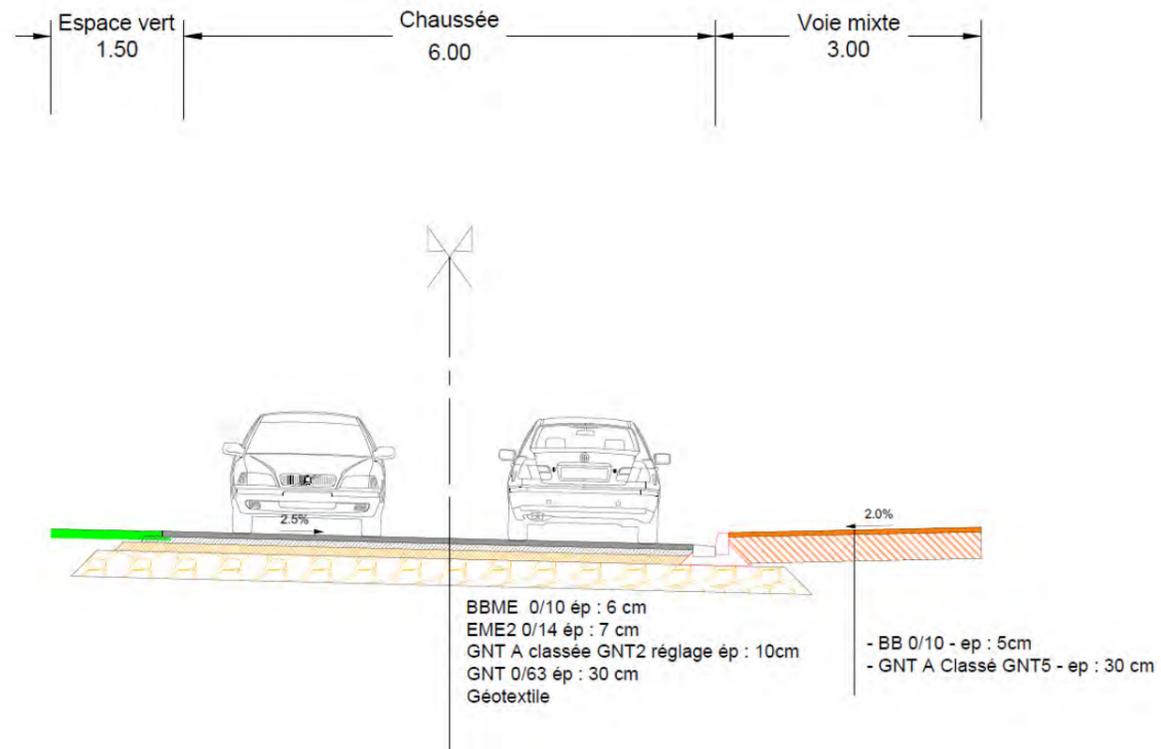


Illustration 86 : Coupe FF – Voie communale Royan Nord

3.3 ASSAINISSEMENT

Dans les zones bordurées, les eaux de ruissellement de chaussée seront recueillies par des grilles avaloirs puis dirigées vers des fossés de rétention et d'infiltration et des bassins de rétention et d'infiltration lorsque les fossés seront saturés. Les principes d'assainissement sont les suivants :

➤ RD750 entre la RD25 et le giratoire Leclerc

Les eaux de ruissellement de la chaussée seront récupérées par des grilles puis transférées vers un fossé de 3,00 m de largeur côté Sud où elles seront infiltrées.

➤ RD750 entre le giratoire Leclerc et le giratoire Papin

Des fossés de 3,00 m de largeur seront implantés de part et d'autre de la chaussée. La pente en long des fossés étant trop importante pour infiltrer les eaux pluviales, ces dernières seront acheminées via les fossés vers un bassin d'infiltration situé au droit du giratoire.

Le bassin d'infiltration possèdera un volume de 275 m³. Il sera clôturé et doté d'une piste d'entretien. Les pentes des talus seront à 3/2. Une surverse sera implantée en sortie de bassin et viendra se raccorder au réseau d'eaux pluviales sous la rue Lavoisier.

Cette section interceptera également un bassin versant naturel important (environ 7 ha). Afin de ne pas surdimensionner les ouvrages de collecte des eaux pluviales routières, un fossé sera implanté en crête de talus. Ce dernier interceptera et gèrera les eaux pluviales du bassin versant naturel (rétention et infiltration).

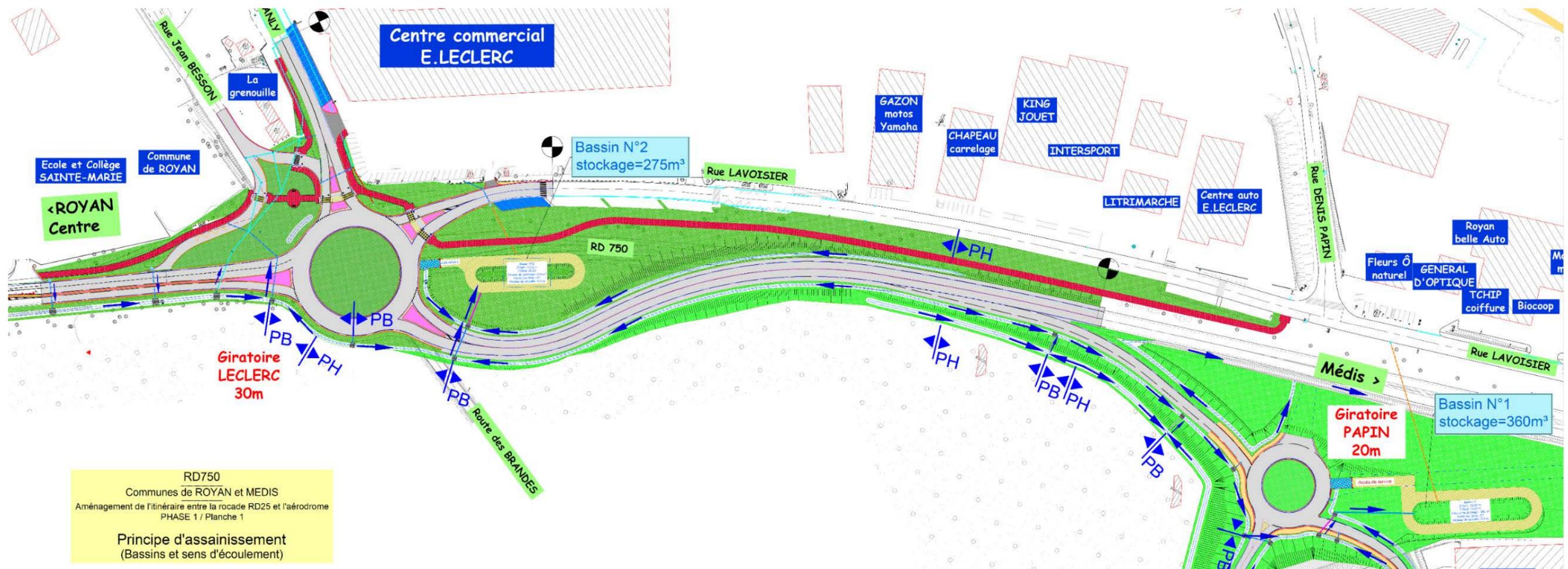


Illustration 87 : Assainissement 1/2

➤ **RD750 entre le giratoire Papin et le giratoire de l'aérodrome**

L'emprise laissée disponible par la RD750 et la contre-allée ne permet pas l'implantation d'un fossé au droit de la zone d'activités. Aussi, un réseau enterré sera créé afin de récolter l'ensemble des eaux pluviales. Ces dernières seront acheminées vers un fossé créé au droit du grand fossé existant permettant de retenir et d'infiltrer les eaux pluviales.

La taille du fossé n'étant pas suffisante pour stocker l'ensemble des eaux pluviales du bassin versant naturel, un bassin de rétention sera également implanté dans l'espace libre entre la contre-allée et la RD750 au droit du giratoire. Ce bassin, d'un volume de 360 m³, sera doté d'une piste d'entretien. Les pentes des talus seront à 4/1 pour une meilleure intégration paysagère.

➤ **Voie communale Médis**

Des fossés de 1,50 m de largeur seront implantés de part et d'autre de la chaussée récoltant et infiltrant les eaux pluviales de la chaussée.

Les eaux de ruissellement sur la section de voirie pentée vers le giratoire Papin seront également infiltrées dans le bassin situé au droit du giratoire (la pente importante des fossés le long de la voie communale ne permettant pas d'infiltrer directement dans les fossés).

