



setec  
international

Aout 2024 – Indice A



## RN10 - Suppression des carrefours plan en Charente

Secteur Aussac-Vadalle et Villegats Verteuil et aménagement des aires de repos de Maine-de-Boixe

*Etudes d'opportunité de phase 2 – Proposition de zones de passages des variantes*

# Fiche de suivi

R	N	1	0	C	I	N	T	O	P	P	G	E	N	-	-	-	-	-	M	E	M	O	I	R	0	0	1	0	5	A	0	0
Affaire				Emetteur			Mission		Domaine			Ouvrage					Nature					Libre					Indice					

INDICE	DATE	NATURE DE L'EVOLUTION	REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION
A00	12/08/2024	Proposition de zones de passages des variantes	YLE	STE	BDU



# Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet du rapport.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Contexte du projet .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Proposition de principes d'aménagement par carrefour, et zones de passages associées .....</b>	<b>5</b>
3.1	Echangeur existant Tourriers Nord.....	5
3.2	Carrefour 1 « Aussac – Vadalle ».....	5
3.3	Carrefour 2 « Maine-de-Boixe – Carrière ».....	6
3.4	Carrefour 3 « Les Guillauds ».....	7
3.5	Carrefour 4 « Les Nègres – Sud ».....	8
3.6	Ouvrage de franchissement existant « Les Nègres » .....	8
3.7	Carrefour 5 « Les Nègres – Nord » .....	8
3.8	Carrefour 6 « Villegats ».....	9
<b>4</b>	<b>Proposition de zones de passages pour l'aménagement des aires .....</b>	<b>10</b>
4.1	Aire Ouest.....	11
4.2	Aire Est .....	12
<b>5</b>	<b>Proposition de variantes .....</b>	<b>13</b>
5.1	Variante 0.....	13
5.2	Variante 1.....	13
5.3	Variante 2.....	13
5.4	Variante 3.....	13
<b>Annexes .....</b>	<b>.....</b>	<b>14</b>
Annexe 1 : Exemples de tracé préliminaire des différentes variantes proposés .....	.....	14
Annexe 1.0 : Tracé préliminaire de la variante 0 .....	.....	14
Annexe 1.1 : Tracé préliminaire de la variante 1 .....	.....	14
Annexe 1.2 : Tracé préliminaire de la variante 2 .....	.....	14
Annexe 1.3 : Tracé préliminaire de la variante 3 .....	.....	14
Annexe 2 : Exemple de tracé préliminaire des aménagements proposés pour les aires de repos .....	.....	14





## 1 OBJET DU RAPPORT

Dans le cadre de l'opération de suppression de 6 carrefours plans sur le RN10 en Charente dans les secteurs Aussac-Vadalle et Villegats Verteuil, et l'aménagements des aires de repos de Maine-de-Boixe la DREAL Nouvelle Aquitaine a confié à **setec international** la réalisation des études d'opportunité de projet de phase 2.

Le présent document vise à proposer au Maître d'ouvrage, pour chaque carrefour, les zones de passage des aménagements envisagés. Les variantes étudiées par la suite au stade des études d'opportunité de phase 2 seront des combinaisons d'aménagement sur chacun des carrefours.

Une fois ces zones de passage validées, les variantes seront étudiées dans le cadre des études d'opportunité de phase 2.

## 2 CONTEXTE DU PROJET

La Route nationale 10 ou RN10 est une route nationale française qui reliait à l'origine Paris à l'Espagne, via Bordeaux.

Aujourd'hui la RN10 entre Angoulême et Ruffec en Charente est composée de 6 carrefours plans qui sont des points noirs de la sécurité. L'objet du projet vise à la suppression de ces carrefours, qui devra être compensée par le rétablissement des communications là où cela sera jugé nécessaire. Ces rétablissements seront effectués par la création de PS, de PI et de bretelles d'accès à la RN10.

L'opération vise également l'aménagement des aires existantes de Maine-de-Boixe Est et Ouest : l'objectif est d'agrandir ces aires pour obtenir entre 80 et 100 places PL par aire. Il est également demandé d'étudier la déconnexion de la voirie locale pour l'aire Ouest et la conformité des bretelles d'accès sur la RN10.

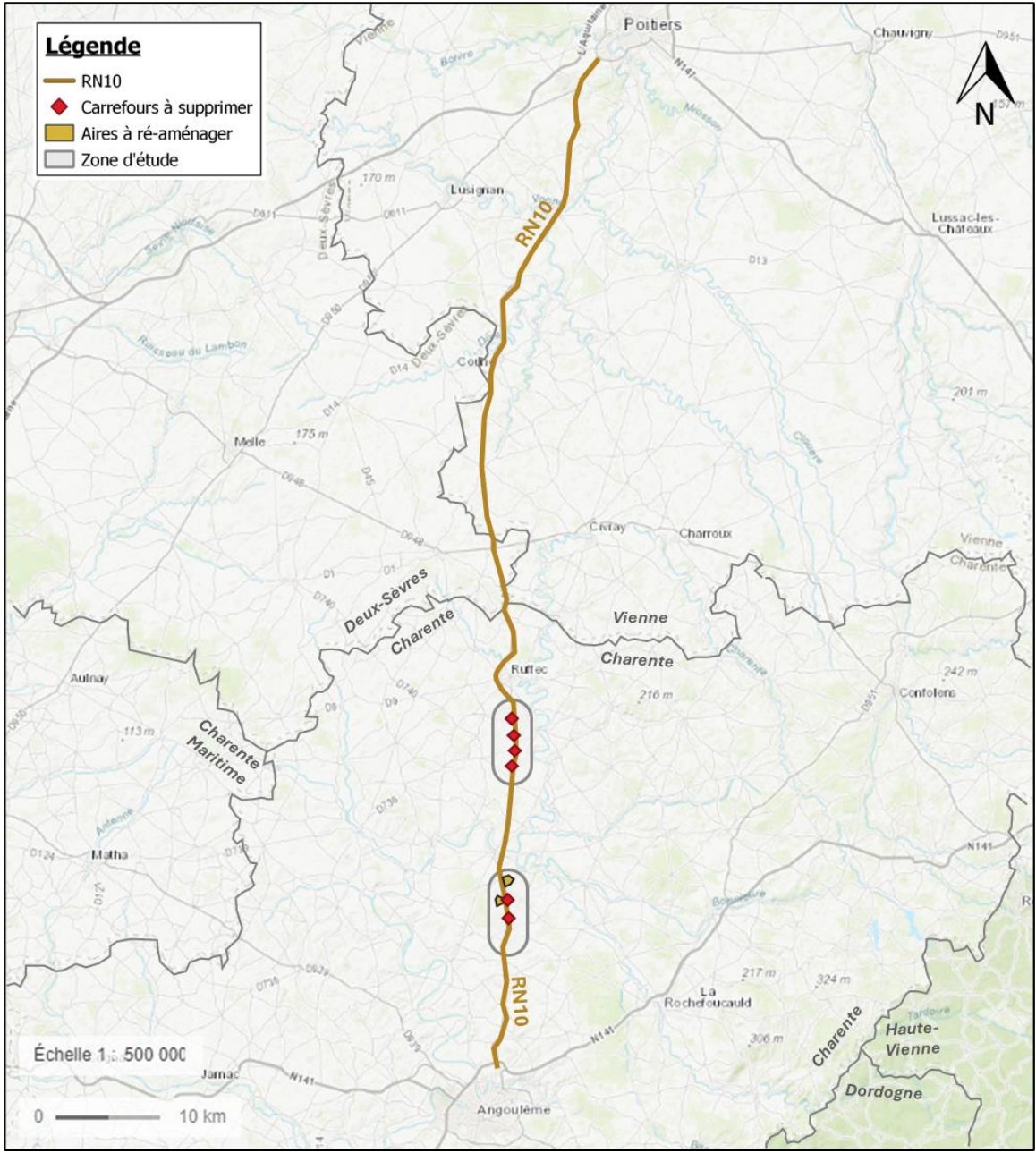


Figure 1 : Plan de situation de l'opération - Source : setec





### 3 PROPOSITION DE PRINCIPES D'AMENAGEMENT PAR CARREFOUR, ET ZONES DE PASSAGES ASSOCIEES

Des propositions de principes d'aménagement par carrefour sont proposées ci-après, avec pour chaque principe d'aménagement une zone de passage associée.

