



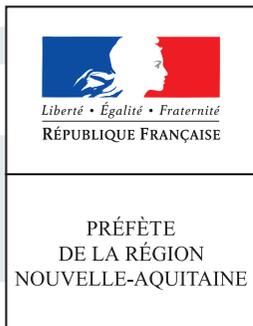
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE

RN10
Aménagement de
la partie Ouest de
l'échangeur Sud
de **Mansle**



RN10 MANSLE-SUD
DOSSIER DE CONCERTATION



RN10 MANSLE SUD

SOMMAIRE

1 > UN AMÉNAGEMENT ATTENDU, PERTINENT ET OPTIMISÉ	3		
1.1_Le contexte territorial du projet	4		
1.2_Les grands principes du projet	4		
2 > UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT	5		
2.1_Portrait de territoire	6		
2.2_Les principaux enseignements des études menées	7		
2.2.1 - Les dynamiques démographiques et socio-économiques	7		
2.2.2 - Les éléments environnementaux et patrimoniaux	9		
3 > LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE	14		
3.1_Caractéristiques des déplacements sur le territoire	15		
3.2_Les perspectives d'évolution du trafic	16		
4 > LES GRANDS PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT	17		
4.1_Les enjeux et objectifs du projet	18		
4.2_Les principes de l'aménagement étudié	18		
5 > LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION	19		
5.1_L'objet de la concertation	20		
5.2_Présentation des variantes soumises à la concertation	20		
5.2.1 - Variante N°1	21		
5.2.2 - Variante N°2	21		
5.2.3 - Variante N°3	22		
5.2.4 - Variante N°4	22		
5.3_Comparaison multicritère des variantes	23		
5.3.1 - Le milieu humain	24		
5.3.2 - Le milieu physique	24		
5.3.3 - Le milieu naturel	25		
5.3.4 - Le paysage et le patrimoine	25		
5.3.5 - La sécurité, l'amélioration de la desserte et le confort des usagers	26		
5.3.6 - Les travaux et gênes associées	27		
5.3.7 - Le coût du projet	27		
6 > LES CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'OPÉRATION	29		
6.1_Les principaux acteurs du projet	30		
6.2_Le cadre réglementaire et les modalités de la concertation	30		
6.3_Les prochaines étapes de la concertation	31		
7 > LEXIQUE	32		



RN10 MANSLE SUD

1. UN AMÉNAGEMENT ATTENDU, PERTINENT ET OPTIMISÉ

1.1_LE CONTEXTE TERRITORIAL DU PROJET

Les caractéristiques actuelles de la RN10 aux abords de Mansle ne permettent pas d'assurer des échanges optimums avec les voiries structurantes locales (RD40, RD18, RD116 principalement). Il en résulte notamment un fort trafic dans le centre de Mansle, avec une proportion importante de poids-lourds.

Le projet d'aménagement de la partie Ouest de l'échangeur Sud de Mansle a donc vocation à améliorer la desserte locale depuis la RN10, en proposant une solution d'échange complète, plus adaptée, et qui permettra notamment aux poids lourds voulant rejoindre la zone d'activités du Moulin-à-vent à Maine-de-Boixe de ne pas traverser les centres-bourgs de Mansle et de Maine-de-Boixe.

Ainsi le projet permettra d'améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants des communes voisines en y réduisant le trafic, notamment celui des poids lourds.

1.2_ LES GRANDS PRINCIPES DU PROJET

Le projet s'inscrit dans la continuité de la mise aux normes de la RN10 entre Mansle et Tourriers en Charente.

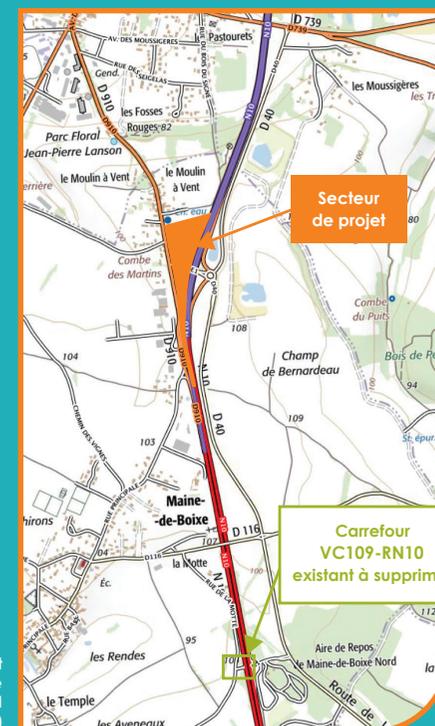
La mise aux normes de la RN10 se traduit dans le présent projet par la suppression du carrefour plan actuel entre la RN10 et la VC109 réaménagé provisoirement il y a quelques années à proximité directe côté Sud de l'aménagement projeté. En effet, ce carrefour n'est pas aux normes et présente un danger d'un point de vue de la sécurité.

La suppression de ce carrefour engendre l'absence de bretelle de sortie de la RN10 en direction d'Angoulême dans ce secteur et donc la nécessité de compléter le demi échangeur actuel de façon à rétablir tous les mouvements d'échanges.

L'opération est par ailleurs inscrite au Contrat Plan État Région 2015-2020.

DANS CE CADRE, LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION SONT :

- de sécuriser la section située à l'Ouest de l'actuel demi-échangeur,
- d'améliorer la desserte du Sud de l'agglomération de Mansle afin de réduire le nombre de poids lourds qui la traversent,
- d'améliorer le cadre de vie des habitants de l'agglomération de Mansle confrontés à cet important trafic poids lourds dans le centre-ville,
- de procéder à la mise aux normes de la RN10 via la suppression du carrefour plan VC109,
- de procéder à la mise aux normes de la bretelle d'insertion existante sur la RN10 en direction d'Angoulême.



Localisation du secteur de projet
En haut : photo aérienne
En bas : carte IGN
(source : Géoportail)



RN10 MANSLE SUD

2. UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT

2.1_PORTRAIT DE TERRITOIRE

Le territoire du projet se situe dans la partie Nord du département de la Charente, à une vingtaine de kilomètres d'Angoulême. La zone d'étude considérée est centrée autour de la RN10 (1 km de part et d'autre environ), voie structurante du territoire permettant de relier Poitiers à Angoulême, entre :

- côté Sud, l'aire de repos de Maine-de-Boixe Ouest,
- côté Nord, 500 m au-delà de la Charente.

Elle s'étend sur les communes de Mansle, Maine-De-Boixe, Fontclaireau, Puyréaux et Aussac-Vadalle.

Cette zone est caractérisée par le passage de la Charente au Nord, qui s'écoule d'Est en Ouest. La ville de Mansle s'étend sur la rive gauche de la Charente, au Nord-Ouest de la zone. Plus au Sud, et toujours à l'Ouest de la RN10, on trouve la zone d'activités du Moulin-à-vent le long de la RD40, puis le bourg de Maine-de-Boixe. À l'Est de la RN10 on trouve des carrières, dont l'une est encore en activité au Sud de la zone.

Le secteur est fortement marqué par la présence de voies structurantes à l'échelle locale (RD18, RD40 et RN10 dans l'axe Nord-Sud, et RD739 et RD116 dans l'axe Est-Ouest). Le long de ces axes, le paysage local est dominé par les parcelles agricoles. Quelques parcelles forestières sont disséminées çà et là, principalement à l'Est et le long de la Charente. D'une manière générale, le projet s'inscrit dans un territoire anthropisé au relief peu marqué.



Localisation de la zone d'étude
À gauche : photo aérienne - À droite : carte IGN (Source : Géoportail)

