



**PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DECLARATION D'INTENTION

RN10

Réaménagement de carrefours plans dans la Charente

Au titre de l'Article L.121-18 et R121-25 du Code de l'Environnement, cette déclaration d'intention est consultable sur le site internet de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine : <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/> et sur le site internet des services de l'état en Charente <https://www.charente.gouv.fr/>.

La déclaration d'intention sera rendue publique par le biais d'un affichage dans les mairies des communes suivantes, Barro, Courcôme, Verteuil-sur-Charente, Salles-de-Villefagnan, Maine-de-Boixe, Nanclars, Aussac-Vadalle, Villejoubert et Tourriers.

Sommaire

I.	PRÉSENTATION DU MAÎTRE D'OUVRAGE	3
II.	PRÉAMBULE	4
	A. Cadre juridique de la déclaration d'intention.....	4
	B. Justification du format de la concertation	4
III.	CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET	5
	A. Historique du projet.....	5
	B. Localisation et implantation	6
	C. Objectifs du projet	8
	D. Programme d'aménagement	10
	E. Procédures auxquelles le projet est soumis	18
	F. Calendrier du projet.....	18
	G. Territoire susceptible d'être affecté par le projet	19
IV.	ENJEUX ET INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT.....	19
	A. Enjeux sur le milieu physique	19
	B. Enjeux sur le milieu naturel.....	20
	C. Enjeux sur le milieu humain	22
	D. Enjeux sur le paysage et le patrimoine	25
V.	LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC.....	26
	A. Objectifs de la concertation	26
	B. Information et mobilisation du public	26
	C. Modalités de concertation	27
	D. Bilan de la concertation	27
VI.	PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION.....	27
	A. Information et mobilisation du public	27
	B. Droit d'initiative	28
	C. Voies et délais de recours.....	28

I. PRÉSENTATION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le projet d'aménagement de la RN10, portant sur la suppression des six derniers carrefours plans en Charente (secteurs Aussac-Vadalle et Courcôme/Verteuil-sur-Charente) ainsi que sur le réaménagement des aires de repos de Maine-de-Boixe, est porté par l'État, représenté par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine.

Le service en charge du suivi du dossier est le suivant :



DREAL NOUVELLE-AQUITAINE Service Déplacements Infrastructures Transports (SDIT) 7, rue Jules Ferry – 33090 Bordeaux cedex.

Coordonnées de contact :

- Téléphone : 05 49 55 63 63
- Courriel : sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr

Le présent document vaut déclaration d'intention au titre de l'article L. 121-18 du code de l'environnement. Il a pour objet d'informer le public sur la nature du projet, ses objectifs de sécurisation de l'itinéraire et ses incidences potentielles sur l'environnement avant l'engagement de la phase de concertation.

II. PRÉAMBULE

A. Cadre juridique de la déclaration d'intention

La présente déclaration d'intention est établie conformément aux articles L. 121-18 et R. 121-25 du code de l'environnement. Ces dispositions imposent au maître d'ouvrage de publier un document d'information préalable pour tout projet dont le montant des dépenses prévisionnelles est supérieur à 5 millions d'euros hors taxe et qui est soumis à une évaluation environnementale (étude d'impact).

L'objectif de cette démarche est double :

- Assurer la transparence en informant le public le plus en amont possible sur les motivations, les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet d'aménagement de la RN10.
- Ouvrir un droit d'initiative, permettant au public de demander au Préfet, dans un délai de deux mois suivant la publication, l'organisation d'une concertation préalable selon les modalités fixées par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

B. Justification du format de la concertation

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 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).

Toutefois, l'État a fait le choix d'engager une concertation volontaire à l'issue des études d'opportunité de phase 2. Ce choix répond à plusieurs impératifs :

- Éclairer le choix de la variante préférentielle parmi les différents scénarios d'aménagement (création d'échangeurs, d'ouvrages de franchissement ou de voies latérales) en recueillant les observations des usagers et des riverains.
- Enrichir le diagnostic territorial en intégrant l'expertise d'usage, particulièrement concernant les besoins des exploitants agricoles et la desserte des zones d'activités locales.
- Garantir la sécurité juridique des procédures ultérieures, notamment l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), en anticipant les enjeux d'acceptabilité et les incidences environnementales.

Cette concertation se déroulera sous l'égide du maître d'ouvrage (DREAL Nouvelle-Aquitaine), sans saisine d'un garant, sauf si l'exercice du droit d'initiative par le public devait conduire le Préfet à en décider autrement.

III. CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET

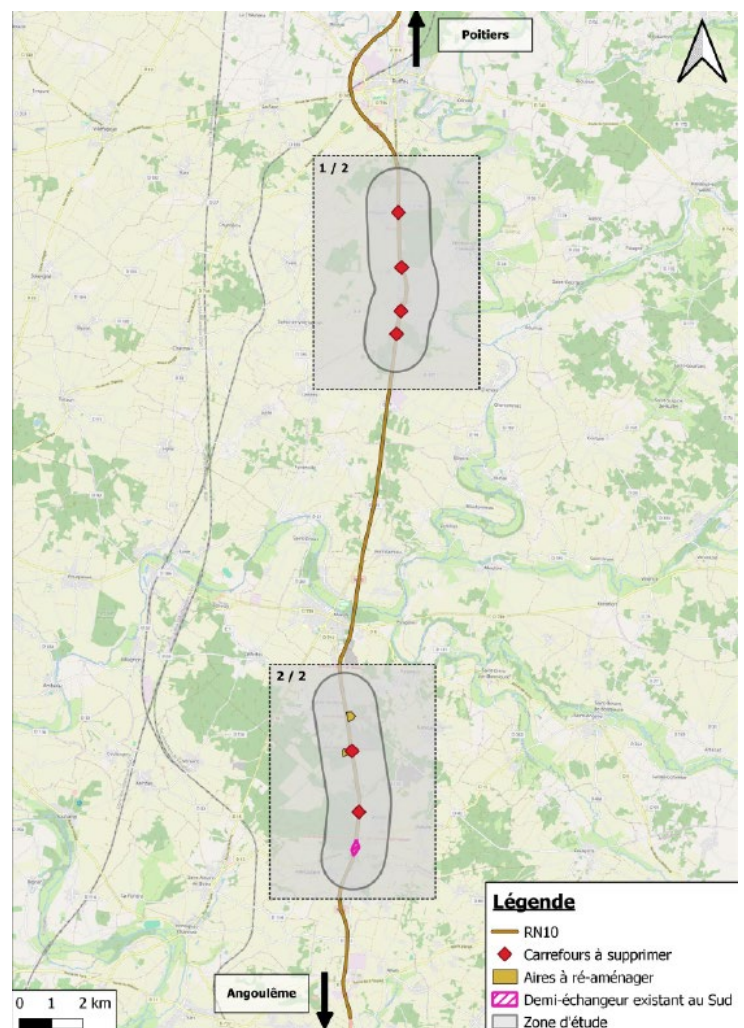
A. Historique du projet

L'aménagement de la RN10 s'inscrit dans une démarche de modernisation de longue date. La sécurisation et l'amélioration des conditions de circulation sur cet axe structurant sont des objectifs identifiés dès la fin des années 1990. En effet, les travaux d'aménagement à 2x2 voies entre Poitiers et Angoulême ont été déclarés d'utilité publique dès 1999, ce document prévoyant déjà, à l'époque, la suppression des carrefours plans jugés sources d'insécurité.

