

Routes à Royan : cap sur 2021 pour la RD 750

[A LA UNE ROYAN](#)

Publié le 27/03/2019 à 3h51. Mis à jour à 11h16 par **Ronan Chérel**.



À l'heure actuelle, on transite de la zone Concorde à celle de Belmont. Connexion à laquelle tiennent les commerçants

R. C.

PREMIUM

Si des professionnels des zones d'activités émettent encore des réserves, le projet de réaménagement de cette entrée de la ville entre dans une phase active.

Le traitement de la première entrée routière dans Royan (1) a franchi un cap, vendredi dernier, passant enfin du statut de « serpent de mer » vieux de plusieurs décennies à « projet en voie de réalisation ». Le Conseil départemental avait dépêché au Carel une partie des cadres de sa direction des infrastructures, chargés de présenter l'ultime mouture du programme de requalification de la RD 730, feu la RN 150 sur cette portion transférée de l'État au Département.

Les grandes lignes en étaient déjà dévoilées l'an dernier dans ces mêmes colonnes. La différence notable : malgré les quelques grincements de dents qui se font encore entendre, l'opération est entrée dans une phase plus concrète que jamais...

La philosophie : agir maintenant avec le blocage

Sans catastrophisme exagéré, Frédéric Caron a simplement présenté vendredi soir aux élus et professionnels réunis au Carel la froide projection de la circulation à l'horizon 2030 : « Si rien n'est fait, on arrivera au blocage complet des zones et de l'entrée principale de Royan. » Le directeur du service des Infrastructures du Conseil départemental entend par « blocage » non pas, évidemment, un blocage permanent, mais des heures de pointe plus écarlates que le rouge pétant actuel, à l'heure où s'agglomèrent les parents d'élèves du collège et de l'école Sainte-Marie, les travailleurs qui débauchent, ceux qui se font en même temps clients des zones d'activités Royan 2 et de Belmont...

La rédaction vous conseille

- [Royan : "Je lance un SOS pour trouver un médecin"](#)
- [Mois de l'architecture : "Royan est une ville très photogénique"](#)

Frédéric Caron a rappelé vendredi le principe de base sous-jacent au projet finalement dessiné : « Il n'y avait pas de solution miracle » au désengorgement de cet axe majeur de l'entrée de Royan « tant qu'on ne séparait pas les flux de transit des flux de desserte des zones ». D'un côté, les véhicules pénétrant ou sortant de Royan, de l'autre ceux se rendant dans l'une ou l'autre des zones d'activité.

La méthode : fluidifier en répartissant les flux

Le projet présenté vendredi par la direction des infrastructures du Conseil départemental (voir infographie) est conforme en tout point à la première mouture dont l'association interprofessionnelle Royan 2 avait eu connaissance il y a plus d'un an (notre édition du 10 février 2018). Frédéric Caron, le directeur des infrastructures du Département, a expliqué à son auditoire que ce projet, qui suscite encore des réticences, est « la combinaison de 17 préprojets, qui ont fini par aboutir à cette variante ». Pour « séparer les flux de transit des flux de desserte », la priorité ne pouvait consister, déjà, qu'en la transformation en un rond-point du complexe carrefour à feux actuel, au niveau de l'hypermarché E.Leclerc. Pour éviter que le trafic, devenu plus fluide à ce niveau, ne vienne saturer le petit giratoire de Belmont,

celui-ci sera reprofilé, légèrement agrandi, même si les possibilités sont extrêmement réduites. Entre les deux giratoires, la RD 750 sera élargie à deux voies dans le sens Saintes-Royan.

Dans une deuxième phase, a priori à partir du 2^e semestre 2024, le Conseil départemental prévoit de supprimer le carrefour à feux entre les zones Concorde et de Belmont, au profit d'une connexion nouvelle, au niveau de la rue Denis-Papin, une voie qui rejoindrait un giratoire, en haut de la zone de Belmont, appelée à s'étendre encore.

