



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RN10 Réaménagement des carrefours plans en Charente

Dossier de concertation préalable

Concertation au titre de l'article L.121-16 du Code de l'environnement et de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme

DU 8 JUIN AU 10 JUILLET 2026

Sommaire

| | | |
|----------|---|----|
| * | Le projet en bref | 3 |
| 1 | Quel est le contexte du projet ? | 5 |
| 2 | Quels sont les objectifs du projet ? | 24 |
| 3 | Comment supprimer les carrefours plans ? | 26 |
| 4 | La concertation sur la suppression des carrefours plans de la RN10 | 49 |

Le projet en bref

EN QUOI CONSISTE LE PROJET ?

La RN10 est un axe majeur du réseau routier national en Nouvelle-Aquitaine. Des opérations successives de modernisation ont permis de l'aménager à 2x2 voies sur tout son linéaire. Cependant, il subsiste entre Angoulême et Ruffec 6 carrefours plans inadaptés aux caractéristiques autoroutières de la RN10. La présence de ces carrefours plans est fortement accidentogène. La possibilité donnée aux usagers de franchir intégralement le carrefour depuis une voie secondaire, ou de tourner à gauche depuis la RN10, représentée ci-contre, génère des situations dangereuses, pouvant aboutir à des accidents graves.

La suppression des carrefours plans permet de rétablir un niveau de sécurité adéquat. Les scénarios d'aménagement étudiés par l'État et présentés dans ce dossier remplissent tous cet objectif.

Or, ces carrefours plans jouent actuellement un rôle essentiel dans la desserte fine du territoire. L'enjeu du projet est par conséquent de concilier l'amélioration de la sécurité avec le maintien d'une bonne desserte des bourgs, hameaux et activités économiques aux environs de la RN10.

4 SCÉNARIOS POUR REMPLACER LES CARREFOURS PLANS

En lien avec les élus du territoire, l'État a retenu 3 variantes dans le secteur Nord (au nord de Mansle-les-Fontaines) et 3 variantes dans le secteur Sud (au sud de Mansle-les-Fontaines). Ces variantes ont été combinées pour créer 4 scénarios traitant l'ensemble des 6 carrefours plans. Ces scénarios sont désormais soumis à concertation.



Le carrefour plan de Villegats

La concertation en bref

LA CONCERTATION POUR ÉCLAIRER LES CHOIX DE L'ÉTAT

L'État a fait le choix d'une concertation volontaire afin de recueillir l'avis du public dans les communes desservies par ces carrefours plans. **Du 8 juin au 10 juillet 2026**, le public est invité à s'exprimer sur les enjeux du projet et les solutions proposées. Il dispose pour cela de registres de concertation dans les mairies du territoire, aux sièges des intercommunalités et sur le site internet de la DREAL. 6 temps d'échanges sont proposés : 2 réunions publiques, 2 ateliers sur les scénarios et 2 permanences d'information.

Le registre numérique est accessible depuis le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine : <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr>

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

- **Partager et conforter les objectifs de l'opération**
- **Nourrir la comparaison des quatre scénarios d'aménagement**
- **Compléter la compréhension fine des enjeux locaux de mobilité**
- **Exposer les enjeux écologiques**
- **Identifier des mesures de réduction d'impact pour les acteurs économiques**
- **Présenter les impacts des quatre scénarios d'aménagement sur les documents d'urbanisme du territoire**

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

La concertation est organisée au titre de l'article L.121-16 du Code de l'environnement et de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. Ce cadre réglementaire assure un haut niveau de transparence et couvre à la fois les réflexions sur le choix du scénario et d'information sur la future procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

2 RÉUNIONS PUBLIQUES

| Maine-de-Boixe | Salles-de-Villefagnan |
|--------------------------------|--------------------------------|
| Lundi 15 juin 2026 à 18h | Jeudi 18 juin 2026 à 18h |
| Salle des fêtes | Salle de la Salamandre |

2 ATELIERS (SUR INSCRIPTION)

| Aussac-Vadalle | Verteuil-sur-Charente |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| Vendredi 26 juin 2026 à 18h | Mercredi 1er juillet 2026 à 18h |
| Centre socioculturel | Centre culturel |

2 PERMANENCES D'INFORMATION

| Aussac-Vadalle | Courcôme |
|--|--|
| Vendredi 26 juin 2026 de 15h à 17h | Samedi 27 juin 2026 de 10h à 12h |
| Centre socioculturel | Mairie déléguée de Villegats |

Quel est le contexte du projet ?

Pourquoi supprimer les carrefours plans de la RN10 ?
Comment s'y prendre ?

Ces 2 questions sont au cœur de la concertation. Pour y répondre, il faut d'abord comprendre le fonctionnement de la RN10 et des voies secondaires, dans les 5 communes où se trouvent ces carrefours plans, mais aussi aux environs. Il est aussi nécessaire de replacer ce projet dans la perspective générale de la RN10, cet axe structurant du département qui fait l'objet de modernisations régulières depuis plus de 20 ans, dans un souci de fluidité et de sécurité.

Ce projet intègre également l'étude de l'agrandissement des aires de repos de Maine-de-Boixe, afin de mieux accueillir les poids lourds en transit sur la RN10.

Carrefour plan : de quoi parle-t-on ?

Un carrefour plan (ou à niveau) se définit techniquement comme un croisement routier où tous les échanges de circulation s'effectuent dans un même plan, à la même altimétrie. Ils diffèrent en cela des carrefours dénivelés caractéristiques des routes à caractère autoroutier.



1.1.

La RN10 entre Angoulême et Ruffec, un axe majeur

UNE SECTION DE L'AXE STRUCTURANT BORDEAUX-POITIERS

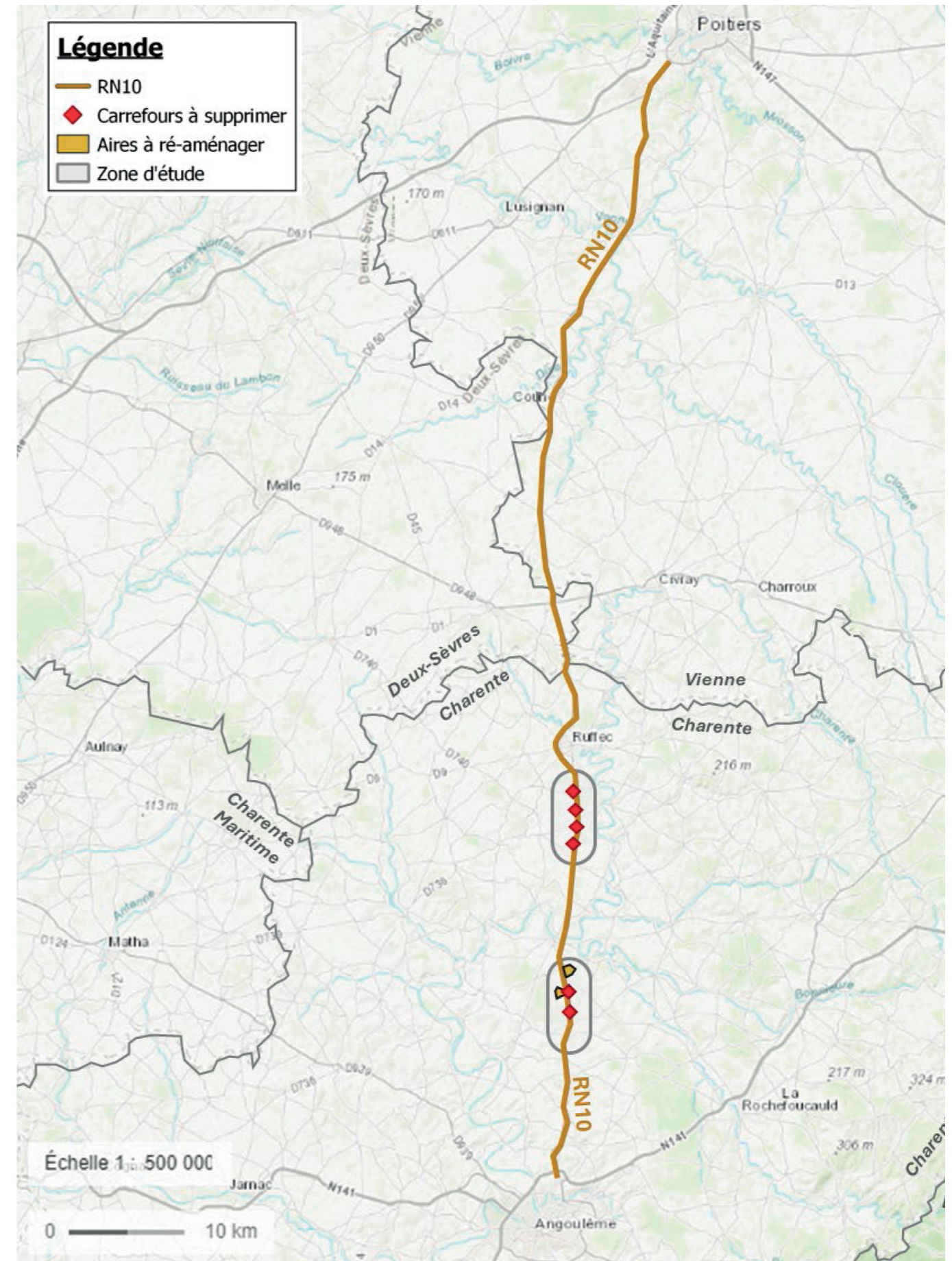
La RN10 est une route nationale reliant Bordeaux à Poitiers en passant par Angoulême. Elle constitue une alternative à l'A10 entre la région parisienne et le Sud-Ouest. Depuis 2023, elle est intégralement aménagée en 2x2 voies, sur une longueur de 195 km. Le projet porte plus spécifiquement sur une section de 22 km entre Tourriers et Ruffec.

UNE ROUTE NATIONALE... GRATUITE POUR LES USAGERS

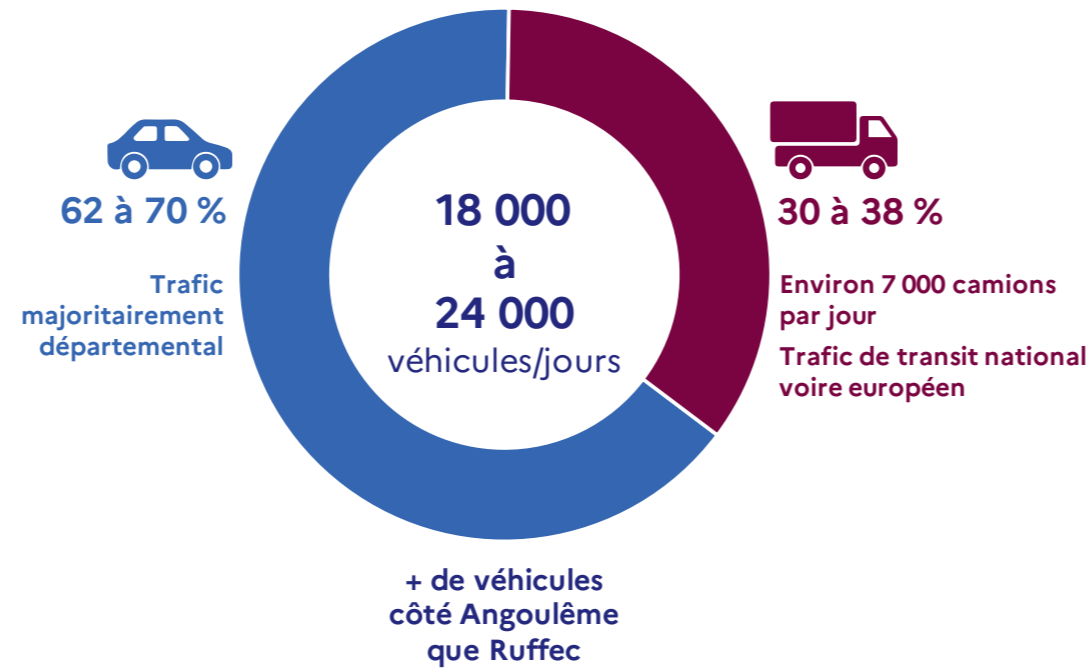
La RN10 appartient au réseau routier national non concédé. Elle est à ce titre gérée et exploitée par les services de l'État :

- La DREAL (Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), qui assure la maîtrise d'ouvrage des projets de développement du réseau routier national, conduisant les projets d'aménagement structurants ;
- La DIRA (Direction interdépartementale des routes Atlantiques), qui exploite le réseau et conduit les chantiers d'entretien (maintenance, etc.).

En tant que route nationale non concédée, la RN10 est un axe gratuit le plus souvent limité à 110 km/h (sauf au niveau des carrefours plans, où la vitesse est abaissée à 90 km/h). Cette caractéristique joue sur le trafic : la part des camions y est plus élevée que sur la moyenne des routes nationales.



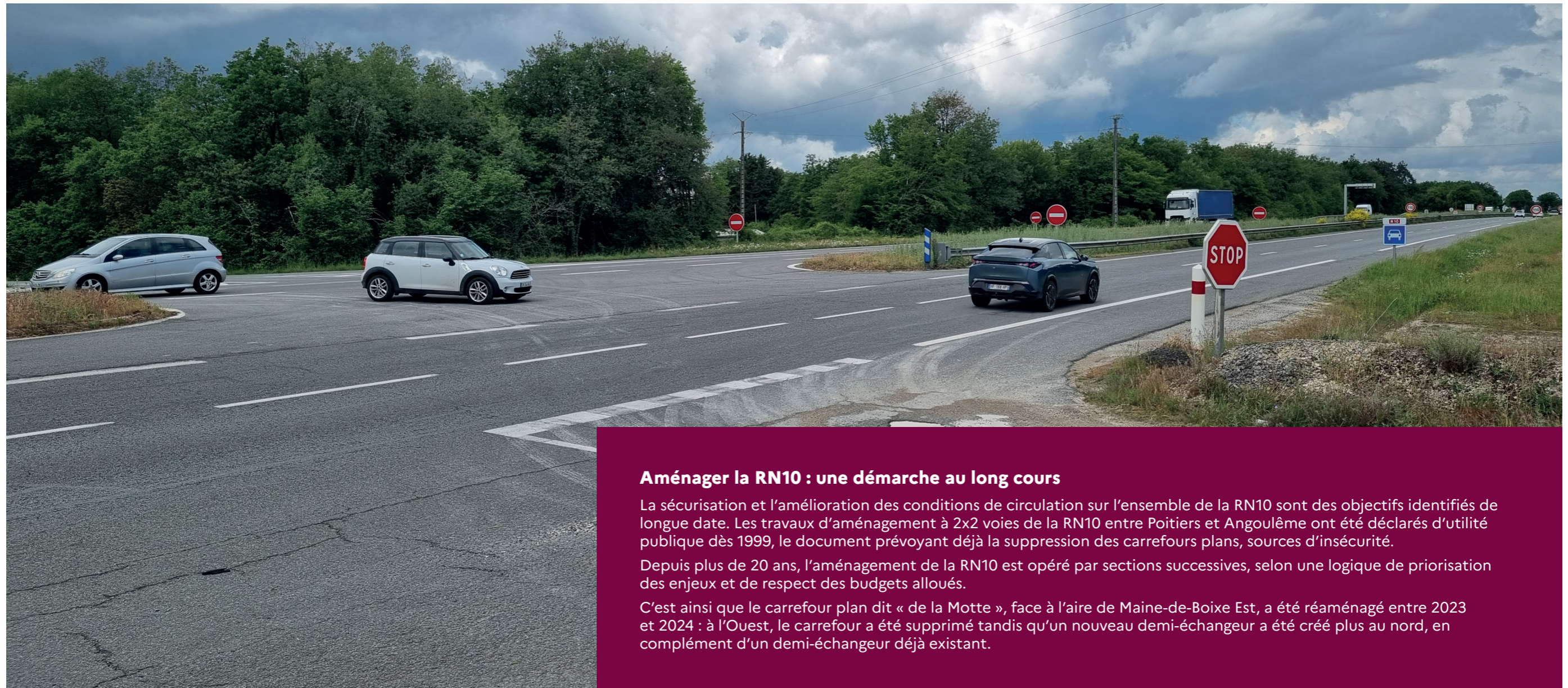
UN TRAFIC SOUTENU ET UNE PART DE POIDS LOURDS ÉLEVÉE



Quelques éléments de comparaison (2024)

Sur la RN141 entre Limoges et Angoulême, le trafic s'établit également à un peu moins de 24 000 véhicules par jour, mais la part de poids lourds est de 17 %.

Sur l'A10 entre Bordeaux et La Rochelle, le trafic approche 35 000 véhicules par jour, mais la part de poids lourds est de 11 %.

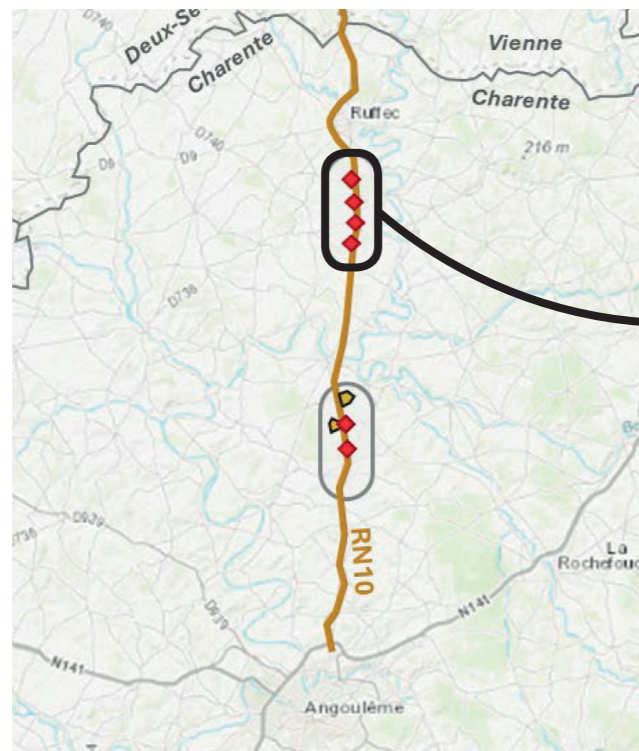


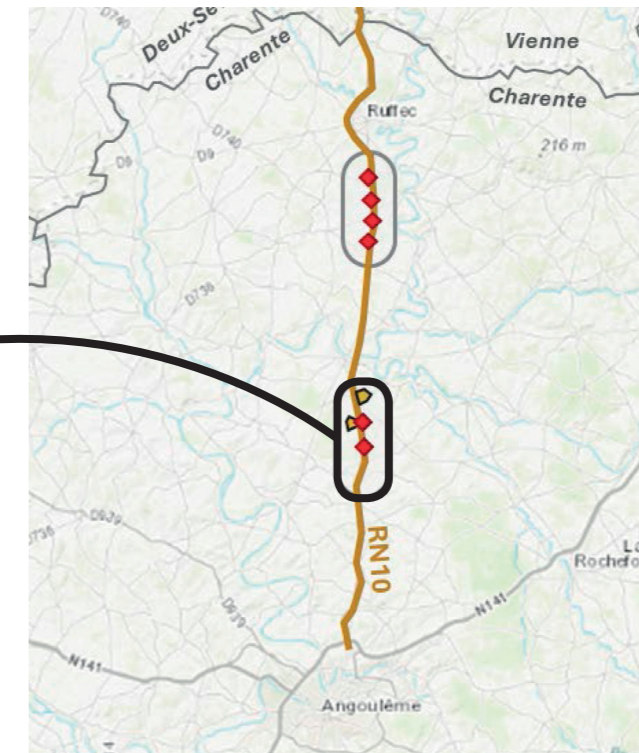
UN AXE FORTEMENT CONNECTÉ AU TERRITOIRE

Sur la seule section Anais-Ruffec, la RN10 comprend :

- 6 carrefours plans qui sont l'objet de ce dossier ;
- 9 systèmes d'échange, dont 5 échangeurs complets, soit un système d'échange tous les 4 km en moyenne (7 km pour les échangeurs complets) ;
- 21 possibilités de franchissement, soit une solution de franchissement tous les 1,7 km en moyenne.

Moins fréquentées que la RN10, ces voies secondaires affichent des niveaux de circulation, allant de 340 véhicules par jour (D15) à plus de 1 700 véhicules par jour (D736). La carte ci-contre résume les niveaux de circulation des principales voies secondaires entre Ruffec et Aussac-Vadalle. Le trafic poids lourds y est aussi beaucoup moins présent, à l'exception de la RD40 qui dessert plusieurs sites d'extraction de matériaux.





LES DIFFÉRENTS TYPES D'OUVRAGES SUR LA RN10

Les franchissements simples

Un franchissement simple est un aménagement qui permet à un axe routier principal et à un axe routier secondaire de se croiser sans intersection. Il en existe deux sortes :

- Un passage supérieur est un ouvrage où la voie secondaire se situe au-dessus de la voie principale. Par exemple, le Pont Viaduc de Maine-de-Boixe permet à la D116 de surplomber la RN10.
- Un passage inférieur est un ouvrage où la voie secondaire passe sous la voie principale. Par exemple, au lieu-dit Les Nègres, un ouvrage d'art inférieur permet le passage de la RD31 sous la RN10.

Échangeurs et demi-échangeurs

Les échangeurs et demi-échangeurs constituent des carrefours dits « dénivelés ». Ils permettent l'accès et la sortie à la route principale en sécurité (voies de sortie et voies d'insertion), ainsi que la connexion à d'autres axes structurants ou au réseau viaire local. Un échangeur complet permet l'accès et la sortie à la route principale peu importe la direction envisagée. Un demi-échangeur ne permet que la moitié des échanges entre la route principale et la voirie locale. L'échangeur de Tourriers Nord est un demi-échangeur, tandis qu'un échangeur complet se situe au nord de Maine-de-Boixe.

Les rétablissements

Un rétablissement est la reconstitution d'un itinéraire après la fermeture d'un accès jugé dangereux. Il consiste en l'utilisation de voies existantes (en leur état actuel ou après travaux sur leur gabarit) ou de voies nouvelles. Les rétablissements assurent la continuité de la desserte locale mais peuvent dans certains cas occasionner des allongements d'itinéraires.

TOUJOURS 6 POINTS NOIRS À RÉSORBER

Malgré la mise à 2x2 voies intégrale de l'axe, il subsiste six carrefours plans entre Angoulême et Ruffec, qui constituent autant de points noirs en termes de sécurité.

Sur les portions où l'on trouve chacun de ces six carrefours plans, la vitesse est ponctuellement limitée pour les véhicules légers à 90 km/h au lieu de 110 km/h (vitesse maximale autorisée sur l'ensemble de la RN10). Pour les poids lourds, la limite de vitesse est abaissée à 80 km/h. Ils ont par ailleurs l'interdiction de dépasser d'autres véhicules sur l'ensemble de la RN10.

Restrictions spécifiques au droit des carrefours

Des restrictions s'appliquent aux abords des deux carrefours plans du secteur sud :

- La rue du Chalet, reliant la RN10 à Aussac-Vadalle (à l'est), est interdite aux véhicules de transport de marchandises (au moins 7,5 T) et aux véhicules de plus de 3 mètres de haut, avec présence d'un portique sur la voie sortant de la RN10. Sur ce même carrefour, les véhicules quittant la zone d'activité de la Belle Cantinière ont l'interdiction de tourner à gauche, avec l'obligation d'emprunter le demi échangeur Tourriers Nord pour faire demi-tour en direction de Ruffec.
- La carrière jouxtant la RN10 au niveau du carrefour plan de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Ouest est interdite aux personnes étrangères au site, et les véhicules de transport de marchandises ont l'interdiction d'emprunter ce chemin.

