



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé  
de l'environnement

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734\*02

*Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection  
de l'environnement*

*Ce formulaire complété sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat  
compétente en matière d'environnement*

**Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative**

### Cadre réservé à l'administration

Date de réception  
**- 7 FEV. 2013**

Dossier complet le  
**- 7 FEV. 2013**

N° d'enregistrement  
**F054-13-P0061**

### 1. Intitulé du projet

AMENAGEMENT DE LA GARE INTERMODALE DE ROYAN

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom  Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET  Forme juridique

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Rubrique(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Rubriques 33, 40 et 5b	Rubrique 33 : Travaux, constructions ou aménagements qui créent plus de 10.000 m <sup>2</sup> SHON ou dont le terrain d'assiette est supérieur à 5 ha. Rubrique 40 : création de parkings de plus de 100 places. Rubrique 5b : Infrastructures ferroviaires - Haltes ferroviaires ou points d'arrêts non gérés ; travaux entraînant une modification substantielle de l'emprise des ouvrages.

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet

La gare de Royan est une gare ferroviaire terminus à voie unique. Une seule ligne dessert la gare « Royan-Saintes » avec 10 à 12 allers-retours par jour toute l'année et 13 à 14 allers-retours en saison estivale.

Après la fermeture de la gare routière du Cours de l'Europe en 1998, la gare de Royan s'est vue accueillir les transports urbains de la ville et de l'agglomération royannaise. D'abord constitués uniquement de bus, ils ont été complétés ultérieurement par des navettes urbaines formant un réseau de transport en commun géré par la Communauté d'Agglomération Royan-Atlantique (CARA) et desservant le territoire communal ainsi que l'ensemble de l'agglomération. Un réseau de cars interurbains, géré par le Département de la Charente-Maritime, propose également des liaisons avec les villes de Saintes, Rochefort et La Rochelle.

La gare de Royan, appelée depuis lors "gare multimodale", est une gare régionale et touristique qui connaît de forts contrastes de fréquentation mais où l'intermodalité, malgré la présence sur site de tous les modes de transports, reste très faible.

L'aménagement de la gare multimodale de Royan doit donc constituer l'opportunité de développer l'usage aux transports collectifs, d'où la dénomination du projet en "gare intermodale".

Le projet consiste donc en la requalification du site existant de la gare par le réaménagement des infrastructures extérieures (voiries, parkings, gare routière, cheminements, parvis...).

## 4.2 Objectifs du projet

Le projet a pour vocation de résorber les dysfonctionnements de l'actuelle gare de Royan, générés par la désorganisation du site, la cohabitation de nombreux flux sur un espace réduit et un stationnement anarchique des véhicules. Des conflits d'usage sont observés en particulier en saison estivale : les autocars stationnent partout et manœuvrent en marche arrière, les taxis empruntent leur allée en contresens pour ressortir de la gare. Du fait de cette désorganisation du site, les bus accusent souvent des retards jusqu'à 10/15 min en saison estivale (vers 12h30) et même hors saison (vers 17h).

Le projet de gare intermodale a pour objectif de faciliter les déplacements, favoriser les échanges entre les différents modes de transports concentrés en un même lieu et fiabiliser les dispositifs mis en œuvre en s'appuyant sur 4 fondamentaux : le confort, l'information, la sécurité des usagers et l'accessibilité.

Le pôle doit être un vecteur d'incitation à l'usage des transports collectifs : il a pour vocation de créer une véritable connexion entre les différents modes de transports proposés au public, au lieu de l'actuelle juxtaposition des services présents aujourd'hui sur le site.

Par un travail sur l'accessibilité, l'aménagement doit donc permettre de clarifier la configuration de l'espace pour tous les voyageurs (automobilistes, piétons, deux-roues, usagers des transports collectifs et des taxis, ...).

L'amélioration de l'accueil, du confort des voyageurs (attente, vente, information, sécurité, ...) doit être recherchée.

La conception du pôle intermodal doit aboutir à une plus grande homogénéité et une plus grande lisibilité des services et des modes de déplacements. Il s'agit également d'anticiper ou de rendre possible de futures évolutions des politiques tarifaires ou le rapprochement des offres de transports.

Le projet de gare intermodale de Royan doit également proposer une image urbaine et structurante. Le pôle d'échanges doit constituer un point de repère dans la ville et doit être totalement intégré au fonctionnement urbain.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

La Communauté d'Agglomération Royan-Atlantique (CARA) est maître d'ouvrage de l'opération et a retenu la SEMDAS en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage. La maîtrise d'œuvre est confiée au groupement FORMA 6, cabinet d'architecture et d'urbanisme à Nantes, SCE, bureau d'études en infrastructures et spécialiste en mobilité à La Rochelle et François Magos, concepteur lumière.

Une synthèse de l'AVP est jointe en annexe. L'emprise globale du projet est de 3,55 hectares. L'aménagement répondra aux caractéristiques suivantes :

- Continuité, lisibilité, aménagements en fonction des usages.
- Qualité d'usage, confort, accessibilité, pérennité des ouvrages, facilité d'entretien, gestion optimale des consommables.

Les distributions piétonnes sur l'ensemble du site seront perçues facilement grâce à de larges espaces publics et un traitement de surface adéquat. Elles permettront une lisibilité et une sécurité des déplacements et respecteront la réglementation relative à l'accessibilité.

Afin de garantir une continuité dans l'utilisation de la gare ferroviaire et de la gare routière par le public, les travaux seront exécutés en 3 phases (cf. annexe) avec une interruption en été.

Des mesures d'information à destination des riverains, des commerçants et des utilisateurs seront mises en place (réunions, panneaux d'information, communiqués de presse...).

La mise en place d'un chantier à faibles nuisances sera engagée.

En dehors des nuisances sonores existantes non maîtrisables, liées au trafic routier et à la circulation des trains, les entreprises, durant le chantier, devront justifier des mesures prises pour la réduction des nuisances sonores (respect de la réglementation, certificat d'homologation et fiches techniques du matériel et des véhicules...). Tout au long de l'exécution des travaux, le trafic et les horaires de livraison du chantier seront décidés en fonction des contraintes acoustiques environnantes.

Le risque de pollution des sols est limité du fait de l'imperméabilisation existante du site.

Une gestion différenciée des déchets de chantier sera mise en œuvre.

Les matériaux issus des démolitions seront réutilisés sur site de façon optimale. Une étude géotechnique est en cours afin de définir les conditions de traitement en place des matériaux.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'aménagement de la gare intermodale de Royan devra permettre de répondre aux problématiques suivantes :

- Gestion des flux routiers avec la réalisation des infrastructures routières d'accessibilité au pôle et voies dédiées aux différents modes de déplacement ;
- Aménagement d'aires de stationnement différenciées pour les bus (gare routière), les taxis, les véhicules automobiles (dépose, attente, stationnement mutualisé avec aire de covoiturage et bornes de recharge pour véhicules électriques, PMR...) et les deux-roues ;
- Gestion des flux piétons dans l'enceinte du pôle : reconfiguration du parvis et réalisation d'une continuité piétonne entre les services proposés dans l'enceinte du pôle et plus généralement vers le centre ville et les équipements publics à proximité ;
- Mise en place d'une signalétique et de panneaux d'informations adaptés.

La vocation du projet est donc de résorber les dysfonctionnements de l'actuelle gare de Royan.

Par un système de distribution et de desserte efficace et dédié aux différentes fonctions du pôle d'échange, le projet doit apporter des réponses en termes de facilité d'usage, de clarté d'identification du site et de fluidité maximale du trafic.

Par une plus grande lisibilité des services, l'aménagement de la gare intermodale améliorera de manière notable le fonctionnement des transports en commun. Il facilitera ainsi un changement de comportement des usagers dans leur choix du mode de locomotion, au détriment de l'automobile et au profit des autres modes de transport doux ou collectifs (vélo, transport en commun).

L'exploitation future du site est engagée. Des protocoles d'accord sont en cours d'élaboration entre les différents partenaires de l'opération : CARA, Ville de Royan, Conseil Général de la Charente-Maritime, SNCF et RFF.

#### 4.4.1 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet étant soumis à déclaration pour la rubrique 2.1.5.0 (Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou dans le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)), un dossier Loi sur l'eau sera réalisée conformément aux exigences réglementaires. Il comportera un volet Natura 2000.

Un permis d'aménager sera déposé du fait de la création de plus de 49 places de stationnements ainsi qu'un permis de démolir relatif à la démolition des 2 édicules (environ 40 et 60 m<sup>2</sup>) et du blockhaus situés au nord du site.

#### 4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale (assiette) de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Emprise du projet : 3,55 ha.	

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune(s) d'implantation

Ville de Royan (17200)  
Gare intermodale de Royan

##### Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_ Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ : Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_ Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Point d'arrivée : Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_ Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Communes traversées :

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui  Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

#### Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Le projet se situe en partie sur la Place de la Gare à Royan et les parcelles la jouxtant, à usage d'espace public. Une autre partie de l'aménagement se situe sur des terrains désaffectés du domaine ferroviaire.

En vue de la réalisation du projet, une voie ferrée avait été déposée il y a plusieurs années au nord du site.

Une étude d'exploitation menée par le cabinet SYSTRA fin 2011 a permis de démontrer que 2 voies ferrées secondaires de service (voies 15 et 17), situées au sud du site, n'étaient plus exploitées depuis de nombreuses années et qu'elles pouvaient être neutralisées (cf. annexe).

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui  Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

La commune de Royan dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé en juillet 2012.  
Le projet est situé en zone UA pour sa partie ouest, et en zone UB pour sa partie est. La zone UA correspond aux quartiers reconstruits de Royan soumis à des règles d'architecture portées sur un plan de zonage spécifique : Quartiers A. Briand, Front de mer. La zone UB correspond aux quartiers des Gardes et Mons, des abords de la gare SNCF et l'extension Nord du centre-ville, caractérisé par un habitat continu implanté à l'alignement, en limite du Domaine Public.  
Le SCOT de l'agglomération Royan-Atlantique a été approuvé le 25 septembre 2007. Il est actuellement en cours de révision. Ce document mentionne le projet de gare intermodale de Royan.  
Le PDU, qui met en avant le projet de gare intermodale, a été arrêté par la CARA en novembre 2012.  
L'enquête publique aura lieu au printemps 2013.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé sur la commune de Royan (17200).
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé dans le périmètre de la ZPPAUP destiné à protéger le patrimoine architectural de la ville de Royan. L'Architecte des Bâtiments de France a remis, le 14 janvier 2013, un accord favorable à la réalisation du projet (cf. annexe). Le projet ne se situe pas dans une zone soumise à l'archéologie préventive (courrier de la DRAC en date du 08 janvier 2013 en annexe).
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Royan est couverte par un Plan de prévention des risques liés à l'érosion marine et aux feux de forêt.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZSC Marais et falaises des coteaux de la Gironde FR 5400438 à 250 m du projet. SIC Estuaire de la Gironde FR7200677 à 700 m du projet ZPS Estuaire de la Gironde marais de la rive nord FR 5412011 à 250 m du projet. Les seules relations potentielles pourraient être dans le bassin versant. Un dossier au titre de la Loi sur l'Eau sera réalisé dans le cadre du projet. Des ouvrages techniques de décantation seront créés afin de gérer les eaux pluviales ce qui permettra d'améliorer la situation actuelle (aucune gestion des eaux pluviales n'est effectuée actuellement). Une première visite de cadrage environnemental par le cabinet ADEV environnement a déjà pu mettre en évidence une faible sensibilité écologique du site. Deux sorties naturalistes supplémentaires seront effectuées afin d'étudier les interrelations entre la zone du projet et les sites Natura 2000 (volet obligatoirement étudié dans le cadre du dossier loi sur l'eau).
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>			
engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
est-il déficitaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet utilisera de manière optimale les matériaux disponibles sur place. Une étude géotechnique sera réalisée prochainement sur le site afin de déterminer les conditions d'utilisations des matériaux.
Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>			
est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La surface d'espaces verts prévue dans l'aménagement est supérieure à la surface d'espaces verts actuels. L'incidence sur les boisements actuels est très faible : une étude phytosanitaire est en cours (cf. cahier des charges en annexe) mais le projet prévoit l'abattage de 77 arbres (malades) pour 212 plantés, tout comme la suppression de 6 510 m <sup>2</sup> d'espaces verts pour 9 563 m <sup>2</sup> créés. Les arbres remarquables inscrits au PLU sont conservés, tout comme la haie végétale, considérée par le paysagiste comme intéressante, située au nord du site. De plus une gestion extensive de ces espaces sera préconisée afin de favoriser la biodiversité sur le site.
est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?

