

# Contribution du service instructeur

## à l'avis de l'Autorité environnementale pour les projets

### MÉTHODE D'ÉLABORATION

Contribution du 18/12/2023  
Dossier de demande d'autorisation environnementale  
pour la mise en 2x2 de la RN141 « Chasseneuil-Roumazières »

#### OBJECTIFS DE LA CONTRIBUTION :

La contribution du service instructeur est attendue sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement a été pris en compte, au regard :

- des enjeux principaux pour le territoire,
- de la sensibilité de ces enjeux vis-à-vis des impacts attendus pour le projet.

Les thématiques ayant déjà fait l'objet d'une contribution par une direction (DDT...), une agence (ARS...), un service (DREAL-SPN...) n'ont pas à être repris dans la contribution du service instructeur. Toutefois, le service instructeur peut s'il l'estime nécessaire illustrer cette contribution avec ses éléments de connaissance du contexte.

#### CONTENU DE LA CONTRIBUTION

### I. Caractéristiques du projet

→ Rappel historique succinct

L'aménagement en 2 x 2 voies de la route nationale n°141 reliant Chasseneuil-sur-Bonnieure à Etagnac a été déclaré d'utilité publique par décret du 6 janvier 2000. Dans le département de la Charente, cet aménagement s'est déroulé en plusieurs tronçons successifs :

- > Exideuil-sur-Vienne (Chabanais) / Etagnac ; autorisé (Loi sur l'Eau) par arrêté inter-préfectoral du 25 mai 2009 ; en exploitation
- > Roumazières / Exideuil-sur-Vienne ; autorisé (Loi sur l'Eau) par arrêté préfectoral du 16 février 2018 ; en cours d'aménagement
- > Chasseneuil-sur-Bonnieure / Roumazières ; **objet de la demande d'autorisation environnementale**

→ Présentation rapide du projet

Le projet consiste à aménager la route nationale n°141 en voie rapide à 2 x 2 voies. Le tronçon concerné présente une longueur d'environ 9 km. Le projet comporte également la création d'une aire de repos sur la commune de Nieuil (95 places de poids lourds, 10 places pour camping-car et 32 véhicules légers).

→ Contexte de la demande d'autorisation :

Le projet est sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL Nouvelle-Aquitaine (SDIT/DIRNP).

Le tronçon fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale, intégrant une demande de dérogation à la destruction des espèces protégées et de leurs habitats.

Le dossier a été soumis à un premier avis de l'Ae en décembre 2022. Le dossier, et notamment, l'étude d'impact, a été jugé trop incomplet pour assurer la complète information du public et sa participation lors de l'enquête publique. L'Ae a souhaité être de nouveau saisie pour pouvoir émettre un avis complet sur le dossier modifié.

Le maître d'ouvrage a choisi de reprendre complètement le dossier de demande d'autorisation, y compris l'étude d'impact, en y intégrant les volets attendus par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Parallèlement à votre saisine, le projet sera également soumis, une nouvelle fois, à l'avis du Conseil National pour la Protection de la Nature.

La RN141 constitue un maillon important de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), qui figure au titre des grands axes routiers européens sous le n°E 603. L'intérêt de cet itinéraire et de son amélioration est donc national voire international. Cet axe assure le maillage Est-Ouest avec les grands axes Nord-Sud, notamment l'A20 et la RN10.

Localement, la réalisation de ce dernier tronçon est très attendue (nombreux panneaux en bord de route « à quand la 2 x 2 voies ? » et articles de presse réguliers...). Il permettra une continuité en 2 x 2 voies sur près de 100 km (de Limoges jusqu'à Hiersac à l'ouest d'Angoulême), dans un contexte de trafic routier dense avec une importante proportion de poids-lourds.

## **II. Localisation du projet / identification des enjeux principaux sur la base de l'état initial**

→ points de vigilance :

Le dossier actualisé comporte une étude d'impact complète, reprenant les volets attendus par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Les enjeux environnementaux majeurs de ce projet (eau, milieux aquatiques et biodiversité) ont fait l'objet d'inventaires complémentaires qui ont permis une meilleure appréciation des impacts.

En outre, suite à des dysfonctionnements dans la gestion des eaux pluviales, en phase chantier, sur le tronçon précédent (voir aussi contribution du syndicat Bandiat-Tardoire-Bonnieure), le maître d'ouvrage a prévu un dimensionnement à la hausse des dispositifs de régulation des eaux pluviales en phase chantier.

