



PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

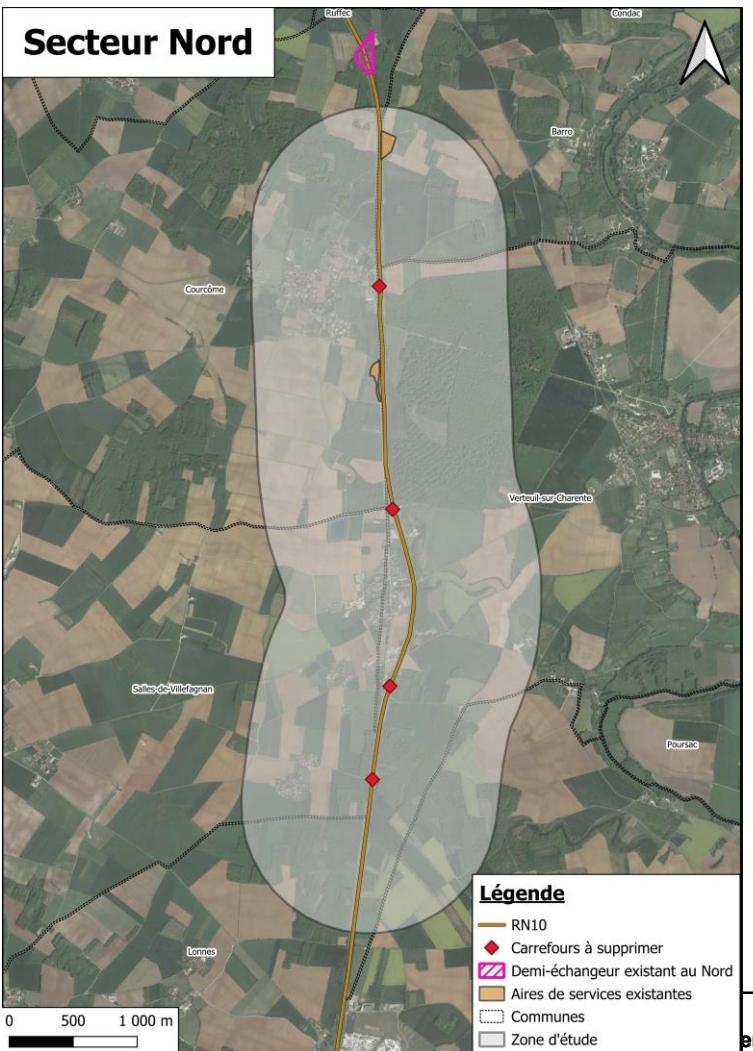
2. Réunion :

- 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

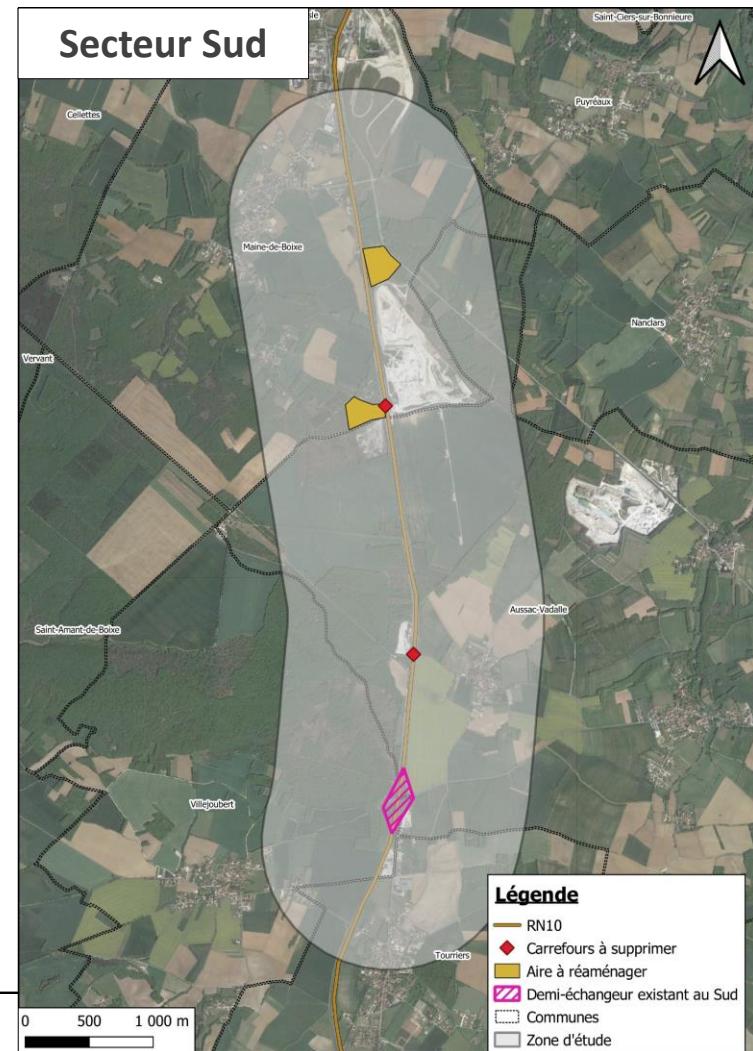
Secteur Nord



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 :

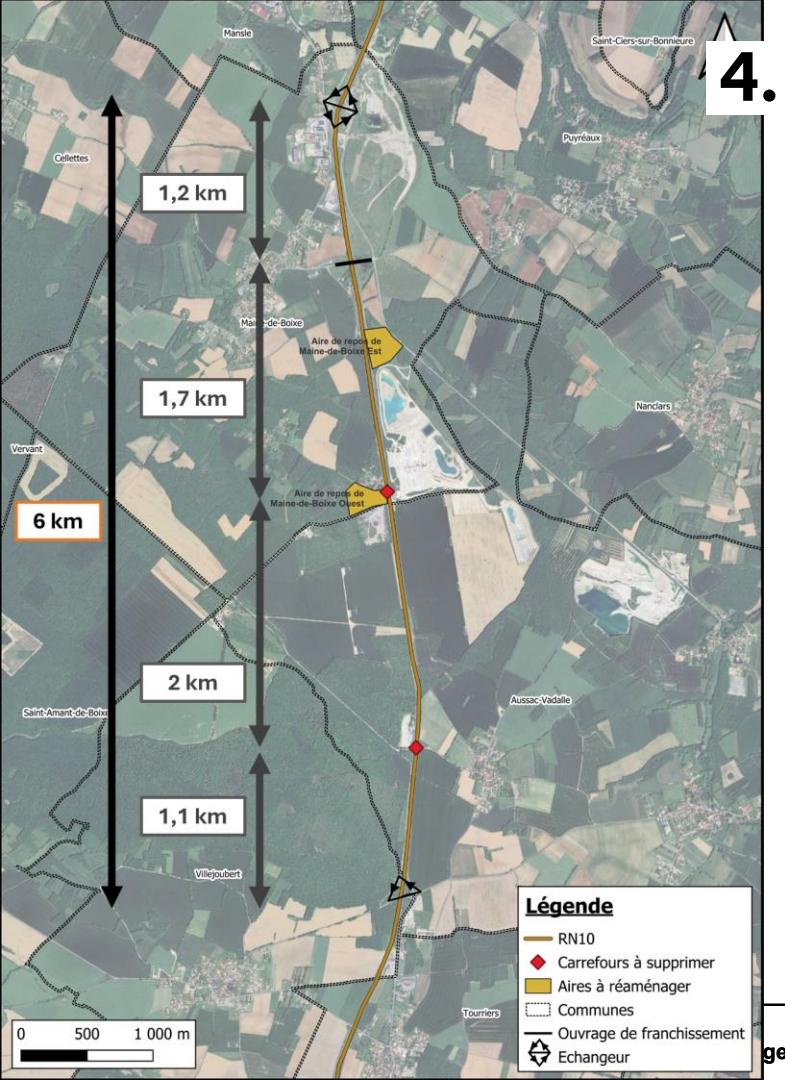
- Découpage du projet en deux secteurs : secteurs Nord (4 carrefours plans, dont celui des Guillauds traité comme une option), et Sud (2 carrefours plans)
- Analyse multicritère sur la base des critères principaux
- Détermination des variantes par assemblage de sous-variantes, en associant les élus, 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