Est-il concerné par des risques technologiques ?

**Risques et nuisances**

Est-il concerné par des risques naturels ?

Engendre-t-il des risques sanitaires ?

Est-il concerné par des risques sanitaires ?

Risque de sismicité faible (niveau 2)

**Commodités de voisinage**

Est-il source de bruit ?

Est-il concerné par des nuisances sonores ?

Engendre-t-il des odeurs ?

Est-il concerné par des nuisances olfactives ?

Engendre-t-il des vibrations ?

Est-il concerné par des vibrations ?

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet sera équipé d'éclairage à faible halo lumineux et à faible consommation d'énergie type LED. La pollution lumineuse sera diminuée par rapport aux installations actuelles.
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Pollutions</b>	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un dossier Loi sur l'Eau sera réalisé dans le cadre du projet. Des ouvrages techniques de décantation seront créés afin de gérer les eaux pluviales ce qui permettra d'améliorer la situation actuelle, tant en terme de qualité que de quantité des rejets. Aucune gestion des eaux pluviales n'est actuellement effectuée sur le site.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La réalisation du projet entraînera un meilleur fonctionnement des transports et un changement dans les modes de transport utilisés (développement des transports en communs par rapport aux transports individuels). Il permettra, comme sa vocation l'exige, de résorber les dysfonctionnements actuels.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

## 6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

En accompagnement du projet de requalification extérieure du site de la gare de Royan, la SNCF a décidé d'engager un programme de réhabilitation du bâtiment voyageurs. Le projet, actuellement en phase programmation, consiste en un réaménagement intérieur du bâtiment dans l'objectif de réorganiser et clarifier les services au public.

Par ailleurs, RFF, dans le cadre de la réglementation relative à l'accessibilité des lieux publics, est tenu à une mise en conformité des équipements et des infrastructures ferroviaires sur l'ensemble du territoire national. Sur la gare de Royan, le programme se traduit par un simple réhaussement des quais de 30 à 50 cm. L'étude est à ce jour en phase faisabilité.

Les incidences de ces projets, à ce jour difficilement qualifiables et quantifiables du fait de la faible avancée des études, ne devraient toutefois pas augmenter de manière significative celles citées au 6.1.

## 6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

## 7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La pré-évaluation environnementale effectuée a permis de déterminer que les incidences sont plutôt largement positives par rapport à une situation actuelle qui devient une réelle problématique.

Le projet, au regard de l'analyse globale, ne devrait à notre sens pas faire l'objet d'une étude d'impact. Pour mémoire, il est soumis à une déclaration au titre de la loi sur l'eau comportant un volet Natura 2000.

La rubrique 33 concerne les aménagements dont la superficie est supérieure à 5 ha. Or le projet couvre 3,55 ha et ne crée pas de SHON.

La rubrique 40 est relative au création de parkings de plus de 100 places. Or, il existe actuellement sur le site 150 places de stationnement. Le projet de la gare de Royan consiste à diversifier et répartir les aires de stationnement en fonction des usages afin de fluidifier le trafic et sécuriser les déplacements. Le nombre de places de stationnement prévu au projet est d'environ 225, soit une création d'environ 75 places de stationnement supplémentaire au regard de l'existant.

La rubrique 5b concerne les infrastructures ferroviaires, la création de gares de voyageurs, de plates-formes intermodales ou de haltes ferroviaires. Nous ne sommes pas dans une configuration de création d'équipement puisque les services existent aujourd'hui sur le site de la gare de Royan (actuellement nommée gare multimodale). Il s'agit d'un projet de requalification urbaine, et non ferroviaire, qui consiste en réaménager un espace pour sécuriser, faciliter les déplacements et favoriser l'usage des modes de transports doux et collectifs dans un objectif de développement durable.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	X
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	X
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	X
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input type="checkbox"/>
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>

### 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

	Objet
-	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avant Projet de la gare intermodale de Royan,</li> <li>- Phasage des travaux,</li> <li>- Cartographie,</li> <li>- Etude de faisabilité de dépose de voies ferroviaires (SYSTRA),</li> <li>- Avis favorable de l'ABF en date du 14/01/2013,</li> <li>- Courrier de la DRAC du 08/01/2013,</li> <li>- Cahier des charges de l'étude phytosanitaire,</li> </ul>

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

Fait à

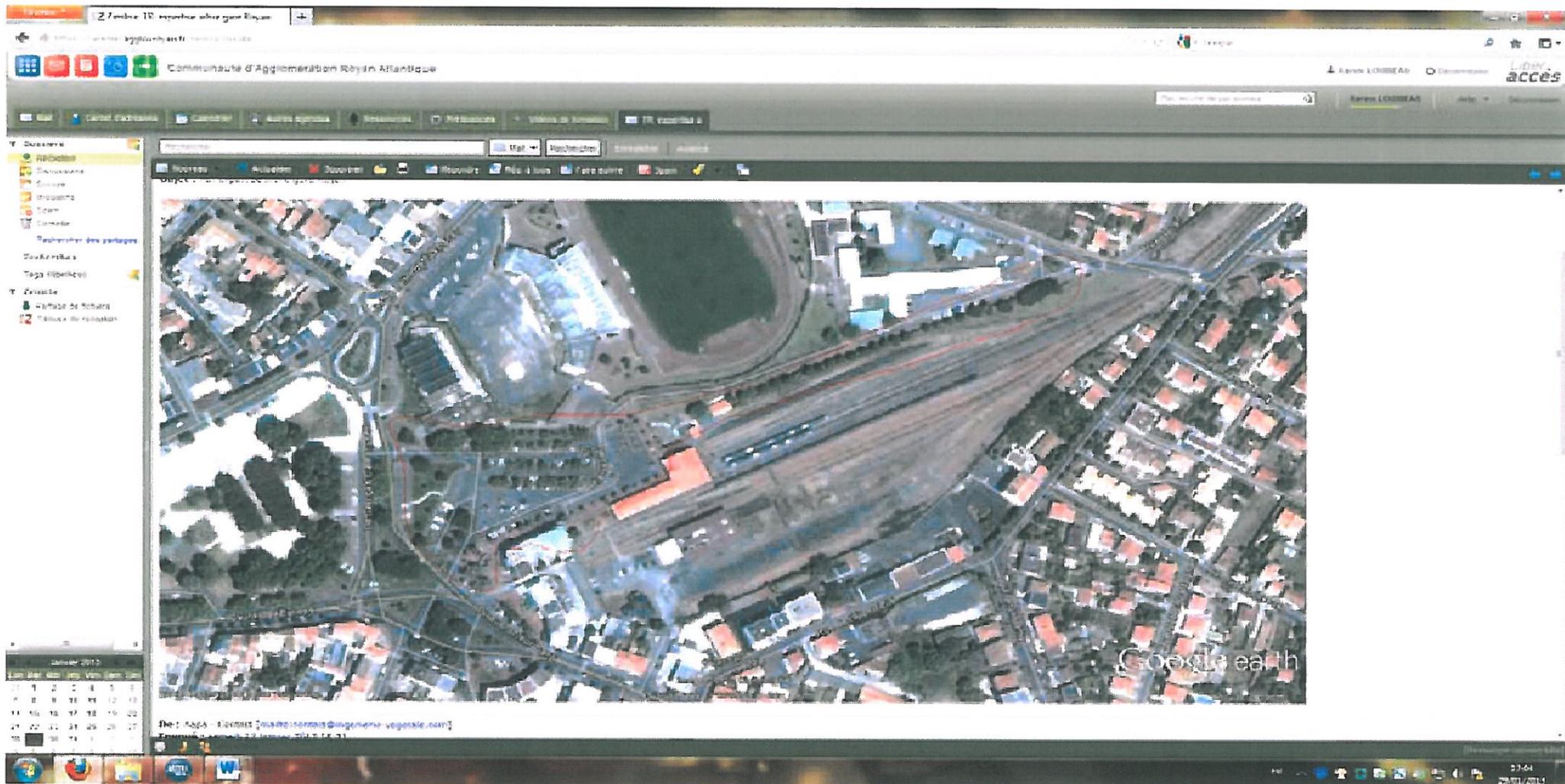
Royan

le,

06 Février 2013

Signature







**Projet d'aménagement  
de la gare intermodale de Royan**

**Maître d'ouvrage :**  
Agglomération Royan Atlantique

**Equipe de Maîtrise d'oeuvre :**  
forma6  
urbanisme architecture paysage

**sce**  
VRD mobilité

**françois magos**  
plasticien lumière

**Réunion publique  
du 24 janvier 2013**

AMENAGEMENT DE LA GARE INTERMODALE DE ROYAN

24 / 01 / 2013

FORMA 6 / SCE / François MAGOS

<b>1</b>	<b>LES GRANDS ENJEUX URBAINS ET PAYSAGERS / DÉPLACEMENTS</b>	<b>P.3</b>
<b>2</b>	<b>PROJET AMÉNAGEMENT</b>	<b>P.13</b>
<b>3</b>	<b>PROJET PAYSAGE</b>	<b>P.28</b>
<b>4</b>	<b>PROJET LUMIÈRE</b>	<b>P.34</b>

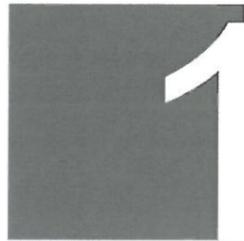
RÉUNION PUBLIQUE

AMENAGEMENT DE LA GARE INTERMODALE DE ROYAN

24 / 01 / 2013

FORMA 6 / SCE / François MAGOS

2



**LES GRANDS ENJEUX URBAINS  
ET PAYSAGERS /  
DÉPLACEMENTS**

**Enjeux urbains et paysagers**

A l'échelle de la ville : la grande promenade verte et bleue



**DONNER À LA GARE  
INTERMODALE DE ROYAN  
LES QUALITÉS D'UNE  
PORTE D'ENTRÉE DE  
VILLE.**

INSCRIRE LA FUTURE GARE INTERMODALE  
ET SES ESPACES PUBLICS  
COMME JALON DANS LA GRANDE  
PROMENADE VERTE ET BLEUE TISSANT :

- la mer / le port / les bacs
- le centre ville
- la tache verte
- le secteur gare / stade / piscine / théâtre
- les Jardins du Monde  
(sur un espace de 7ha, un parc présentant diverses  
jardins du monde : jardin japonais, forêt inonde de  
Louisiane, Labyrinthe de bambous, Jardin anglais,  
jardin méditerranéen...)
- le canal du marais de Pousseau
- et au delà de la RD 25...  
les marais  
la campagne vers Saint Sulpice  
et les pistes VTT et VTC.

