

RN10 - Suppression des carrefours plan en Charente

-

Comité technique du 1er décembre 2025

**Présentation de l'analyse des sous-variantes
Assemblage des scénarios**

Sommaire

1. Rappel
2. Attendus de la réunion
3. Méthode d'analyse
4. Secteur Sud : Villejoubert / Aussac-Vadalle / Maine-de-Boixe
 - a. Présentation des sous-variantes
 - b. Résultats de l'analyse
5. Secteur Nord : Verteuil / Villegats / Barro
 - a. Présentation des sous-variantes
 - b. Résultats de l'analyse
6. Cas particulier : option des Guillauds
7. Les propositions du MOA
8. Planning

1. Rappel

1. Programme :

Suppression des 6 derniers carrefours plans sur la RN10 entre Angoulême et Ruffec, par aménagement d'échangeurs dénivelés et de la continuité de la desserte du territoire depuis ces échangeurs

Secteur Nord

- 1 carrefour plan secteur Courcôme (village de Villegats) / Barro
- 3 carrefours dans le secteur Salles-de-Villefagnan / Verteuil-sur-Charente (2 dans le village Les Nègres, 1 au hameau des Guillauds)

Secteur Sud

- 1 carrefour plan au droit de l'aire de repos de Maine-de-Boixe Ouest
- 1 carrefour plan à Aussac-Vadalle, au niveau du restaurant routier de la Belle Cantinière

Etude de l'aménagement des aires de repos existantes : Maine-de-Boixe Est et Ouest

- Agrandissement des aires (augmentation du nombre de places PL à 100 places par aire)
- Mise en conformité des bretelles d'accès

2. Réunion :

- Première réunion du 27/05/2025 de partage du diagnostic avec les communes, les CdC, le CD16 et la DIRA

3. Financement :

- 1^{ère} enveloppe inscrite au volet mobilités 2023/2027 du CPER : 18,7 M€ (100 % État), qui nécessitera un complément
- Pas de hiérarchisation des carrefours plans à ce stade, mais traitement prévu par secteur

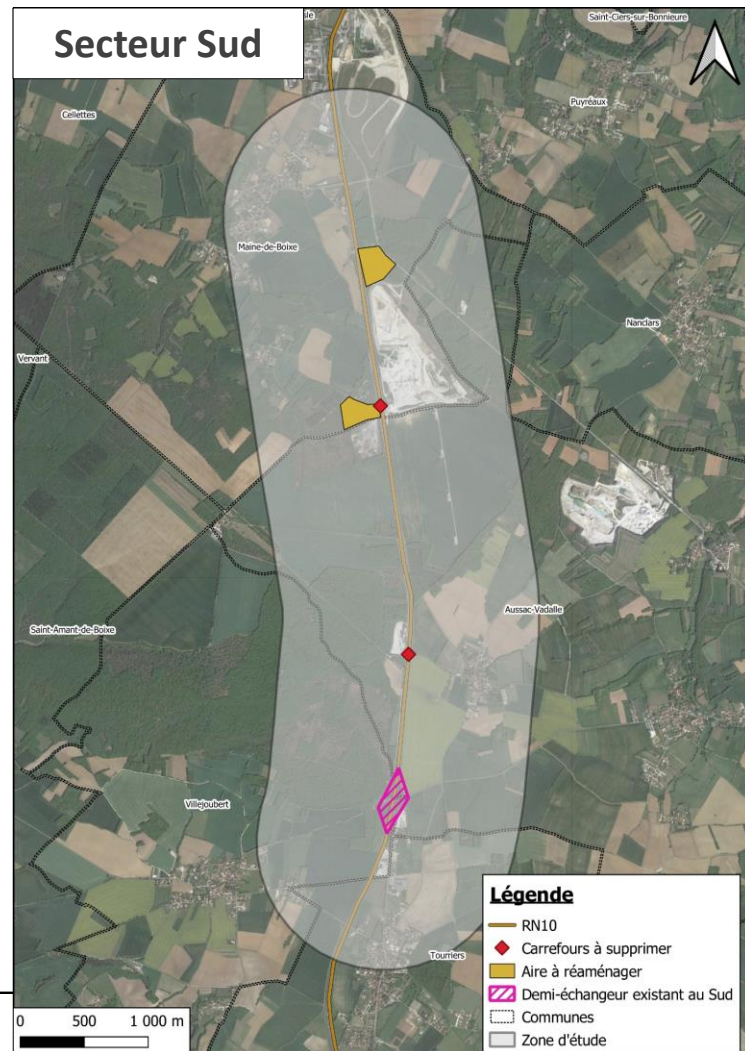
Secteur Nord



1. Rappel

Aires d'études générales

Secteur Sud



2. Attendus de la réunion

1. Les étapes à venir :

- COTECH le 1^{er} décembre 2025
- Assemblage des solutions finales en janvier 2026
- Analyse des impacts cumulés des scénarios par le MOE début 2026
- COPIL au printemps 2026
- Concertation publique à l'été 2026

2. Attendus :

- Présentation de la méthode et des sous-variantes analysées
- Identification des pistes d'amélioration sur les sous-variantes et/ou de leur analyse
- 1^{er} avis sur l'assemblage des sous-variantes pour former les scénarios à approfondir

3. Méthode d'analyse

1. Méthodologie du MOA :

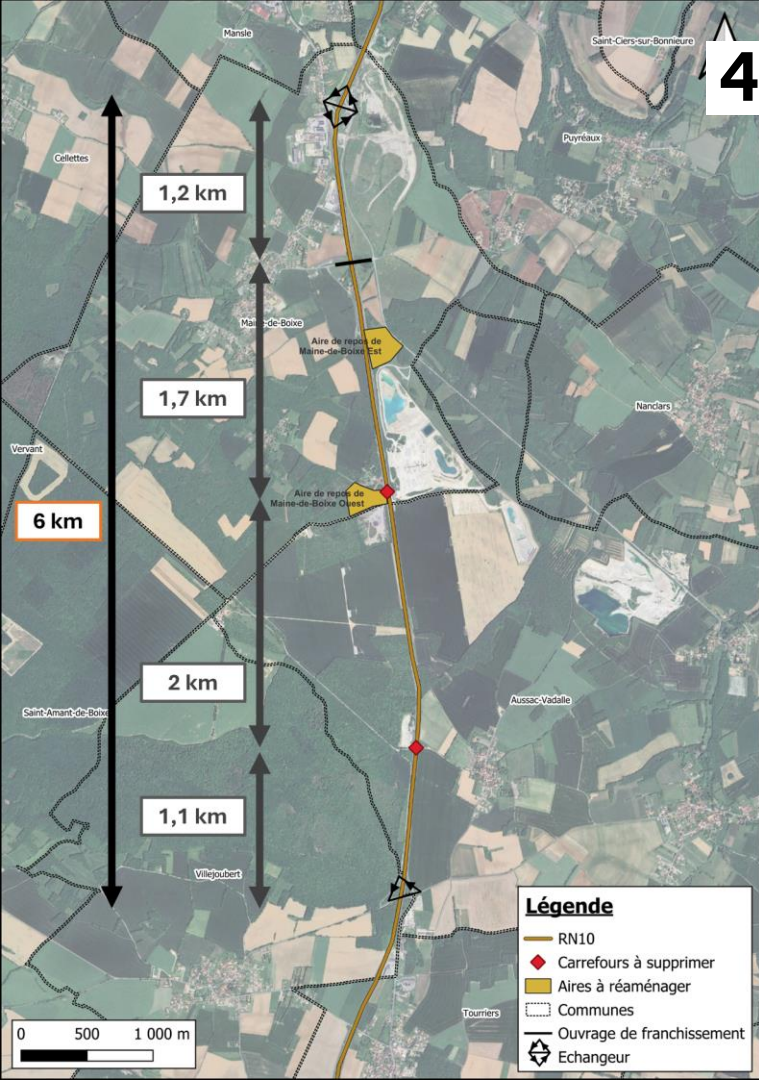
- Découpage du projet en deux secteurs : secteurs Nord (4 carrefours plans, dont celui des Guillauds traité comme une option), et Sud (2 carrefours plans)
- Analyse multicritère sur la base des critères principaux
- Détermination des variantes par assemblage de sous-variantes, en associant les élus, la DIRA et de la DMR
- Analyse des impacts cumulés des scénarios et approfondissement de l'analyse multicritère
- Présentation de plusieurs scénarios en concertation au titre du Code de l'environnement

3. Méthode d'analyse

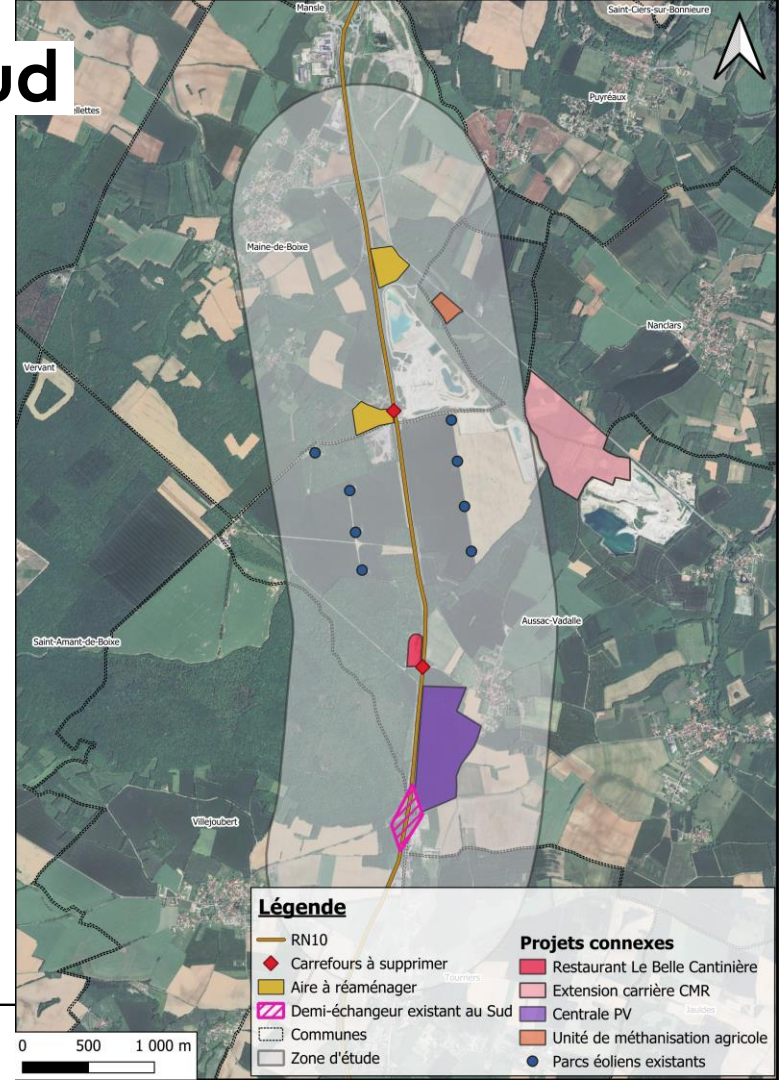
2. Critères d'analyse des sous-variantes proposés par le MOE :