Concernant les aspects « espèces protégées », le dossier initial avait fait l'objet de plusieurs demandes de compléments de la part de la DREAL-Service Patrimoine Naturel. Le CNPN a pointé, en novembre 2022, un déficit de pression d'inventaires et la nécessité de revoir les mesures compensatoires. Le maître d'ouvrage a donc modifié et complété son dossier en conséquence. Le projet sera proposé une nouvelle fois au CNPN. En cas d'avis défavorable, le projet sera soumis à l'avis conforme du ministre.

## **III. Type et caractéristiques des impacts notables associés aux enjeux principaux**

→ points de vigilance :

La gestion des eaux pluviales, notamment en phase chantier reste sensible de par l'ampleur et la nature du projet.

L'opération comporte 13 ouvrages hydrauliques et un viaduc pour le franchissement de la Bonnieure. Les principes des ouvrages de franchissement sont décrits et prennent en compte les exigences de continuité écologique aux abords des cours d'eau (cadres avec création de banquettes).

Le franchissement de la Bonnieure impliquera le doublement du viaduc existant. Les piles de ce viaduc n'interceptent pas le lit mineur. L'étude hydraulique conclut que le doublement du viaduc n'engendrera aucun changement sur le champ d'inondation de la crue centennale (crue de référence selon le PPRI). Seuls des effets limités sur les vitesse et hauteur d'écoulement seraient à prévoir, mais uniquement à proximité immédiate des piles.

L'identification des zones humides s'appuie sur une méthodologie convaincante. Le dossier a également pris en compte les incidences directes (destruction) et indirectes (perte de fonctionnalité par assèchement) du projet sur les zones humides. Le tronçon objet de la demande altérera 2,20 ha de zones humides (non situées dans des zonages environnementaux en lien avec la biodiversité : Natura 2000, ZNIEFF, Réserves...). A noter que le tronçon précédent a induit une destruction directe de près de 20 ha de zones humides (pour un linéaire routier comparable de 12 km).

→ conclusion : les impacts sont identifiés et leur hiérarchisation semble cohérente avec le diagnostic.

#### **IV. Mesures ERC associées aux impacts**

→ points de vigilance :

- Mise en œuvre de la séquence ERC

> La démarche d'évitement s'est basée en premier lieu sur une analyse comparative de 3 tracés au sein de l'enveloppe définie par la DUP. Les enjeux « Eau et Milieux aquatiques » ont été pris en compte dans les choix retenus. Aucune option retenue n'a été plus défavorable aux enjeux « Eau et milieux aquatiques » au bénéfice d'autres enjeux qui auraient pu être considérés comme plus importants.

> Les mesures de réduction d'impact sont claires. A noter que la gestion des eaux pluviales en phase chantier a évolué en cours d'instruction (dimensionnement des bassins pour une pluie de retour 5 ans, alors qu'elle était de 2 ans dans le projet initial), en lien avec des problématiques qualitatives rencontrées sur le tronçon précédent.

> Les mesures compensatoires en lien avec l'eau et les milieux aquatiques sont dimensionnées de manière cohérente avec l'analyse des impacts et l'évaluation des pertes fonctionnelles (mesures MC03 : restauration de 5,90 ha zones humides, restauration de plus de 165ml de cours par reméandrage et effacement d'étang, et MC04 : création de mares). Les travaux engagés et leur localisation sont précisés.

- Programme de suivi des mesures

> Les modalités de suivi des mesures de réduction et de compensation sont décrites. Les mesures compensatoires feront l'objet, après validation de l'éligibilité du site à la compensation, d'un diagnostic et d'une proposition de plan de gestion.

> Au-delà des mesures compensatoires, le suivi qualitatif des cours d'eau est prévu (notamment prélèvements amont/aval hebdomadaire en phase travaux sur 11 paramètres).

→ conclusion : Les mesures proposées par le pétitionnaire sont cohérentes et adaptées aux enjeux. En fonction des remarques émises dans le cadre de la poursuite de l'instruction (avis de l'Autorité environnementale, avis du Conseil National de la Protection de la Nature, enquête publique), un renforcement des mesures pourra être intégré dans le projet d'arrêté préfectoral d'autorisation.

---

#### **PIÈCES À JOINDRE À LA CONTRIBUTION**

→ les contributions obtenues