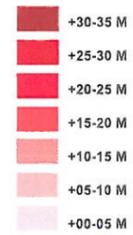
## Enjeux urbains et paysagers

Topographie à l'échelle du territoire



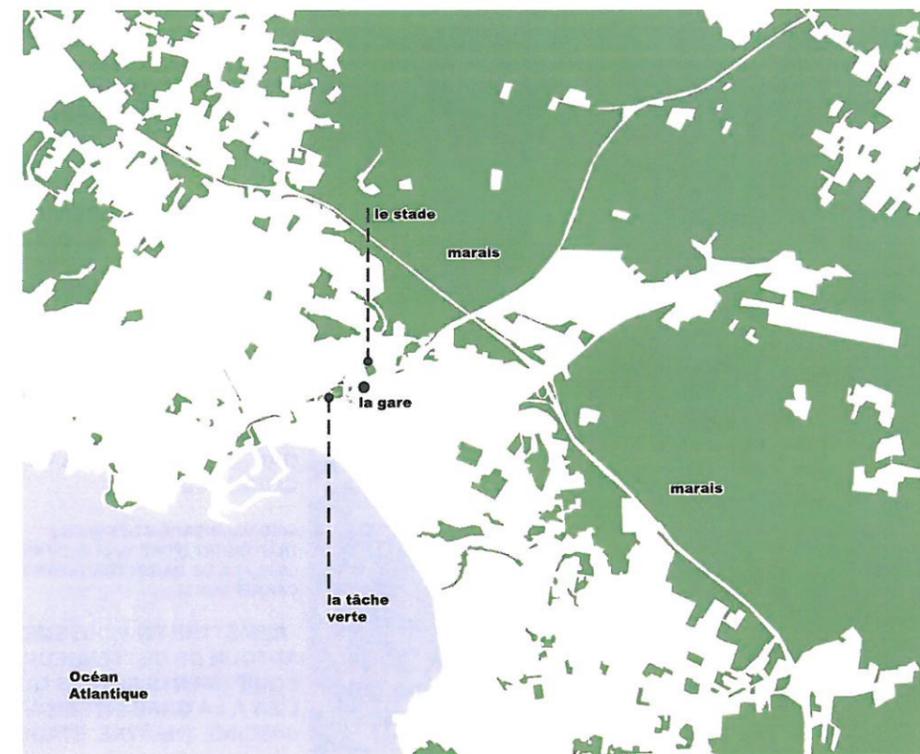
UN SILLON GÉOGRAPHIQUE  
QUI RELIE  
LES MARAIS À LA GRANDE  
CONCHE.

LA GARE À L'ARTICULATION  
ENTRE MER ET MARAIS



## Enjeux urbains et paysagers

Espaces verts et boisements à l'échelle du territoire



ENTRE MER ET MARAIS,  
UN SITE QUI SE PRÉSENTE  
COMME UN MAILLON  
VERT POSSIBLE DANS  
LE CORDON EST-OUEST  
AUJOURD'HUI DISCONTINU.

## Enjeux urbains et paysagers

A l'échelle du "quartier de la gare" : un nouvel espace public



- DÉVELOPPER UN ESPACE PUBLIC PIÉTONNIER GÉNÉREUX ET ORGANISANT LES FUTURES FONCTIONS DANS LE CADRE DU PROJET DE LA GARE INTERMODALE.

- ÉTIRER CET ESPACE VERS LA TÂCHE VERTE (ET AU DELÀ LE CENTRE VILLE ET LA MER) ET VERS L'EMPRISE FERROVIAIRE.

(MAINTIENS DES BEAUX SUJETS EXISTANTS).

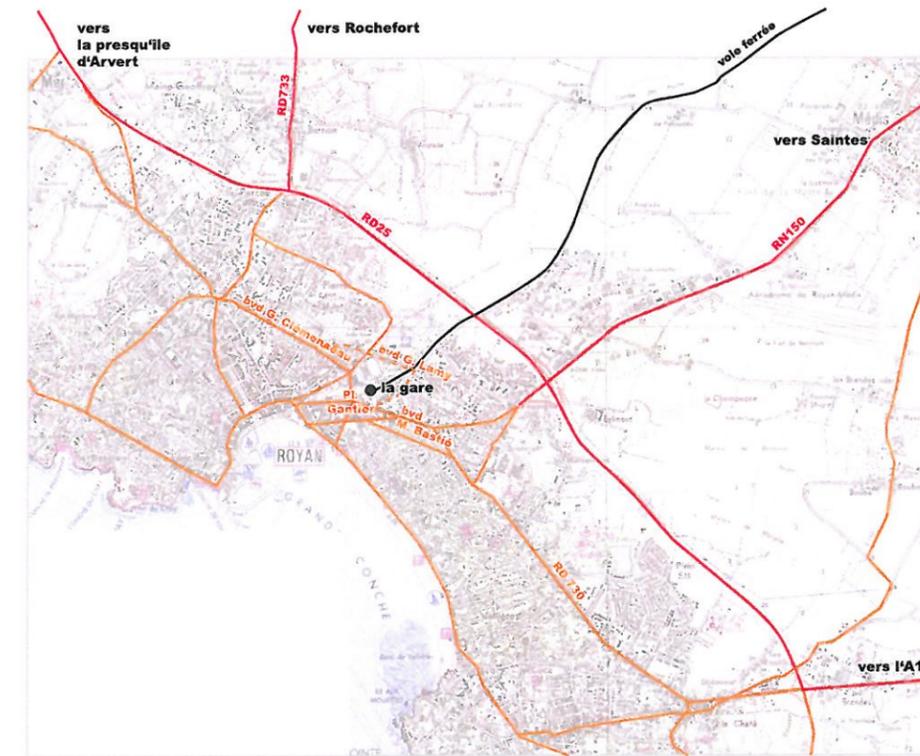
- REQUALIFIER L'ENSEMBLE DE LA PLACE DU DOCTEUR GANTIER ET DU BOULEVARD CLEMENCEAU.

(REORGANISATION DES FLUX / TRAITEMENT D'UNE VOIE PACIFIÉE SUR LA PLACE DE GARE / TRAITEMENT DES CARREFOURS).

- REMETTRE EN MOUVEMENT AUTOUR DE CE "TENDEUR" LES ÉQUIPEMENTS AUTRES QUE LIÉS À LA GARE INTERMODALE (PISCINE, THÉÂTRE, STADE).

## Enjeux en terme de déplacements

A l'échelle de la ville : le réseau viaire

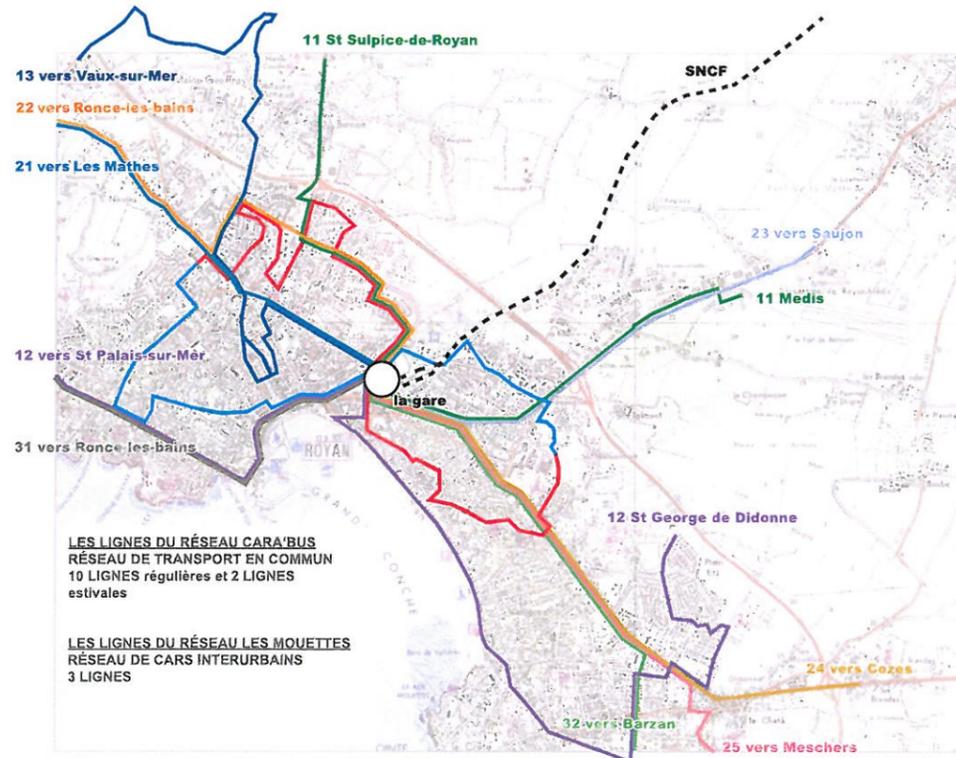


UNE GARE TERMINUS DESSERVIE À L'OUEST DEPUIS LE BOULEVARD CLÉMENCEAU ET LA PLACE DU DOCTEUR GANTIER (BUS, VOITURES, TAXIS...).

- PRÉVOIR UNE ENTREE POSSIBLE POUR LES BUS VOIRE LES TAXIS SUR LE BOULEVARD FRANCK LAMY.

## Enjeux en terme de déplacements

A l'échelle de la ville : le réseau bus



LA GARE, UN POINT DE DÉPART DU BUS OU UNE SIMPLE STATION DE PASSAGE

UN NOEUD D'ÉCHANGE INTERMODAL PRÉPONDÉRANT À L'ÉCHELLE DE ROYAN ET DE SON AGGLOMÉRATION.

- UNE RÉORGANISATION DES TRAJETS BUS VIA LE BOULEVARD FRANCK LAMY POURRAIT ÊTRE UNE ALTERNATIVE À LA GARE ROUTIÈRE EN "CUL DE SAC",

- SUPPRIMER LES CONFLITS D'USAGES (COHABITATION DE NOMBREUX FLUX),

## Enjeux urbains et paysagers

La place de la gare aujourd'hui, un vaste espace de stationnement où cohabitent de nombreux modes de transports



## Enjeux urbains et paysagers

Au sud de la gare, une friche ferroviaire



## Enjeux urbains et paysagers

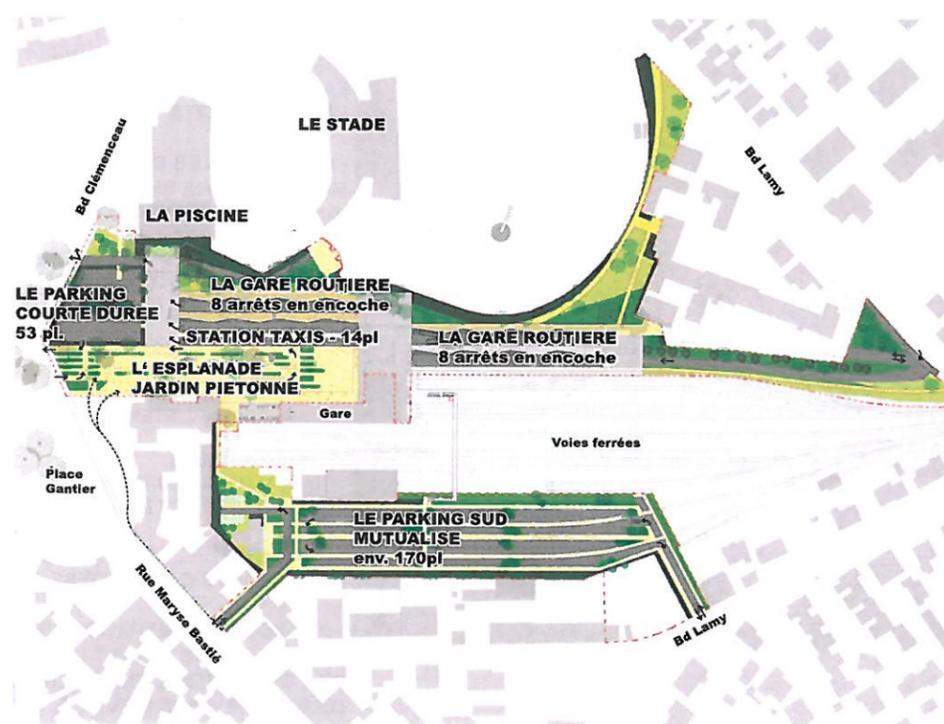
Le bâtiment des voyageurs.



l'ancienne gare (détruite pendant la 2ème guerre mondiale)



## Les Principes d'aménagement



**L'ESPLANADE JARDIN**  
 - UN PARCOURS CONTINU PIÉTONNIER DE LA GARE VERS LE CENTRE-VILLE ET LA MER.  
 - DES ALCÔVES JARDINNÉES PLANTÉES DE CÉPÉES ET DE PETITS ARBRES À TIGES.  
 - UNE « SALLE DES PAS PERDUS » POUR LES USAGERS ATTENDANT LEUR BUS, TRAIN...  
 - UNE VOIE-DÉPOSE MINUTE ET UN ACCÈS PMR, DES LIVRAISONS AU PLUS PRÈS DE LA GARE.

