

	Aménagement de la RN 10 Angoulême - Bordeaux	10/02/2012 DGITM/DIT/ARN
--	--	-----------------------------

Chiffres/Données clés

Envion 100 km

Trafic entre 15 000 et 40 000 veh/j (dont environ 7000 à 8000 poids lourds) selon les sections

La section en Gironde est aménagée à 2x2 voies

La section Reignac-Chevanceaux (environ 11km) est la dernière section qui reste à aménager à 2x2 voies en Charente

Financements retenus en Charente dans le cadre du PDMI :

- mise aux normes de la section Mansle-Tourriers : 1,75M€ ;
- déviation des Chauvauds : 1,3 M€
- achèvement de l'aménagement de la section Petignac-Barbezieux : 5,4M€;
- mise à 2x2 voies de la section Reignac-Chevanceaux : 55M€, pour un projet estimé à 73M€

Synthèse

La RN 10 (Paris – Bordeaux – Hendaye) constitue un axe Nord – Sud reliant Paris à la frontière espagnole. Traversant la France, c'est un axe important pour les échanges économiques.

La RN10 est aujourd'hui aménagée à 2x2 voies sur la quasi-totalité de son tracé entre Poitiers (Vienne) et Saint-André-de-Cubzac (Gironde) et sur la totalité de la section située en Gironde.

L'achèvement de l'aménagement de la RN 10 n'entre pas dans la catégorie des projets de développement qui ont vocation à figurer au schéma national des infrastructures de transport (SNIT), dont la version « projet » a été transmise pour avis au conseil économique, social et environnemental (CESE) en fin d'année dernière. Il n'est pas non plus évoqué dans la fiche ROU6 des routes nationales dont la modernisation est jugée prioritaire. L'aménagement de la RN 10 relève des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) et doit se poursuivre progressivement dans ce cadre.

Au titre du PDMI actuel de la région Poitou-Charentes, quasiment 64 M€, intégralement financés par l'Etat, sont consacrés à la modernisation de la RN 10 en Charente, soit 32% des crédits inscrits au PDMI de la région Poitou-Charente.

Aujourd'hui, la section Petignac-Barbezieux, dont l'achèvement a été financé dans le cadre du PDMI actuel, a été ouverte à la circulation le 17 novembre dernier.

Les principaux travaux d'aménagement restant à réaliser portent aujourd'hui sur la section entre Reignac et Chevanceaux (environ 11km). Cette opération, dont le coût est estimé à environ 73M€, a été retenue au PDMI actuel à hauteur de 55M€. 800 000€ ont été inscrits à la programmation budgétaire 2012 afin de finaliser les dernières acquisitions foncières. Ce projet d'aménagement présente des enjeux environnementaux importants, impactant potentiellement 3 zones classées Natura 2000 et des espèces végétales et animales protégées. Le dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats est en cours d'élaboration et devrait être soumis au conseil national de la protection de la nature très prochainement.

Analyse détaillée

Éléments de contexte

Entre Poitiers (Vienne) et Saint-André-de-Cubzac (Gironde), la RN10 constitue sur plus de 200 km un maillon essentiel du corridor atlantique, notamment eu égard à l'importance du trafic poids lourd qui parcourt cet axe. Ainsi, en 2009, on dénombrait, entre Poitiers et Angoulême, entre 14 000 et 40 000 veh/j suivant les sections (dont environ 5 000 poids lourds) et, au Sud d'Angoulême, entre 17 000 et 32 000 veh/j suivant les sections (dont environ 7 000 à 8 000 poids lourds).

Cet axe a été classé parmi les Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (GLAT) définies par le Schéma Directeur routier approuvé par décret du 1er avril 1992.

La décision ministérielle du 26 avril 1994, valant approbation de la première phase du dossier d'avant-projet sommaire d'itinéraire, a arrêté comme parti d'aménagement à long terme de l'itinéraire sa mise à 2x2 voies avec carrefours dénivelés et statut de route express. Ce parti d'aménagement a par la suite été confirmé par deux décisions ministérielles, une première en date du 21 mars 1997 valant approbation de la deuxième phase du dossier d'avant-projet sommaire d'itinéraire pour la section Angoulême- Saint-André-de-Cubzac, et une seconde en date du 27 septembre 1997 valant approbation de la deuxième phase du dossier d'avant-projet sommaire d'itinéraire pour la section Poitiers-Angoulême. Les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN10 au sud d'Angoulême ont été déclarés d'utilité publique par décret en date du 21 avril 1999, ceux relatifs à l'aménagement de la RN10 entre Poitiers et Angoulême l'ont été par décret en date du 15 juin 1999.

Depuis, les travaux se sont poursuivis au titre des volets routiers des contrats de plan Etat-région successifs. Aujourd'hui, la quasi-totalité de l'itinéraire dans le département de la Charente a été aménagée à 2x2 voies, à l'exception de la section comprise entre Reignac et Chevanceaux (environ 11km). Des travaux de mise aux normes restent encore à réaliser sur quelques sections, et singulièrement sur celle située entre Mansles et Tourriers.