		Très peu impactant/ Composante très favorable	Peu impactant Composante favorable	Assez impactant Composante défavorable	Très impactant Composante très défavorable
Coût (valeur 2025)		Sud : < 6 M € TTC Nord : < 12 M € TTC	Sud : 6 à 9 M € TTC Nord : 12 à 14 M € TTC	Sud : 9 à 12 M € TTC Nord : 14 à 16 M € TTC	Sud : > 12 M € TTC Nord : > 16 M € TTC
Impact environnemental		Sud : $S_{\text{enjeu F et T, Fort}} < 1\,000\text{ m}^2$ Nord : $S_{\text{emprise globale}} < 5\text{ ha}$	Sud : $1\,000\text{ m}^2 < S_{\text{enjeu F et T, Fort}} < 1\text{ ha}$ Nord : $5\text{ ha} < S_{\text{emprise globale}} < 10\text{ ha}$	Sud : $1\text{ ha} < S_{\text{enjeu F et T, Fort}} < 3\text{ ha}$ Nord : $10\text{ ha} < S_{\text{emprise globale}} < 15\text{ ha}$	Sud : $S_{\text{enjeu F et T, Fort}} > 3\text{ ha}$ Nord : $S_{\text{emprise globale}} > 15\text{ ha}$
Impact foncier / cadre de vie		0 bâtiment impacté 0 parcelle urbanisée occupée impactée (ex : jardin associée à une habitation)	1 ou plusieurs bâtiments non occupés (Ø activité, Ø logement) impactés 0 parcelle urbanisée occupée impactée	1 ou plusieurs parcelles urbanisées impactées 0 bâtiment occupé impacté	1 ou plusieurs bâtiments occupés impactés
Desserte et accessibilité	Interdistance accès	< 4 km	4 à 6 km	6 à 8 km	> 8 km
	Distances pour accéder à la RN10 depuis les activités économiques	Accès direct, similaire à la situation actuelle	Allongement inférieur à 2 km	Allongement entre 2 km et 4 km	Allongement supérieur à 4 km
	Allongement de temps de parcours	Pour O/D > 100 véh Gain ou allongement < + 20sec Allongement entre +20sec et +1min Allongement entre +1min et +2min Allongement > 2min			
		Pour O/D < 100 véh Gain ou allongement < + 30sec Allongement entre +30sec et +2min Allongement entre +2min et +3min Allongement > 3min			
Transparence agricole	Surface agricole impactée	$S_{\text{emprise globale}} < 5\,000\text{ m}^2$	$5\,000\text{ m}^2 < S_{\text{emprise globale}} < 2\text{ ha}$	$2\text{ ha} < S_{\text{emprise globale}} < 6\text{ ha}$	$S_{\text{emprise globale}} > 6\text{ ha}$
	Allongement temps de parcours	Allongement < 10 min	Allongement entre 10 min et 30 min	Allongement entre 30 min et 1 heure	Allongement > 1 heure

4. Secteur Sud



gement Nouvelle-Aquitaine

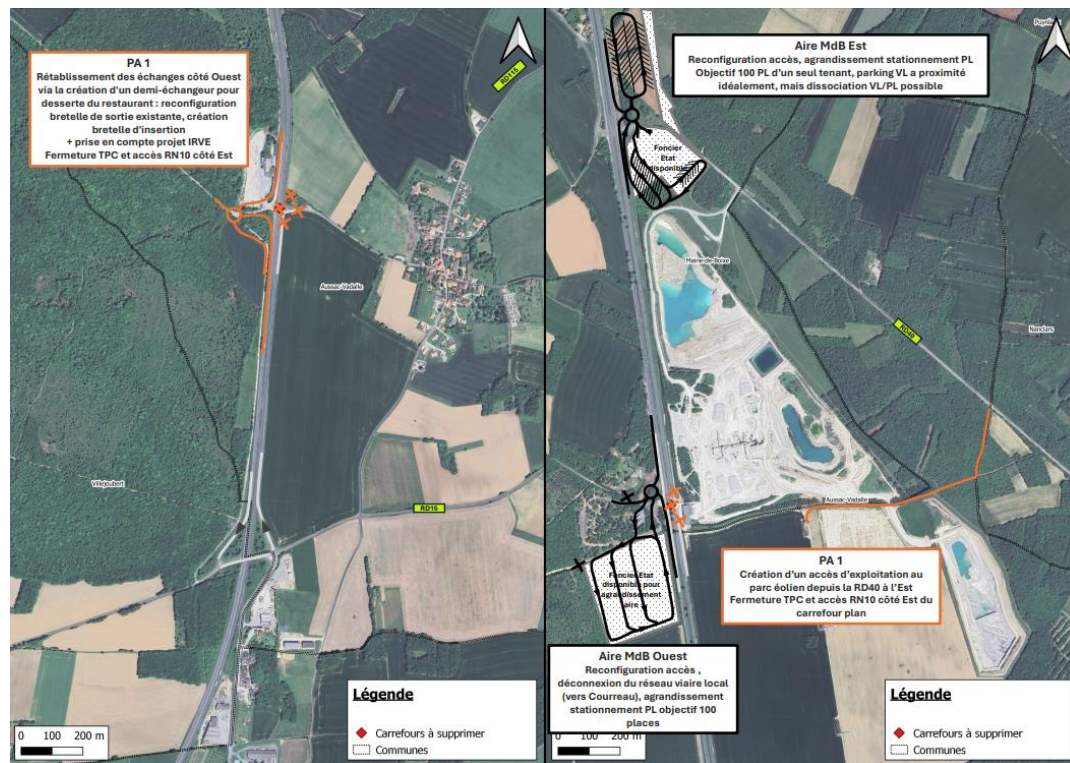


4. Secteur Sud

a.i Sous-variante 1

Sous-variante 1

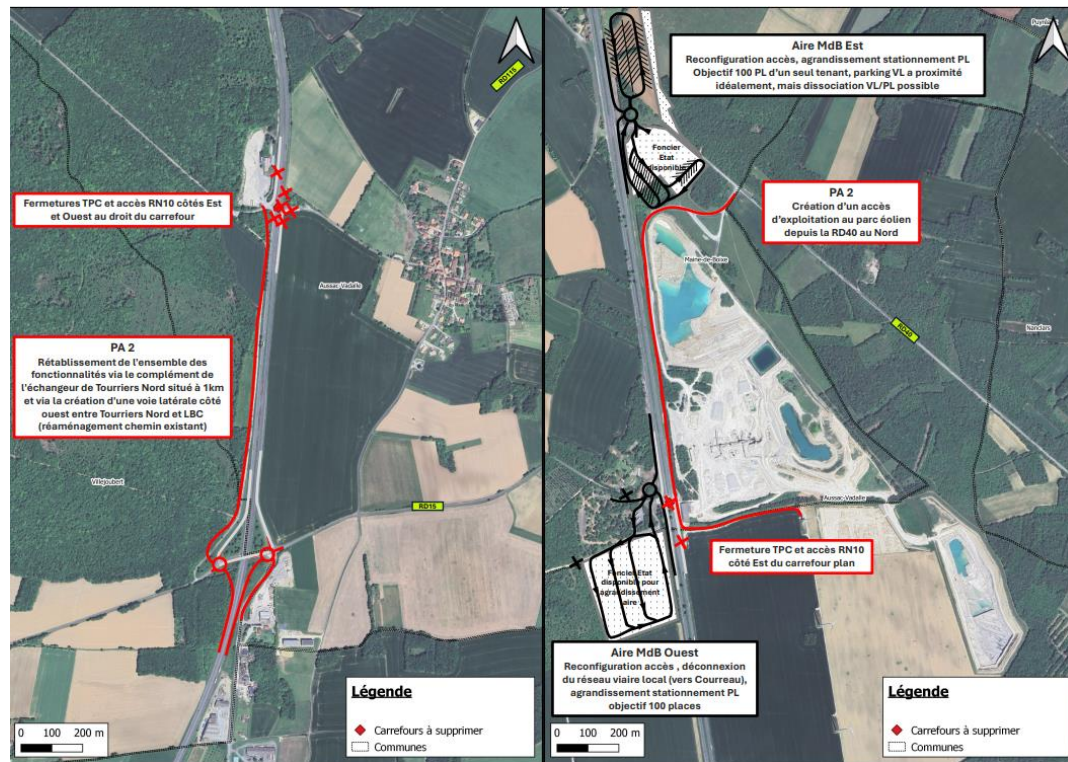
- Création d'un demi-échangeur côté Ouest du carrefour d'Aussac-Vadalle,
- Fermeture de la partie Est du carrefour d'Aussac-Vadalle, du terre-plein-central et des voies de tourne-à-gauche,
- Reconfiguration des accès de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest (+ projet d'agrandissement de l'aire – en cours de définition),
- Fermeture de la partie Est du carrefour de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest (accès carrière/parc éolien...), du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche,
- Création d'un accès d'exploitation agricole/au parc éolien à l'Est de la RN10 depuis la RD40 à l'Est.



