



**PRÉFET
DE LA
CHARENTE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**RN10 Suppression des six derniers carrefours plans en Charente
Compte-rendu du comité technique (COTECH) du 1^{er} décembre 2025**

Liste des participants

Mme Adeline Bard, sous-préfète de Confolens
M. Lucien Auneau, secrétaire général de la sous-préfecture de Confolens
M. Thierry Bastier, président de la communauté de communes Val de Charente et maire de Ruffec
M. Christian Croizard, président de la communauté de communes Cœur de Charente et maire de Mansle
M. Marc Vigier, maire délégué de Villegats
M. Gérard Liot, maire d'Aussac-Vadalle
M. José Dupuis, maire de Barro
Mme Sonia Papillaud, maire de Maine-de-Boixe
M. Claudy Seguinard, maire de Verteuil sur Charente
M. Raymond Sevrit, maire de Villejoubert
M. Laurent Danede, maire de Tourriers
M. Jean-Paul Terrassier, maire délégué de Tuzie
M. Fabien Coupé, adjoint au chef du service déplacements infrastructures transports – DREAL NA
M. François Crumière, chef département investissements sur routes nationales Bordeaux – DREAL NA
M. Quentin Vandaële, responsable d'opérations routières au sein du DIRNB - DREAL NA
M. Yann Leroux, maître d'oeuvre - SETEC
M. Alain Dudoit, chef du district d'Angoulême - DIR Atlantique
M. Patrice Prevotel, responsable du centre d'exploitation de Mansle - DIR Atlantique

Excusés :

M. Fabrice Geoffroy, maire de Courcôme
M. Gérard Sorton, maire de Salles-de-Villefagnan
M. Jérôme Sourisseau, président du Conseil départemental de la Charente
M. Hervé Servat, directeur départemental des territoires de la Charente (DDT16)

Introduction de la réunion :

Madame la sous-préfète a rappelé l'engagement de l'État dans le réaménagement des six derniers carrefours plans de la RN10, avec une première enveloppe de 18,7 M€ inscrite au CPER 2023-2027. La réunion du 27 mai a permis d'établir un diagnostic partagé du territoire et des mobilités, intégrant les contributions des collectivités. Ce premier comité technique a pour objectif de présenter les sous-variantes étudiées sur les secteurs Nord et Sud, d'expliquer la méthode d'analyse multicritère et de recueillir les premières observations. Les collectivités disposeront d'un mois et demi pour transmettre leurs avis consolidés. Les variantes globales seront finalisées début 2026, puis analysées en détail avant une concertation publique prévue à l'été 2026.

Rappel des enjeux du projet et du COTECH :

Le projet porte sur deux secteurs : Aussac-Vadalle et Maine-de-Boixe au Sud, ainsi que Les Nègres, Villegats, Ruffec-Sud et Barro au Nord. Les objectifs consistent à supprimer les carrefours plans dans une stratégie globale de sécurisation de la RN10 entre Angoulême et Ruffec tout en garantissant une continuité d'accès pour les communes, les activités économiques et les exploitations agricoles.

La DREAL a indiqué que plusieurs sous-variantes d'aménagement ont été étudiées sur chaque secteur. Elles ont été comparées selon des critères tenant compte de l'accessibilité, des impacts environnementaux, agricoles et fonciers, ainsi que des ordres de grandeur financiers. L'analyse ne vise pas à établir un choix définitif, mais à permettre, avec les collectivités, la construction progressive de scénarios cohérents qui seront soumis à l'avis des collectivités lors du Comité de pilotage (COPI) prévu au printemps 2026, et au public lors de la concertation prévue au début de l'été 2026.

Le comité technique a donc pour finalité de présenter les options d'aménagement envisagées et de partager les éléments d'analyse permettant d'orienter le choix des scénarios futurs.

Présentation des principaux résultats et échanges avec les élus :

La DREAL et son maître d'œuvre ont présenté les études menées pour supprimer les derniers carrefours plans de la RN10 en Charente et organiser la desserte locale dans des conditions sécurisées. Pour chacun des deux secteurs, quatre sous-variantes d'aménagement ont été analysées.