Depuis plus de 20 ans, la modernisation de la RN10 est opérée par sections successives. Des étapes majeures ont été franchies récemment :

- La mise en service intégrale de l'itinéraire en 2x2 voies sur 195 km, qui avait débuté en 1978 et a été achevée en 2023 avec le secteur Croustelle-Ligugé (Vienne).
- Le carrefour plan dit « de la Motte », au niveau de l'aire de Maine-de-Boixe Est, a fait l'objet d'un réaménagement spécifique entre 2023 et 2024 avec la création du demi-échangeur ouest de Mansle-Sud.

En janvier 2023, l'État a franchi une nouvelle étape en confiant à un bureau d'études la réalisation des études d'opportunité de phase 2 pour le secteur de la Charente. Ces études visent à définir les solutions techniques pour supprimer les six derniers carrefours plans subsistant sur le tronçon Angoulême-Ruffec.



Vue d'ensemble des 6 carrefours plans à supprimer sur la RN10 en Charente

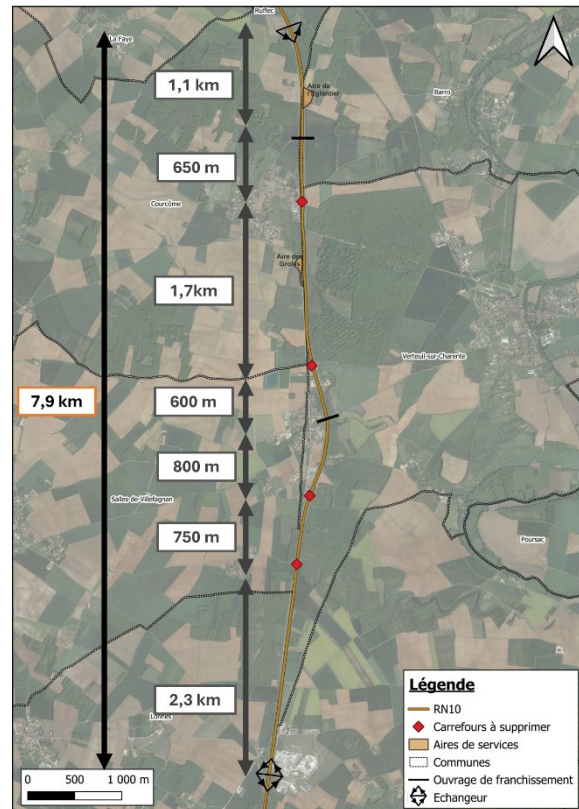
B. Localisation et implantation

La Route Nationale (RN) 10 permet de relier Poitiers à Bordeaux en passant par Angoulême, traversant les départements de la Gironde, de la Charente, de la Charente-Maritime, des Deux-Sèvres et de la Vienne. Cet axe majeur du réseau routier national constitue également une alternative à l'autoroute A10 sur l'itinéraire entre Paris et l'Espagne.

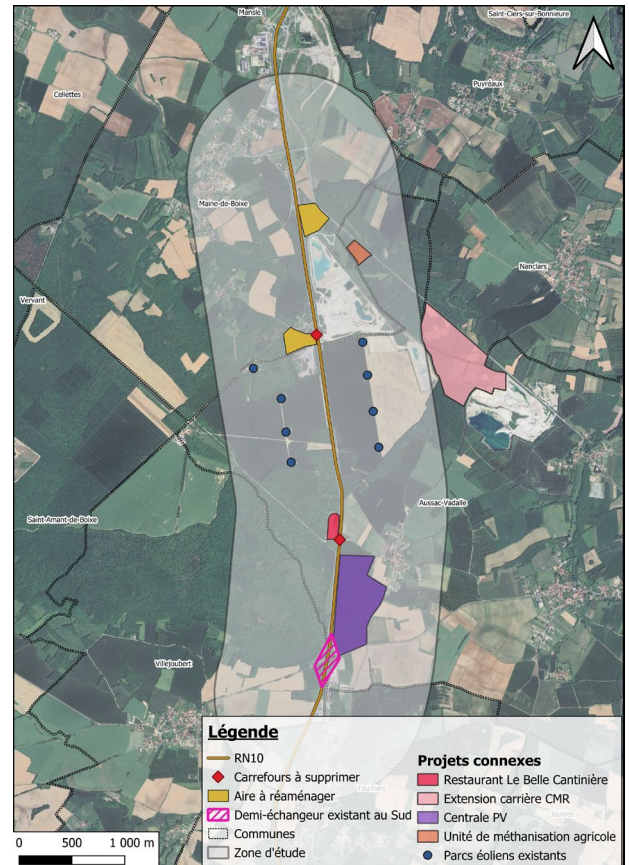
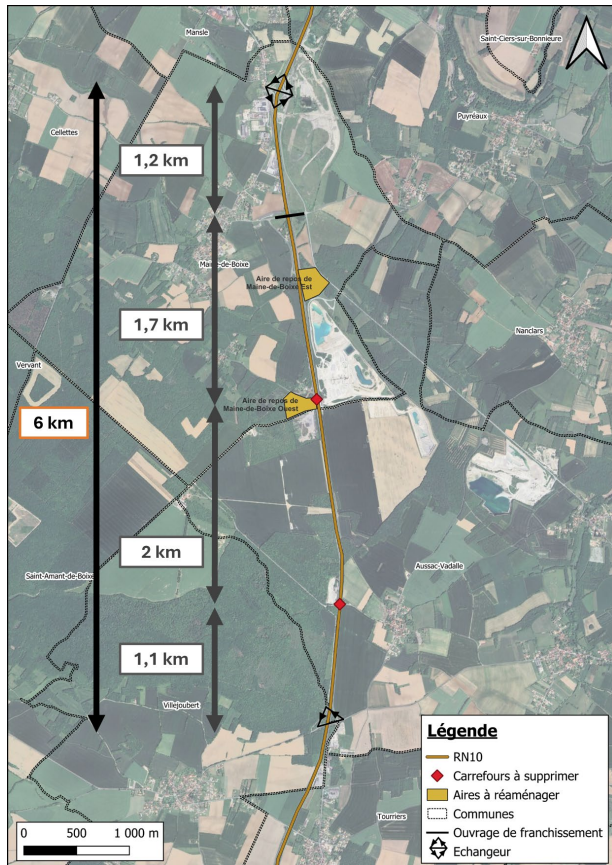
Le projet se situe en Charente, sur une section d'environ 35 km de la RN10 comprise entre l'agglomération d'Angoulême et le sud de Ruffec. Cet axe majeur du réseau routier national supporte un trafic important allant de 18 000 à 53 000 véhicules par jour, dont une part importante de poids lourds (20 à 41 %).