2.2 LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DES ÉTUDES MENÉES

2.2.1 Les dynamiques démographiques et socio-économiques

✓ Le contexte démographique

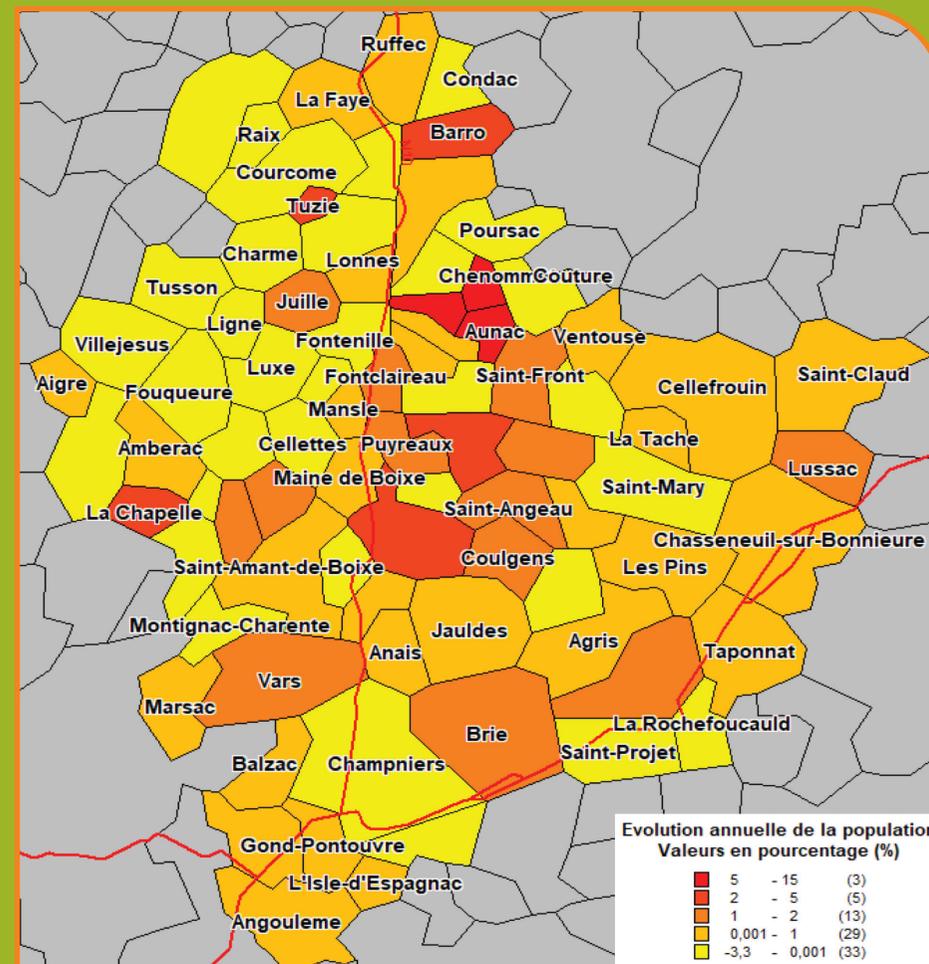
La zone d'étude considérée pour évaluer le contexte démographique et socio-économique du secteur de projet est constituée de 81 communes situées au sein du quadrilatère « Ruffec – Saint-Claud – Angoulême – Aigre ».

Ce secteur rassemble ainsi près de 130 000 habitants (chiffres 2015), et montre une croissance démographique de 1,6 % entre 2010 et 2015 (+2001 habitants).

Ces effets de croissance ont très largement profité aux communes desservies par les axes majeurs du territoire (RN10 et RN141) et disposant d'accès rapides à ces infrastructures.

À noter que ce chiffre de croissance est fortement influencé par la ville d'Angoulême (+566 habitants durant cette période) et que de fortes disparités sont observables à une échelle plus fine (+67 habitants soit +4,16 % à Mansle, et +3 habitants soit +0,64 % à Maine-de-Boixe).

La commune de Mansle, située juste au Nord du projet, est la seule ville de plus de 1 500 habitants à proximité immédiate du projet.



Évolution de la population totale par commune entre 2010 et 2015
(valeurs en pourcentage et effectif par classe)
Source : INSEE

✓ Le contexte socio-économique

La population active au sein de la zone d'étude, de l'ordre de 76 360 habitants en 2014, se concentre essentiellement sur Angoulême et ses secteurs Nord ainsi que sur les territoires desservis par la RN141 à l'Est. L'évolution de la population active entre 2009 et 2014 laisse entrevoir un recul de l'ordre de 1,4 % (soit environ 1 060 actifs en moins). Il demeure cependant inférieur à celui du département de la Charente (-2 %). À noter que la ville de Mansle observe une augmentation de sa population active sur cette période (+2,9 %).

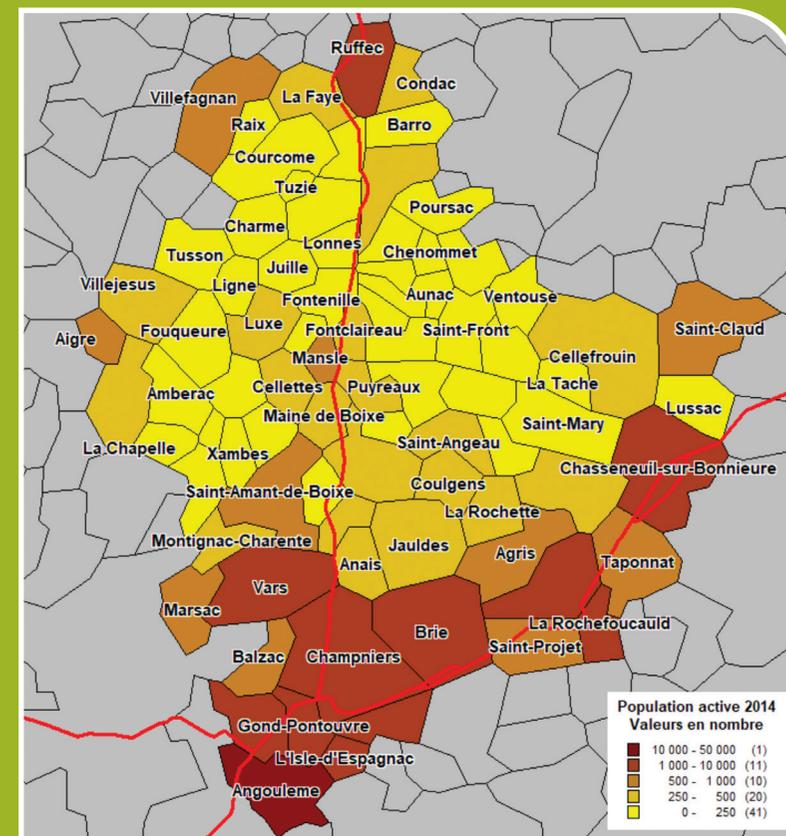
D'une manière générale, près des deux tiers (63,7 %) des résidents actifs de la zone d'étude occupent un emploi situé à l'extérieur de leur commune de résidence. Ce phénomène est vraisemblablement attribuable à l'attractivité majeure des pôles urbains d'Angoulême et Ruffec qui disposent de la majeure partie des bassins d'emplois de la zone considérée. Ce phénomène se fait particulièrement ressentir sur les communes situées le long de la RN10 qui voient la grande majorité de leurs résidents (+ de 70 % des migrations alternantes domicile-travail) exercer leur activité professionnelle à l'extérieur et ceci tout en bénéficiant des accès rapides à l'infrastructure à 2x2 voies. Un constat similaire peut être fait pour les déplacements domicile-études, avec cependant une exception pour Mansle qui maintient la plupart de ses écoliers/collégiens au sein de son territoire.

En parallèle, une augmentation assez nette du nombre de chômeurs est observable sur le territoire, avec environ 25 % d'augmentation, soit un peu moins de 2 000 chômeurs supplémentaires, cohérent avec les tendances globales du département de la Charente.

Enfin, la zone d'étude est caractérisée par une large domination des emplois tertiaires (77 % des emplois salariés en 2014). Viennent ensuite les emplois industriels et ceux liés à la construction (14 et 7 %), puis les emplois agricoles (2 %). Ces chiffres sont comparables à ceux du département de la Charente, qui compte cependant une part plus importante d'emplois agricoles.

EN RÉSUMÉ

- Un territoire en croissance (+1,6 % entre 2010 et 2015), porté par la dynamique d'Angoulême.
- RN10 et RN141 : deux axes majeurs de déplacements vecteurs de croissance.
- Une population active en recul à l'échelle de la zone d'étude, mais en augmentation pour la commune de Mansle.
- Angoulême et Ruffec : deux pôles majeurs d'emploi générant des déplacements domicile-travail sur le territoire, notamment sur les communes situées le long de la RN10.
- Une forte augmentation du taux de chômage sur le territoire (+25 % entre 2009 et 2014).
- Une large domination des emplois du secteur tertiaire (77 % des emplois salariés en 2014).



Répartition de la population active par commune en 2014
(Valeurs en nombre et effectif par classe)

2.2.2 Les éléments environnementaux et patrimoniaux

✓ Milieu humain

L'analyse du milieu humain consiste à étudier tout ce qui est lié à l'activité humaine et à l'urbanisation du territoire (habitat, équipements, pôles d'activité, urbanisme, etc.) ainsi que les éléments concernant l'agriculture. L'agriculture fera l'objet d'un paragraphe dédié ci-après.

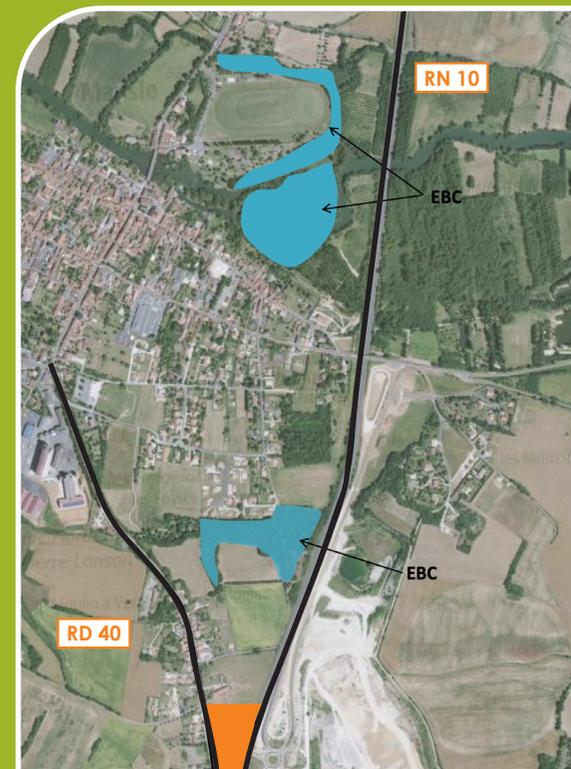
Dans la zone d'étude, le territoire est majoritairement rural et agricole, avec un bâti composé essentiellement de petits bourgs dessinés autour des centres historiques. Les habitats plus récents se répartissent le long des axes routiers communaux. Mansle, commune la plus importante de la zone, se développe majoritairement sur la rive gauche de la Charente. La RN10, principal axe routier du territoire, permet de relier Angoulême à Poitiers, et est connecté à un maillage routier départemental et communal desservant les différents hameaux et zones d'activités : la RD739, la RD18, la RD40 et la RD116.