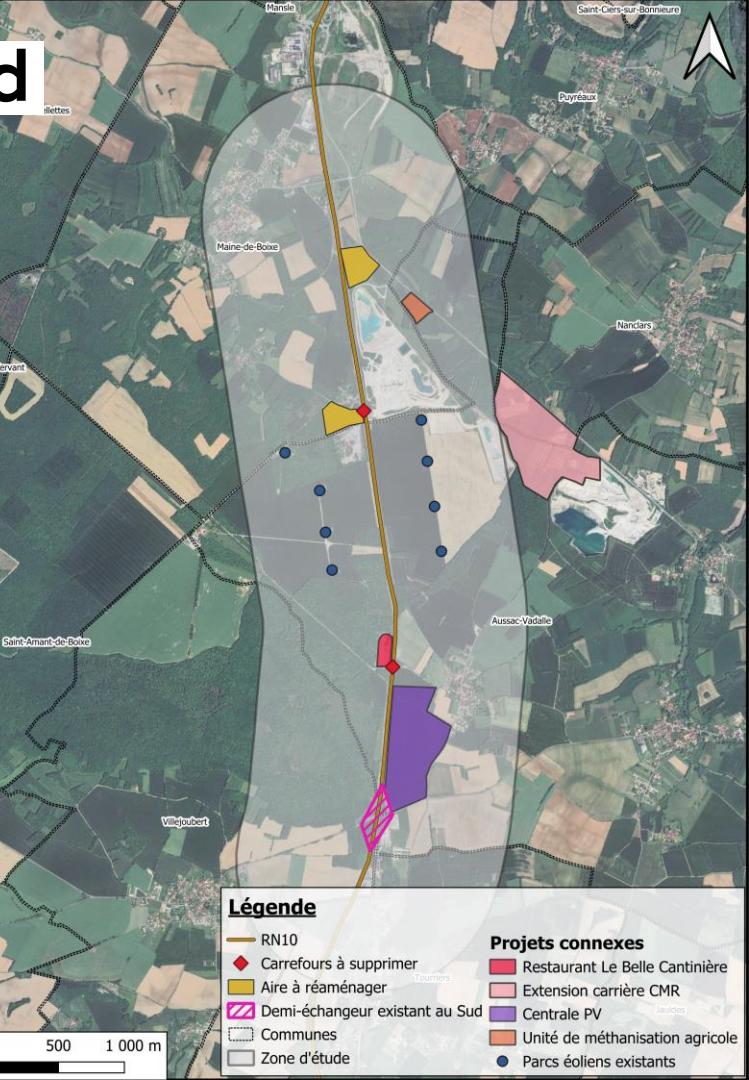
2. Critères d'analyse des sous-variantes proposés par le MOE :

	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 : $S_{enjeu F et T, Fort} < 1\ 000\ m^2$ Nord : $S_{empreinte globale} < 5\ ha$	Sud : $1\ 000\ m^2 < S_{enjeu F et T, Fort} < 1\ ha$ Nord : $5\ ha < S_{empreinte globale} < 10\ ha$	Sud : $1\ ha < S_{enjeu F et T, Fort} < 3\ ha$ Nord : $10\ ha < S_{empreinte globale} < 15\ ha$	Sud : $S_{enjeu F et T, Fort} > 3\ ha$ Nord : $S_{empreinte globale} > 15\ ha$
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 (\emptyset activité, \emptyset 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 Distances pour accéder à la RN10 depuis les activités économiques	< 4 km Accès direct, similaire à la situation actuelle	4 à 6 km Allongement inférieur à 2 km	6 à 8 km Allongement entre 2 km et 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		
	Surface agricole impactée Allongement temps de parcours	$S_{empreinte globale} < 5\ 000\ m^2$ Allongement < 10 min	$5\ 000\ m^2 < S_{empreinte globale} < 2\ ha$ Allongement entre 10 min et 30 min	$2\ ha < S_{empreinte globale} < 6\ ha$ Allongement entre 30 min et 1 heure
Transparence agricole				$S_{empreinte globale} > 6\ ha$ Allongement > 1 heure

4. Secteur Sud



Gouvernement Nouvelle-Aquitaine

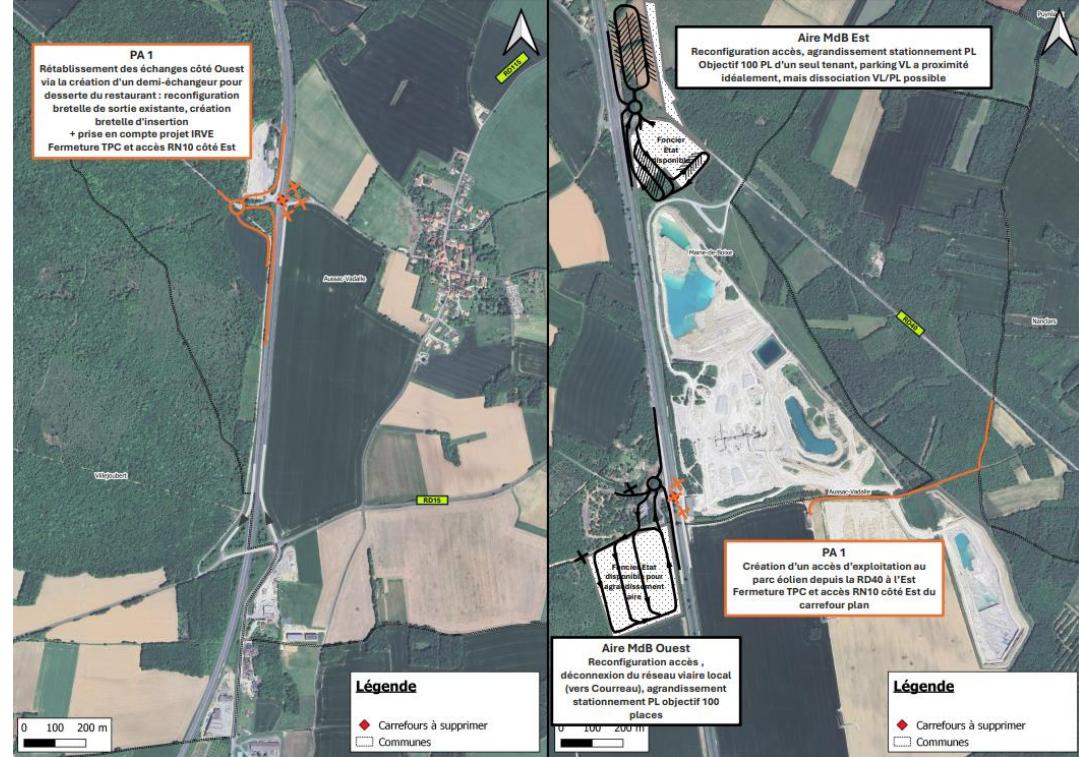


4. Secteur Sud

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,
- Crédit d'un accès d'exploitation agricole/au parc éolien à l'Est de la RN10 depuis la RD40 à l'Est.

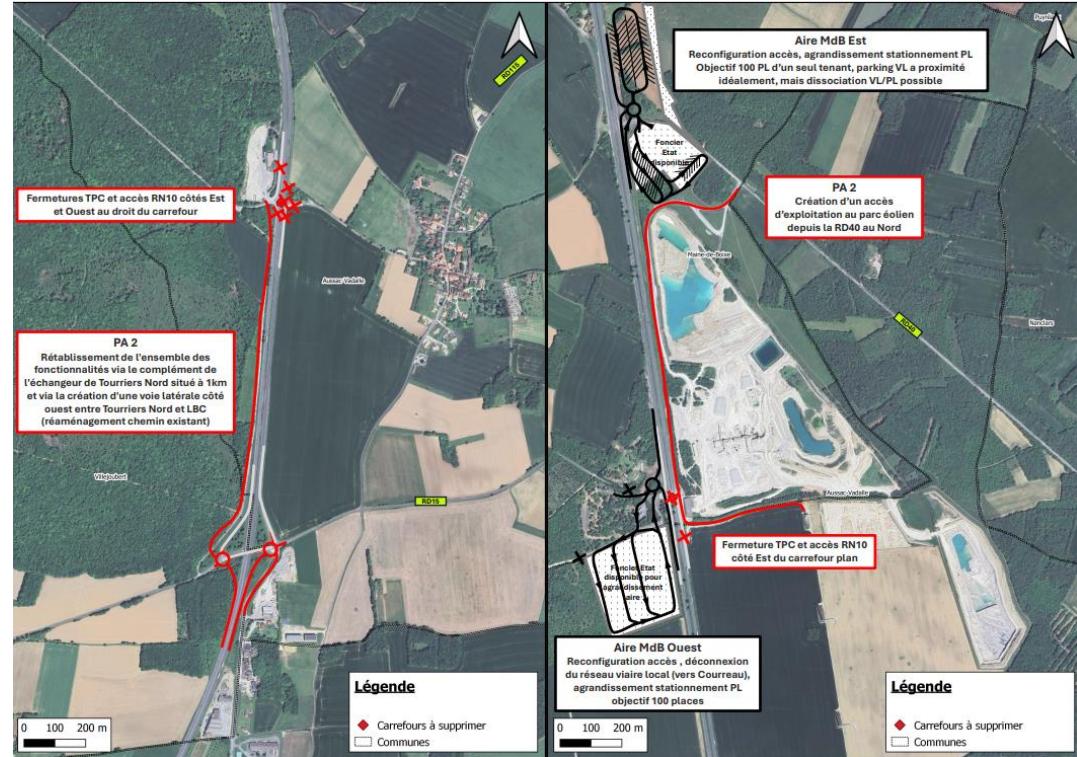


4. Secteur Sud

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.