L'opération se concentre sur deux zones d'étude distinctes définies par une zone tampon d'un kilomètre de part et d'autre de la route nationale :

1. Zone Nord (Secteur Ruffec / Courcôme / Verteuil-sur-Charente) : cette zone s'étend de l'échangeur de Ruffec Sud au carrefour plan des Guillauds pour une longueur de 8km. Elle comprend quatre carrefours plans à supprimer, situés sur les communes de Courcôme (village de Villegats), Barro, Salles-de-Villegagnan et Verteuil-sur-Charente (hameaux des Nègres et des Guillauds)



2. Zone Sud (Secteur Mansle-les-Fontaines / Maine-de-Boixe / Aussac-Vadalle / Tourriers) : cette zone s'étend de l'échangeur n°52 de Mansle Sud (Moulin à Vent) au demi-échangeur n°53 de Tourriers Nord soit 6 km. Elle concerne deux carrefours plans : l'un au droit de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Ouest et l'autre à Aussac-Vadalle, au niveau de la zone d'activité de « La Belle Cantinière ».



C. Objectifs du projet

Au sens des guides techniques du Cerema (notamment le guide *Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales*), 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.

Concrètement, dans un carrefour plan en croix, les usagers sont amenés à traverser à basse vitesse des axes de circulation à 2 voies où d'autres usagers circulent à vitesse élevée.

Cette configuration génère des conflits de trajectoires directs, avec des croisements perpendiculaires ou quasi perpendiculaires, augmentant significativement le risque de collision latérale. Le différentiel de vitesse entre les flux accentue ce risque, en réduisant les temps de réaction et en aggravant la gravité potentielle des accidents.

Par ailleurs, la multiplicité des mouvements possibles (tout droit, tourne-à-gauche, tourne-à-droite) complexifie la lecture du carrefour pour les usagers, en particulier dans des conditions de visibilité imparfaite ou de trafic dense. Cela peut entraîner des erreurs d'appréciation des priorités ou des distances, notamment lors des traversées ou insertions.

Dans le contexte spécifique de la RN10, qui est une route à caractéristiques autoroutières (chaussées à 2x2 voies séparées par un terre-plein central), la présence de carrefours plans ordinaires est considérée comme une anomalie de conception. Pour ce type d'axe structurant, le référentiel technique privilégie normalement les échangeurs dénivelés, où les flux traversants empruntent des ouvrages d'art de franchissement afin de supprimer tout point de conflit direct entre les usagers.

Dès lors, la suppression de ces six « points noirs » de sécurité et le réaménagement des aires de repos répondent à cinq objectifs stratégiques majeurs pour le territoire :

- **Améliorer la sécurité routière sur l'itinéraire** : La configuration actuelle des carrefours plans présente un risque élevé d'accidentologie grave. Le projet vise à éliminer les comportements accidentogènes liés à la traversée directe des voies et à remédier à l'absence ou à la faible longueur des voies d'accélération ou de sortie. 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. On recense, depuis 2010, une douzaine d'accidents corporels dans l'aire d'étude. Parmi ceux-ci, 5 accidents sont liés à ces carrefours, dont 3 sont mortels (4 personnes tuées). On recense aussi 8 accidents matériels liés aux carrefours, depuis 2011.

Sections	Taux d'accidents	Tués pour 100 acc	Blessés hospitalisés pour 100 acc	Blessés non hospitalisés pour 100 acc
<i>Moyenne nationale 2x2 voies (carrefours plans)</i>	5,5	13,2	27,1	115,7
<i>Moyenne nationale route à 2x2 voies</i>	1,86	17,36	71	51,42

Par ailleurs, la configuration des carrefours plans peut faciliter la prise à contre-sens de la RN10. Au moins 3 prises à contre-sens pouvant impliquer les carrefours plans ont été recensées, dont une est à l'origine d'un accident mortel.

- **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.
- **Maintenir et sécuriser la desserte fine du territoire** : La suppression des accès directs ne doit pas se faire au détriment des échanges locaux. L'objectif est de garantir un accès pérenne aux bourgs et hameaux via la création de nouveaux points d'échanges sécurisés, et de rétablissements, offrant aux usagers locaux des itinéraires de substitution adaptés, notamment aux gabarits et besoins de circulation des engins agricoles tout en assurant une continuité fonctionnelle et sécuritaire pour les usagers sur cet axe structurant
- **Limiter l'impact sur le développement économique** : L'amélioration de l'accessibilité aux gisements d'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 favorise 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.



Ci-dessus, cliché d'un poids lourd s'insérant sur la RN10 en direction de Ruffec depuis la zone d'activité de la Belle Cantinière. Cet établissement est une étape connue des professionnels de la route. Le projet vise à sécuriser son accès tout en maintenant un accès rapide.

- **Moderniser le service aux usagers et aux transporteurs** : Le projet prévoit l'étude de l'extension des aires de Maine-de-Boixe avec pour objectif de porter leur capacité à 100 places poids lourds chacune. En plus des objectifs de confort offerts aux professionnels, cette mesure vise à sécuriser les accès aux aires de repos et à lutter contre le stationnement sauvage des poids lourds sur les bandes d'arrêt d'urgence, les bretelles et la voirie locale, source d'insécurité majeure (réduction de la largeur utile de la chaussée, perte de visibilité, difficultés d'intervention pour les services d'urgence).

D. Programme d'aménagement

Pour atteindre ces objectifs, le programme d'aménagement s'appuie sur la combinaison de plusieurs leviers techniques :

- Le projet prévoit la suppression des carrefours plans par la fermeture des terre-pleins centraux (TPC) et des voies de tourne-à-gauche existantes. Des bretelles d'insertion ou de sortie pourront dans certains cas être maintenues, après leur mise aux normes.
- Pour maintenir les échanges avec la RN10, le programme prévoit l'aménagement de nouveaux systèmes d'échanges : création d'échangeurs complets, complément à des demi-échangeurs existants, création de bretelles d'insertion et de sortie.
- Le projet inclut la construction d'ouvrages d'art, tels que des passages supérieurs (PS) ou inférieurs (PI), permettant de franchir la RN10 en toute sécurité sans interaction avec le trafic de ce même axe. Si les usages le nécessitent, l'adaptation de ces ouvrages, même ceux existant, aux engins agricoles sera étudiée avec attention.
- Des voies latérales ou des itinéraires de substitution seront aménagés parallèlement à la RN10 pour assurer la continuité de la desserte locale et agricole entre les nouveaux points d'échanges. Ces rétablissements pourraient s'opérer par la création de voies nouvelles ou par l'aménagement (élargissement, mise à double sens) de voies existantes.
- Le programme prévoit également l'étude de l'agrandissement des aires de Maine-de-Boixe Est et Ouest avec pour objectif de porter leur capacité à environ 100 places chacune pour les poids lourds. Cela pourra inclure la mise aux normes des bretelles d'accès si elle s'avère nécessaire. Certains échanges entre les aires de repos et le réseau des voiries locales pourraient être fermés.

Ce programme d'aménagement a d'abord été décliné en diverses variantes. Sur un secteur donné (Nord ou Sud), une variante est un ensemble d'aménagements permettant de remplir les objectifs décrits plus haut. Après des études approfondies et une concertation auprès des communes concernées, l'État a retenu 3 variantes au Nord et 3 variantes au Sud parmi l'ensemble des variantes disponibles. Ces variantes sont présentées de manière schématique dans les pages suivantes.