La présentation des différents secteurs est faite du Sud au Nord.

#### 3.1 ECHANGEUR EXISTANT TOURRIERS NORD

L'échangeur existant au Nord de Tourriers ne fait pas partie des carrefours à supprimer, mais l'opportunité d'un aménagement de cet échangeur ne peut être écartée dans le cadre de l'opération étant donné sa proximité avec le carrefour 1 d'Aussac-Vadalle.

Il s'agit d'un demi-échangeur permettant les mouvements entrants dans le sens Sud → Nord (Angoulême → Poitiers) ainsi que les mouvements sortant dans le sens Nord → Sud (Poitiers → Angoulême).

Les principes d'aménagement proposés pour cet échangeur sont les suivants :

- 0. Conservation de l'échangeur dans sa configuration actuelle (pas d'aménagement) ;
- 1. Complément de l'échangeur pour constituer un échangeur complet.

#### 3.2 CARREFOUR 1 « AUSSAC – VADALLE »

Il s'agit d'un carrefour plan à supprimer dans le cadre de l'opération.

A l'Est de la RN10 au niveau de ce carrefour se situe le bourg d'Aussac-Vadalle.

A l'Ouest de la RN10 au niveau de ce carrefour se situe le restaurant La Belle Cantinière qui dispose d'un grand parking PL. On notera que ce secteur à l'Ouest du carrefour est également accessible via un chemin le long de la RN10 qui se connecte au niveau de demi-échangeur de Tourriers.

Les principes d'aménagement proposés pour ce carrefour sont les suivants :

- 0. Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire ;
- 1. Suppression du carrefour plan et création d'un demi-échangeur à l'Ouest permettant la desserte du secteur « La Belle Cantinière », sans ouvrage de franchissement de la RN10.  
Dans cette configuration, l'accès à la RN10 direction Poitiers depuis Aussac-Vadalle se fait via la RD115 puis la RD40, avec accès sur la RN10 au niveau de l'échangeur de Mansle Sud récemment aménagé. Le temps et la distance de trajet sont similaires (+ 1 min) par rapport à un accès direct depuis la RN10 au niveau du carrefour à supprimer.  
L'accès à la RN10 direction Angoulême depuis Aussac-Vadalle se fait :
  - ▶ Via l'échangeur de Tourriers Sud (si l'échangeur de Tourriers Nord est conservé en l'état). Dans ce cas le temps et la distance de trajet sont similaires (+ 1 min) par rapport à un accès direct depuis la RN10 au niveau du carrefour à supprimer, et bien plus sécuritaire.
  - ▶ Via l'échangeur de Tourriers Nord complété en cas d'aménagement (variante 1 proposée ci-avant). Dans ce cas le temps et la distance de trajet sont similaires par rapport à un accès direct depuis la RN10 au niveau du carrefour à supprimer.
- 2. Suppression du carrefour plan et création d'une voie latérale à l'Ouest de la RN10 depuis l'échangeur de Tourriers (dans sa version complétée, afin de permettre la desserte du secteur « La Belle Cantinière »).  
Dans cette configuration l'ensemble des flux entrants et sortants du secteur d'Aussac-Vadalle sont gérés au niveau de l'échangeur de Tourriers Nord complété, et la voie latérale permet de maintenir la desserte du secteur « La Belle Cantinière ».

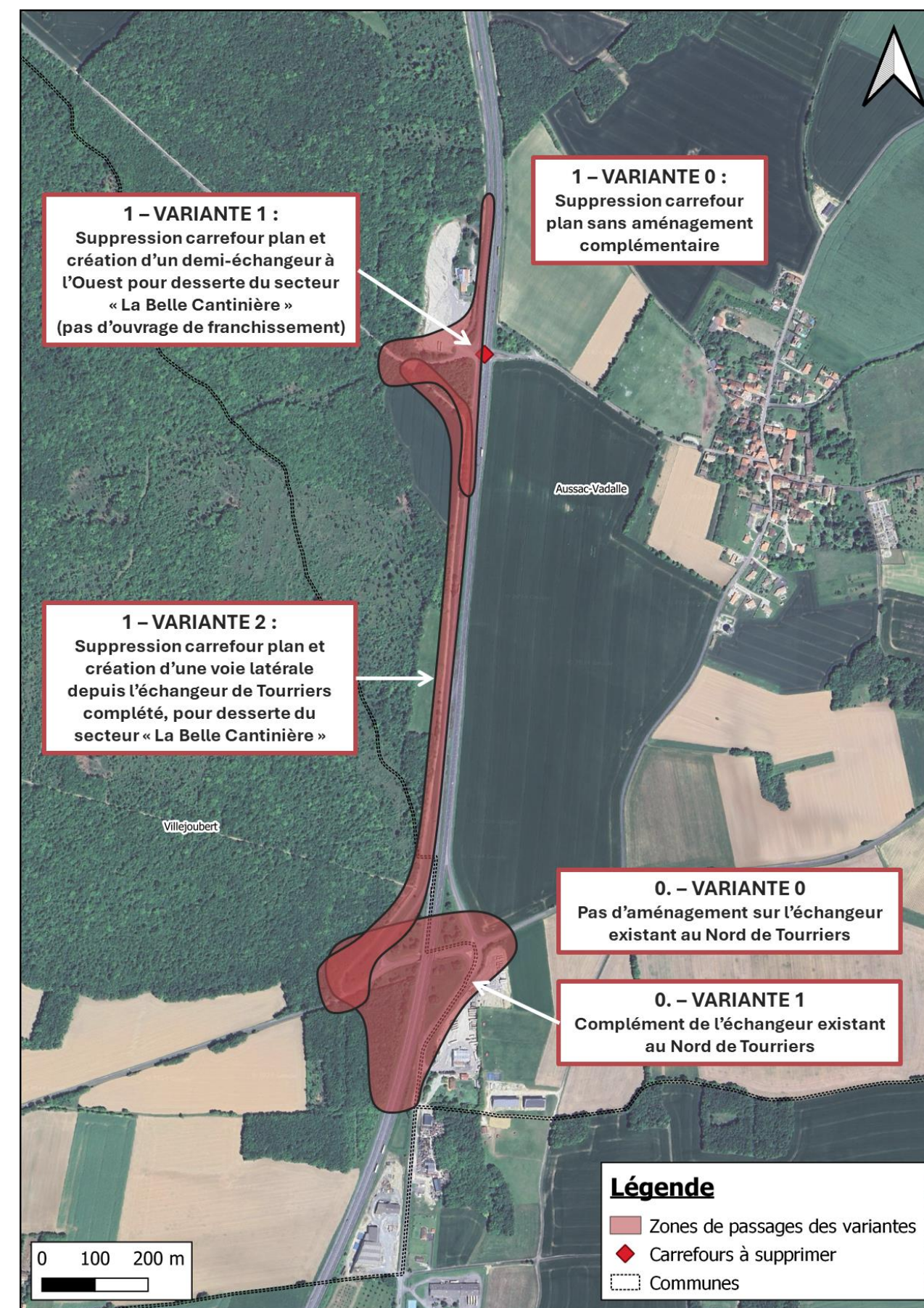


Figure 2 : Zones de passage des principes d'aménagement de l'échangeur Tourriers Nord et du carrefour 1 "Aussac-Vadalle" - Source : setec



### 3.3 CARREFOUR 2 « MAINE-DE-BOIXE – CARRIERE »

Il s'agit d'un carrefour plan à supprimer dans le cadre de l'opération.  
A l'Est de la RN10 au niveau de ce carrefour se situe une carrière et un parc éolien (dont l'accès pour l'exploitation semble être réalisé depuis le carrefour plan).  
A l'Ouest de la RN10 au niveau de ce carrefour se situe l'aire de Maine-de-Boixe Ouest et un élevage canin.  
Dans ce secteur un corridor écologique est identifié, et fragmenté par le passage de la RN10.