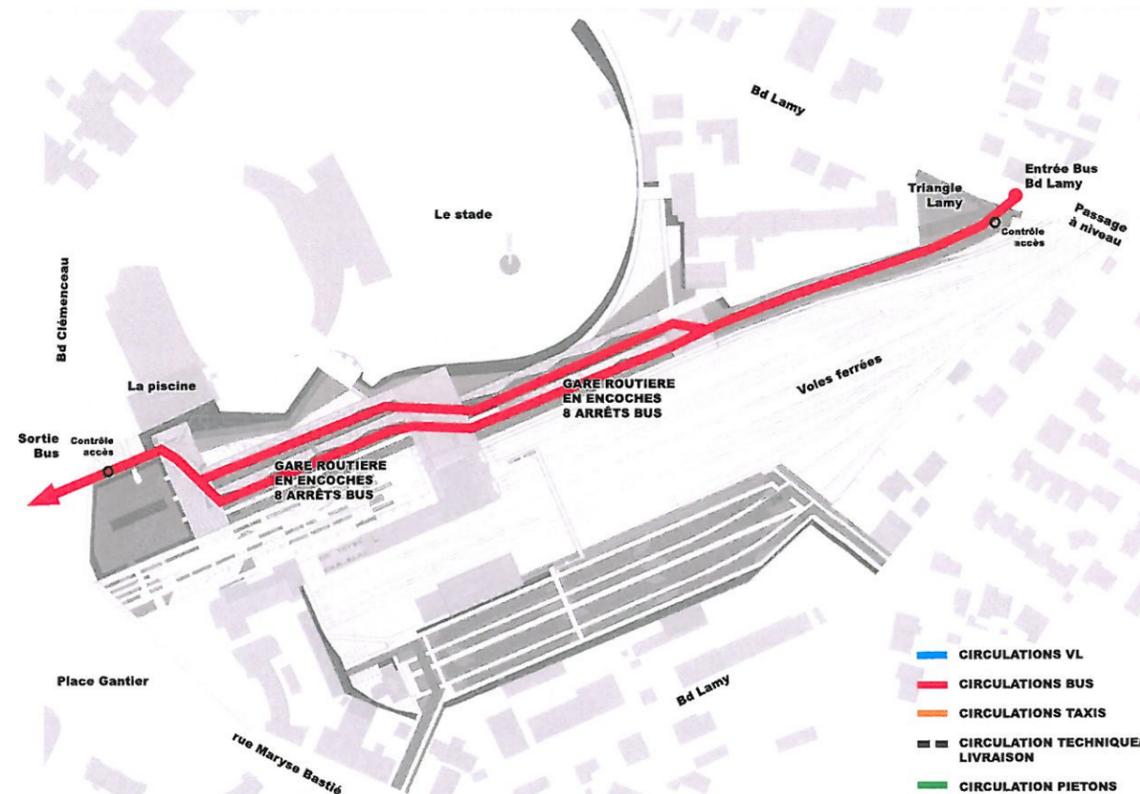
**LA GARE ROUTIÈRE**  
 - UNE GARE LISIBLE ET MIEUX ORGANISÉE,  
 - DEUX QUAIS EN PARALLÈLE DE PART ET D'AUTRE DE LA GARE  
 - UN STATIONNEMENT EN ENCOCHE POUR LES BUS DU RESEAU "LES MOUETTES" ET "CARA'BUS", 16 EMPLACEMENTS  
 - UNE STATION DE TAXIS AVEC 14 EMPLACEMENTS RÉSERVÉS.

**LE PARKING COURTE DURÉE**  
 - UNE POCHÉ DE STATIONNEMENT DE PROXIMITÉ EN CONTACT DIRECT AVEC LE BOULEVARD ET PLACE GANTIER.

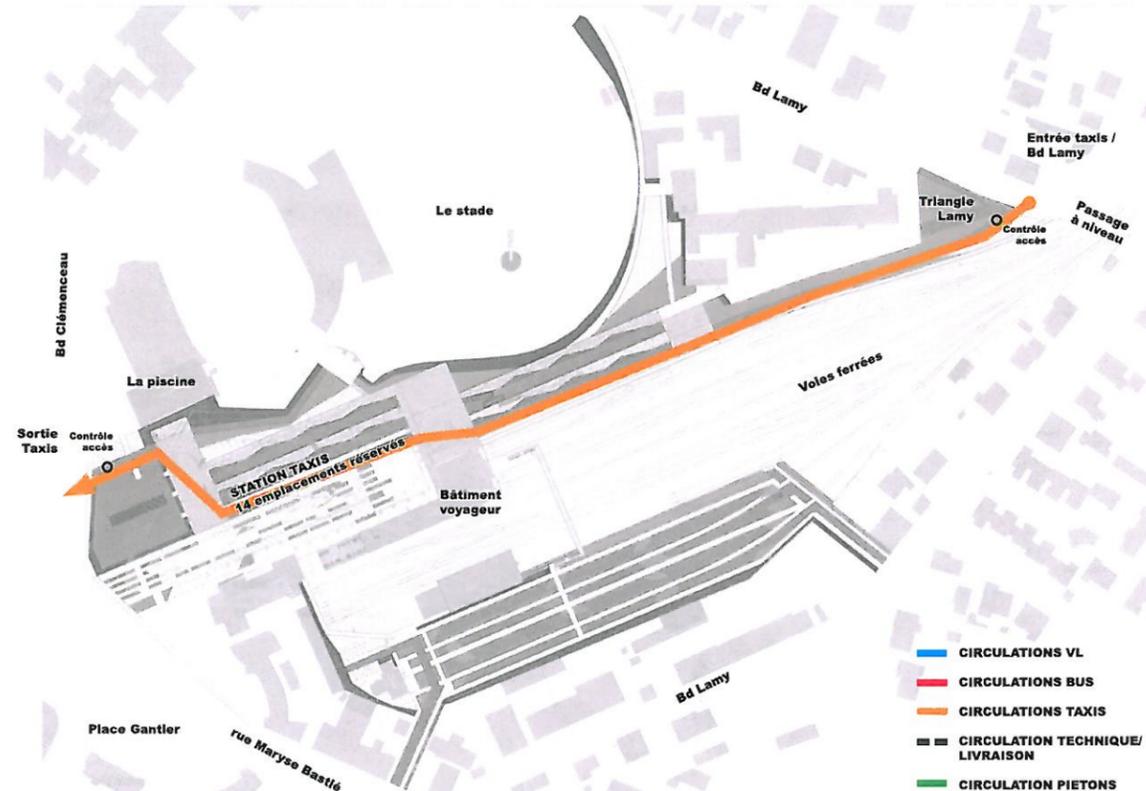
**LES LIAISONS DOUCES**  
 - DES PARCOURS PIÉTONNIERS ET CHEMINEMENTS VELOS CONTINUS SUR LA LONGUEUR DU SITE ET DU NORD AU SUD.

**LE PARKING SUD, UN PARKING MUTUALISÉ**  
 - UNE GRAND POCHÉ DE STATIONNEMENT AU SUD DES VOIES FERRÉES POUR UN STATIONNEMENT DE PLUS LONGUE DURÉE, COVOITURAGE, RÉSIDENTS, LOUERS DE VOITURES, BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUES,  
 - UN CHEMINEMENT PIÉTON ENTRE LE PARKING MUTUALISÉ ET LA GARE.