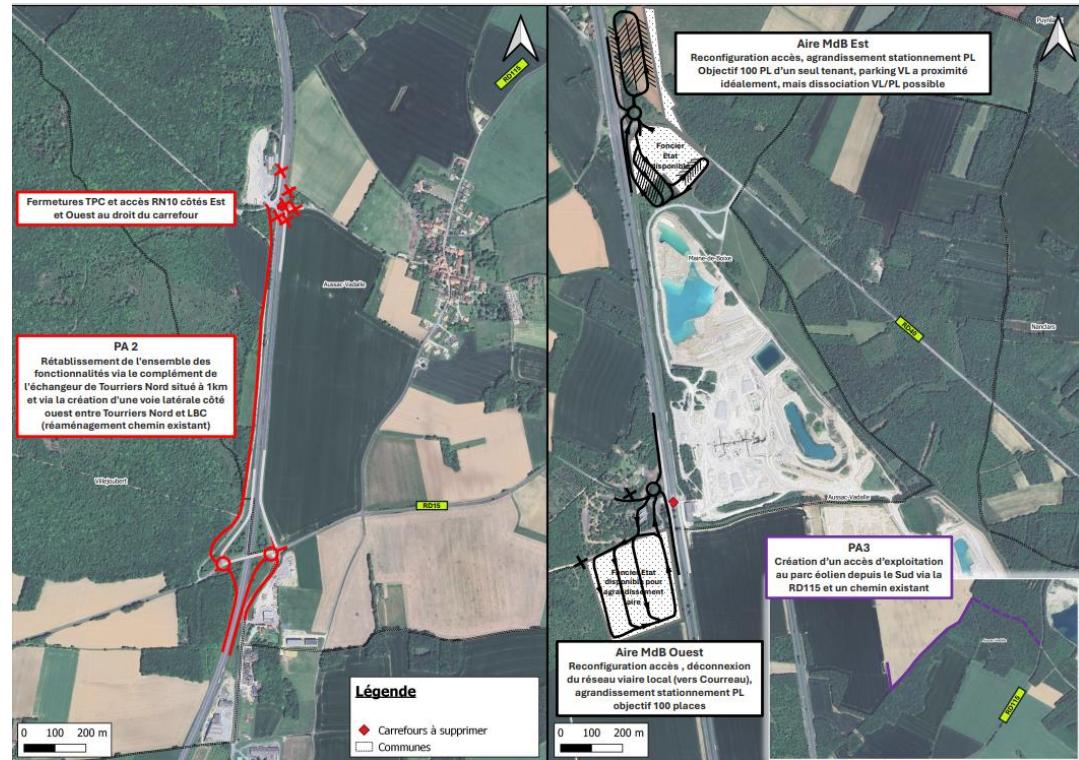


4. Secteur Sud

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,
- Crédit 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,

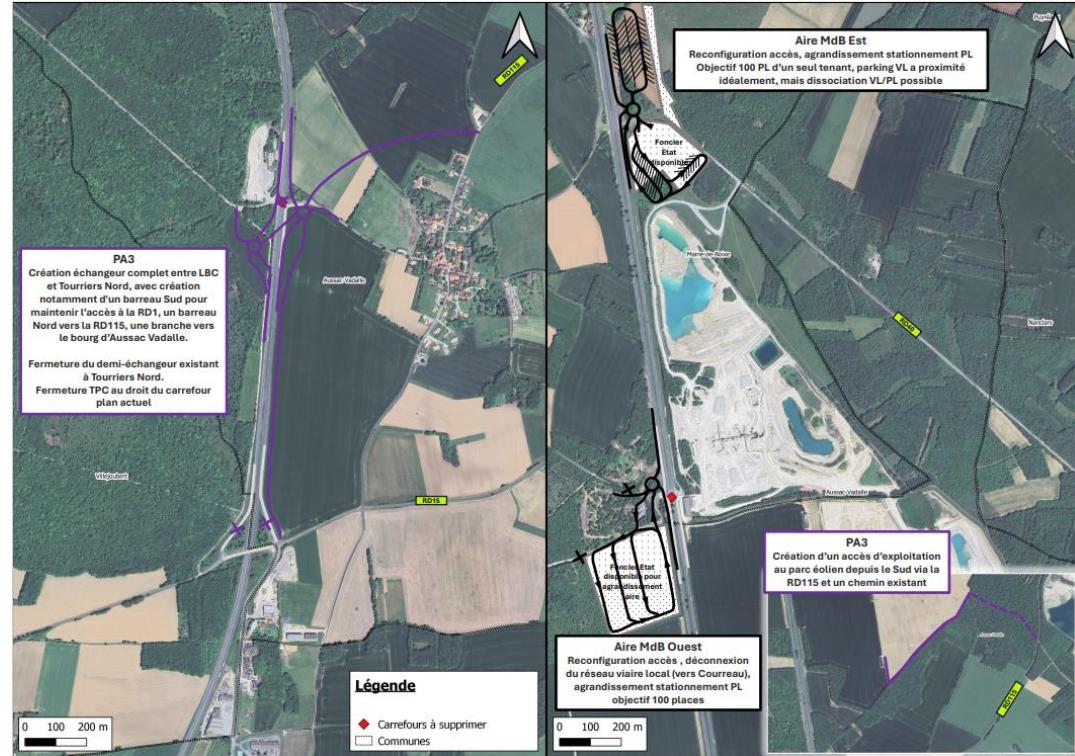


4. Secteur Sud

a.i Sous-variante 4

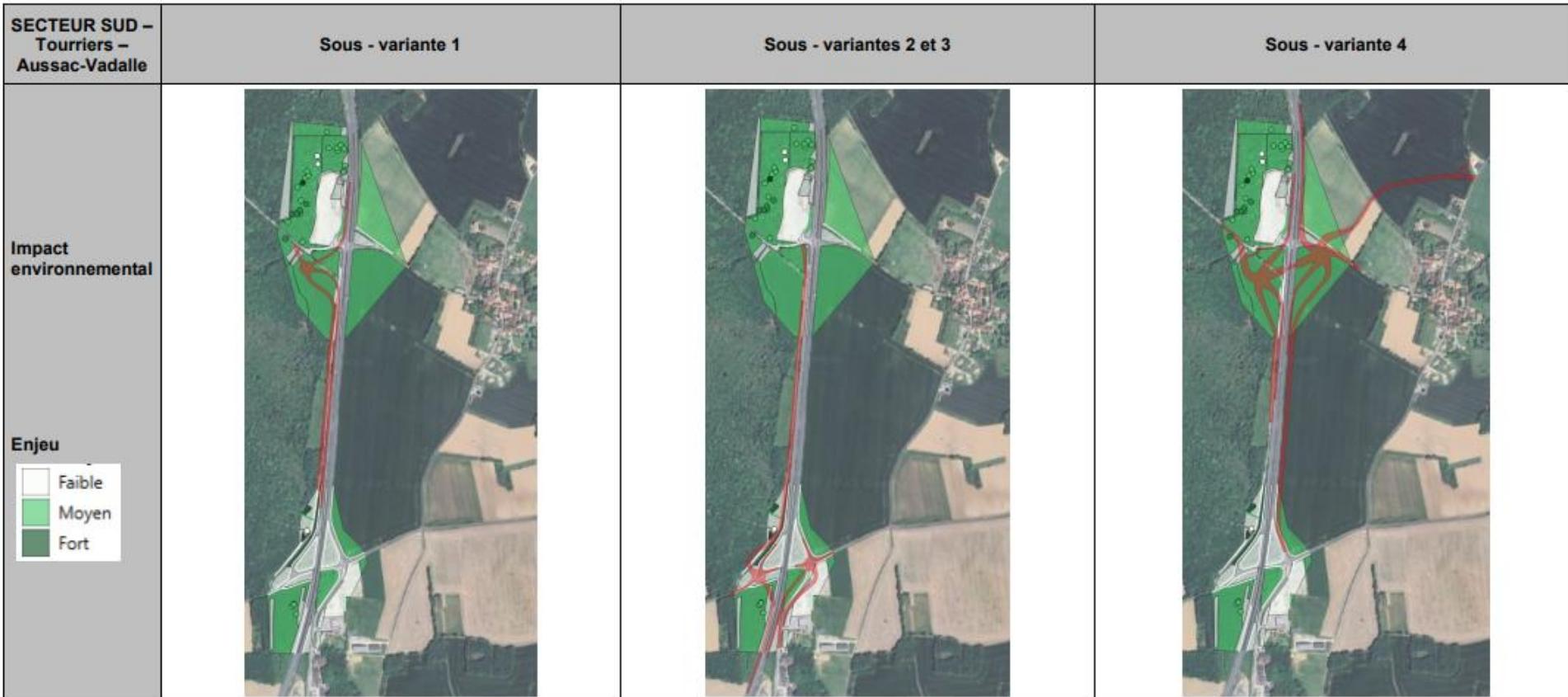
Sous-variante 4

- 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



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 investiguée considéré en Enjeu Fort (accès parc éolien)</p> <p>Environ 300 m² de prairie de fauche à Enjeu Fort (secteur Tourriers Nord)</p>	 <p><i>Accès parc éolien (impact boisement en rouge hachuré)</i></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><i>Accès parc éolien (impact prairie de fauche en rouge hachuré)</i></p>