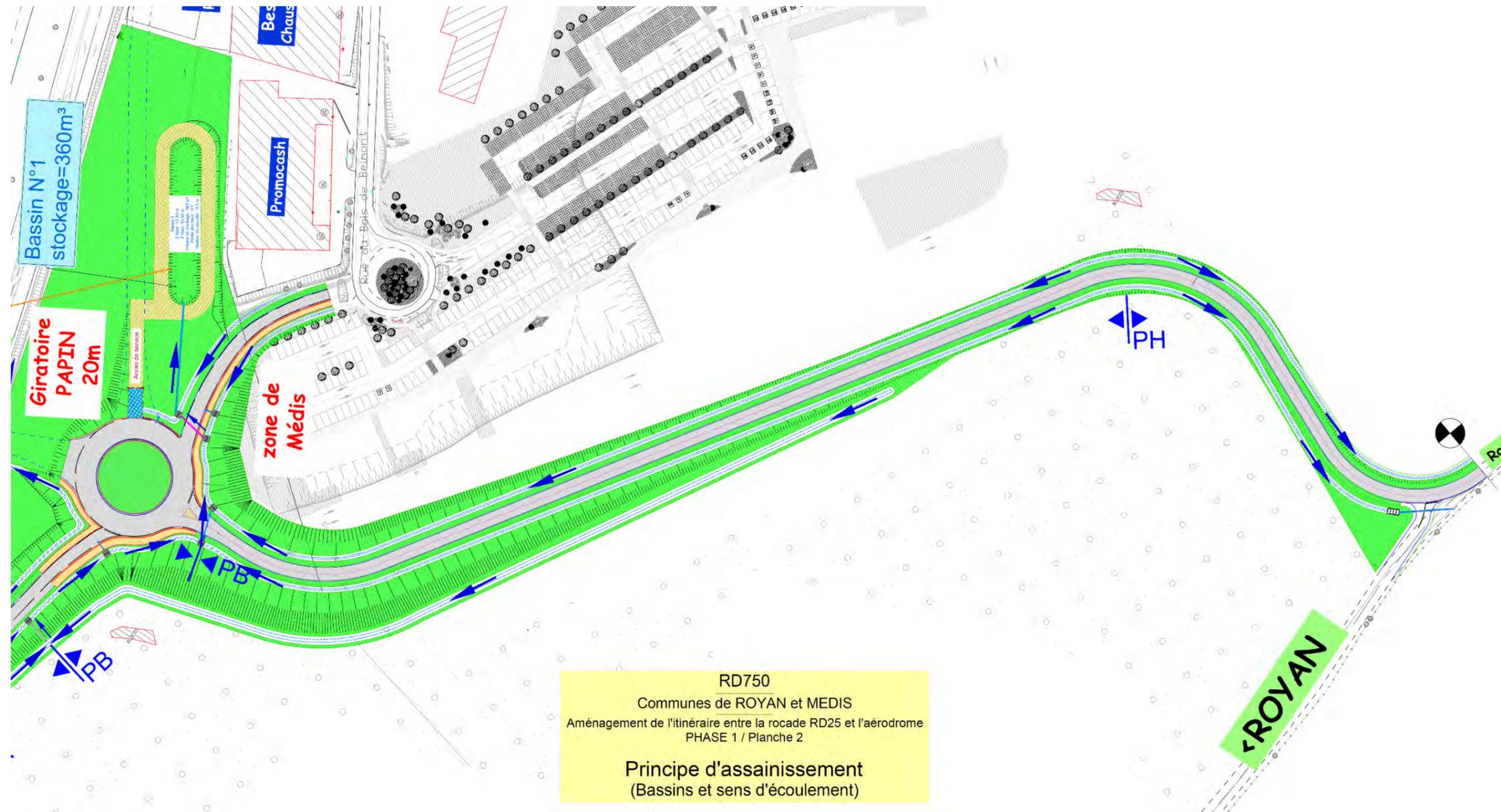


Illustration 88 : Assainissement 2/2

➤ **Voie Royan Nord**

La chaussée sera unidéversée vers le Sud afin de récolter les eaux pluviales via des grilles situées en pied de bordures. Les eaux pluviales seront ensuite acheminées aux points bas via un réseau enterré où des tranchées drainantes seront implantées.

On distingue trois bassins versants donc trois tranchées drainantes possédant les dimensions suivantes :

- Tranchée n°1 : Hauteur : 1,5 m ; Longueur : 25 m ; largeur : 2 m : volume : 55 m³
- Tranchée n°2 : Hauteur : 1,5 m ; Longueur : 45 m ; largeur : 2 m : volume : 101 m³
- Tranchée n°3 : Hauteur : 1,5 m ; Longueur : 35 m ; largeur : 2 m : volume : 78 m³

Une canalisation ø800 sera implantée au cœur de la tranchée afin d'obtenir un volume de rétention plus conséquent et d'optimiser les dimensions des tranchées drainantes.

Il conviendra, cependant, de vérifier que les hauteurs d'eau du marais, situé à proximité, soient compatibles avec le fonctionnement des tranchées drainantes.

3.4 AMENAGEMENTS PAYSAGERS

3.4.1 Objectifs des aménagements paysagers

Le diagnostic paysager a permis de dégager des enjeux et objectifs :

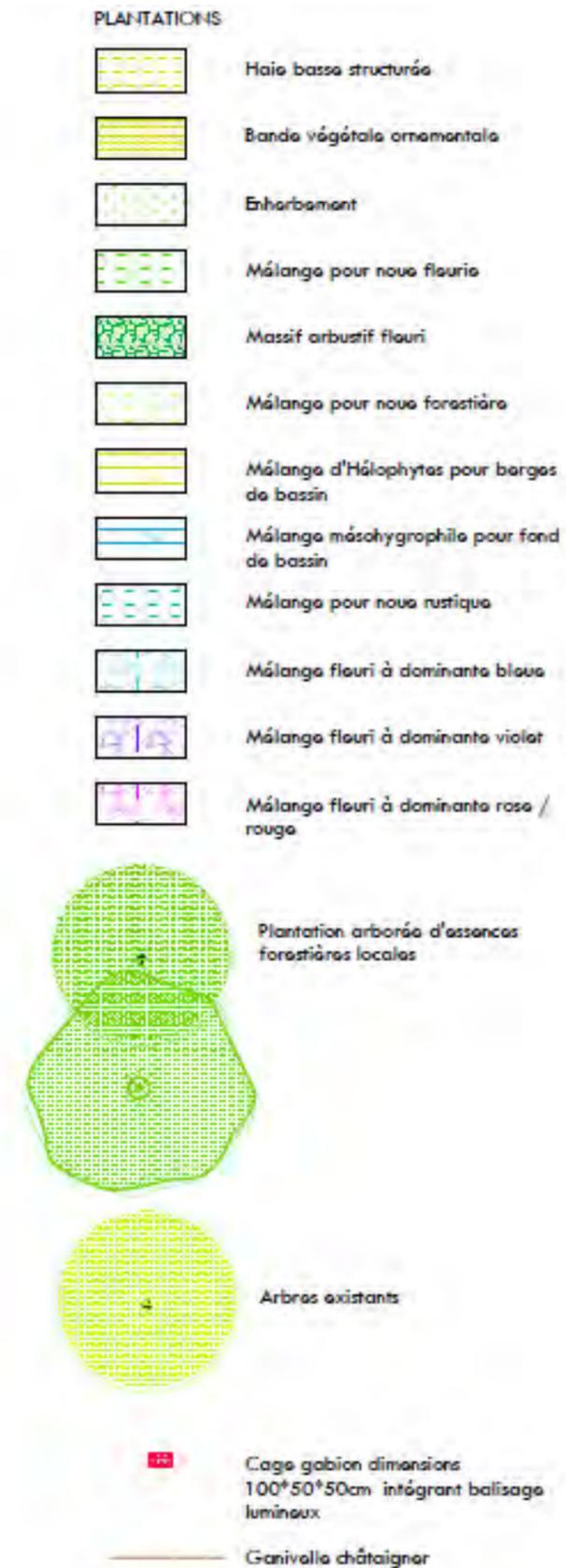
- Entre le giratoire avec la RD25 et le giratoire Leclerc :
 - Conforter l'ouverture vers le grand paysage au sud de la voie ;
 - Affirmer le rythme donné par l'alignement de pins et renforcer l'intégration visuelle des espaces commerciaux ;
 - Inciter à la végétalisation des espaces de stationnement et de la rive nord de la voie de desserte commerciale.

- Lors de la traversée du bois de Belmont :
 - Appuyer l'idée d'une traversée forestière caractérisée par des aménagements simples ;
 - Travailler la perméabilité visuelle du boisement vers les enseignes commerciales ;
 - Intégrer l'ancienne voie dans un aménagement paysager pouvant intégrer une bande de circulation douce dans la continuité du Bois de Belmont

- L'entrée de ville Est :
 - Intégrer cette séquence comme une véritable entrée de ville traitée sous la forme d'un boulevard urbain ;
 - Laisser une place confortable aux circulations douces afin de faciliter un accès piéton à la zone commerciale ;
 - Conserver et valoriser le front boisé au sud de la voie ;
 - Intégrer les commerces sans pénaliser leur visibilité.

Les aménagements proposés sont détaillés ci-après.

La légende des schémas d'aménagement paysagers est présentée ci-dessous :