SECTEUR SUD

Pour le secteur Sud, les études portent sur le carrefour d'Aussac-Vadalle, le carrefour d'accès à la carrière et à l'aire de repos de Maine-de-Boixe ouest, ainsi que sur le demi-échangeur existant de Tourriers Nord. Les quatre sous-variantes exposées visent toutes à supprimer les carrefours plans et à organiser la desserte du territoire dans des conditions sécurisées. L'agrandissement des aires de repos de Maine-de-Boixe Est et Ouest n'a pas été présenté. Dans l'ensemble des sous-variantes du secteur Sud, les accès de l'aire de Maine-de-Boixe Ouest sont restructurés.

La première sous-variante consiste à créer un demi-échangeur à l'Ouest d'Aussac-Vadalle tout en fermant la partie Est du carrefour plans. Les accès au parc éolien seraient réorganisés depuis la RD40. Les deuxième et troisième sous-variantes reposent sur le complément du demi-échangeur existant de Tourriers Nord. Dans ces deux cas, le carrefour plan d'Aussac-Vadalle est fermé et une voie latérale assure la continuité depuis Tourriers Nord jusqu'au secteur de la Belle Cantinière. La troisième sous-variante diffère de la deuxième uniquement par la localisation de l'accès au parc éolien, assuré par un itinéraire alternatif via la RD115 et un chemin existant.

Enfin, la quatrième sous-variante prévoit la réalisation d'un échangeur complet au droit d'Aussac-Vadalle. Le système d'accès serait concentré à cet endroit, tandis que l'échangeur de Tourriers Nord serait supprimé.

La DREAL a précisé que les coûts de travaux présentés doivent être considérés à ce stade comme des ordres de grandeur, et ne comprennent pas les frais de maîtrise d'œuvre, d'acquisitions foncières, d'exploitation sous chantier, d'actualisation... Ils seront affinés au fur et à mesure des études.

Les élus ont interrogé la compatibilité du projet avec celui de renouvellement du parc éolien d'Aussac-Vadalle à l'Est. La DREAL a indiqué qu'elle assurera la compatibilité avec les futurs aménagements routiers mais ne se substitue pas aux exploitants routiers et ne peut donc se prononcer sur le maintien

des accès nécessaires au remplacement de pales. Aucun autre renouvellement de parc éolien n'a été identifié à ce stade.

La question de la traversée agricole de la RN10 par M. Nivet a été soulevée. La DREAL a missionné la Chambre d'agriculture de Charente pour recenser l'ensemble des trajets, exploitations et besoins. Dans ce secteur, deux exploitants traversent encore la RN10 par les carrefours plans (SCEA de la Boixe et Boireau). Les allongements ont été calculés et sont pris en compte dans l'analyse. Il a été confirmé, post réunion, que les engins agricoles peuvent emprunter le passage inférieur de Tourriers Nord et le passage supérieur de la RD15.

Le maire d'Aussac-Vadalle estime cependant qu'hormis la sous-variante 4, les allongements de parcours pour les agriculteurs ne sont pas acceptables. La DREAL précise que pour les sous-variantes 1 à 3, des aménagements complémentaires pourront être envisagés pour réduire les allongements de parcours.

Le chemin blanc reliant Tourriers nord à la Belle Cantinière est privé et non entretenu selon la commune d'Aussac-Vadalle. La DREAL prévoit son acquisition et sa requalification pour les poids lourds dans le cadre des sous-variantes 1 à 3.

Dans la sous-variante 4, le barreau routier contournant Aussac et reliant le nouvel échangeur à la RD115 est identifié comme optionnel car il n'apparaît pas indispensable au rétablissement de la desserte du territoire. Il figure sur les plan mais pourra être retiré si sa nécessité n'est pas confirmée.

Le maire d'Aussac-Vadalle précise que ce barreau lui paraît nécessaire pour éviter la traversée de Vadalle par des poids lourds. Il indique que les carriers se sont engagés à emprunter ce nouvel échangeur et la RD115, dont l'élargissement serait réalisé par le Conseil départemental.

Le maire d'Aussac-Vadalle estime surévalué l'impact environnemental de la sous-variante 4, qui doit être mis en balance avec l'amélioration environnementale qui résulterait de la suppression du demi-échangeur Tourriers Nord.