Les principes d'aménagement proposés pour ce carrefour sont les suivants :

- 0. Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire ;
- 1. Suppression du carrefour plan et création d'un accès d'exploitation au parc éolien depuis la RD40 à l'Est ;
- 2. Suppression du carrefour plan et création d'un accès d'exploitation au parc éolien depuis la RD40 au Nord ;
- 3. Suppression du carrefour plan et création d'un demi-échangeur à l'Est permettant de maintenir l'accès au parc éolien depuis la RN10, sans ouvrage de franchissement de la RN10.

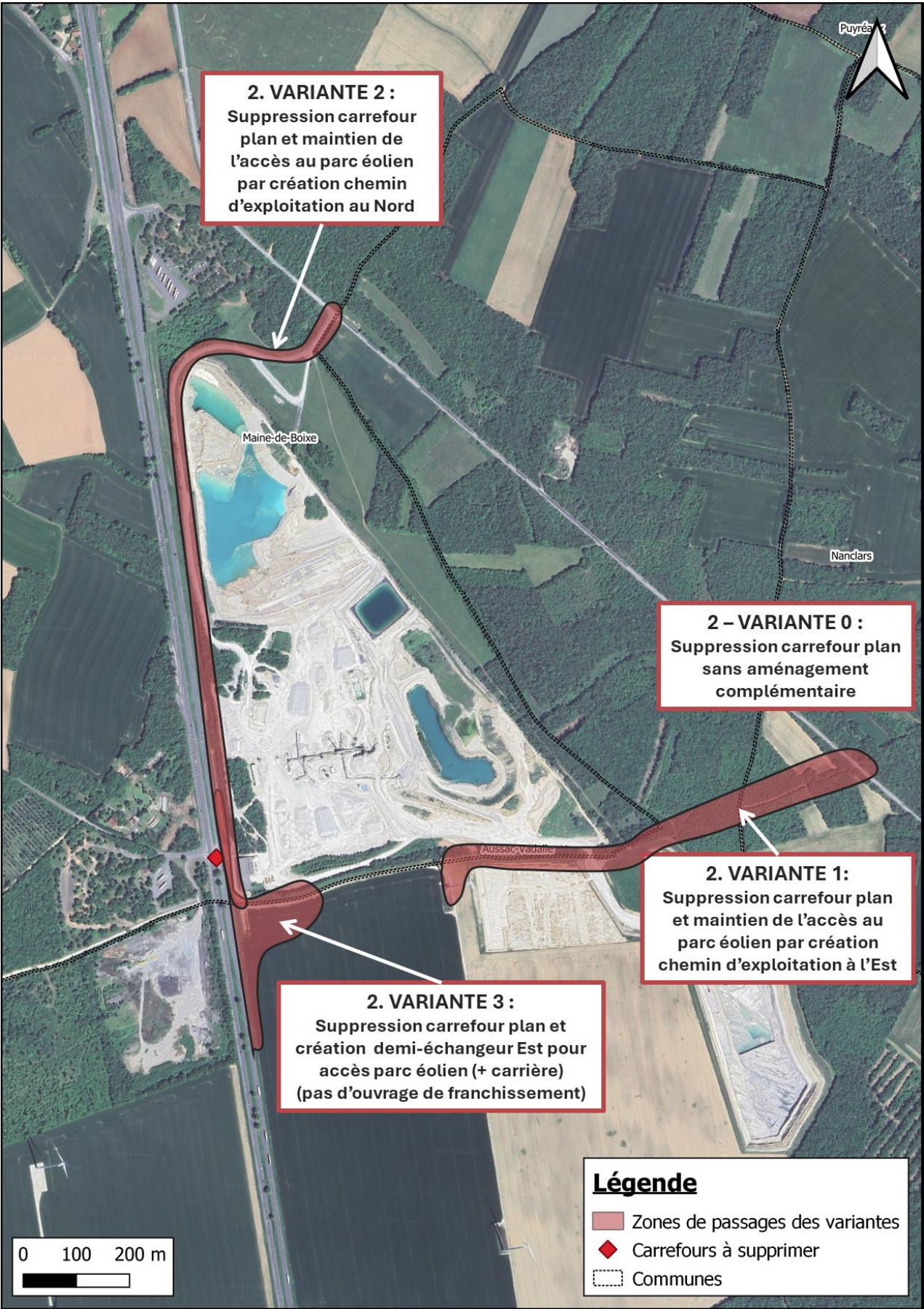


Figure 3 : Zones de passage des principes d'aménagement du carrefour 2 "Maine-de-Boixe - Carrière" - Source : setec



### 3.4 CARREFOUR 3 « LES GUILLAUDS »

Il s'agit d'un carrefour plan à supprimer dans le cadre de l'opération.  
A l'Est de la RN10 au niveau de ce carrefour on trouve des chemins agricoles et des espaces boisés.  
A l'Ouest de la RN10 au niveau de ce carrefour se situent les lieudits « Les Guillauds » et « Les Courtauds ».  
Dans ce secteur un corridor écologique est identifié, et fragmenté par le passage de la RN10.

Les principes d'aménagement proposés pour ce carrefour sont les suivants :

- 0. Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire ;
- 1. Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement mixte agricole / faune type PI sous la RN10.