4. Secteur Sud a.i Sous-variante 2

Sous-variante 2

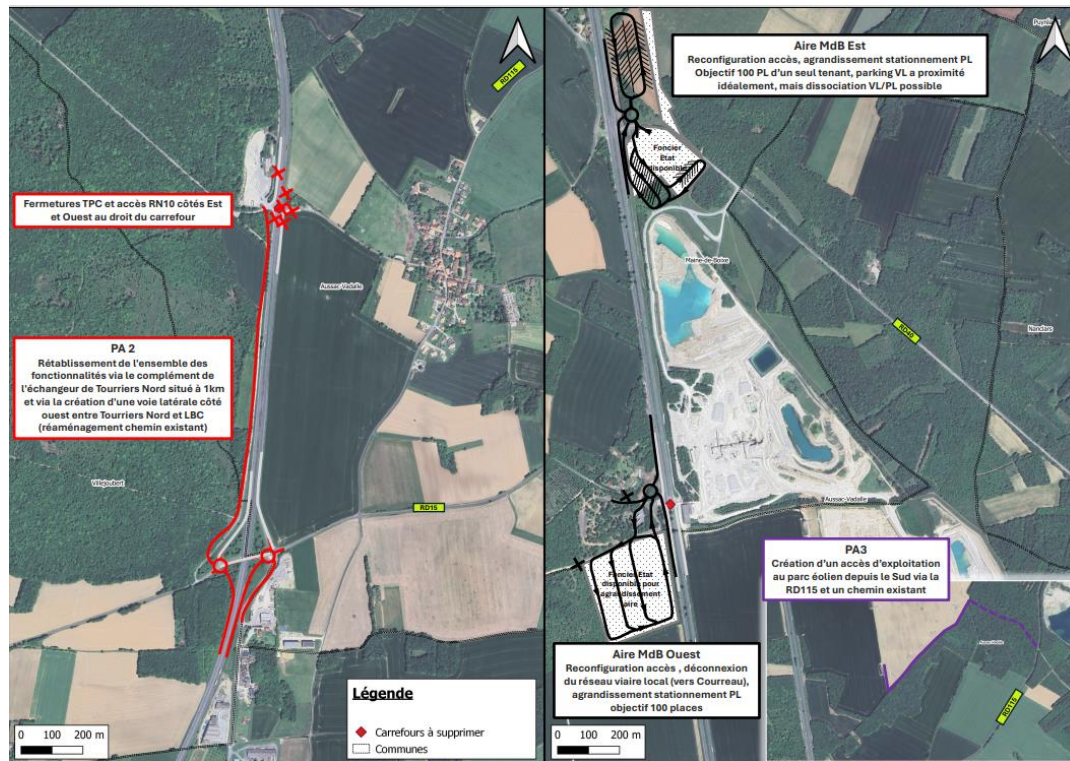
- Fermeture complète du carrefour d'Aussac-Vadalle (Est et Ouest), du terre-plein-central et des voies de tourne-à-gauche,
- Complément de l'échangeur existant au Nord de Tourriers et réaménagement de la voie latérale côté Ouest de la RN10 depuis l'échangeur jusqu'au secteur de la Belle Cantinière,
- Reconfiguration des accès de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest (+ projet d'agrandissement de l'aire – en cours de définition),
- Fermeture de la partie Est du carrefour de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest (accès carrière/parc éolien...), du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche,
- Création d'un accès d'exploitation agricole/au parc éolien à l'Est de la RN10 depuis la RD40 au Nord.



4. Secteur Sud a.i Sous-variante 3

Sous-variante 3

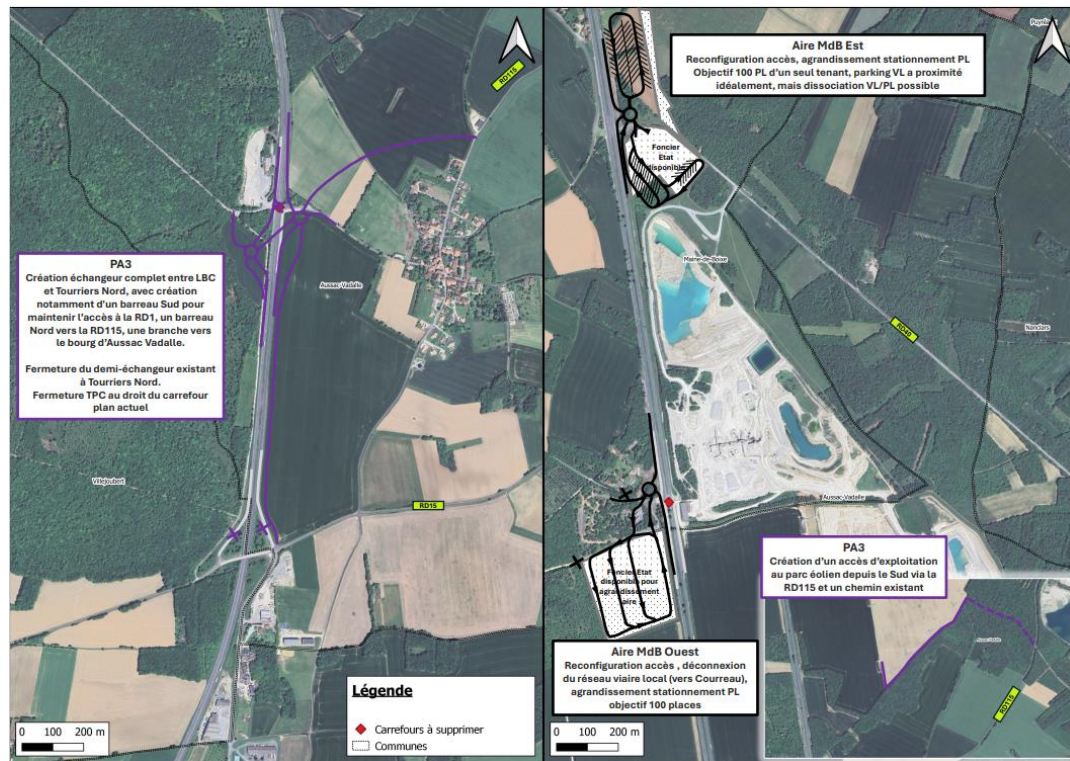
- Fermeture complète du carrefour d'Aussac-Vadalle (Est et Ouest), du terre-plein-central et des voies de tourne-à-gauche,
- Complément de l'échangeur existant au Nord de Tourriers et réaménagement de la voie latérale côté Ouest de la RN10 depuis l'échangeur jusqu'au secteur de la Belle Cantinière,
- Reconfiguration des accès de l'aire de Maine-de-Boixe (+ projet d'agrandissement de l'aire – en cours de définition),
- Fermeture de la partie Est du carrefour de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest (accès carrière/parc éolien...), du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche,
- Création d'un accès agricole/d'exploitation au parc éolien à l'Est de la RN10 depuis le Sud via la RD115 et un chemin existant,



4. Secteur Sud a.i Sous-variante 4

Sous-variante 4

- Remplacement du carrefour plan d'Aussac-Vadalle par un échangeur complet créé (yc ouvrage de franchissement),
- Création d'une voie latérale à l'Est de la RN10 depuis l'échangeur jusqu'à la RD15,
- Création d'un barreau reliant l'échangeur à la RD115 au Nord (OPTION),
- Fermeture du demi-échangeur existant de Tourriers Nord.
- Reconfiguration des accès de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest (+ projet d'agrandissement de l'aire – en cours de définition)
- Fermeture de la partie Est du carrefour de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest (accès carrière/parc éolien...), du terre-plein central et des voies de tourne-à-gauche,
- Création d'un accès agricole/d'exploitation au parc éolien à l'Est de la RN10 depuis la Sud via la RD115 et un chemin existant.





4. Secteur Sud

b. Analyse

SECTEUR SUD – Tourriers – Aussac-Vadalle	Sous - variante 1	Sous - variantes 2 et 3	Sous - variante 4
<p>Impact environnemental</p> <p>Enjeu</p> <div data-bbox="19 737 144 851"> <div>Faible</div> <div>Moyen</div> <div>Fort</div> </div>			

4. Secteur Sud

b. Analyse

SECTEUR SUD Accès parc éolien	Caractérisation impact Enjeux Forts	Cartographie
Sous - variante 1	<p>Environ 3 800 m² de boisement non investigué considéré en Enjeu Fort (accès parc éolien)</p> <p>Environ 300 m² de prairie de fauche à Enjeu Fort (secteur Tourriers Nord)</p>	 <p>Accès parc éolien (impact boisement en rouge hachuré)</p>
Sous - variante 2	<p>Environ 2 000 m² de prairie de fauche à Enjeu Fort (secteur Tourriers Nord et accès parc éolien le long de la RN10)</p>	 <p>Accès parc éolien (impact prairie de fauche en rouge hachuré)</p>

4. Secteur Sud

b. Analyse

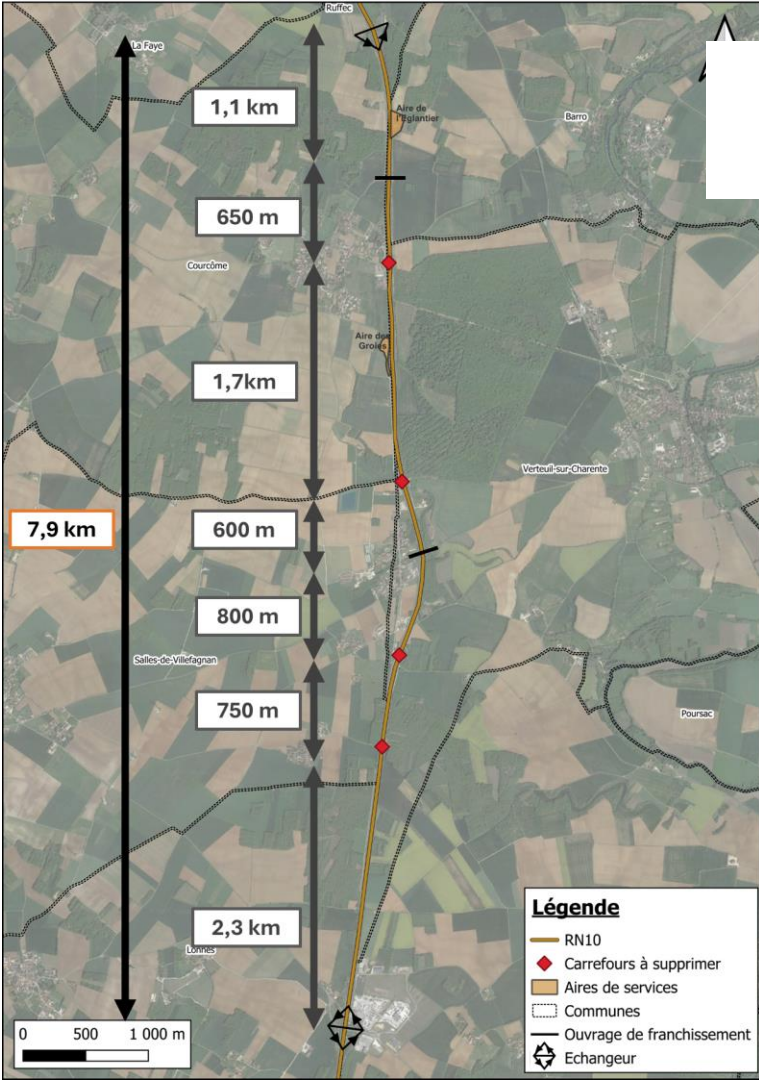
Sous - variante 3	<p>Environ 4 800 m² de boisement non investigué considéré en Enjeu Fort (accès parc éolien)</p> <p>Environ 900 m² de prairie de fauche à Enjeu Fort</p>	 <p><i>Accès parc éolien variantes 3 et 4 (impact boisement en rouge hachuré)</i></p>
Sous - variante 4	<p>Environ 4 800 m² de boisement non investigué considéré en Enjeu Fort (accès parc éolien)</p>	