4. Secteur Sud

b. Analyse

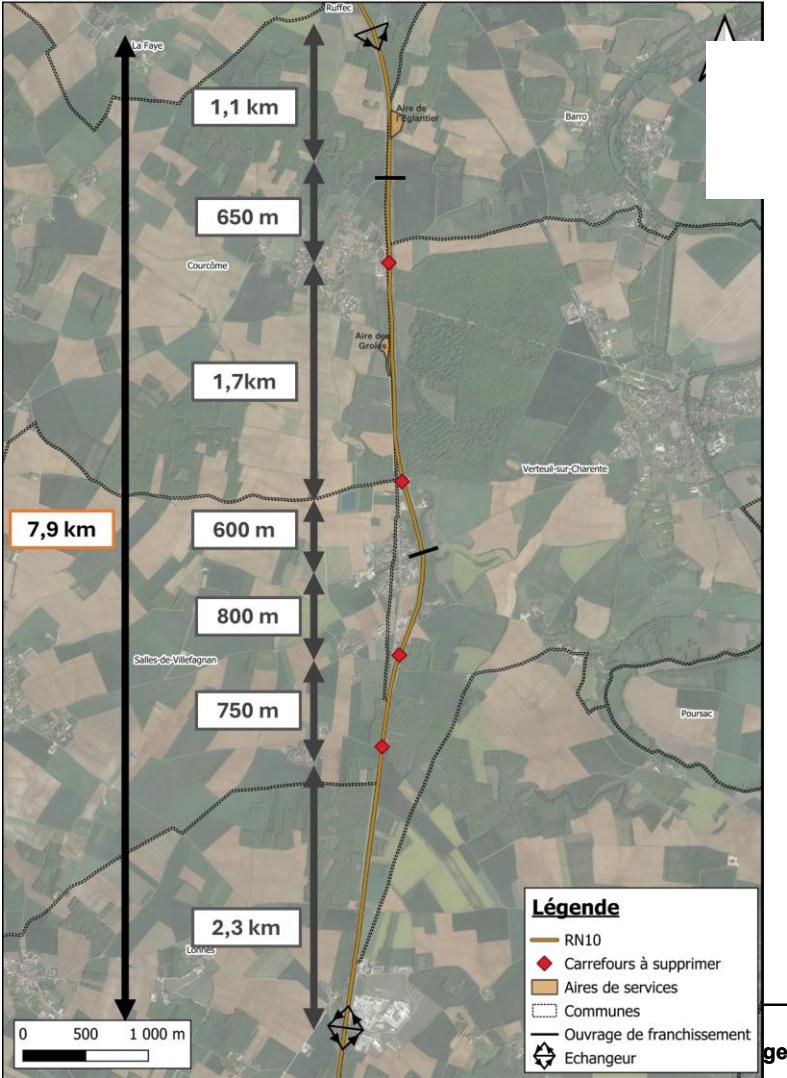
Sous - variante 3	<p>Environ 4 800 m² de boisement non investigué considéré en Enjeu Fort (accès parc éolien)</p> <p>Environ 900 m² de prairie de fauche à Enjeu Fort</p>	 <p>Accès parc éolien variantes 3 et 4 (impact boisement en rouge hachuré)</p>
Sous - variante 4	<p>Environ 4 800 m² de boisement non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

4. Secteur Sud

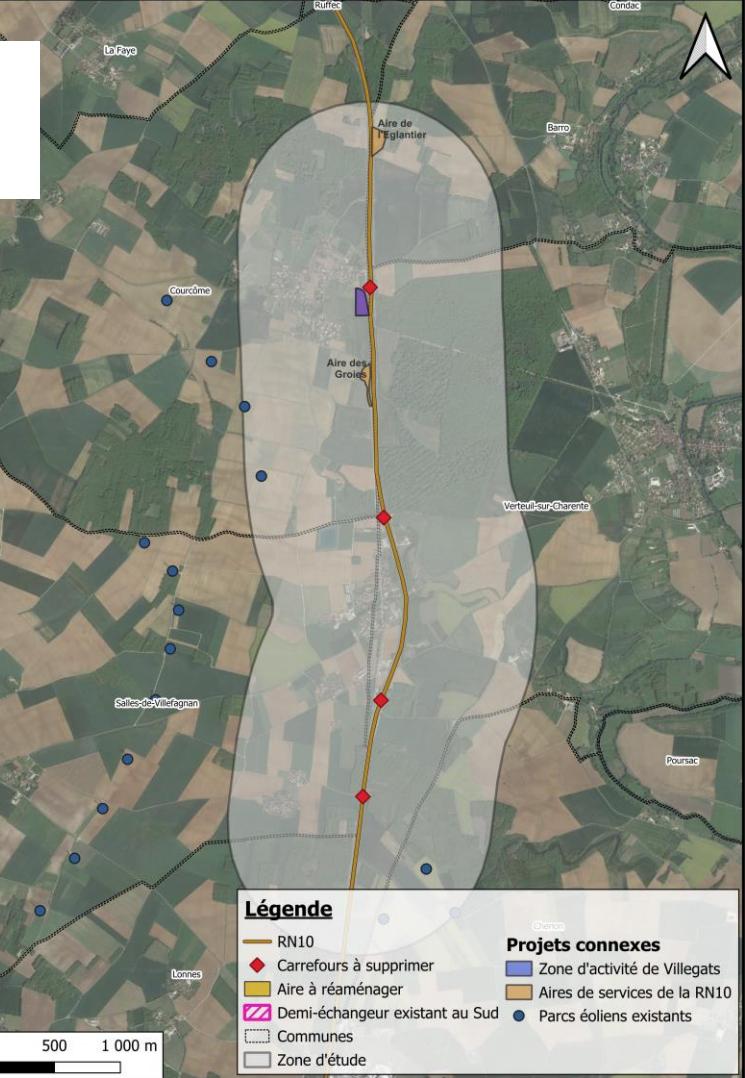
b. Analyse

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 m ² lié à un boisement non investigué	Impact sur enjeu Fort : 2 000 m²	Impact sur enjeu Fort : 5 700 m² dont 4 800 m ² 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
Z D éperte 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 II + 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 Nanciers, 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
Direction	Transparence agricole	Surface agricole impactée	1,86 ha	0 ha	0 ha
		Allongement temps de parcours	46 min	35 min	35 min
					15 min