## La Stratégie de déplacement : BUS

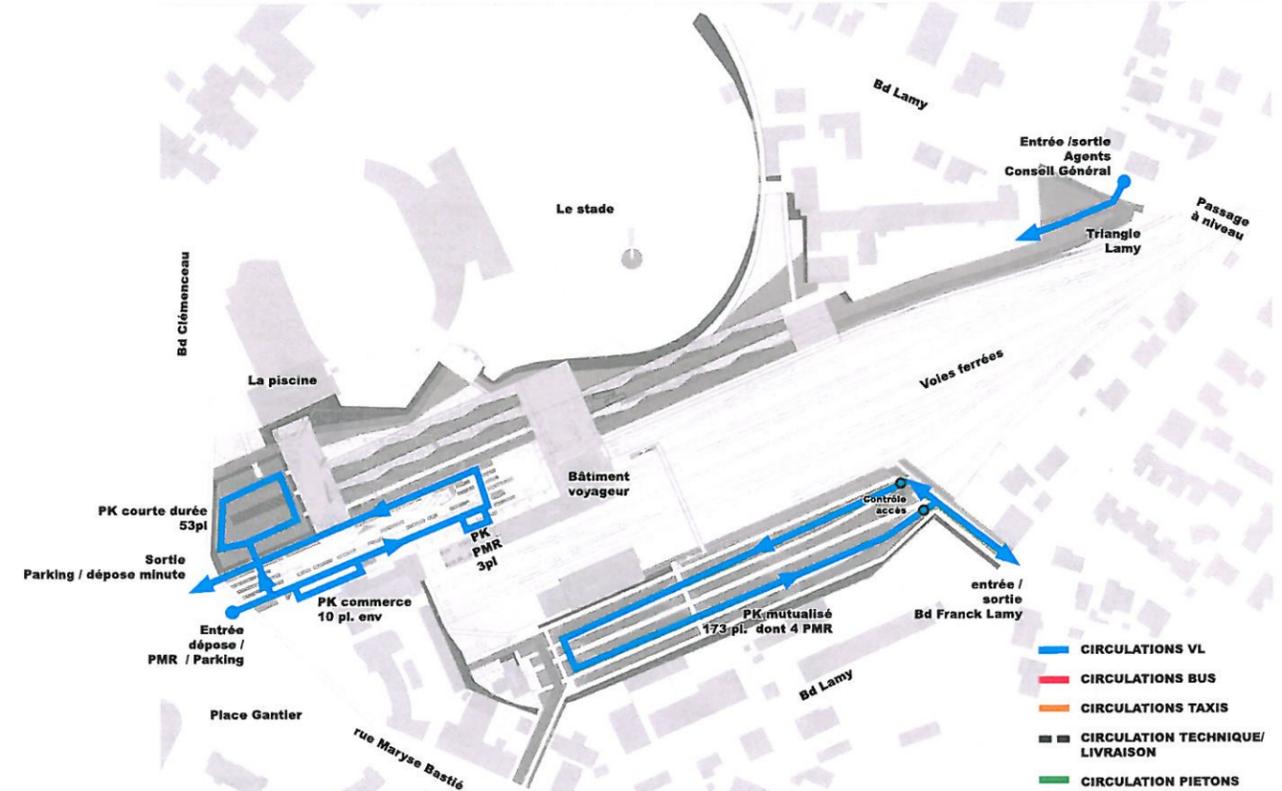


## La Stratégie de déplacement : TAXIS



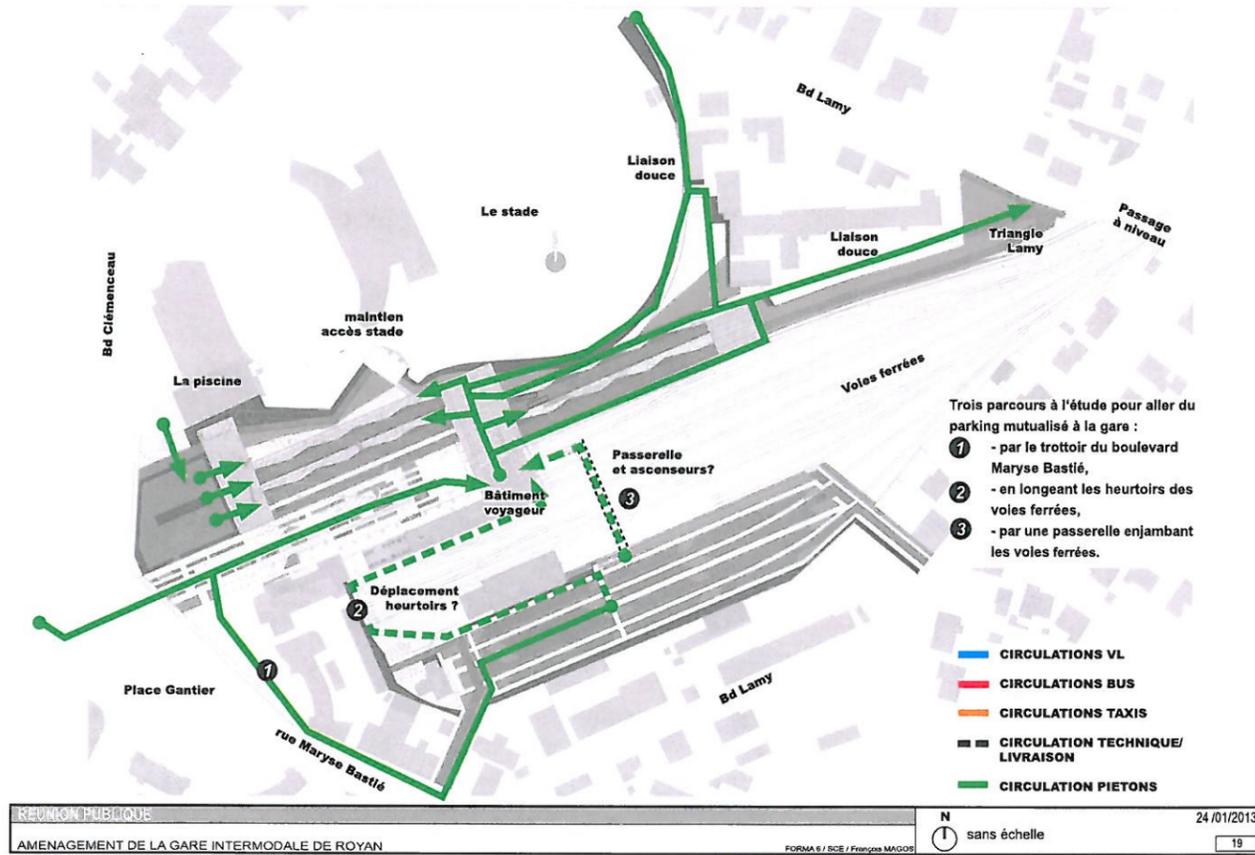
- CIRCULATIONS VL
- CIRCULATIONS BUS
- CIRCULATIONS TAXIS
- CIRCULATION TECHNIQUE/ LIVRAISON
- CIRCULATION PIETONS

## La Stratégie de déplacement : VEHICULES PARTICULIERS

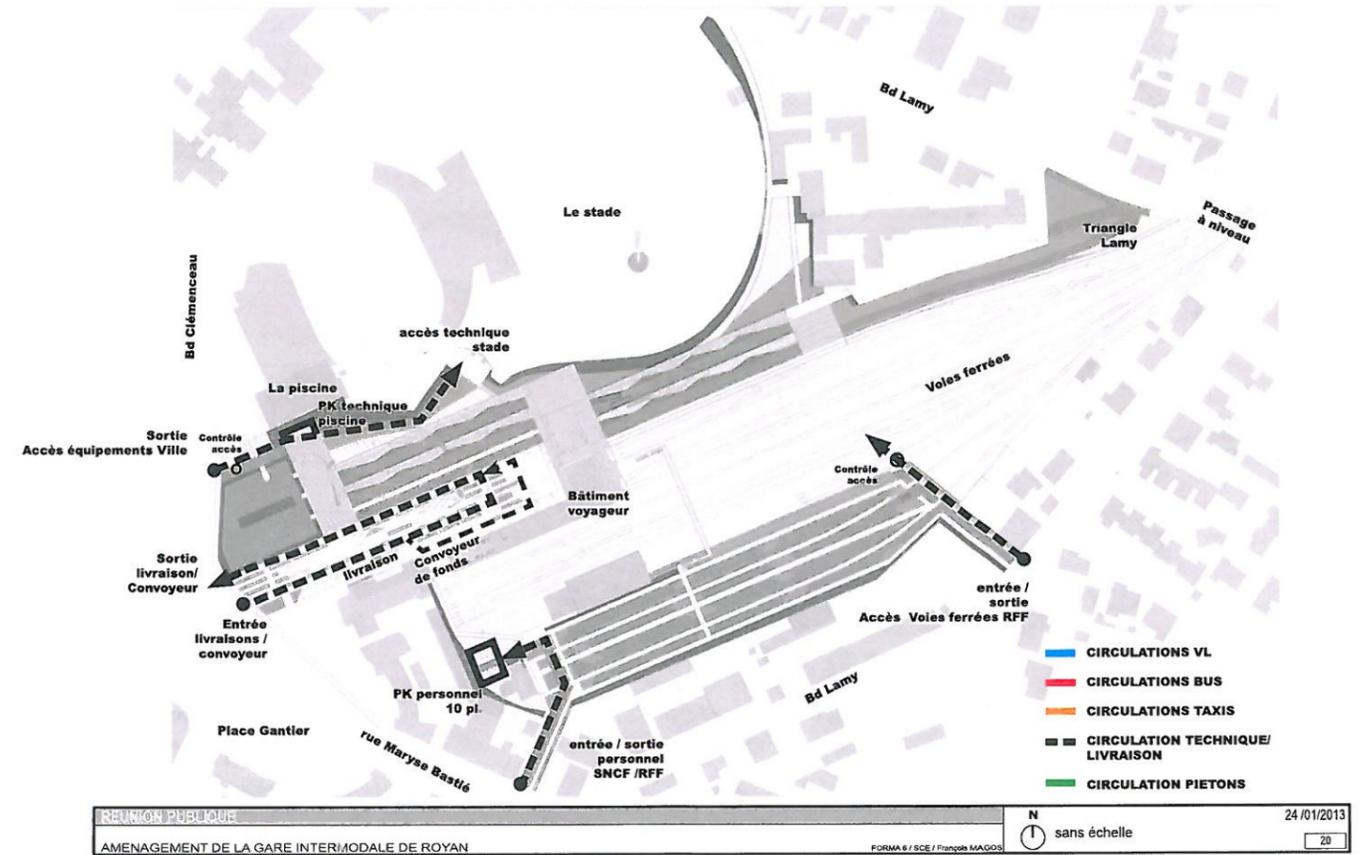


- CIRCULATIONS VL
- CIRCULATIONS BUS
- CIRCULATIONS TAXIS
- CIRCULATION TECHNIQUE/ LIVRAISON
- CIRCULATION PIETONS

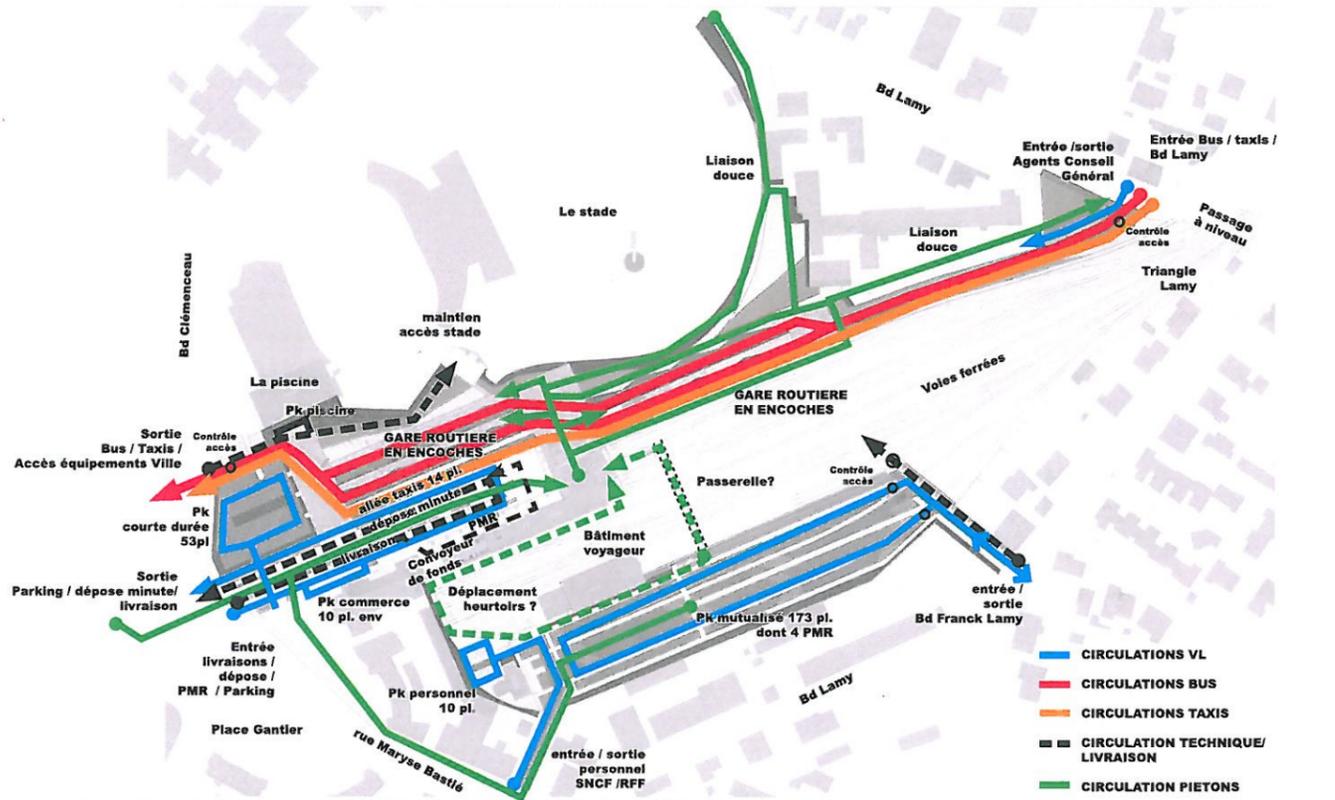
## La Stratégie de déplacement : PIETONS