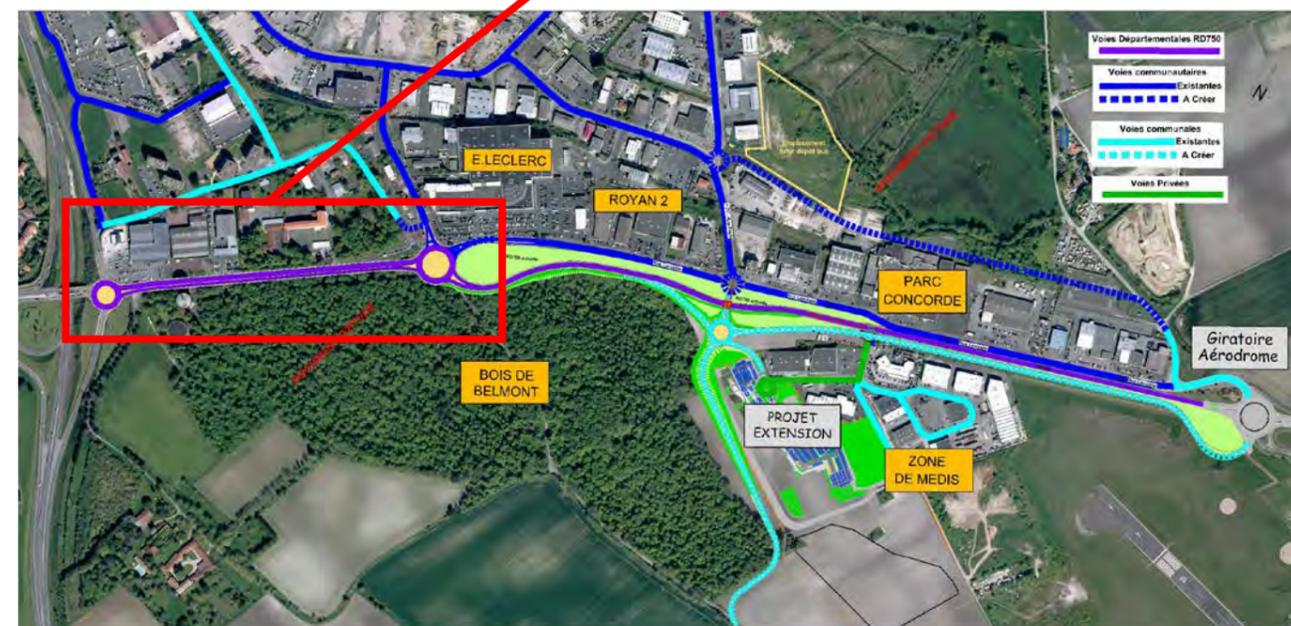


Illustration 89 : Aménagements paysagers planche 01

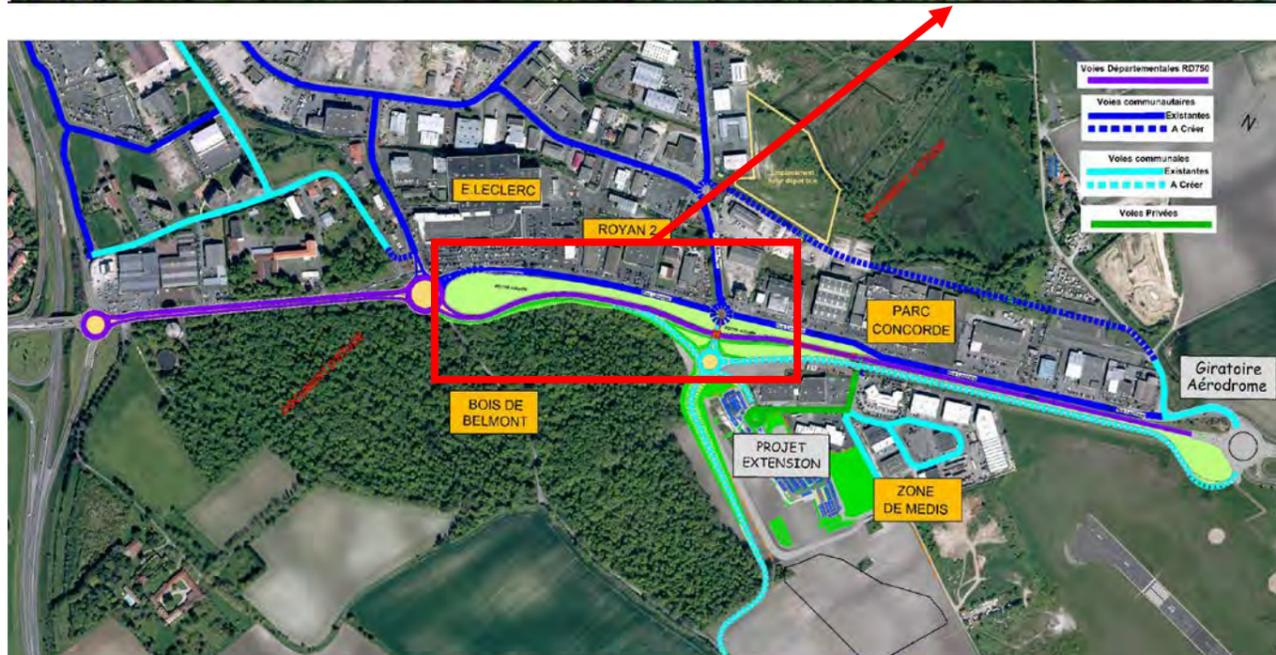


Illustration 90 : Aménagements paysagers planche 02



Illustration 91 : Aménagements paysagers planche 03

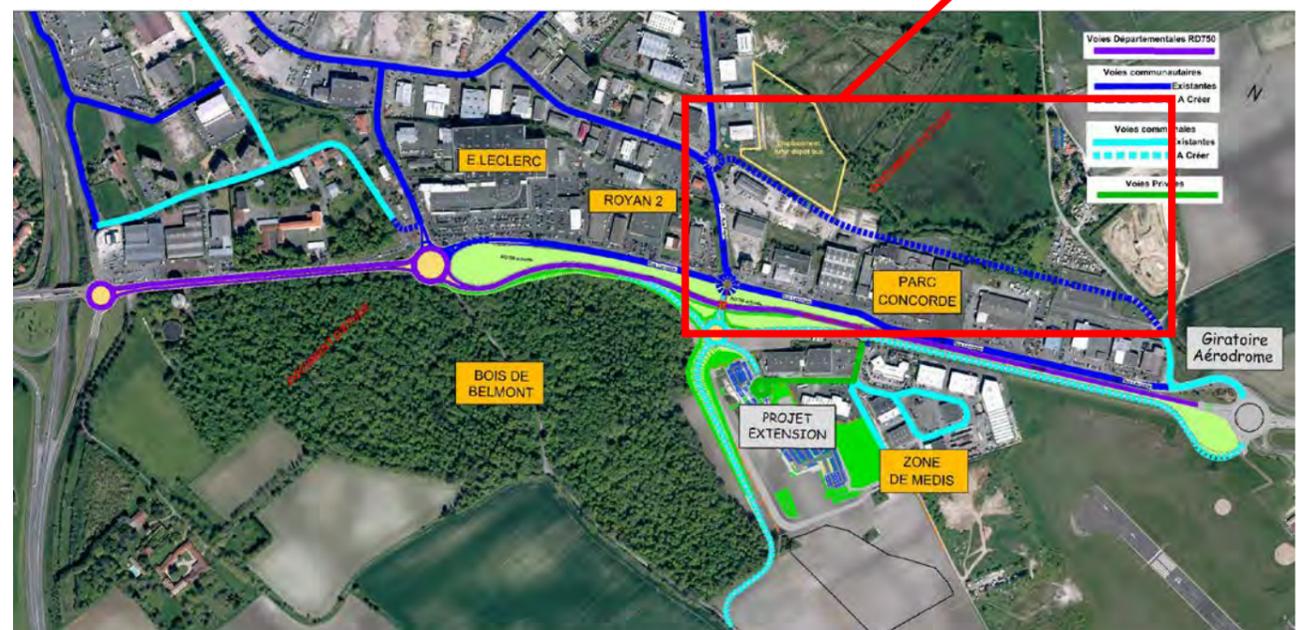


Illustration 92 : Aménagements paysagers planche 04

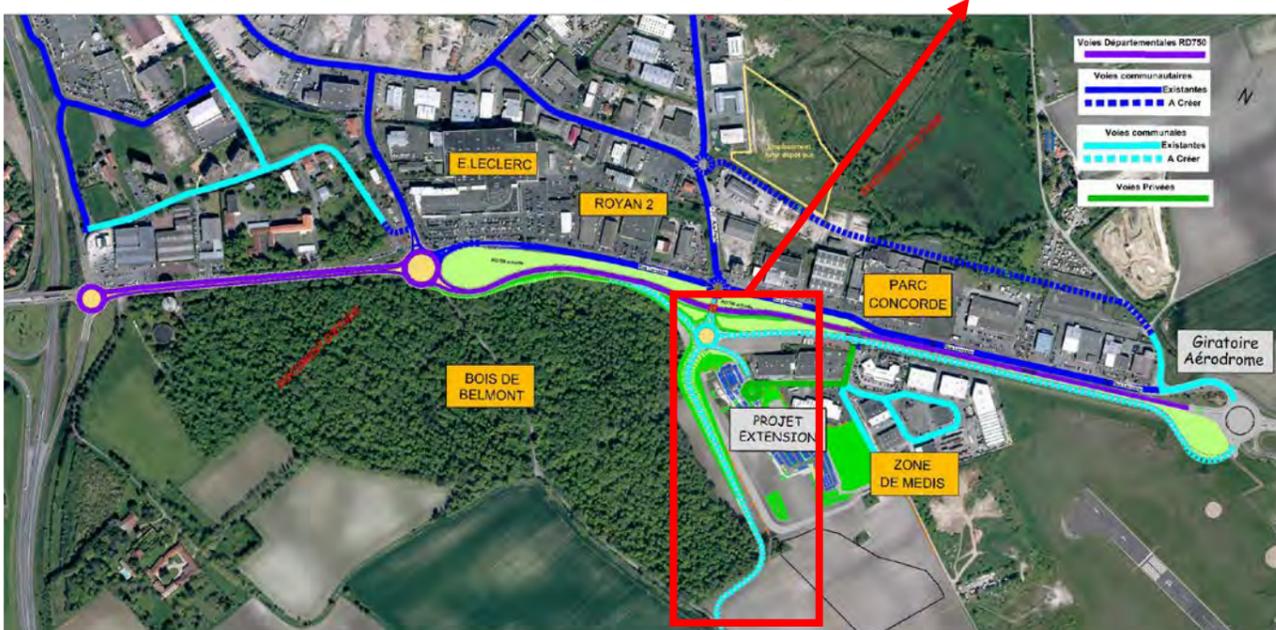


Illustration 93 : Aménagements paysagers planche 05

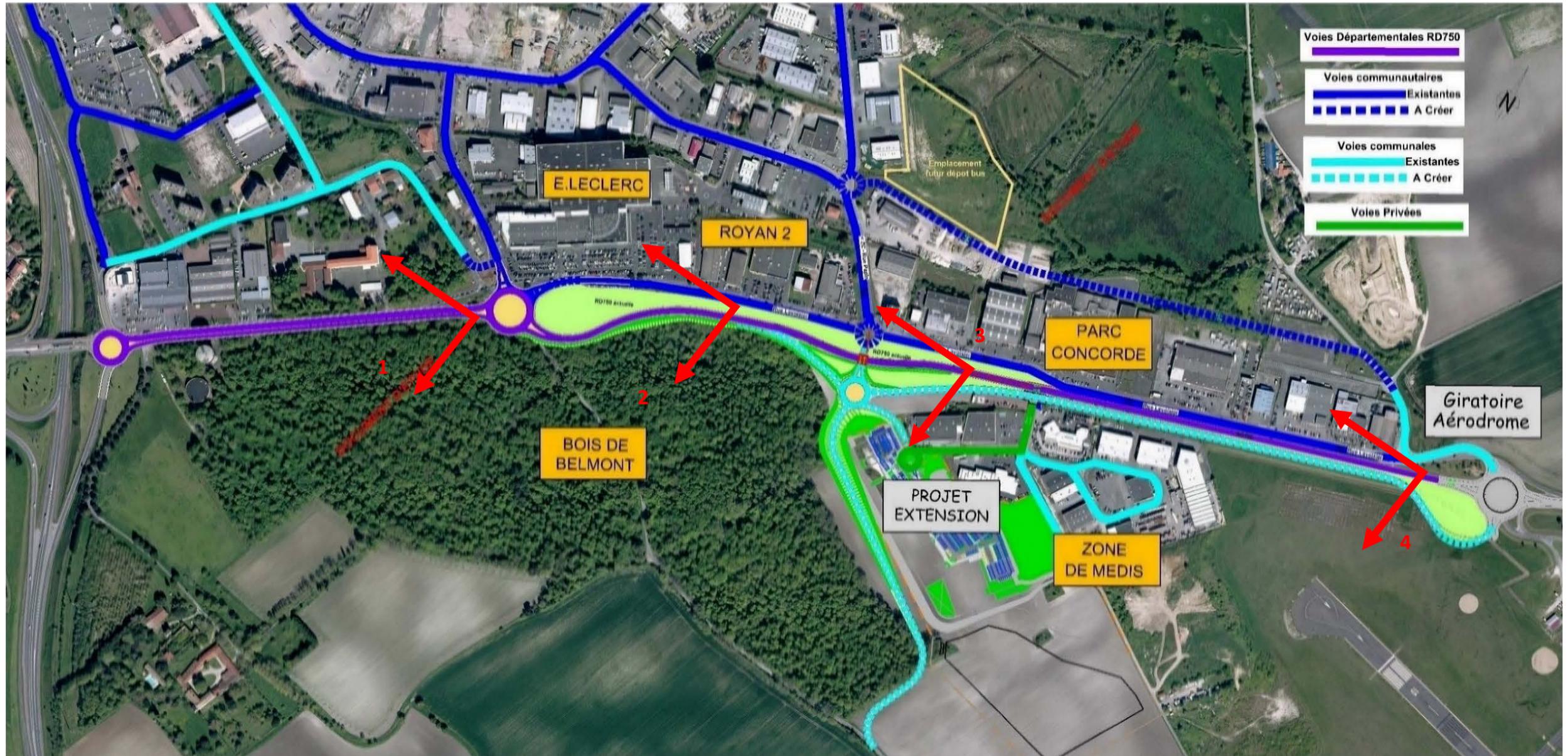


Illustration 94 : Vues projetées



Photo 23 : Existant (1)