5. Secteur Nord



Géogramme Nouvelle-Aquitaine

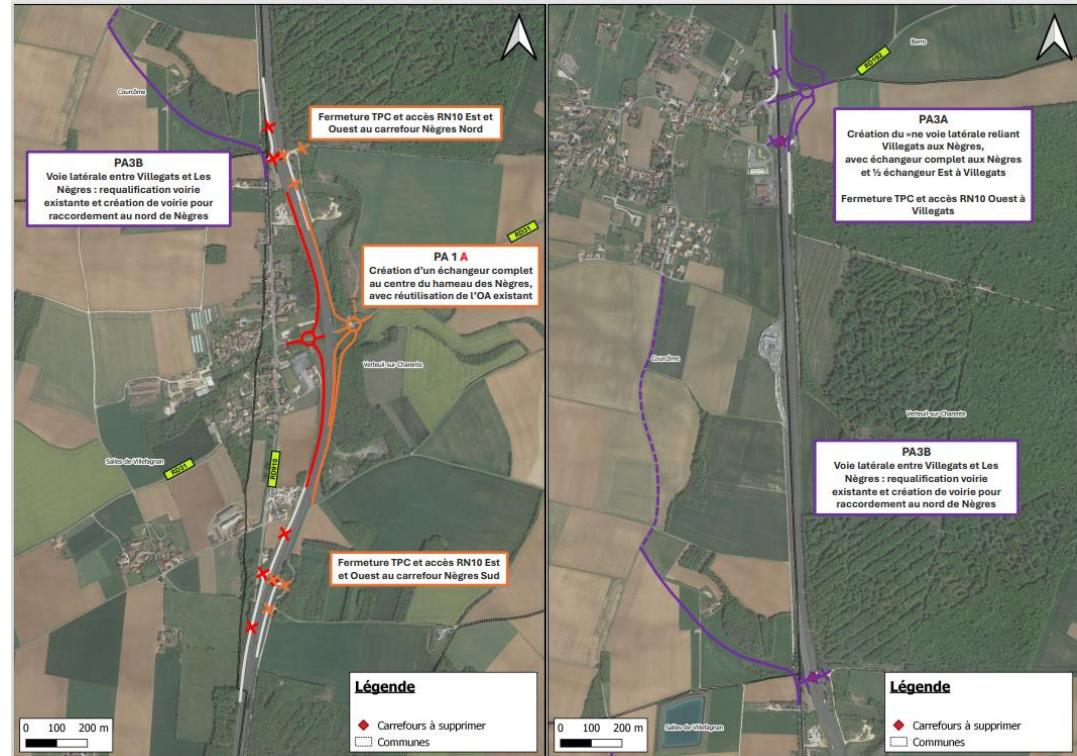


5. Secteur Nord

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,

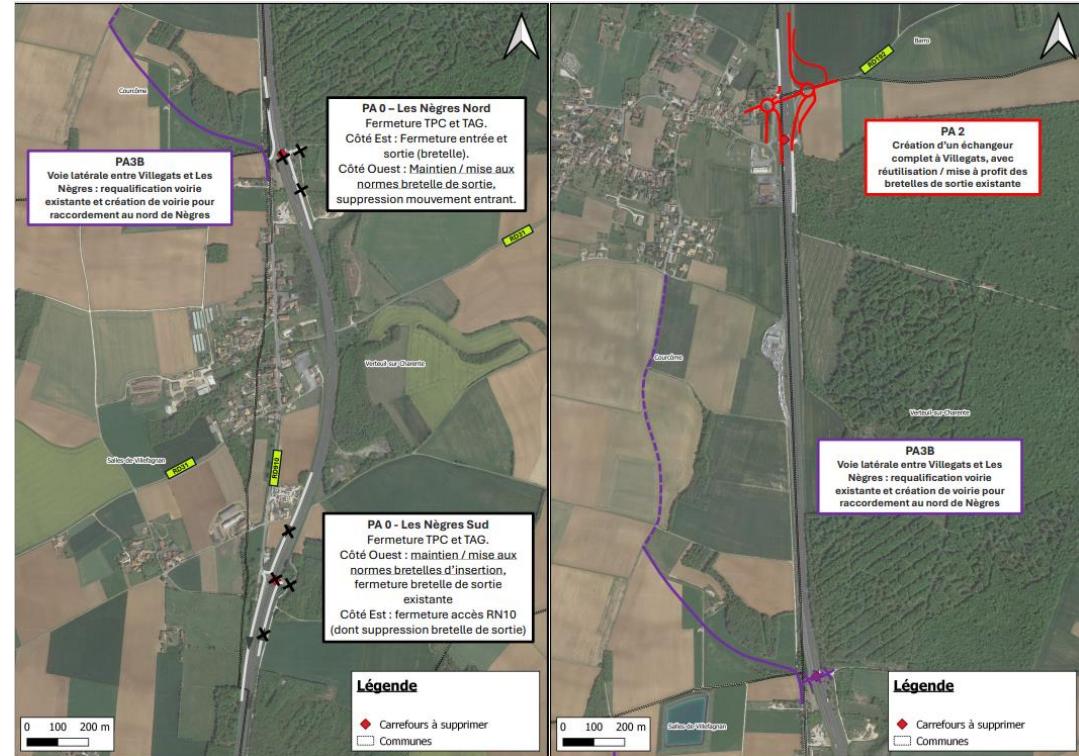


5. Secteur Nord

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),

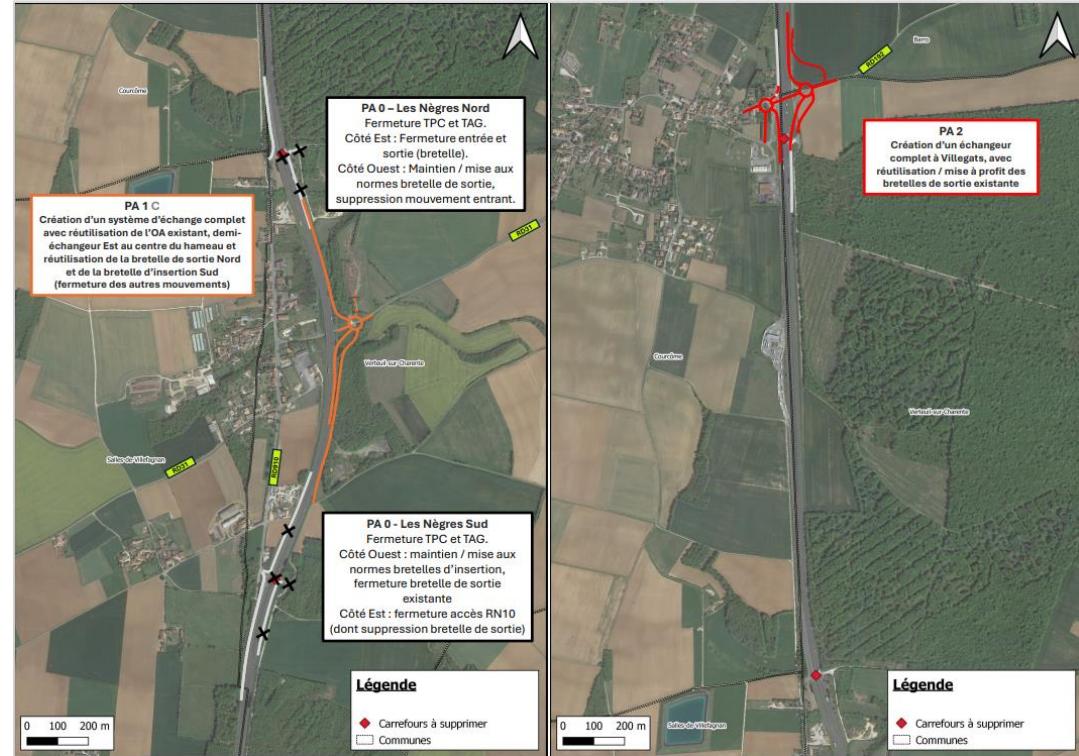


5. Secteur Nord

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),

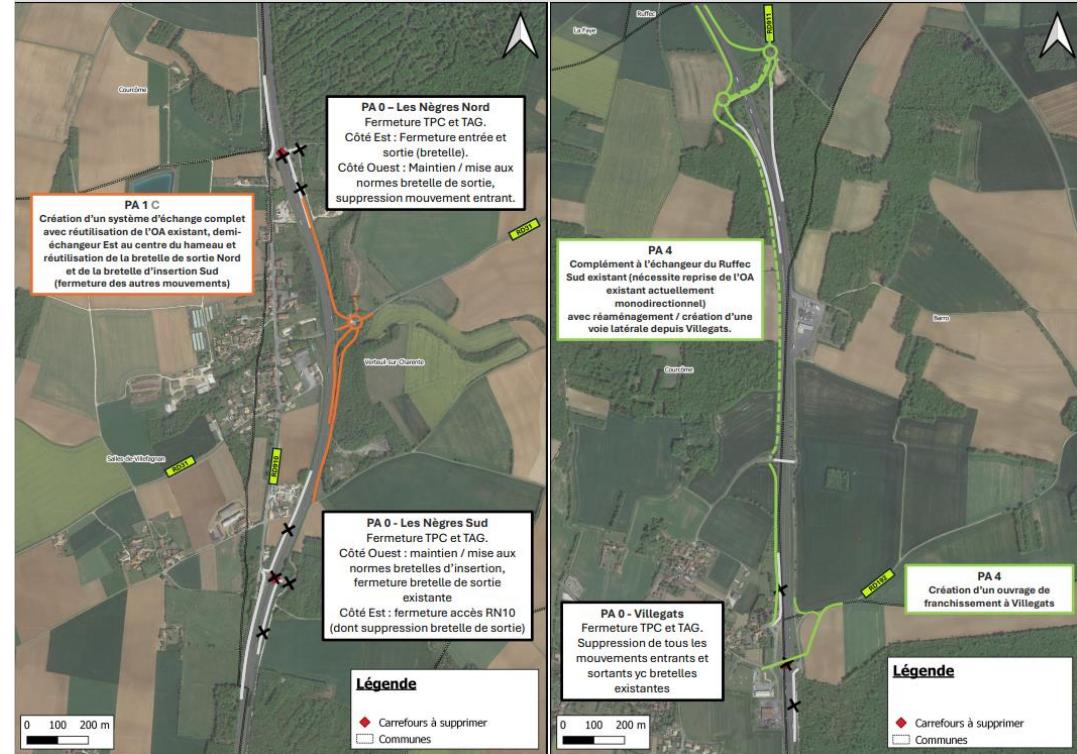


5. Secteur Nord

a.i Sous-variante 4

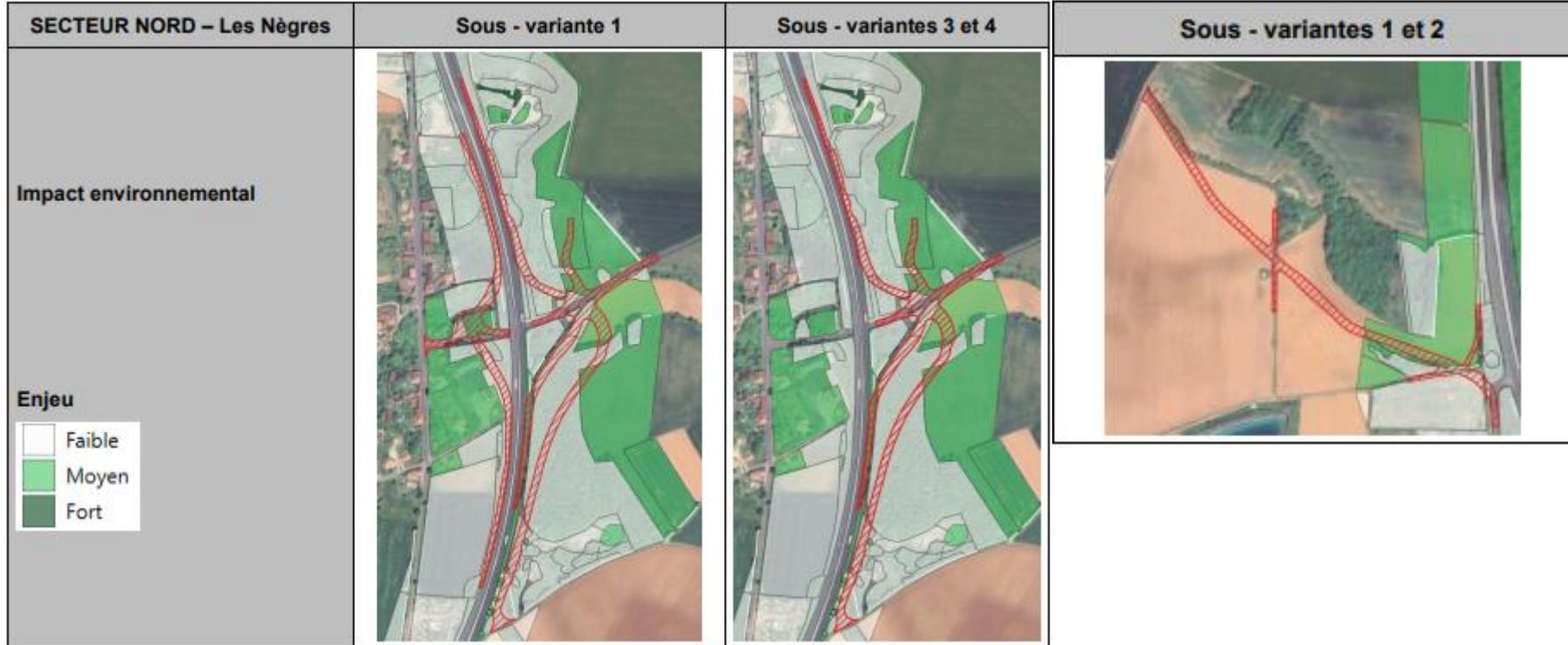
Sous-variante 4

- 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.



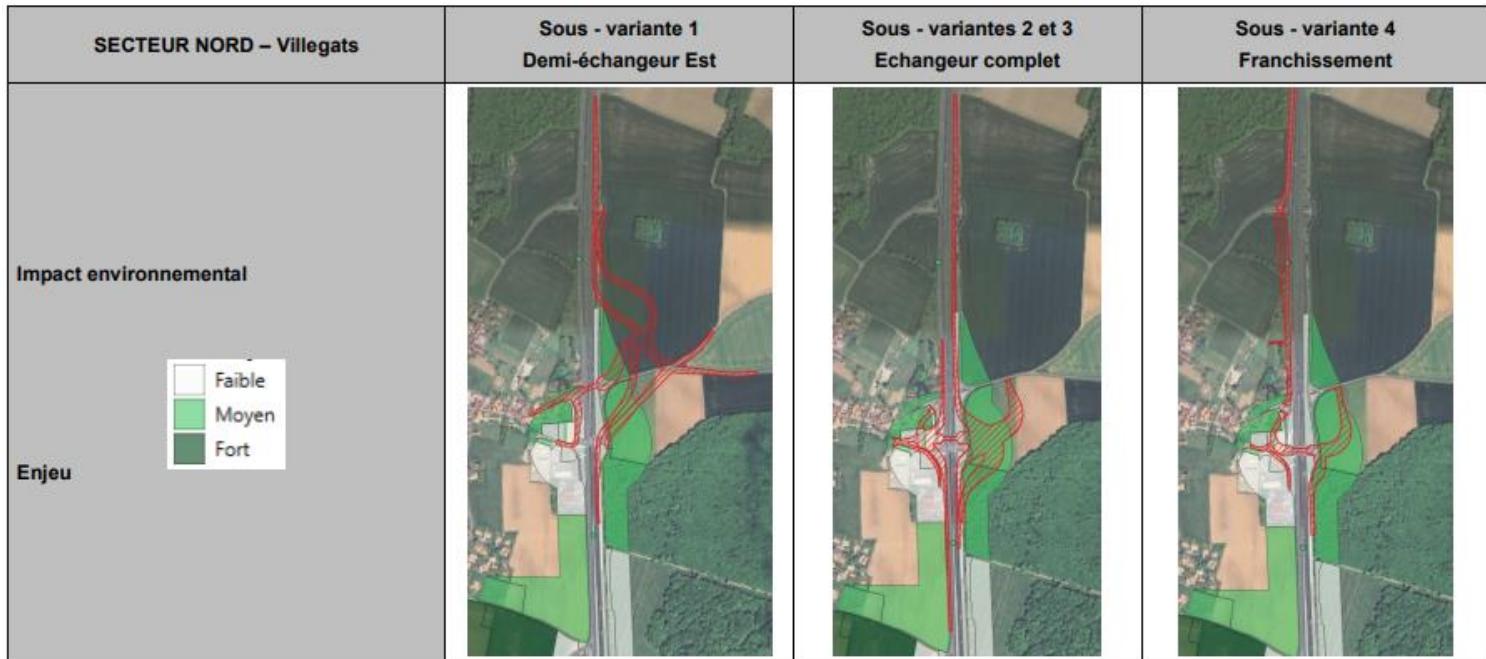