Le maire d'Aussac-Vadalle exprime sa préférence pour la sous-variante 4, qui a déjà fait l'objet d'une délibération de la commune par le passé.

La DREAL propose l'abandon de la sous-variante 1, qui ne répond pas correctement aux enjeux locaux de desserte. Les élus ont exprimé leur accord de principe sur cette proposition.

SECTEUR NORD

Pour le secteur Nord, les études concernent la suppression des carrefours plans des Nègres Sud, des Nègres Nord, du carrefour de Villegats et du carrefour des Guillauds. Les études ont été menées en considérant la fermeture totale du carrefour des Guillauds, sans aménagement complémentaire, ce qui constitue le cadre commun à toutes les sous-variantes.

Dans la première sous-variante, un échangeur complet est créé au droit des Nègres en réutilisant l'ouvrage existant de la RD31. Une voie latérale est aménagée entre les Nègres et Villegats, et un demi-échangeur est ajouté côté Est de Villegats, associé à un ouvrage de franchissement.

Dans la deuxième sous-variante, un échangeur complet est implanté à Villegats. Les accès latéraux à l'ouest des Nègres sont maintenus, assurant une insertion et une sortie locales limitées sans carrefours plans. Les circulations sont ensuite structurées depuis Villegats.

Dans la troisième sous-variante, l'échangeur complet est également situé à Villegats, mais un demi-échangeur complémentaire est réalisé à l'est des Nègres. Les accès ouest existants sont maintenus, ce qui assure de fait une fonctionnalité répartie équivalente à un échange complet.

Enfin, la quatrième sous-variante consiste à compléter l'échangeur existant de Ruffec Sud et à assurer une liaison par voie latérale jusqu'à Villegats. Ce schéma s'accompagne d'un franchissement et d'aménagements qui assurent une desserte organisée sans carrefours plans Côté Nègres, même configuration que la précédente.

Concernant le secteur de Villegats :

- Les élus ont confirmé que l'ancien hôtel longeant la RN10 est abandonné.
- Dans les sous-variantes 1 à 3, les élus indiquent que la voie envisagée depuis le giratoire créé à l'Est de la RN10 pour desservir les parcelles au Sud n'est pas utile car un autre accès existe, cette branche du giratoire peut être supprimée.
- Pour la sous-variante 1, les élus s'accordent sur les difficultés d'accès à Villegats depuis Ruffec, qui rendent cette sous-variante peu pertinente.
- Pour la sous-variante 4, les élus expriment leur réticence à ce que l'accès à Villegats s'effectue depuis le demi-échangeur Sud de Ruffec, assez éloigné.

Concernant le secteur des Nègres :

- Pour le demi-échangeur Est situé aux Nègres, le maire de Verteuil demande surtout une bretelle de sortie de la RN10 qui lui apparaît suffisante.
- Les élus s'interrogent sur la nécessité d'aménager un/des giratoire(s) à la jonction des bretelles avec la RD31, ceux-ci n'apparaissant pas indispensables au vu du trafic. Le maître d'œuvre a rappelé qu'un giratoire reste adapté en l'état, compte tenu du nombre de branches reliant la RD31, les bretelles RN10 et les rétablissements potentiels.
- Le maire de Verteuil s'interroge s'il ne serait pas préférable que la sortie ouest de la RN10 soit positionnée au même endroit que l'insertion, au niveau du carrefour des Nègres Sud, afin d'éviter le transit vers l'est rapide sur l'ancienne RN10 dans le village. La DREAL précise que cela concentrerait tout le trafic sur la même portion de l'ex-RN10, alors que maintenir la sortie au nord permet de séparer les flux et donc de répartir les nuisances pour les riverains longeant l'ex-RN10.

La DREAL propose d'abandonner la sous-variante 1, jugée unanimement insuffisante pour répondre aux besoins locaux de desserte. Les élus ont exprimé leur accord de principe.