Par ailleurs, des Espaces Boisés Classés (EBC) sont identifiés au PLU de Mansle : ces derniers sont situés au niveau des berges des Iles de Mansle, sur les berges de la Charente, ainsi qu'au Nord du demi-diffuseur, entre la RD40 et la RN10.

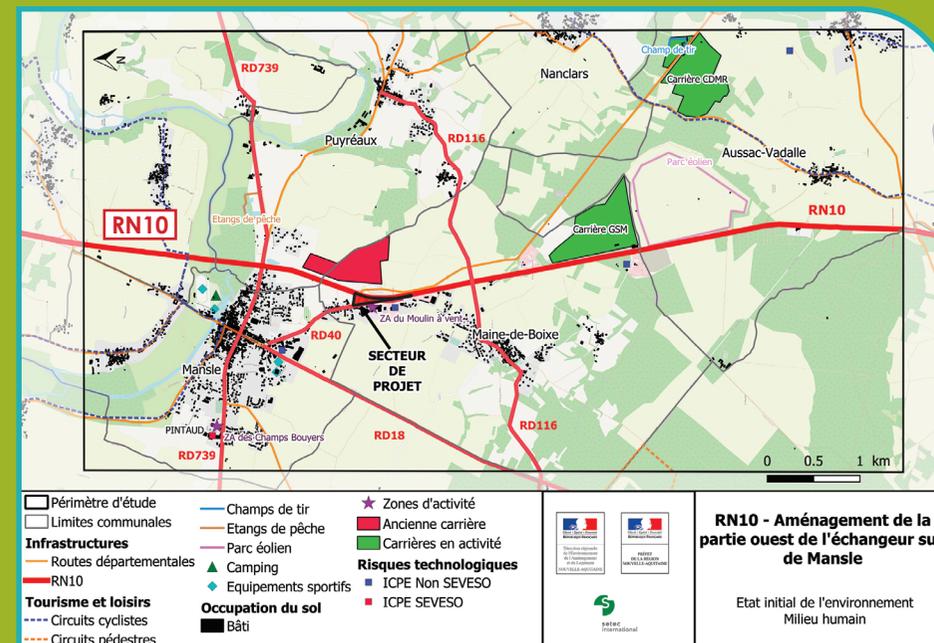
EN BREF

Les principaux points remarquables et enjeux concernant le milieu humain dans le secteur de projet sont :

- la zone d'activité du Moulin à vent à Maine-de-Boixe,
- les habitations du lieu-dit Moulin à vent,
- le risque lié au transport de matières dangereuses sur la RN10.



Espaces Boisés Classés sur la commune de Mansle (source : PLU de Mansle)



État initial du milieu humain (source : SETEC)

ZOOM SUR : LE MILIEU AGRICOLE



Avec plus de 60 % de la surface au sol occupée par des espaces agricoles, l'agriculture est prégnante sur le territoire. Ces espaces agricoles sont majoritairement composés de cultures céréalières et oléagineuses (blé, orge, colza et tournesol). Plus ponctuellement, on peut trouver quelques légumineuses à graines (lentilles), vergers et vignes.

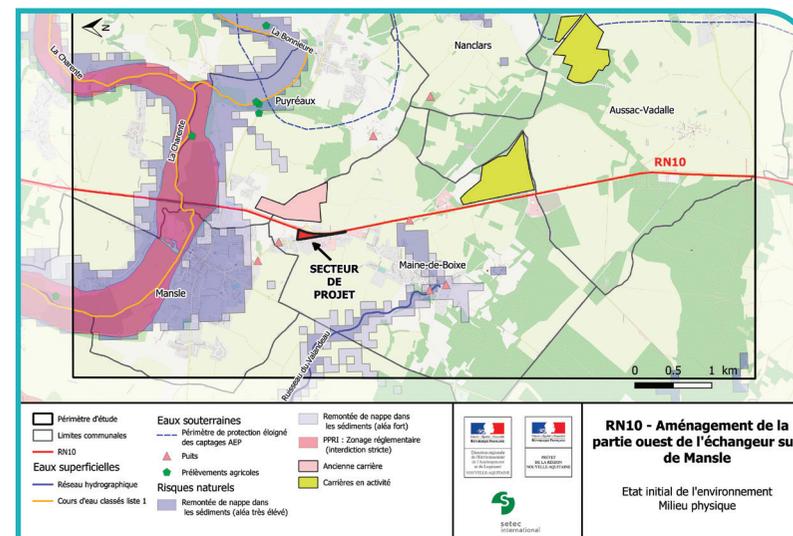


Répartition des cultures dans la zone d'étude (source : Géoportail)

✓ Milieu physique

La zone d'étude présente un certain nombre de contraintes liées au milieu physique :

- un réseau hydrographique assez développé dans la partie Nord, avec 4 cours d'eau : la Charente, la Bonnieure, la Tardoire et le ruisseau de Valandeu,
- des masses d'eau souterraines au droit de la zone, dont la qualité est dégradée par la présence de nitrates,
- des captages d'Alimentation en Eau Potable (AEP) à proximité, dont les périmètres de protections concernent la zone d'étude, ainsi que des puits et prélèvements agricoles,
- des secteurs concernés par un risque d'inondation lié à la Charente, et soumis à un PPRI,
- des carrières présentant des cavités souterraines.



État initial du milieu physique (source : SETEC)

EN BREF

L'analyse de ces contraintes a permis de mettre en évidence que le secteur de projet n'est que peu concerné par les enjeux liés au milieu physique. On notera toutefois la présence de cavités souterraines dues aux carrières d'exploitation à proximité du projet.



État initial du milieu naturel - Synthèse des zones à enjeux (source : NCA Environnement)

✓ Milieu naturel

L'analyse du milieu naturel a permis d'identifier les enjeux sur ce secteur et de recenser la faune et la flore du territoire. Plusieurs zones à enjeux ont ainsi été identifiées.

Parmi ces zones à enjeux, l'ancienne carrière située à l'Est de la RN10 représente un habitat favorable à certaines espèces affectionnant les milieux perturbés : Œdicnème criard, Pipit rousseline, Petit Gravelot... Les masses d'eau temporaires et permanentes du site ajoutent un potentiel d'accueil pour l'ensemble des amphibiens (dont le crapaud calamite), oiseaux et certains odonates. Ces plans d'eau constituent également des zones d'enjeu modéré pour les habitats et la flore.

On notera également la présence d'une haie composée de vieux chênes à cavité le long de la D401, entre l'échangeur actuel de la RN10 et la RD40, qui constitue une zone de gîte favorable pour les chiroptères, en particulier la Noctule commune.

Les milieux ouverts de la zone d'étude, dominés par les cultures et les friches, sont avant tout des habitats utilisés pour l'alimentation des espèces. Plusieurs espèces patrimoniales sont susceptibles d'y nicher, comme l'Œdicnème criard ou le Busard Saint-Martin. Leur enjeu est considéré comme modéré. À noter que pour les oiseaux nicheurs de plaine, la rotation des sols agricoles limite les possibilités de nidification, ce qui justifie l'enjeu modéré.

EN BREF

Dans le secteur de projet les enjeux sur le milieu naturel et la biodiversité sont limités au réseau de haies locales qui constituent des habitats favorables pour les chiroptères (gîtes - déplacement - chasse), mais aussi pour les oiseaux et certains insectes.