5. Secteur Nord

b. Analyse



5. Secteur Nord

b. Analyse

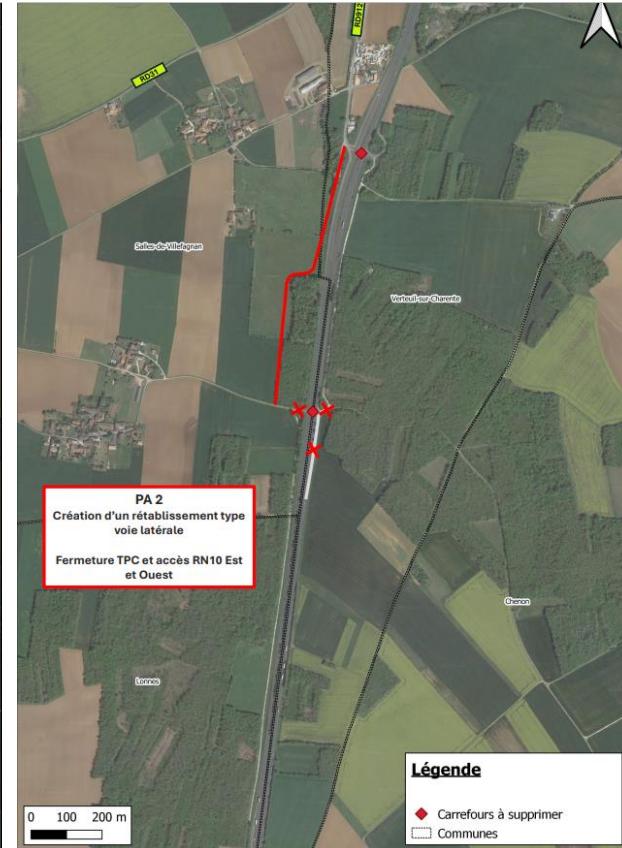
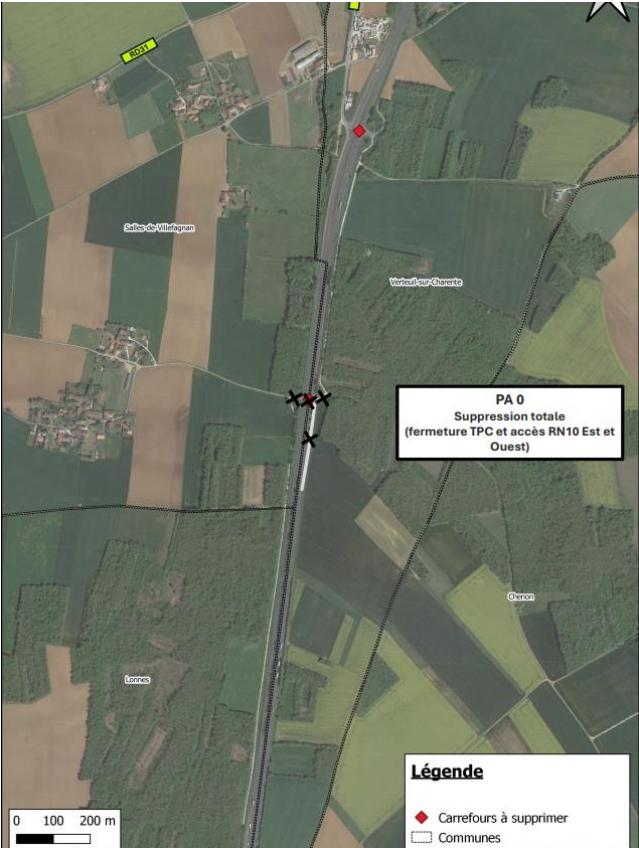


5. Secteur Nord

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 pres 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 Villegats – Mansle et au-delà (30 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Verteuil – Ruffec (70 VL/j) Gains de 20 sec pour les échanges Verteuil vers Ruffec (30 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)
Directrice	Transparence agricole	Surface agricole impactée	7 ha	1,25 ha	0,31 ha
		Allongement temps de parcours	13 min	34 min	7 min