Secteur Nord – Variante 1



1 : Nouvel échangeur complet à la place du carrefour plan de Villegats

2 : Rétablissement par la création d'une nouvelle route entre Villegats et les Nègres

3 : Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche du carrefour-plan des Nègres Nord avec le seul maintien et mise aux normes de la bretelle de sortie en sens Nord>Sud

4 : Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche du carrefour-plan des Nègres Sud avec le seul maintien et mise aux normes de la bretelle d'accès en sens Nord>Sud

5 : Suppression du carrefour plan des Guillauds

Secteur Nord – Variante 2



1 : Nouvel échangeur complet à la place du carrefour plan de Villegats

2 : Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche du carrefour-plan des Nègres Nord avec le seul maintien et mise aux normes de la bretelle de sortie en sens Nord>Sud

3 : Création de 2 bretelles d'entrée et de sortie dans le sens Sud>Nord et ajout si nécessaire d'un giratoire sur la RD31

4 : Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche du carrefour-plan des Nègres Sud avec le seul maintien et mise aux normes de la bretelle d'accès en sens Nord>Sud

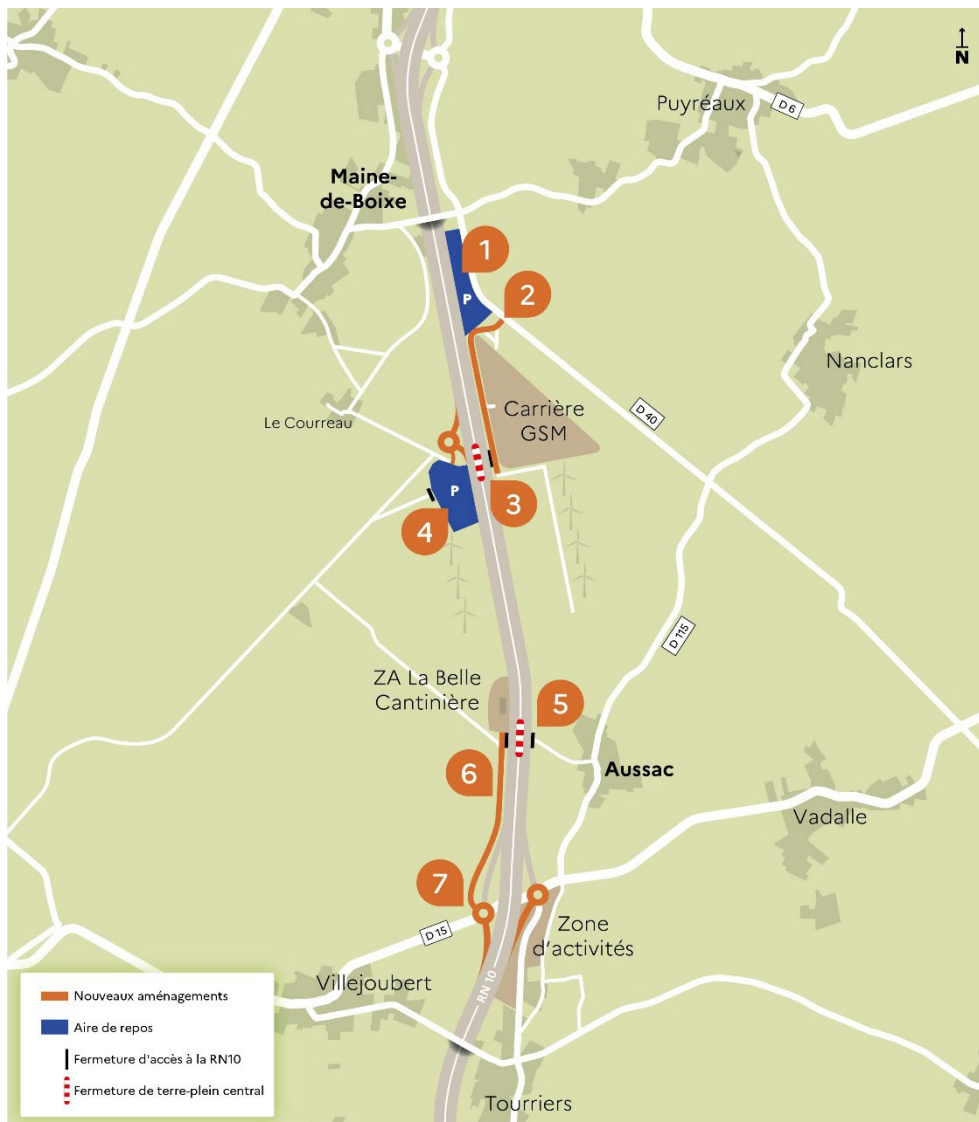
5 : Suppression du carrefour plan des Guillauds

Secteur Nord – Variante 3



- 1 : Réaménagement du demi-échangeur de Ruffec-Sud en échangeur complet
- 2 : Rétablissement entre l'échangeur de Ruffec-Sud et Villegats, par l'aménagement de la route existante et la création d'une nouvelle route au droit de Villegats
- 3 : Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche du carrefour-plan de Villegats et remplacement par un franchissement entre Villegats et Barro
- 4 : Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche du carrefour-plan des Nègres Nord avec le seul maintien et mise aux normes de la bretelle de sortie en sens Nord>Sud
- 5 : Création de 2 bretelles d'entrée et de sortie dans le sens Sud>Nord et ajout si nécessaire d'un giratoire sur la RD31
- 6 : Suppression du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche du carrefour-plan des Nègres Sud avec le seul maintien et mise aux normes de la bretelle d'accès en sens Nord>Sud
- 7 : Suppression du carrefour plan des Guillauds

Secteur Sud – Variante 1



1 : Reconfiguration des accès et agrandissement de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Est

2 : Création d'une nouvelle voie rétablissant l'accès aux parcs éoliens Est, aux champs et au bâtiment GSM depuis le nord

3 : Fermeture du terre-plein central, des voies de tourne-à-gauche et des accès à la RN10 depuis la carrière et le parc éolien

4 : Reconfiguration des accès et agrandissement de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Ouest ; suppression de l'accès aux exploitations depuis l'aire

5 : Suppression du carrefour-plan d'Aussac-Vadalle

6 : Rétablissement de l'accès à la ZA de la Belle Cantinière par l'aménagement de la route existante le long de la RN10

7 : Réaménagement du demi-échangeur de Tourriers Nord en échangeur complet

Secteur Sud – Variante 2



- 1 : Reconfiguration des accès et agrandissement de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Est
- 2 : Création d'une nouvelle voie rétablissant l'accès aux parcs éoliens Est, aux champs et au bâtiment GSM depuis le sud
- 3 : Fermeture du terre-plein central, des voies de tourne-à-gauche et des accès à la RN10 depuis la carrière et le parc éolien
- 4 : Reconfiguration des accès et agrandissement de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Ouest ; suppression de l'accès aux exploitations depuis l'aire
- 5 : Suppression du carrefour-plan d'Aussac-Vadalle
- 6 : Rétablissement de l'accès à la ZA de la Belle Cantinière par l'aménagement de la route existante le long de la RN10
- 7 : Réaménagement du demi-échangeur de Tourriers Nord en échangeur complet
8. Aménagement d'un rétablissement agricole pour contourner le bourg d'Aussac.