Photo 24 : Projeté (1)



Photo 25 : Existant (2)



Photo 27 : Existant (3)



Photo 26 : Projeté (2)



Photo 28 : Projeté (3)



Photo 29 : Existant (4)



Photo 30 : Projeté (4)

3.4.2 Détail de définition des différents types de plantations

Pour rappel, la légende pour tous les schémas d'aménagement paysagers de ce paragraphe est la suivante :

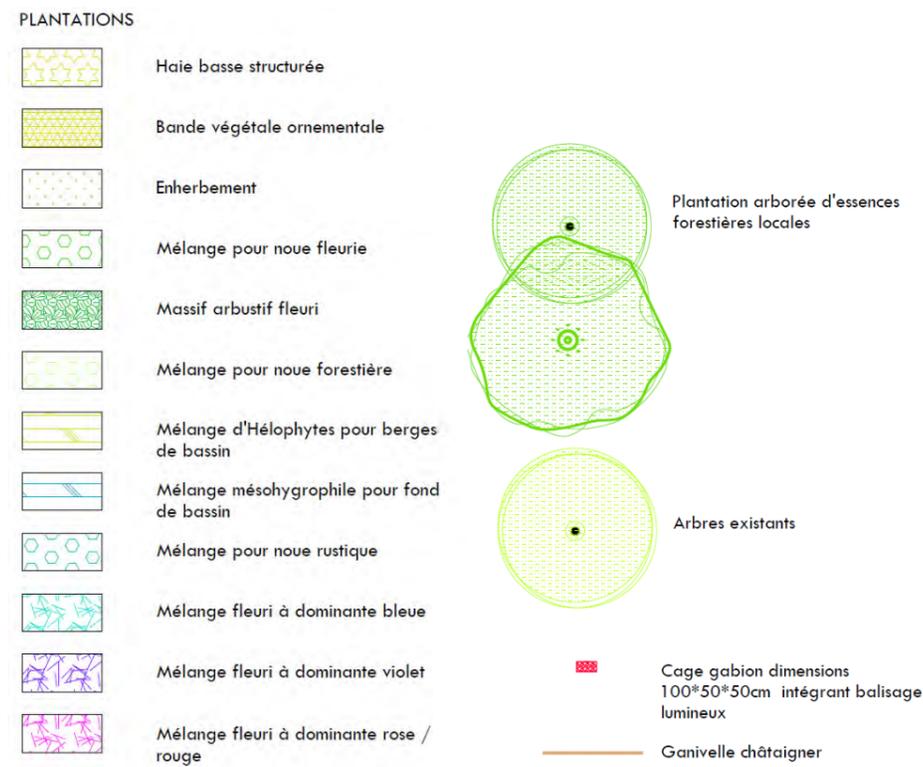


Illustration 95 : Légende des schémas d'aménagement paysagers

3.4.2.1 Bande végétale ornementale entre l'Avenue Louis Bouchet et le cheminement piéton



Illustration 96 : Plan de détail sur les aménagements de part et d'autre de l'avenue Louis Bouchet entre le giratoire de l'échangeur avec la RD25 et le giratoire Leclerc



Illustration 97 : Rendu recherché pour l'aménagement de part et d'autre de l'avenue Louis Bouchet entre le giratoire de l'échangeur avec la RD25 et le giratoire Leclerc

Le bord de la voie sera séparé du trottoir piéton au nord par une bande végétalisée de 1.20m de largeur. Cette bande sera composée d'essences essentiellement vivaces et graminées, afin d'offrir un aspect paysager horticole amorçant l'entrée de ville.

Ponctuellement des essences persistantes permettront de conserver un couvert végétal en hiver. Du côté du cheminement, les plantations pourront être protégées par la mise en place de ganivelles permettant l'interdiction d'accès au massif tout en s'intégrant dans un langage paysager identitaire des plages de l'atlantique.



Illustration 98 : Plantes pour la bande plantée entre l'avenue Louis Bouchet et le cheminement piéton

3.4.2.2 Haie basse en séparation du cheminement piéton et des stationnements



Illustration 99 : Plan de détail sur les aménagements de part et d'autre de l'avenue Louis Bouchet entre le giratoire de l'échangeur avec la RD25 et le giratoire Leclerc (Légende en Illustration 95)



Photo 31 : Photo de référence, corbeilles fleuries

Les parcs de stationnement des enseignes situées au nord de la RD750 entre le giratoire de l'échangeur avec la RD25 et le giratoire du Leclerc seront séparés de la bande de cheminement piéton par une haie basse persistante située en vis-à-vis de la bande plantée en bord de voie.

Cette haie basse sera composée d'essences horticoles rustiques à feuillage persistant.



Ligustrum ovalifolium



Ligustrum sinense



Photinia x fraseri Red Robin



Atriplex halimus



Eleagnus x ebbingei
Macrophylla

Illustration 100 : Plantations pour la haie basse de part et d'autre de l'avenue Louis Bouchet entre le giratoire de l'échangeur avec la RD25 et le giratoire Leclerc. Détail de définition des différents types de plantations

3.4.2.3 Noue fleurie en rive sud de l'Avenue Louis Bouchet

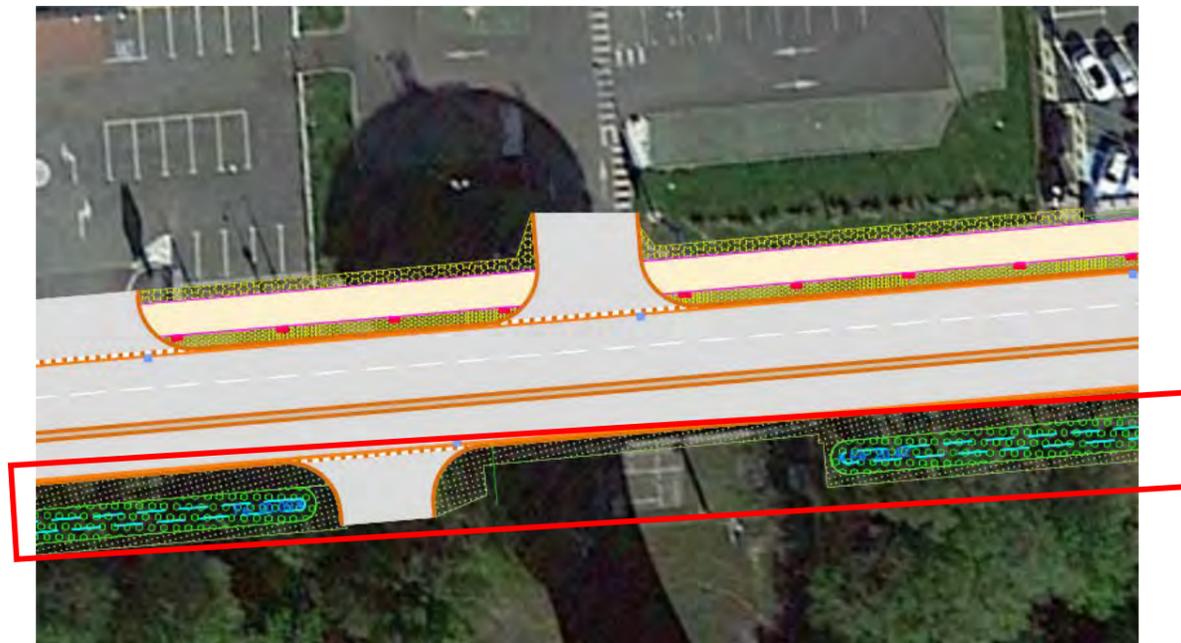


Illustration 101 : Plan de détail sur les aménagements de part et d'autre de l'avenue Louis Bouchet entre le giratoire de l'échangeur avec la RD25 et le giratoire Leclerc (Légende en Illustration 95)

Le bord de la voie sera séparé du trottoir piéton au nord par une bande végétalisée de 1.20m de largeur. Cette bande sera composée d'essences essentiellement vivaces et graminées. Afin d'offrir un aspect paysager horticole amorçant l'entrée de ville.

Ponctuellement des essences persistantes permettront de conserver un couvert végétal en hiver.



Illustration 102 : Espèces pour les noues fleuries

3.4.2.4 Enherbement des accotements

Un mélange pour engazonnement rustique résistant au piétinement sera mis en place :

- 20% RAY GRASS ANGLAIS Sirtaky ;
- 30% FÉTUQUE ÉLEVÉE Izella ;
- 25% FÉTUQUE ÉLEVÉE Aziza ;
- 25% FÉTUQUE ÉLEVÉE Divyna.



Photo 32 : Photo de référence pour l'enherbement des accotements

3.4.2.5 Plantations arborées des délaissés



Illustration 103 : Plan de détails sur les aménagements aux abords du giratoire Leclerc (Légende en Illustration 95)

Les abords du groupe scolaire Sainte-Marie sont marqués par la présence d'une plantation de chênes matures disséminés sur un espace enherbé. Afin de s'accorder à cet aménagement présentant une qualité paysagère évidente, de nouveaux chênes seront plantés en continuité au niveau des délaissés créés par l'aménagement.

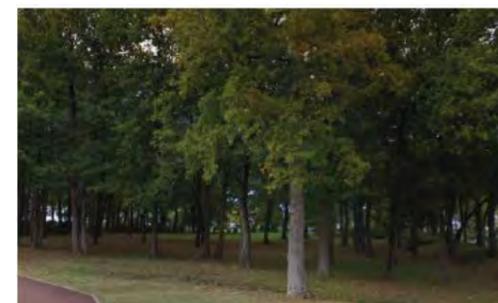


Photo 33 : Chênes existants



Quercus pubescens



Quercus pyrenaica



Quercus robur

Illustration 104 : Chênes à planter

3.4.2.6 Massifs arbustifs fleuris aux abords du giratoire



Illustration 105 : Plan de détails sur les aménagements aux abords du giratoire Leclerc (Légende en Illustration 95)

Les larges délaissés autour du futur giratoire seront enherbés sur leurs pourtours et agrémentés de massifs arbustifs fleuris plantés d'arbres à moyen développement.