Le calendrier : le rond-point de E.Leclerc pour mi-2022

Le projet reste soumis à nombre de procédures réglementaires rendant aléatoire l'établissement d'un calendrier gravé dans le marbre. Il est néanmoins bel et bien engagé. « À la fin du mois, le dossier préalable à la demande de déclaration d'utilité publique du projet sera déposé à la préfecture. Si la DUP est déclarée, pas avant fin 2019, suivront encore différentes enquêtes, enquête parcellaire, enquête d'autorisation environnementale, jusqu'à l'enquête publique », énumère Nadège Barraud, adjointe du responsable du service « maîtrise d'ouvrage routes ».

Les travaux, au mieux, ne débuteront pas avant fin 2020/début 2021. Selon les prévisions du Département, les travaux étant réalisés sans couper la circulation, le rond-point de E.Leclerc serait possiblement achevé mi-2022. Suivront l'élargissement du rond-point de Belmont et le reprofilage de la RD 750 entre ces deux giratoires (mi-2022 à mi-2024). La phase 2 ne sera engagée qu'au second trimestre 2024, avec la réalisation notamment du passage sous la RD 750 menant à l'extension de la zone de Belmont, en substitution de l'actuel carrefour à feux, si cet ouvrage s'avère nécessaire (lire par ailleurs).

(1) Par comparaison, en moyenne lissée sur l'année, 16 000 véhicules transitent vers Royan sur la RD 750 (entrée côté Saintes), 15 000 véhicules entrent par la RD 733 (côté Rochefort), pour 10 000 passages sur le CD 25 depuis Saint-Georges-de-Didonne.

Le carrefour à feux en sursis jusqu'à fin 2024

Immanquablement, des mâchoires se sont crispées lorsque la présentation du projet a abordé le cas de l'actuel carrefour à feux à la jonction des zones Concorde (côté Royan 2) et Belmont. Voilà un peu plus d'un an déjà, dès qu'ils ont appris l'intention du Département de supprimer les feux pour substituer au croisement un passage sous la RD 750 un peu plus haut, les commerçants des deux zones ont produit une contre-proposition. L'un de ces professionnels est revenu à la charge sur le sujet vendredi dernier. « Pourquoi ne pas envisager une jonction par un rond-point plutôt que par des feux ? », a sondé Bruno Bourland, gérant de Royan Menuiserie 17. « Nous avons tous conscience qu'il fait fluidifier le trafic, mais il ne faudra pas résoudre un problème d'un côté en en créant un autre ailleurs en pénalisant certains professionnels », s'inquiète déjà Bruno Bourland, exprimant la voix de ses confrères installés dans cette partie de la zone d'activités.

Sans fermer la porte à la discussion, Frédéric Caron a toutefois été clair sur un point : « Pour aménager un rond-point à la place des feux actuels, il faudrait écraser la concession DS et le magasin Besson Chaussures, pour avoir l'emprise nécessaire. Sans parler du fait qu'on créerait un nouveau point de blocage », estime le directeur des Infrastructures du Conseil départemental, semblant ainsi écarter définitivement la solution qu'avance depuis un an l'association Royan 2.

« Il sera en observation »

Les professionnels implantés à proximité du carrefour à feux doivent-ils déjà trembler ? Frédéric Caron leur a laissé un espoir, mince certes, de conserver cette connexion directe entre les deux zones. Dans le calendrier prévisionnel de cette requalification de la RD 750, la suppression n'est programmée que dans un second temps, encore lointain, pas avant le second trimestre 2024. « Les feux seront donc maintenus d'ici là et sans doute pendant une période de six mois entre la fin de la phase 1 et le lancement de la phase 2. Peut-être même pourrions-nous améliorer leur programmation. Ce carrefour sera sous observation, pendant cette période », a glissé vendredi Frédéric Caron. Bruno Bourland est déjà convaincu, ou du moins ses confrères et lui l'espèrent-ils, « c'est dans cette configuration, entre la réalisation des

aménagements de la phase 1 et le maintien du carrefour à feux, qu'on aura la meilleure fluidité. » Si tel est le constat au terme de la période d'« observation », les commerçants des zones Concorde et Belmont échapperont-ils au scénario qui leur fait si peur.