Les points d'échanges sécurisés dans le secteur Sud

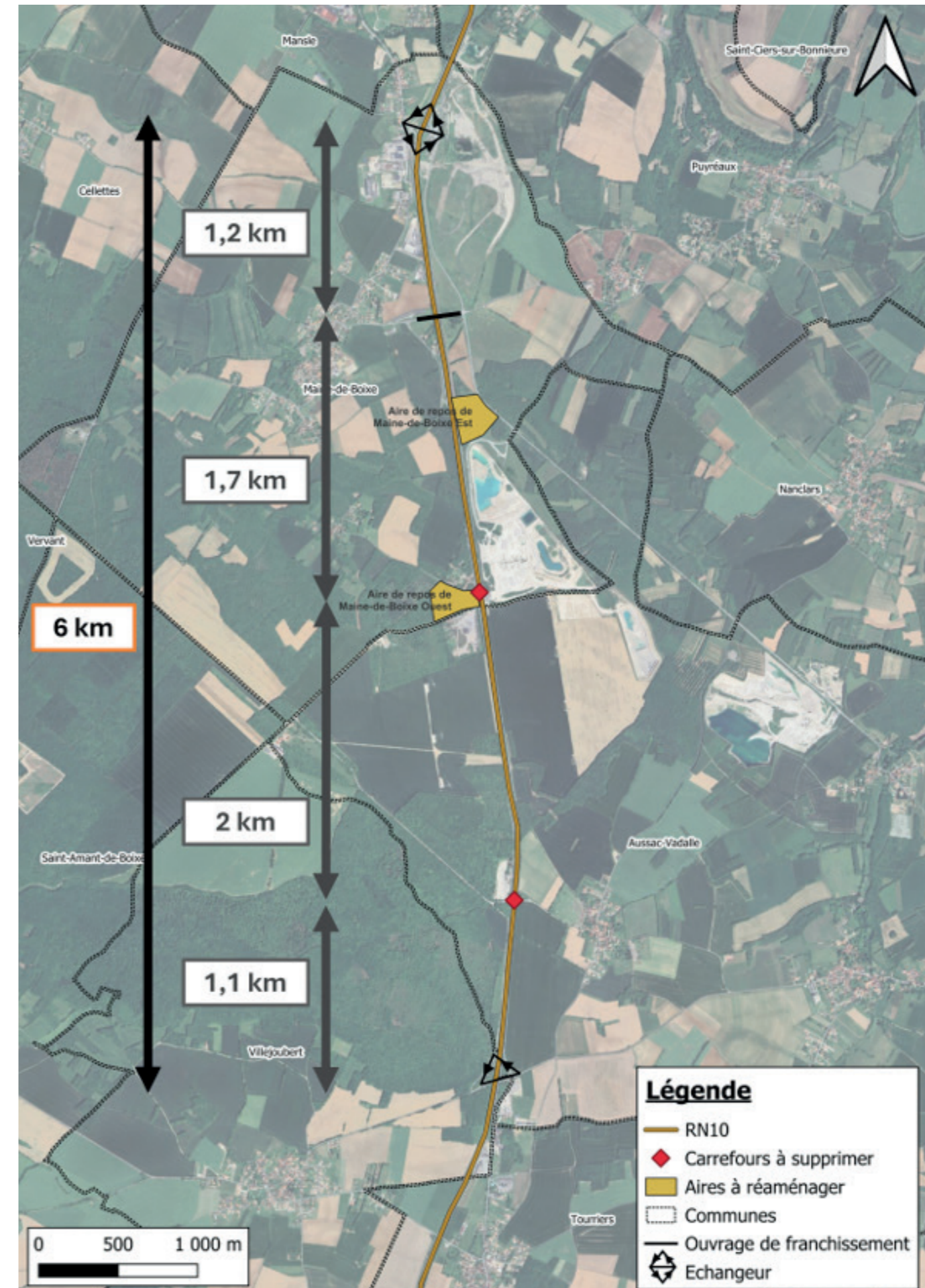
Les deux carrefours plans sont compris entre un échangeur au nord et un demi-échangeur au sud distants de 6 km. Un ouvrage de franchissement se situe à moins de 2 km au nord du carrefour plan de Maine-de-Boixe.

ZONE D'ÉTUDE SUD : 2 CARREFOURS PLANS

Maine-de-Boixe Ouest : Le carrefour situé à Maine-de-Boixe permet d'accéder à l'aire de repos du même nom ou de rejoindre le village par ses lieux-dits Le Courreau et Le Temple, ainsi que le chenil. À l'est, le carrefour donne sur une carrière en activité, mais l'entrée ne s'effectue plus par cette voie. Néanmoins, cette branche du carrefour est toujours utilisée pour accéder aux champs jouxtant la RN10 (occasionnant des traversées du carrefour par des engins agricoles), pour accéder au parc éolien lors des interventions d'entretien, voire par certains véhicules pour accéder au bâtiment administratif de la carrière.

Aussac-Vadalle : Ce carrefour plan est situé à Aussac-Vadalle, et permet à l'ouest d'accéder, principalement, à la zone d'activité de la Belle Cantinière (restaurant routier, station de recharge électrique) et à l'est de rejoindre le village et la RD115, en premier lieu, la RD15 et la RD40 plus loin.

Les deux aires de repos de Maine-de-Boixe sont situées dans ce secteur (voir description détaillée plus loin).



| Aire de repos ou aire de services ? | |
|---|--|
| AIRE DE REPOS | AIRE DE SERVICES |
| Zone en bord du réseau, accessible par des bretelles d'entrée et aménagée avec des places de stationnement et des sanitaires. | Zone en bord du réseau, accessible par des bretelles d'entrée et de sortie et sans accès riverain, aménagée avec des places de stationnement et des sanitaires, et offrant de plus un panel de services, dont au moins un des services suivants : <ul style="list-style-type: none"> • carburants, • garage, • offre de restauration... |
| Les aires de repos sont exploitées par la DIR Atlantique | Les aires de service font l'objet d'un contrat de concession. |

Les points d'échanges sécurisés dans le secteur Nord

Un échangeur au nord et un demi-échangeur au sud encadrent les quatre carrefours plans sur une distance de 8 km.

Deux ouvrages de franchissement sont aussi compris dans ce périmètre, l'un à 650 m au nord du carrefour de Villegats, limité aux véhicules de petit gabarit, l'autre entre les deux carrefours dits « Les Nègres ».

ZONE D'ÉTUDE NORD : 4 CARREFOURS PLANS

Villegats : Ce carrefour plan se situe à la confluence des communes de Courcôme, Barro et Verteuil-sur-Charente. Il est bordé à l'ouest par Villegats, commune déléguée de Courcôme, et sa zone d'activités. À l'ouest, on peut rejoindre Courcôme, mais aussi la RD180 et la RD736 via la RD192. À l'est, la RD192 permet de rejoindre la RD26, ainsi que les communes de Barro et Verteuil-sur-Charente.

Les Nègres Nord : Situé à cheval entre Salles-de-Villefagnan et Verteuil-sur-Charente, ce carrefour plan connecte la RD910 à l'ouest (traversant le lieu-dit Les Nègres et rejoignant la RD31 menant à Salles-de-Villefagnan) et un chemin de terre rejoignant la RD31 puis Verteuil-sur-Charente à l'est. La RD31 bénéficie d'un ouvrage de franchissement sous la RN10 environ 600 mètres plus au sud.

Les Nègres Sud : De même que pour le carrefour des Nègres Nord, celui-ci connecte la RD910 à l'ouest à une petite route rejoignant le D31 et la D56 à l'est.

Les Guillauds : À moins d'un kilomètre de celui des Nègres Sud, le carrefour des Guillauds fait la jonction entre Salles-de-Villefagnan à l'ouest et Verteuil-sur-Charente à l'est. Il connecte deux petites routes passant entre champs et forêts, éloignées des grands axes.

Deux aires de services sont situées aux abords du carrefour de Villegats : l'aire de l'Églantier au nord (en direction de Ruffec) ; l'aire des Groies au sud (en direction d'Angoulême).



1.2.

Caractéristiques des carrefours plans

| AUSSAC-VADALLE | |
|---------------------------------|---|
| Part des poids lourds | 20 % |
| Traversées partielles | 235 véhicules/jour (dont 50 poids lourds) |
| Traversées complètes | 10 véhicules/jour |
| Voies de tourne à gauche | Dans 2 sens mais interdiction de tourner à gauche depuis la ZA de la Belle Cantinière |
| Bretelles | 2 flux sur 4 (uniquement les sorties) |

| « LES NÈGRES » SUD | |
|---------------------------------|----------------------------|
| Part des poids lourds | Moins de 5 % |
| Traversées partielles | 320 véhicules/jour |
| Traversées complètes | Moins de 10 véhicules/jour |
| Voies de tourne à gauche | Dans les 2 sens |
| Bretelles | 3 flux sur 4 |

| AIRE DE MAINE-DE-BOIXE OUEST / CARRIÈRE | |
|---|--------------------|
| Part des poids lourds | Plus de 5 % |
| Traversées partielles | 110 véhicules/jour |
| Traversées complètes | Négligeables |
| Voies de tourne à gauche | Dans les 2 sens |
| Bretelles | 3 flux sur 4 |

| « LES NÈGRES » NORD | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| Part des poids lourds | Moins de 5 % |
| Traversées partielles | 150 véhicules/jour |
| Traversées complètes | Moins de 10 véhicules/jour |
| Voies de tourne à gauche | Dans les 2 sens |
| Bretelles | 2 flux sur 4 (uniquement les sorties) |

| LES GUILLAUDS | |
|---------------------------------|--|
| Part des poids lourds | Moins de 5 % |
| Traversées partielles | 50 véhicules/jour |
| Traversées complètes | Moins de 10 véhicules/jour |
| Voies de tourne à gauche | Sens Sud-Nord uniquement |
| Bretelles | 1 flux sur 4 (uniquement sortie sens Sud-Nord) |

| VILLEGATS | |
|---------------------------------|---|
| Part des poids lourds | Moins de 5 % excepté pour la ZA qui est à 10 % |
| Traversées partielles | Environ 300 véhicules/jour |
| Traversées complètes | 100 véhicules/jour |
| Voies de tourne à gauche | Dans les 2 sens |
| Bretelles | 2 flux sur 4 (en comptant la bretelle nord d'accès à Villegats) |

Le fonctionnement détaillé de chaque échangeur est décrit dans une fiche disponible sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine : www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

1.3.

Aires de repos de Maine-de-Boixe Ouest et Est



Aire de Maine-de-Boixe Ouest **Aire de Maine-de-Boixe Est**

| | | |
|---|---|-----------------------------------|
| Services | Présence de sanitaires, éclairage, tables, poubelles Problèmes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite | |
| Fréquentation quotidienne véhicules légers | 400 | 540 |
| Fréquentation quotidienne poids lourds | 70 | 100 |
| Capacité véhicules légers | 29 | 45 |
| Capacité poids lourds | 10 (insuffisante) | 25 (insuffisante) |
| Sécurité de l'accès à l'aire | Insatisfaisant | Satisfaisant |
| Sécurité des cheminements dans l'aire | Satisfaisant | Partiellement satisfaisant |
| Autres problèmes à traiter | Absence de gestion des eaux de pluie | État des chaussées insatisfaisant |
| Réserves foncières | 77 000 m ² adjacents à l'aire | 0 |

Le réaménagement des aires de repos publiques de Maine-de-Boixe (Ouest et Est) est étudié en parallèle du projet de suppression des carrefours plans ici présenté. Le financement de l'opération inclut les études relatives à ces aires de repos, mais pas les travaux eux-mêmes, qui feront l'objet d'une future programmation en fonction des conclusions des études. Ce réaménagement doit permettre d'augmenter le nombre de places dévolues aux poids lourds (objectif d'une centaine de places pour chacune des deux aires). La capacité de stationnement des véhicules légers ne sera pas modifiée.

Les deux aires sont séparées d'un kilomètre et se situent à une vingtaine de kilomètres au nord d'Angoulême. Entre les 2 aires s'étend sur le versant est de la RN10 la carrière de sables et graviers calcaires exploitée par Heidelberg Materials.

Si pour les véhicules légers, les déplacements intra-Charente et le transit national sont majoritaires (déplacements professionnels et affaires personnelles en majorité), pour les poids lourds, les aires sont davantage usitées par le trafic international. Alors que l'aire Est n'est accessible que par les véhicules roulant du Sud vers le Nord, l'aire Ouest est actuellement accessible dans les deux sens, du fait de la présence du carrefour plan.

DES SITUATIONS DE SATURATION AYANT DES CONSÉQUENCES POUR LA SÉCURITÉ

La capacité d'accueil des poids lourds est insuffisante sur les 2 aires, avec une situation

particulièrement dégradée sur l'aire de Maine-de-Boixe Ouest (de Ruffec vers Angoulême) où on estime que le stationnement sauvage peut atteindre le triple de la capacité de l'aire, ce qui pose des problèmes d'insécurité.

Cette faible capacité d'accueil génère des nuisances sur la RN10, puisqu'un certain nombre de poids lourds n'hésitent pas à stationner sur la bande d'arrêt d'urgence, mais aussi sur les bretelles (entrée ou sortie) et jusque sur la voirie locale, rehaussant le risque d'accident pour eux et pour les autres usagers, et gênant les équipes d'exploitation routière en cas d'intervention. Le réaménagement de ces aires prévoit donc de porter sur chacune d'elles à 100 places la capacité d'accueil des poids lourds.

USAGES DES AIRES POUR LES DESSERTES LOCALES

À ce jour, l'aire de Maine-de-Boixe Est n'est pas connectée aux voiries locales. Les jonctions anciennes, notamment avec la RD40 qui la longe, ont été supprimées pour des raisons de sécurité.

Le carrefour plan de l'aire Maine-de-Boixe Ouest permet à la fois d'accéder à celle-ci et de rejoindre les lieux-dits Le Courreau et Le Temple puis le bourg de Maine-de-Boixe, ainsi connecté directement à la RN10, avec des flux à hauteur de 140 véhicules par jour vers le Sud et 80 vers le Nord.

1.4. Accidentologie

ASSEZ PEU D'ACCIDENTS...

Le taux d'accidents sur le tronçon Ruffec-Angoulême de la RN10 est moins élevé que la moyenne française sur les routes nationales à 2x2 voies. Entre 2013 et 2022, le taux d'accident est de 0,74 sur la section Ruffec-Mansle-les-Fontaines et de 0,14 sur la section Mansle-Tourriers, contre 1,86 sur les routes nationales à 2x2 voies, et 5,5 % pour les routes nationales à 2x2 voies à carrefours plans.

Comment expliquer ce taux plutôt bas ? D'une part, le caractère assez court de la section peut entraîner un biais statistique. D'autre part, l'abaissement de vitesse à 90 km/h et la dangerosité perçue peuvent générer un phénomène de « survigilance ».

...MAIS DES ACCIDENTS GRAVES

Les accidents qui se produisent sur cette section sont en moyenne plus graves qu'au niveau national, comme le montre le graphique ci-contre.

Les statistiques montrent qu'il y a assez peu d'accidents sur la section concernée, mais des accidents presque toujours graves.

Les relevés effectués en juin 2025 montrent que les limitations de vitesse (90 km/h) sont fréquemment ignorées avec des pointes de vitesse enregistrées à plus de 161 km/h, ce qui aggrave les conséquences des collisions potentielles. Entre 2010 et début 2026, on recense 20 accidents corporels recensés sur la section, dont 5 intervenus au droit des carrefours plans qui se

sont conclus par 3 accidents mortels (4 morts, soit la moitié des 8 morts recensés sur la section).

Les 5 accidents recensés à hauteur des carrefours plans traversants, dont 3 au niveau du carrefour avec la RD192 Villegats, représentent 25% des accidents corporels référencés sur la section de la RN10 entre Tourriers et Ruffec, et 50% des tués.

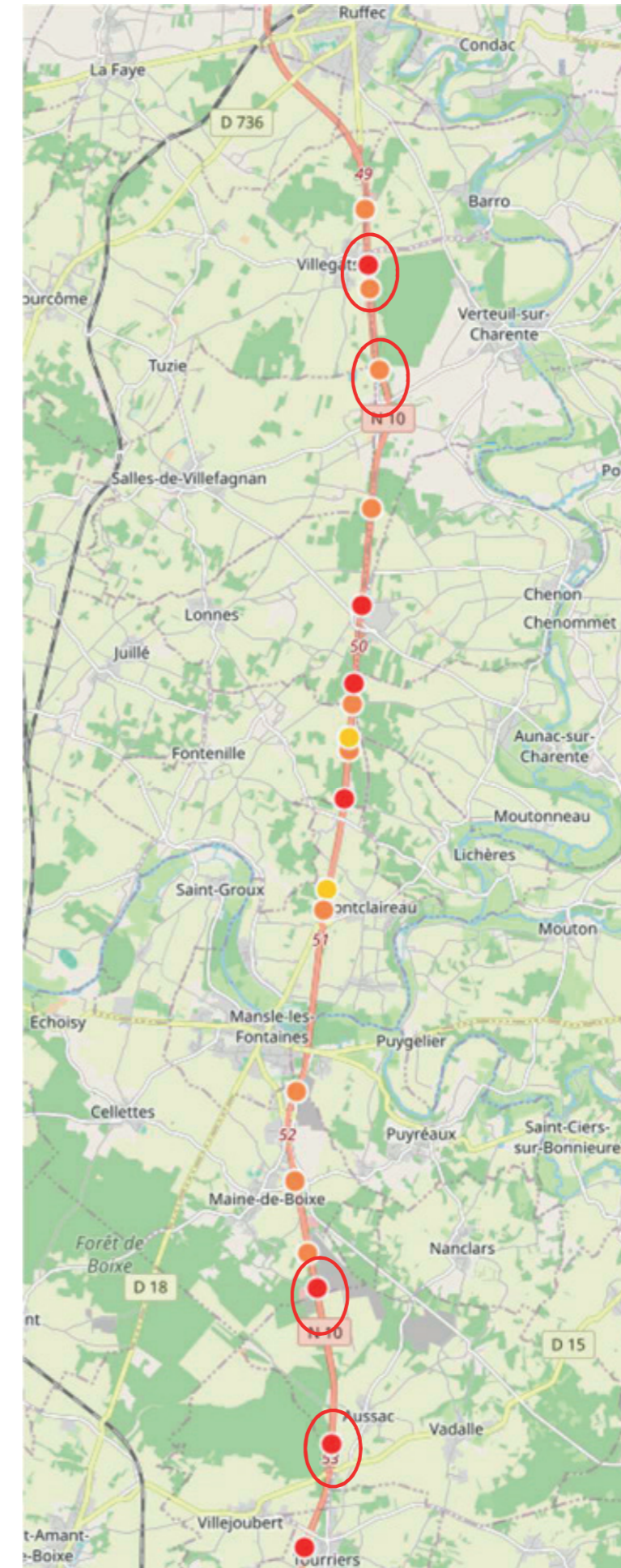
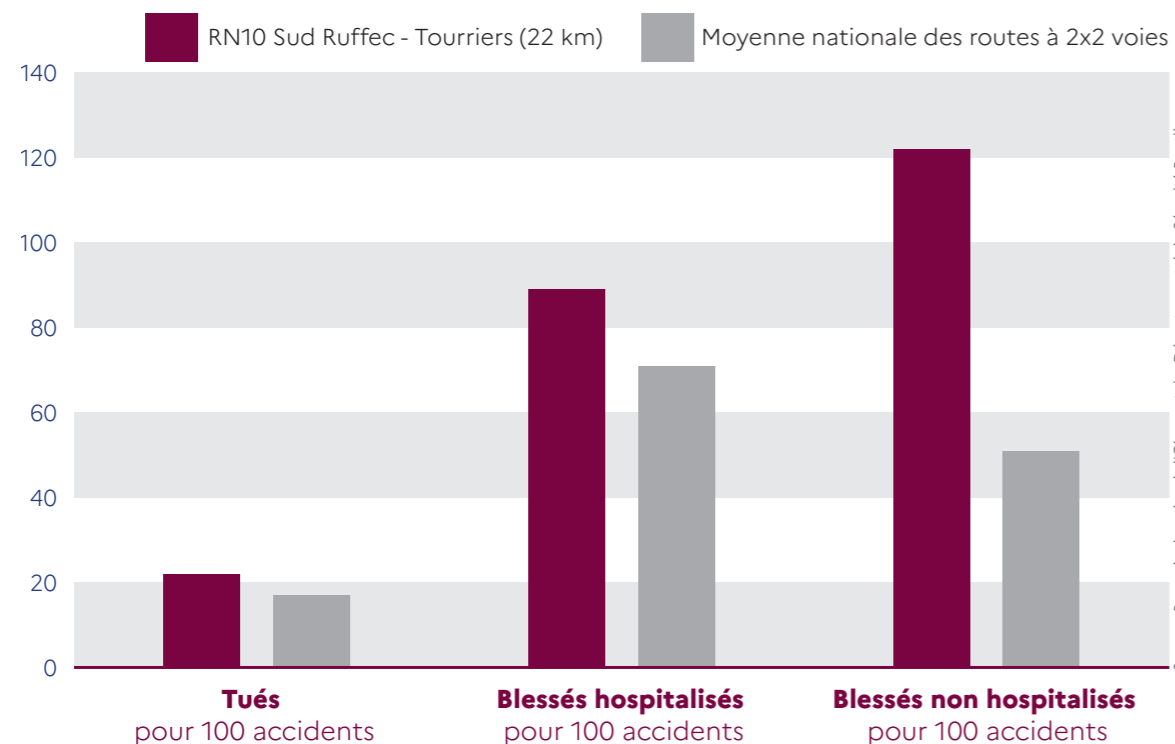
La traversée du terre-plein central est mise en cause, directement ou indirectement, dans quatre des cinq accidents survenus au droit des carrefours plans. Le cinquième est induit par une prise à contresens dont l'origine n'est pas précisée.

Plus récemment, le lundi 26 janvier 2026, un accident mortel s'est produit au niveau du carrefour-plan de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Ouest. L'accident est survenu lorsque la victime a voulu faire demi-tour au carrefour et a emprunté la voie de sortie à droite au lieu du tourne-à-gauche ; en s'engageant vers le terre-plein central, il a été percuté par un véhicule circulant à pleine vitesse dans le même sens.

UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ TRÈS PRÉSENT

Ces indices de gravité très élevés corroborent un sentiment de danger ressenti par beaucoup usagers, qui redoublent de vigilance à proximité de ces zones d'intersections. En effet la configuration des carrefours plans donne lieu à plusieurs comportements accidentogènes.