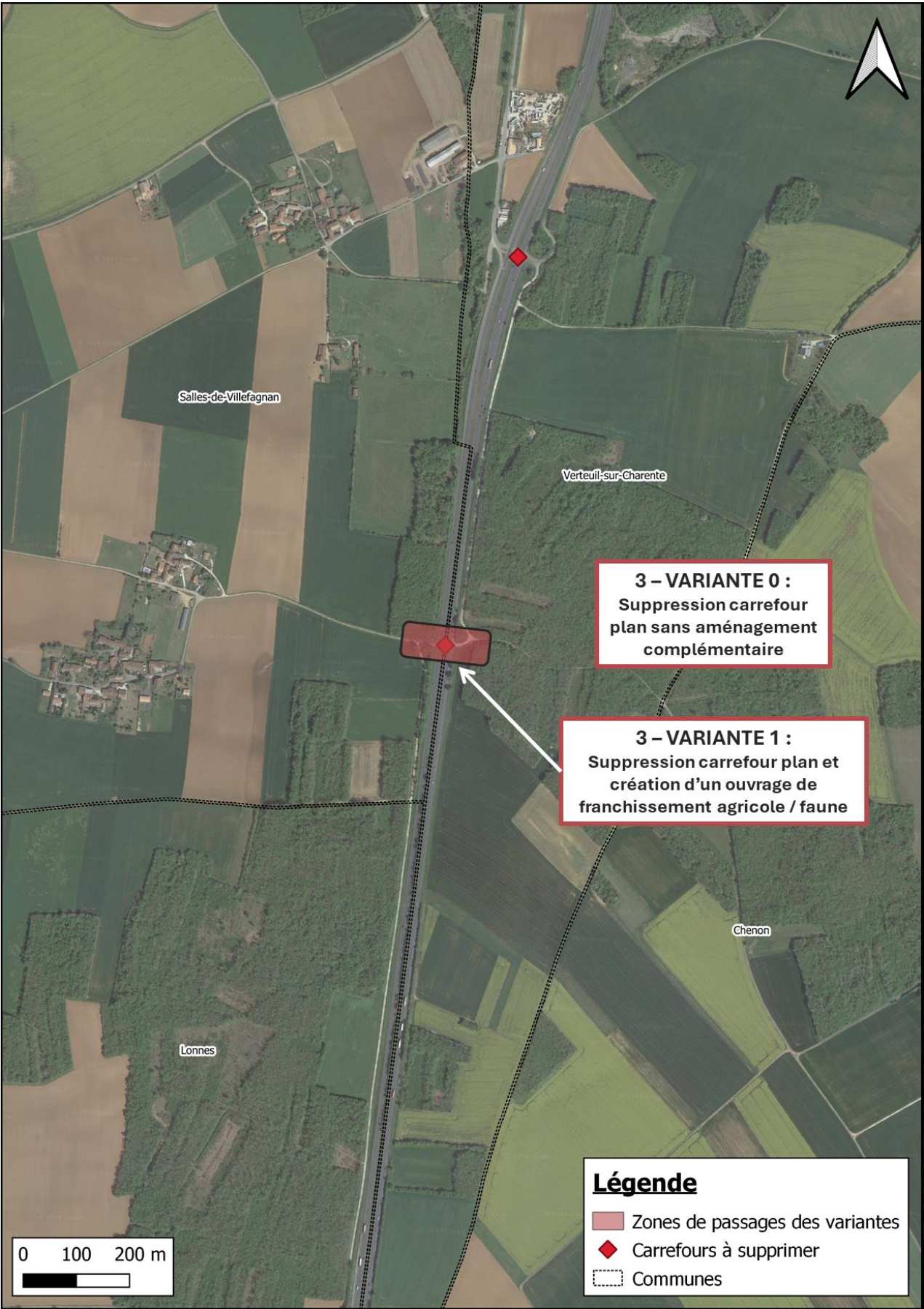


Figure 4 : Zones de passage des principes d'aménagement du carrefour 3 "Les Guillauds" - Source : setec



### 3.5 CARREFOUR 4 « LES NEGRES – SUD »

Il s'agit d'un carrefour plan à supprimer dans le cadre de l'opération.  
A l'Est de la RN10 au niveau de ce carrefour on trouve des chemins / voiries communales desservant des habitations isolées ou des parcelles agricoles.  
A l'Ouest de la RN10 au niveau de ce carrefour la RD912 permet d'accéder au bourg du lieudit « les Nègres ».

Les principes d'aménagement proposés pour ce carrefour sont les suivants :

- 0. Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire ;
- 1. Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement mixte agricole / faune (PI ou PS).
- 2. Suppression du carrefour plan et création d'un échangeur complet avec ouvrage de franchissement (PI ou PS).

### 3.6 OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT EXISTANT « LES NEGRES »

Un ouvrage existant de franchissement type PI permet le passage de la RD31 sous la RN10 au niveau du lieudit « Les Nègres ». La RD31 relie Verteuil/Charente à l'Est au lieudit « Les Nègres » et à Salles-de-Villefagnan à l'Ouest.

L'opportunité d'utiliser cet ouvrage existant pour proposer un aménagement dans le cadre de l'opération ne peut être écartée.

Les principes d'aménagement proposés au niveau de cet ouvrage sont les suivants :

- 0. Conservation de l'ouvrage dans sa configuration actuelle (pas d'aménagement) ;
- 1. Création d'un échangeur complet éclaté autour de l'ouvrage.

### 3.7 CARREFOUR 5 « LES NEGRES – NORD »

Il s'agit d'un carrefour plan à supprimer dans le cadre de l'opération.  
A l'Est de la RN10 au niveau de ce carrefour on trouve des chemins agricoles dont l'un rejoint la RD31 en direction de Verteuil/Charente.  
A l'Ouest de la RN10 au niveau de ce carrefour la RD912 permet d'accéder au bourg du lieudit « les Nègres ».

Les principes d'aménagement proposés pour ce carrefour sont les suivants :

- 0. Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire ;
- 1. Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement mixte agricole / faune (PI ou PS).
- 2. Suppression du carrefour plan et création d'un échangeur complet avec ouvrage de franchissement (PI ou PS).

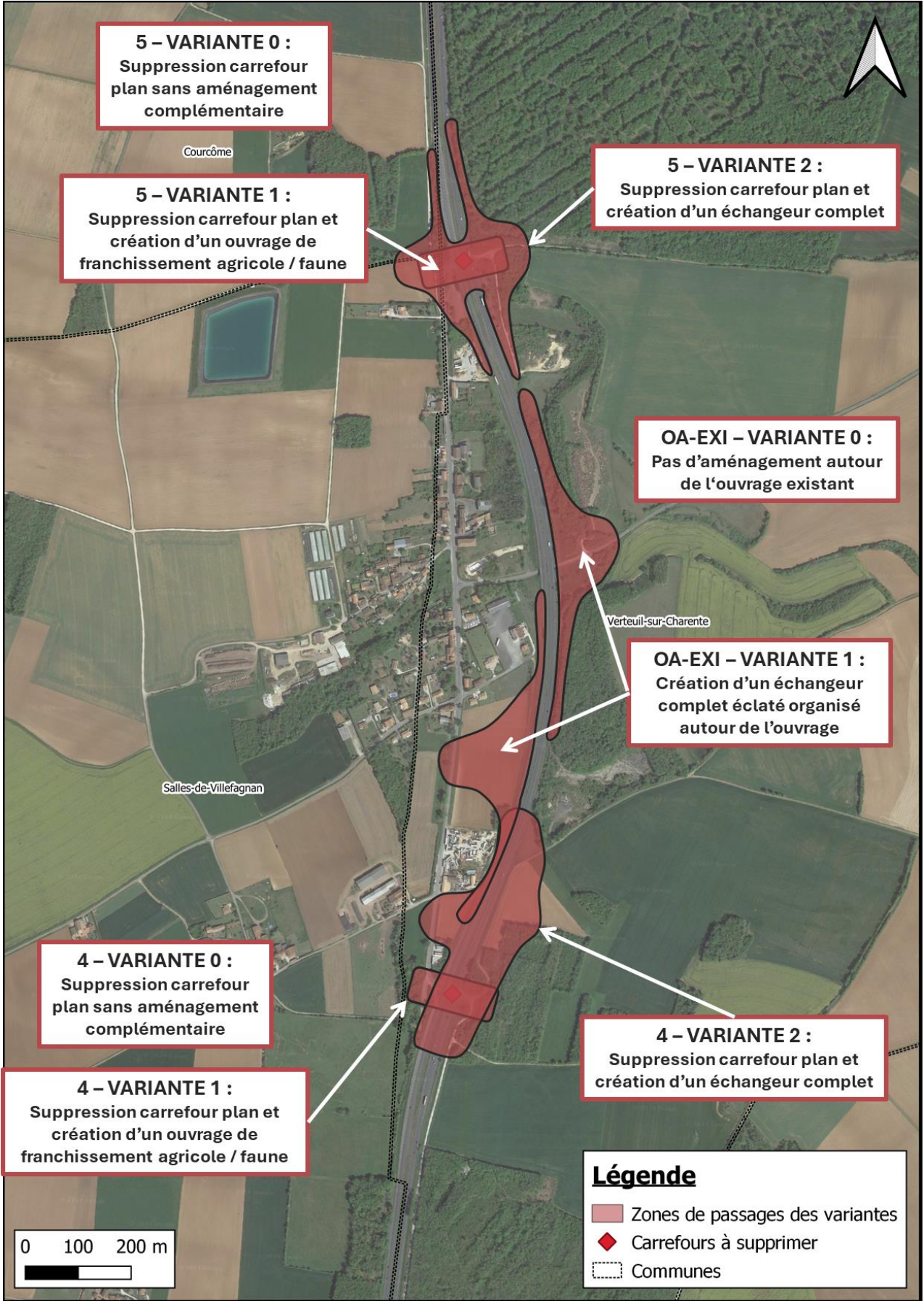


Figure 5 : Zones de passage des principes d'aménagement des carrefours 4 et 5 et de l'ouvrage existant dans le secteur du lieudit « Les Nègres » 1 "Aussac-Vadalle" - Source : setec



### 3.8 CARREFOUR 6 « VILLEGATS »

Il s'agit d'un carrefour plan à supprimer dans le cadre de l'opération.  
A l'Est de la RN10 au niveau de ce carrefour la RD192 permet de relier Barro à Villegats.  
A l'Ouest de la RN10 au niveau de ce carrefour se situe le lieudit « Villegats ».