Illustration 106 : Arbres à moyen développement

3.4.2.7 Plantations arborées en continuité du bois de Belmont

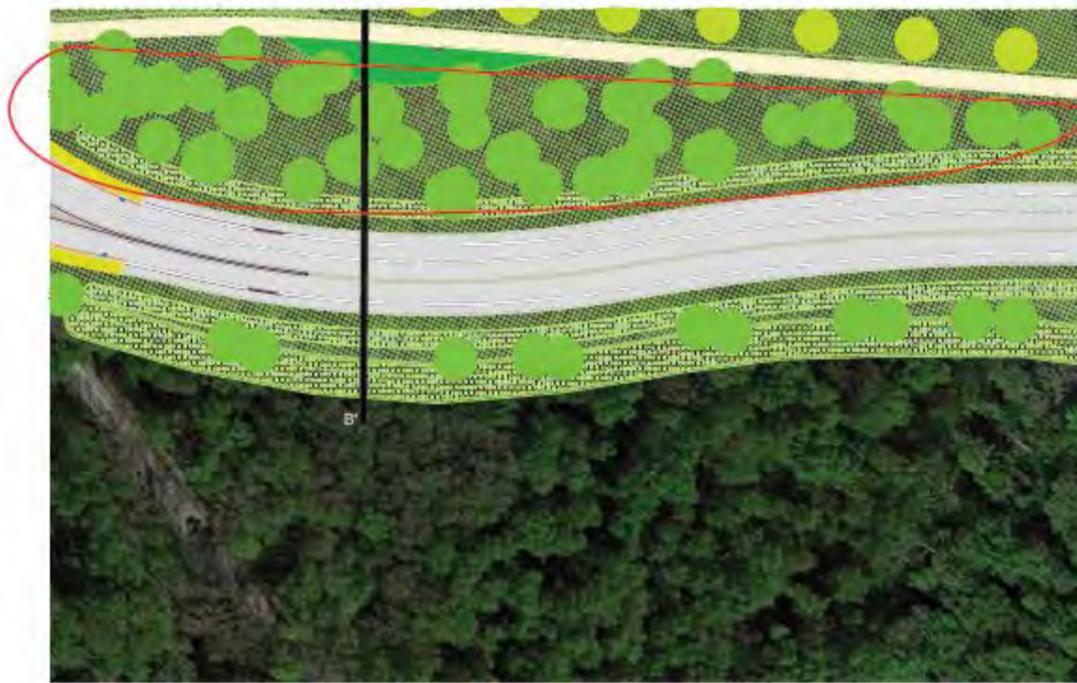


Illustration 107 : Plan de détails sur les aménagements au niveau de la traversée du bois de Belmont (Légende en Illustration 95)

présentant des essences feuillues en mélange de chênes, une variante pourrait être de proposer un espace végétalisé au moyen de pins maritimes et chênes verts, reprenant les essences identitaires de la côte.



Quercus pubescens



Quercus pyrenaica



Quercus robur



Ambiance de forêt de la presque île d'Arvert

Illustration 108 : Essences pour les plantations en continuité du bois de Belmont



Photo 34 : Chênes existants

Reconstitution d'une frange boisée éclaircie suivant le même principe paysager qu'aux abords du groupe scolaire Sainte-Marie, à savoir dissémination d'une strate arborée sur un espace enherbé, libérant des vues entre les troncs. Si cette première option d'aménagement prévoit de s'inscrire dans la continuité du bois de Belmont en

3.4.2.8 Noue forestière

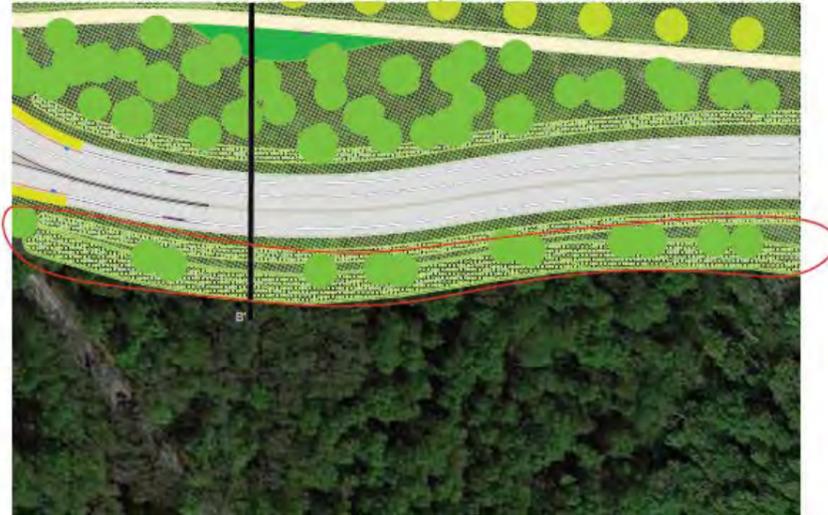


Illustration 109 : Plan de détails sur les aménagements au niveau de la traversée du bois de Belmont (Légende en Illustration 95)

La traversée du bois de Belmont présente des caractéristiques paysagères plus « naturelles » que l'entrée de ville. La végétation des noues y sera moins sophistiquée et seront privilégiées des essences rustiques ne présentant pas d'exigences particulières de gestion.

La composition est la suivante :

- Achillea millefolium ;
- Lobularia maritima ;
- Alyssum montanum ;
- Aurinia saxatilis ;
- Cerastium biebersteinii ;
- Papaver rhoes ;
- Eschscholzia californica ;
- Cheiranthus maritimus ;
- Linum perenne ;
- Lotus corniculatus ;
- Nepeta racemosa ;
- Nigella damascena ;
- Saponaria ocymoides.



Photo 35 : Photo de référence pour la composition des noues fleuries

3.4.2.9 Plantations des berges et fonds des bassins de rétention



Illustration 110 : Plan de détails sur les aménagements des bassins de rétention du futur giratoire Papin

Les bords des bassins présenteront un mélange tapisant fleuri spécialement conçu pour les sols saxicoles. Ce mélange de fleurs naines est adapté à la végétalisation des terrains pierreux, secs et calcaires. Composé de 5 annuelles et 15 vivaces, dont Alysse saxatile, Nielle des blés, Julienne de Mahon, Pimprenelle, Saponaire, Népéta, Alysse montanum, Thym, Sauge sclarea, Oïrgan, Millepertuis, Anthyllide, Sedum...

Le fond de bassin sera ensemencé au moyen d'un mélange rustique à faible entretien dont la composition sera :

- Fétuque rouge traçante ;
- Moleléria Macrantha ;
- Ray grass anglais traçant ;
- Lotier corniculé.



Photo 36 : Photo de référence pour la végétation de bassin

3.4.3 Traitement des giratoires

Le réaménagement de la RD750 s'accompagnera de la reprise d'un giratoire et de la création de deux nouveaux.

Le cheminement le long de la route sera donc ponctué par un chapelet de giratoires qui sont autant de supports d'aménagement potentiels. On observe aujourd'hui une importante diversité dans le traitement des giratoires aux abords de l'agglomération royannaise.



Photo 37 : Des giratoires thématiques axés sur des compositions mêlant sculptures ou objets architecturaux et végétations

Photo 38 : Des giratoires traditionnels essentiellement structurés par une composition paysagère des plantations et paillages

3.5 PHASAGE

Les travaux seront réalisés en deux phases :

Phase 1 :

- Amélioration du giratoire d'accès à la rocade RD25 (1) ;
- Réaménagement de la section courante entre (1) et (2) ;
- Réalisation du giratoire (2) de l'actuel carrefour à feux E. LECLERC/Bois de Belmont et dévoiement de la rue des Brandes vers la zone de Médis ;
- Réalisation du giratoire déporté (3a) d'accès à l'extension de la zone de Médis et rétablissement de la rue des Brandes.

La phase 1 est décomposée en 2 tranches :

- La tranche 1 correspond à la réalisation du giratoire (2) ainsi que celui déporté (3a) et au rétablissement de la rue des Brandes ;
- La tranche 2 correspond à l'amélioration du giratoire (1) et au réaménagement de la section courante entre (1) et (2).

Phase 2 :

- Fermeture du carrefour à feux (4) Concorde/Zone de Médis ;
- Création de la contre-allée du giratoire (3a) vers le giratoire de l'aérodrome (5) ;
- Réalisation du passage dénivelé (PIGR) sous la RD750 reliant les 2 zones commerciales (3a) et (3b).

On se référera à l'illustration suivante.