4. Secteur Sud

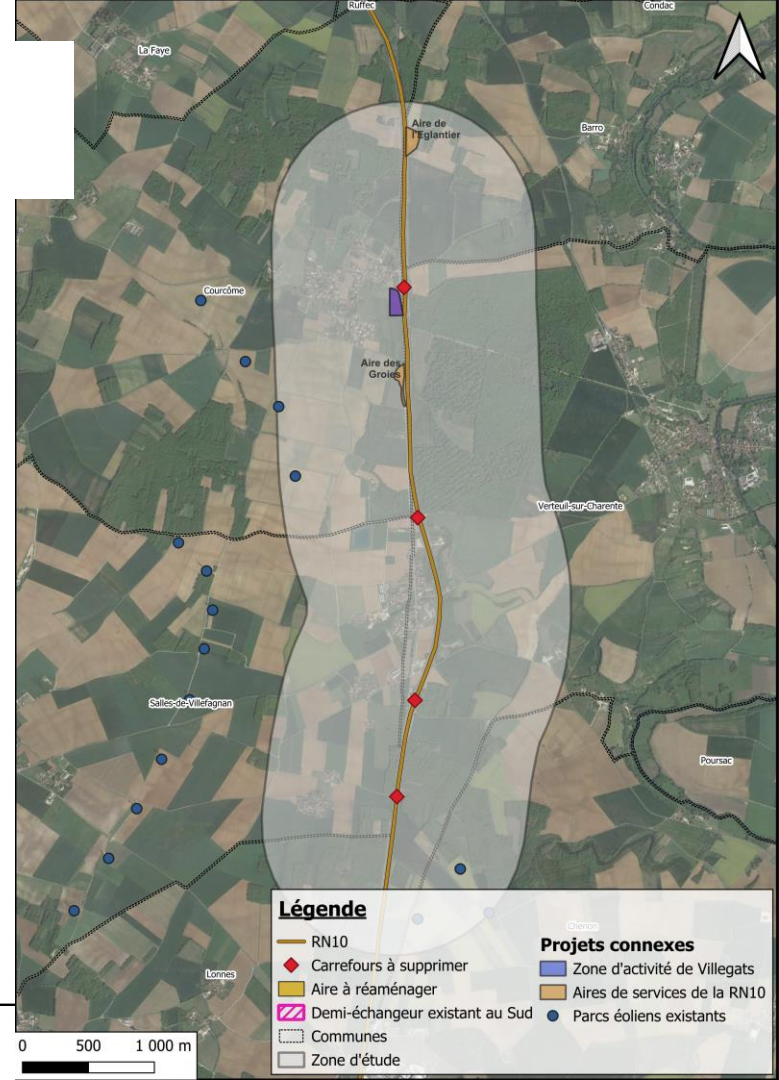
b. Analyse

SECTEUR SUD		Sous - variante 1	Sous - variante 2	Sous - variante 3	Sous - variante 4
Coût (€ TTC) (valeur 2025)		6,6 M €TTC	7,7 M €TTC	7,3 M €TTC	14 M €TTC
Impact environnemental		Impact sur enjeu Fort : 4 100 m² dont 3 800 m² lié à un boisement non investigué	Impact sur enjeu Fort : 2 000 m²	Impact sur enjeu Fort : 5 700 m² dont 4 800 m² lié à un boisement non investigué	Impact sur enjeu Fort : 4 800 m² lié à un boisement non investigué Emprise d'impact globale plus importante
Impact foncier		0 bâtiment impacté	0 bâtiment impacté Parcelle 0018 Tourriers Charente PL	0 bâtiment impacté Parcelle 0018 Tourriers Charente PL	0 bâtiment impacté
ZDesserte et accessibilité	Interdistance accès	Tourriers Sud / Tourriers Nord : 3 km environ Tourriers Nord / Aussac-Vadalle : 1 km environ Aussac-Vadalle / Mansle Sud : 5 km environ Interdistance moyenne : 3 km	Tourriers Sud / Tourriers Nord : 3 km environ Tourriers Nord / Mansle Sud : 6 km environ Interdistance moyenne : 4,5 km	Tourriers Sud / Tourriers Nord : 3 km environ Tourriers Nord / Mansle Sud : 6 km environ Interdistance moyenne : 4,5 km	Tourriers Sud / Aussac-Vadalle : 4 km environ Aussac-Vadalle / Mansle Sud : 5 km environ Interdistance moyenne : 4,5 km
	Distances pour accéder à la RN10 depuis les activités économiques : Restaurant La Belle Cantinière / projet IRVE	Sens N→S : accès direct, similaire à la situation actuelle. Sens S→N : accès via Tourriers Sud et RD915 et VLT, + 500 m // + 4,7 km hors RN10.	Sens N→S : accès via Tourriers Nord et VLT, + 2,7 km. Sens S→N : accès via Tourriers Nord et VLT, + 1,4 km hors RN10.	Sens N→S : accès via Tourriers Nord et VLT, + 2,7 km. Sens S→N : accès via Tourriers Nord et VLT, + 1,4 km hors RN10.	Sens N→S : accès direct, similaire à la situation actuelle. Sens S→N : accès direct, similaire à la situation actuelle. Réinsertion RN10 Nord, - 2,8 km.
	Allongement de temps de parcours	2 min 20 sec pour les échanges RN10 Sud vers Aussac-Vadalle (10 VL/j) 2 min 10 sec pour les échanges du type RN10 Sud vers Nanclars, St-Ciers, ... (40 VL/j) 2 min 10 sec pour les échanges du type Aussac Ouest vers RN10 Nord (32 VL/j) 2 min pour les échanges du type RN10 Sud vers Aussac Ouest (51 VL/j) → 133 VL / jour concerné par un allongement de temps de parcours de l'ordre de 2 min	1 min 30 sec pour les échanges Aussac Est – Aussac Ouest (10 VL/j) 1 min 10 sec pour les échanges du type RN10 Nord vers Aussac Ouest, ... (64 VL/j) 1 min 10 sec pour les échanges du type Aussac Est vers RN10 Nord (30 VL/j) → 104 VL / jour concerné par un allongement de temps de parcours de l'ordre de 1 min	1 min 30 sec pour les échanges Aussac Est – Aussac Ouest (10 VL/j) 1 min 10 sec pour les échanges du type RN10 Nord vers Aussac Ouest, ... (64 VL/j) 1 min 10 sec pour les échanges du type Aussac Est vers RN10 Nord (30 VL/j) → 104 VL / jour concerné par un allongement de temps de parcours de l'ordre de 1 min	Gain de 2 min 20 sec pour les échanges du type Aussac Ouest vers RN10 Nord, ... (30 VL/j) 1 min 30 sec pour les échanges du type RN10 Sud vers Aussac, ... (30 VL/j) → 30 VL / jour concerné par un allongement de temps de parcours de l'ordre de 1 min
Transparence agricole	Surface agricole impactée	1,86 ha	0 ha	0 ha	8,35 ha
	Allongement temps de parcours	46 min	35 min	35 min	15 min

5. Secteur Nord



gement Nouvelle-Aquitaine

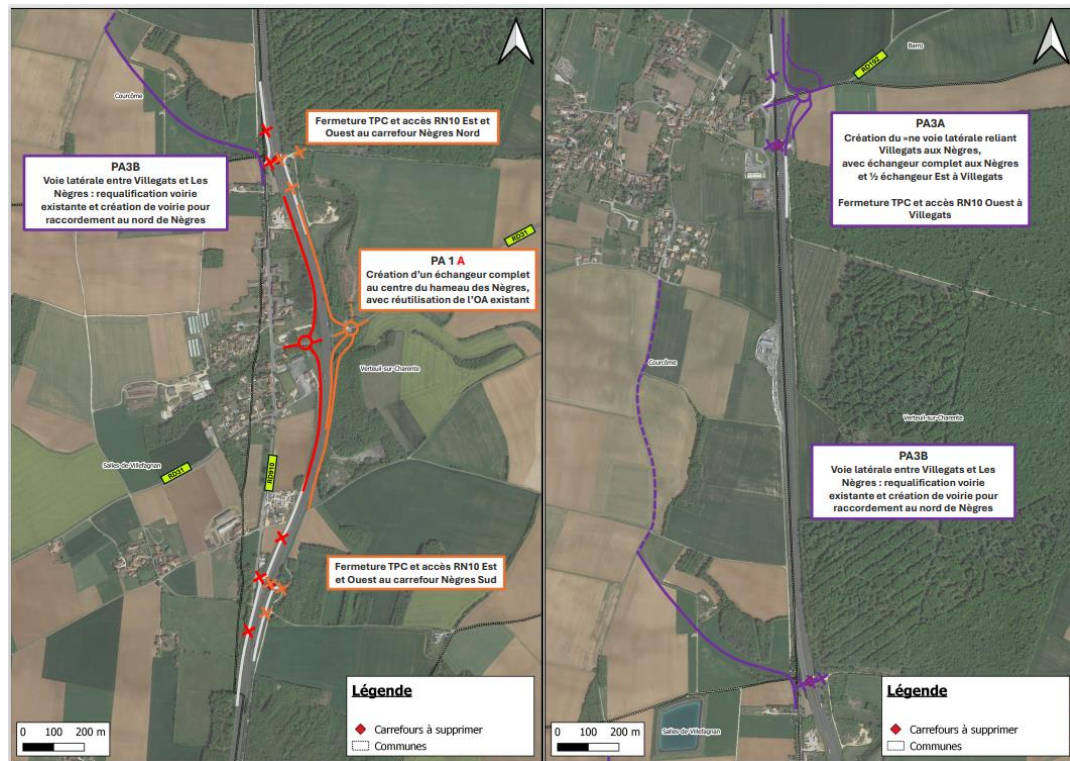


5. Secteur Nord

a.i Sous-variante 1

Sous-variante 1

- Création d'un échangeur complet au centre du lieudit Les Nègres en réutilisant l'ouvrage RD31 existant,
- Fermeture complète (accès Est et Ouest, du terre-plein-central et voie de tourne-à-gauche) des carrefours Nègres Sud et Nègres Nord,
- Création / réaménagement de la liaison à l'Ouest de la RN10 entre le Nord des Nègres et Villegats,
- Maintien des accès à l'Est de Villegats avec création d'un demi-échangeur,
- Création d'un ouvrage de franchissement à Villegats,
- Fermeture de la partie Ouest du carrefour de Villegats, du terre-plein-central et des voies de tourne-à-gauche,