✓ **Paysage, patrimoine, tourisme et loisirs**

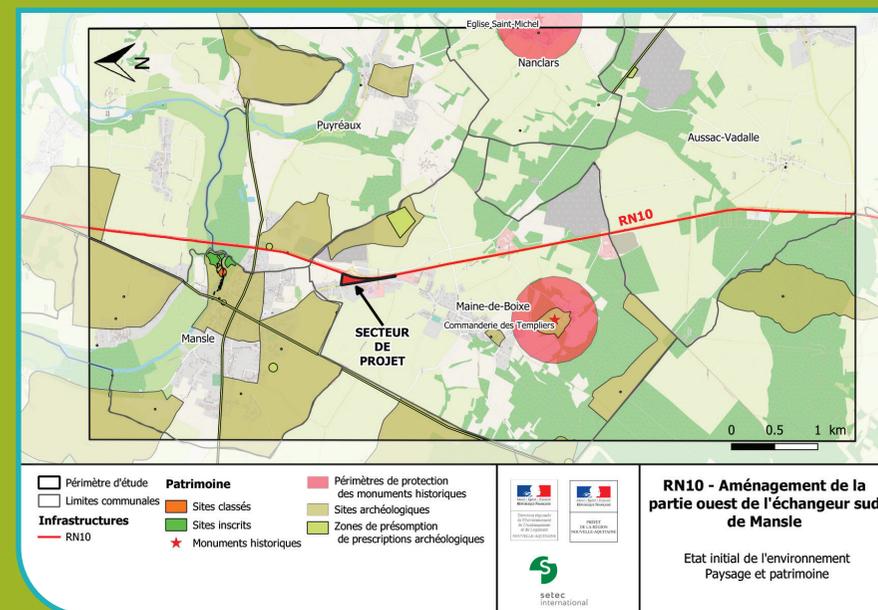
Le paysage de la zone d'étude est majoritairement rural avec une dominance agricole et un relief faiblement marqué. Ce paysage agricole est composé de grandes parcelles cultivées, découpées de temps à autres par des haies ou des thalwegs. Il laisse place à de grands espaces ouverts où les vues donnent régulièrement sur des éoliennes assez présentes dans le secteur. Le bâti rural, composé majoritairement de maisons individuelles en pierre, se rassemble autour des centres-bourgs le long des routes départementales.

La Charente et ses berges représentent par ailleurs un atout touristique pour le territoire et en particulier la commune de Mansle, de par les paysages et les nombreuses activités nautiques pouvant y être pratiquées.

Les principaux points remarquables et enjeux liés au paysage, au patrimoine et au tourisme sont :

- la vallée alluviale de la Charente, témoignant des aménagements historiques des berges à Mansle et participant au paysage charentais accompagnant le cours d'eau,
- les monuments historiques et leurs périmètres de protection associés : l'Église Saint-Michel de Nanclars et la Commanderie des Templiers de Maine-de-Boixe,
- les sites inscrits et classés des îles de Mansle entre les bras de la Charente,
- les sites remarquables, situés notamment à Mansle (Parc Floral Jean Pierre Lanson, Lavoirs et Eglise Saint-Léger) et dans la forêt de la Boixe (sites archéologiques),
- les itinéraires de loisirs (itinéraires cyclistes et sentiers pédestres) permettant la découverte des richesses paysagères et culturelles précédemment citées.

Au niveau du demi-diffuseur du Sud de Mansle, on retrouve un paysage industriel marqué par l'ancienne carrière de Maine-de-Boixe, la zone d'activité de Moulin à vent à l'Ouest de la RN10 ainsi que quelques parcelles bâties et une ferme situées entre la RD40 et la RN10. À noter qu'un projet de transformation de l'ancienne carrière en circuit automobile a été autorisé. Les travaux de terrassement ont depuis été stoppés.



État initial Paysage et Patrimoine (source : SETEC)

EN BREF

À proximité du projet les enjeux sont limités du fait du caractère industriel marqué du secteur.

✓ Synthèse des enjeux environnementaux

Les analyses menées permettent de mettre en évidence les grands enjeux et contraintes du territoire. Le tableau ci-après synthétise par thématique les enjeux dans le secteur du projet, en y associant un niveau d'enjeu selon le classement suivant :



THÈME	CRITÈRES	DESCRIPTION DE L'ENJEU	NIVEAU D'ENJEU
MILIEU HUMAIN	Bâti et cadre de vie	Zone d'activité du Moulin à vent Habitations lieu-dit Moulin à vent	
	Agriculture	Pas de parcelles ou d'exploitations agricoles à proximité immédiate du projet	
MILIEU PHYSIQUE	Milieu aquatique (eaux superficielles et souterraines)	Pas de cours d'eau ni de captage AEP sur le secteur de projet	
	Risques naturels	Présence de cavités liées aux carrières – aucune interaction prévue avec les carrières	
MILIEU NATUREL	Faune	Haie de vieux chêne le long de la D104 favorable aux chiroptères	
	Flore	Aucune espèce patrimoniale, protégée ou non, n'a été contactée sur le secteur de projet	
	Habitat	Aucun habitat à enjeu sur le secteur de projet	
PAYSAGE, PATRIMOINE, TOURISME ET LOISIRS		Secteur de projet au paysage industriel	



RN10 MANSLE SUD

3. LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

3.1_CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE

Le réseau de voiries principales de la Charente se structure principalement autour de l'agglomération d'Angoulême. En particulier, la RN10 et la RN141 permettent de desservir le territoire depuis Angoulême, respectivement dans le sens Nord-Sud, et Est-Ouest. Ces 2 axes représentent environ 216 km de voirie sur les 14 000 km de réseau routier de Charente. Ils permettent d'assurer les grands échanges à caractère régionaux, nationaux ainsi qu'internationaux en direction de Poitiers, de Bordeaux, de Limoges et vers les principaux pôles de la Charente-Maritime (de Saintes, de Rochefort, de La Rochelle,...). Le département ne dispose d'aucune infrastructure autoroutière.

Ce réseau routier, et en particulier la RN10, est par ailleurs un axe de circulation privilégié pour le transport de marchandises, notamment pour le fret international : les flux internationaux sur la RN10 représentent plus de la moitié des flux de poids lourds (53 % contre 47 % pour les flux internes).

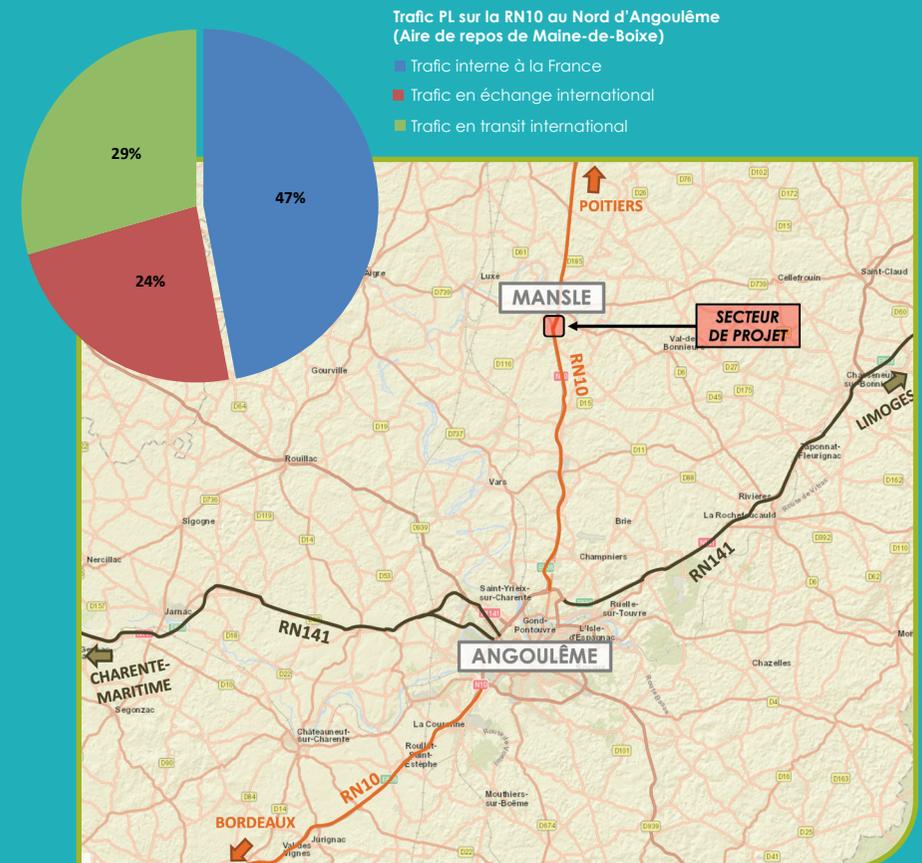
Le réseau de transport en commun du département se caractérise par 19 lignes de bus régulières au départ d'Angoulême dont 4 en desserte des secteurs Nord susceptibles d'être impactées par le projet de nouvel échangeur :

- Ligne 04 Ruffec – Angoulême (via Aigre)
- Ligne 05 Aigre – Angoulême
- Ligne 06 Vouharte – Angoulême
- Ligne 23 Ruffec – Mansle – Angoulême

Ces lignes ont connu une croissance très soutenue au cours des 4 dernières années, +8,5 % de croissance annuelle entre 2013 et 2017, notamment celle desservant Mansle dont la fréquentation a augmenté de plus de 15 % sur la période. Le réseau de transport ferroviaire local est peu développé et se limite aux liaisons TER reliant Angoulême à Poitiers et Angoulême à Limoges.

QUELQUES CHIFFRES POUR RESUMER

- **2 axes majeurs** : RN10 et RN141.
- Un niveau de trafic de la RN10 dans le secteur de projet de l'ordre de **20 000 véh./jour, dont 30 % de poids lourds.**
- Des relevés accidentologiques faisant état de **7 accidents (2 morts, 4 blessés hospitalisés et 5 blessés non hospitalisés) sur les 5 dernières années (2013 à 2017)**. Bien qu'étant peu nombreux, les accidents, recensés pour la moitié d'entre eux en zone urbaine, présentent de vifs indicateurs de gravité et ceci tout particulièrement dans la traversée de Mansle (via les RD18 et RD739) où ils demeurent supérieurs à ceux de la moyenne nationale pour les communes de moins de 5 000 habitants.
- Des lignes TC (bus) en croissance : **+15 % de fréquentation pour la ligne Ruffec – Mansle - Angoulême entre 2013 et 2017.**



Caractéristiques des déplacements sur le territoire

3.2_LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Les perspectives d'évolution du trafic sont déterminantes pour apprécier l'opportunité de l'opération et pour évaluer son impact sur l'environnement.