Les principes d'aménagement proposés pour ce carrefour sont les suivants :

- 0. Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire ;
- 1. Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement routier de la RN10 (PI ou PS).
- 2. Suppression du carrefour plan et création d'une voie latérale permettant de relier le hameau « Les Nègres » au Sud. Cette variante est pertinente dans l'hypothèse ou un échangeur est créé au niveau du lieudit les Nègres.

Nota : les variantes 1 et 2 peuvent se cumuler et former une seule et même variante (1+2).

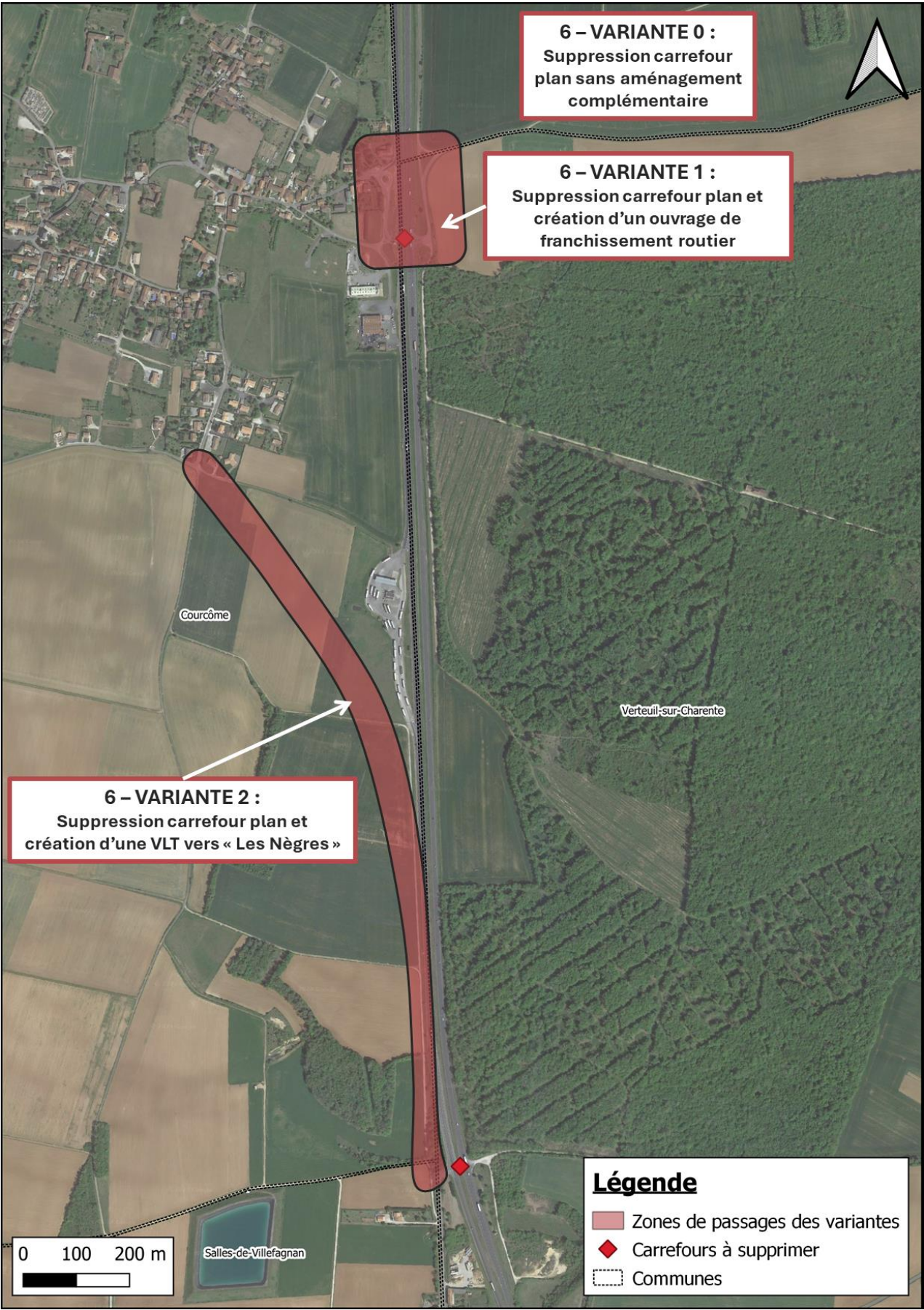


Figure 6 : Zones de passage des principes d'aménagement du carrefour 6 "Villegats" - Source : setec



4 PROPOSITION DE ZONES DE PASSAGES POUR L'AMENAGEMENT DES AIRES

L'objectif affiché concernant l'aménagement des aires existantes de Maine-de-Boixe Est et Ouest est d'agrandir ces aires pour obtenir entre 80 et 100 places PL par aire.

Le guide « Les aires annexes sur autoroutes de liaison » du SETRA (1980) défini les dispositions géométriques générales à respecter pour la conception d'une aire. Certaines dispositions sont susceptibles d'influer le choix de la zone de passage pour l'aménagement des aires.

Organisation générale de l'aire

L'implantation des équipements (ici : sanitaire, pas de station-service) doit assurer à l'usager une bonne vision globale de l'aire et une bonne accessibilité (idéalement directe) depuis le parc de stationnement à l'équipement recherché. Pour cela la hiérarchisation des fonctions doit permettre d'implanter les équipements d'autant plus près de la RN qu'ils ont un caractère plus artificiel.

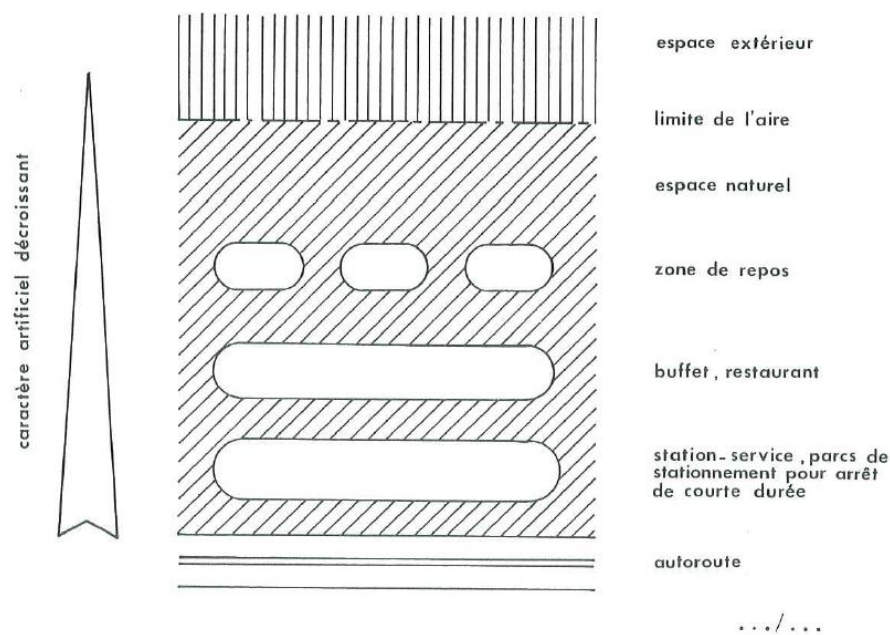


Figure 7 : Schéma de principe de hiérarchisation des fonctions sur une aire - Source : Guide « Les aires annexes sur autoroutes de liaison » - SETRA (1980)

- La prise en compte du stationnement courte durée doit également être assurée. Pour cela :
- Il est d'usage de disposer une dizaine de places de stationnement VL à proximité immédiate du bâtiment sanitaire. Les stationnements PL peuvent être situés plus en retrait, car ces stationnements servent aussi aux autres fonctions (stationnement longue durée notamment). De plus, étant donné l'importante surface nécessaire à un parc de stationnement PL, la création de plusieurs zones de ce type est difficile.
  - Le bloc sanitaire est dans l'idéal situé à proximité des parcs de stationnement VL et PL, et ne doit pas être masqué à la vue des usagers accédant à l'aire par les PL en stationnement.