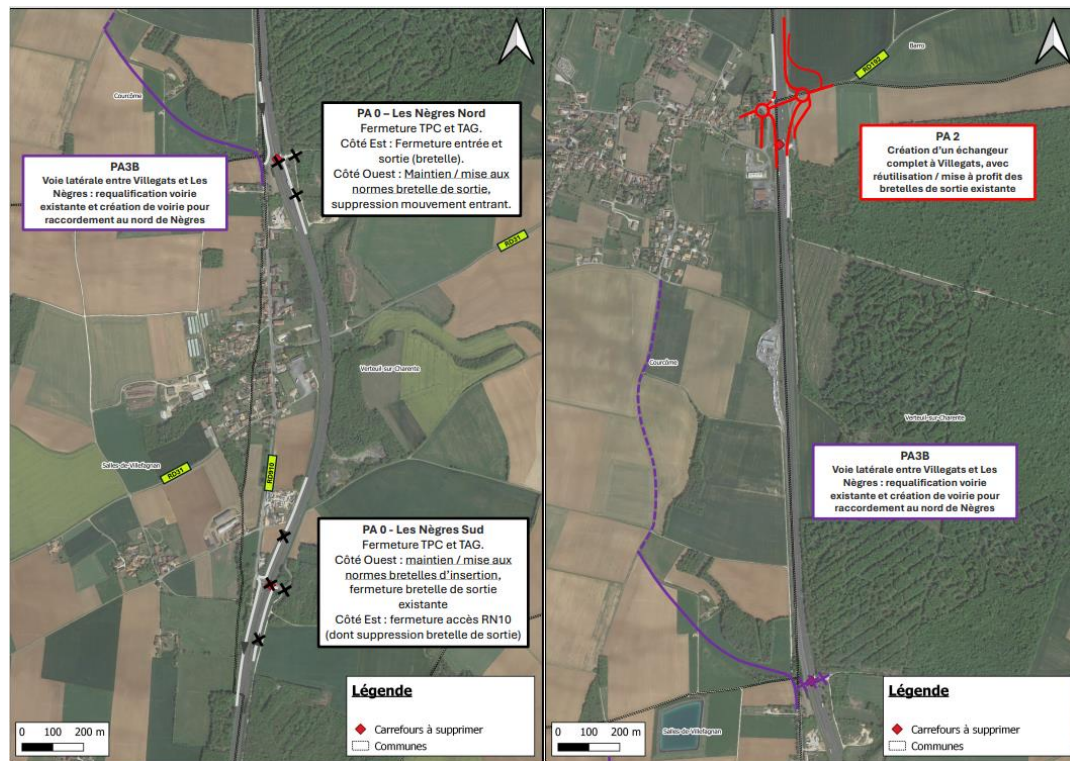


5. Secteur Nord

a.i Sous-variante 2

Sous-variante 2

- Fermeture complète (accès Est et Ouest, du terre-plein-central et voie de tourne-à-gauche) des carrefours Nègres Sud et Nègres Nord, excepté le maintien :
 - De la bretelle de sortie côté Ouest du carrefour Les Nègres Nord
 - De la bretelle d'insertion côté Ouest du carrefour Les Nègres Sud
- Création / réaménagement de la liaison à l'Ouest de la RN10 entre le Nord des Nègres et Villegats,
- Remplacement du carrefour plan de Villegats par un échangeur complet créé (yc ouvrage de franchissement),

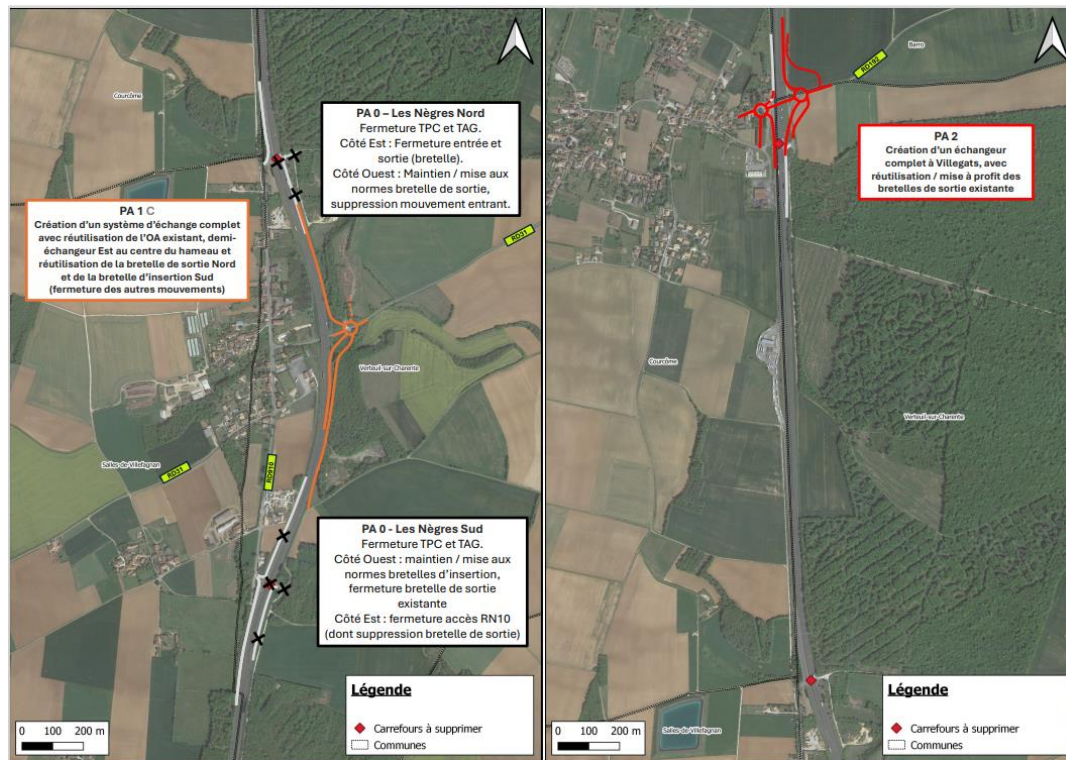


5. Secteur Nord

a.i Sous-variante 3

Sous-variante 3

- Fermeture complète (accès Est et Ouest, du terre-plein-central et voie de tourne-à-gauche) des carrefours Nègres Sud et Nègres Nord, excepté le maintien :
 - De la bretelle de sortie côté Ouest du carrefour Les Nègres Nord
 - De la bretelle d'insertion côté Ouest du carrefour Les Nègres Sud
- Création d'un demi-échangeur à l'Est des Nègres, au droit de l'ouvrage RD31 existant,
- Remplacement du carrefour plan de Villegats par un échangeur complet créé (yc ouvrage de franchissement),

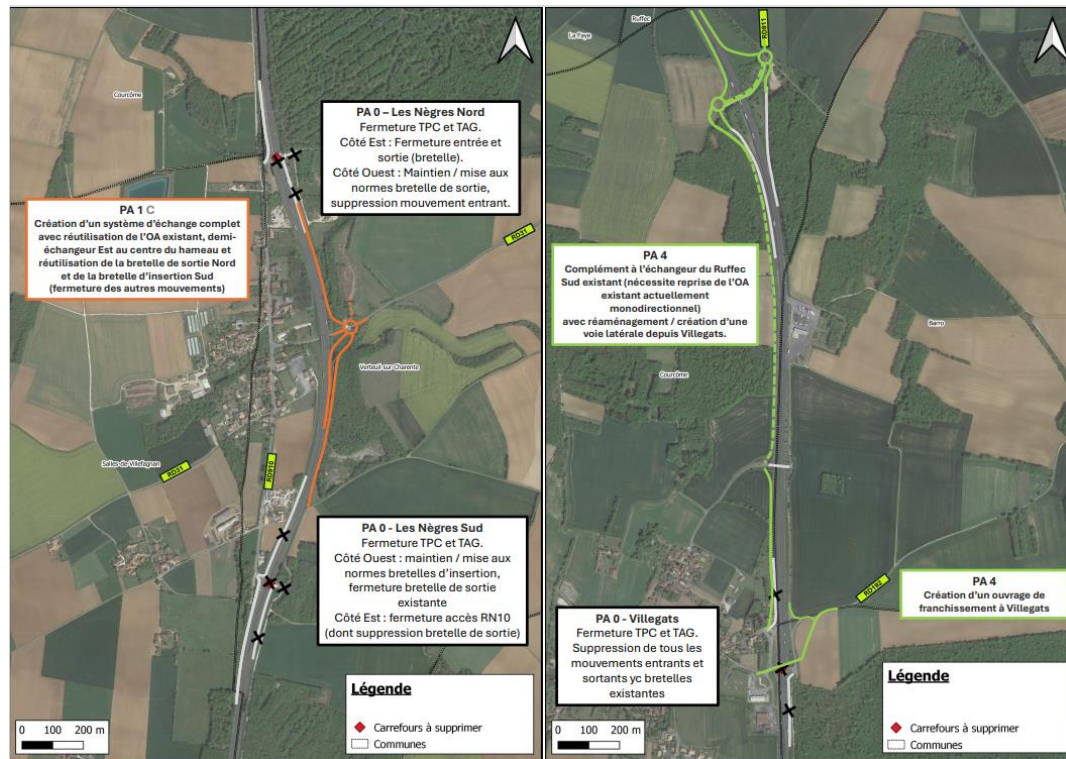


5. Secteur Nord

a.i Sous-variante 4







Sous-variante 4

- Fermeture complète (accès Est et Ouest, du terre-plein-central et voie de tourne-à-gauche) des carrefours Nègres Sud et Nègres Nord, excepté le maintien :
 - De la bretelle de sortie côté Ouest du carrefour Les Nègres Nord
 - De la bretelle d'insertion côté Ouest du carrefour Les Nègres Sud
- Création d'un demi-échangeur à l'Est des Nègres, au droit de l'ouvrage RD31 existant,
- Création d'un ouvrage de franchissement à Villegats reliant Villegats à la RD192 à l'Est de la RN10,
- Fermeture du carrefour plan de Villegats (accès, terre-plein-central et voies de tourne-à-gauche),
- Complément du demi-échangeur existant au Sud de Ruffec et réaménagement / création de la voie latérale côté Ouest de la RN10 depuis l'échangeur jusqu'à Villegats.