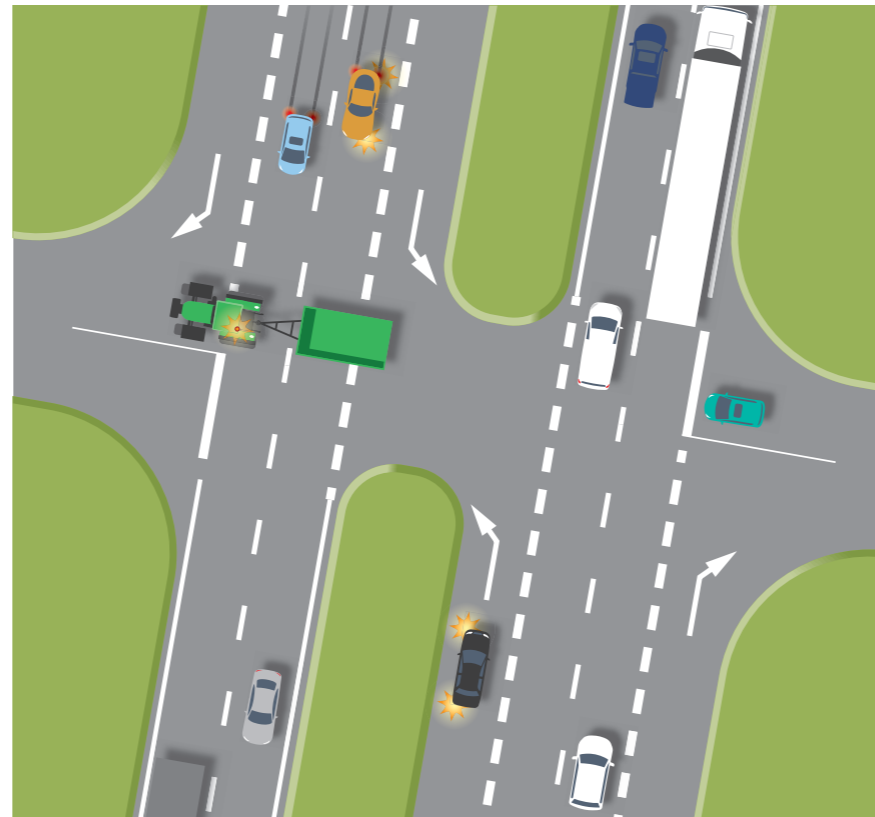
Comparaison de l'accidentologie sur la RN10 et les routes nationales



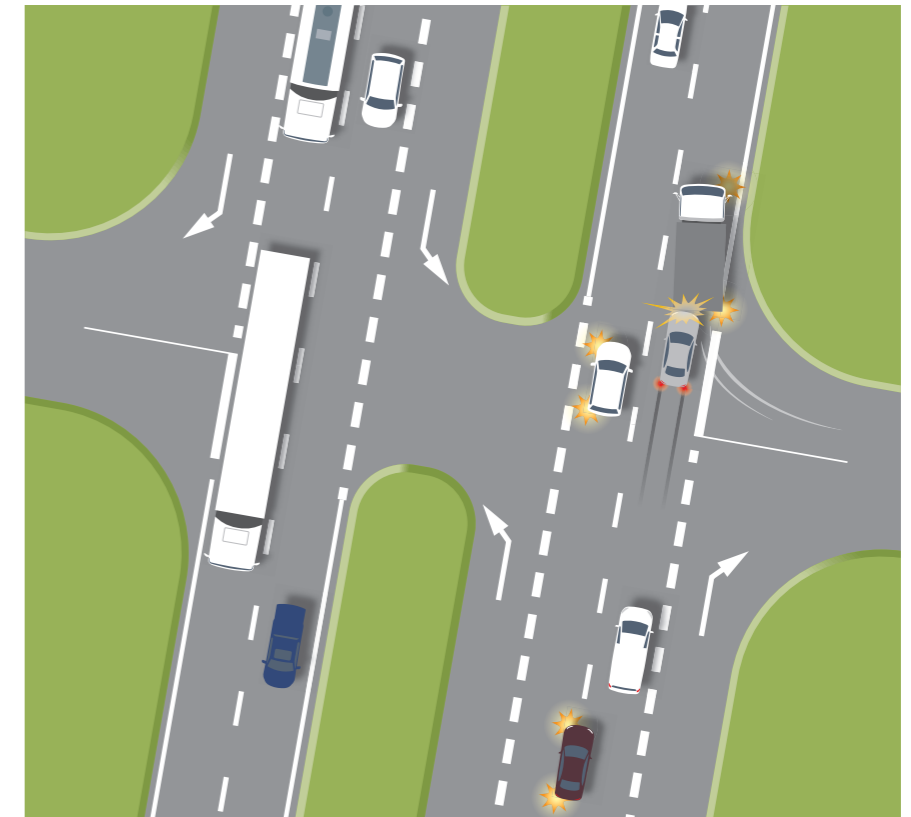
Localisation des accidents corporels dans la section d'étude entre 2010 et 2026.



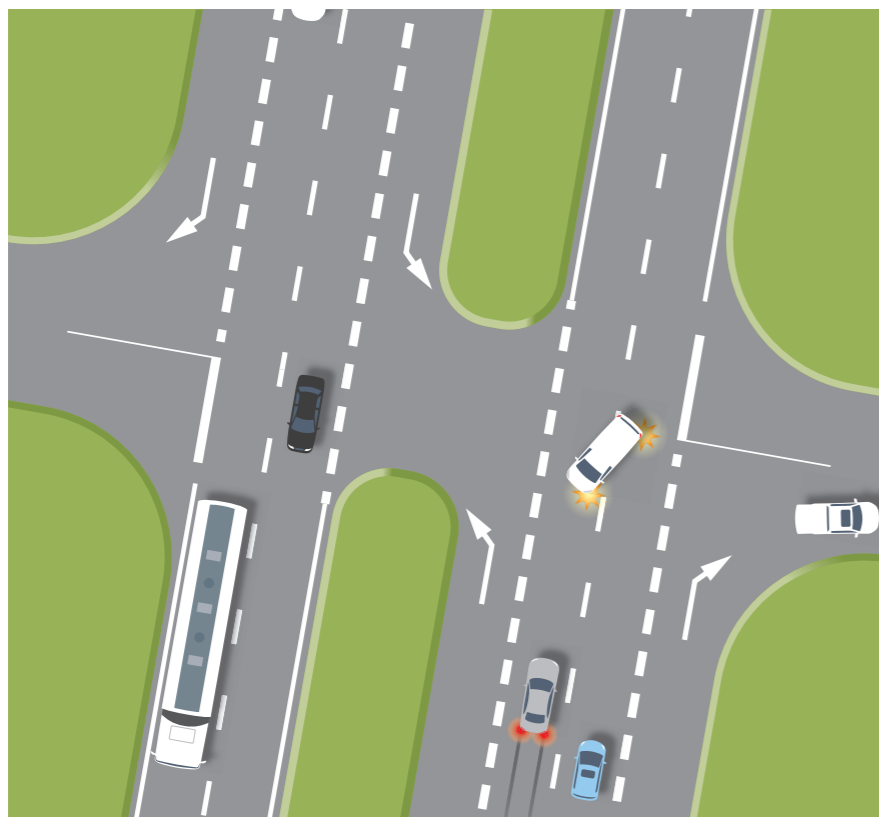
Difficulté de traversée, amplifiée par la configuration du carrefour (interception de 4 voies de circulation à vitesse élevée, nécessité de traverser en 2 temps).



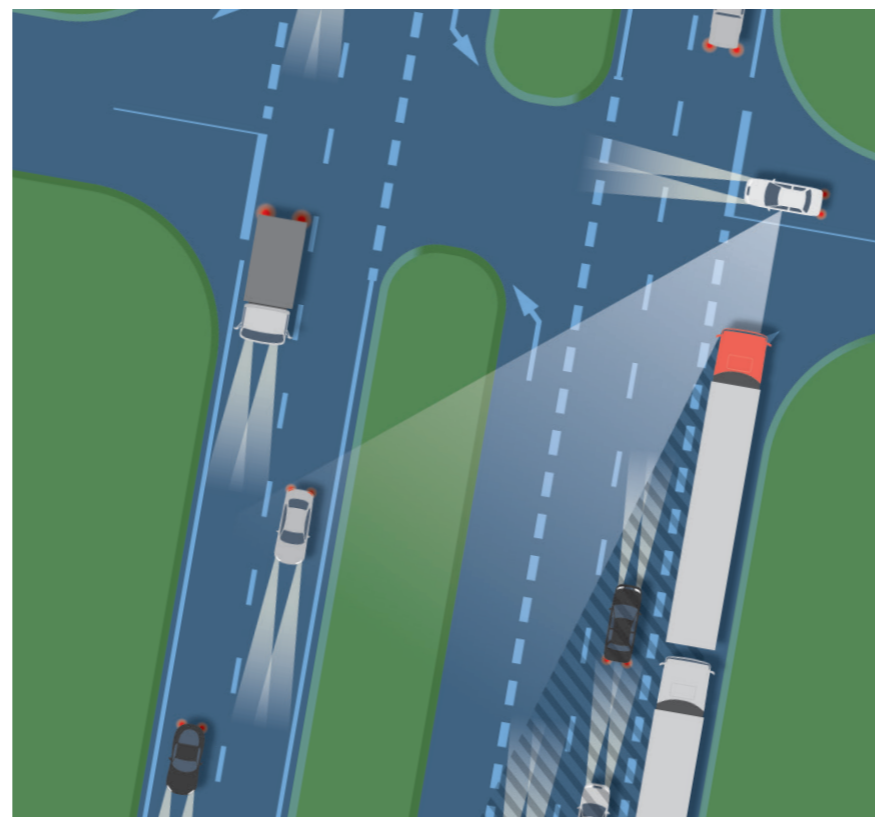
Risque accru dans le cas des véhicules lents (tracteurs, vélos) dont la durée de traversée est élevée.



Absence de voie d'insertion pouvant causer des collisions par l'arrière (vitesse d'insertion trop faible par rapport aux véhicules arrivant par l'arrière).



Prise à contresens : malgré les panneaux sens interdit, des usagers peuvent mal comprendre le carrefour et s'engager à contresens.



Mauvaise visibilité en raison de la présence de poids lourds sur la bande d'arrêt d'urgence (capacité insuffisante dans les aires).

Le risque prend plusieurs formes

Le risque le plus évident pour les usagers de la RN10 est celui de voir un véhicule s'engager dans la traversée de la double voie. Ce risque est accru s'il s'agit d'un véhicule lent (tracteur, vélo, cyclomoteurs) ou long (camion, autobus).

Le danger provient aussi des véhicules dont l'insertion sur la voie de droite de la RN10 est trop lente, en raison de l'absence ou de la faible longueur des bretelles.

Enfin, la présence de poids lourds en stationnement sauvage sur la bande d'arrêt d'urgence réduit la visibilité et constitue un facteur aggravant (intervention plus complexe pour les services d'urgence, risque de sur accident).

Plus rare, mais aussi plus grave, la DIR Atlantique fait état de circulations à contresens, notamment aux abords des aires de repos et des carrefours plans, favorisées par cette configuration particulière.

QUELQUES EXEMPLES DE SITUATIONS À RISQUE

Les services de l'État ont installé durant quelques semaines des caméras sur les carrefours plans d'Aussac-Vadalle et de Villegats. Malgré la qualité limitée des images, les clichés obtenus attestent de la récurrence des situations à risque.



Un poids lourd tourne à gauche vers la Belle Cantinière mais sa remorque dépasse hors du terre-plein central.



2 voitures en perpendiculaire sur le terre-plein central du carrefour.



4 véhicules se retrouvent simultanément sur le carrefour de Villegats.



Un cycliste traverse le carrefour de Villegats.



Des piétons traversent la RN10 au carrefour de Villegats alors que des véhicules veulent accéder au terre-plein central.



Un tracteur traverse le carrefour de Villegats alors que la circulation est dense.

AUTOBUS, ENGIN AGRICOLES : DES VÉHICULES QUI APPELLENT UNE VIGILANCE PARTICULIÈRE

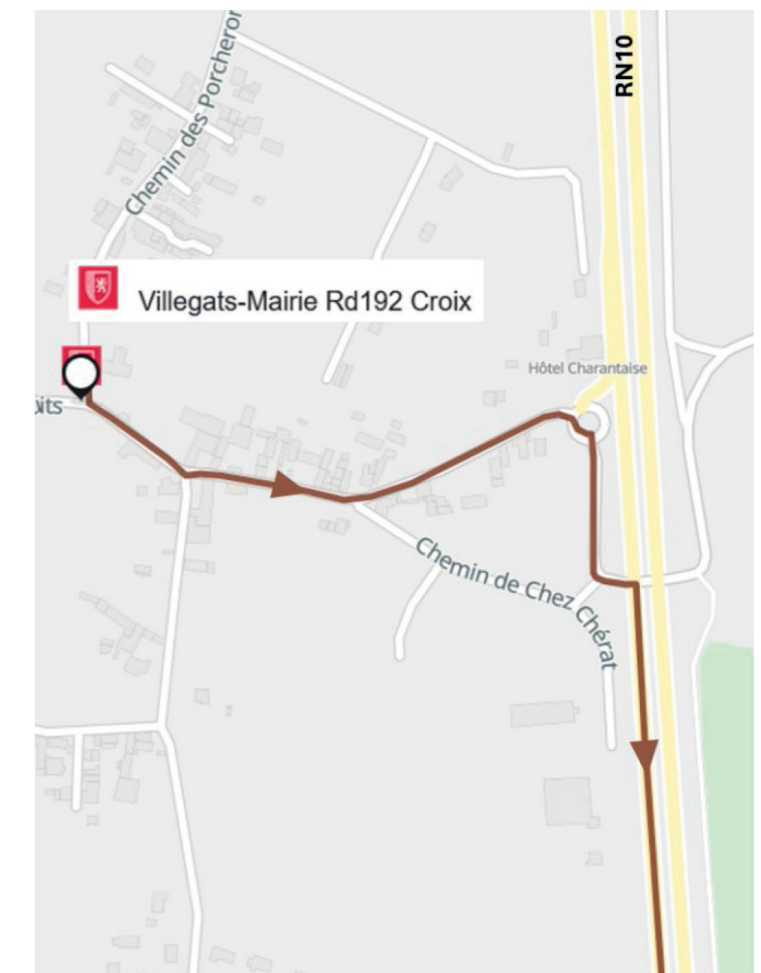
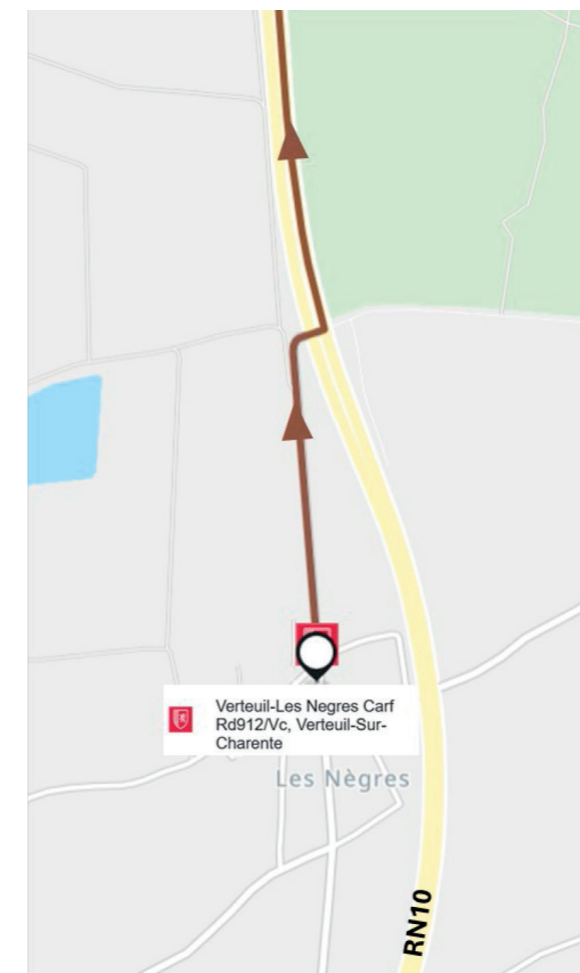
Outre les véhicules légers et les véhicules de transport de marchandises, des bus et des engins agricoles empruntent ou traversent la RN10.

Concernant les autobus, certains circuits scolaires empruntent la RN10, et la traversent parfois, pour desservir les établissements de Saint-Amant-de-Boixe, de Mansle-les-Fontaines et de Ruffec. Sur les neuf itinéraires concernés, huit utilisent les ouvrages déjà existants (échangeurs et demi-échangeurs, ouvrages de franchissement, etc.). Seul le circuit « Chasseneuil 10 » reliant Mansle et Chasseneuil via Villegats notamment, doit emprunter le carrefour plan de Villegats pour desservir l'arrêt « Villegats Mairie ».

La ligne de cars régionaux L120 Ruffec-Mansle-Angoulême emprunte la RN10 sur une large

partie de son trajet. Deux arrêts nécessitent d'utiliser les carrefours plans : l'arrêt « Verteuil (les Nègres) » nécessite de traverser partiellement la RN10 par deux fois (en sortie via la voie de tourne à gauche, puis en entrée), au niveau des carrefours dits des Nègres, pour sortir et se réinsérer sur la route nationale. L'arrêt « Villegats Mairie » est également desservi dans le sens nord-sud et nécessite une manœuvre de réinsertion sur la RN10 au niveau du carrefour de Villegats (voir ci-contre).

Les engins agricoles ne sont pas autorisés sur la RN10. Cependant, certains traversent les carrefours, notamment au moment des moissons. Le sud du territoire semble davantage concerné par cette problématique.



1.5.

Milieu naturel dans les zones d'étude

LES ZONES DE PROTECTION

L'aire d'étude est entourée par des espaces naturels reconnus pour leur intérêt écologique, dans un rayon de 5 km autour des zones d'étude. Seuls certains font l'objet d'une sauvegarde légalement contraignante, mais tous sont pris en compte lors de projets d'aménagements du territoire.

LA ZNIEFF DE LA FORÊT DE BOIXE : UNE ZONE SENSIBLE AU CONTACT DES CARREFOURS PLANS

La Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de la Forêt de Boixe est une ZNIEFF de type I, qui recouvre un massif forestier constitué sur un plateau calcaire. La ZNIEFF comprend plusieurs espèces floristiques menacées au niveau régional, dont l'Épiaire Héraclée et l'Astragale pourpre.

Le périmètre de cette ZNIEFF borde les carrefours plans d'Aussac-Vadalle et de Maine-de-Boixe Ouest sur leur flanc ouest, entourant à la fois le restaurant routier La Belle Cantinière et l'aire de repos Maine-de-Boixe Ouest.

LES ZONES DE PROTECTION CONTRACTUELLE ET DE MESURES COMPENSATOIRES

La zone de protection spéciale (ZPS – site Natura 2000) de la Vallée de la Charente en amont d'Angoulême se situe à l'ouest des carrefours plans de la zone sud, et remonte au nord jusqu'à l'est de Mansle-les-Fontaines, traversant ainsi la RN10. Il s'agit d'une zone de 4 000 hectares, abritant notamment des visons d'Europe, une espèce protégée au niveau national. Elle se prolonge au nord par la ZNIEFF de type I Vallée de la Charente entre Condac et Barrot, située dans l'aire d'étude nord à bonne distance de l'axe.

On retrouve également plusieurs zones soumises à des mesures compensatoires, notamment à des mesures de renaturation d'habitats



favorables pour des espèces faunistiques. Elles sont liées à la construction de la Ligne à Grande Vitesse Sud-Europe-Atlantique, entre Tours et Bordeaux. On peut citer à proximité directe trois zones comprises dans la ZNIEFF de la Forêt de Boixe, ainsi qu'une zone située entre les carrefours plans de Villegats et des Nègres Nord, à environ un kilomètre à l'est de la RN10.

LES AUTRES ZONES DE SENSIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE

On recense d'autres zones sensibles, situées entre un et cinq kilomètres environ des carrefours, comme le montre la carte ci-contre.

La Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) de la Plaine de Villefagnan, située à 4 km à l'ouest des carrefours nord. La zone est l'une des deux zones de survivance de l'espèce Outarde canepetière en Charente. Les haies sont également très présentes sur cette zone, jouant un véritable rôle pour le maintien et le développement de l'avifaune.

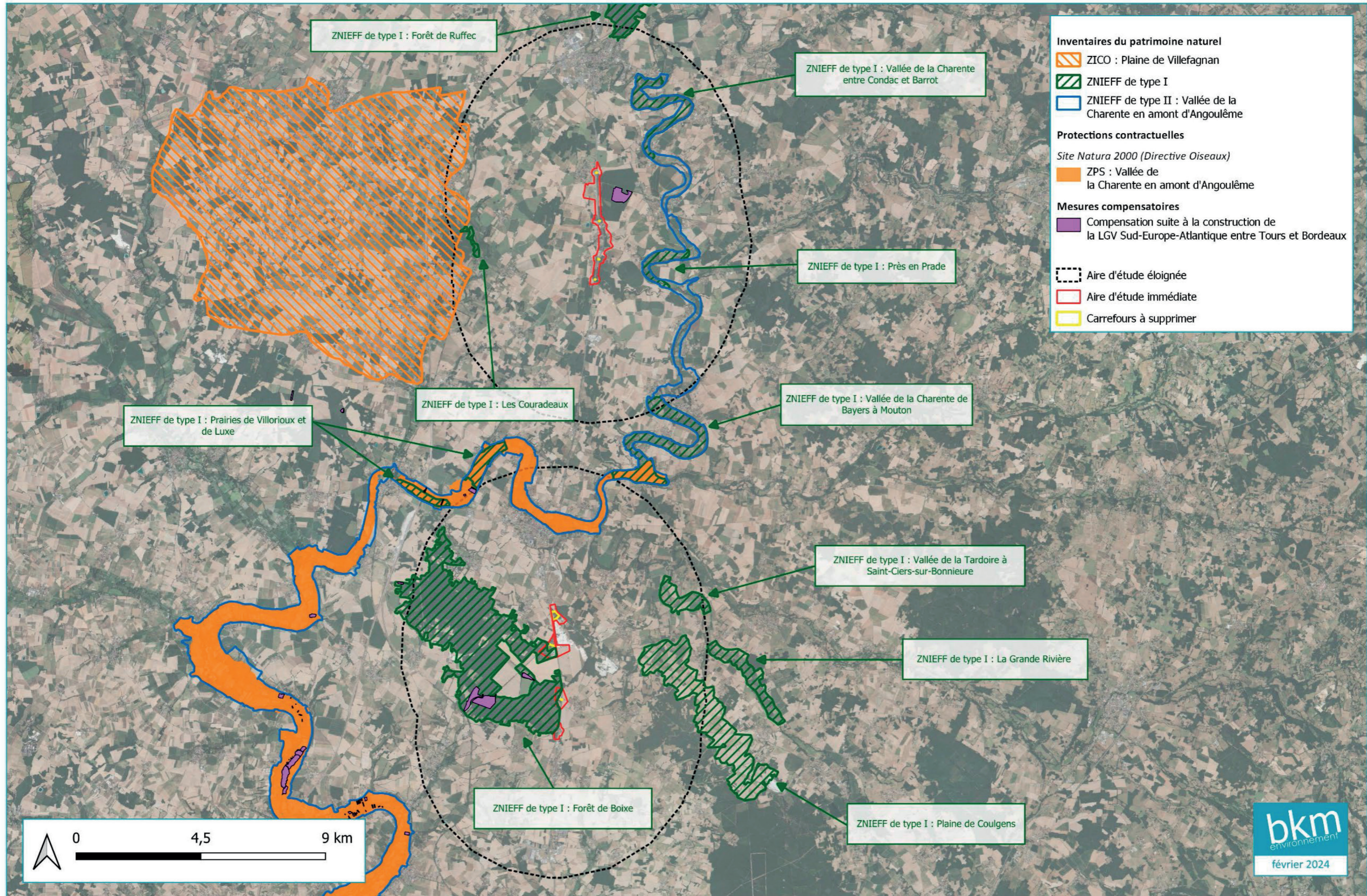
Neuf autres ZNIEFF de type I interceptent partiellement les aires d'étude du projet sans présenter de proximité directe avec la RN10.

Quelques points de lexique

Les ZNIEFF sont des zones qui abritent une ou des espèces parmi les plus remarquables et les plus menacées du territoire régional. Ces zones font l'objet d'inventaire scientifique, et sont un élément d'expertise pris en compte dans les projets d'aménagements territoriaux, bien qu'elles n'aient pas de portée réglementaire. On distingue les ZNIEFF de type I (très fort enjeu de préservation) des ZNIEFF de type II (grands ensembles naturels riches ou peu modifiés).