6. Les Guillauds



7. Les propositions du MOA

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

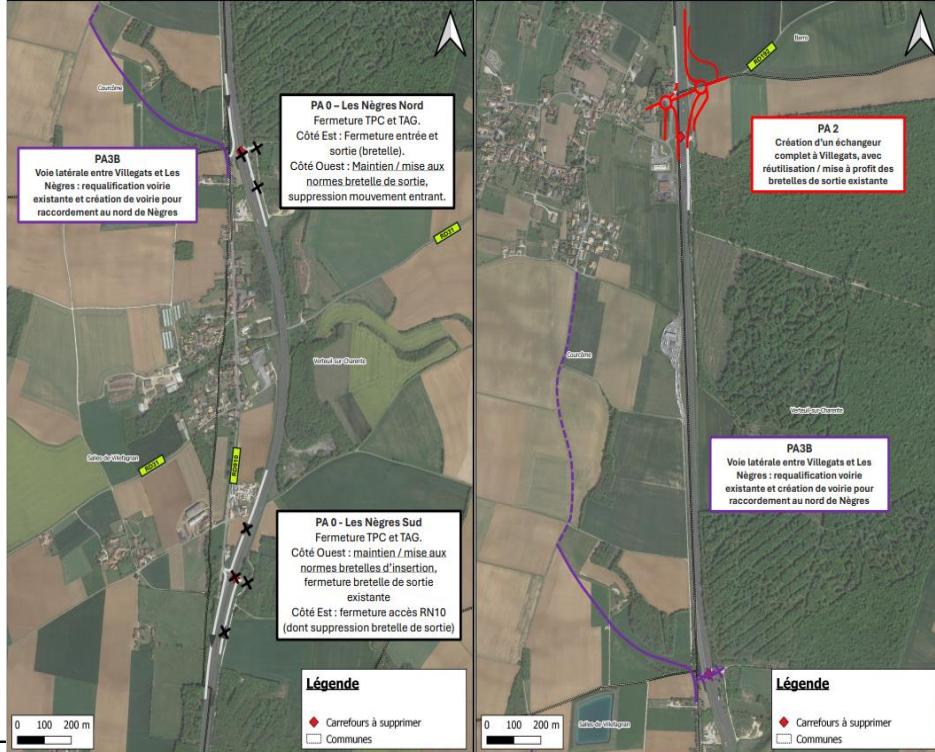
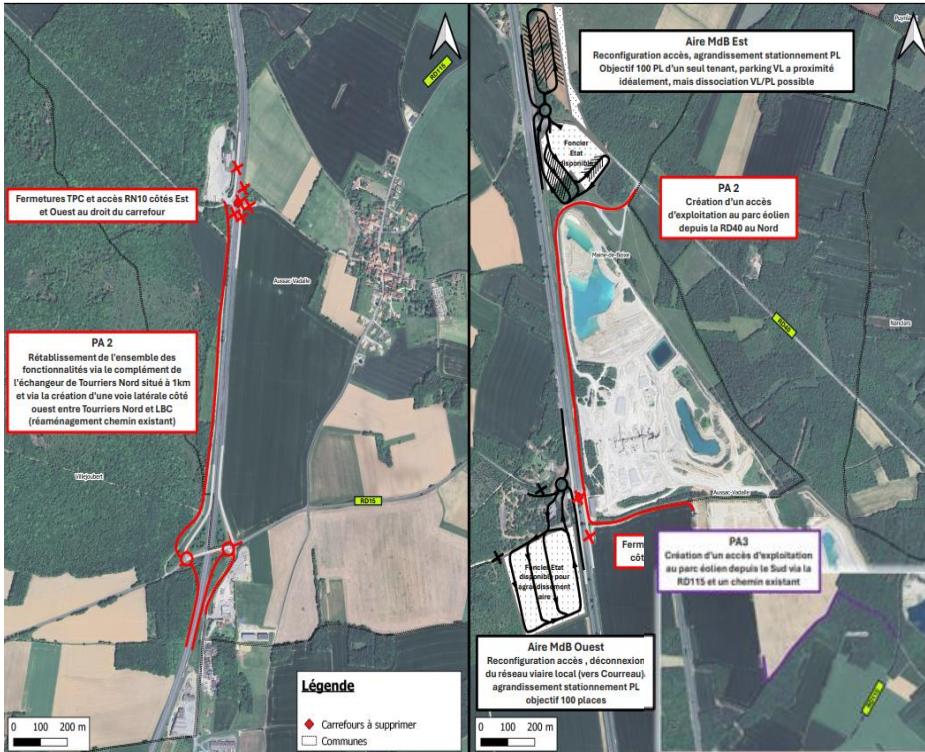
- Secteur Sud
 - Sous-variante n°1 : pas d'accès direct à la B.C. dans le sens Sud-Nord et est assez impactante
- Secteur Nord
 - Sous-variante n°1 : apparaît comme non viable sur les dessertes locales et agricoles comparativement aux autres sous-variantes

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

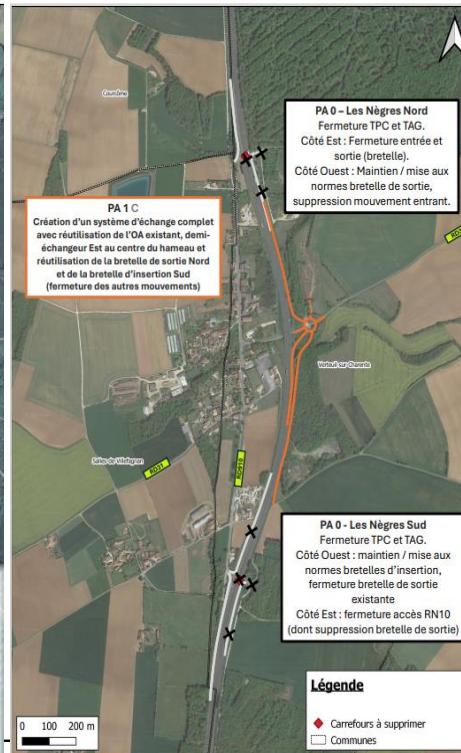
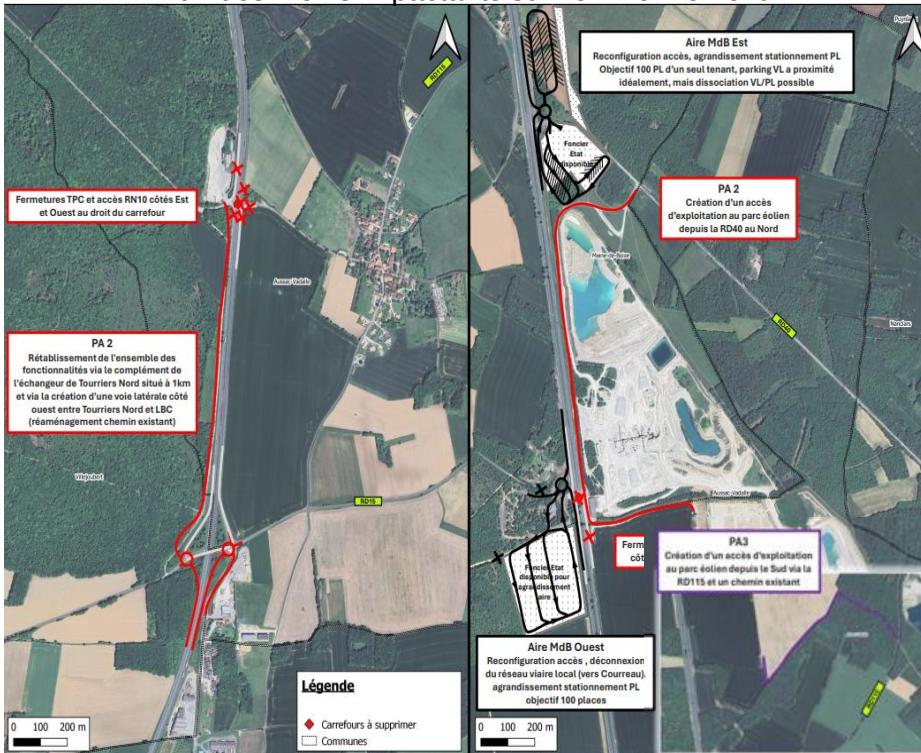
- Le moins impactant d'un point de vue environnemental