Secteur Sud – Variante 3



1 : Reconfiguration des accès et agrandissement de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Est

2 : Création d'une nouvelle voie rétablissant l'accès aux parcs éoliens Est, aux champs et au bâtiment GSM depuis le sud

3 : Reconfiguration des accès et agrandissement de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Ouest ; suppression de l'accès aux exploitations depuis l'aire

4 : Création d'un échangeur complet (avec ouvrage de franchissement) en lieu et place de l'actuel carrefour plan d'Aussac-Vadalle ainsi qu'un barreau de contournement du bourg d'Aussac reliant à la RD115.

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

4 scénarios

Pour des raisons de cohérence d'approche, l'État a regroupé ces variantes au sein de scénarios d'aménagement présentant des approches cohérentes :

	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

Ces scénarios permettent tous une résorption complète des risques liés à la présence de carrefours plans, répondant intégralement à l'objectif de mise en sécurité.

Dans le cadre de la concertation, ils seront présentés au public en mettant en évidence leurs avantages et leurs limites au regard des objectifs complémentaires :

- Limitation des impacts sur l'environnement ;
- Préservation du foncier agricole ;
- Desserte des zones d'habitation et des activités économiques ;
- Maîtrise des coûts.

E. Procédures auxquelles le projet est soumis

Le projet de suppression des carrefours plans sur la RN10 est soumis à plusieurs procédures réglementaires majeures pour garantir sa faisabilité technique et environnementale :

- La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) : Cette procédure est indispensable, car le projet nécessite des acquisitions foncières, potentiellement par voie d'expropriation, pour la création des échangeurs et des voies latérales ou l'agrandissement des aires de repos. Elle sera prononcée par arrêté ministériel ou préfectoral après une enquête publique.
- La Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) : L'aménagement nécessite d'adapter les documents d'urbanisme locaux, notamment le PLUi de Cœur de Charente, pour permettre la réalisation des ouvrages. Cette procédure nécessite au préalable l'organisation d'une concertation au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. L'État souhaite organiser cette concertation simultanément à la concertation objet de la présente déclaration d'intention.
- L'autorisation environnementale : Le projet est soumis à une évaluation environnementale systématique. Le maître d'ouvrage réalisera une étude d'impact complète qui détaillera l'état initial du site, les incidences du projet et les mesures « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) ainsi que l'ensemble des dossiers réglementaires (dérogation espèces protégées, loi sur l'eau, défrichage, ...). Cette étude sera soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale (Ae-IGEDD).

F. Calendrier du projet

L'opération se décline en plusieurs phases successives d'études et de procédures réglementaires. Les échéances mentionnées ci-dessous sont données à titre indicatif, le calendrier pouvant être ajusté selon l'avancement technique et les nécessités des procédures administratives.

- Études d'opportunité (Phase en cours) : Engagées début 2023, les études d'opportunité de projet de phase 2 sont en cours de finalisation. Elles ont permis de réaliser un diagnostic complet de l'état initial (environnement, acoustique, trafic et sécurité) sur les années 2023 et 2024. En 2025 et 2026, une analyse multicritère a été menée pour comparer différents scénarios d'aménagement.
- Phase de concertation publique : Objet de cette déclaration d'intention, elle est prévue à l'horizon de l'année 2026. Cette phase permettra de présenter au public les scénarios d'aménagement issus des études d'opportunité et de recueillir les avis nécessaires à la poursuite du projet.
- Études préalables et autorisations : La phase d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) devrait pouvoir se dérouler à l'horizon de l'année 2028 alors que l'obtention de l'autorisation environnementale devrait pouvoir se dérouler à l'horizon de l'année 2029.

- Financement de l'opération : La réalisation des études et des premiers travaux est financée à 100% par l'Etat. À ce stade, une première enveloppe est inscrite au volet mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan État-Région (CPER) de la région Nouvelle-Aquitaine

G. Territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le périmètre d'étude a été défini de manière à couvrir l'aire d'influence directe des aménagements tout en permettant une participation large du public. En tenant compte des emprises nécessaires et des enjeux de desserte locale, dix communes sont identifiées comme susceptibles d'être affectées par le projet :

- Secteur Nord : Ruffec, Barro, Courcôme (incluant Villegats), Verteuil-sur-Charente et Salles-de-Villefagnan.
- Secteur Sud : Maine-de-Boixe, Nanclars, Aussac-Vadalle, Villejoubert et Tourriers.

Bien que ces communes constituent le noyau géographique du projet, la concertation reste ouverte à l'ensemble des usagers de cet axe structurant reliant Poitiers à Bordeaux, qu'ils soient résidents, transporteurs ou acteurs économiques du département.

IV. ENJEUX ET INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les variantes et les scénarios ont été conçus en cohérence avec la démarche Eviter-Réduire-Compenser. L'État a pu s'appuyer sur un premier niveau d'étude avancé, qui sera complété ultérieurement, lorsque le scénario retenu fera l'objet d'un dossier d'enquête publique.

A. Enjeux sur le milieu physique

Le secteur d'étude est caractérisé par un relief peu accentué de plaines et plateaux, avec de larges vallées, la principale étant celle de la Charente.

La géologie du secteur est marquée par la présence de couches calcaires du Jurassique. Cette géologie calcaire, fissurée en surface, abrite des systèmes aquifères. Ces réservoirs sont peu capacitifs (le secteur est classé en zone de répartition des eaux, ce qui témoigne d'une tension sur la ressource) et peuvent présenter une perméabilité importante. Les eaux de surface ont donc tendance à s'infiltrer via les fissurations des couches calcaires plutôt qu'à ruisseler, ce qui peut générer des pollutions des eaux souterraines. Le secteur est d'ailleurs classé comme zone vulnérable aux nitrates

d'origine agricoles et comme zone sensible à l'eutrophisation (pollution liée au phosphore et à l'azote).

Toujours en lien avec les caractéristiques des sous-sols, on recense un captage AEP (adduction d'eau potable) à Verteuil-sur-Charente, dans le secteur Nord. La partie Nord de l'aire d'étude Nord appartient d'ailleurs à l'aire d'alimentation de ce captage. Une certaine sensibilité vis-à-vis de la ressource en eau potable est donc à prendre en compte dans ce secteur.

En surface, les aires d'études ne sont concernées par aucun cours d'eau. La Charente, le cours d'eau majeur du territoire, sillonne de part et d'autre de la RN10, à une distance moyenne minimale de 10 km des aires d'étude : à l'Est au niveau du secteur Nord (entre Ruffec et Mansle-les-Fontaines), à l'Ouest au droit du secteur Sud (entre Mansle-les-Fontaines et Angoulême). Elle est franchie par la RN10 au niveau de Mansle-les-Fontaines. Le risque inondation de la Charente est géré par un PPRI. Le zonage réglementaire de ce PPRI ne concerne pas les aires d'études.