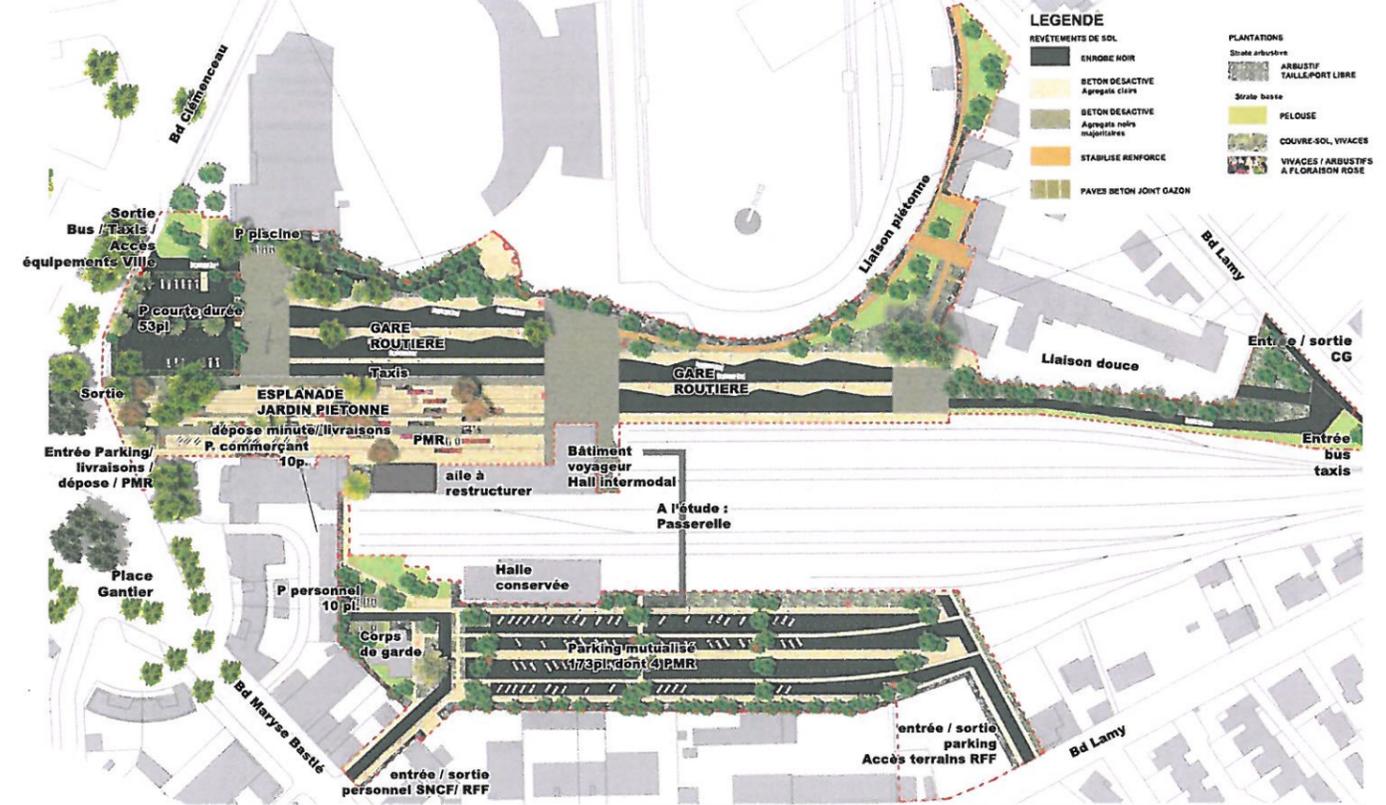
## La Stratégie de déplacement : LIVRAISON - ACCES TECHNIQUE



## La Stratégie de déplacement



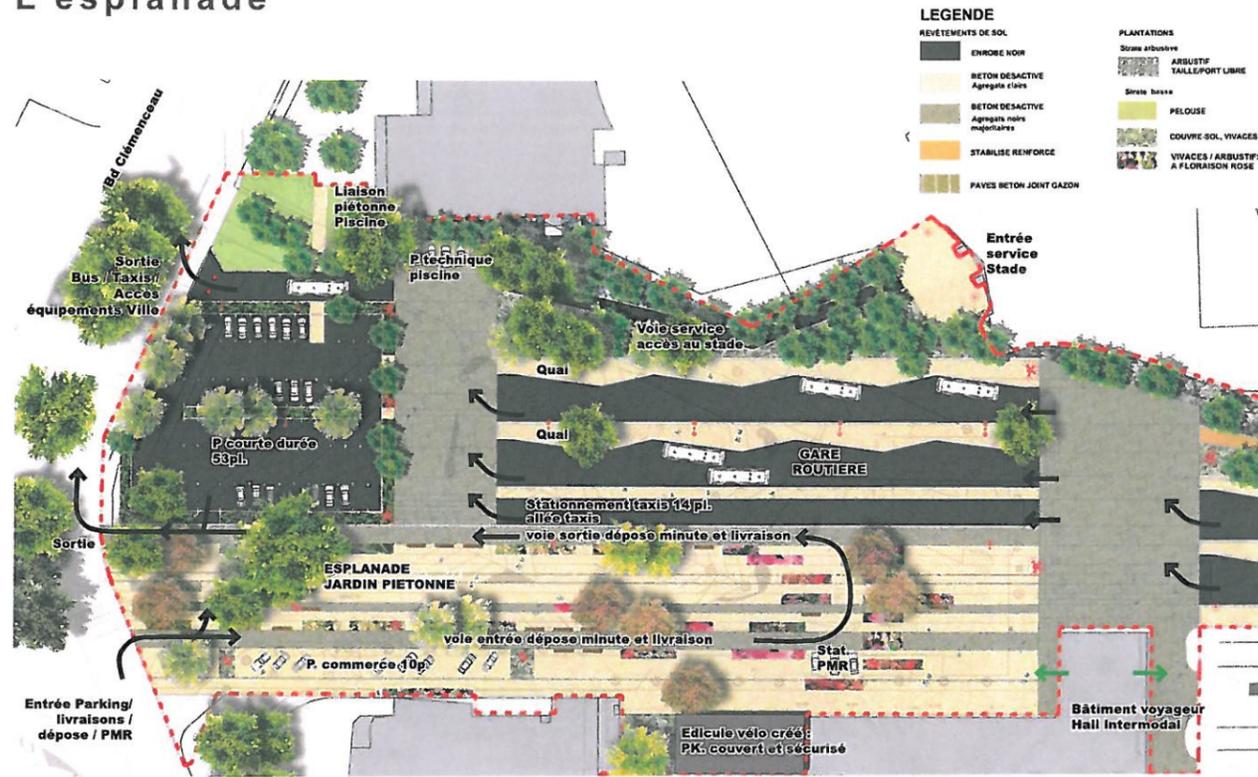
## Le Projet d'aménagement



**LEGENDE**

REVETEMENTS DE SOL		PLANTATIONS	
ENROBE NOIR	Graviers	Stade d'arbustes	ARBUSTIF TAILLE-PORT LIBRE
BETON DESACTIVE	Agrégats clairs	Stade basse	PELOUSE
BETON DESACTIVE	Agrégats noirs magistères	COUVRE-SOL VIVACES	VIVACES / ARBUSTIF A FLOURATION ROSE
STABILISE RENFORCE			
PAVES BETON JOINT GAZON			