Dans le cadre de l'étude, l'évaluation des perspectives d'évolution du trafic a été appréhendée à l'aide d'outils de modélisation permettant, à partir des trafics actuels mesurés sur site, d'hypothèses de croissance, de comportements des usagers et d'évolution du réseau routier, d'évaluer à différents horizons (2030 et 2050) les trafics sur le réseau routier local.

✓ Situation initiale (2018)

Les niveaux de trafics de la RN10 tendent à diminuer au fil de l'éloignement de l'agglomération angoumoise par le Nord :

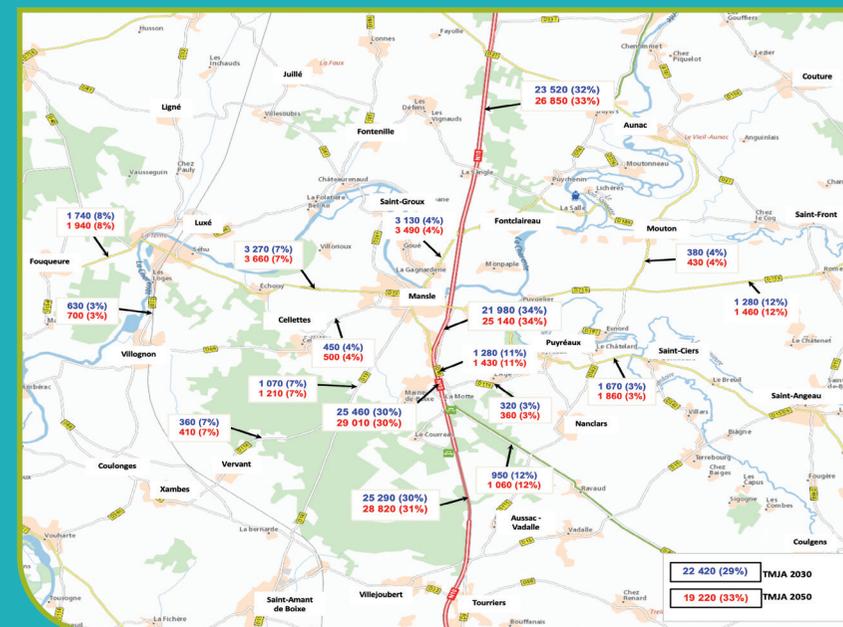
- **22 400 véh./j. (dont près de 30 % de poids lourds) sur sa section située au Sud de Mansle au droit d'Aussac-Vadalle,**
- **19 220 véh./j. au droit de Mansle,**
- **17 800 véh./j. au Nord de Mansle.**

Les trafics supportés par la RD40 en traversée de la zone du Moulin à Vent varient de 2 800 à 3 300 véh./j. dont 6 à 8 % de véhicules lourds. Ces niveaux de circulation demeurent largement conditionnés par l'attractivité de la RN10 à 2x2 voies pour les résidents de Mansle, de Maine de Boixe et les zones d'activités proches. Dans sa section Sud, la RD40 supporte un trafic poids lourds assez important (10 % du trafic global) du fait de la proximité de la carrière GSM.

✓ Situations aux horizons 2030 et 2050

Les prévisions de trafic estimées en situation de référence (situation dite « fil de l'eau ») font état de niveaux de circulation variant de **22 000 à 25 200 véh./j. sur la RN10 de part et d'autre de Mansle à l'année horizon 2030 et de 25 000 à près de 29 000 véh./j. en 2050.** Ces niveaux de trafics demeurent les plus faibles au passage de Mansle entre les échangeurs Nord et Sud et tendent à progresser en approche d'Angoulême par le Nord. La part des véhicules lourds reste stable en regroupant environ le tiers de l'ensemble du trafic en circulation sur la Nationale 10.

Les trafics dans la rue du Moulin à vent reliant Mansle à Maine-de-Boixe tout en assurant les accès à la RN10 pourraient eux varier de 3 000 à 3 500 véh./j. en 2030 et de 3 400 à 3 900 véh./j. en 2050. Ils seraient ainsi majorés d'environ 400 véh./j. par rapport à la situation actuelle.



TMJA double sens estimés sur le réseau en situation de référence (2030/2050) (valeurs en véh./j (% PL))



RN10 MANSLE SUD

4. LES GRANDS PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT

4.1 LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET

Les études et le diagnostic préalablement présentés ont permis d'identifier un certain nombre d'enjeux qui caractérisent le territoire et auquel le projet d'aménagement devra répondre.

✓ Ces enjeux sont les suivants :

- le renforcement de l'accessibilité du territoire et de la desserte locale depuis la RN10,
- le développement local du territoire et de son attractivité,
- le désengorgement des centres des communes de Mansle et de Maine-de-Boixe,
- la sécurisation des déplacements sur la RN10 et sur la voirie locale au sein de la zone d'activité du Moulin à vent, et de la traversée de Mansle,
- la préservation des fonctionnalités agricoles et écologiques des milieux traversés.

✓ Les objectifs de l'opération ont ainsi été définis sur la base de ces enjeux, et sont les suivants :

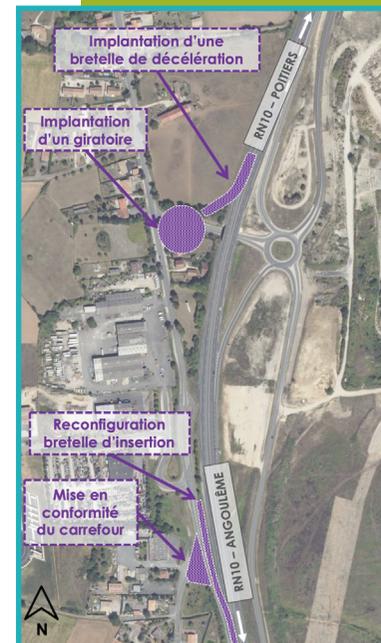
- améliorer la desserte du Sud de l'agglomération de Mansle,
- améliorer les conditions de transit des poids lourds,
- améliorer le cadre de vie des habitants de l'agglomération de Mansle confrontés à cet important trafic poids lourds dans le centre-ville : sécurité, qualité de l'air, bruit,
- sécuriser et mettre aux normes la RN10 via la suppression du carrefour plan RN10 - VC109,
- sécuriser le carrefour entre la rue principale de Maine-de-Boixe et la RD40.

4.2 LES PRINCIPES DE L'AMÉNAGEMENT ÉTUDIÉ

L'aménagement étudié consiste à compléter le dispositif d'échanges de Mansle Sud par un demi-échangeur fonctionnel préservant le potentiel d'aménagement du territoire.

L'aménagement, qui vient donc en complément du demi-échangeur Est, est constitué :

- d'un giratoire à l'Ouest de la RN10 et de ses raccordements aux voies existantes,
- d'une bretelle de décélération depuis la RN10,
- de la reconfiguration de la bretelle d'insertion existante sur la RN10, sens Poitiers – Angoulême,
- de la mise en conformité des carrefours subsistant en raccordement à la RN 10 (rue principale de Maine-de-Boixe),
- de la suppression du carrefour entre la RN10 et la VC109.





RN10 MANSLE SUD

5. LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

5.1_L'OBJET DE LA CONCERTATION

Les études menées permettent aujourd'hui de présenter à la concertation un projet cohérent et satisfaisant, composé de plusieurs variantes d'aménagements. Ce projet s'est enrichi au gré des échanges avec les élus des communes concernées ainsi qu'avec les associations du secteur depuis 2011. Ces itérations ont ainsi permis de distinguer et de comparer différents partis pris d'aménagements, de préciser la faisabilité technique de chacun ainsi que leur coût. Une analyse multicritère des 4 variantes proposées a été réalisée.

L'objet de la présente concertation est de permettre au public de prendre connaissance du projet et de faire part de ses remarques et avis sur les aménagements proposés.