Les ZICO également n'ont pas de portée réglementaire : elles concernent les aires de distribution d'oiseaux sauvages (habitat, reproduction, etc.), selon une classification européenne.

Les zones soumises à des mesures compensatoires sont des zones qui font l'objet d'actions de réhabilitation, de restauration ou de création de milieux, ainsi que de mesures de gestion conservatoire, dans le cadre d'un projet d'aménagement alentour qui n'a pu ni éviter ni réduire suffisamment son impact sur l'environnement.



Fond de carte : Photographie aérienne IGN
Source : BD TOPO IGN 2023



LES HABITATS NATURELS

L'aire d'étude est composée de différents habitats naturels et anthropiques (on en recense plus d'une trentaine). Certains d'entre eux présentent des enjeux écologiques moyens (boisement de feuillus ; pré-bois calcicole), voire forts (pelouse sèche). Des espèces faunistiques ou floristiques présentes ou potentiellement présentes sur le territoire occasionnent aussi de forts enjeux localisés. Sont mis en avant ci-après les habitats et espèces soumis à ces enjeux forts.

Les pelouses sèches se retrouvent à proximité des aires de Maine-de-Boixe, du demi-échangeur de Tourriers-Nord et du carrefour des Nègres Nord. Ces pelouses abritent certaines espèces faunistiques aux enjeux écologiques avérés : l'Azuré du serpolet et le Moyen nacré ; et de nombreuses espèces floristiques, dont certaines patrimoniales, comme : la Digitale jaune, le Sceau-de-Salomon odorant, le Trèfle rougi, l'Inule des montagnes.

L'Epipactide de Müller est une espèce florale quasi menacée et protégée dans l'ex-région Poitou-Charentes. Un pied est localisé à proximité de La Belle Cantinière, et d'autres pieds sont potentiellement présents dans la zone sud.

L'Azuré du serpolet est un papillon dont l'espèce est en régression en France, avec un important réseau en Poitou-Charentes. Plusieurs individus ont été répertoriés au

niveau du demi-échangeur de Tourriers-Nord, ainsi qu'au niveau de l'aire de repos Maine-de-Boixe Est. D'autres secteurs sont propices à sa présence. Une autre espèce de papillon, l'Angus frêle, est également présente aux abords de l'aire de Maine-de-Boixe Est.

L'Œdicnème criard n'a pas été observé, mais des zones propices à son nichage et à sa présence se situent tout au long de la RN10, tout particulièrement à proximité de l'aire des Groies. Les effectifs de cet oiseau diminuent du fait des pratiques agricoles, de la chasse et des dérangements anthropiques.



Œdicnème criard.



Sceau de Salomon odorant.



Grue cendrée.

Des études environnementales détaillées pour l'enquête publique

Les études environnementales détaillées seront mises en œuvre sur la base du choix d'un scénario d'aménagement et seront présentées à l'occasion de l'enquête publique.



Barbastelle d'Europe.

Dans les prébois calcicoles et les boisements de feuillus âgés, il est observé un cortège diversifié de **chiroptères**, notamment la Noctule commune, la Pipistrelle de Nathusius et la Barbastelle d'Europe, qui utilisent ces milieux comme zones de chasse et de transit. La Digitale jaune (espèce assez rare) est aussi répertoriée.

La Grue cendrée, espèce migratrice et hivernante, constitue un enjeu très fort. Cependant, celui-ci est abaissé à « faible » dans l'aire d'étude. En effet, si les études indiquent un survol du secteur par des Grues cendrées (en dehors de leur couloir de migration principal), aucun stationnement de l'espèce n'a été signalé dans la zone d'étude. Des haltes ponctuelles restent néanmoins possibles.

Les continuités, ou corridors écologiques (zones de passage privilégiées par les espèces animales entre des zones d'habitat plus vastes), sont répertoriées au sein de l'aire d'étude. Quatre sont coupées par la RN10. Le projet de réaménagement des carrefours plans intègre cette donnée, avec pour objectif de ne pas couper davantage de continuités écologiques, et même de permettre de restaurer des corridors lorsque cela est possible.

RESSOURCE EN EAU

Le secteur nord se situe à proximité du captage AEP (adduction d'eau potable) de Roche, situé à Verteuil-sur-Charente. Les quatre carrefours plans et leurs abords sont compris dans le périmètre de protection éloigné (PPE) du captage, bien que les arrêtés de déclaration d'utilité publique (DUP) de ce périmètre et la procédure de protection associée ne soient plus en vigueur. Les carrefours de Villegats et Les Nègres nord sont inclus dans l'aire d'alimentation du captage. Un programme d'action vise à y protéger la ressource en eau contre les pollutions diffuses.

Au nord, les carrefours plans sont à proximité directe de zones de prélèvement pour l'irrigation. Au sud, deux points de rejet d'eau des collectivités se situent proches du carrefour de Maine-de-Boixe. Ces deux secteurs font l'objet de classement :

- en zones de répartition des eaux (insuffisance des ressources par rapport aux besoins) ;
- en zones vulnérables à la pollution par les nitrates d'origine agricole ;
- en zones sensibles à l'eutrophisation (rejets trop importants de phosphore et/ou d'azote).

En ce qui concerne les eaux souterraines, l'ensemble de l'aire d'étude est classé en « Zone fortement vulnérable ».

1.6.

Milieu humain dans les zones d'étude

POPULATION DANS LA ZONE D'ÉTUDE

Le territoire est constitué majoritairement de villages ruraux de moins de 1 000 habitants. Ruffec fait figure de pôle principal et concentre près de 10 % de la population (3 370 habitants en 2020) ainsi que 30 % des emplois. Le pôle secondaire est Mansle-les-Fontaines (environ 2 100 habitants).

Les communes limitrophes de l'axe comptent souvent des hameaux qui fractionnent l'habitat et doivent être pris en compte en matière de desserte (exemples : Le Courreau à Maine-de-Boixe, Puypéroux à Villejoubert, Fenêtre à Tourriers, Villegats à Courcôme, Les Nègres entre Salles-de-Villefagnan et Verteuil-sur-Charente).

Le tableau ci-dessous présente la population des communes situées le long de la section et à proximité

| | |
|------------------------------|-------|
| Aussac-Vadalle | 549 |
| Barro | 410 |
| Courcôme | 801 |
| Lonnes | 188 |
| Maine-de-Boixe | 476 |
| Mansle-les-Fontaines | 2 092 |
| Nanclars | 210 |
| Verteuil-sur-Charente | 588 |
| Villejoubert | 367 |
| Salles-de-Villefagnan | 313 |
| Tourriers | 787 |

On observe une dynamique de croissance démographique, même faible, sur les 50 dernières années. Seules Salles-de-Villefagnan et Verteuil-sur-Charente voient davantage diminuer leur population.

ACTIVITÉ AGRICOLE

Le territoire traversé par ce tronçon de la RN10 est principalement agricole. Les grandes cultures dominent : céréales (blé, orge, etc.), oléagineux, fourrages, prairies, tournesols. Plus rares, des activités d'élevage sont aussi présentes. Le territoire se caractérise par une majorité de grandes exploitations (130 hectares en moyenne) avec peu de haies.

La présence de nombreuses exploitations a des effets sur la RN10. Des exploitants doivent traverser la route nationale à bord de leurs engins agricoles, notamment en période de moisson. Lorsqu'ils empruntent les carrefours plans, cela pose un problème de sécurité. S'ils transitent par les passages inférieurs sécurisés, cela pose des questions de dimensionnement.

Le Conseil départemental et la Chambre d'Agriculture de Charente ont d'ores et déjà pointé du doigt le fait que certains ouvrages de franchissement inférieurs de la RN10 ne sont pas suffisamment hauts pour laisser passer les engins dont la hauteur dépasse 4,50 mètres.

PAYSAGE & PATRIMOINE

Dans le secteur nord, la RN10 traverse le grand plateau agricole du Ruffecois, un territoire façonné par l'agriculture céréalière. Le secteur sud fait partie de la bande boisée du Ruffecois : le terrain y reste plat, mais le boisement y est beaucoup plus dense.

La création de nouveaux échangeurs et franchissements pourrait modifier le paysage en raison de l'emprise au sol des équipements



Plaine agricole longeant la RN10.

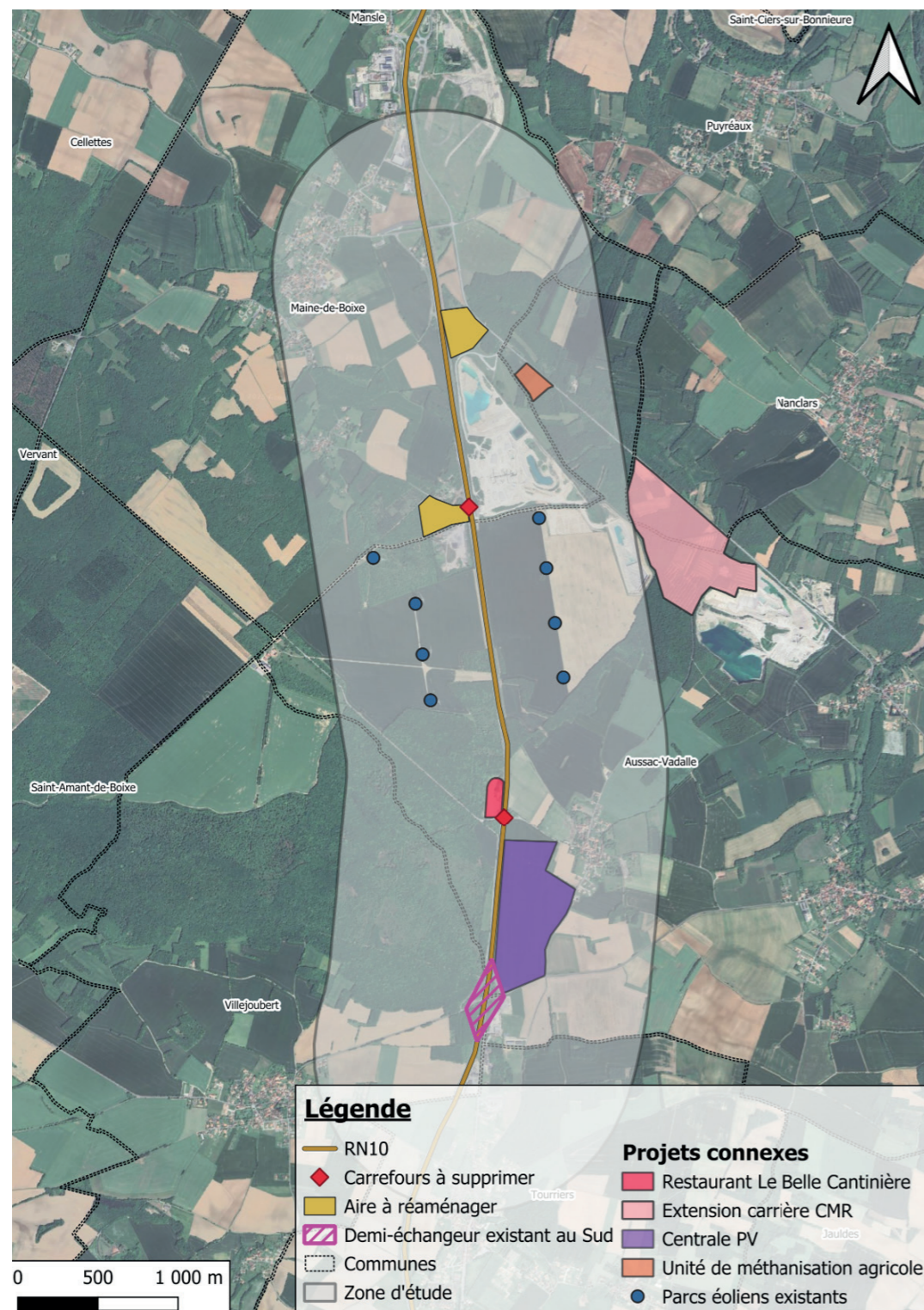


Verteuil-sur-Charente.

à réaliser, plus ou moins importante selon les solutions techniques.

Verteuil-sur-Charente est classé en site patrimonial remarquable (SPR), du fait de la conservation de nombreux monuments médiévaux, dont certains sont classés ou inscrits aux Monuments historiques (château, église, couvent des Cordeliers, etc.). L'aire du SPR englobe une partie de la RN10 et affecte les trois carrefours les plus au nord, même si les monuments sont situés dans le bourg.

Le territoire est par ailleurs maillé de zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA) : sur ces zones, tout projet susceptible d'avoir un impact sur le sous-sol doit faire l'objet de fouilles archéologiques préventives. C'est notamment le cas du carrefour plan des Nègres Sud. Les autres ZPPA sont plus éloignées de la RN10, mais pourraient concerner de nouveaux aménagements (échangeurs, etc.).



ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES À PROXIMITÉ DE L'AXE

LES CARRIÈRES

À proximité des aires de repos de Maine-de-Boixe, trois carrières sont exploitées :

- La carrière GSM (filiale de Heidelberg Materials) : 73 hectares exploités jusque 2047 (autorisation d'extension pour 30 ans obtenue en 2017) avec un accès depuis la RD40, via l'échangeur de Mansles-Fontaines ;
- La carrière Garandau, à cheval sur Aussac-Vadalle et Nanclars, en cours d'agrandissement (28 ha supplémentaires) ;
- La carrière de G2 Pierres à Vervant (5 km à l'ouest de Maine-de-Boixe).

LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ

Près de 25 éoliennes sont implantées à proximité du tronçon, dont 8 sont réparties de part et d'autre de la RN10 entre les carrefours plans du secteur sud.

Deux projets énergétiques sont à l'étude au sud du tronçon :

- Un parc solaire au sol à l'est de la RN10, entre le carrefour d'Aussac-Vadalle et le demi-échangeur de Tourriers Nord ;
- Une unité de méthanisation agricole à Aussac-Vadalle, le long de la RD40, à l'est de la carrière GSM, qui pourrait voir le jour à l'horizon 2028.

ACTIVITÉS LIÉES À LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Le restaurant La Belle Cantinière accueille jusqu'à 160 véhicules par jour dont la moitié de poids lourds.

Sa clientèle est très majoritairement constituée d'usagers en transit sur la RN10, et notamment de conducteurs de poids lourds. Des bornes de recharge électrique sont en service sur le parking. L'entreprise DFL Transport se situe également à proximité de l'échangeur de Tourriers Nord ; la carrière Garandau en est un client majeur.

LES ZONES D'ACTIVITÉ

La zone d'activités de Villegats, directement accessible par le carrefour du même nom, accueille également un fournisseur de matériel agricole et un dépanneur agréé pour intervenir sur la RN10.

Un projet de mise en place d'une zone économique au niveau du lieu-dit « La belle Cantinière » est en phase amont de développement.

QUALITÉ DE L'AIR ET ENVIRONNEMENT SONORE

Les études réalisées en 2024 ont permis de mettre en évidence que les alentours de la RN10 se situaient globalement dans une zone d'ambiance sonore modérée. Ponctuellement, les seuils peuvent néanmoins être dépassés (aux abords de Villegats par exemple). Sur ce sujet, l'Etat promeut une démarche volontaire de traitement au cas par cas des habitations qui dépassent déjà les seuils réglementaires de nuisances sonores.

En ce qui concerne la qualité de l'air, les données de long terme recueillies le long de la RN10, à Villeneuve, au sud du projet, montrent que les concentrations en dioxyde d'azote (NO2) et en particules fines (PM10 et

PM2,5) sont inférieures aux valeurs réglementaires, et aux valeurs guides de l'OMS (exception faite dans ce dernier cas des PM2,5). Des analyses spécifiques menées sur le tronçon étudié concluent à un seuil de NO2 et de PM10 largement inférieur aux seuils réglementaires, et la plupart du temps inférieur aux valeurs guides de l'OMS. La qualité de l'air peut ainsi être qualifiée de « bonne » à « moyenne ».

Le projet de réaménagement des carrefours plans de la RN10 n'a pas vocation à faire évoluer significativement les trafics actuellement constatés sur la RN10. En revanche, il relèvera la vitesse maximale autorisée (de 90 à 110 km/h) et il pourrait localement, sur certains axes secondaires, engendrer une augmentation du trafic, ce qui pourrait avoir des effets sur la qualité de l'air ou sur l'ambiance sonore aux abords des axes routiers concernés.

Les obligations du maître d'ouvrage

Si l'opération modifie les caractéristiques de l'axe et induit une augmentation significative du niveau sonore au niveau des habitations, le maître d'ouvrage est soumis à des obligations réglementaires. Il peut alors être amené à présenter dans les phases ultérieures du projet des mesures de réduction du bruit.

2

Quels sont les objectifs du projet ?

La suppression des six carrefours plans ici présentés répond d'abord à une volonté ancienne et renouvelée de finaliser l'aménagement complet de la RN10. Ces travaux ont été déclarés d'intérêt général dès la fin des années 1990, et se poursuivent depuis, avec par exemple l'achèvement de la mise intégrale en 2x2 voies achevée en 2023.

De manière plus spécifique, l'opération présentée ici cible :

- l'amélioration de la sécurité ;
- le maintien d'une bonne desserte du territoire ;
- la limitation de l'impact sur les activités économiques ;
- la cohérence d'aménagement de l'itinéraire ;
- l'étude des solutions d'augmentation de la capacité de stationnement poids lourds des aires de repos de Maine-de-Boixe.

2.1. Améliorer la sécurité de la RN10

Le projet présenté vise en premier lieu à accroître la sécurité routière du tronçon Ruffec-Angoulême de la RN10. Il doit permettre de résorber plusieurs éléments de dangerosité :

- Des carrefours plans dont la traversée (totale ou partielle) intercepte 2 à 4 voies d'une route où la vitesse des véhicules peut aller jusqu'à 90 km/h et où le nombre de poids lourds est élevé ;



Situation à risque sur le carrefour de Villegats.

2.2. Maintenir la desserte du territoire

La sécurisation des carrefours ne doit pas se faire au détriment des déplacements locaux. Les 6 carrefours plans décrits dans le chapitre précédent présentent des niveaux modérés d'utilisation en échange (100 à 700 véhicules par jour), mais ils sont néanmoins essentiels à la desserte fine des bourgs et hameaux du territoire.

La suppression de ces carrefours plans ne se fera pas sans des réaménagements annexes permettant la création de rétablissements de la voirie locale et de la mise en place d'itinéraires

- Des voies d'accélération absentes ou trop courtes, ne permettant pas l'insertion des véhicules à une vitesse satisfaisante ;
- Des carrefours parfois peu lisibles, sources de confusions, voire de comportements dangereux ;
- Des bandes d'arrêt d'urgence souvent encombrées par le stationnement sauvage des poids lourds en raison des capacités de stationnement insuffisantes sur les aires de repos.

Le projet doit ainsi permettre de mettre en place de nouveaux itinéraires plus sécuritaires, via des aménagements adéquats : voies d'insertion aux points d'entrée ; ouvrages de franchissement pour la traversée de la nationale ; etc. À l'issue de ces aménagements, la vitesse maximale sur la RN10 pourra être rétablie à 110 km/h sur l'intégralité de la section Angoulême-Ruffec.

de substitution. La desserte du territoire au niveau local sera conservée, avec l'intégration de nouveaux points d'échanges et/ou de nouvelles infrastructures de franchissement.

Le projet retenu à l'issue de la concertation tiendra compte de la diversité des usagers quotidiens des actuels carrefours plans. En particulier, les usages agricoles seront étudiés avec soin, de façon à ne pas nuire à l'activité économique du secteur, et à écarter les comportements routiers dangereux.

2.3. Limiter l'impact sur le développement économique

L'amélioration de l'accessibilité aux emplois et aux services, particulièrement pour les communes d'Aussac-Vadalle, Maine-de-Boixe, Villegats et Verteuil-sur-Charente, constitue une contribution significative aux politiques publiques. Le projet devra améliorer la desserte des pôles d'activités existants et futurs,

tels que la ZAE de Villegats ou le projet de zone d'activité de « La Belle Cantinière », tout en sécurisant les trajets domicile-travail qui représentent la majorité des flux locaux. Le projet vise à réduire autant que possible l'impact sur les activités économiques existantes, notamment les exploitations agricoles.

2.4. Assurer la cohérence d'aménagement de l'itinéraire

En résorbant ces zones d'insécurité, l'opération permettra de rétablir la vitesse maximale autorisée à 110 km/h sur l'intégralité de la section Angoulême-Ruffec, contre 90 km/h actuellement au droit des carrefours. Cette évolution s'inscrit dans un

objectif plus global de cohérence d'aménagement sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN10 entre Poitiers et Bordeaux, en harmonisant les conditions de circulation et d'échanges avec la voirie locale, et en limitant les ruptures de vitesse.

2.5. Etudier l'augmentation de capacité des aires de repos

L'État dresse le constat de l'insuffisance capacitaire des aires de repos de Maine-de-Boixe Ouest et Est. Des travaux substantiels seront requis pour améliorer la capacité d'accueil des aires, particulièrement pour les poids lourds. En réduisant le stationnement sauvage, ces réaménagements permettront simultanément

d'améliorer la sécurité et les conditions de circulation sur les sections courantes.

Si l'étude des solutions envisageables fait bien partie du programme de l'opération de suppression des carrefours plans, le financement de la réalisation de ces travaux doit encore être précisé.

3

Comment supprimer les carrefours plans ?

L'enjeu du projet est de concilier la sécurité des usagers et la desserte des territoires. La dimension technico-économique est également cruciale : ainsi, remplacer chaque carrefour plan par un échangeur complet n'est ni possible économiquement (coût très élevé) ni souhaitable écologiquement (cumul d'équipements à fortes emprises).

Le travail conduit par l'État en lien avec les acteurs locaux a visé à définir 4 scénarios cohérents, où la complémentarité des équipements permet de concilier la sécurité et la mobilité locale.



Exemple d'aménagement envisagé.

3.1. Plusieurs approches techniques envisageables

La suppression des carrefours plans s'accompagne d'aménagements pour maintenir la desserte locale. Différentes approches peuvent être envisagées en fonction des besoins. Pour cette section de la RN10, trois approches techniques peuvent intervenir.

LES FRANCHISSEMENTS SIMPLES

LES ÉCHANGEURS ET DEMI-ÉCHANGEURS

LES RÉTABLISSEMENTS

L'approche méthodologique de l'État

La suppression des six derniers carrefours plans de la RN10 ne peut s'envisager sans aménagements permettant d'assurer la desserte locale.

Les ouvrages de franchissement et échangeurs/demi-échangeurs existants seront complétés par de nouveaux aménagements.

Chaque aménagement envisagé doit l'être au regard de ceux qui le sont à proximité, pour assurer une cohérence territoriale.

2
SECTEURS

Deux secteurs géographiques ont été retenus au vu de la proximité des carrefours plans :

- Le secteur Nord : carrefours de Villegats, des Nègres Nord et Sud, des Guillauds ;
- Le secteur Sud : carrefours de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest et d'Aussac-Vadalle.

6
VARIANTES

Six variantes ont été envisagées : trois pour la zone Nord, trois pour la zone Sud.

Chaque variante définit des aménagements pour l'ensemble des carrefours du secteur. Certains aménagements peuvent être communs à plusieurs variantes.

4
SCÉNARIOS

Quatre scénarios sont proposés dans cette concertation : chacun d'eux combine une variante pour le secteur Nord, et une à deux variantes pour le secteur Sud, afin d'assurer une cohérence territoriale. Il est proposé au public de discuter des scénarios (aménagements complets) décrits ensuite.