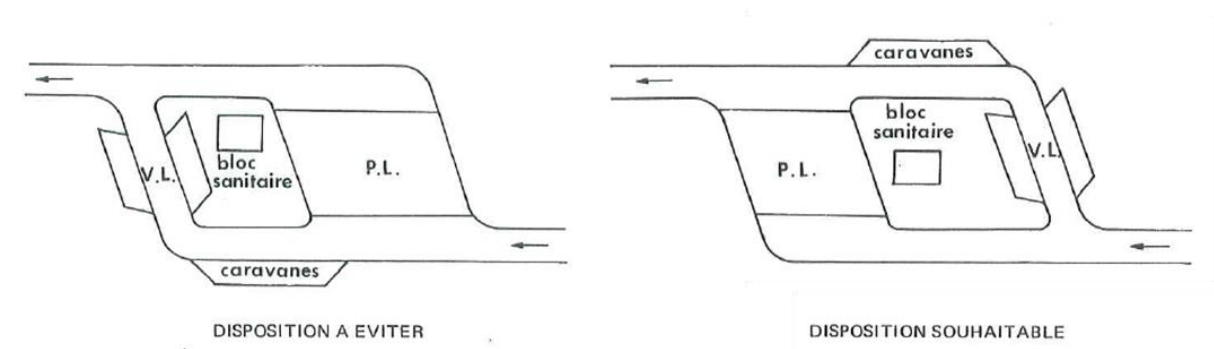


Figure 8 : Schéma de principe de positionnement des sanitaires par rapport aux parcs VL et PL - Source : Guide « Les aires annexes sur autoroutes de liaison » - SETRA (1980)

Enfin, La prise en compte de la fonction de repos (associée aux équipements pour le pique-nique, aux espaces verts, etc.) doit être assurée. Dans le cas des aires de Maine-de-Boixe, cette fonction est assurée par les espaces verts boisés (clairières, arbres, bosquets) situés en retrait par rapport à la RN. Sur les deux aires, cette zone de repos est dotée de voiries de desserte accessibles aux VL et caravanes uniquement, sans toutefois trop morceler le terrain et diminuer la part boisée. Il conviendra de conserver autant que possible ces dispositions.

Dispositions géométriques pour le stationnement PL

Il convient d'éviter les manœuvres de recul des PL. Le stationnement à privilégier pour les PL est donc le dispositif en épi, comme c'est le cas actuellement sur les deux aires.

DISPOSITIF EN EPIS						
	V.L.		Caravanes		P.L.	
	(l'angle optimum d'inclinaison est 45° pour des raisons de facilité de mise en place du véhicule)				$R_1$ maximum = 15 m $R_2$ minimum = 15 m	
$\alpha$	d (m)	L (m)	d (m)	L (m)	d (m)	L (m)
30°	4,0	5,0	4,0	10,5	6,0	13,0
45°	4,0	5,5	6,0	13,0	7,5	16,5
60°	5,0	6,0	7,5	15,0	10,0	19,0

Figure 9 : Principales dispositions géométriques à suivre pour le stationnement PL sur une aire - Source : Guide « Les aires annexes sur autoroutes de liaison » - SETRA (1980)



4.1 AIRE OUEST

La zone de passage a été déterminé de façon à :

- Respecter autant que possible l'organisation existante de l'aire ;
- Réutiliser autant que possible les éléments existants de l'aire ;
- Impacter le moins possible les parties arborées de l'aire dédiées au repos.

La zone proposée pour l'agrandissement de l'aire est donc située dans la continuité du parking PL existant, afin d'en proposer une extension.

Une zone de passage pour la reconfiguration des accès à l'aire (bretelles d'entrée / sortie depuis la RN10) est également proposée.

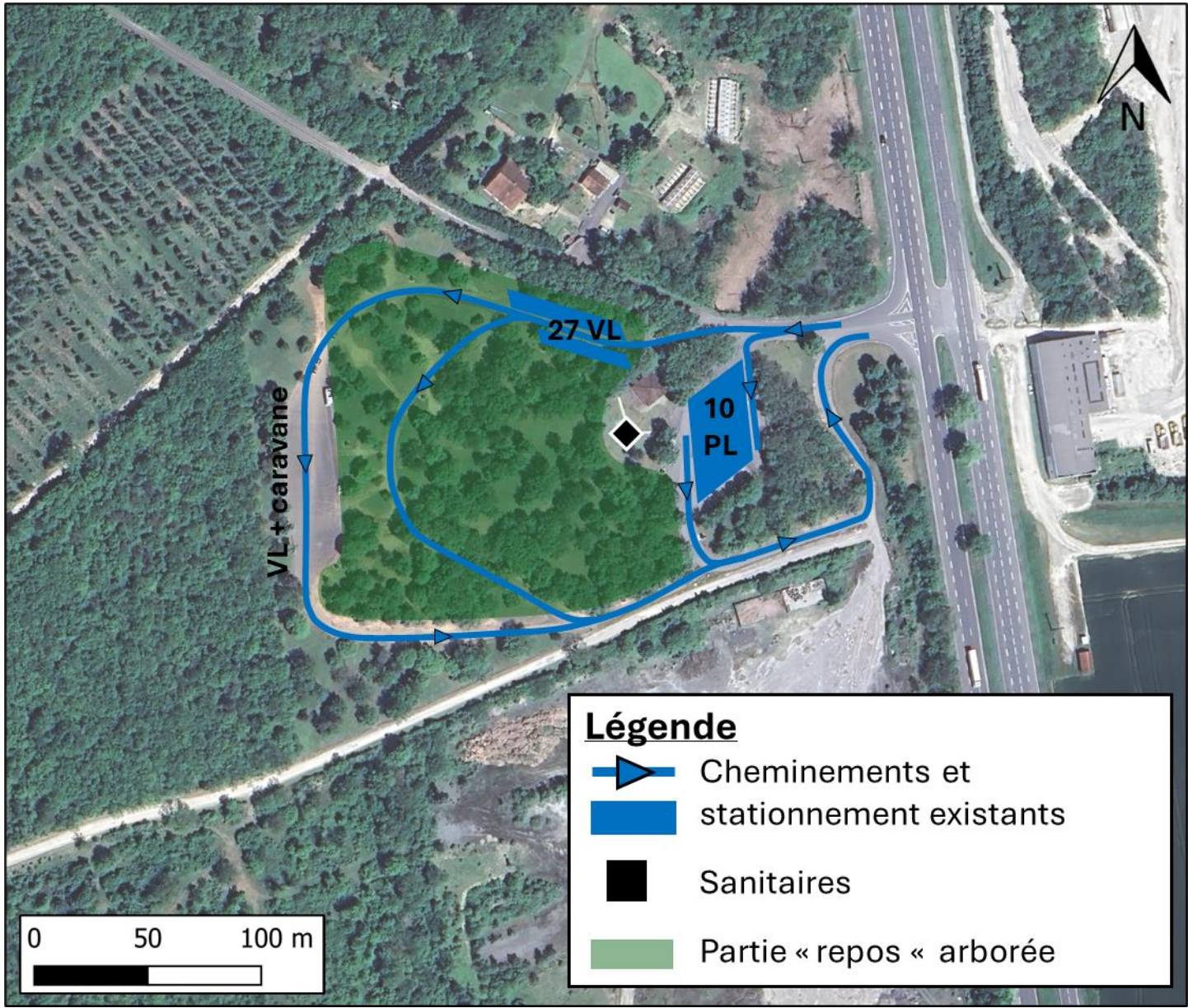


Figure 10 : Ortho-photo annotée de l'aire Ouest - Etat actuel - Source : setec



Figure 11 : Zones de passage des principes d'aménagement de l'aire de repos Ouest de Maine-de-Boixe - Source : setec



4.2 AIRE EST

La zone de passage a été déterminé de façon à :

- Respecter autant que possible l'organisation existante de l'aire ;
- Réutiliser autant que possible les éléments existants de l'aire ;
- Impacter le moins possible les parties arborées de l'aire dédiées au repos.