5. Secteur Nord

b. Analyse

SECTEUR NORD – Villegats	Sous - variante 1 Demi-échangeur Est	Sous - variantes 2 et 3 Echangeur complet	Sous - variante 4 Franchissement
<p>Impact environnemental</p> <p>Enjeu</p> <div data-bbox="195 571 314 682"> <p> Faible</p> <p> Moyen</p> <p> Fort</p> </div>			

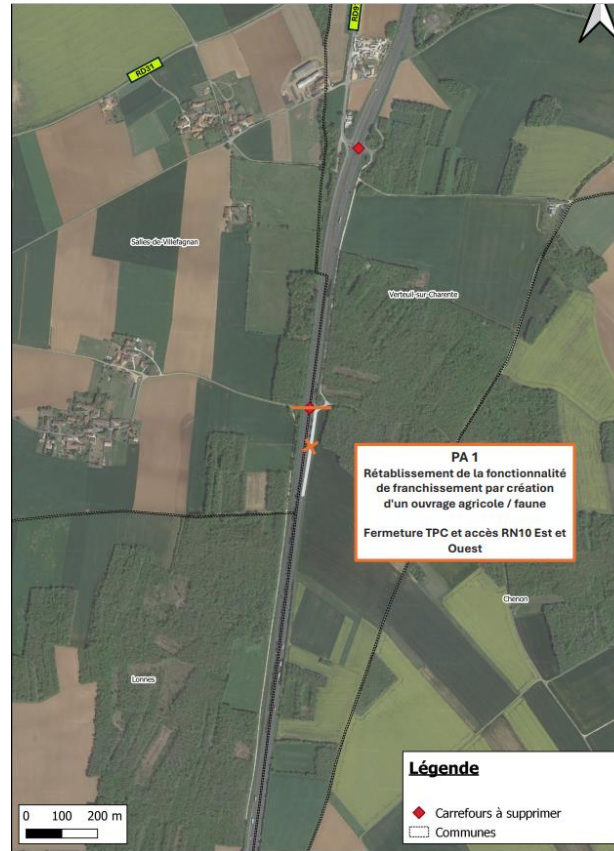
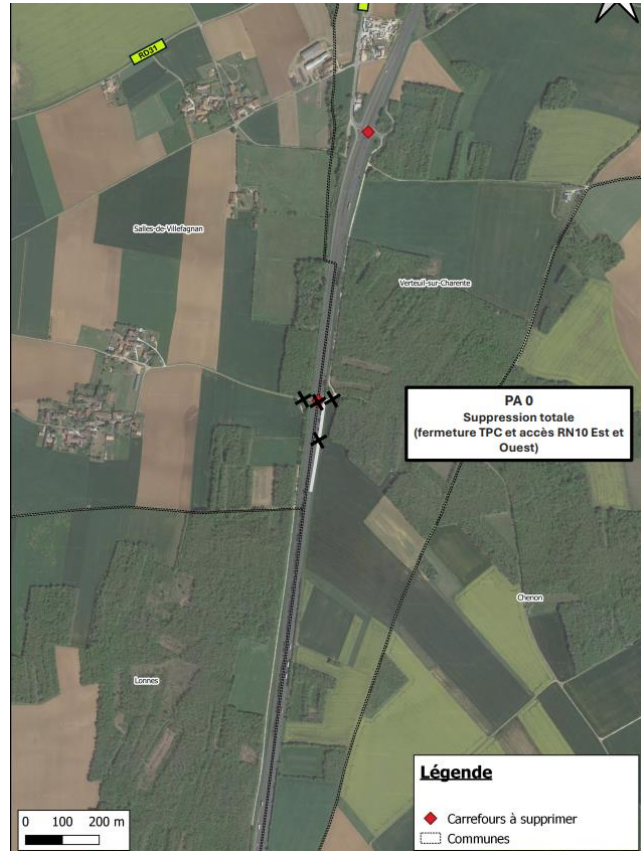


5. Secteur Nord

b. Analyse

SECTEUR NORD		Sous - variante 1	Sous - variante 2	Sous - variante 3	Sous - variante 4
Coût (€ TTC) (valeur 2025)		14,5 M €TTC	12,5 M €TTC	14,5 M €TTC	15,1 M €TTC
Impact environnemental		Pas d'impact sur enjeu Fort / Très Fort Emprise globale 9,3 ha	Pas d'impact sur enjeu Fort / Très Fort Emprise globale 5,9 ha	Pas d'impact sur enjeu Fort / Très Fort Emprise globale 7,5 ha	Pas d'impact sur enjeu Fort / Très Fort Emprise globale 8,2 ha
Impact foncier		0 bâtiment impacté Jardin parcelles 0199 et 0355 Villegats (ancien hôtel charentais) Jardin parcelle 0945 Les Nègres (R31xRD910)	0 bâtiment impacté Jardin parcelles 0390 et 0392 Villegats Jardin parcelle 0210 Villegats	0 bâtiment impacté Jardin parcelles 0390 et 0392 Villegats Jardin parcelle 0210 Villegats	1 bâtiment non occupé impacté (parcelle 0355 Villegats - ancien hôtel charentais) Jardin parcelle voir bâtiment 0357 Villegats Jardin parcelle 0356 - 0390 Villegats
Desserte et accessibilité	Interdistance accès	Maisons Rouge / Les Nègres : 4 km environ Les Nègres / Villegats : 2,5 km environ Villegats / Ruffec Sud : 1,7 km environ Interdistance moyenne : 2,7 km	Maisons Rouge / Les Nègres : 4 km environ Les Nègres / Villegats : 2,5 km environ Villegats / Ruffec Sud : 1,7 km environ Interdistance moyenne : 2,7 km	Maisons Rouge / Les Nègres : 4 km environ Les Nègres / Villegats : 2,5 km environ Villegats / Ruffec Sud : 1,7 km environ Interdistance moyenne : 2,7 km	Maisons Rouge / Les Nègres : 4 km environ Les Nègres / Ruffec Sud : 4,2 km environ Interdistance moyenne : 4,1 km
	Distances pour accéder à la RN10 depuis les activités économiques de la ZAE de Villegats	Sens N→S : Accès via éch. Les Nègres, RD912 et VLT, + 5,5 km dont 2,5 km hors RN10. Sens S→N : Accès direct, similaire à la situation actuelle.	Sens N→S : Accès direct, similaire à la situation actuelle. Sens S→N : Accès direct, similaire à la situation actuelle.	Sens N→S : Accès direct, similaire à la situation actuelle. Sens S→N : Accès direct, similaire à la situation actuelle.	Sens N→S : Accès via éch. Ruffec Sud et VLT, allongement non significatif. Réinsertion via réseau secondaire et éch. Les Nègres, + 1 km. Sens S→N : Accès via éch. Les Nègres et réseau secondaire, + 2,9 km. Réinsertion via VLT et éch. Ruffec Sud, allongement non significatif.
	Allongement de temps de parcours	Allongements de 3 min 15 sec pour les échanges Ruffec vers Villegats (84 VL/j) Allongements de 10 sec pour les échanges Salle de V. – Mansle et au-delà (310 VL/j) Gains de temps d'1 min pour les échanges Verteuil - Mansle et au-delà (320 VL/j) Gains de 30 sec pour les échanges Salle de V. – Ruffec (170 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Villegats – Verteuil (60 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Villegats – Barro (50 VL/j)	Allongements de 2 min 25 sec pour les échanges Salle de V vers Ruffec (91 VL/j) Allongements de 1 mn 50 sec pour les échanges Mansle et au-delà vers Verteuil (150 VL/j) Gains de 30 sec pour les échanges Villegats – Mansle et au-delà (30 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Ruffec – Verteuil (70 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Villegats – Barro (50 VL/j) Gains de 15 sec pour les échanges Verteuil vers Mansle et au-delà (170 VL/j)	Allongements de 10 sec pour les échanges Mansle et au-delà vers Salle de V. (144 VL/j) Gains de 30 sec pour les échanges Salle de V. vers Ruffec (90 VL/j) Gains de 30 sec pour les échanges Villegats – Mansle et au-delà (30 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Villegats – Verteuil (60 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Verteuil vers Ruffec (30 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Ruffec vers Salle de V. (80 VL/j)	Allongements de 1 min 20 sec pour les échanges Villegats – Mansle et au-delà (30 VL/j) Allongements de 10 sec pour les échanges Ruffec vers Villegats (80 VL/j) Allongements de 10 sec pour les échanges Mansle et au-delà vers Salle de V. (144 VL/j) Gains de 30 sec pour les échanges Salle de V. vers Ruffec (90 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Verteuil vers Ruffec (30 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Ruffec vers Salle de V. (80 VL/j)
Transparence agricole	Surface agricole impactée	7 ha	1,25 ha	0,31 ha	3 ha
	Allongement temps de parcours	13 min	34 min	7 min	7 min

6. Les Guillauds



7. Les propositions du MOA

Le MOA propose de ne plus poursuivre l'étude des sous-variantes suivantes :