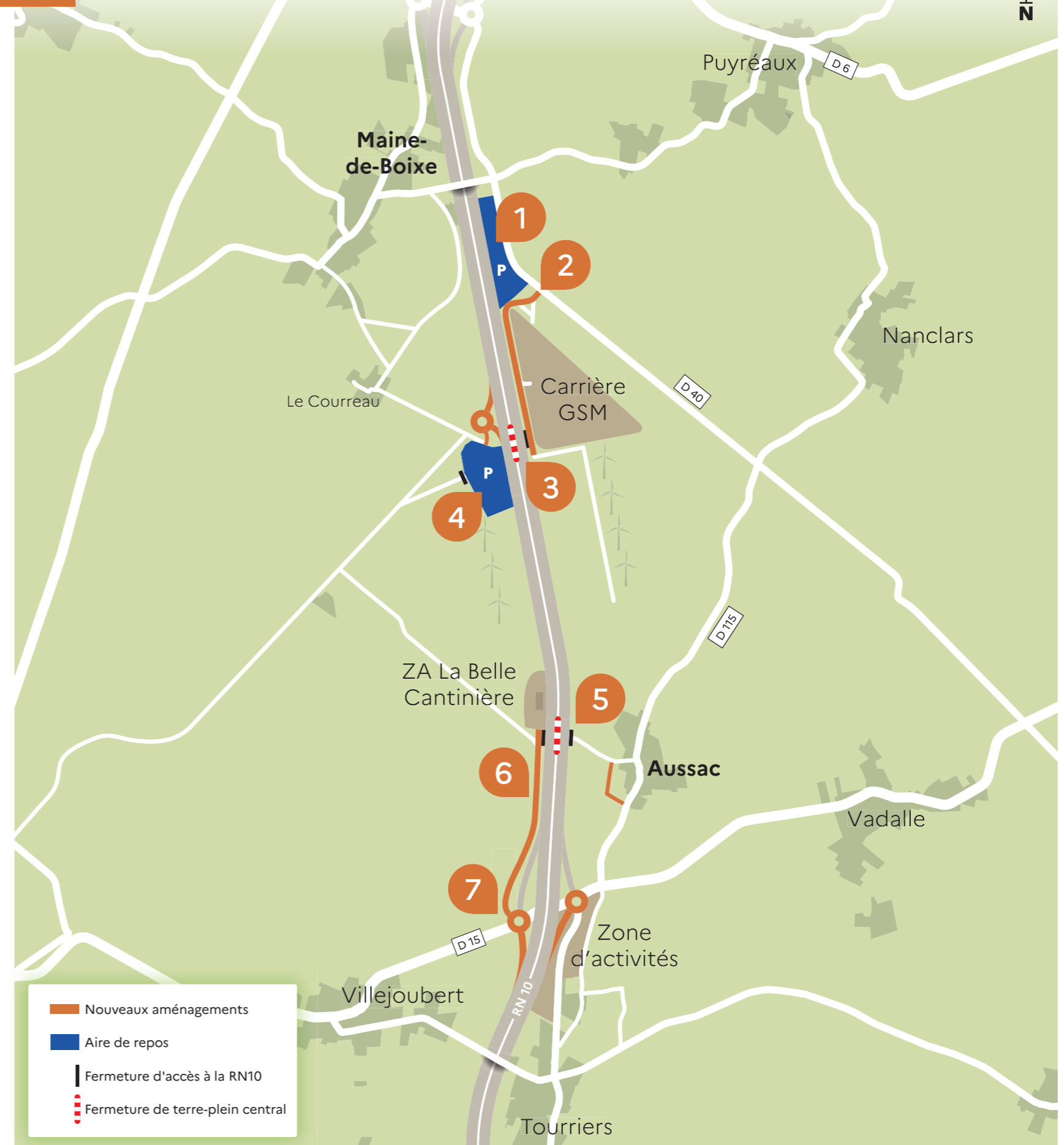
Ce dossier de concertation décrit dans un premier temps de manière détaillée les 6 variantes et leur fonctionnement. Ensuite, les 4 scénarios de concertations sont comparés sous la forme d'un tableau d'analyse multicritères.

Secteur Sud – Variante 1

Cette variante prévoit notamment de compléter l'échangeur de Tourriers-Nord. Des rétablissements consécutifs à la fermeture des carrefours plans sont prévus pour l'accès aux parcs éoliens et la zone d'activité «La Belle Cantinière.»

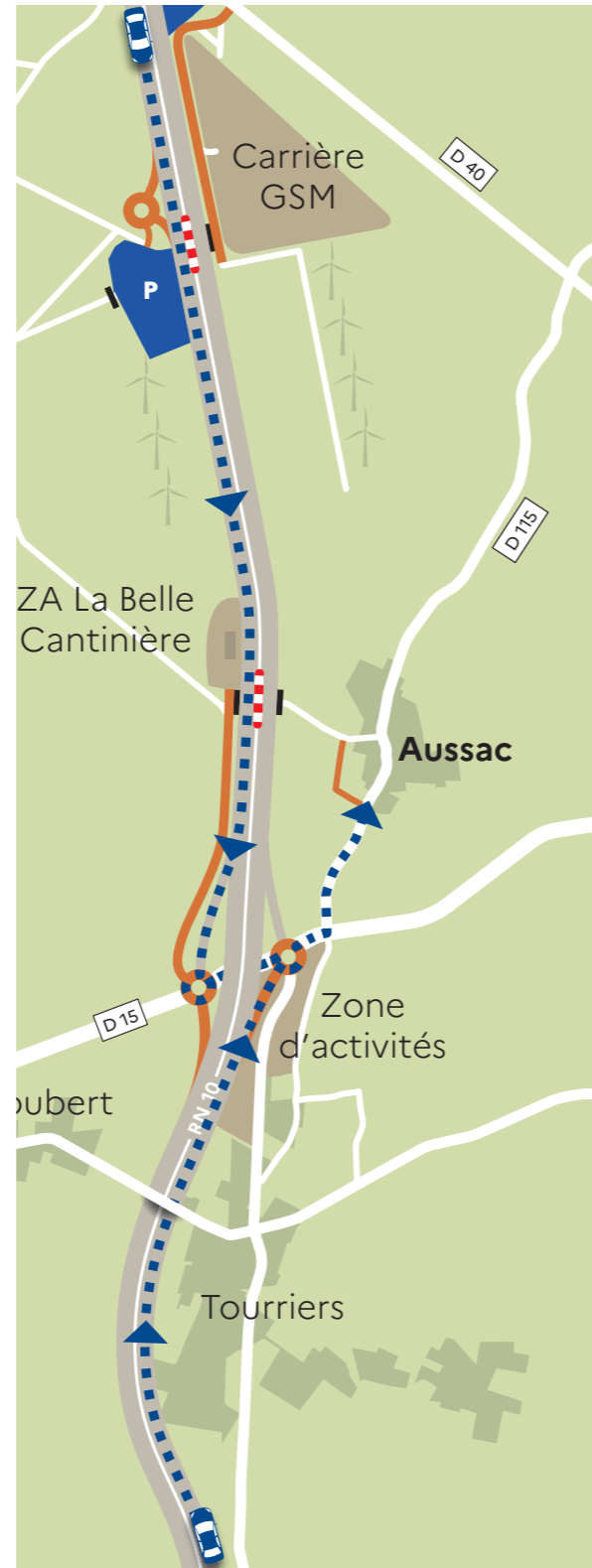
- 1** Aire de Maine-de-Boixe Est
Reconfiguration si nécessaire des bretelles d'accès et agrandissement du parking poids lourds (Objectif de 100 places environ).
- 2** Création d'une nouvelle voie pour l'accès d'exploitation aux parcs éoliens Est, aux champs et au bâtiment GSM depuis le nord, à partir de la RD40.
- 3** Fermeture de l'accès à la RN10 depuis la carrière et le parc éolien
Fermeture du terre-plein central : l'accès direct vers l'aire de Maine-de-Boixe Ouest est supprimé dans le sens de circulation vers Ruffec.
- 4** Aire de Maine-de-Boixe Ouest
Reconfiguration si nécessaire des bretelles d'accès et agrandissement du parking poids lourds (Objectif de 100 places environ).
Suppression de l'accès aux exploitations depuis l'aire de repos.
- 5** Suppression du carrefour-plan d'Aussac-Vadalle : fermeture de tous les échanges.
- 6** Rétablissement par l'aménagement de la route existante le long de la RN10 pour relier la zone d'activité « La Belle Cantinière » à l'échangeur de Tourriers Nord.
- 7** Réaménagement du demi-échangeur de Tourriers Nord en échangeur complet pour rétablir les accès entre Villejoubert, la zone d'activité « La Belle Cantinière » et Aussac-Vadalle à la RN10.
- 8** Aménagement d'un rétablissement agricole pour contourner le bourg d'Aussac.

TROIS VARIANTES SONT ENVISAGÉES POUR LE SECTEUR SUD. SI LES AMÉNAGEMENTS EN LIEN AVEC LES AIRES DE REPOS DE MAINE-DE-BOIXE (OUEST ET EST) SONT COMMUNS AUX TROIS, L'ACCÈS AU PARC ÉOLIEN ET LE DEVENIR DU DEMI-ÉCHANGEUR DE TOURRIERS NORD CONSTITUENT LES PRINCIPALES DIFFÉRENCES.





◀ **Accès à la Belle Cantinière**
 Accès par l'échangeur de Tourriers-Nord puis une voie latérale à l'ouest de la RN10.



▶ **Accès à Aussac-Vadalle**
 Accès par l'échangeur de Tourrier-Nord, quelle que soit l'origine puis via la RD15 et la RD115.



▶ **Accès au Courreau**
 L'accès depuis Angoulême se fait par l'échangeur de Mansle-les-Fontaines Sud, avant de traverser le bourg par la Rue Principale puis d'atteindre le Courreau. L'accès depuis Ruffec est inchangé.

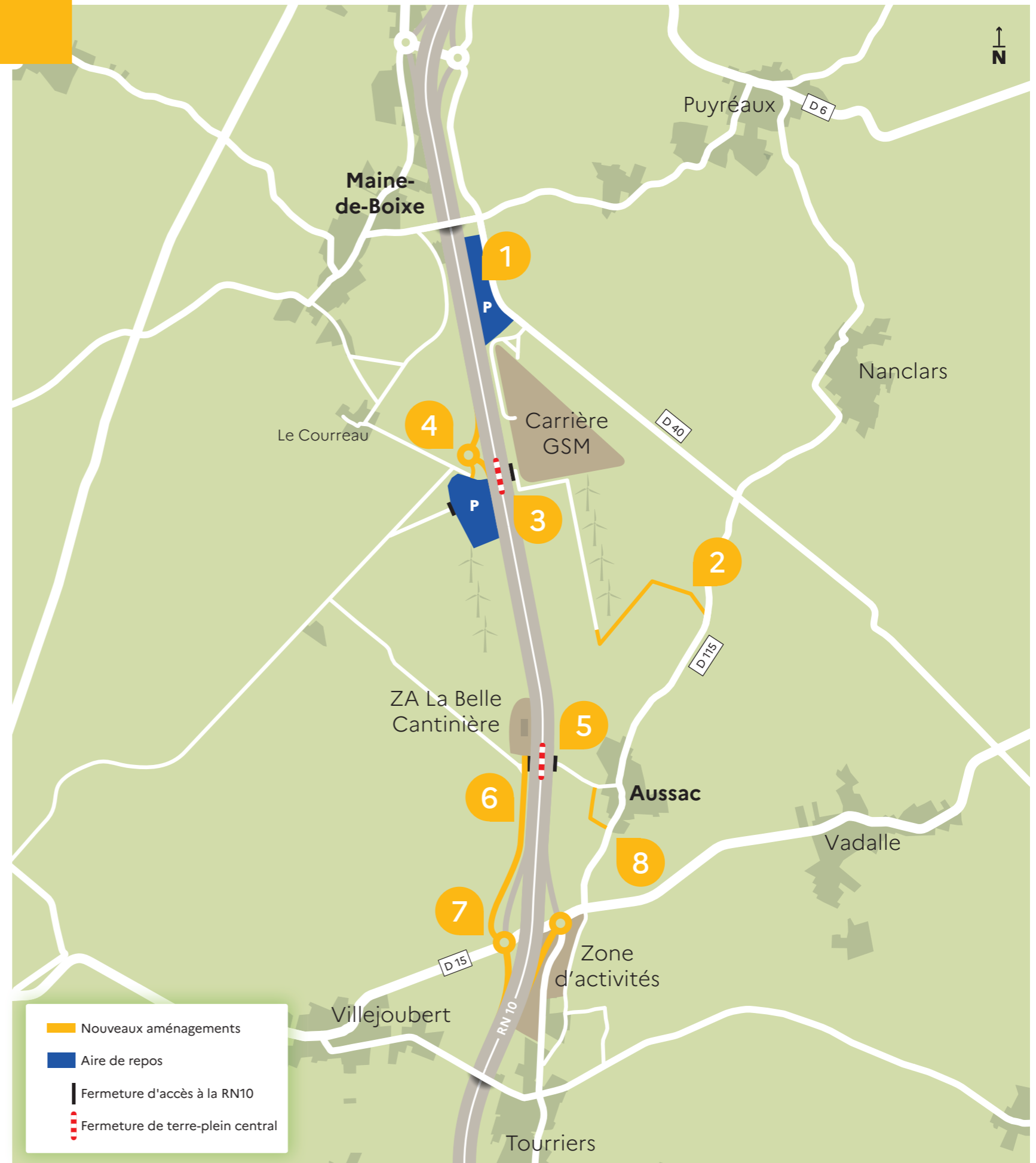
◀ **Accès au parc éolien**
 Accès d'exploitation depuis la RD40 puis une nouvelle voie située entre la RN10 et la carrière. Accès à la RD40 depuis le sud par l'échangeur de Tourriers-Nord ou depuis le nord par l'échangeur du Moulin à Vent (n°52)



Secteur Sud – Variante 2

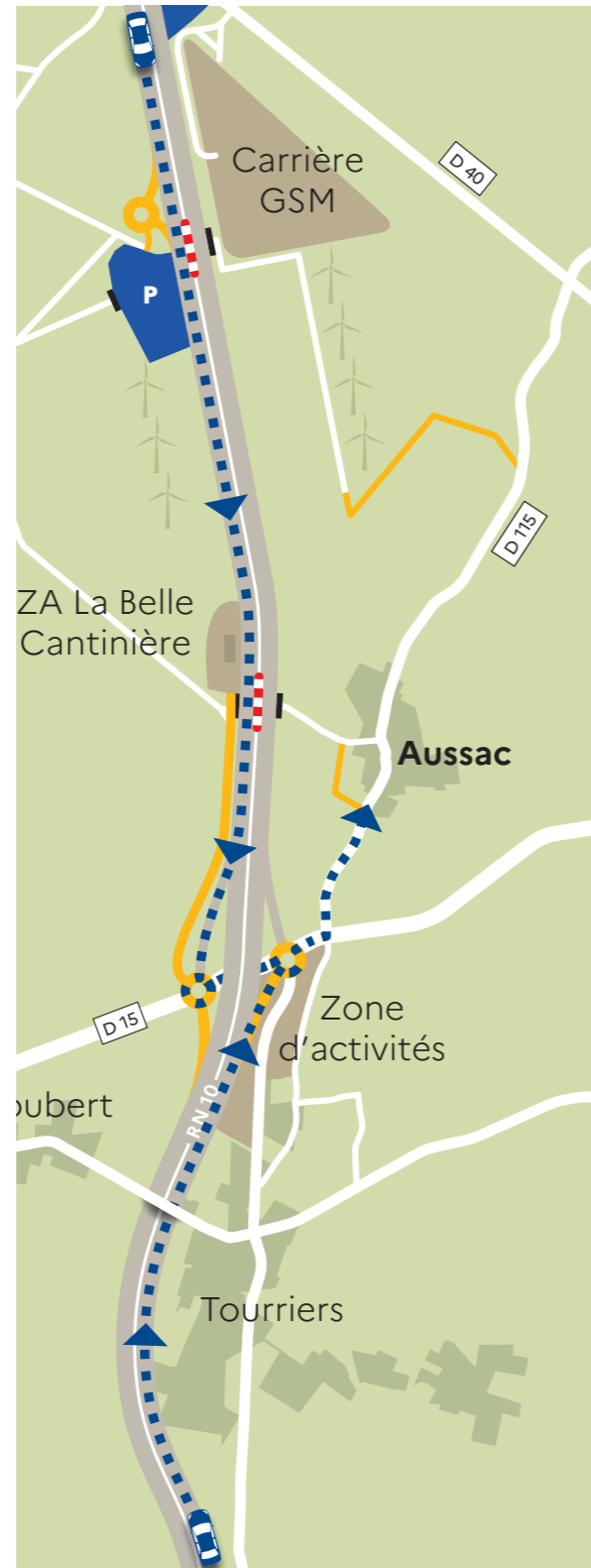
Cette variante est globalement identique à la variante 2, à l'exception de l'accès aux parcs éoliens et au bâtiment GSM.

- 1** Aire de Maine-de-Boixe Est
Reconfiguration si nécessaire des bretelles d'accès et agrandissement du parking poids lourds (Objectif de 100 places environ).
- 2** Création d'une nouvelle voie pour l'accès d'exploitation aux parcs éoliens Est, aux champs et au bâtiment GSM depuis le sud, à partir de la RD115.
- 3** Fermeture de l'accès à la RN10 depuis la carrière et le parc éolien
Fermeture du terre-plein central : l'accès direct vers l'aire de Maine-de-Boixe Ouest est supprimé dans le sens de circulation vers Ruffec.
- 4** Aire de Maine-de-Boixe Ouest
Reconfiguration si nécessaire des bretelles d'accès et agrandissement du parking poids lourds (Objectif de 100 places environ).
Suppression de l'accès aux exploitations depuis l'aire de repos.
- 5** Suppression du carrefour-plan d'Aussac-Vadalle : fermeture de tous les échanges.
- 6** Rétablissement par l'aménagement de la route existante le long de la RN10 pour relier la zone d'activité « La Belle Cantinière » à l'échangeur de Tourriers Nord.
- 7** Réaménagement du demi-échangeur de Tourriers Nord en échangeur complet pour rétablir les accès entre Villejoubert, la zone d'activité « La Belle Cantinière » et Aussac-Vadalle à la RN10.
- 8** Aménagement d'un rétablissement agricole pour contourner le bourg d'Aussac.





◀ **Accès à la Belle Cantinière**
 Fonctionnement identique à la variante 1 :
 Accès depuis l'échangeur de Tourriers-Nord
 puis une voie latérale à l'ouest de la RN10.



▶ **Accès à Aussac-Vadalle**
 Fonctionnement identique à la variante 1 :
 Accès depuis l'échangeur de Tourriers-Nord, quelle
 que soit l'origine puis via la RD15 et la RD115.



◀ **Accès au parc éolien**
 Accès d'exploitation depuis la RD115 puis une
 nouvelle voie qui conduit au parc par depuis le Sud.
 Depuis la RN10, l'échangeur de Mansle-Sud
 constitue l'accès le plus rapide à la RD115.

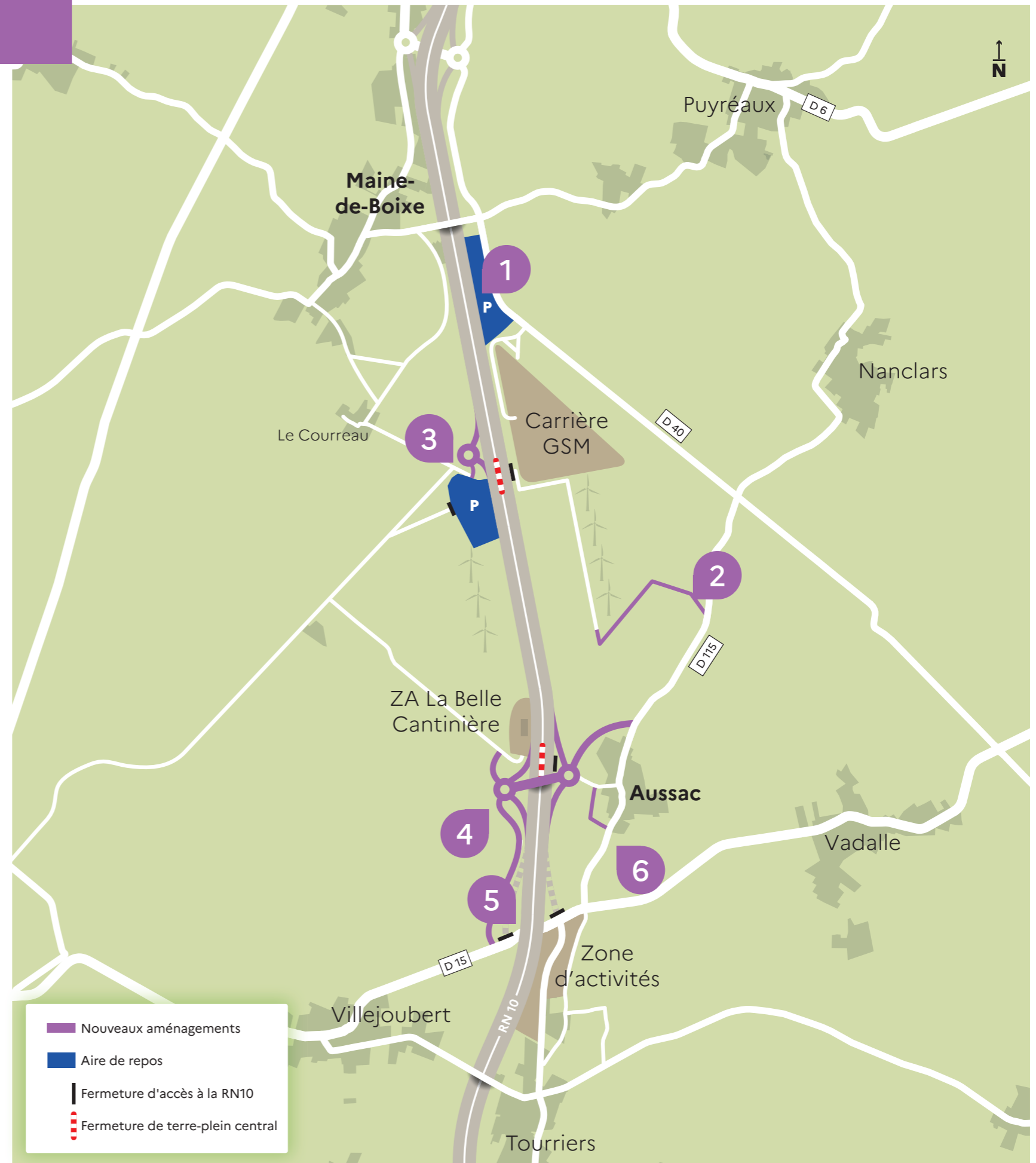
▶ **Accès au Courreau**
 Fonctionnement identique à la variante 1 : accès par
 l'échangeur de Mansle-les-Fontaines Sud puis traversée
 de Boixe. L'accès depuis Ruffec est inchangé.