Enfin, aucun risque naturel majeur n'est identifié sur l'aire d'étude.

B. Enjeux sur le milieu naturel

L'aire d'étude est entourée d'espaces d'un grand intérêt écologique dans un rayon de 5 km.

Ces espaces sont intégrés dans des zonages de protection, qui peuvent être plus ou moins contraignants d'un point de vue légal. Néanmoins, tous sont pris en compte lors de projets d'aménagements du territoire. Parmi les zones les plus proches des carrefours, on trouve :

- La Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I « Forêt de Boixe », massif forestier sur plateau calcaire bordant les carrefours d'Aussac-Vadalle et de Maine-de-Boixe Ouest. Elle comprend des espèces floristiques menacées au niveau régional, comme l'Epiaire Héraclée et l'Astragale pourpre. La Zone de Protection Spéciale (Natura 2000) de la Vallée de la Charente, située à l'Ouest de la zone Sud, qui abrite le Vison d'Europe, espèce protégée au niveau national. Elle traverse aussi la RN10 au niveau de Mansle-les-Fontaines. 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. Quatre zones de mesures compensatoires liées à la LGV Sud-Europe-Atlantique, dédiées à la renaturation d'habitats favorables pour des espèces faunistiques. Elles se trouvent à proximité immédiate de l'axe : trois situées au sein de la ZNIEFF « Forêt de Boixe », une à un kilomètre à l'Est des carrefours de Villegats et des Nègres Nord.
- Plusieurs autres zones sensibles sont répertoriées dans un rayon de 5 km des carrefours plans, sans être à proximité directe de la RN10. On compte notamment 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.

Au-delà des zonages de protection, l'aire d'étude comprend plus de trente habitats naturels et anthropiques présentant des enjeux écologiques de différents niveaux. Ils abritent des espèces faunistiques et floristiques elles-mêmes porteuses, ou non, d'enjeux écologiques. Sur les deux aires d'étude, voici ce que l'on peut retenir pour chacun des enjeux.

- Enjeu Très Fort :

Ce niveau concerne principalement la Grue cendrée, espèce migratrice et hivernante. L'espèce bénéficie d'un niveau d'enjeu « très fort », mais 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.

- Enjeu Fort :

- Il caractérise les pelouses sèches calcicoles (Habitat d'Intérêt Communautaire 6210), particulièrement présentes aux abords des aires de Maine-de-Boixe et de Tourriers-Nord, ainsi qu'aux abords du carrefour des Nègres Nord. Ces pelouses abritent plusieurs espèces faunistiques et floristiques aux enjeux avérés, dont entre autres : l'Azuré du serpolet et le Moyen nacré pour les espèces animales ; la Digitale jaune, le Sceau-de-Salomon odorant, le Trèfle rougi et l'Inule des montagnes pour les espèces végétales patrimoniales.
- Sur le plan floristique, cet enjeu est porté par l'Epipactide de Müller, une orchidée quasi menacée et protégée régionalement dont une station a été localisée au Sud du projet, à proximité de la zone d'activités « La Belle Cantinière ». D'autres pieds pourraient être présents dans la zone Sud, non fleuris au moment de l'étude. Une deuxième campagne d'inventaire prévue en 2026-2027 permettra d'éclaircir ce point.
- Pour la faune, il concerne l'Azuré du serpolet et l'Argus frêle, deux papillons patrimoniaux dont les habitats de reproduction (pelouses à Origan) sont directement interceptés, au niveau du demi-échangeur de Tourriers Nord et de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Est. L'Œdicnème criard, une espèce d'oiseau, n'a pas été directement observé sur l'aire d'étude, mais des zones propices à son nichage sont situées aux abords de la RN10. Cette espèce voit ses effectifs diminuer de manière générale.

- Enjeu Moyen :

- Il s'applique aux habitats d'intérêt communautaire dégradés, aux pré-bois calcicoles (fermeture des pelouses) et aux boisements de feuillus âgés. Ce niveau d'enjeu concerne 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) relève également de cet enjeu.

- Enjeu Faible :
 - Ce niveau correspond aux milieux fréquentés par des espèces communes, tels que les prairies de fauche, les friches ou les parcs arborés. Les amphibiens recensés (Alyte accoucheur, Grenouille agile) et les mammifères terrestres communs (Belette, Ecureuil roux) sont associés à cet enjeu.

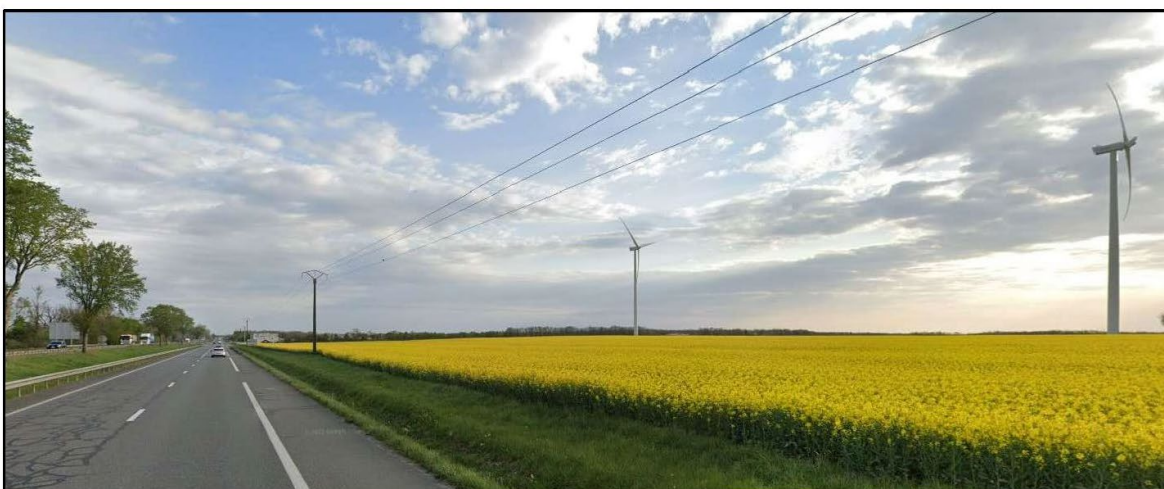
- Enjeu Très Faible ou Nul :
 - Il concerne les milieux fortement anthropisés sans intérêt patrimonial, comme les zones de stockage, les parkings ou les carrières en exploitation.

Le fonctionnement écologique du territoire s'articule autour de la Trame verte et bleue (TVB), dont les objectifs de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques sont fixés par l'article L. 371-1 du Code de l'environnement. Actuellement, l'infrastructure interrompt quatre corridors écologiques de la trame verte. Le réaménagement des carrefours intègre cet enjeu avec pour objectif de ne pas aggraver les ruptures existantes.

C. Enjeux sur le milieu humain

Le territoire d'étude est un territoire rural à dominante agricole. L'agriculture locale est une agriculture de grandes cultures majoritairement (céréales, oléagineux, fourrages, etc.), alors qu'on observe un abandon progressif du système de polyculture-élevage. Des activités d'élevages sont encore ponctuellement présentes.