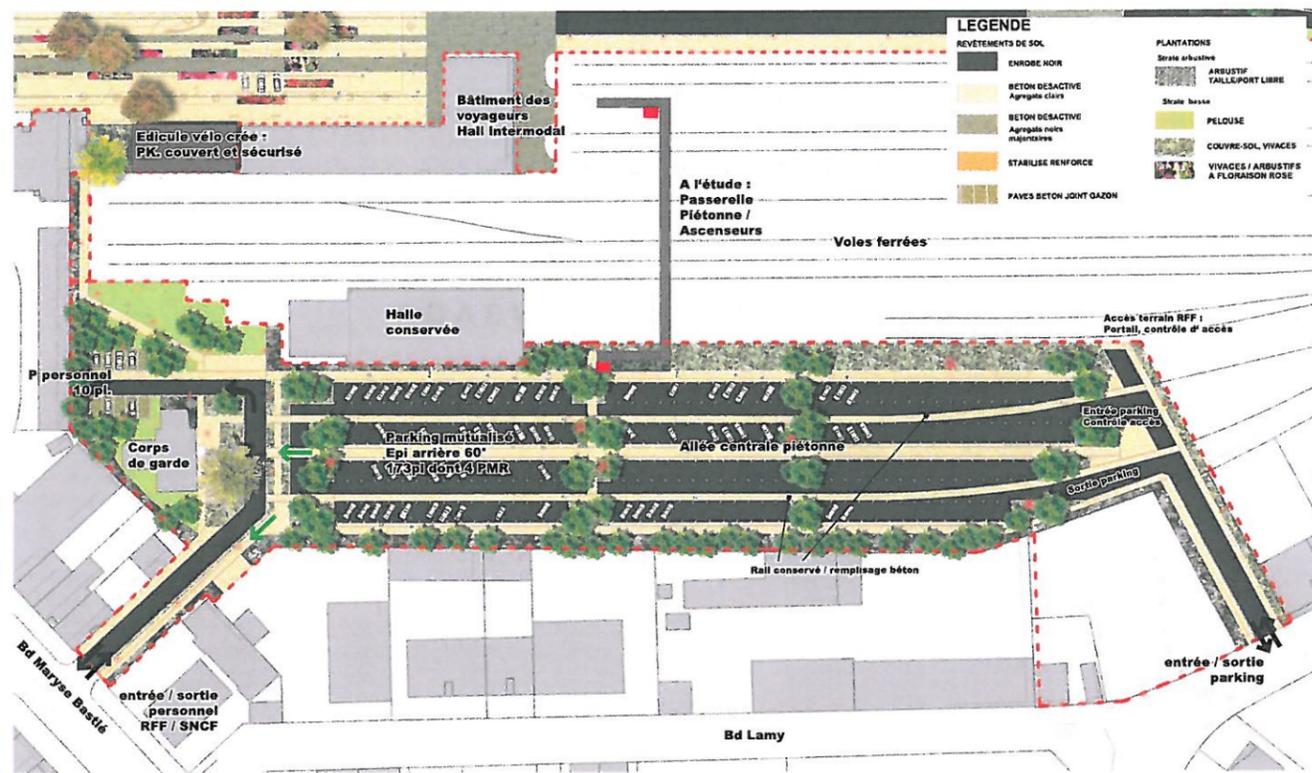
# L'esplanade



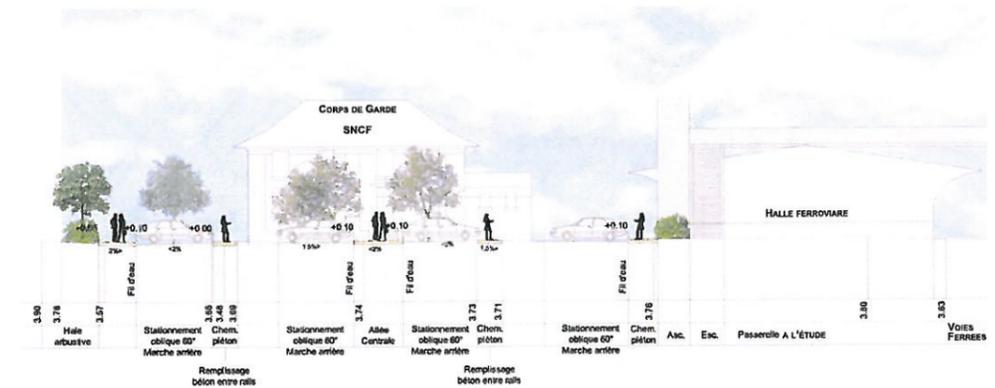
# L'esplanade / coupe



## Le Parking sud



## Le Parking sud/ coupe

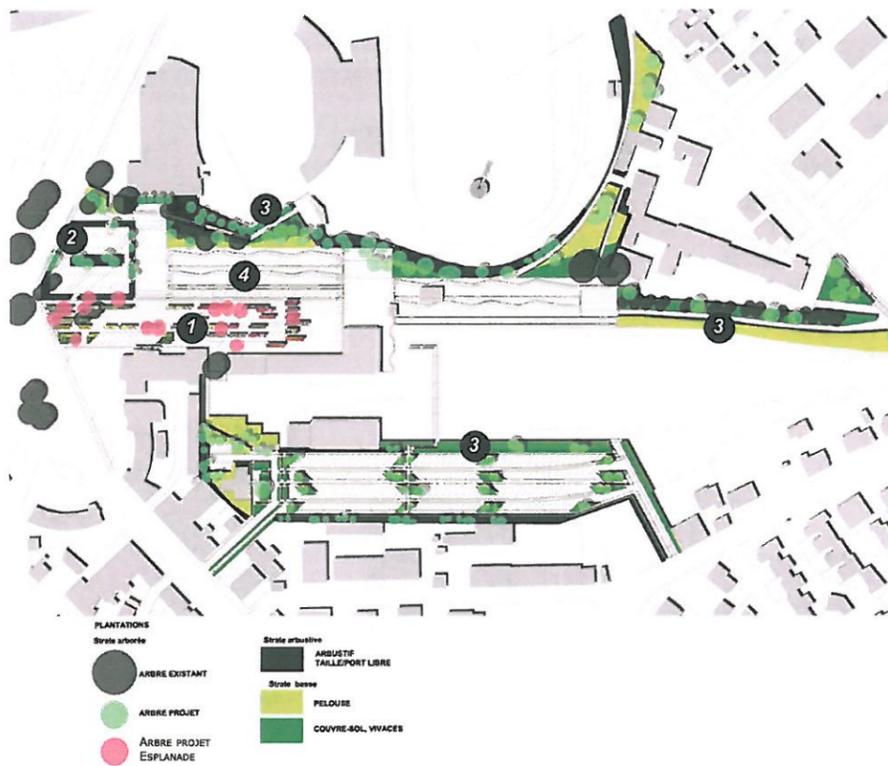


# Le "Triangle" Lamy



# 3 PROJET PAYSAGE

## LA STRATÉGIE VÉGÉTALE GLOBALE



**1 MARQUER PAR UNE IDENTITÉ VÉGÉTALE FORTE LE LIEU EMBLÉMATIQUE DE L'AMÉNAGEMENT : L'ESPLANADE JARDIN.**

- CHOISIR UNE PALETTE VÉGÉTALE ARBORÉE DIFFÉRENCIÉE : MAGNOLIAS ET ALBIZIAS,
- PLANTER LES PARTERRES DE VIVACES ET D'ARBUSTES À FLORAISON ROSE.

**2 MAINTENIR LES BEAUX SUJETS EN LISIÈRE DE LA PLACE GANTIER.**

- PRÉSERVER LE PATRIMOINE ARBORÉ REMARQUABLE (FRÊNE, GINGKO, PINS...)
- PROLONGER L'EFFET TÂCHE VERTE DU PARC ADJACENT.

**3 JOUER SUR LA DENSIFICATION.**

- JOUER SUR LA HAUTEUR ET LA DENSIFICATION DE PLANTATIONS, DES LISIÈRES ÉPAISSES VERS UN HORIZON QUI SE DÉGAGE VERS LES VOIES FERRÉES.
- OUVRIR L'ESPACE À L'APPROCHE DE LA GARE,
- CONSERVER QUELQUES PLATANES EXISTANTS POUR PERMETTRE UNE STRUCTURATION IMMÉDIATE DE L'ESPACE.

**4 DIVERSIFIER LES ESSENCES.**

- PROPOSER UNE PALETTE VÉGÉTALE VARIÉE,
- REMPLACER LE PATRIMOINE ARBORÉE VÉGÉTANT (PLATANES ET ÉRABLES).

## L'AMBIANCE VÉGÉTALE



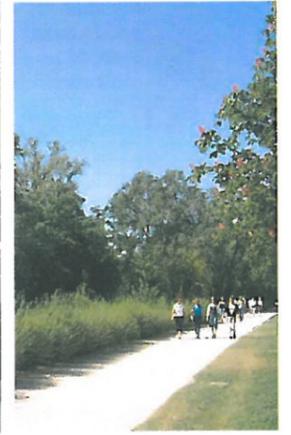
**L'ESPLANADE JARDIN :**  
MÉLANGE COLORÉ  
ARBUSTIF, VIVACE ET GRAMINÉE  
EN STATE BASSE



**EN LISIÈRE, LE LONG DE LA PISCINE, DU STADE, EN BORDURE DU PARKING MUTUALISÉ :**  
MÉLANGE ÉTAGÉ  
ARBUSTIF AU FEUILLAGE ARGENTÉ,  
GRAMINÉ VERT TENDRE ET  
ROSIEERS RUSTIQUES



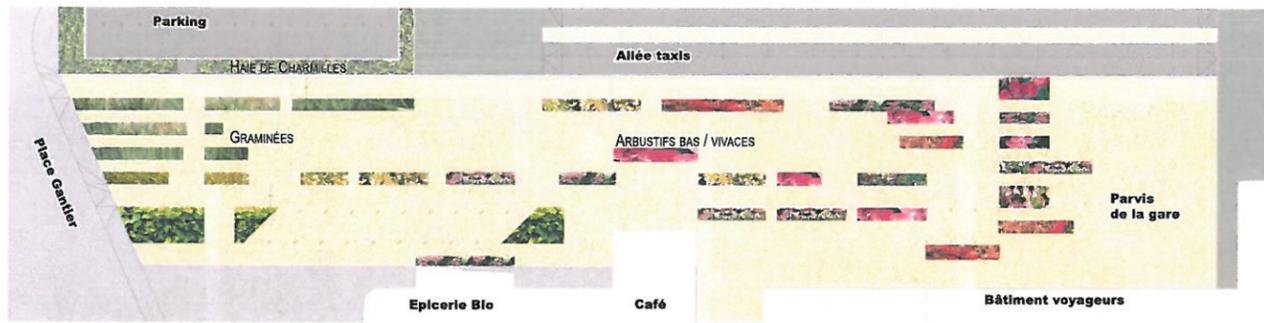
**EN LISIÈRE DU SITE :**  
PLANTATION DE BALVAUX EN MASSE,  
EXEMPLE DE DENSIFICATION



**LE LONG DES VOIES FERRÉES, L'ESPACE S'OUVRE :**  
PLANTATION ÉCHELONNÉE  
ARBUSTIF ÉRIGÉ ET PELOUSE

# L'ESPLANADE JARDIN

## STRATE BASSE



EN BORDURE DE LA PLACE GANTIER,  
DES GRAMINÉES ET ARBUSTES

VERS LA GARE, DES ARBUSTES ET DES VIVACES À FLORAISON ROSE



STIPA TENUIFOLIA  
MISCANTHUS SINENSIS  
'GRACILLIMUS'



ABELIA  
GRANDIFORA  
GAURA LINDHEIMERI  
SISKIYOU



ECHINACÉES  
ALLIUMS



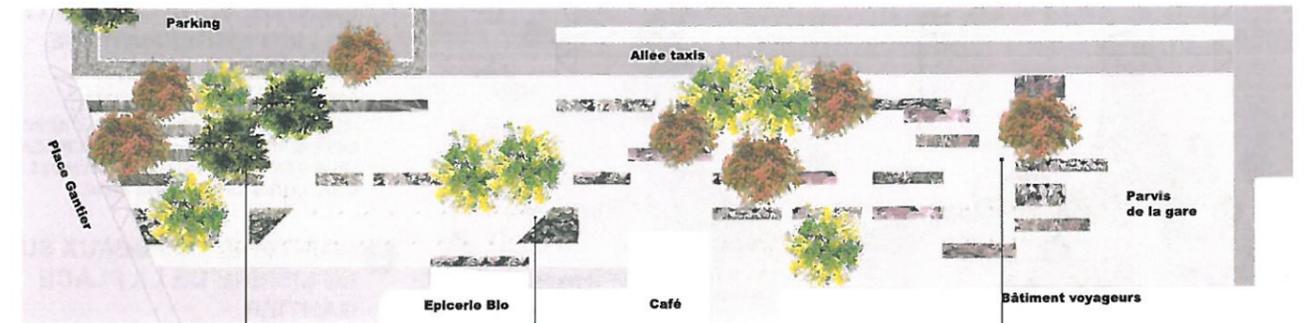
ERODIUM MANESCAVII



ACHILLEA 'FORNCETT CANDY'  
PENSTEMON  
'PENNINGTON GEM'