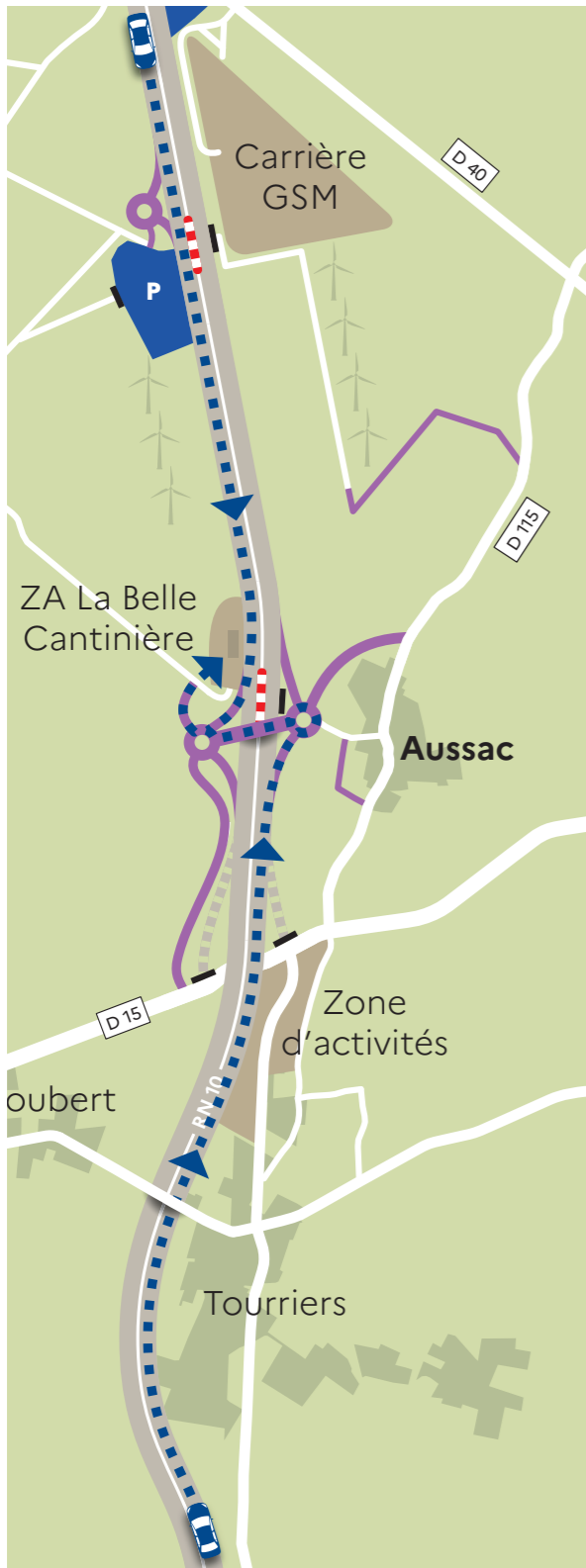


Secteur Sud – Variante 3

La caractéristique majeure de cette variante est création d'un échangeur complet à Aussac-Vadalle, en remplacement du demi-échangeur de Tourriers-Nord.

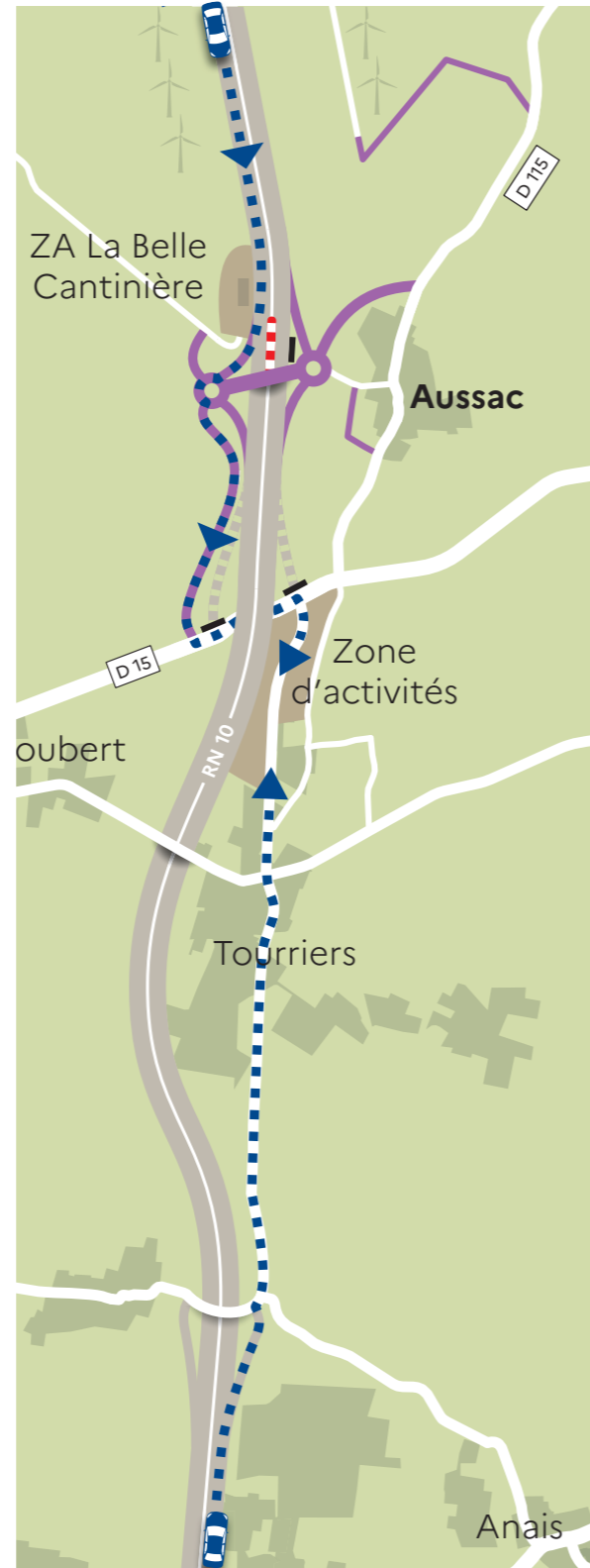
- 1** Aire de Maine-de-Boixe Est
Reconfiguration si nécessaire des bretelles d'accès et agrandissement du parking poids lourds (Objectif de 100 places environ).
- 2** Création d'une nouvelle voie pour l'accès d'exploitation au parc éolien depuis le sud, à partir de la RD115.
- 3** Aire de Maine-de-Boixe Ouest
Reconfiguration si nécessaire des bretelles d'accès et agrandissement du parking poids lourds (Objectif de 100 places environ).
Suppression de l'accès aux exploitations depuis l'aire de repos.
- 4** Création d'un échangeur complet (avec ouvrage de franchissement) en lieu et place de l'actuel carrefour, avec des accès directs à « La Belle Cantinière », la RD15, la RD115 (via un barreau routier de contournement d'Aussac) et Aussac-Vadalle.
- 5** Fermeture de l'actuel demi-échangeur de Tourriers Nord par la suppression des 2 bretelles.
- 6** Aménagement d'un rétablissement agricole pour contourner le bourg d'Aussac.



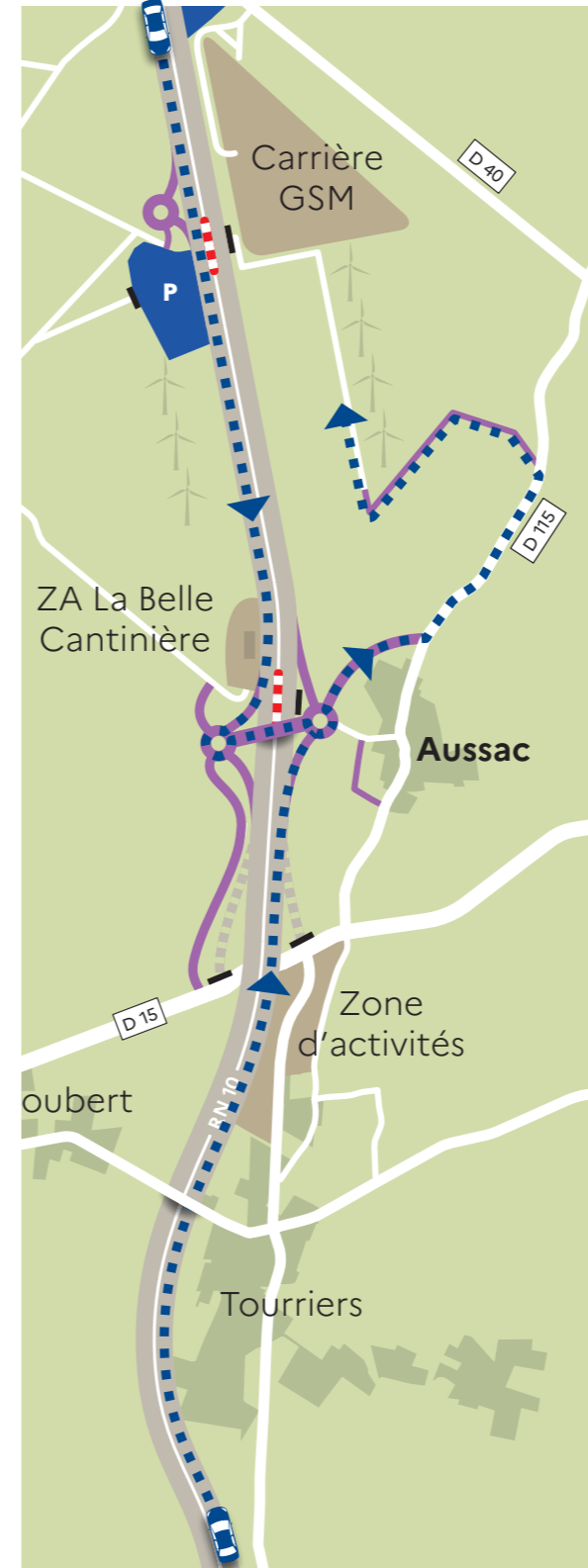


◀ **Fonctionnement du nouvel échangeur d'Aussac-Vadalle**

Le nouvel échangeur permet d'accéder à la Belle Cantinière et à Aussac-Vadalle depuis le nord comme le sud.



Accès à la zone d'activité ▶
 Depuis le nord, accès par le nouvel échangeur d'Aussac-Vadalle puis le barreau sud vers la RD15.
 Depuis le sud, accès par le demi-échangeur de Tourriers-Sud puis le bourg de Tourriers.



◀ **Accès au parc éolien**

Accès d'exploitation depuis la RD115 puis une nouvelle voie qui conduit au parc par depuis le Sud. Depuis la RN10, le nouvel échangeur d'Aussac-Vadalle permet un accès rapide à la RD115.

Accès au Courreau ▶
 Fonctionnement identique à la variante 1 : accès par l'échangeur de Mansle-les-Fontaines Sud puis traversée de Maine-de-Boixe. L'accès depuis Ruffec est inchangé.



Secteur Nord – Variante 1

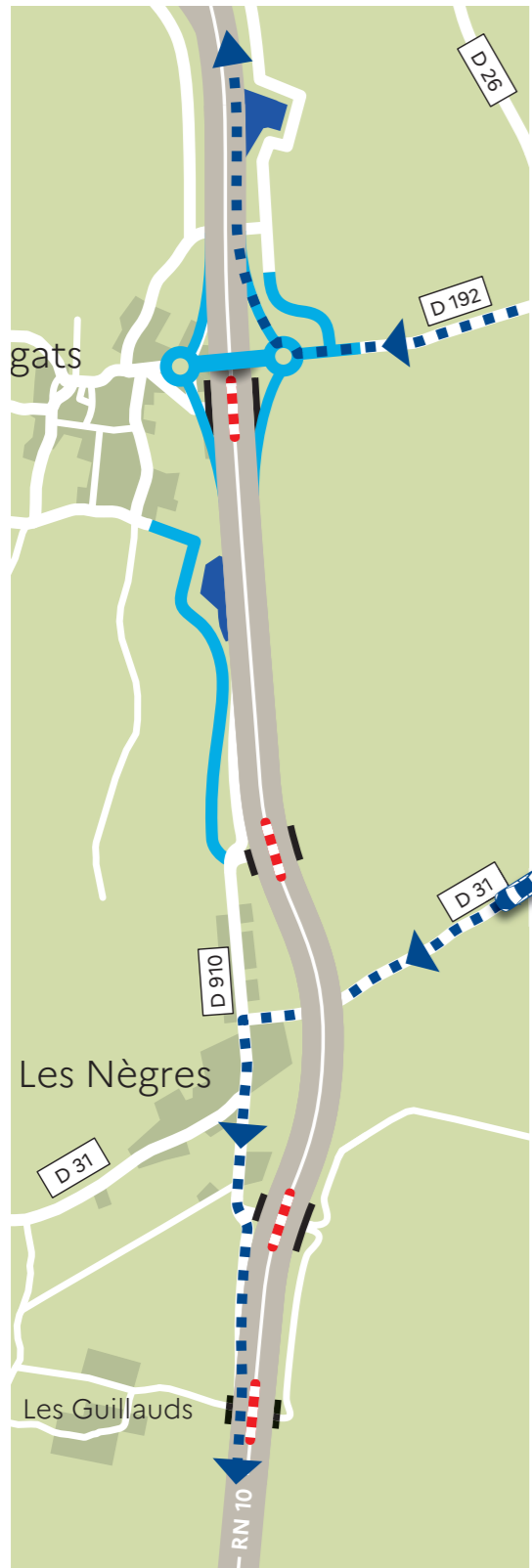
Cette variante prévoit la création d'un échangeur complet à Villegats, qui permet de rétablir les itinéraires modifiés par la suppression de plusieurs échanges dangereux sur les carrefours plans des Nègres.

- 1 Création d'un échangeur complet à proximité de l'actuel carrefour de Villegats, avec ouvrage de franchissement. Réutilisation des bretelles de sortie du carrefour actuel.
- 2 Création d'une route le long de la RN10, reliant Villegats aux Nègres.
- 3 Carrefour des Nègres Nord :
Maintien et mise aux normes de la bretelle de sortie dans le sens Ruffec-Angoulême, mais suppression de la possibilité d'accès à la RN10.
Suppression des échanges entre la RN10 et les voies locales dans le sens Angoulême-Ruffec.
Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche.
- 4 Carrefour des Nègres Sud :
Maintien et mise aux normes de la bretelle d'insertion dans le sens Ruffec-Angoulême, mais suppression de la voie de sortie.
Suppression des échanges entre la RN10 et les voies locales dans le sens Angoulême-Ruffec.
Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche.
- 5 Suppression du carrefour-plan des Guillauds : fermeture de tous les échanges.
Accès Nord depuis les Nègres.
Accès Sud depuis l'échangeur 50.

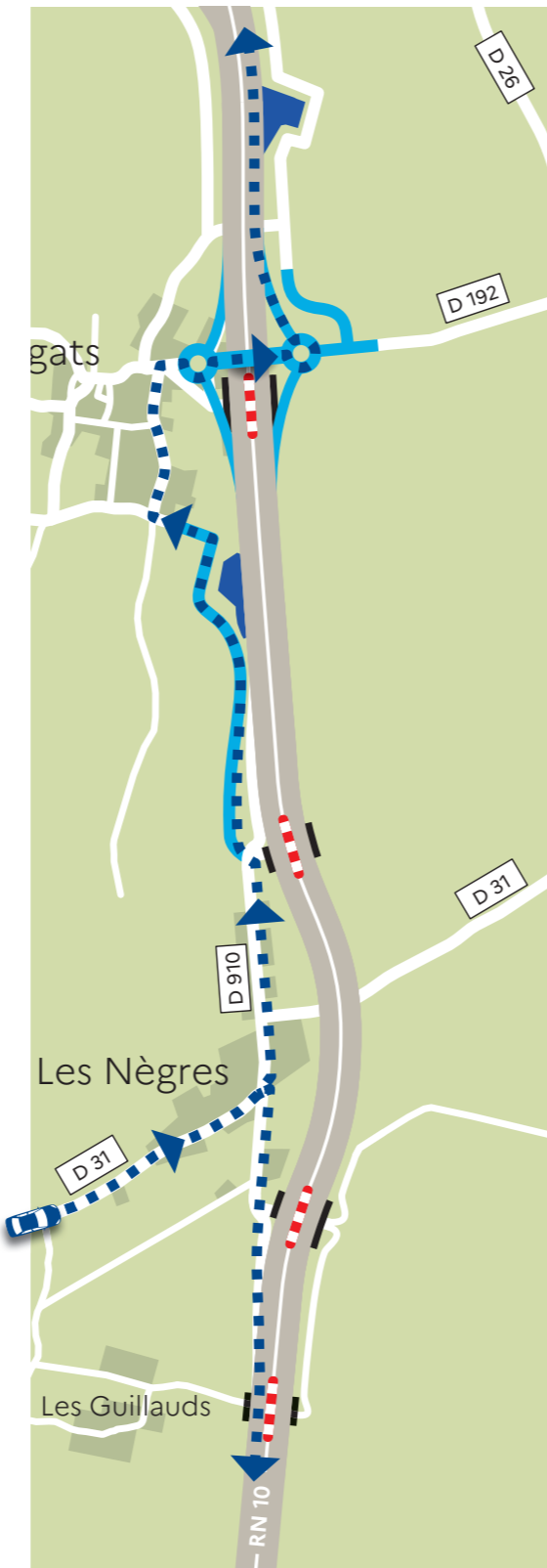


AUCUN AMÉNAGEMENT N'EST COMMUN AUX TROIS VARIANTES, HORS LA SUPPRESSION DES CARREFOURS PLANS. SI CERTAINS AMÉNAGEMENTS S'APPUIENT SUR L'EXISTANT, D'AUTRES NÉCESSITENT DES CRÉATIONS NOUVELLES.





◀ Accès RN10 depuis Verteuil
 Vers Angoulême : Utilisation du passage inférieur des Nègres puis accès via la RD910 et la bretelle d'insertion mise aux normes.
 Vers Ruffec : Utilisation du nouvel échangeur complet de Villegats.



Accès RN10 depuis Salles-de-Villefagnan ▶ ou les Nègres
 Vers Angoulême : Utilisation de la RD910 vers le sud puis la bretelle d'insertion mise aux normes.
 Vers Ruffec : Utilisation de la RD910 vers le nord puis voie latérale reliant Villegats aux Nègres et emprunt du nouvel échangeur de Villegats.



◀ De Ruffec vers les Nègres et Verteuil
 Vers les Nègres : Utilisation de la bretelle de sortie des Nègres Nord (mise aux normes)
 Vers Verteuil : Utilisation de l'échangeur et du passage inférieur puis accès par la RD192 et la RD26



D'Angoulême vers les Nègres, Villegats et Verteuil
 Vers Verteuil : Sortie au nouvel échangeur complet de Villegats puis utilisation de la RD192 et de la RD26.
 Vers Villegats : Sortie au nouvel échangeur complet pour un accès direct au bourg.
 Vers les Nègres : Sortie au nouvel échangeur complet, reprise de la RN10 vers le Sud puis sortie immédiate à la bretelle d'accès aux Nègres.

Secteur Nord – Variante 2

Cette variante reprend les caractéristiques générales de la variante 1, avec des ajustements au niveau des Nègres, à commencer par la création d'un demi-échangeur côté Est.

- 1** Création d'un échangeur complet à proximité de l'actuel carrefour de Villegats, avec ouvrage de franchissement. Réutilisation des bretelles de sortie du carrefour actuel (voir planche précédente).
- 2** Carrefour des Nègres Nord
Maintien de la bretelle de sortie dans le sens Ruffec-Angoulême, mais suppression de la voie d'insertion.

Suppression des échanges entre la RN10 et les voies locales dans le sens Angoulême-Ruffec.

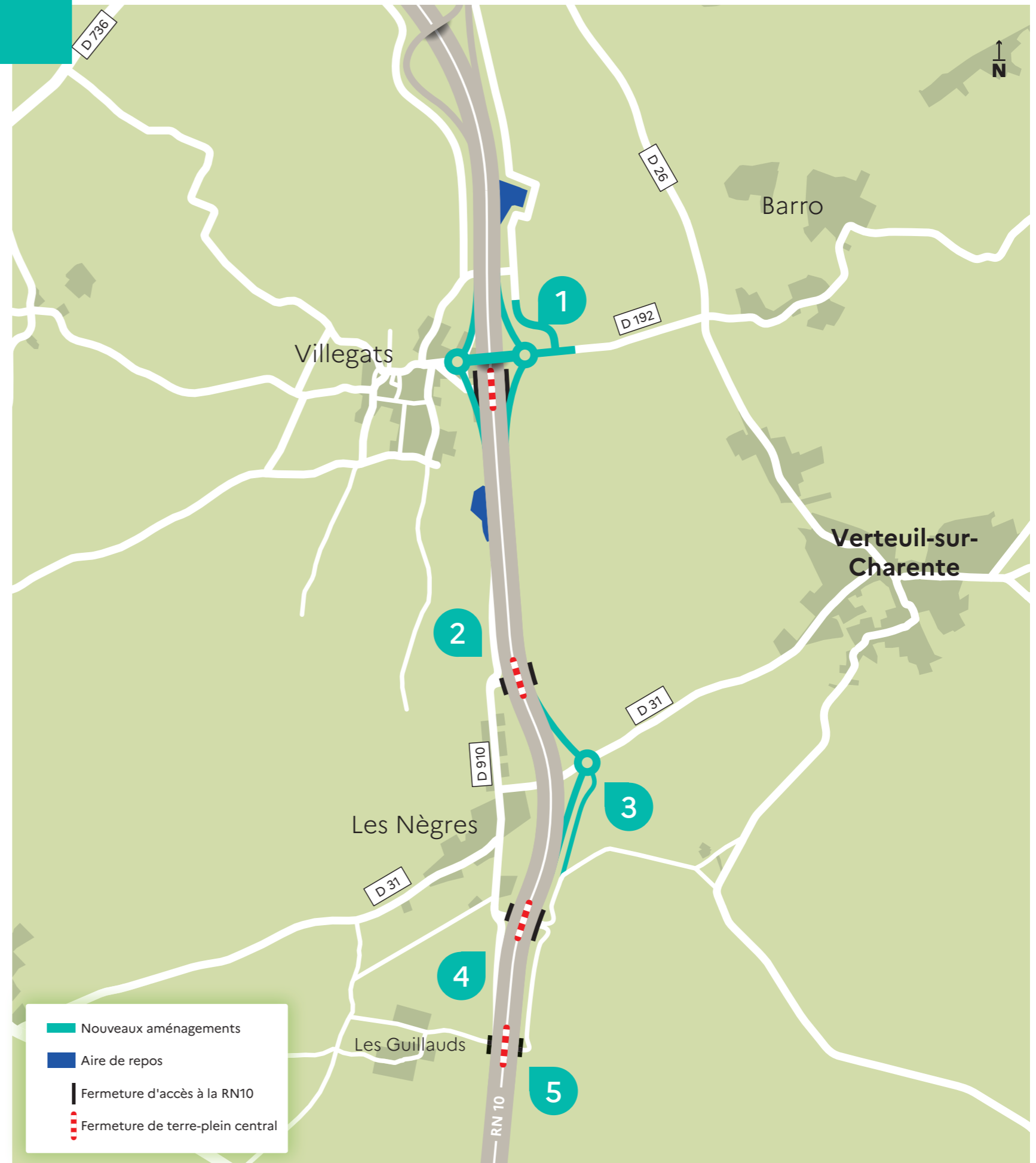
Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche.
- 3** Création de bretelles de sortie et d'accès à l'Est de RN10 et, si nécessaire d'un giratoire avec la RD31, permettant la sortie et l'insertion dans le sens Angoulême-Ruffec. Le giratoire est connecté à la RD31, ainsi qu'aux Nègres par l'ouvrage de franchissement existant : avec les bretelles conservées sur les carrefours des Nègres Nord et Sud, l'ensemble constitue un système d'échange complet.
- 4** Carrefour des Nègres Sud
Maintien de la bretelle d'entrée dans le sens Ruffec-Angoulême, mais suppression de la voie de sortie.

Suppression des échanges entre la RN10 et les voies locales dans le sens Angoulême-Ruffec.

Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche.
- 5** Suppression du carrefour-plan des Guillauds : fermeture de tous les échanges (voir variante Nord 1).

Accès Nord depuis les Nègres.

Accès Sud depuis l'échangeur 50 ou depuis le demi-échangeur Est créé.





◀ **Accès RN10 depuis Verteuil**

Vers Angoulême : utilisation du passage inférieur des Nègres puis accès via la RD910 et la bretelle d'insertion mise aux normes.
 Vers Ruffec : au nouveau giratoire, branche d'insertion en direction du nord ou depuis RD26/RD192.

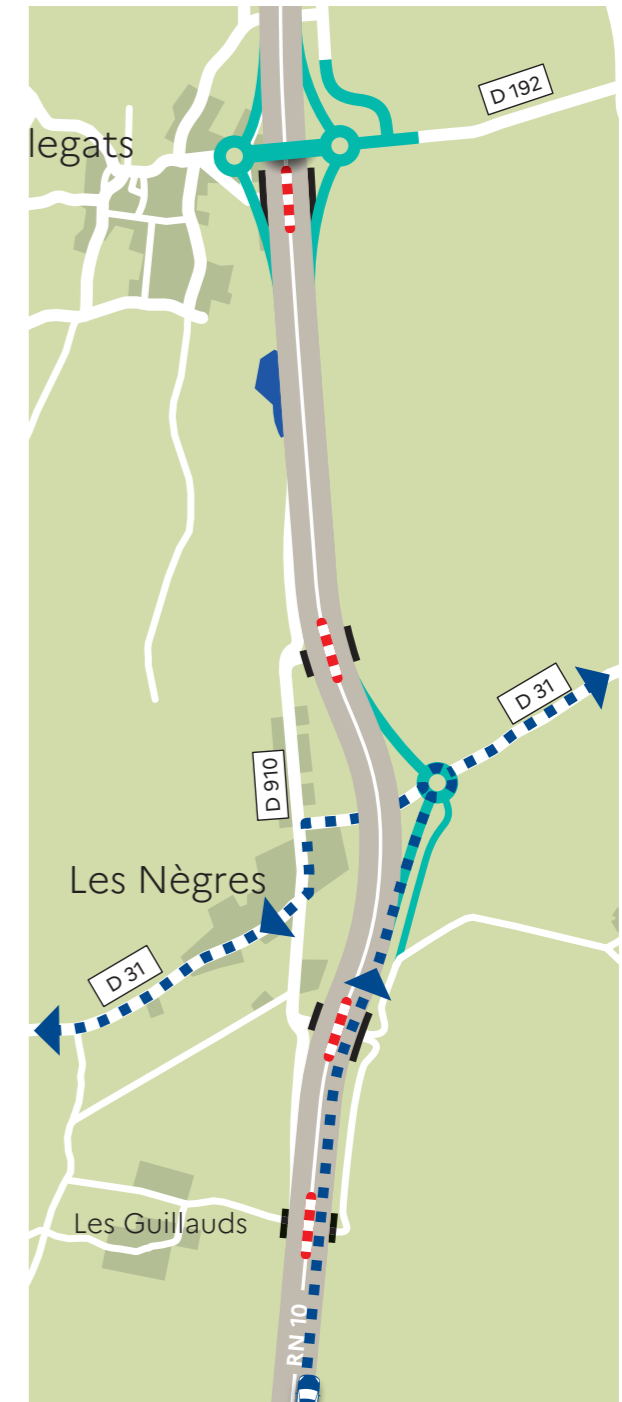


Accès RN10 depuis ▶ Salles-de-Villefagnan & les Nègres
 Vers Angoulême : utilisation de la RD910 vers le sud puis la bretelle d'insertion mise aux normes.
 Vers Ruffec : utilisation du passage inférieur des Nègres puis branche d'insertion vers le nord.



◀ **De Ruffec vers les Nègres, Villegats et Verteuil**

Identique à la variante 1 :
 Pour Villegats et Verteuil, accès direct via le nouvel échangeur.
 Vers les Nègres : Utilisation de la bretelle de sortie des Nègres Nord (mise aux normes).



D'Angoulême vers ▶ les Nègres & Verteuil
 Utilisation de la nouvelle bretelle de sortie qui donne accès à la RD31 (directement vers Verteuil) et au passage inférieur vers les Nègres et Salles-de-Villefagnan.

Secteur Nord – Variante 3

Cette variante s'appuie sur la transformation du demi-échangeur de Ruffec-Sud en échangeur complet pour assurer les échanges dans la partie Nord. Au niveau des Nègres, elle est identique à la variante 2.

- 1** Réaménagement du demi-échangeur de Ruffec-Sud en échangeur complet. Mise à double sens de l'ouvrage de franchissement existant.
- 2** Aménagement de la route existante longeant la RN10 entre le demi-échangeur existant et le passage inférieur et création d'une route le long de la RN10, reliant l'échangeur de Ruffec Sud à Villegats.
- 3** Suppression du carrefour-plan et fermeture de tous les échanges. Création d'un ouvrage de franchissement rétablissant la RD192 et permettant de relier Villegats à Barro.
- 4** Carrefour des Nègres Nord
Maintien de la bretelle de sortie dans le sens Ruffec-Angoulême, mais suppression de la voie d'insertion.
Suppression des échanges entre la RN10 et les voies locales dans le sens Angoulême-Ruffec.
Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche.
- 5** Création de bretelles de sortie et d'accès à l'Est de RN10 et, si nécessaire d'un giratoire avec la RD31, permettant la sortie et l'insertion dans le sens Angoulême-Ruffec. Le giratoire est connecté à la RD31, ainsi qu'aux Nègres par l'ouvrage de franchissement existant : avec les bretelles conservées sur les carrefours des Nègres Nord et Sud, l'ensemble constitue un système d'échange complet.
- 6** Carrefour des Nègres Sud
Maintien de la bretelle d'entrée dans le sens Ruffec-Angoulême, mais suppression de la voie de sortie.
Suppression des échanges entre la RN10 et les voies locales dans le sens Angoulême-Ruffec.
Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche.
- 7** Suppression du carrefour-plan des Guillauds : fermeture de tous les échanges (voir variante Nord 1).
Accès Nord depuis les Nègres.
Accès Sud depuis l'échangeur 50 ou le demi-échangeur Est créé.

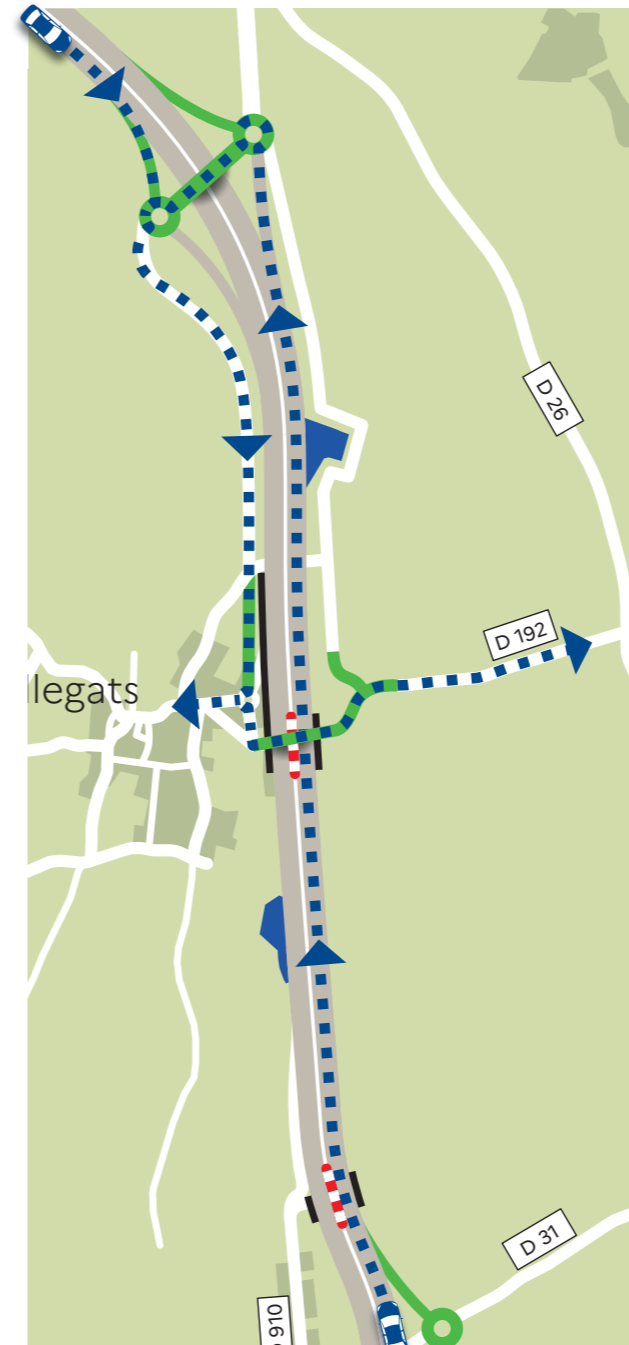




◀ **Accès RN10 depuis Verteuil**
 Vers Angoulême : utilisation du passage inférieur des Nègres puis accès via la RD910 et la bretelle d'insertion mise aux normes.
 Vers Ruffec : au nouveau giratoire, branche d'insertion en direction du nord.



Accès RN10 depuis Salles-de-Villefagnan ou les Nègres
 Identique à la variante 3.
 Vers Angoulême : utilisation de la RD910 vers le sud puis la bretelle d'insertion mise aux normes.
 Vers Ruffec : utilisation du passage inférieur des Nègres puis du nouveau giratoire puis branche d'insertion vers le nord.



◀ **Accès à Villegats & Barro**
 Sortie à l'échangeur de Ruffec-sud puis voie latérale vers Villegats et nouveau franchissement à Villegats.



D'Angoulême vers les Nègres et Verteuil
 Identique à la variante 3.
 Utilisation de la nouvelle bretelle de sortie vers le giratoire qui donne accès à la RD31 (directement vers Verteuil) et au passage inférieur vers les Nègres et Salles-de-Villefagnan.

3.4.

Les 4 scénarios proposés à la concertation

L'État a défini 4 scénarios résultant de la combinaison des variantes présentées dans les pages précédentes. La combinaison de variantes est nécessaire pour proposer un aménagement global cohérent et pour exposer au public des approches assez homogènes en termes de coûts et de services.

Ces 4 scénarios répondent à **des objectifs communs du projet** :

| Sécurité | Cohérence d'aménagement | Desserte fine | Accès aux pôles d'activité | Modernisation du service |
|--|--|---|--|---|
| Chacun des 4 scénarios permet la suppression des carrefours plans. | Chacun des 4 scénarios permet des échanges sécurisés avec la voirie locale et le relèvement de la vitesse maximale autorisée à 110 km/h entre Ruffec et Angoulême. | Les distances entre points d'accès et de sortie sont homogènes dans les différents scénarios. | Chaque scénario porte une attention spécifique à l'accès des zones d'activité économique (Villegats, La Belle Cantinière). | L'extension des aires de repos existantes de Maine-de-Boixe figure dans chaque scénario (voir 3.5). |

| | Secteur Nord | Secteur Sud |
|------------|--------------|-----------------|
| Scénario A | Variante 1 | Variante 1 ou 2 |
| Scénario B | Variante 2 | Variante 1 ou 2 |
| Scénario C | Variante 2 | Variante 3 |
| Scénario D | Variante 3 | Variante 1 ou 2 |

Scénario A

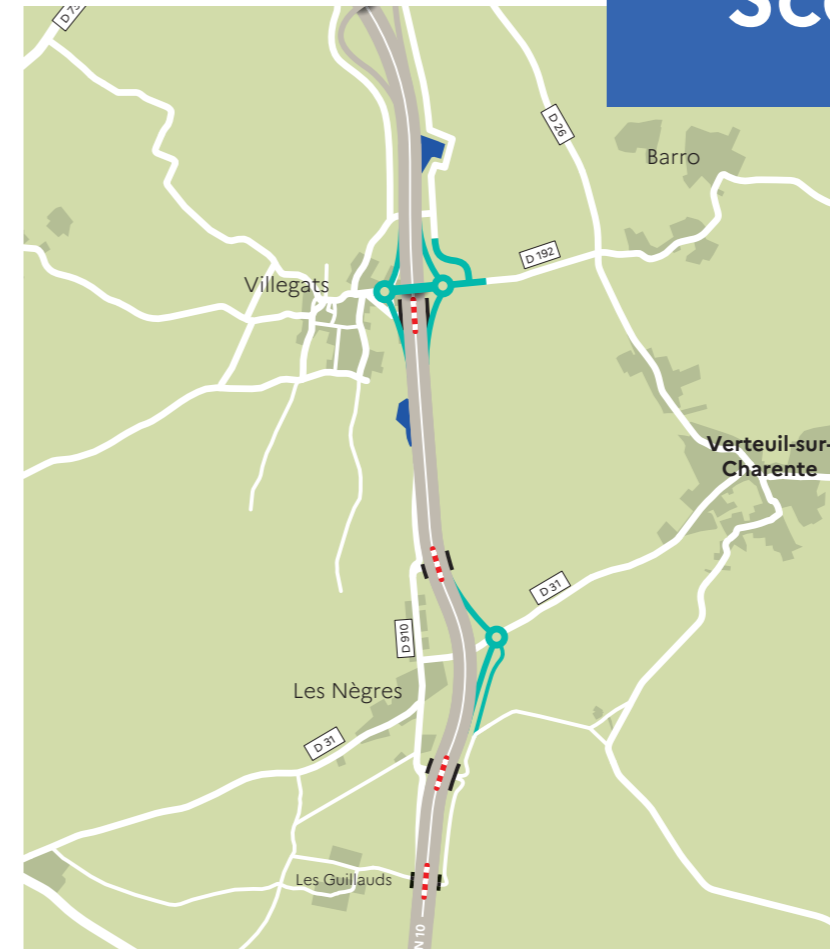


Caractéristiques majeures

- Sécurité améliorée malgré un aménagement problématique aux Nègres.
- Cohérence d'aménagement affaiblie par un demi-échangeur tourné vers l'ouest des Nègres.
- Bonne accessibilité et bonne densité d'ouvrage de franchissement mais rallongement pour 470 VL/j et un arrêt de transport en commun à repositionner totalement aux Nègres.
- Rallongement de 2,7 km pour accéder à la zone d'activité de la Belle Cantinière.
- Impact sensible pour 8 exploitations agricoles.
- 100 places poids lourds supplémentaires par aire.
- Effet sur la biodiversité assez limité (suppression de milieux boisés favorables aux chiroptères et coléoptères, suppression d'habitat avéré d'Azuré du Serpolet).
- Impact foncier sur 5,07 ha de surfaces agricoles ainsi que 1 bâtiment occupé (10 m d'une voie), 2 parcelles jardin et 1 parcelle d'activité économique.
- Impacts globalement élevés sur le cadre de vie (création d'un échangeur à proximité immédiate d'habitations, dégradation de la qualité de l'air)
- 1 ouvrage d'art à créer.
- Impact limité en phase travaux.



Scénario B



Caractéristiques majeures

- Gain de sécurité élevé.
- Très bonne cohérence d'aménagement.
- Bonne accessibilité, bonne densité d'ouvrage de franchissement et desserte en transport en commun directe, rallongement d'une minute minimum pour 210 VL/j.
- Rallongement de 2,7 km pour accéder à la zone d'activité de la Belle Cantinière.
- Impact sensible pour 8 exploitations agricoles.
- 100 places poids lourds supplémentaires par aire.
- Effet sur la biodiversité assez limité (suppression de milieux boisés favorables aux chiroptères et coléoptères, suppression d'habitat avéré d'Azuré du Serpolet).
- Impact foncier sur 5,12 ha de surfaces agricoles ainsi que 1 bâtiment occupé (10 m d'une voie), 2 parcelles jardin et 1 parcelle d'activité économique.
- Impacts globalement élevés sur le cadre de vie (création d'un échangeur à proximité immédiate d'habitations).
- 1 ouvrage d'art à créer.
- Impact limité en phase travaux.



Scénario C



Caractéristiques majeures

- Gain de sécurité élevé.
- Très bonne cohérence d'aménagement.
- Bonne accessibilité, bonne densité d'ouvrage de franchissement et rallongement pour seulement 110 VL/j, mais potentiellement un arrêt de transport en commun à repositionner à Aussac-Vadalle.
- Accès aux zones économiques similaires à la situation actuelle.
- Impact léger pour 6 exploitations agricoles.
- 100 places poids lourds supplémentaires par aire.
- Effet sur la biodiversité très impactant (suppression d'une surface élevée de milieux ouverts favorables aux oiseaux) et impactant (suppression de milieux boisés et de haies favorables aux chiroptères et coléoptères, coupure d'un nombre élevé de corridors écologiques).
- Impact foncier sur 12,72 ha de surfaces agricoles ainsi que 1 bâtiment occupé (10 m d'une voie) et 2 parcelles jardin.
- Impacts globalement élevés sur le cadre de vie (création d'un échangeur à proximité immédiate d'habitations, hausse de trafic modéré et impact visuel de 2 échangeurs).
- 2 ouvrages d'art à créer et un contexte géotechnique moins favorable.
- Assez impactant en phase travaux.



Scénario D



Caractéristiques majeures

- Gain de sécurité élevé.
- Très bonne cohérence d'aménagement.
- Bonne accessibilité et bonne densité d'ouvrage de franchissement, mais rallongement pour 320 VL/j et un arrêt de transport en commun à repositionner à Villegats.
- Rallongement de 2,7 km pour accéder à la zone d'activité de la Belle Cantinière et entre 1 et 3,6 km pour l'accès à la zone d'activité de Villegats.
- Impact sensible pour 8 exploitations agricoles.
- 100 places poids lourds supplémentaires par aire.
- Effet sur la biodiversité très impactant (suppression d'une surface élevée de milieux boisés et de haies favorables aux chiroptères et coléoptères) et impactant (suppression de milieux boisés et de haies favorables aux chiroptères et coléoptères, coupure d'un nombre élevé de corridors écologiques).
- Impact foncier sur 8,02 ha de surfaces agricoles ainsi que 1 bâtiment occupé (10 m d'une voie), 1 bâtiment non occupé (ancien hôtel charentais), 1 parcelle non occupé et 1 parcelle d'activité économique.
- Impacts modérés mais sensibles sur le cadre de vie (augmentations de trafic contenues dans les zones habitées, réutilisation majoritaire des aménagements existants).
- 2 ouvrages d'art à créer, dans un contexte géotechnique favorable.
- Très impactant en phase travaux.



ANALYSE MULTICRITÈRE

| | Scénario A | Scénario B | Scénario C | Scénario D |
|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| FONCTIONNALITE ET MOBILITE | | | | |
| Sécurité | Peu d'impact | Très peu d'impact ou gain net | Très peu d'impact ou gain net | Très peu d'impact ou gain net |
| Cohérence d'aménagement de l'itinéraire | Peu d'impact | Très peu d'impact ou gain net | Très peu d'impact ou gain net | Très peu d'impact ou gain net |
| Maintien de la desserte fine du territoire | Impact sensible | Peu d'impact | Peu d'impact | Impact sensible |
| Impact sur les activités économiques | Impact sensible | Impact sensible | Peu d'impact | Impact élevé |
| Extension des services (aires de repos) | Très peu d'impact ou gain net | Très peu d'impact ou gain net | Très peu d'impact ou gain net | Très peu d'impact ou gain net |
| ENVIRONNEMENT | | | | |
| Biodiversité | Peu d'impact | Peu d'impact | Impact sensible | Impact élevé |
| Foncier | Peu d'impact | Peu d'impact | Impact sensible | Peu d'impact |
| Cadre de vie (bruit, air & santé, paysages) | Impact élevé | Impact élevé | Impact sensible | Impact sensible |
| TECHNIQUE & ECONOMIQUE | | | | |
| Complexité technique | Peu d'impact | Peu d'impact | Impact sensible | Peu d'impact |
| Travaux et gênes associées | Peu d'impact | Peu d'impact | Impact sensible | Impact élevé |
| Coûts des travaux (TTC, année 2026) | 34,8 M € | 36,7 M € | 43,4 M € | 36,5 M € |

Avec ses 2 nouveaux aménagements, le scénario 3 apporte le meilleur niveau de fonctionnalité et de service. La contrepartie est un coût sensiblement plus élevé et une plus forte complexité des

travaux. Le scénario 2 permet pour sa part une optimisation de l'usage des transports en commun. En matière d'environnement, les scénarios 1 et 2 sont les moins impactants car ils ne

comportent qu'un nouvel aménagement. En termes de coût, les scénarios 1, 2 et 4 se situent dans des fourchettes très proches, tandis que le scénario 3 a un coût plus élevé de 15 à 20 %.



3.5.

Les études pour l'évolution des aires de repos de Maine-de-Boixe

DES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES

Actuellement, les aires de Maine-de-Boixe Est et Ouest accueillent respectivement environ 700 et 450 véhicules par jour, dont 15% de poids lourds. Le trop faible volume de places disponibles pour ces poids lourds entraîne des pratiques de stationnement sauvage

particulièrement dangereuses sur la RN10 : une partie des véhicules se garent sur les bandes d'arrêt d'urgence, sur les bretelles d'accès et de sortie, et jusque sur les voies locales (communales et départementales).

Le diagnostic de la DIR Atlantique concernant les deux aires de repos de Maine-de-Boixe est le suivant

| | Capacité | | Sécurité | | État du patrimoine | | | | | |
|-----------------------------|---------------------|------------------|---------------------|---|---|-----------------|---|-----------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| | Poids lourds | Véhicules légers | Accès aux aires | Cheminements et flux | Chaussée | Signalisation | Equipements | Eclairage | Gestion des eaux (pluviales et usées) | Environnement et réglementation |
| Maine-de-Boixe Est | Critère non atteint | Critère atteint | Critère atteint | Critère proche ou partiellement atteint | Critère non atteint | Critère atteint | Critère proche ou partiellement atteint | Critère atteint | Critère atteint | Critère non atteint |
| Maine-de-Boixe Ouest | Critère non atteint | Critère atteint | Critère non atteint | Critère atteint | Critère proche ou partiellement atteint | Critère atteint | Critère proche ou partiellement atteint | Critère atteint | Absence de données | Critère atteint |

| | | | |
|--------------------|-----------------|---|---------------------|
| Absence de données | Critère atteint | Critère proche ou partiellement atteint | Critère non atteint |
|--------------------|-----------------|---|---------------------|

LES AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS



AIRE DE MAINE-DE-BOIXE OUEST

Les aménagements de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest sont de plusieurs ordres :

- **Suppression du terre-plein central et du tourne à gauche** : avec la suppression du carrefour plan, l'aire sera déconnectée des voies de circulation dans le sens Angoulême-Ruffec.
- **Extension du parking** : les places de parking dévolues aux poids lourds seront portées à une centaine, contre 10 aujourd'hui. Le nombre de places pour les véhicules légers

devrait rester stable (une trentaine). Le parking sera étendu au sud, au sein d'une réserve foncière de 77 000 m² détenue par l'État, à cheval sur Maine-de-Boixe et Aussac-Vadalle.

- **Reconfiguration des accès aux voies locales** : l'accès aux engins agricoles par l'ouest de l'aire sera supprimé, car le chemin traversera le nouveau parking. En revanche, l'accès au lieu-dit Le Courreau et à la commune de Maine-de-Boixe est maintenu par la rue de la Margaffe.



AIRE DE MAINE-DE-BOIXE EST

Les aménagements de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest sont de plusieurs ordres :

- **Extension du parking** : les places de parking dévolues aux poids lourds seront portées à une centaine, contre 25 aujourd'hui. Le nombre de places pour les véhicules légers devrait rester stable (environ 45), avec une dissociation possible des parkings pour ces deux types d'utilisateurs. Le parking pourrait être étendu à l'est et au nord de l'existant.