L'agriculture charentaise confirme les tendances observées à l'échelle nationale : diminution du nombre d'exploitants, augmentation de la surface moyenne de la SAU, croissance de l'agriculture certifiée biologique, diminution de la forme individuelle en faveur des sociétés. La taille moyenne des exploitations est de 130 hectares. Le projet concerne environ 25 exploitations.



Concernant le volet agricole, le projet de suppression des carrefours plans doit tenir compte de deux enjeux :

- Des difficultés de circulation pour les engins agricoles pour deux raisons :
 - Des ouvrages de franchissement existants pouvant être éloignés, et dont les dimensions ne sont pas toujours adaptées aux gabarits des engins agricoles.
 - Des voies existantes dont la largeur n'est pas toujours adaptée au passage d'engins agricoles. Des aménagements devront être étudiés pour permettre la circulation de tous les usagers en sécurité.
- Un risque important est identifié à Villegats et Aussac-Vadalle, où la fermeture des accès directs pourrait reporter le trafic agricole et de poids lourds vers des zones d'habitation inadaptées.

Par ailleurs, les terres agricoles sont ponctuées de boisements de tailles variables. Ces derniers sont caractérisés par des essences de feuillus très majoritairement. Le secteur semble également destiné à des activités de sylviculture (trace de coupes sur certaines parcelles).

Sur ce territoire, Ruffec (au Nord de l'aire d'étude Nord) fait figure de pôle principal et concentre près de 10% de la population et 30% des emplois. Mansle-les-Fontaines est le deuxième pôle principal derrière Ruffec et rayonne sur la partie Sud du territoire. Au-delà de ces deux petites villes, le reste du territoire est composé de hameaux et villages de petite taille et de faible densité, dont la desserte sera maintenue. Le bassin de population le plus proche est celui d'Angoulême au Sud.

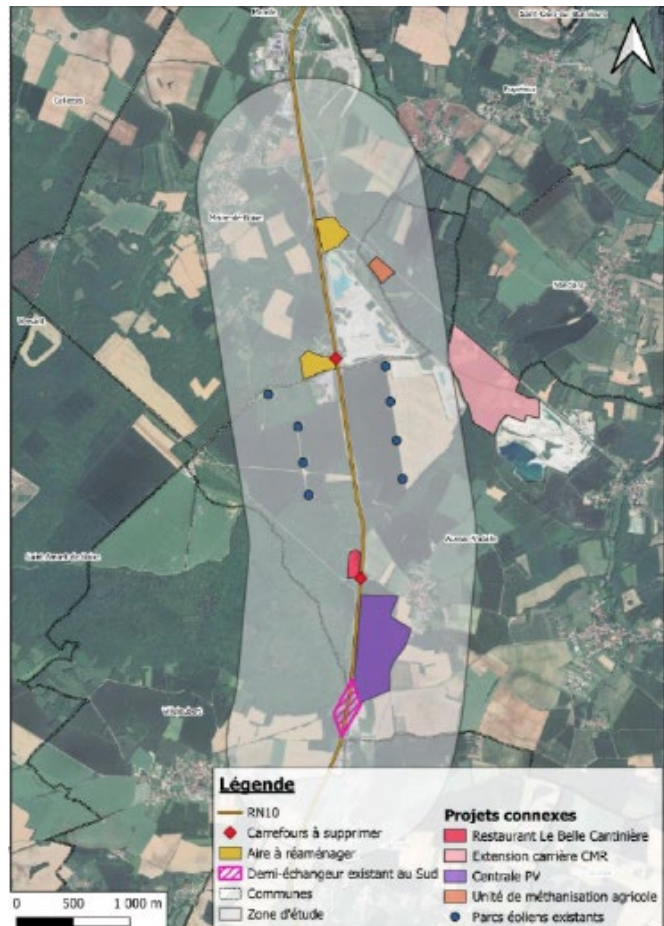
Plusieurs projets à venir ont été identifiés sur le territoire, parmi lesquels :

- Un projet de construction d'une centrale photovoltaïque à Aussac-Vadalle, à l'Ouest et le long de la RN10, à proximité immédiate du carrefour plan à supprimer.
- 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.
- La création d'une zone économique au niveau du lieu-dit "La Belle Cantinière", à proximité immédiate du carrefour plan à supprimer d'Aussac-Vadalle. Ce lieu-dit accueille déjà le restaurant routier du même nom, dont la clientèle est très majoritairement constituée d'usagers en transit sur la RN10, et notamment de conducteurs de poids lourds (jusqu'à 160 véhicules par jour). Cette zone, qui a vu la mise en place récente d'Installations de Recharge pour les Véhicules Electriques (IRVE), va continuer à se développer.

On note également la présence de plusieurs infrastructures et équipements associés aux activités humaines :

- De nombreux parcs éoliens, dont certains à proximité immédiate de la RN10 (8 mâts disposés de part et d'autre de la RN 10 entre les deux carrefours plans de la zone Sud, entre autres).

- Deux carrières dans le secteur d'Aussac-Vadalle, dont une jouxtant la RN10. Une troisième est située à Vervant, à 5km à l'Ouest de Maine-de-Boixe.
- Deux autres zones d'activités sont présentes sur le secteur, la ZA de Tourriers Nord et la ZA de Villegats.
- Une canalisation de gaz dans le secteur Sud qui franchit la RN10 au Sud de Maine-de-Boixe, au niveau de l'aire Est, et traverse ensuite la commune d'Aussac-Vadalle entre les bourgs d'Aussac et de Vadalle.
- Plusieurs itinéraires de randonnées (pédestres et cycles) dont l'un franchit la RN10 au niveau du lieu-dit « Les Nègres » grâce à l'ouvrage existant sous la RN10.



Concernant le bruit routier, les niveaux sonores calculés correspondent à une zone d'ambiance sonore modérée le long de la RN10. Sur l'ensemble des bâtiments à proximité de la RN10 sur le secteur, un d'entre eux est situé dans une zone d'ambiance non modérée de jour et trois d'entre eux sont situés dans une zone d'ambiance non modérée de nuit. Au total, on dénombre deux bâtiments potentiellement Points Noirs Bruit (PNB) en situation actuelle, situés proches de la RN10 : un au secteur Villegats et un au secteur les Nègres. Ces points noirs seront soit traités dans le cadre d'un projet d'aménagement, ou à l'échelle régionale, dans le cadre de la stratégie régionale de résorption des Points Noirs Bruit. Celle-ci s'inscrit dans un programme de modernisation qui pourra financer de nouvelles protections phoniques (écrans acoustiques ou isolation acoustique des façades).

La qualité de l'air sur le secteur peut être qualifiée de « bonne » à « moyenne » et est représentative d'un milieu rural, peu exposé. Les analyses montrent que les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) sont inférieures aux valeurs réglementaires et, la plupart du temps, aux valeurs guides de l'OMS. L'influence du trafic routier de la RN10 sur les concentrations de NO₂ est constatée.