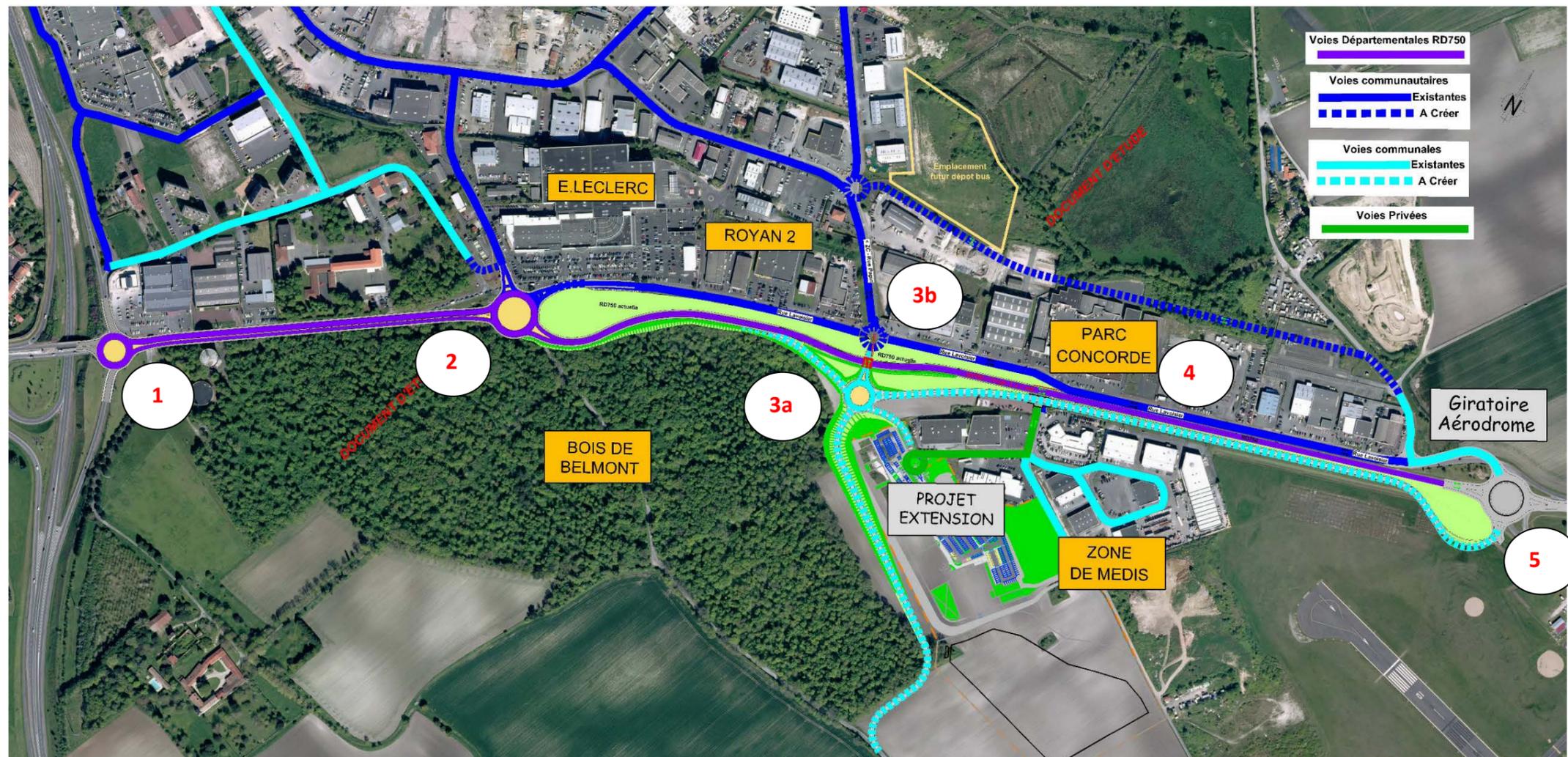


Illustration 111 : Phasage du projet

Lors de la phase 1, le carrefour d'échanges entre les zones d'activités (carrefour à feux) sera maintenu.

4 REPARTITION DES RESPONSABILITES ET CHARGES FINANCIERES CONCERNANT LES OUVRAGES D'ART ET RETABLISSEMENT DES VOIES

Le Département assurera la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux. La CARA et les communes de Royan et Médis co-financeront cet aménagement. Les clefs de répartition financière feront l'objet de conventions quadripartites.

5 EXPLOITATION ET ENTRETIEN

Le Département aura en charge la gestion et l'entretien de la voie départementale.

La CARA aura en charge la gestion et l'entretien des voies communautaires, et les communes de Royan et Médis gèreront les voies communales.

Les délaissés seront végétalisés et transférés à la commune de Royan.

6 APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Le montant de l'opération comprend 255 000 € HT d'études et 7 400 000 € HT de travaux. L'estimation des acquisitions foncières est en cours.

Le coût des mesures liées à la protection des sites Natura 2000 est estimé entre 10 300 et 12 300 € au total. Ces mesures et leur coût associé sont détaillées dans la pièce F Evaluation des Incidences Natura 2000.

En vue de compenser les surfaces boisées impactées, le Département essaiera de se porter acquéreur de parcelles sylvicoles ou conventionnera avec des propriétaires. Si ces démarches n'aboutissent pas, il participera au fond stratégique forestier.

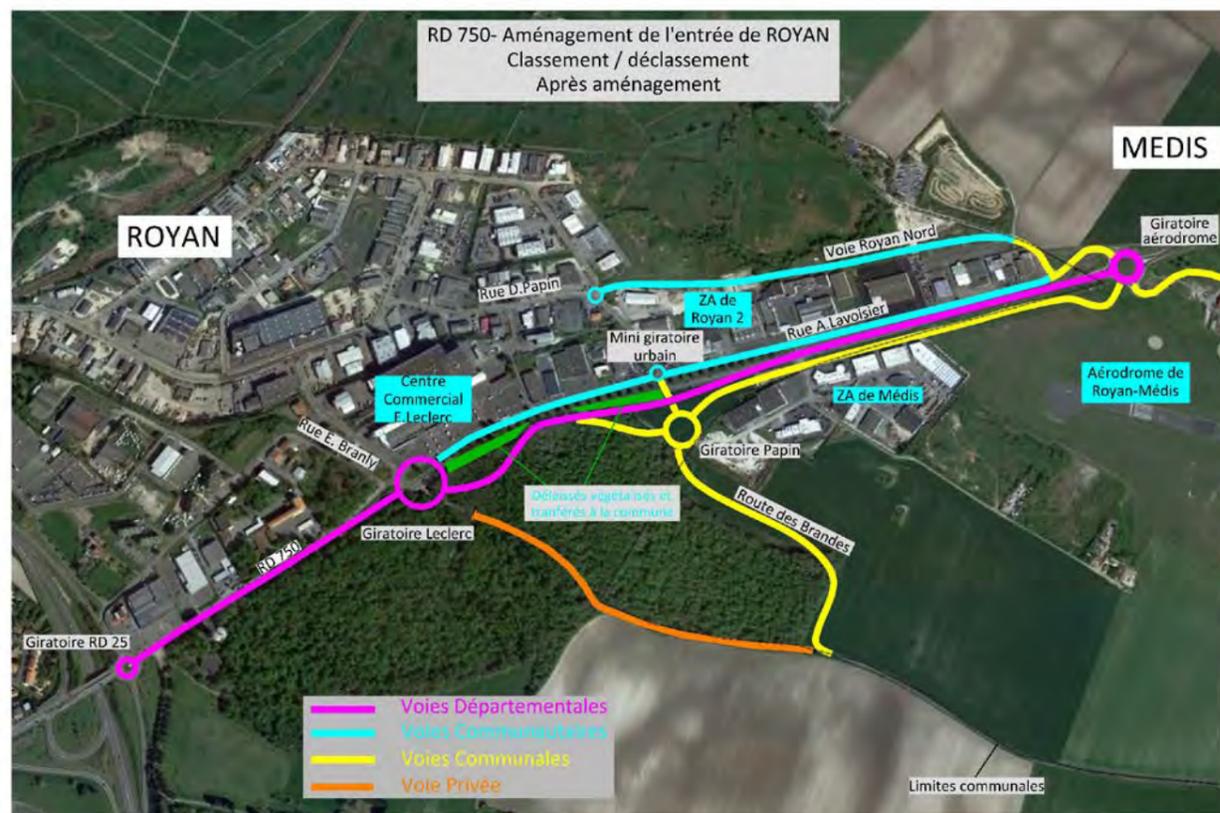


Illustration 112 : Découpage des voiries pour leur gestion et leur entretien

7 ELEMENTS GRAPHIQUES

➤ Liste des illustrations

ILLUSTRATION 1 : SITUATION GEOGRAPHIQUE DU PROJET.....	35
ILLUSTRATION 2 : PRESENTATION DE LA ZONE D’ETUDE.....	36
ILLUSTRATION 3 : LOCALISATION DES CARREFOURS ET SECTIONS CONCERNES PAR LE PROJET.....	37
ILLUSTRATION 4 : CARACTERISTIQUES DE LA RD750 EN SORTIE DE LA COMMUNE DE MEDIS – SECTION 5.....	38
ILLUSTRATION 5 : CARREFOUR DE L’AERODROME (CARREFOUR 4).....	39
ILLUSTRATION 6 : RD750 ENTRE LE GIRATOIRE DE L’AERODROME ET LE CARREFOUR D’ECHANGES ENTRE LES ZONES D’ACTIVITES (SECTION 4).....	40
ILLUSTRATION 7 : CARREFOUR D’ECHANGES ENTRE LES ZONES D’ACTIVITES (CARREFOUR 3).....	41
ILLUSTRATION 8 : RD750 ENTRE LE CARREFOUR D’ECHANGES ENTRE LES ZONES D’ACTIVITES ET LE CARREFOUR A FEUX LECLERC (SECTION 3).....	42
ILLUSTRATION 9 : CARREFOUR A FEUX LECLERC (CARREFOUR 2).....	43
ILLUSTRATION 10 : RD750 ENTRE LE GIRATOIRE RD25 ET LE CARREFOUR A FEUX LECLERC (SECTION 2).....	44
ILLUSTRATION 11 : SECTION 1.....	45
ILLUSTRATION 12 : C 1 NORD-EST (RD25).....	46
ILLUSTRATION 13 : GIRATOIRE 1 BIS SUD-OUEST (RHIN-DANUBE).....	47
ILLUSTRATION 14 : PROFIL EN LONG DE LA RD750.....	48
ILLUSTRATION 15 : LOCALISATION DES COMPTAGES ET RESULTATS SUR LA PERIODE DU 11 AU 17 JUILLET 2017.....	49
ILLUSTRATION 16 : LOCALISATION DES COMPTAGES ET RESULTATS SUR LA PERIODE DU 28 SEPTEMBRE AU 4 OCTOBRE 2017.....	50
ILLUSTRATION 17 : TOPOGRAPHIE DE LA ZONE D’ETUDE (SOURCE : HTTP://FR-FR.TOPOGRAPHIC-MAP.COM).....	51
ILLUSTRATION 18 : CONTEXTE GEOLOGIQUE.....	52
ILLUSTRATION 19 : ALEA REMONTEE DE NAPPE AU NIVEAU DE LA ZONE D’ETUDE (SOURCE : INFOTERRE).....	53
ILLUSTRATION 20 : ALEA RETRAIT/GONFLEMENT DES ARGILES (SOURCE : ARGILES.FR).....	54
ILLUSTRATION 21 : ZONAGE SISMIQUE EN VIGUEUR JUSQU’AU 1 ^{ER} MAI 2011 (SOURCE : PLAN SEISME).....	55
ILLUSTRATION 22 : CARTE ANNEXEE A L’ARRETE N°08-4189 DU 27 OCTOBRE 2008 PRESCRIVANT L’ETABLISSEMENT D’UN PLAN DE PREVENTION DES RISQUES NATURELS PORTANT SUR LES RISQUES D’INCENDIES DE FORET ET LITTORAUX.....	55
ILLUSTRATION 23 : AQUIFERE MULTICOUCHE 117A0 (SOURCE AGENCE DE L’EAU ADOUR-GARONNE).....	58
ILLUSTRATION 24 : FACIES RENCONTRES DANS LE FORAGE FONT DE CHERVES (SOURCE : FICHE TECHNIQUE DESCRIPTIVE AQUIFERE MULTICOUCHE 117A0).....	58
ILLUSTRATION 25 : PERIMETRE DE PROTECTION RAPPROCHEE DU CAPTAGE DU MARCHÉ DE GROS (SOURCE : ARS POITOU-CHARENTES).....	59
ILLUSTRATION 26 : EXPLOITATION DES EAUX SOUTERRAINES (SOURCE : INFOTERRE, BSS Eau).....	60
ILLUSTRATION 27 : HYDROGRAPHIE AU NIVEAU DE LA COMMUNE DE ROYAN (SOURCE : PLAN LOCAL D’URBANISME DE ROYAN).....	61
ILLUSTRATION 28 : SONDAGES PEDOLOGIQUES ET RELEVÉS FLORISTIQUES (ZOOM 1).....	61
ILLUSTRATION 29 : SONDAGES PEDOLOGIQUES ET RELEVÉS FLORISTIQUES (ZOOM 2).....	62
ILLUSTRATION 30 : SONDAGES PEDOLOGIQUES ET RELEVÉS FLORISTIQUES (ZOOM 3).....	62
ILLUSTRATION 31 : SONDAGES PEDOLOGIQUES ET RELEVÉS FLORISTIQUES (ZOOM 4).....	63
ILLUSTRATION 32 : RESULTATS DES SONDAGES : ZONES HUMIDES LOCALISEES SUR CRITERES FLORISTIQUE ET PEDOLOGIQUE.....	64
ILLUSTRATION 33 : CARTOGRAPHIE DES ZONES INVENTORIEES NATURA 2000 - DIRECTIVE HABITAT ET DIRECTIVE OISEAUX A PROXIMITE DU SITE D’ETUDE.....	65
ILLUSTRATION 34 : CARTOGRAPHIE DES ZONES INVENTORIEES EN ZNIEFF DE TYPE I ET TYPE II A PROXIMITE DU SITE D’ETUDE.....	65
ILLUSTRATION 35 : CARTOGRAPHIE DE L’OCCUPATION DES SOLS SUR LES COMMUNES DE ROYAN MEDIS ET ALENTOURS (EXTRAIT DE CORINE LANDCOVER).....	66
ILLUSTRATION 36 : MISE EN EVIDENCE DE L’ETALEMENT URBAIN ET DE L’IMPLANTATION DE LA ZI SUR PHOTOGRAPHIES AERIENNES COMPAREES DE 1975 ET 2000 (SOURCE : GEOPORTAIL).....	67
ILLUSTRATION 37 : SOUS-UNITES PAYSAGERES TRAVERSEES.....	69
ILLUSTRATION 38 : ENTRE PAYSAGE AGRICOLE ET PAYSAGE COMMERCIAL.....	70
ILLUSTRATION 39 : ÉVOLUTION DU PROFIL DE LA VOIE DEPUIS LE GIRATOIRE DE L’AERODROME JUSQU’A LA LISIERE DU BOIS DE BELMONT.....	71
ILLUSTRATION 40 : TRAVERSEE DU BOIS DE BELMONT.....	73