La zone proposée pour l'agrandissement de l'aire est donc située dans la continuité du parking PL existant, afin d'en proposer une extension.

Une zone de passage pour la reconfiguration des accès à l'aire (bretelles d'entrée / sortie depuis la RN10) est également proposée.

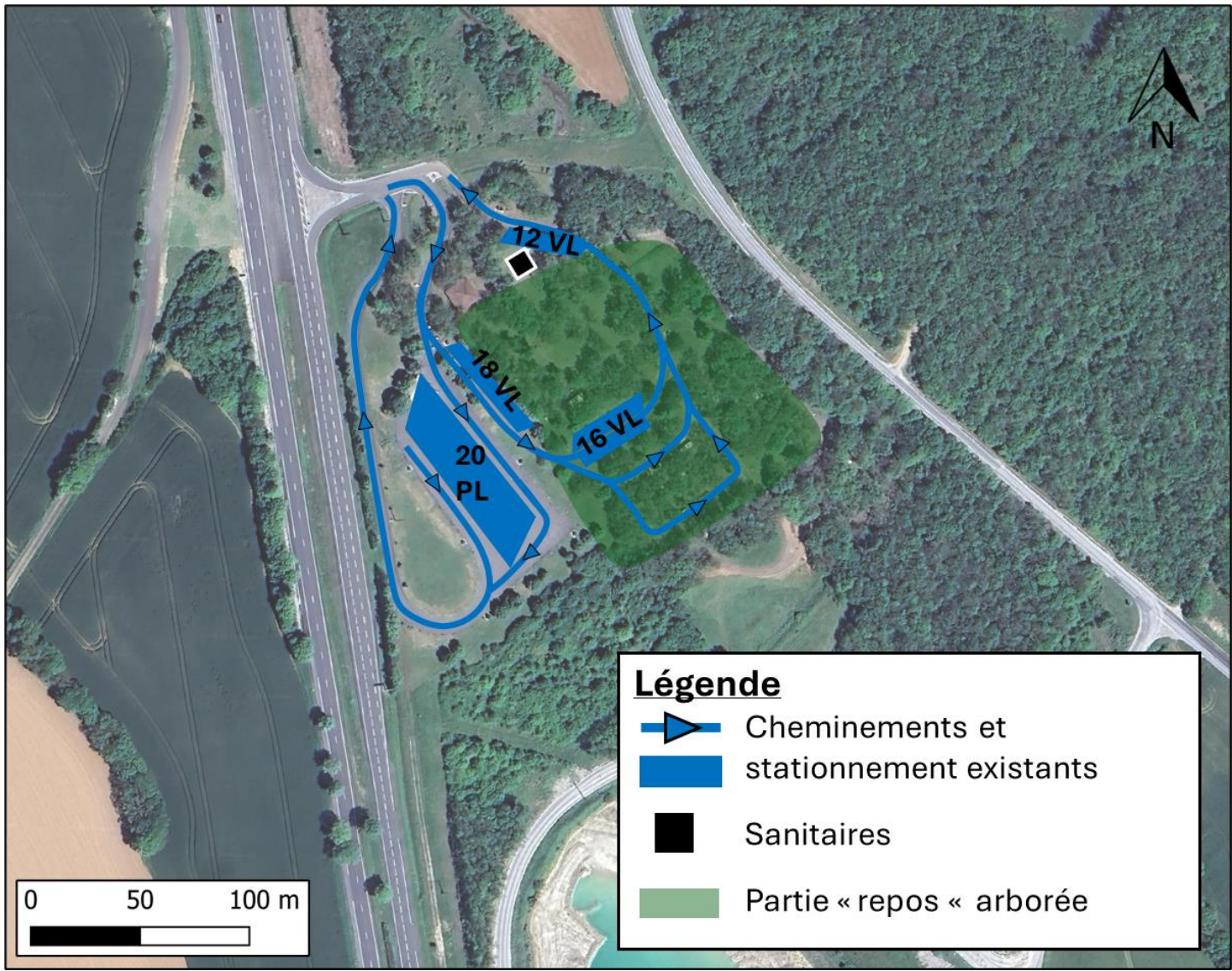


Figure 12 : Ortho-photo annotée de l'aire Est - Etat actuel - Source : setec

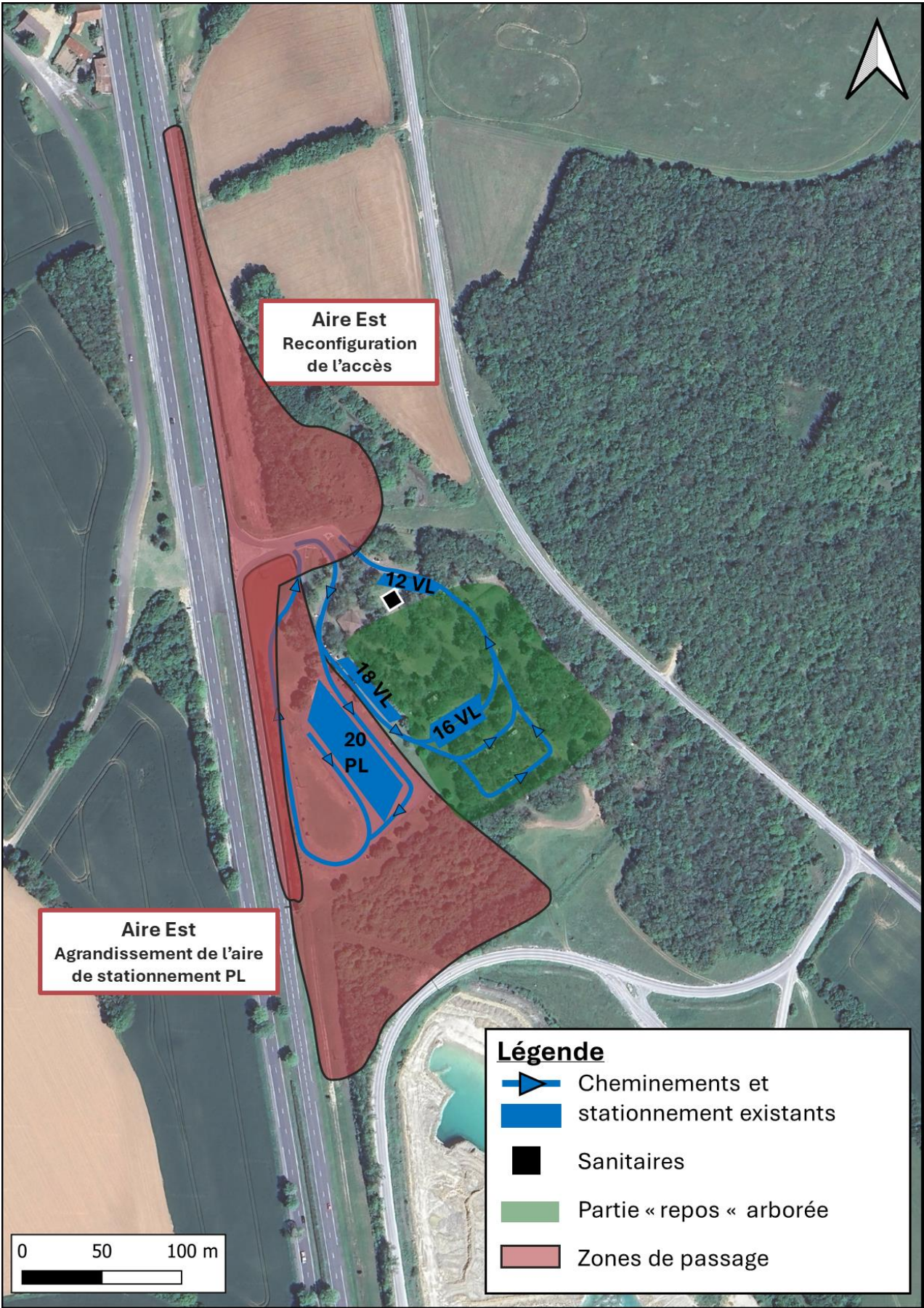


Figure 13 : Zones de passage des principes d'aménagement de l'aire de repos Est de Maine-de-Boixe - Source : setec



## 5 PROPOSITION DE VARIANTES

Quatre variantes d'aménagement sont proposées ci-après dans l'optique d'être étudiées au stade des études d'opportunité (une variante consistant en une combinaison d'aménagement sur chacun des carrefours).

### 5.1 VARIANTE 0

La variante 0 consiste en la suppression des 6 carrefours plans existants sans aménagement complémentaire.

Cette variante comprend également l'aménagement des aires existantes de Maine-de-Boixe Est et Ouest (agrandissement pour obtenir entre 80 et 100 places PL par aire), et la reconfiguration des bretelles d'accès sur la RN10.

### 5.2 VARIANTE 1

La variante 1 consiste en la combinaison des aménagements suivants :

- ▶ Echangeur existant Tourriers Nord : Pas d'aménagement (0. Variante 0) ;
- ▶ Carrefour 1 « Aussac-Vadalle » : Suppression du carrefour plan et création d'un demi-échangeur à l'Ouest pour desserte du secteur « La Belle Cantinière » (1. Variante 1) ;
- ▶ Carrefour 2 « Maine-de-Boixe – Carrière » : Suppression du carrefour plan et création d'un chemin d'exploitation vers le parc éolien depuis la RD40 à l'Est (2. Variante 1)
- ▶ Carrefour 3 « Les Guillauds » : Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire (3. Variante 0) ;
- ▶ Carrefour 4 « Les Nègres – Sud » : Suppression du carrefour plan et création d'un échangeur complet (yc ouvrage) (4. Variante 2) ;
- ▶ Ouvrage de franchissement existant « Les Nègres » : Pas d'aménagement (OA-EXI – Variante 0) ;
- ▶ Carrefour 5 « Les Nègres – Nord » : Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire (5. Variante 0) ;
- ▶ Carrefour 6 « Villegats » : Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement routier de la RN10 (6. Variante 1).

Cette variante comprend également l'aménagement des aires existantes de Maine-de-Boixe Est et Ouest (agrandissement pour obtenir entre 80 et 100 places PL par aire), et la reconfiguration des bretelles d'accès sur la RN10.

### 5.3 VARIANTE 2

La variante 2 consiste en la combinaison des aménagements suivants :

- ▶ Echangeur existant Tourriers Nord : Complément de l'échangeur existant (0. Variante 1) ;
- ▶ Carrefour 1 « Aussac-Vadalle » : Suppression du carrefour plan et création d'une voie latérale (1. Variante 2) ;
- ▶ Carrefour 2 « Maine-de-Boixe – Carrière » : Suppression du carrefour plan et création d'un chemin d'exploitation vers le parc éolien depuis la RD40 au Nord (2. Variante 2)
- ▶ Carrefour 3 « Les Guillauds » : Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement type PI agricole / faune (3. Variante 1) ;
- ▶ Carrefour 4 « Les Nègres – Sud » : Suppression du carrefour plan sans aménagement complémentaire (4. Variante 0) ;