SECTEUR DES GUILLAUDS

Dans le cadre de l'étude du secteur Nord, la DREAL a examiné la fermeture du carrefour des Guillauds comme hypothèse de référence commune à l'ensemble des sous-variantes. Les documents transmis précisent néanmoins que trois aménagements alternatifs ont été analysés de manière complémentaire, afin de vérifier si une solution locale pouvait être pertinente. Ces aménagements ont fait l'objet d'un chiffrage, d'une appréciation foncière et d'une analyse environnementale, mais sans atteindre le même niveau d'instruction que les sous-variantes principales. La fermeture complète de l'aménagement est estimé à 100k€ TTC.

La deuxième option étudiée, estimé à 2,4 M€ TTC, consiste en la réalisation d'un passage supérieur permettant de franchir la RN10 sans interaction directe avec la RN10. Surtout pour les besoins d'un exploitant agricole

La troisième possibilité reprend le principe d'un aménagement d'une voie latérale permettant une continuité locale, tout en déviant les mouvements vers un point d'accès structurant déjà sécurisé. Il est estimé à 700k€ TTC.

Avec leur connaissance du territoire, les élus expriment leur position consensuelle de ne pas prévoir d'aménagement complémentaire à la fermeture du carrefour plan des Guillauds. La DREAL a indiqué qu'elle poursuivra malgré tout l'étude pour disposer d'options en concertation.

PROPOSITION DE SCENARIOS

La DREAL a présenté quatre propositions d'assemblages des sous-variantes Sud/Nord, dont il conviendra d'examiner leurs effets cumulés. Il s'agit d'une première proposition, soumise à l'avis des élus, qui auront jusqu'au 19 janvier 2026 pour apporter leurs demandes d'ajustements.

Dans le premier scénario, le secteur Sud repose sur la sous-variante 2/3 prévoyant le complément du demi-échangeur de Tourriers Nord, tandis que le secteur Nord retient la sous-variante 2 correspondant à un échangeur complet à Villegats. Ce scénario est proposé, car il présente le niveau d'impact environnemental le plus faible selon les résultats de l'analyse.

Le deuxième scénario associe, au Sud, la même configuration de complément du demi-échangeur de Tourriers Nord, et, au Nord, la sous-variante 3 intégrant un échangeur complet à Villegats avec des accès répartis aux Nègres formant aussi un échangeur complet. Il est proposé, car la desserte locale est peu impactée, l'impact sur les surfaces agricoles est le plus faible, et il figure parmi les scénarios les moins impactants sur l'environnement.

Le troisième scénario associe, au Sud, la sous-variante 4 correspondant à la réalisation d'un échangeur complet à Aussac-Vadalle et à la suppression de l'échangeur de Tourriers Nord, et, au Nord, la sous-variante 3 prévoyant un échangeur complet à Villegats avec accès réparti aux Nègres. Il est proposé car la desserte locale reste peu impactée et il s'agit du scénario présentant l'impact le plus faible sur les dessertes agricoles.

Enfin, le quatrième scénario associe, au Sud, la sous-variante 2/3 correspondant au complément du demi-échangeur de Tourriers Nord, et, au Nord, la sous-variante 4 prévoyant le complément de l'échangeur de Ruffec Sud avec une liaison latérale jusqu'à l'échangeur des Nègres. Il est proposé, car il réutilise au mieux les infrastructures existantes, ce qui limite les besoins d'aménagement supplémentaires.

Suites à donner et perspectives de calendrier (cf support de présentation) :

Les collectivités disposent jusqu'au 19 janvier 2026 pour faire part de leurs observations sur les éléments présentés en séance (analyse des sous-variantes étudiées, propositions de scénarios d'aménagement). Fin janvier 2026 interviendra le choix des scénarios à approfondir par le MOE.

Au printemps 2026, un comité de pilotage permettra aux collectivités de se prononcer après examen consolidé.

La concertation publique se tiendrait au début de l'été 2026.

Conclusion de la réunion :

Madame la sous-préfète remercie l'ensemble des participants pour la qualité des échanges. La réunion a permis de partager les résultats de l'analyse, de confirmer le principe d'un travail progressif associant les collectivités et de cibler les solutions les plus adaptées à une poursuite des études. Les élus sont invités à faire connaître leurs observations de manière consolidée, de façon à alimenter les choix à venir et à préparer la concertation publique.