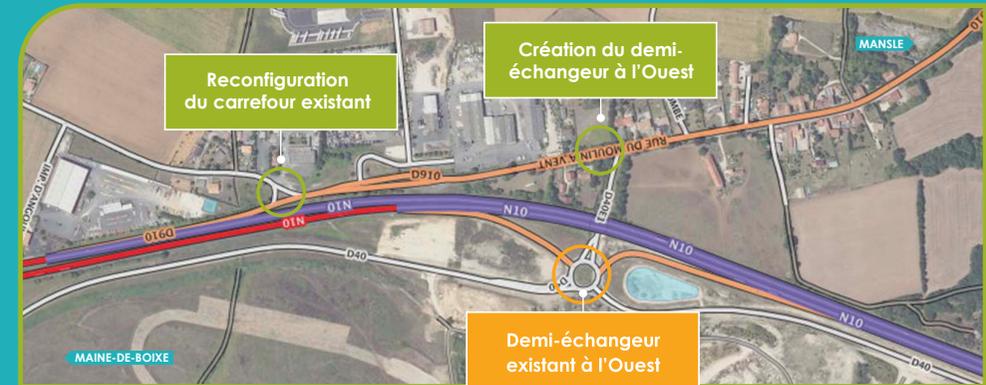
5.2_PRÉSENTATION DES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

Aujourd'hui, 4 grandes variantes d'aménagement sont soumises à l'avis de chacun dans le cadre de la concertation publique. **La variante retenue permettra de définir le tracé qui fera ensuite l'objet des procédures d'autorisations environnementales nécessaires.**

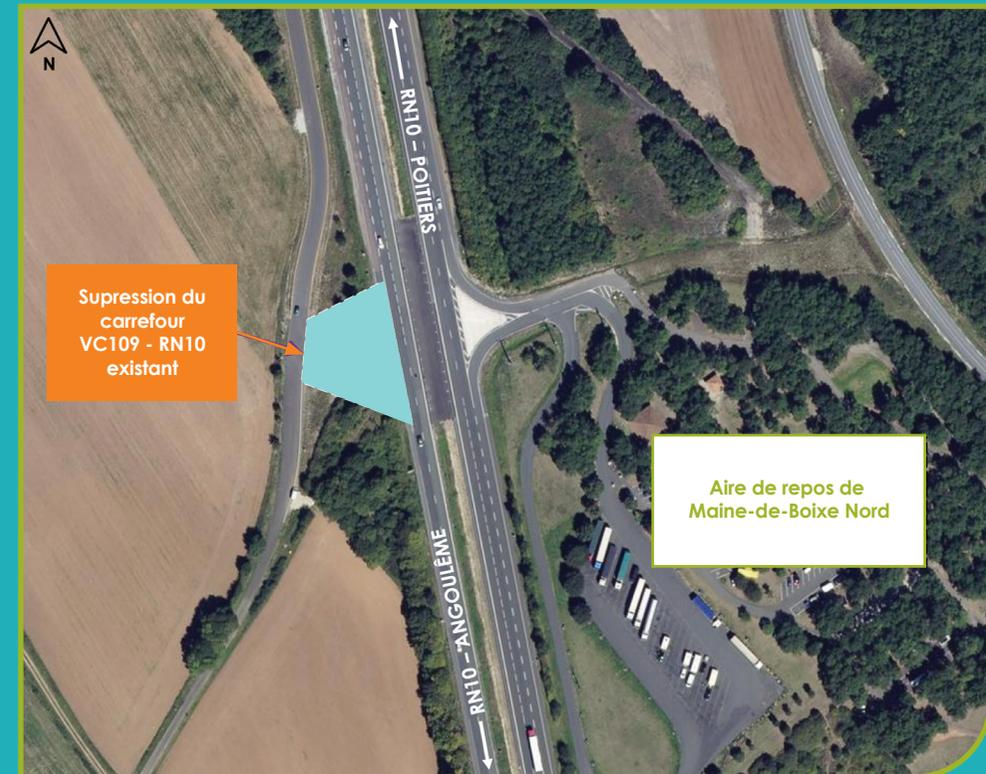
Dans le périmètre d'implantation de l'aménagement, la RD40 constitue l'unique voie structurante du réseau local située à proximité directe de la RN10. Les variantes d'aménagement sont donc basées sur un raccordement de la partie Ouest de l'échangeur Sud de Mansle à la RD40.

De manière à obtenir un échangeur complet regroupé et à réutiliser au mieux les infrastructures existantes, les variantes d'aménagement reposent sur un raccordement à la RD40 au droit de la RD40E1 à laquelle la partie Est de l'échangeur est déjà raccordée.

Cet aménagement permettra par ailleurs de supprimer le carrefour RN10 – VC109 situé plus au Sud sur la commune de Maine-de-Boixe, et ce pour toutes les variantes proposées ci-après. **Les grands principes de l'aménagement que l'on retrouve dans chacune des variantes sont présentés sur les cartes ci-contre :**



Principes de l'aménagement dans le secteur du Moulin à vent.



Principe de suppression du carrefour entre la RN10 et la VC109

5.2.1. Variante N°1

La variante n°1 consiste à aménager deux bretelles d'entrée et de sortie de la RN10 dans le sens Nord → Sud. Ces bretelles seront raccordées à un carrefour giratoire situé à l'Ouest de la RN10, symétriquement au giratoire existant. Ce carrefour giratoire sera également raccordé au réseau local existant :

- RD40 en direction de Mansle,
- RD40 en direction Maine-de-Boixe,
- RD40E1 qui constitue le barreau de liaison sous la RN10 avec la partie Est de l'échangeur, et qui permet donc de rejoindre la RN10 dans le sens Sud → Nord ainsi que la RD40 à l'Est de la RN10, menant notamment vers les carrières du Sud de la zone d'étude et vers Nanclars / Puyréaux.

Dans cette configuration, le carrefour giratoire est situé à proximité immédiate de la zone d'activité du Moulin à Vent et permet donc d'améliorer sa desserte.

De plus, la création d'une bretelle d'entrée sur la RN10 depuis le carrefour giratoire permet de supprimer la voie d'insertion actuelle en direction d'Angoulême située plus au Sud ainsi que le carrefour associé avec la rue principale de Maine-de-Boixe.

5.2.2. Variante N°2

La variante 2 présente un aménagement identique à la variante 1 pour la bretelle de sortie depuis la RN10 (création d'une bretelle reliée à un giratoire) et le raccordement à la RD40 (création d'un carrefour giratoire).

La variante 2 consiste à réutiliser au maximum les infrastructures existantes et donc à conserver la bretelle d'insertion existante sur la RN10 en direction d'Angoulême. Afin de procéder à la mise aux normes de cette bretelle, une amélioration du carrefour avec la partie Sud de la RD40 et la rue principale de Maine-de-Boixe est recherchée via la création d'un carrefour en T. Cette configuration priorise le flux entre la RD40 et la bretelle d'entrée vers la RN10.



Plan général de la variante 1



Plan général de la variante 2

5.2.3. Variante N°3

La variante 3 reprend les mêmes principes que la variante 2 concernant :

- la bretelle de sortie depuis la RN10 (création d'une bretelle reliée à un giratoire),
- le raccordement à la RD40 (création d'un carrefour giratoire),
- la conservation de la bretelle d'insertion existante sur la RN10 en direction d'Angoulême.

La variante 3 se distingue de la variante 2 par la création d'un tourne-à-gauche au niveau du carrefour entre la partie Sud de la RD40 et la rue principale de Maine-de-Boixe. Cette configuration priorise ainsi le flux entre la RD40 et la rue principale.



Plan général de la variante 3

5.2.4. Variante N°4

La variante 4 reprend les mêmes principes que les variantes 2 et 3 concernant :

- la bretelle de sortie depuis la RN10 (création d'une bretelle reliée à un giratoire),
- le raccordement à la RD40 (création d'un carrefour giratoire),
- la conservation de la bretelle d'insertion existante sur la RN10 en direction d'Angoulême.

Cette variante 4 se distingue par la création d'un carrefour giratoire gauche au niveau du carrefour entre la partie Sud de la RD40 et la rue principale de Maine-de-Boixe. Cette configuration présente un giratoire avec 3 branches dont 2 bidirectionnelles (RD40 et rue principale) et 1 unidirectionnelle (bretelle d'entrée sur la RN10).



Plan général de la variante 4

5.3_COMPARAIISON MULTICRITÈRE DES VARIANTES

La méthode de comparaison des variantes s'appuie sur une analyse multicritère reposant sur les thématiques suivantes :

- Analyse environnementale : milieux humain, physique, naturel, paysage et patrimoine
- Sécurité et confort des usagers
- Travaux et gênes associées
- Développement du territoire
- Coût du projet

✓ Méthode d'évaluation des variantes

Les impacts et contraintes du projet sur les thématiques précédemment citées sont appréciés selon un certain nombre d'indicateurs à l'aide d'une échelle de sensibilité dont la valeur est associée à un code couleur.

Pour les thématiques dont l'impact est quantifiable (milieu humain, milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine, travaux et gênes associées), le tableau suivant est utilisé pour l'analyse :



Pour les thématiques sécurité & confort des usagers et développement du territoire, le tableau suivant est utilisé :



Les tableaux d'analyse présentés ci-après utilisent cette logique et permettent ainsi de visualiser les impacts de façon à identifier rapidement la variante du projet dite de « moindre impact », soit la plus favorable au projet.

La comparaison des variantes se base sur les impacts bruts avant proposition des principes de mesures d'atténuation (séquence Eviter – Réduire – Compenser.

ZOOM : la séquence Eviter – Réduire – Compenser

Établie par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, et renforcée par le Grenelle de l'environnement, cette phase est essentielle et préalable à toutes les autres actions consistant à **minimiser les impacts environnementaux**.