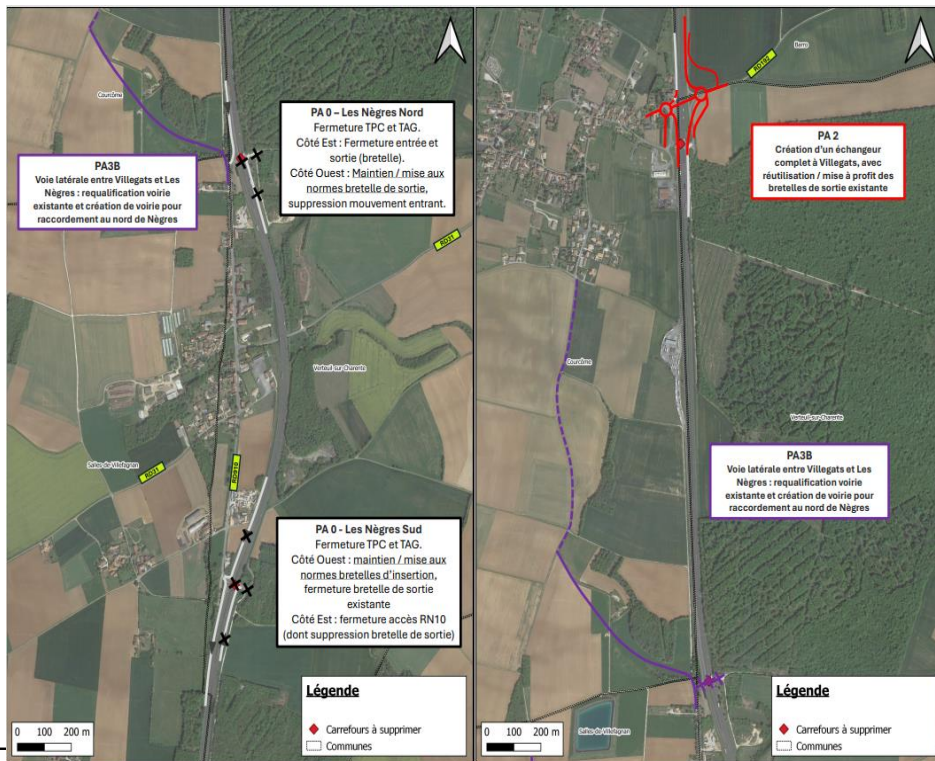
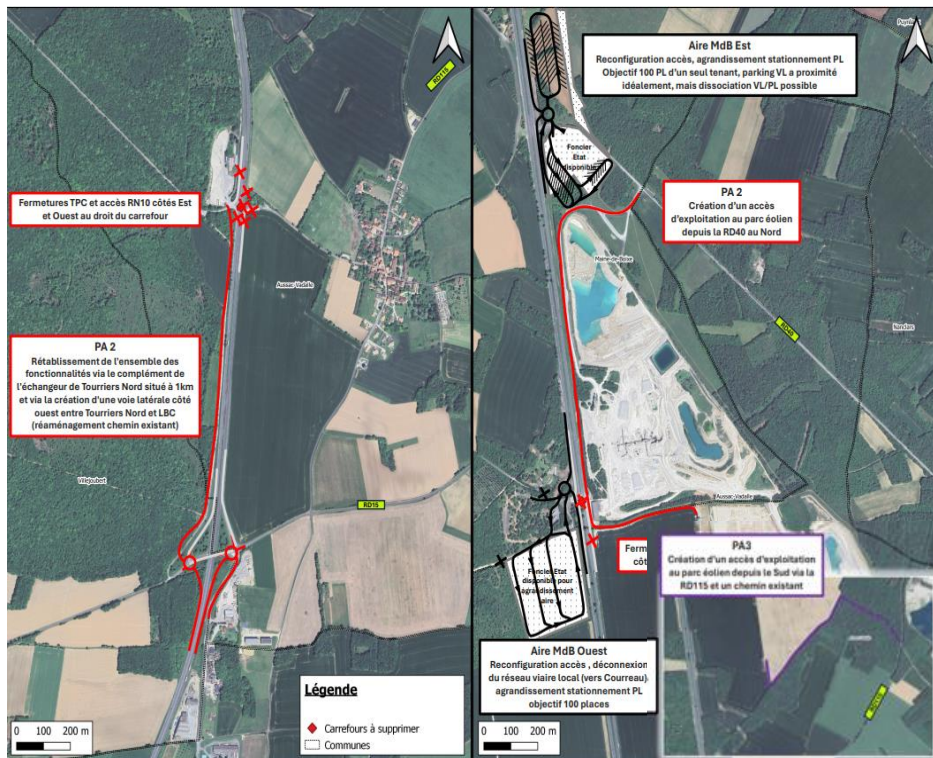
- Secteur Sud
 - Sous-variante n°1 : pas d'accès direct à la B.C. dans le sens Sud-Nord et est assez impactante
- Secteur Nord
 - Sous-variante n°1 : apparait comme non viable sur les dessertes locales et agricoles comparativement aux autres sous-variantes

Le MOA propose de poursuivre l'approfondissement des études des scénarios ci-après :

7. Les propositions du MOA

a. Scénario 1 : sous-variante n°2/3 Sud + sous-variante n°2 Nord

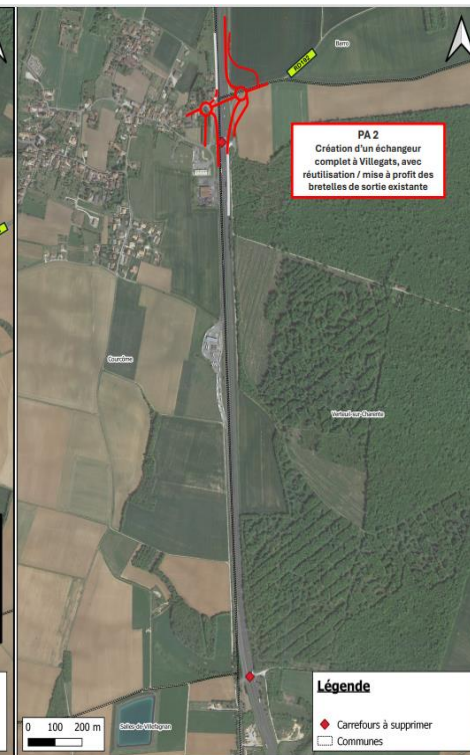
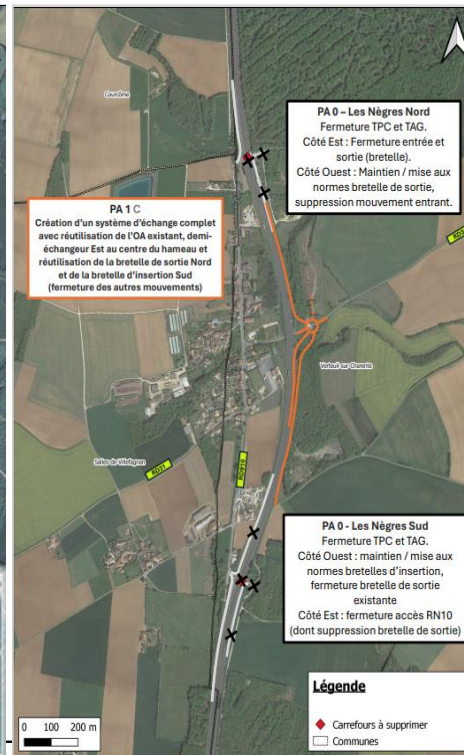
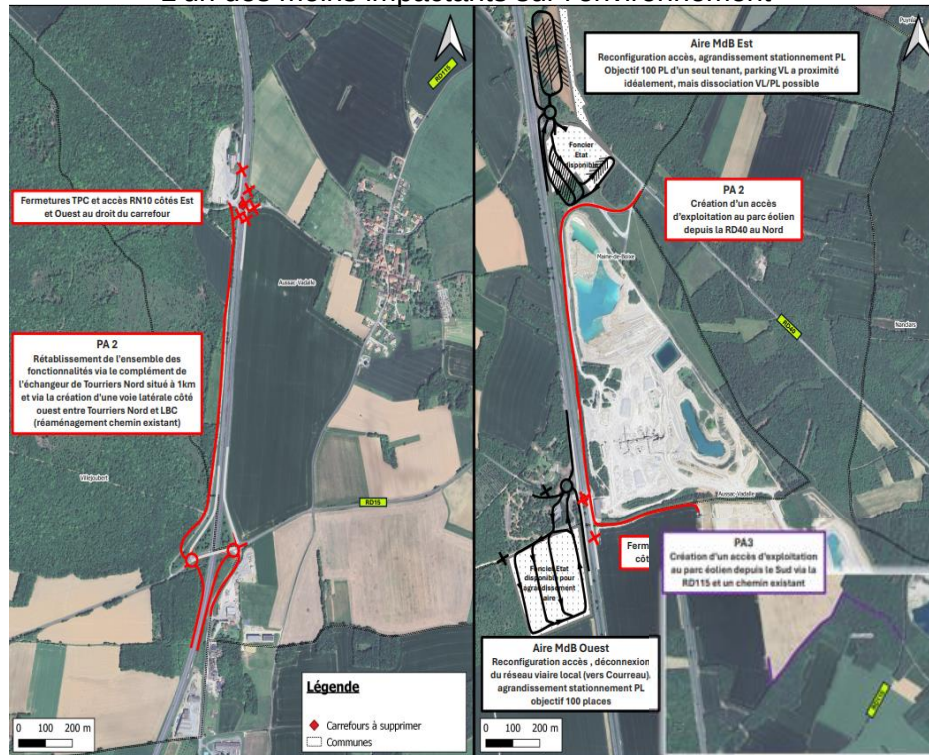
- Le moins impactant d'un point de vue environnemental