7. Les propositions du MOA

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

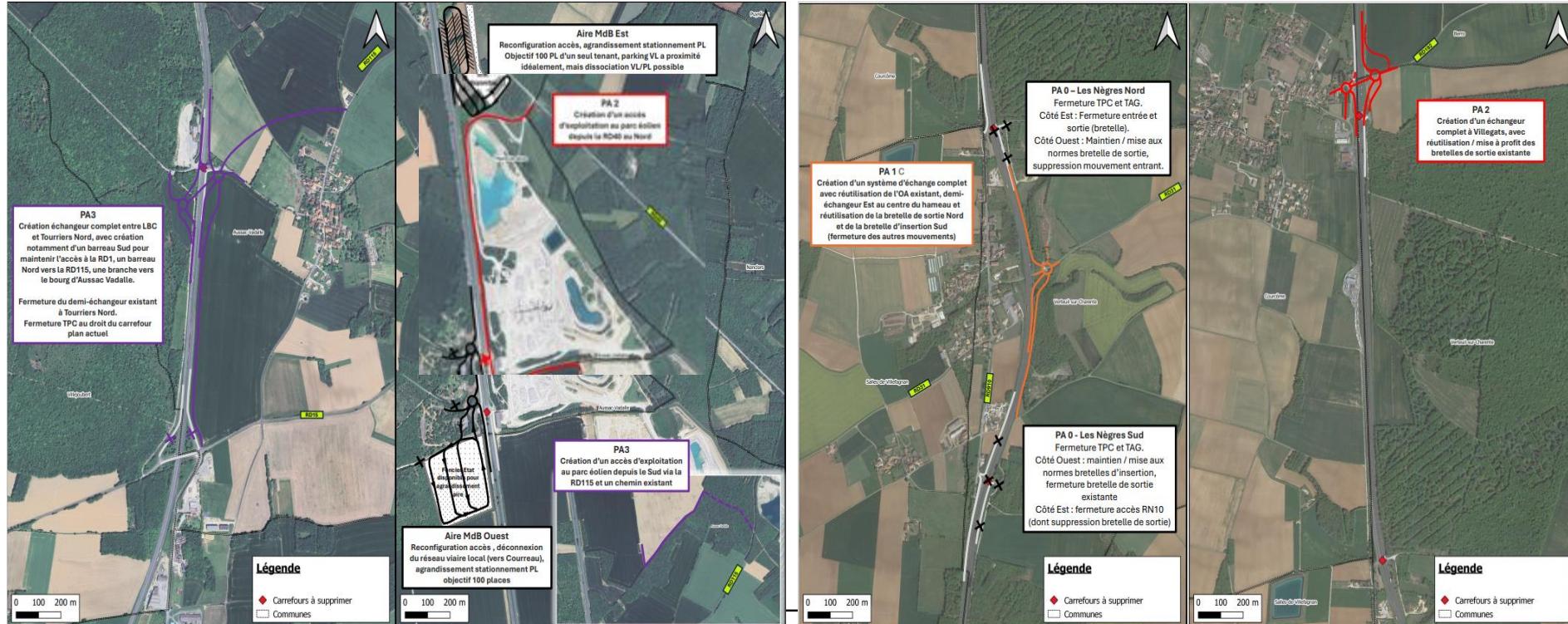
- Desserte locale peu impactée
- Le moins impactant sur les surfaces agricoles
- L'un des moins impactants sur l'environnement



7. Les propositions du MOA

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

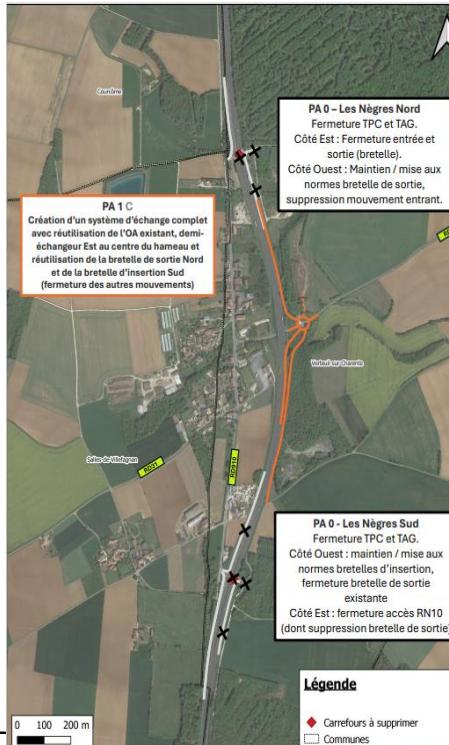
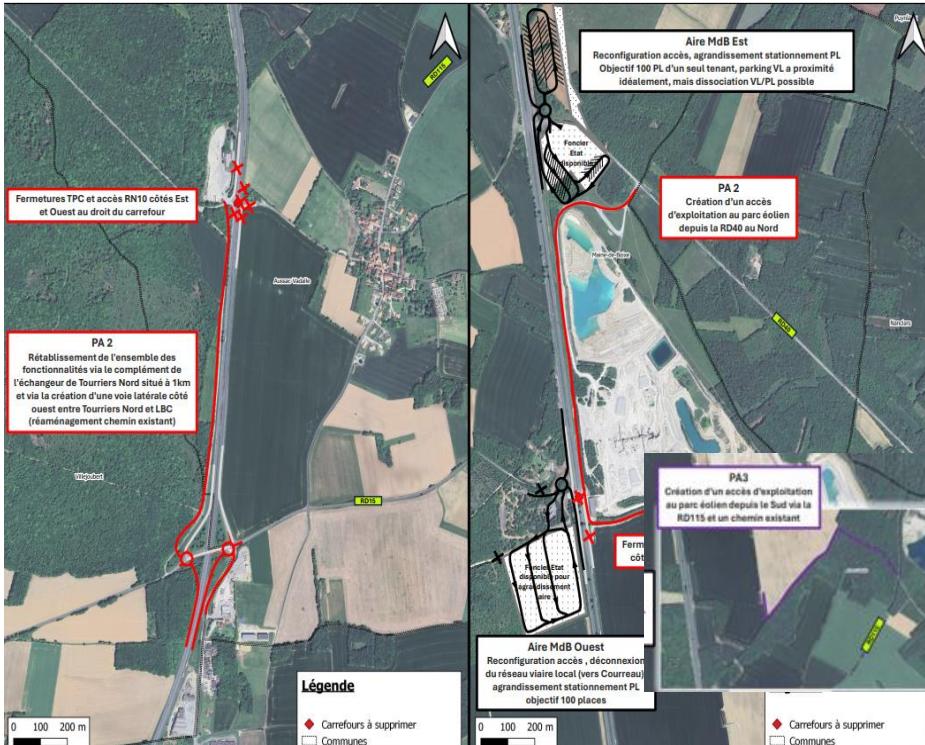
- Desserte locale peu impactée
- Le moins impactant sur les dessertes agricoles



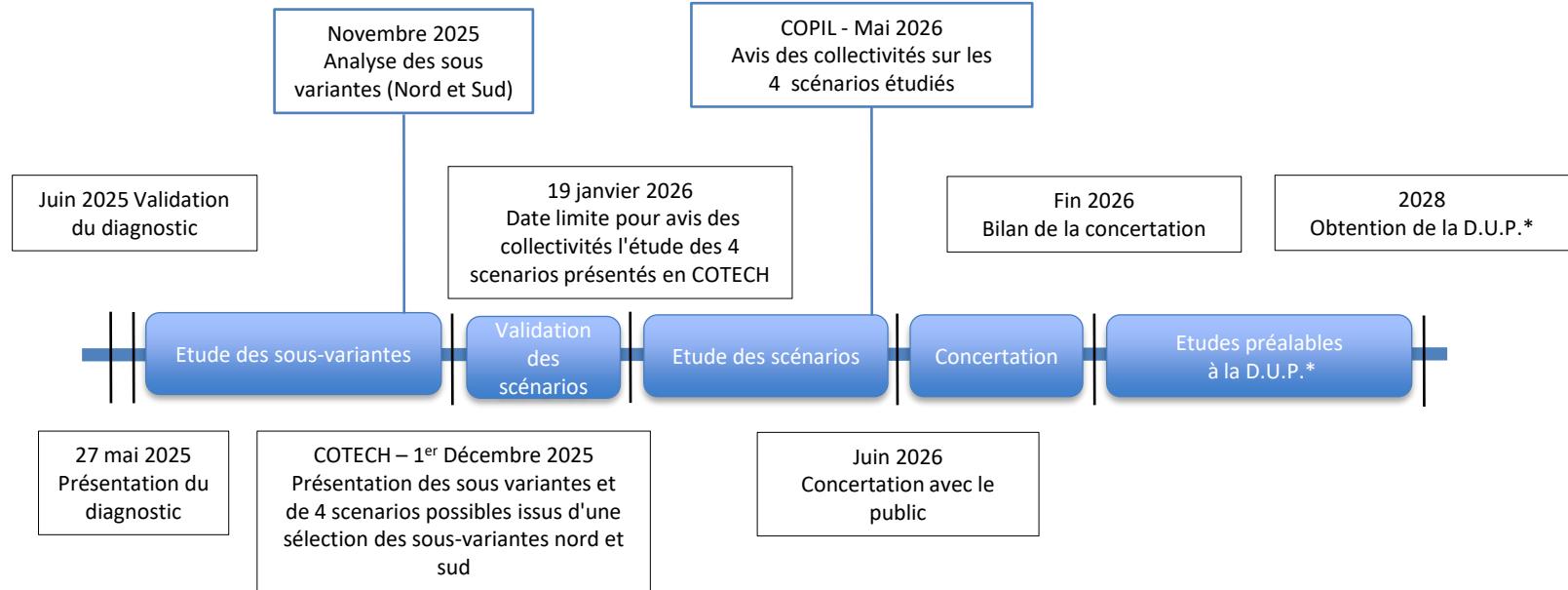
7. Les propositions du MOA

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 débuter l'acquisition du foncier par voie d'expropriation

Merci de votre attention