Cette démarche vise donc – dès la phase d'études et de conception – à équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet pour assurer la meilleure intégration possible de l'aménagement dans son environnement. La DREAL Nouvelle Aquitaine se fixe l'objectif **d'éviter au maximum les impacts du projet sur l'environnement**. Lorsque cela n'est pas possible, des solutions sont envisagées dans le but de les réduire. Ces solutions sont appelées « **mesures d'atténuation** » (mesures d'évitement et de compensation).

Il peut s'agir de mesures techniques destinées à atténuer les impacts sur l'environnement durant la phase de travaux (ex. protection de la nidification d'espèces animales, dispositif de réduction du bruit altérant le cadre de vie des riverains etc.) ou durant l'exploitation du projet (ex. dispositifs d'aide au franchissement pour les grands mammifères, dispositif anti-bruit pour réduire les nuisances sonores des riverains etc.)

Si des impacts résiduels subsistent, **des mesures compensatoires** devront alors être prises.

5.3.1. Le milieu humain

Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- Le foncier et le bâti
- Le cadre de vie des riverains
- L'urbanisme réglementaire, avec les espaces boisés classés de Mansle¹
- L'agriculture

MILIEU HUMAIN	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4

Les impacts principaux du projet sur le milieu humain concernent la consommation de foncier privé et la disparition du bâti associé ainsi que la modification du cadre de vie des riverains à proximité des nouvelles bretelles. Une augmentation modérée du trafic dans la zone du Moulin à Vent est également attendue du fait de la suppression du carrefour plan VC109 au Sud du projet, une partie des usagers se reportant sur le nouvel échangeur du projet.

Les impacts spécifiques de chacune des variantes sont les suivants :

- **Pour la variante n°1** : le giratoire ainsi que la bretelle d'entrée sur la RN10 empiètent sur l'ensemble des habitations situées dans le « délaissé » entre le RN10 et la RD40, au Sud du giratoire Ouest. La bretelle de sortie impacte également en légère partie les parcelles situées au Nord du giratoire.
- **Pour les variantes n°2, 3 et 4** : les impacts sont limités aux emprises du giratoire Ouest dans le « délaissé » entre le RN10 et la RD40 ainsi qu'aux emprises de la bretelle de sortie de la RN10 sur les parcelles situées au Nord du giratoire.

¹À noter que la commune de Maine-de-Boixe n'est dotée d'aucun document d'urbanisme (c'est le Règlement National d'Urbanisme qui est en vigueur).

Il convient de préciser que l'aménagement du demi-échangeur présente également des effets positifs sur le cadre de vie de nombreux riverains en permettant à certains poids lourds d'éviter le centre-bourg de Mansle. Cet évitement réduira les nuisances sonores pour les riverains.

À noter enfin qu'aucune des variantes n'a d'impact sur des zones de culture agricole, ni sur les Espaces boisés Classés de Mansle situés au Nord du secteur de projet.

5.3.2. Le milieu physique

Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- Les eaux superficielles
- Les eaux souterraines
- Les risques naturels liés aux cavités des carrières

MILIEU PHYSIQUE	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4

Aucune des variantes présentées à la concertation n'entre en interaction avec les eaux superficielles du territoire d'étude, qu'ils s'agissent des cours d'eau (la Charente, la Bonnière, la Tardoire, le Valandeu) ou bien des plans d'eau.

Concernant les eaux souterraines les 4 variantes présentent des impacts très similaires et très peu importants voire négligeables.

De la même façon, l'impact lié au risque de cavités naturelles est négligeable car aucune interaction n'est prévue avec l'ancienne carrière située à proximité du projet, et ce pour toutes les variantes.

D'une manière générale l'impact du projet sur le milieu physique est très limité.

5.3.3 Le milieu naturel

Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- Les habitats naturels
- La flore
- La faune
- Le fonctionnement écologique général

MILIEU NATUREL	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4

L'impact principal du projet sur le milieu naturel réside en la destruction du réseau de haie local, en particulier de l'alignement composé de vieux chênes à cavité le long de la RD401, entre l'échangeur actuel de la RN10 et la RD40, qui constitue une zone de gîte favorable pour les chiroptères. Cet impact est sensiblement le même pour l'ensemble des variantes, et est lié à l'implantation du nouveau giratoire à l'Ouest de la RN10 et de la bretelle de sortie de la RN10.

Aucune des variantes n'a d'impact sur des zones de culture agricole, ni sur les Espaces Boisés Classés de Mansle situés au Nord du secteur de projet.

La variante 1 supprime la voie d'insertion actuelle en direction d'Angoulême située plus au Sud ainsi que le carrefour associé avec la rue principale de Maine-de-Boixe.

Cette suppression induit une dés-imperméabilisation du sol venant contrebalancer la consommation d'espace engendrée par la création de la voie d'insertion de cette variante.

5.3.4 Le paysage et le patrimoine

Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- Les grandes caractéristiques du paysage
- Les espaces naturels remarquables
- Les monuments historiques
- Les sites archéologiques

PAYSAGE ET PATRIMOINE	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4

Au regard de l'étendue très modérée du projet, et de la faible différence entre les aménagements proposés, les impacts sur le patrimoine (interaction et co-visibilités avec les monuments historiques, et archéologiques) et sur le grand paysage sont très limités voire inexistant, et sont les mêmes pour tous.

Aux abords immédiats du projet, les impacts sur le paysage concernent la destruction des haies le long des axes de circulation qui guident l'usager et structurent le paysage. Là encore, l'impact de chacune des variantes est comparable, et relativement réduit car le projet s'inscrit dans un contexte industriel déjà fortement anthropisé, marqué par l'ancienne carrière de Maine-de-Boixe et la zone d'activité de Moulin à vent.

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'analyse présentée ci-avant permet d'apprécier la qualité environnementale de chacune des variantes.

Elle fait ressortir que les variantes proposées sont dans l'ensemble peu impactantes pour l'environnement.

Elles présentent notamment des impacts négligeables sur le milieu physique et le paysage.

L'impact des variantes sur le milieu naturel, bien que faible, est lié à la modification partielle du réseau de haie local présentant un enjeu fort pour les chiroptères.

Concernant le milieu humain, l'impact des aménagements proposés sur le bâti et le cadre de vie des riverains du lieu-dit Moulin à vent est à mettre en relation avec les effets positifs de l'échangeur proposé sur la circulation des poids lourds dans le centre-bourg de Mansle. Sur ce point, la variante 1 est plus impactante que les variantes 2 à 4 du fait de la création d'une nouvelle bretelle d'entrée qui nécessite des acquisitions foncières.



5.3.5 La sécurité, l'amélioration de la desserte et le confort des usagers

Les critères de choix retenus sont les suivants :

- La qualité géométrique du tracé
- Les conditions de visibilité
- Le raccordement avec la RD40
- Le raccordement avec la RN10

SÉCURITÉ ET CONFORT DES USAGERS	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4

Du point de vue de la géométrie, toutes les variantes sont conformes au référentiel ; la qualité des tracés se juge ainsi sur des niveaux relatifs de sécurité et de confort.

La création du demi-échangeur permettra d'améliorer les échanges entre la RN10 et la voirie locale. De même, cet aménagement donnera l'occasion à certains poids lourds d'éviter le centre bourg de Mansle améliorant ainsi la desserte locale.

La variante n°1 est considérée comme la plus sécuritaire puisqu'elle permet de séparer les flux en direction de la RN10 des flux de la RD40, au contraire des variantes 2 à 4.

La variante 4 est plus optimisée que les variantes 2 et 3 au regard de la sécurité apportée par le giratoire, en comparaison à un carrefour en T et au Tourne-à-gauche. Malgré tout, ces variantes ne permettent pas de séparer les flux : les usagers à destination de la voie rapide, les usagers du réseau local et de la zone d'activité empruntent donc la même infrastructure, ce qui limite l'effet favorable du projet sur la sécurité routière sur cette portion.

5.3.6. Les travaux et gênes associées

Les critères de choix retenus après études et analyse de l'état initial sont les suivants :

- L'importance des terrassements
- La teneur des dispositions constructives
- Les nuisances engendrées par les travaux

TRAVAUX ET GÊNES ASSOCIÉES	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4

En matière de terrassements, l'ensemble des variantes nécessite de faibles mouvements de terres : les déblais et remblais sont de taille modérée.

Concernant les nuisances engendrées par les travaux, les impacts sont similaires pour l'ensemble de variantes, et sont localisés principalement au droit du futur carrefour giratoire et concernent les habitations le long de la RD40. Cependant les reconfigurations du carrefour entre la rue principale de Maine-de-Boixe et la RD40 prévues dans les variantes 2 à 3 engendreront des nuisances non négligeables en phase travaux à proximité de l'habitation située juste au Sud de ce carrefour.

5.3.7. Le coût du projet

Le tableau ci-dessous présente le coût prévisionnel des différents aménagements.

Les coûts présentés comprennent le coût des acquisitions foncières et le coût des travaux.

COÛT DU PROJET	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
	2,5 M€ HT	2 M€ HT	2,1 M€ HT	2,2 M€ HT



✓ Synthèse des enjeux environnementaux

Les 4 variantes répondent de façon égale aux objectifs d'amélioration de la desserte du Sud de l'agglomération de Mansle, et des conditions de transit des poids lourds.