ILLUSTRATION 41 : PROFIL EN TRAVERS DE LA RD AU DROIT DU CENTRE COMMERCIAL LECLERC.....	73
ILLUSTRATION 42 : PROFIL EN TRAVERS DE LA ROUTE DE BRANDES.....	73
ILLUSTRATION 43 : PROFIL EN TRAVERS DE LA RD750 AU NIVEAU DU CHATEAU D’EAU.....	75
ILLUSTRATION 44 : CARTOGRAPHIE DES MONUMENTS HISTORIQUES A PROXIMITE DU SITE D’ETUDE.....	77
ILLUSTRATION 45 : PÉRIMÈTRE DE PROTECTION DE LA ZPPAUP APPROUVÉE EN 2005.....	77
ILLUSTRATION 46 : PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE SUR LA COMMUNE DE MEDIS.....	77
ILLUSTRATION 47 : PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE SUR LA COMMUNE DE ROYAN.....	78
ILLUSTRATION 48 : PATRIMOINE DE LA 2 ND GUERRE MONDIALE SUR LA COMMUNE DE ROYAN.....	78
ILLUSTRATION 49 : BILAN DES INDICES ATMO 2016.....	79
ILLUSTRATION 50 : PLU DE ROYAN.....	82
ILLUSTRATION 51 : PLU DE MEDIS.....	84
ILLUSTRATION 52 : LOCALISATION DES DIFFERENTS SECTEURS (ETAT DES LIEUX 2013).....	87
ILLUSTRATION 53 : SATURATION DU CARREFOUR LECLERC DANS LE SCENARIO FIL DE L’EAU (MODELISATION).....	88
ILLUSTRATION 54 : REMONTEE DE FILES SUR LA RN150 DANS LE SCENARIO FIL DE L’EAU (MODELISATION).....	89
ILLUSTRATION 55 : SCHEMA D’AMENAGEMENT N°1.....	90
ILLUSTRATION 56 : SCHEMA D’AMENAGEMENT N°1 BIS.....	91
ILLUSTRATION 57 : SCHEMA D’AMENAGEMENT N°2.....	91
ILLUSTRATION 58 : SCHEMA D’AMENAGEMENT N°2 BIS.....	92
ILLUSTRATION 59 : SCHEMA D’AMENAGEMENT N°2 TER.....	92
ILLUSTRATION 60 : SCHEMA D’AMENAGEMENT N°3.....	93
ILLUSTRATION 61 : SCHEMA D’AMENAGEMENT N°3BIS.....	93
ILLUSTRATION 62 : SCHEMA D’AMENAGEMENT N°4.....	94
ILLUSTRATION 63 : LOCALISATION DE LA LIAISON ENTRE LES RUE MARCO POLO ET LAVOISIER.....	94
ILLUSTRATION 64 : VUE EN PLAN DE L’ETUDE DE FAISABILITE DE LA LIAISON RUE MARCO POLO – RUE LAVOISIER.....	95
ILLUSTRATION 65 : PROFIL EN TRAVERS DE L’ETUDE DE FAISABILITE DE LA LIAISON RUE MARCO POLO – RUE LAVOISIER.....	95
ILLUSTRATION 66 : SCENARIO RETENU A LA SUITE DES ETUDES DES SCHEMAS D’AMENAGEMENT.....	96
ILLUSTRATION 67 : VARIANTE D.....	97
ILLUSTRATION 68 : GIRATOIRE « CONCORDE » R=25 M.....	98
ILLUSTRATION 69 : GIRATOIRE « CONCORDE » R=35 M.....	98
ILLUSTRATION 70 : VARIANTE R.....	99
ILLUSTRATION 71 : VUE EN PLAN DES AMENAGEMENTS POUR LES CIRCULATIONS DOUCES.....	103
ILLUSTRATION 72 : PROFIL EN LONG DE LA RD750 EST.....	105
ILLUSTRATION 73 : PROFIL EN LONG DE LA RD750 OUEST.....	105
ILLUSTRATION 74 : PROFIL EN LONG DE LA CONTRE-ALLEE BELMONT.....	106
ILLUSTRATION 75 : PROFIL EN LONG DE LA LIAISON VERS LA ROUTE DES BRANDES.....	106
ILLUSTRATION 76 : PROFIL EN LONG DE LA BRETELLE DE SORTIE.....	107
ILLUSTRATION 77 : PROFIL EN LONG AU NIVEAU DU GIRATOIRE PAPIN.....	107
ILLUSTRATION 78 : PROFIL EN LONG DE LA RUE DENIS PAPIN.....	108
ILLUSTRATION 79 : PROFIL EN LONG AU NIVEAU DU GIRATOIRE LECLERC.....	108
ILLUSTRATION 80 : PROFIL EN LONG DE LA VOIE ROYAN NORD.....	109
ILLUSTRATION 81 : COUPE AA – RD750, ENTRE LE GIRATOIRE DU LECLERC ET LE GIRATOIRE DE LA RD25.....	110
ILLUSTRATION 82 : COUPE BB – RD750, ENTRE LE GIRATOIRE DU LECLERC ET LE GIRATOIRE PAPIN.....	111
ILLUSTRATION 83 : COUPE CC – PROLONGEMENT DE LA RUE DENIS PAPIN, PASSAGE INFÉRIEUR SOUS LA RD750.....	112
ILLUSTRATION 84 : COUPE DD – RD750, ENTRE LE GIRATOIRE PAPIN ET L’AERODROME.....	113
ILLUSTRATION 85 : COUPE EE – VOIE COMMUNE DE MEDIS.....	114
ILLUSTRATION 86 : COUPE FF – VOIE COMMUNALE ROYAN NORD.....	115
ILLUSTRATION 87 : ASSAINISSEMENT 1/2.....	116
ILLUSTRATION 88 : ASSAINISSEMENT 2/2.....	117
ILLUSTRATION 89 : AMENAGEMENTS PAYSAGERS PLANCHE 01.....	120
ILLUSTRATION 90 : AMENAGEMENTS PAYSAGERS PLANCHE 02.....	121

ILLUSTRATION 91 : AMENAGEMENTS PAYSAGERS PLANCHE 03..... 122

ILLUSTRATION 92 : AMENAGEMENTS PAYSAGERS PLANCHE 04..... 123

ILLUSTRATION 93 : AMENAGEMENTS PAYSAGERS PLANCHE 05..... 124

ILLUSTRATION 94 : VUES PROJETEES 125

ILLUSTRATION 95 : LEGENDE DES SCHEMAS D’AMENAGEMENT PAYSAGERS 129

ILLUSTRATION 96 : PLAN DE DETAIL SUR LES AMENAGEMENTS DE PART ET D’AUTRE DE L’AVENUE LOUIS BOUCHET ENTRE LE GIRATOIRE DE L’ÉCHANGEUR AVEC LA RD25 ET LE GIRATOIRE LECLERC 129

ILLUSTRATION 97 : RENDU RECHERCHE POUR L’AMENAGEMENT DE PART ET D’AUTRE DE L’AVENUE LOUIS BOUCHET ENTRE LE GIRATOIRE DE L’ÉCHANGEUR AVEC LA RD25 ET LE GIRATOIRE LECLERC 129

ILLUSTRATION 98 : PLANTES POUR LA BANDE PLANTEE ENTRE L’AVENUE LOUIS BOUCHET ET LE CHEMINEMENT PIETON 129

ILLUSTRATION 99 : PLAN DE DÉTAIL SUR LES AMÉNAGEMENTS DE PART ET D’AUTRE DE L’AVENUE LOUIS BOUCHET ENTRE LE GIRATOIRE DE L’ÉCHANGEUR AVEC LA RD25 ET LE GIRATOIRE LECLERC (LÉGENDE EN ILLUSTRATION 95) 130