RN 10 et SNIT

L'aménagement de la RN10 n'entre pas dans la catégorie des projets de développement qui ont vocation à figurer au schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Les projets concernés sont en effet ceux qui sont de nature à créer des nouvelles fonctionnalités à grande échelle et notamment à avoir une incidence sensible sur l'expression de la mobilité et les reports modaux. Les projets qui visent à une adaptation des infrastructures existantes – c'est le cas de l'aménagement de la RN10 dans le département de la Charente – pour répondre à des problèmes régionaux de desserte du territoire, de sécurité, de nuisances, de congestion ou encore d'intégration environnementale mais qui ne viennent pas créer de nouvelles fonctionnalités et influencer à grande échelle les comportements avec induction de nouveaux trafics ou des reports modaux n'ont pas vocation à être évoqués explicitement dans le schéma. Seules les orientations qui doivent les gouverner figurent dans le document.

La RN 10 n'est pas non plus évoquée dans la fiche ROU6 du SNIT au titre des routes nationales dont la modernisation est jugée prioritaire. L'aménagement de la RN 10 relève aujourd'hui des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) qui succèdent au volet routier des contrats de plan Etat-région et doit se poursuivre progressivement dans ce cadre, en cohérence avec les orientations qui sont retenues au SNIT.

Au titre du PDMI actuel de la région Poitou-Charentes, quasiment 64 M€, intégralement financés par l'Etat, sont consacrés à la modernisation de la RN 10 en Charente, soit 32% des crédits inscrits au PDMI de la région Poitou-Charente. En particulier, dans ce cadre, 55M€ sont prévus pour l'aménagement de la section entre Reignac et Chevanceaux (environ 11km) dont les acquisitions foncières sont aujourd'hui en voie de finalisation.

Détails des principales opérations concernant la RN 10 en Charente

Section Reignac-Chevanceaux

Cette opération concerne l'aménagement à 2x2 voies de la RN 10 sur environ 11km, de l'extrémité Sud de la déviation de Reignac à la limite sud du département de la Charente. En 2009, on dénombrait sur cette section un trafic important d'environ 20 000 veh/j, dont plus de 40% de poids lourds.

Ce projet d'aménagement vise à :

- améliorer le niveau de service de cette infrastructure routière pour notamment réduire son caractère accidentogène et améliorer la sécurité des usagers ;
- garantir de bonnes conditions de circulation et fiabiliser les temps de parcours ;
- réduire les nuisances pour les riverains de l'axe, notamment en traversée de bourgs ;
- favoriser le développement économique local.

Elle se décompose en trois parties qui sont, du Nord vers le Sud :

- un tronçon en tracé neuf en parallèle de la RN10 existante coté Est depuis Reignac sur 2,8km;
- un tracé neuf sur environ 4,2 km entre la RD2 et la RD131;
- une section en tracé neuf en parallèle de la RN10 existante, tout d'abord côté Est sur 2,2 km puis par l'Ouest sur 2 km jusqu'à la jonction avec la déviation de Chevanceaux.

Le projet inclut également la réalisation d'une aire de repos sur la commune de Touvérac.

Cette opération a été déclarée d'utilité publique par décret en date du 21 avril 1999 dont les effets ont été prorogés pour 10 ans par décret en date du 20 avril 2009.

Elle est aujourd'hui évaluée à environ 73 M€. Un financement à hauteur de 55M€ a été retenu pour cette opération dans le cadre du Programme de Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI) actuel.

A ce jour, la quasi-totalité des acquisitions foncières nécessaires au projet a pu être réalisée. 800 000€ de crédits ont été retenus à la programmation budgétaire de l'année 2012 afin notamment de finaliser les acquisitions foncières.

Ce projet d'aménagement présente aujourd'hui des enjeux environnementaux importants. Ainsi, il intercepte la zone Natura 2000 « Haute vallée de la Seugne

en amont de Pons et affluents » - établie par arrêté ministériel du 27 mai 2009- et passe au droit de deux autres : « Landes de Touverac Saint Vallier » - établie par arrêté ministériel du 9 août 2006- et « Vallée du Lary et du Palais » - établie par arrêté ministériel du 22 août 2006. Il convient de relever que les zones Natura 200 ont été constituées postérieurement à la déclaration d'utilité publique du projet. Des espèces végétales et animales protégées inscrites à l'annexe II de la Directive Habitat sont également présentes sur le tracé du projet.

Compte-tenu de ces enjeux, un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées est en cours d'élaboration par la DREAL Poitou-Charente, maître d'ouvrage du projet. Il devrait être soumis au Conseil National de Protection de la Nature (CNP) début 2012. En parallèle, un comité de suivi des mesures compensatoires présidé par le préfet de département a été institué en octobre 2011 et des contacts étroits sont entretenus avec les collectivités afin de bénéficier de leur concours pour les négociations foncières qui devront être menées en lien avec les mesures compensatoires à mettre en œuvre dans le cadre du projet.