# L'ESPLANADE JARDIN

## STRATE ARBORÉE



FRÊNE, GINGKO, PINS EXISTANTS CONSERVÉS



MAGNOLIA SOULANGEANA



ALBIZIA JULIBRISSIN

## LA PALETTE MATÉRIAUX



PAVES BÉTON JOINT ENHERBÉ

BÉTON DÉSACTIVÉ  
REMPLISSAGE ENTRE LES RAILS DE CHEMIN DE FER

BÉTON DÉSACTIVÉ  
GROS AGREGATS

BÉTON DÉSACTIVÉ /  
JOINT DILATATION MARQUÉ

STATIONNEMENT DE SERVICE

PARKING MUTUALISÉ

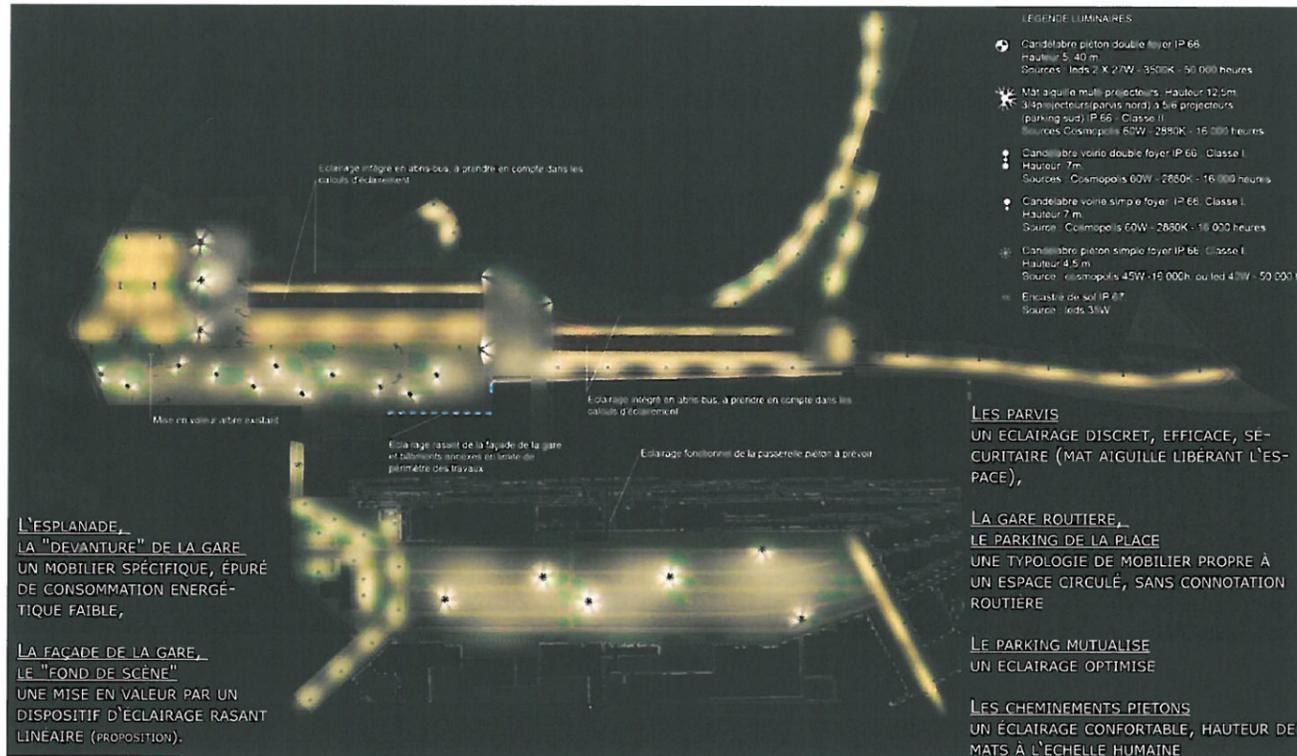
PARVIS

ESPLANADE DE LA GARE

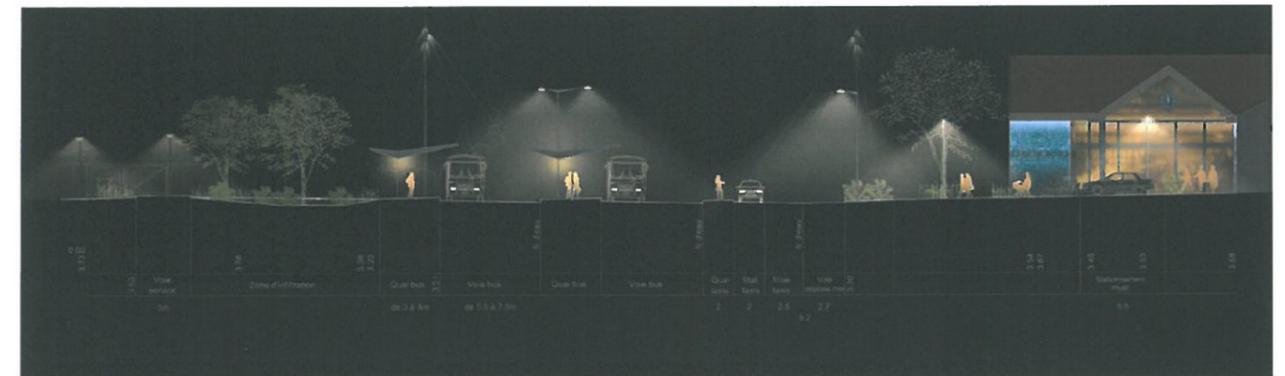
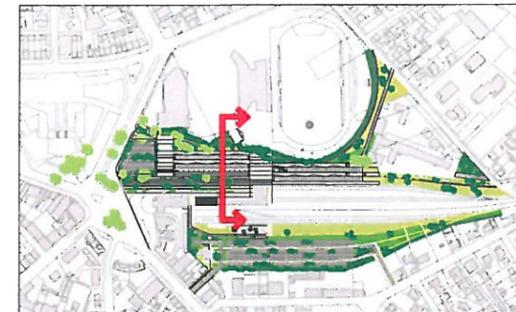


PROJET LUMIERE

## LE PROJET LUMIERE



## LE PROJET LUMIERE / coupe sur l'esplanade

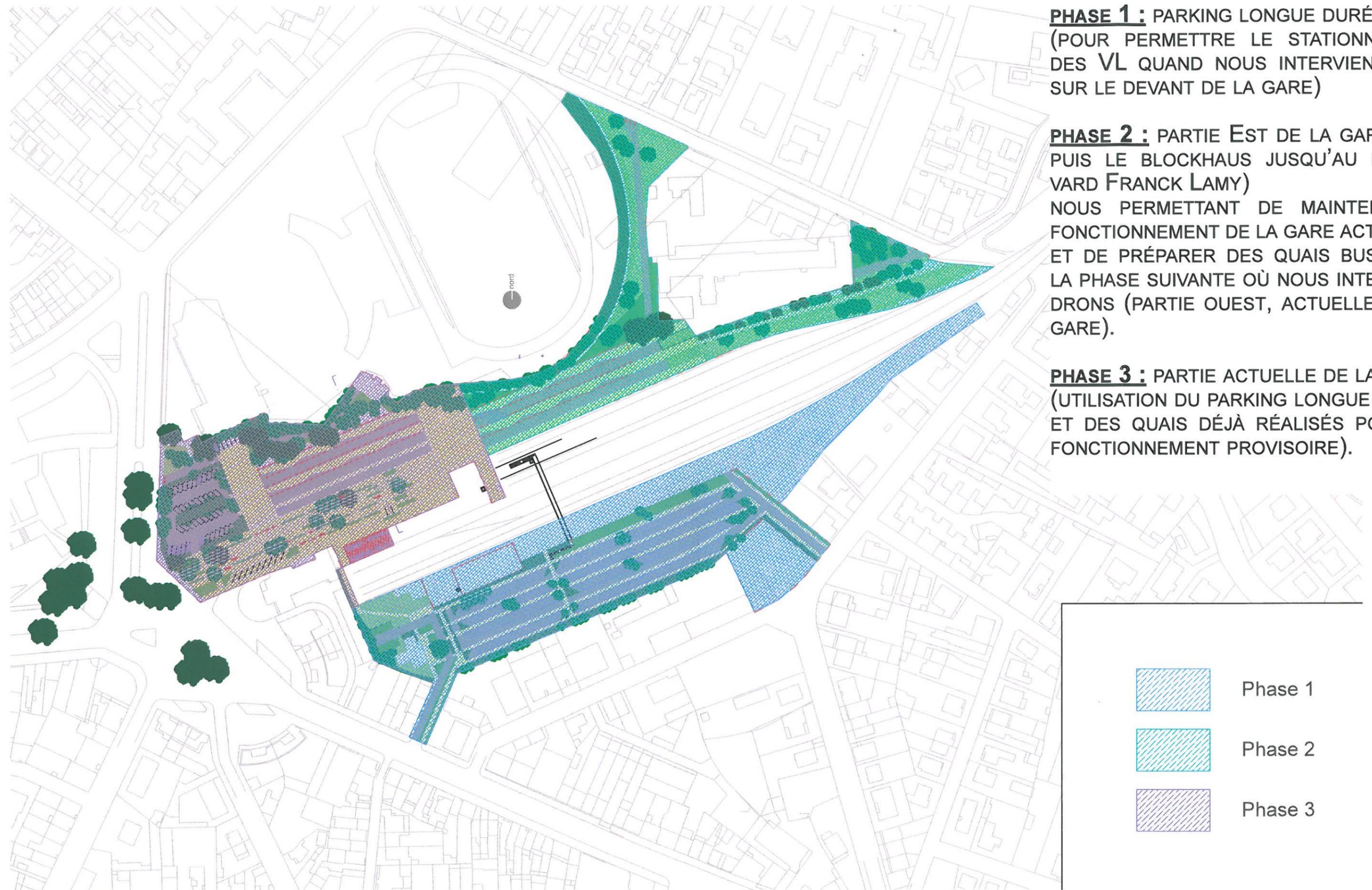


# L'ESPLANADE JARDIN DE LA GARE

VUE PERSPECTIVE



# Phasage



**PHASE 1 :** PARKING LONGUE DURÉE  
(POUR PERMETTRE LE STATIONNEMENT  
DES VL QUAND NOUS INTERVIENDRONS  
SUR LE DEVANT DE LA GARE)

**PHASE 2 :** PARTIE EST DE LA GARE (DE-  
PUIS LE BLOCKHAUS JUSQU'AU BOULE-  
VARD FRANCK LAMY)  
NOUS PERMETTANT DE MAINTENIR LE  
FONCTIONNEMENT DE LA GARE ACTUELLE,  
ET DE PRÉPARER DES QUAIS BUS POUR  
LA PHASE SUIVANTE OÙ NOUS INTERVIEN-  
DRONS (PARTIE OUEST, ACTUELLE DE LA  
GARE).

**PHASE 3 :** PARTIE ACTUELLE DE LA GARE  
(UTILISATION DU PARKING LONGUE DURÉE  
ET DES QUAIS DÉJÀ RÉALISÉS POUR LE  
FONCTIONNEMENT PROVISOIRE).

- |   |         |
|---|---------|
|  | Phase 1 |
|  | Phase 2 |
|  | Phase 3 |

DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES  
CULTURELLES DE POITOU-CHARENTES

SERVICE TERRITORIAL DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE DE CHARENTE-MARITIME  
Avenue de la Porte Dauphine - CS 6 - 3ème étage - 17025 La Rochelle cedex 1  
17025 LA ROCHELLE

Tél : 05 46 41 09 57 Fax : 05 46 41 60 62 Courriel : sdap.charente-maritime@culture.gouv.fr

C. D. A.

16 JAN. 2013

Arrivé 698

Demande de Consultation Avant Projet

Référence du dossier

DOSSIER: cp3061200853

reçu le 13/12/2012

COMMUNE: ROYAN

suivi par EP

NATURE DE L'OPERATION :

ADRESSE DE CONSTRUCTION :

Aménagement Pôle d'échange multimodal  
GARE DE ROYAN  
17200 ROYAN

DEMANDEUR :

à AGGLOMERATION DE ROYAN 853/12 E  
107 AVE DE ROCHEFORT  
17201 ROYAN CEDEX

Localisation du projet

Notre référence :

ZPPAUP - PERIMETRE

Liste des immeubles liés au dossier

ZPPAUP

Liste des servitudes liées au dossier

ZPPAUP (ROYAN)

AVIS FAVORABLE CONFORME sous réserve :

- Le projet devra insérer la requalification de la place GANTIER.

LA ROCHELLE, le 14/01/2013  
L'architecte des Bâtiments de France

MAX BOISROBERT



original F. Bonin  
Copie DAS

PRÉFET DE LA RÉGION POITOU-CHARENTES

Poitiers, le

08 JAN. 2013

Direction régionale  
des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par :

Eric Normand

Tél.: 05.49.36.30.44

ou 05.46.43.11.49

[eric.normand@culture.gouv.fr](mailto:eric.normand@culture.gouv.fr)

ou

Jean-François MARIOTTI

Tel.: 05.49.36.30.45

[jean-francois.mariotti@culture.gouv.fr](mailto:jean-francois.mariotti@culture.gouv.fr)

Fax.: 05.49.36.30.65

Référence :

EN/JFM/MS/A13/...



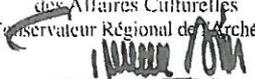
Madame,

Votre demande de renseignement reçue le 11 décembre 2012 concernant le projet de gare intermodale, sur la commune de ROYAN (Charente-Maritime), m'est bien parvenue.

Aucun site archéologique n'est actuellement recensé dans ce secteur et ce dernier occupe une ancienne zone basse peu propice aux occupations humaines anciennes. De plus ce secteur a été fortement aménagé au cours du siècle dernier. Je n'ai donc pas l'intention de prescrire une opération d'archéologie préventive selon la réglementation en vigueur. Cependant, en vertu du Code du Patrimoine, livre V, en cas de « modification substantielle du projet ou des connaissances archéologiques de l'Etat sur le territoire de la commune » (art. L. 522-4), je peux être amené à émettre une prescription sur ce terrain avant l'expiration du délai de cinq ans.

Par ailleurs, l'art. L. 531-14 s'applique et vous êtes tenu de déclarer sans délai tout vestige archéologique qui pourrait être découvert à l'occasion des travaux. « Le propriétaire de l'immeuble est responsable de la conservation provisoire des monuments, constructions ou vestiges de caractère immobilier découverts sur ses terrains. Le dépositaire des objets assume à leur égard la même responsabilité ».

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

P/ La Directrice Régionale  
des Affaires Culturelles  
Le Conservateur Régional de l'Archéologie  
  
Thierry BONIN

**Madame Karen LOUINEAU**  
**Communauté d'Agglomération Royan Atlantique**  
**Service Transport**  
**107 avenue de Rochefort**  
**17201 ROYAN Cedex**

Copie pour information à Madame la Préfète de la Charente-Maritime.