7. Les propositions du MOA

b. Scénario 2 : sous-variante n°2/3 Sud + sous-variante n°3 Nord

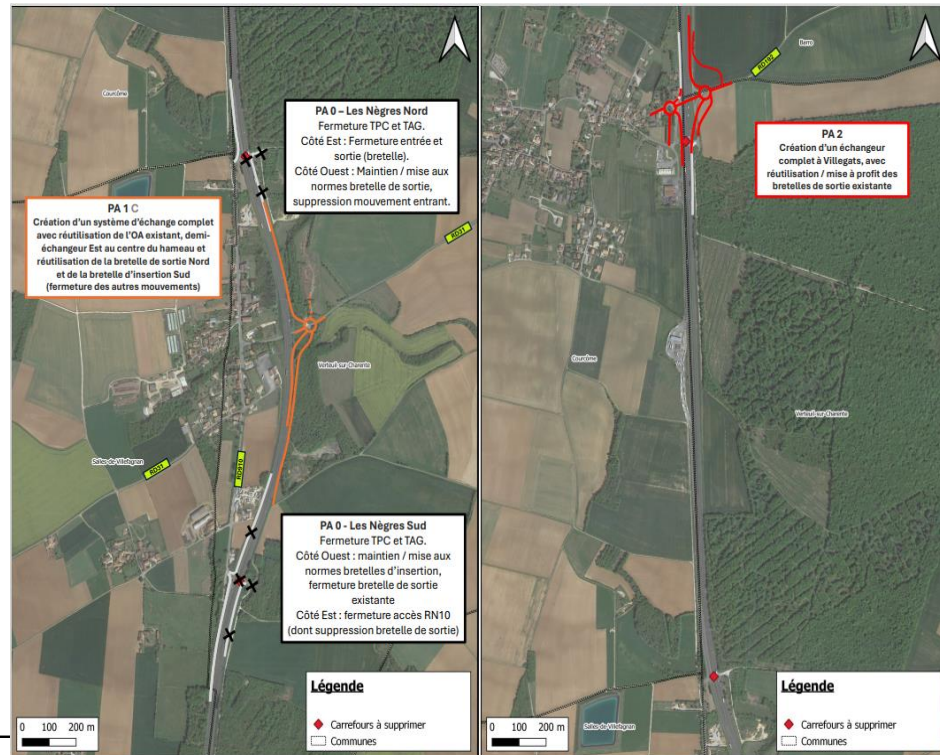
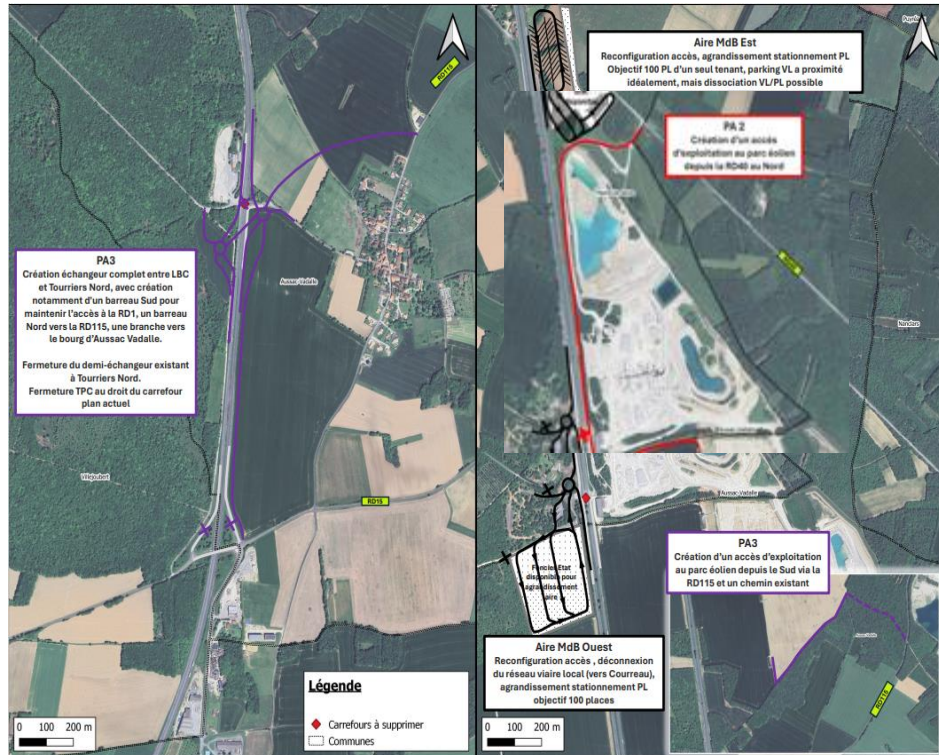
- Desserte locale peu impactée
- Le moins impactant sur les surfaces agricoles
- L'un des moins impactants sur l'environnement



7. Les propositions du MOA

c. Scénario 3 : sous-variante n°4 Sud + sous-variante n°3 Nord

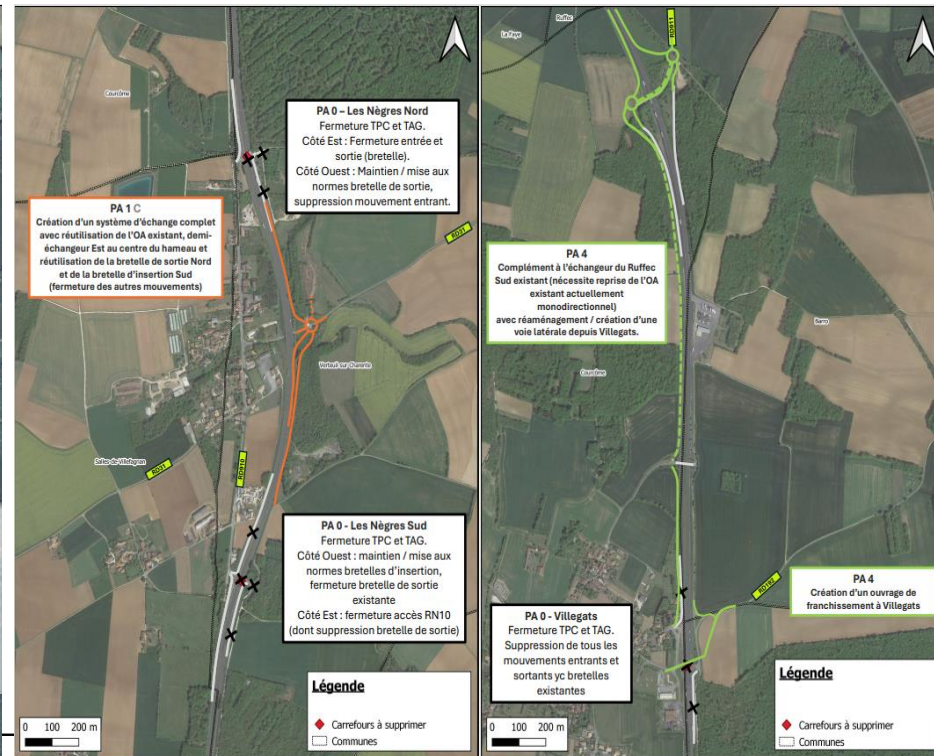
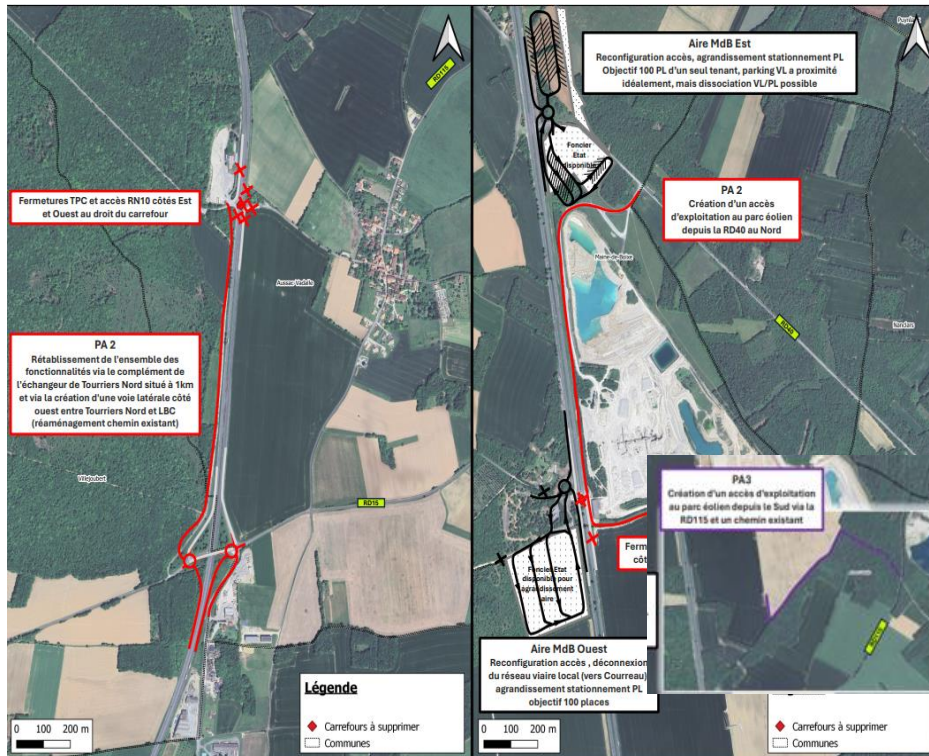
- Desserte locale peu impactée
- Le moins impactant sur les dessertes agricoles



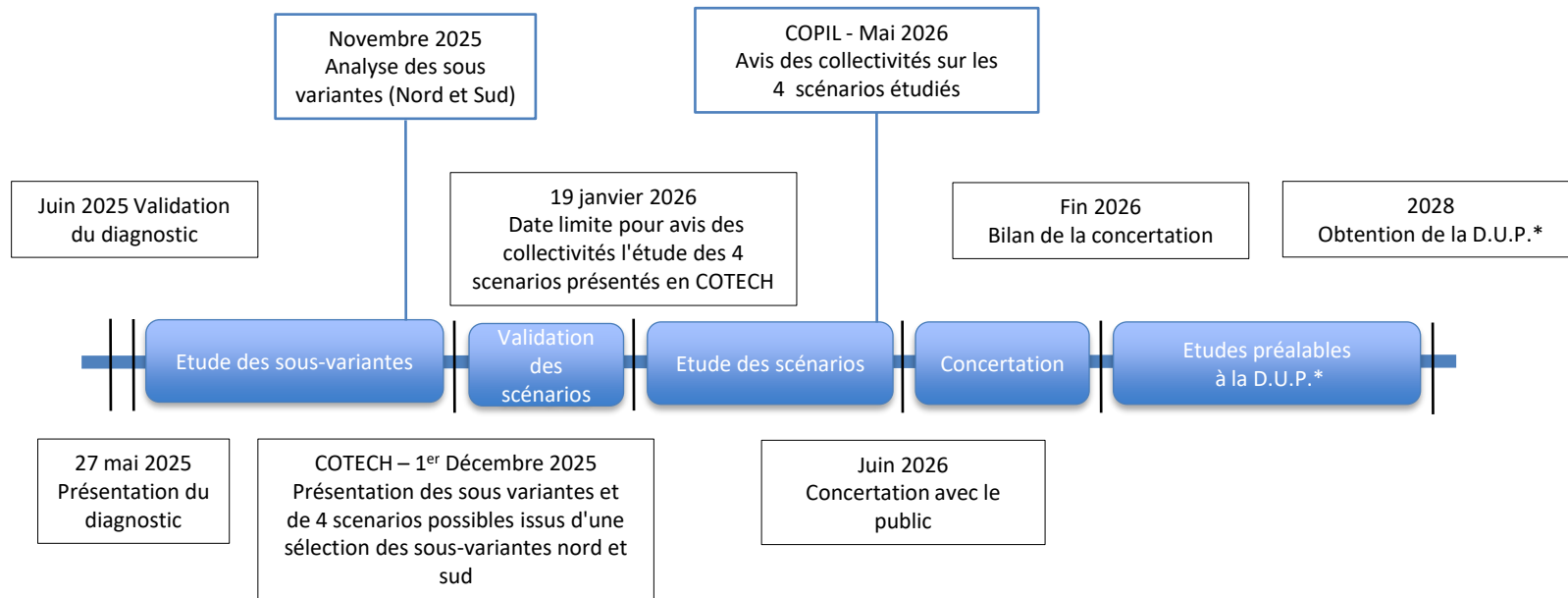
7. Les propositions du MOA

d. Scénario 4 : sous-variante n°2/3 Sud + sous-variante n°4 Nord

- Réutilise au mieux l'existant



8. Planning



* Déclaration d'utilité publique :

- obtenue après avis de l'autorité environnementale et enquête publique
- nécessaire pour débiter l'acquisition du foncier par voie d'expropriation

Merci de votre attention