Le projet de réaménagement des carrefours plans de la RN10 n'a pas vocation à faire évoluer les trafics actuellement constatés sur la RN10, ce qui n'aurait pas d'impact sur la qualité de l'air ou sur l'ambiance sonore aux abords de l'axe routier. Des modifications de trafic pourraient intervenir plus localement sur des voiries secondaires, en fonction des scénarios proposés.

D. Enjeux sur le paysage et le patrimoine

Les paysages des aires d'études Nord et Sud, bien que similaires, car peu vallonnées et fortement marqués par l'activité agricole, diffèrent par leur densité de boisement : l'aire Sud est plus boisée et appartient à l'unité paysagère de la bande boisée du Ruffécois, tandis que l'aire Nord relève du grand plateau agricole du Ruffécois.

Pour maintenir cette ambiance rurale, il est recommandé de privilégier le tracé des rétablissements dans l'axe des routes historiques plutôt que de créer des bretelles à caractère autoroutier qui bouleverseraient la lisibilité du paysage.

Le paysage est également structuré par des itinéraires de promenade et de randonnée (GR, PR, pistes cyclables). Le réaménagement des carrefours et la création de passages supérieurs ou inférieurs intégreront au mieux le confort des mobilités douces pour ne pas rompre les liens physiques entre les noyaux urbains et les espaces naturels.

Concernant l'aménagement des aires de Maine-de-Boixe, l'insertion paysagère devra concilier des plantations de qualité, indispensables à l'ombrage et à l'atténuation visuelle des surfaces de stationnement, avec l'implantation éventuelle d'ombrières photovoltaïques de grande dimension pour éviter un impact visuel négatif sur le plateau.

Les paysages sont marqués par les constructions humaines. On compte des bâtis patrimoniaux à Verteuil-sur-Charente, classé Site patrimonial remarquable (SPR), dont l'aire englobe une partie de la RN10 et affecte les trois carrefours les plus au Nord, même si les monuments sont situés dans le bourg. Des constructions plus contemporaines affectent le paysage : éoliennes, RN10, zones d'activités, etc.

Le territoire est par ailleurs concerné par un patrimoine archéologique supposément riche. De fait, de nombreuses zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA) sont ainsi recensées sur le territoire, dont l'une située à proximité immédiate de la RN10, au niveau du carrefour plan à supprimer des Nègres Sud. Des fouilles archéologiques préventives doivent être effectuées pour tout projet, situé sur ces zones, susceptible d'avoir un impact sur le sous-sol. D'autres ZPPA sont plus éloignées de la RN10, mais pourraient concerner de nouveaux aménagements (échangeurs, etc.).

V. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

L'État, représenté par la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a fait le choix d'engager une concertation préalable volontaire en application de l'article L. 121-17-1 1° du code de l'environnement, le montant des investissements projetés étant supérieur au seuil de 5 M€ HT. Cette démarche s'inscrit dans le respect des dispositions générales de l'article L. 121-16 et des modalités d'application précisées aux articles L. 121-16-1 et suivants dudit code.

A. Objectifs de la concertation

Conformément à l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement, la concertation permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet. Plus spécifiquement, cette phase vise à :

- 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.

B. Information et mobilisation du public

La concertation ne pourra débuter qu'après l'expiration du délai de deux mois ouverts par la présente déclaration pour l'exercice du droit d'initiative prévu à l'article L. 121-19 code de l'environnement.

Le public sera informé au moins quinze jours avant le début de la concertation par un avis précisant sa durée et ses modalités, en application de l'article R. 121-19 du code de l'environnement. Cette information sera assurée par une annonce et des publicités dans la presse locale (Charente Libre, Sud Ouest) et par un affichage en mairie.

Un dossier de concertation, dont le contenu est défini par l'article R. 121-20 du code de l'environnement, sera mis à disposition. Il comprendra les objectifs, le coût estimatif, la liste des communes affectées, un aperçu des incidences environnementales et les variantes envisagées.

C. Modalités de concertation

La concertation se déroulera sur une durée minimum de 4 semaines (supérieure au minimum légal de 15 jours fixé par l'article L. 121-16) à l'horizon 2026. Le dispositif prévoit :

- Des réunions publiques pour exposer les enjeux généraux et s'assurer de l'adhésion aux objectifs.
- Des ateliers thématiques « cartes sur table » pour travailler collectivement sur les tracés et leurs effets sur l'environnement et les dessertes locales.
- Des permanences en mairie pour répondre aux questions individuelles des exploitants agricoles et riverains.
- Des registres de recueil des avis déposés dans les dix mairies du périmètre et accessibles en ligne.

D. Bilan de la concertation

À l'issue de la procédure, le maître d'ouvrage établira un bilan de la concertation en application de l'article R. 121-21. Ce document synthétisera les avis exprimés et indiquera les mesures que l'État juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements tirés.

En vertu de l'article L. 123-12, ce bilan sera joint au dossier de l'enquête publique ultérieure.

VI. PUBLICITE DE LA DECLARATION D'INTENTION

A. Information et mobilisation du public

Conformément aux articles L. 121-18 et R. 121-25 du code de l'environnement, la présente déclaration d'intention fait l'objet de mesures de publicité visant à garantir une information complète des citoyens sur le territoire concerné. Ce document est rendu accessible par les moyens suivants :

La déclaration est consultable sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine (<https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/>) ainsi que sur le site internet des services de l'État en Charente (<https://www.charente.gouv.fr/>).

Conformément à l'article R. 121-25 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage procède à un affichage dans les mairies des dix communes du périmètre d'étude : Ruffec, Barro, Courcôme (Villegats), Verteuil-sur-Charente, Salles-de-Villefagnan, Maine-de-Boixe, Nanclars, Aussac-Vadalle, Villejoubert et Tourriers.

B. Droit d'initiative

La publication de cette déclaration ouvre, pour une durée de deux mois, un droit d'initiative au public conformément à l'article L. 121-19 du code de l'environnement. Ce droit permet de demander au Préfet de la Charente l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

En vertu des articles L. 121-19 et R. 121-26, ce droit peut être exercé par :

1. Un nombre de ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant dans le périmètre de la déclaration d'intention égal à 20 % de la population recensée dans les communes du même périmètre, ou à 10 % de la population recensée dans le ou les départements, dans la ou les régions où se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention.
2. Un conseil régional, départemental ou municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention
3. Une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1, ou deux associations ou une fédération d'associations agréée(s) au titre de l'article L. 141-1 dans le cadre de la région ou du département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention

C. Voies et délais de recours

Au-delà du droit d'initiative, cette décision peut faire l'objet des recours suivants :

- Un recours gracieux devant le Préfet de la Charente ou un recours hiérarchique devant le ministre chargé des Transports peut être formé dans un délai de deux mois.
- Un recours pour excès de pouvoir peut être déposé devant le Tribunal Administratif de Bordeaux (9 Rue Tastet, BP 947 33063 Bordeaux Cedex Téléphone : 05 56 99 38 00) dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des formalités de publicité.
- En application des articles L. 122-2 et L. 123-1-B du code de l'environnement, le juge administratif des référés fait droit à toute demande de suspension d'une décision prise sans que la participation du public requise ait eu lieu.