- **Reconnexion à la voirie locale** : les scénarios proposés à la concertation ne prévoient pas la reconnexion de l'aire de repos à la RD40.

3.6.

La mise en conformité des documents d'urbanisme

Indispensable à de nombreux projets d'aménagements, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait partie des étapes d'autorisation à valider avant le début des travaux.

Pour ce projet, la suppression des carrefours plans nécessitera la création de nouveaux équipements, y compris sur des emprises actuellement dédiées à d'autres usages que les équipements publics.

POURQUOI EST-CE NÉCESSAIRE ?

Les documents d'urbanisme comme les SCoT (schéma de cohérence territoriale) et les PLU (plan local d'urbanisme) fixent les orientations générales d'aménagement et de développement durables d'un territoire, ainsi que les règles d'occupation et d'utilisation du sol. Ces règles s'appliquent également aux projets d'aménagement, comme la suppression des carrefours plans de la RN10.

À moins que ces projets n'aient été anticipés de longue date, il est nécessaire de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme pour autoriser la réalisation du projet.

Dans le cas de la suppression des carrefours plans de la RN10, plusieurs documents d'urbanisme sont concernés :

- SCoT Pays du Ruffécois
- PLUi de Cœur de Charente,
- PLU de Verteuil-sur-Charente et de Ruffec,
- Cartes communales de Courcôme, Barro et Salles-de-Villefagnan

EN QUOI CELA CONSISTE-T-IL ?

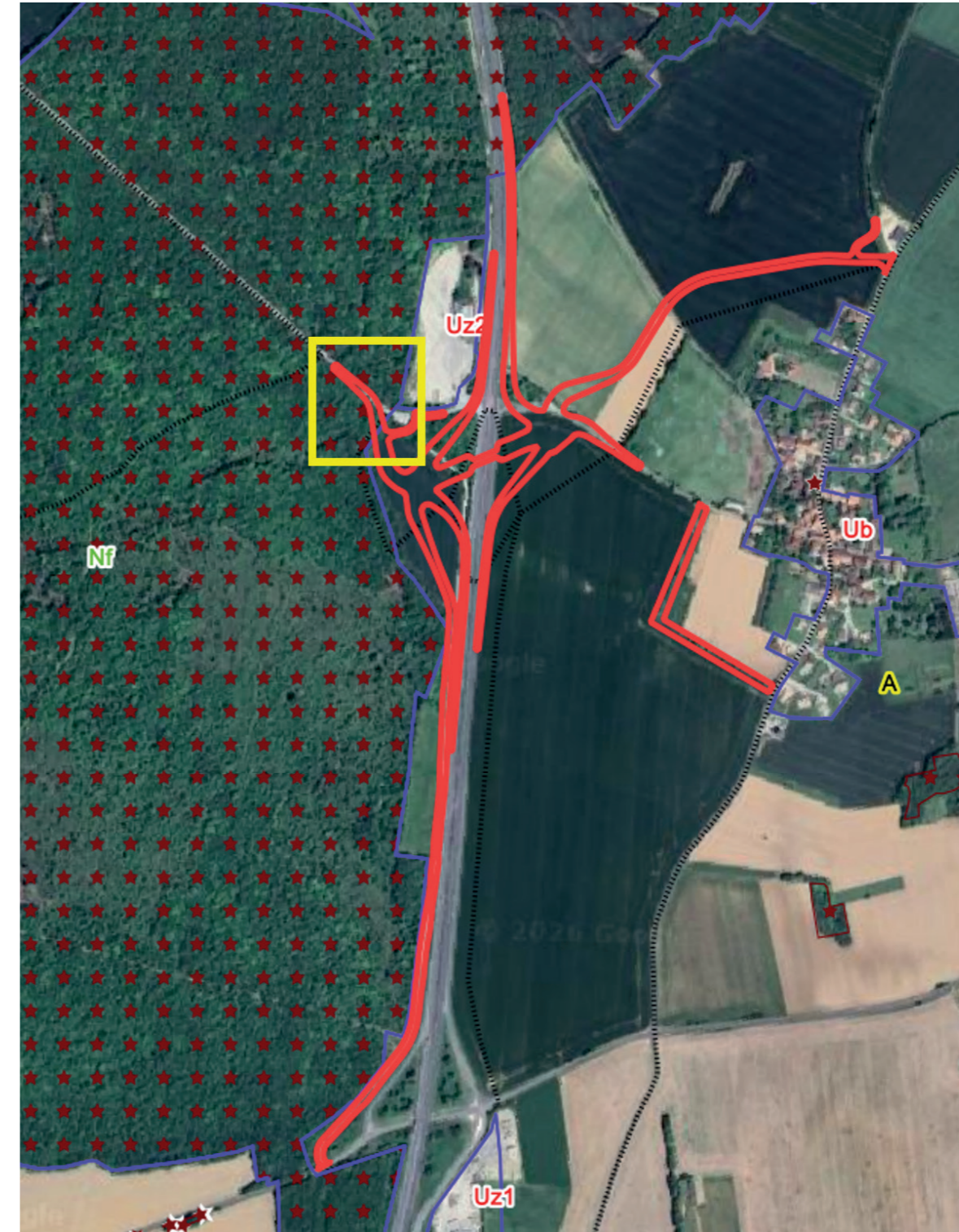
La mise en compatibilité est une procédure juridique permettant de modifier ponctuellement les documents locaux (PLUi, PLU, Cartes communales) pour qu'ils autorisent le projet. Elle est encadrée par le Code de l'urbanisme. Les adaptations des documents d'urbanisme doivent avoir été présentées au public au cours d'une concertation publique.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme peut prendre plusieurs formes :

- Changement de zonage d'une parcelle ;
- Déclassement d'un espace boisé classé ;
- Modification du règlement écrit.

En lien avec les collectivités concernées, sur la base du scénario retenu à l'issue de la concertation, l'État proposera des modifications des documents d'urbanisme. Elles sont décrites dans ces pages.

Dans les futures phases de développement du projet, le projet de mise en compatibilité sera soumis à enquête publique. La modification des documents d'urbanisme deviendra effective à la publication de l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique, emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.



Ci-dessus un exemple possible de mise en compatibilité à prévoir sur la commune d'Aussac-Vadalle, dans le cas où la variante 3 serait mise en œuvre sur le secteur Sud : une branche de l'aménagement mord sur une zone naturelle forestière. La mise en compatibilité ne concernerait pas la zone naturelle forestière dans son ensemble, mais seulement la surface impactée.

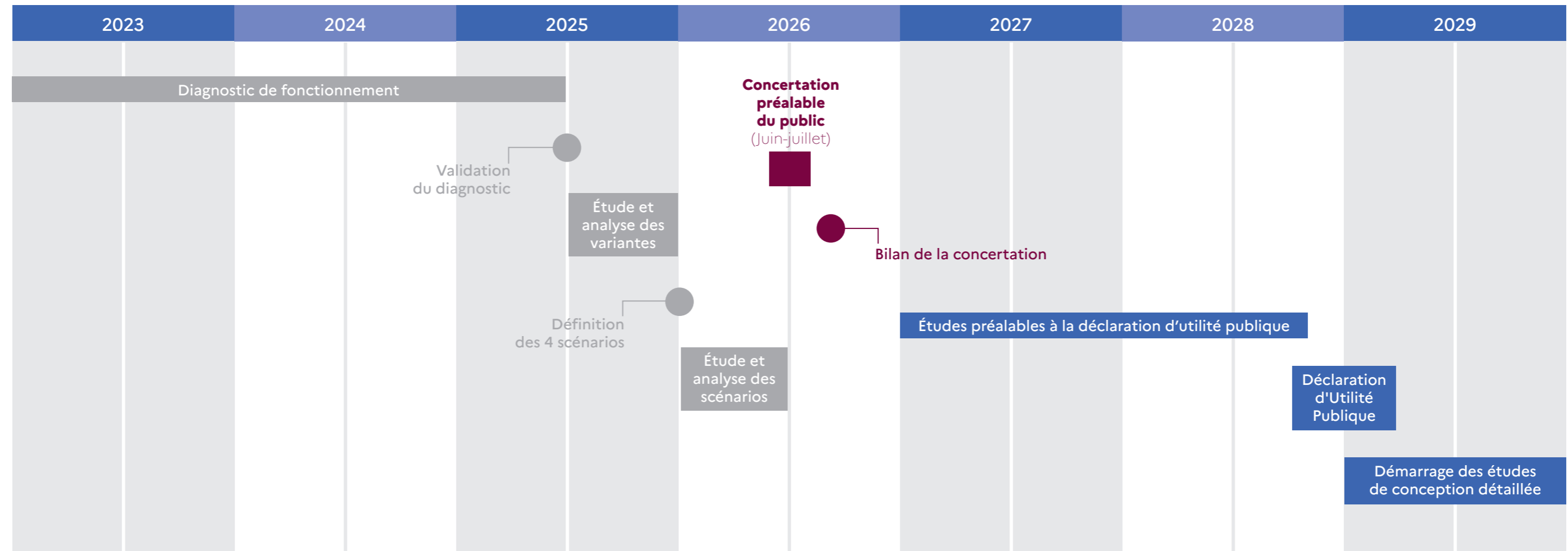
ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME EN VIGUEUR

| Commune | Document d'urbanisme actuel | Scénario A | Scénario B | Scénario C | Scénario D | |
|-----------------------|----------------------------------|--|--|--|--|--|
| Villejoubert | PLUi Cœur de Charente | Pas de défrichement en Zone naturelle forestière (p.34 du règlement écrit) | Pas de défrichement en Zone naturelle forestière (p.34 du règlement écrit) | Pas de défrichement en Zone naturelle forestière (p.34 du règlement écrit) | Pas de défrichement en Zone naturelle forestière (p.34 du règlement écrit) | |
| Aussac-Vadalle | | Compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) – Trame Verte et Bleue en adaptant le projet | Compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) – Trame Verte et Bleue en adaptant le projet | Compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) – Trame Verte et Bleue en adaptant le projet | Compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) – Trame Verte et Bleue en adaptant le projet | |
| Maine-de-Boixe | | Aire de repos : Secteurs à protéger pour des motifs paysagers : Les éventuels panneaux photovoltaïques devraient mesurer moins de 7,50 m de hauteur (p.36-37 du règlement écrit) | Aire de repos : Secteurs à protéger pour des motifs paysagers : Les éventuels panneaux photovoltaïques devraient mesurer moins de 7,50 m de hauteur (p.36-37 du règlement écrit) | Aire de repos : Secteurs à protéger pour des motifs paysagers : Les éventuels panneaux photovoltaïques devraient mesurer moins de 7,50 m de hauteur (p.36-37 du règlement écrit) | Aire de repos : Secteurs à protéger pour des motifs paysagers : Les éventuels panneaux photovoltaïques devraient mesurer moins de 7,50 m de hauteur (p.36-37 du règlement écrit) | |
| | | Aire de repos Est : Aménagement sur zones agricole possible pour des aires de repos, assimilable à des infrastructures routières (mais pas une aire de service). | Aire de repos Est : Aménagement sur zones agricole possible pour des aires de repos, assimilable à des infrastructures routières (mais pas une aire de service). | Aire de repos Est : Aménagement sur zones agricole possible pour des aires de repos, assimilable à des infrastructures routières (mais pas une aire de service). | Aire de repos Est : Aménagement sur zones agricole possible pour des aires de repos, assimilable à des infrastructures routières (mais pas une aire de service). | |
| Verteuil-sur-Charente | | PLU Verteuil-sur-Charente | Compatible | Pas de défrichement, changement d'affectation interdit, coupes soumises à autorisation, suppression de boisements interdite dans un Espace Boisé Classé (ne serait plus un EBC dans le nouveau PLUi) | Pas de défrichement, changement d'affectation interdit, coupes soumises à autorisation, suppression de boisements interdite dans un Espace Boisé Classé (ne serait plus un EBC dans le nouveau PLUi) | Pas de défrichement, changement d'affectation interdit, coupes soumises à autorisation, suppression de boisements interdite dans un Espace Boisé Classé (ne serait plus un EBC dans le nouveau PLUi) |
| Barro | | Règlement national d'urbanisme (RNU) | Potentiellement incompatible avec R.111-13 et R.111-14 | Potentiellement incompatible avec R.111-13 et R.111-14 | Potentiellement incompatible avec R.111-13 et R.111-14 | Potentiellement incompatible avec R.111-13 et R.111-14 |
| Courcôme | Adaptation du projet pour R111-6 | | Adaptation du projet pour R111-6 | Adaptation du projet pour R111-6 | Adaptation du projet pour R111-6 | |
| Ruffec | PLU de Ruffec | Compatible | Compatible | Compatible | Compatible | |

3.7.

Calendrier prévisionnel et coût du projet

CALENDRIER DU PROJET



COÛT ET FINANCEMENT

Le coût final de l'opération dépendra du scénario retenu et sera affiné par les études. Les quatre scénarios décrits dans les pages précédents ont des montants compris entre 34,8 et 43,4 M€ TTC (valeur 2026).

Une première enveloppe financière de 18,7 M€ (financés à 100% par l'État) permet de couvrir les coûts d'études et d'acquisitions foncières ainsi que les premiers travaux. Un complément de financement sera

nécessaire ; il est envisagé par redéploiement de crédits sur le contrat de plan Etat-Région (CPER) en cours, ou sur le prochain CPER.

La concertation sur la suppression des carrefours plans de la RN10

La concertation sur la suppression des carrefours plans de la RN10 se déroule du 8 juin au 10 juillet 2026.

Il s'agit d'une démarche volontaire de l'État, mise en œuvre dans le respect des principes d'information et de participation du public énoncés dans le Code de l'environnement. Le dispositif de concertation décrit dans ces pages a fait l'objet d'échanges avec les élus locaux, qui apportent leur soutien à son organisation.

4

4.1.

Cadre et objectifs de la concertation

UNE CONCERTATION VOLONTAIRE...

Le projet de suppression des carrefours plans sur la RN10 ne relève pas d'une saisine obligatoire de la CNDP. En effet, ses caractéristiques techniques et financières se situent en deçà

La concertation préalable du public dans le Code de l'environnement

La concertation préalable du public est une procédure de participation inscrite depuis 2016 dans le Code de l'environnement. Elle a lieu en amont du dépôt des demandes d'autorisation administratives, alors que le projet peut encore être amendé, modifié et adapté.

Elle permet notamment de débattre des « objectifs et caractéristiques principales du projet [...] des enjeux socio-économiques qui s'y attachent, ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. [...] » (extrait de l'article L121-15-1).

des seuils fixés par l'article R. 121-2 du code de l'environnement, notamment en termes de coût estimatif (inférieur à 230 M€ HT) et de longueur du projet (inférieure à 20 km). Cependant, son montant supérieur à 5 M€ et la nécessité de le soumettre à une évaluation environnementale ont justifié la publication d'une déclaration d'intention à partir du 20 mars 2026.

Ce projet porte des effets sur l'environnement : comme décrit précédemment, il modifie certains itinéraires et accès à des activités humaines et économiques, il peut dans certains cas affecter le milieu naturel. C'est pourquoi l'État a fait le choix d'engager une concertation volontaire à l'issue des études d'opportunité de phase 2 selon les principes du Code de l'environnement.

...POUR PARTAGER LES ENJEUX ET OPTIMISER LE PROJET

Avec cette concertation préalable du public, l'État vise plusieurs objectifs :

- **partager et conforter les objectifs de l'opération**, principalement axés sur la sécurité routière et le maintien de la desserte locale ;
- **nourrir la comparaison des quatre scénarios d'aménagement** issus des études d'opportunité de phase 2 afin d'aider l'État à choisir la variante préférentielle ;
- **compléter la compréhension** fine des enjeux locaux de mobilité en recueillant l'expertise d'usage et les ressentis des usagers quotidiens ;
- **exposer les enjeux écologiques** identifiés lors du diagnostic environnemental ;
- **identifier des mesures de réduction d'impact** pour les acteurs économiques du territoire.

- **présenter les impacts des quatre scénarios** d'aménagement sur les documents d'urbanisme du territoire.

La concertation est ouverte à toutes et tous. Chaque personne intéressée, quel que soit son usage de la RN10 ou son lieu de résidence, peut s'exprimer selon les principes édictés par la Commission nationale du débat public : **transparence de l'information** et des réponses apportées par le maître d'ouvrage ; **équivalence de traitement pour tous**, quel que soit son statut (simple citoyen, élu, représentant associatif...) et **argumentation des avis exprimés**.

La concertation s'inscrit dans la durée

La définition des scénarios a été assurée par les équipes de la DREAL Nouvelle-Aquitaine en lien régulier avec les élus locaux, dans le cadre d'un comité technique et d'un comité de pilotage présidé par le Préfet de la Charente. Ce lien régulier avec les élus se poursuivra après le choix du scénario, afin d'assurer la meilleure insertion du projet dans le territoire.

Pour le public, un nouveau temps d'expression sera organisé avant la décision finale sur la mise en œuvre du projet, avec l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP). La présente concertation permet justement de préparer cette étape en échangeant dès à présent sur les enjeux humains et les incidences environnementales. Le bilan de la concertation préalable, publié par l'État dans un délai de trois mois après la clôture de la concertation, sera intégré dans le dossier d'enquête publique.

4.2.

Du 8 juin au 10 juillet 2026, informez-vous et participez !

LES RENDEZ-VOUS DE LA CONCERTATION

2 RÉUNIONS PUBLIQUES

Organisées au lancement de la concertation, les réunions publiques permettent d'exposer les grands enjeux du projet et de débattre sur les objectifs de la suppression des carrefours plans. C'est aussi et surtout un temps de pédagogie.

| Maine-de-Boixe | Salles-de-Villefagnan |
|---------------------------------------|---|
| Lundi 15 juin 2026 à 18h | Jeudi 18 juin 2026 à 18h |
| Salle des fêtes Place de la mairie | Salle de la Salamandre Rue du Champ de Foire |

2 ATELIERS "CARTES SUR TABLE"

Les ateliers vous donneront l'occasion de travailler collectivement à la comparaison et à l'optimisation des scénarios. Vous pourrez ainsi mettre en évidence avec précision les effets des aménagements sur vos déplacements, sur vos activités et sur l'environnement.

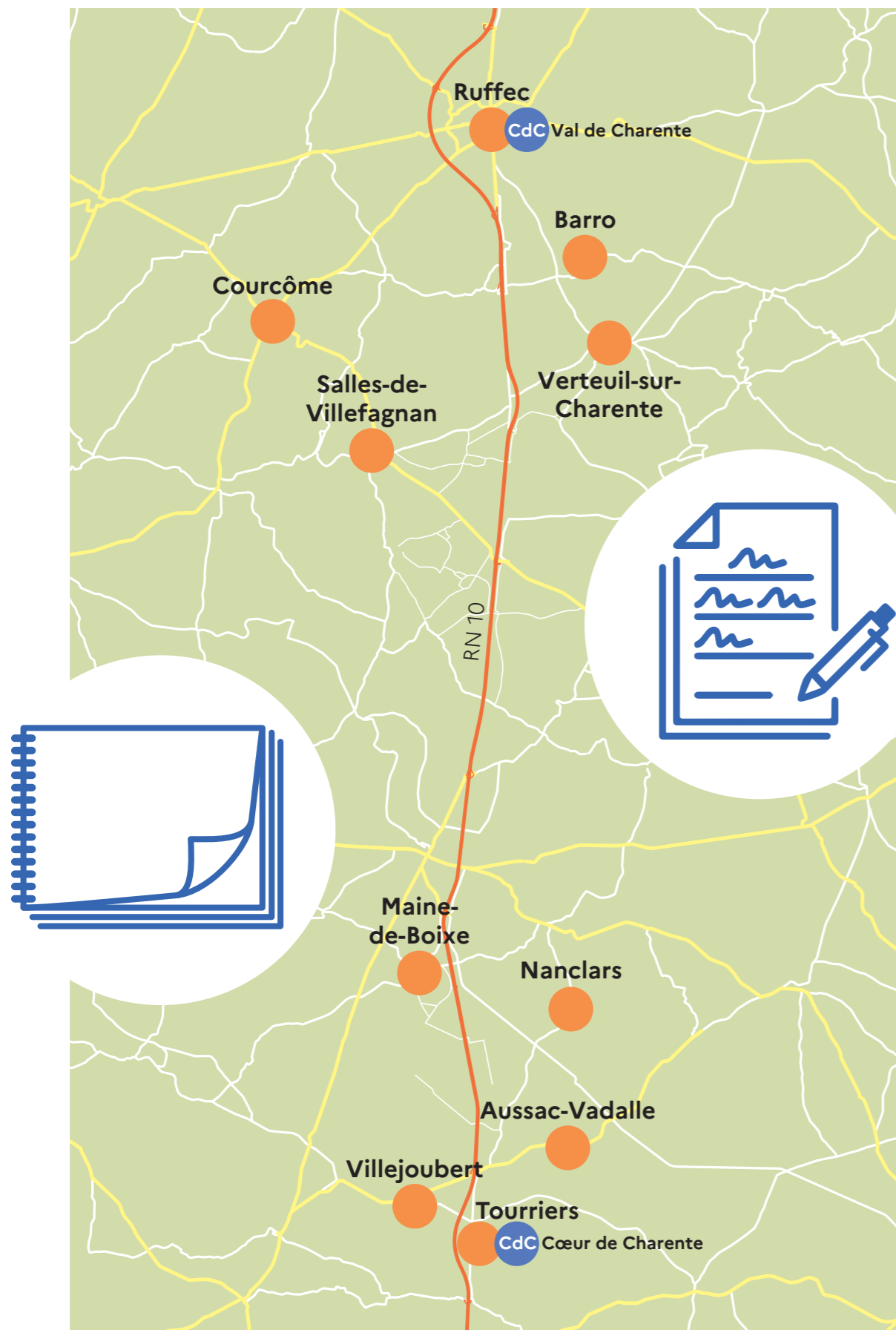
| Aussac-Vadalle | Verteuil-sur-Charente |
|--|---------------------------------------|
| Vendredi 26 juin 2026 à 18h | Mercredi 1er juillet 2026 à 18h |
| Centre socioculturel Rue de la République | Centre culturel Place de la mairie |

2 PERMANENCES D'INFORMATION

Les permanences d'information permettent des échanges plus approfondis pour répondre aux questions individuelles des usagers fréquents de la RN10 et de ceux qui résident à proximité.

| Aussac-Vadalle | Courcôme |
|--|---|
| Vendredi 26 juin 2026 de 15h à 17h | Samedi 27 juin 2026 de 10h à 12h |
| Centre socioculturel Rue de la République | Mairie déléguée de Villegats 3 rue du Puits |

Les registres et les dossiers de concertation en version papier sont disponibles aux horaires habituels d'ouverture dans les mairies suivantes et les sièges des 2 intercommunalités



RN10 suppression des carrefours plans - Dossier de concertation préalable

LA CONCERTATION SUR INTERNET

Le site Internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine est le carrefour de la concertation.

WWW.NOUVELLE-AQUITAINE.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR



La documentation

Retrouvez ce dossier en version numérique, ainsi que les comptes-rendus des temps d'échanges.



Les infos pratiques

Tous les détails sur les lieux et horaires des réunions proposées près de chez vous, les inscriptions aux ateliers, ainsi que la liste des mairies proposant un registre papier.



Le registre numérique

En complément des registres papier (voir ci-dessous), le registre numérique permet de consigner vos avis et vos questions, mais aussi de consulter les réponses de l'État à chacun.

Accédez directement à la page du projet



www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*