L'analyse multicritère met en évidence la variante 1 comme étant la plus favorable, suivie de la variante 4.

En effet, les variantes 2 et 3, et dans une moindre mesure la variante 4, apparaissent comme moins favorables du point de vue de la sécurité routière et du confort des usagers.

Ces trois variantes apparaissent également moins favorables en termes de nuisances engendrées durant les travaux par rapport à la variante 1.

La variante 1 présente toutefois un impact légèrement plus important sur le milieu humain en termes d'emprise (création d'une nouvelle bretelle d'insertion sur la RN10 depuis le giratoire).

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
MILIEU HUMAIN (amélioration du cadre de vie, foncier)				
MILIEU PHYSIQUE				
MILIEU NATUREL				
PAYSAGE ET PATRIMOINE				
SÉCURITÉ, AMÉLIORATION DE LA DESSERTE ET CONFORT DES USAGERS				
TRAVAUX ET GÊNES ASSOCIÉES				
COÛT DU PROJET	2,5 M€ HT	2 M€ HT	2,1 M€ HT	2,2 M€ HT
BILAN	Favorable	Assez défavorable	Assez défavorable	Moyennement favorable



RN10 MANSLE SUD

6. LES CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'OPÉRATION

6.1 LES PRINCIPAUX ACTEURS DU PROJET

Le projet d'aménagement de l'échangeur Sud de Mansle est une opération dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État – Ministère de l'Environnement de l'Energie et de la Mer, représenté par la préfète de région assistée de ses services, la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle Aquitaine.

Le maître d'ouvrage s'est entouré, pour mener les études techniques, de différentes compétences de prestataires ou partenaires publics ainsi que de cabinets d'études et intervenants privés (Setec International...).

Le projet a été mené et sera poursuivi en mobilisant les instances de concertation locales (comités de pilotage, groupes de travail...) permettant d'enrichir le contenu de l'opération de l'expertise et du point de vue des acteurs du territoire, qu'ils soient institutionnels, consulaires ou associatifs.

6.2 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Le maître d'ouvrage a prévu la mise en œuvre d'une concertation publique dont les modalités définies ci-après ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 30 octobre 2019. L'objectif de cette concertation est d'identifier la variante d'aménagement la plus appropriée et le cas échéant les optimisations nécessaires.

La concertation publique intervient après une première série d'études et s'inscrit dans un cadre légal : l'article L.103-2 du code de l'urbanisme. Ce projet ayant des effets sur l'environnement, le cadre de vie et l'activité économique d'un espace urbanisé, le public doit avoir la possibilité de s'informer des options proposées.

Entre le 25 novembre 2019 et le 20 décembre 2019, le public est invité à donner son avis, ses propositions, commenter, ou poser ses questions sur la comparaison des variantes et leurs principales caractéristiques présentées ci-après.

✓ POUR S'INFORMER

Le dossier de concertation et des panneaux explicatifs seront disponibles du 25 novembre 2019 au 20 décembre 2019 dans les lieux suivants :

- Mairie de Maine-de-Boixe
- Mairie de Mansle

Vous pouvez également retrouver toutes les informations de la concertation sur le site internet : www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

Une réunion publique avec les riverains concernés sera organisée à Maine-de-Boixe le **lundi 2 décembre 2019 à 18h**.

✓ POUR S'EXPRIMER

Envoyez vos avis, remarques et idées :

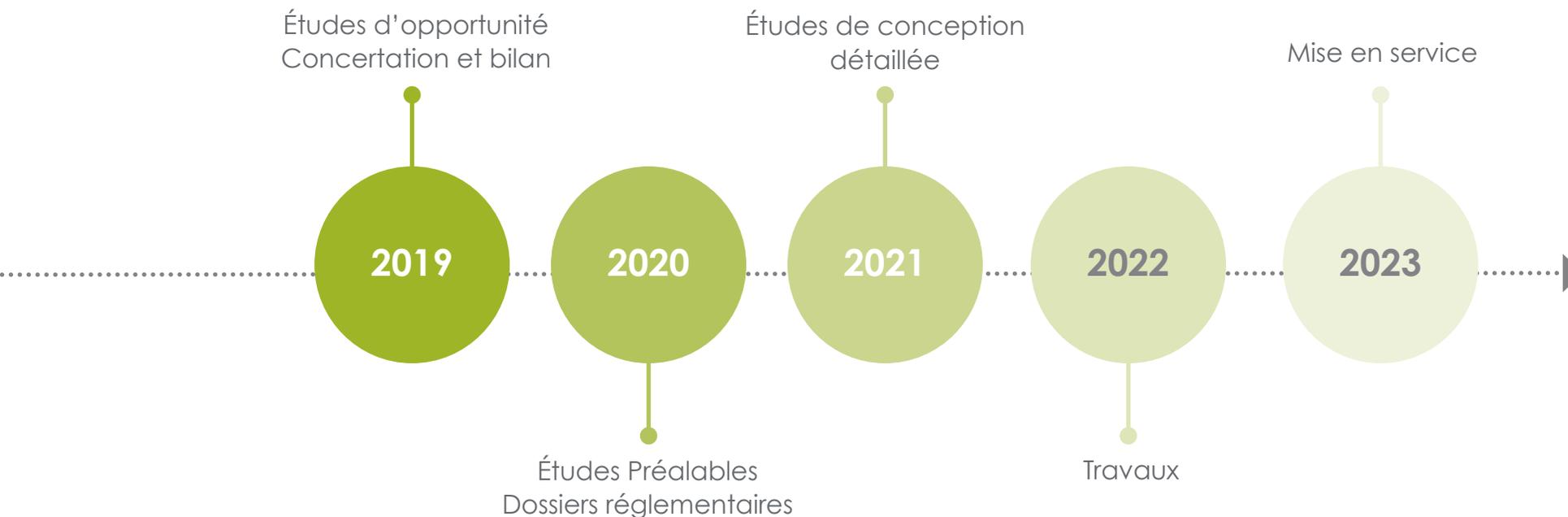
- Sur le site internet : www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr
- Par courriel : concertation-rn10-mansle.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr
- Par courrier : DREAL-NA SDIT/DIRNB, 2 rue Jules Ferry 33090, Bordeaux
- Oralement lors de la réunion publique du lundi 2 décembre
- Sur le registre qui sera disponible lors de la réunion publique

6.3_LES PROCHAINES ÉTAPES DE LA CONCERTATION

✓ Le bilan de la concertation et les suites à donner

À l'issue de la période de concertation, un bilan de la concertation sera rédigé et rendu public. Il présentera le déroulement de la concertation, l'analyse quantitative et qualitative de la participation ainsi que les enseignements et perspectives pour le projet. Ce bilan sera mis en ligne sur le site : www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr

✓ Les prochaines échéances





RN10 MANSLE SUD

7. LEXIQUE

✓ AEP :

Alimentation en Eau Potable. L'alimentation en eau potable est l'ensemble des équipements, des services et des actions qui permettent, en partant d'une eau brute, de produire une eau conforme aux normes de potabilité en vigueur, distribuée ensuite aux consommateurs.

✓ DÉBLAI :

Excavation pratiquée dans le sol pour le niveler ou l'abaisser.

✓ MESURES D'ATTÉNUATION :

Ces mesures visent à atténuer les impacts négatifs d'un projet. Elles comprennent les mesures d'évitement et les mesures de réduction. Les mesures d'atténuation consistent essentiellement à modifier certains aspects du projet afin de supprimer ou de réduire ses effets négatifs sur l'environnement.

✓ MESURES D'ÉVITEMENT :

La mise en place des mesures d'évitement correspond à l'alternative au projet de moindre impact. Ces mesures permettront de supprimer les impacts négatifs sur le milieu naturel et/ou les espèces exposés. Elles sont généralement mises en œuvre ou intégrées dans la conception du projet.

✓ MESURES DE RÉDUCTION :

Les mesures de réduction interviennent dès lors qu'un impact négatif ou dommageable ne peut être supprimé totalement lors de la conception du projet. Elles permettent

de limiter les impacts négatifs pressentis relatifs au projet. Ces mesures peuvent ainsi s'appliquer à l'occasion des phases de travaux, de fonctionnement et d'entretien des aménagements.

Par exemple : mesures destinées à atténuer les impacts temporaires du chantier sur l'environnement et le cadre de vie des riverains, dispositifs de réduction des nuisances sonores (écran antibruit, dispositifs d'insonorisation des parties mécaniques de certains équipements), dispositifs d'aide au franchissement des ouvrages pour les animaux terrestres ou aquatiques (ouvrages de franchissement pour les grands mammifères, crapauds pour les batraciens, passes pour les poissons migrateurs), plantations diverses, du traitement architectural des ouvrages destinés à améliorer l'intégration des ouvrages dans le paysage...

✓ PL :

On parle de poids lourd pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes.

✓ PPRI :

Plan de Prévention des Risques Inondation. Document stratégique de gestion destiné à identifier les zones vulnérables aux inondations et à proposer des mesures pour y faire face.

✓ REMBLAI :

Masse de matière rapportée pour élever un terrain ou combler un trou.



Étude réalisée par Setec international pour
le compte de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

www.setec.fr