ILLUSTRATION 100 : PLANTATIONS POUR LA HAIE BASSE DE PART ET D’AUTRE DE L’AVENUE LOUIS BOUCHET ENTRE LE GIRATOIRE DE L’ÉCHANGEUR AVEC LA RD25 ET LE GIRATOIRE LECLERC. DÉTAIL DE DÉFINITION DES DIFFÉRENTS TYPES DE PLANTATIONS..... 130

ILLUSTRATION 101 : PLAN DE DÉTAIL SUR LES AMÉNAGEMENTS DE PART ET D’AUTRE DE L’AVENUE LOUIS BOUCHET ENTRE LE GIRATOIRE DE L’ÉCHANGEUR AVEC LA RD25 ET LE GIRATOIRE LECLERC (LÉGENDE EN ILLUSTRATION 95) 131

ILLUSTRATION 102 : ESPÈCES POUR LES NOUES FLEURIES 131

ILLUSTRATION 103 : PLAN DE DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS AUX ABORDS DU GIRATOIRE LECLERC (LÉGENDE EN ILLUSTRATION 95)..... 132

ILLUSTRATION 104 : CHÊNES À PLANTER..... 132

ILLUSTRATION 105 : PLAN DE DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS AUX ABORDS DU GIRATOIRE LECLERC (LÉGENDE EN ILLUSTRATION 95)..... 133

ILLUSTRATION 106 : ARBRES À MOYEN DÉVELOPPEMENT 133

ILLUSTRATION 107 : PLAN DE DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS AU NIVEAU DE LA TRAVERSÉE DU BOIS DE BELMONT (LÉGENDE EN ILLUSTRATION 95) 134

ILLUSTRATION 108 : ESSENCES POUR LES PLANTATIONS EN CONTINUITÉ DU BOIS DE BELMONT..... 134

ILLUSTRATION 109 : PLAN DE DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS AU NIVEAU DE LA TRAVERSÉE DU BOIS DE BELMONT (LÉGENDE EN ILLUSTRATION 95) 135

ILLUSTRATION 110 : PLAN DE DÉTAILS SUR LES AMÉNAGEMENTS DES BASSINS DE RÉTENTION DU FUTUR GIRATOIRE PAPIN..... 135

ILLUSTRATION 111 : PHASAGE DU PROJET 137

ILLUSTRATION 112 : DECOUPAGE DES VOIRIES POUR LEUR GESTION ET LEUR ENTRETIEN..... 138

➤ **Liste des tableaux**

TABLEAU 1 : ARRETES DE CATASTROPHES NATURELLES PRIS SUR LA COMMUNE DE ROYAN (SOURCE : GEORISQUES)56

TABLEAU 2 : ARRETES DE CATASTROPHES NATURELLES PRIS SUR LA COMMUNE DE MEDIS (SOURCE : GEORISQUES).....57

TABLEAU 3 : OBJECTIFS DE BON ETAT DES MASSES D’EAU SOUTERRAINES59

TABLEAU 4 : AUTRES CAPTAGES ET UTILISATIONS (SOURCE : BSS EAU).....60

TABLEAU 5 : ANALYSE MULTICRITERES / COMPARAISON DES VARIANTES D ET R..... 100

➤ **Liste des photos**

PHOTO 1 : ROUTE EN CONTRE BAS DES CHAMPS.....51

PHOTO 2 : MISE EN EVIDENCE DE L’OUVERTURE SUR LE PAYSAGE ET DU FOND DE PERSPECTIVE BOISE OFFERTE A LA VUE DEPUIS LE TRONÇON DE RD750 ENTRE MEDIS ET ROYAN AU DROIT DE L’AERODROME.67

PHOTO 3 : ARRIVEE SUR LE GIRATOIRE DE L’AERODROME.....67

PHOTO 4 : MISE EN SCENE DU GIRATOIRE RHIN-DANUBE PAR LA PLANTATION DE PIN SURPLOMBANT UNE MAÇONNERIE TRADITIONNELLE.....68

PHOTO 5 : PLANTATION DU TERRE-PLEIN CENTRAL68

PHOTO 6 : HAIE FLEURIE ENTRE LA VOIE ET LE PARKING RELAI68

PHOTO 7 : MISE EN EVIDENCE DE LA BARRIERE VISUELLE CREEE PAR L’ALIGNEMENT DE PINS AU DROIT DE L’INTERSECTION72

PHOTO 8 : VEGETALISATION DU TPC PAR ARBUSTES TAILLES EN CUBES A L’EST DE L’INTERSECTION.....72

PHOTO 9 : VUE LOINTAINE VERS LE GIRATOIRE DE L’AERODROME RENFORCEE PAR LA PRESENCE D’ACCOTEMENT ENHERBE GENEREUX ET L’ABSENCE DE PLANTATIONS DE HAUT JET72

PHOTO 10 : VUE VERS L’OUEST DEPUIS LA CRETE DE TALUS METTANT EN EVIDENCE LA DENIVELLATION AINSI QUE LA BARRIERE VISUELLE CREE PAR L’ALIGNEMENT DE PINS.....72

PHOTO 11 : VUE VERS LE SUD DEPUIS LA CRETE DE TALUS EN RIVE SUD DE LA RD75072

PHOTO 12 : MISE EN EVIDENCE DE LA DECLIVITE ET DU CADRAGE DES VUES SUR LE LOINTAIN PAR LES PINS EN SORTIE DE ROYAN.....72

PHOTO 13 : MISE EN EVIDENCE DE L’IMPORTANTE LARGEUR ET DENIVELLATION DU TERRE-PLEIN ENTRE LA RD ET LA VOIE DE DESSERTE COMMERCIALE EN CONTRE BAS.....74

PHOTO 14 : VUE VERS L’OUEST DEPUIS L’INTERSECTION ENTRE LA RD ET LA ROUTE DE BRANDES74

PHOTO 15 : PROFIL HORIZONTAL DU TERRE-PLEIN SUR SA SECTION LA PLUS OCCIDENTALE INTEGRANT UNE BANDE DE STATIONNEMENTS EN EPIS FACE AU STATIONNEMENT DU LECLERC74

PHOTO 16 : MISE EN EVIDENCE DE L’AMBIANCE FORESTIERE DE LA ROUTE DE BRANDES CARACTERISEE PAR L’EFFET DE TUNNEL CREE PAR LES FRONDAISONS.....74

PHOTO 17 : MISE EN EVIDENCE DE L’IMPORTANT VISUELLE DE L’ENSEIGNE COMMERCIALE ET DE LA PAUVRETE DES AMENAGEMENTS PAYSAGERS DE SON STATIONNEMENT74

PHOTO 18 : SURLARGEUR VISUELLE NON TRAITEE EN RIVE SUD DE LA VOIE A PROXIMITE DU GIRATOIRE D’ENTREE SUR LA ROCADE.....76

PHOTO 19 : VUE VERS L’OUEST SUR LE ROND-POINT DE LA ROCADE L’OUVERTURE DU PAYSAGE DUE À LA TRANCHÉE DE LA ROCADE CRÉE UN POINT D’APPEL VERS L’ESPACE URBAIN.....76

PHOTO 20 : LE CHÂTEAU D’EAU CONSTITUE UN POINT D’APPEL ET UNE CONTRAINTE À PRENDRE EN COMPTE DANS L’AMÉNAGEMENT.....76

PHOTO 21 : VUES EST ET OUEST AU DROIT DU COMPLEXE SCOLAIRE DONNANT À VOIR UNE SÉQUENCE DE SORTIE DE ZONE COMMERCIALE APRÈS LE GIRATOIRE DU LECLERC.....76

PHOTO 22 : BIEN QU’INDUSTRIEL, LE TRONÇON DE VOIE AU DROIT DU LIDL BÉNÉFICIE D’UN VOCABULAIRE URBAIN RENFORCÉ PAR LA PROXIMITÉ PHYSIQUE AVEC L’ENTRÉE DE VILLE76

PHOTO 23 : EXISTANT (1)126

PHOTO 24 : PROJETE (1)126

PHOTO 25 : EXISTANT (2)127

PHOTO 26 : PROJETE (2)127

PHOTO 27 : EXISTANT (3)127

PHOTO 28 : PROJETE (3)127

PHOTO 29 : EXISTANT (4)128

PHOTO 30 : PROJETE (4)128

PHOTO 31 : PHOTO DE REFERENCE, CORBEILLES FLEURIES.....130

PHOTO 32 : PHOTO DE RÉFÉRENCE POUR L’ENHERBEMENT DES ACCOTEMENTS132

PHOTO 33 : CHÊNES EXISTANTS.....132

PHOTO 34 : CHÊNES EXISTANTS.....134

PHOTO 35 : PHOTO DE REFERENCE POUR LA COMPOSITION DES NOUES FLEURIES135

PHOTO 36 : PHOTO DE REFERENCE POUR LA VEGETATION DE BASSIN.....135

PHOTO 37 : DES GIRATOIRES THEMATIQUES AXES SUR DES COMPOSITIONS MELANT SCULPTURES OU OBJETS ARCHITECTURAUX ET VEGETATIONS136

PHOTO 38 : DES GIRATOIRES TRADITIONNELS ESSENTIELLEMENT STRUCTURES PAR UNE COMPOSITION PAYSAGERE DES PLANTATIONS ET PAILLAGES.136

PIECE D : PLAN GENERAL DES TRAVAUX

PRESENTATION DU PROJET

Le schéma d'aménagement retenu vise à sécuriser les points d'échanges et à améliorer leur fonctionnement par une amélioration de leur capacité et une meilleure répartition des flux.

Le projet comprend le réaménagement de la RD750 entre le carrefour giratoire avec la rocade (RD25) et le carrefour giratoire de l'aérodrome marquant l'entrée de la zone urbanisée de Royan.

Il est présenté dans les pages suivantes.

PRESENTATION DU PERIMETRE DE DUP

Le périmètre sur lequel porte la déclaration d'utilité publique correspond au fuseau au sein duquel viendront s'insérer les aménagements. Il s'étend sur les communes de Royan et Médis.

Il est présenté page suivante.

Plan Général des Travaux

RD750 - Aménagement de l'entrée de Royan

Légende

 Périmètre de DUP

Intersections

 Giratoire existant

 Giratoire à créer

 Passage inférieur à créer

Voiries

 Voie existante

 Voie à créer

 Voie à réaménager

0 200 400 m