Section Petignac-Barbezieux :

L'aménagement de la RN10 entre Petignac et Barbezieux s'inscrit dans le cadre de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN10 entre Rouillet et Barbezieux. Un premier tronçon entre Rouillet-sud et Petignac a été mis en service en 2006.

Les travaux de la section Petignac – Barbezieux d'une longueur de 10,75 km, se décomposent en :

- 5,75 km en tracé neuf de l'origine à Petignac jusqu'au lit majeur de la rivière le Né au lieu-dit « le Pontil » : cette section a été mise en service en décembre 2008 ;

- 5 km en aménagement sur place (doublement de la RN actuelle). Cette section a été ouverte à la circulation le 17 novembre 2011. A ce jour, il ne reste à mettre en service que la bretelle Sud-Est de l'échangeur de Pont-à-Brac.

Cette opération, évaluée à environ 64M€, a été financée à hauteur de 58,70 M € dans le cadre du contrat de plan Etat-région 2000-2006, le solde de financement nécessaire à l'achèvement de l'opération -soit 5,4M€- ayant été retenu au Programme de Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI) actuel.

Mise aux normes de la section Mansle-Tourriers :

Cette opération vise essentiellement à traiter les carrefours plans aménagés entre Mansle et Tourriers, afin de rendre cette section compatible avec les normes relatives aux routes express et en réduire le caractère accidentogène. Elle a été déclarée d'utilité publique par décret du 15 juin 1999 (cf.ci-dessus).

Elle est scindée en deux phases :

la première phase consiste à déniveler deux carrefours plans entre l'extrémité Sud de la déviation de Mansle et la RD 40 Est ainsi qu'à compléter le demi-échangeur Sud de la déviation de Mansle. Le coût de cette première phase était initialement estimé à environ 4,9 M€ TTC ;

la seconde phase prévoit la suppression de deux carrefours plans entre la RD40 Est et l'extrémité Nord de la déviation de Tourriers, ainsi que le complément du demi-échangeur Nord de la déviation de Tourriers. Le coût de cette phase est, pour sa part, estimé à 1,1 M€.

Un enjeu fort du projet, auquel le maire de Mansle M.Harmand est particulièrement sensible, est de ne pas générer d'augmentation du trafic de poids lourds en traversée de la commune.

Un financement de 4,6M€ figurait pour cette opération au titre du contrat de plan Etat-région 2000-2006 auxquels s'ajoutent 1,75M€ prévus au PDMI actuel. Pour autant, il ressort des études et investigations conduites que les financements retenus à ce jour ne devraient pas être suffisants pour réaliser intégralement cette opération : ainsi, les reconnaissances archéologiques préalables ont décelé des vestiges susceptibles de nécessiter des fouilles, retardant le lancement des travaux et contribuant à renchérir le coût du projet. Il est donc probable que seule la première phase de l'opération puisse être réalisée dans le cadre du PDMI.

Lors de études de détail, il est également apparu que le demi-échangeur Sud de la déviation de Mansle et ses bretelles venaient s'insérer dans un secteur présentant des enjeux environnementaux particulièrement importants. Notamment, le demi-échangeur serait aménagé dans la zone Natura 2000 « Vallée de la Charente en amont d'Angoulême » et pourrait notablement impacter des parcelles sur lesquelles les investigations menées dans le cadre des autorisations loi sur l'eau ont relevé la présence d'espèces végétales fortement protégées au niveau européen. Cette situation pouvant poser de sérieux problèmes (notamment difficultés à obtenir les autorisations complémentaires nécessaires), une étude a été engagée pour examiner un nouveau positionnement des bretelles de l'échangeur et les solutions techniques possibles (au titre desquelles figure notamment l'aménagement de l'accès permettant de desservir la base « travaux LGV de Villognon » réalisé par le concessionnaire de la LGV Tours-Bordeaux, COSEA).

Le projet soulève également des difficultés en terme de maîtrise foncière, la déclaration d'utilité publique du projet étant échue. En conséquence, si des adaptations devaient s'avérer nécessaires et conduire à des acquisitions foncières, celles-ci ne pourront être réalisées qu'à l'amiable ou nécessiteront la prise d'une nouvelle déclaration d'utilité publique.

Déviation de Chauvaud

La section courante de cette opération de 5,8km a été ouverte à la circulation en août 2006. Depuis, le dispositif d'échanges a été réalisé et les négociations sont en cours concernant les modalités de transfert de l'ancienne RN dans le réseau local. 1,3M€ ont été retenus au PDMI actuel pour finaliser les derniers travaux.

Eléments de langage

L'Etat attache une grande importance à l'aménagement de la RN 10.

Cet aménagement doit se poursuivre dans le cadre des programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) qui succèdent au volet routier des contrats de plan Etat-région.

Au titre du PDMI actuel de la région Poitou-Charentes, quasiment 64 M€, intégralement financés par l'Etat, sont consacrés à la modernisation de la RN 10 en Charente, soit 32% des crédits inscrits au PDMI de la région Poitou-Charente.