- ▶ Ouvrage de franchissement existant « Les Nègres » : Création d'un échangeur complet éclaté organisé autour de l'ouvrage (OA-EXI – Variante 1) ;
- ▶ Carrefour 5 « Les Nègres – Nord » : Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement mixte agricole / faune (5. Variante 1) ;
- ▶ Carrefour 6 « Villegats » : Suppression du carrefour plan et création d'une voie latérale vers « Les Nègres » (6. Variante 2).

Cette variante comprend également l'aménagement des aires existantes de Maine-de-Boixe Est et Ouest (agrandissement pour obtenir entre 80 et 100 places PL par aire), et la reconfiguration des bretelles d'accès sur la RN10.

### 5.4 VARIANTE 3

La variante 3 consiste en la combinaison des aménagements suivants :

- ▶ Echangeur existant Tourriers Nord : Complément de l'échangeur existant (0. Variante 1) ;
- ▶ Carrefour 1 « Aussac-Vadalle » : Suppression du carrefour plan et création d'une voie latérale (1. Variante 2) ;
- ▶ Carrefour 2 « Maine-de-Boixe – Carrière » : Suppression du carrefour plan et création d'un demi-échangeur à l'Est pour maintien de l'accès au parc éolien (2. Variante 3) ;
- ▶ Carrefour 3 « Les Guillauds » : Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement type PI agricole / faune (3. Variante 1) ;
- ▶ Carrefour 4 « Les Nègres – Sud » : Suppression du carrefour plan et création d'un ouvrage de franchissement mixte agricole / faune (4. Variante 1) ;
- ▶ Ouvrage de franchissement existant « Les Nègres » : Pas d'aménagement (OA-EXI – Variante 0) ;
- ▶ Carrefour 5 « Les Nègres – Nord » : Suppression du carrefour plan et création d'un échangeur complet (yc ouvrage) (5. Variante 2) ;
- ▶ Carrefour 6 « Villegats » : Suppression du carrefour plan, création d'un ouvrage de franchissement routier de la RN10 et création d'une voie latérale vers « Les Nègres » (6. Variante 1+2).

Cette variante comprend également l'aménagement des aires existantes de Maine-de-Boixe Est et Ouest (agrandissement pour obtenir entre 80 et 100 places PL par aire), et la reconfiguration des bretelles d'accès sur la RN10.



ANNEXES

ANNEXE 1 : EXEMPLES DE TRACE PRELIMINAIRE DES DIFFERENTES VARIANTES PROPOSES

Ces annexes ont pour objet de permettre de visualiser des tracés approximatifs des variantes proposées.  
Ces tracés ne sont pas issus d’une construction géométrique respectant les règles de conception en vigueur (rayons des giratoires et des courbes, dimensionnement des bretelles d’entrée / sortie, etc.) et sont proposés à titre purement indicatif pour permettre de visualiser les fonctionnalités offertes par les différents aménagements proposés.

Annexe 1.0 : Tracé préliminaire de la variante 0

Annexe 1.1 : Tracé préliminaire de la variante 1

Annexe 1.2 : Tracé préliminaire de la variante 2

Annexe 1.3 : Tracé préliminaire de la variante 3

ANNEXE 2 : EXEMPLE DE TRACE PRELIMINAIRE DES AMENAGEMENTS PROPOSES POUR LES AIRES DE REPOS

Cette annexe a pour objet de permettre de visualiser les tracés approximatifs des aménagements proposées pour les aires, avec une estimation des places PL envisageables dans ces configurations basée sur des ratios surfaciques.