



Autorité environnementale

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale
sur la RN141 – section Chasseneuil-sur-Bonnieure –
Roumazières-Loubert et aire de repos de
Roumazières-Loubert (16)**

n°Ae : 2022-113

Avis délibéré n° 2022-113 adopté lors de la séance du 26 janvier 2023

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 26 janvier 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la RN141 – section Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert et aire de repos de Roumazières-Loubert (16).

Ont délibéré collégalement : Hugues Ayphassorho, Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Véronique Wormser.

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Louis Hubert, Éric Vindimian

* *

*

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète de la Charente, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 18 novembre 2022.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 5 décembre 2022 :

- la préfète de la Charente,
- le directeur général de l'agence régionale de santé Nouvelle-Aquitaine.

Sur le rapport de François Vauglin, qui s'est déplacé sur site le 9 janvier 2023 et après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément au V de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

Synthèse de l'avis

La route Centre-Europe-Atlantique (RCEA), accidentogène et qui supporte un fort trafic de poids lourds, a été mise à 2x2 voies entre Angoulême et Limoges (RN141) à l'exception d'une vingtaine de kilomètres entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne. L'aménagement entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne est actuellement en travaux. L'État, représenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Nouvelle-Aquitaine, porte l'aménagement à 2x2 voies de la portion de 9 km située entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert (16).

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont l'impact sur la biodiversité et la rupture des continuités écologiques, la préservation des zones humides, la consommation de sols naturels et agricoles, les altérations du paysage, l'augmentation des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et nuisances liées au trafic routier (air, eaux et milieux aquatiques, ambiance sonore).

Le dossier vise à obtenir une autorisation environnementale pour réaliser les travaux. Il se limite à un volet au titre de la législation sur l'eau, un volet dédié aux espèces protégées et un bref fascicule qui actualise trop partiellement une étude d'impact de 1998, non jointe, préparée pour la déclaration d'utilité publique du projet. Il manque dans le dossier certaines parties importantes qui doivent figurer dans une étude d'impact selon le code de l'environnement. Les hypothèses et niveaux de trafic projetés varient d'une partie à l'autre du dossier.

L'Ae considère que les insuffisances du dossier ne permettent pas d'assurer la complète information du public et sa participation lors de l'enquête publique.

En dépit de cette situation, l'Ae émet dans l'avis détaillé quelques observations portant sur les seuls éléments présentés.

Le présent avis est donc partiel et ne saurait être considéré comme constituant un avis complet de l'Ae sur l'étude d'impact du projet, puisque celle-ci qui reste à produire.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

La « route Centre–Europe–Atlantique » (RCEA) constitue une liaison transversale est – ouest qui relie la façade atlantique et la vallée de la Saône. La RN141 constitue l'une des branches occidentales de la RCEA, entre Saintes et Limoges. Cette route est un axe de transit majeur mais aussi de desserte locale. Elle supporte un fort trafic de poids lourds et présente en certains endroits une accidentalité élevée. L'axe, long de plusieurs centaines de kilomètres, a déjà été aménagé à 2x2 voies sur plusieurs de ses parties.

À la suite du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) de Mende le 12 juillet 1993, l'État s'est engagé à mettre en œuvre un programme d'accélération de la réalisation de plusieurs axes dont la RCEA. Dans ce cadre, le tronçon de la RN141 Chasseneuil-sur-Bonnieure – Limoges a fait l'objet d'un avant-projet sommaire d'itinéraire (APSI) de mise à 2x2 voies qui a été approuvé par décision ministérielle du 17 février 1998. Une enquête publique a été organisée, et le décret du 6 janvier 2000 a déclaré d'utilité publique (DUP) le projet², ce qui a permis d'acquérir la maîtrise foncière nécessaire. Le dossier indique qu'une étude d'impact avait été produite à l'époque, mais elle n'est pas jointe. Il n'y a pas eu d'avis de l'Ae, créée postérieurement, sur cette étude d'impact. Le décret de DUP a été prorogé le 30 décembre 2009 jusqu'au 7 janvier 2020, puis le 12 décembre 2019 jusqu'au 6 janvier 2026.

À ce jour, la seule section de la RN141 entre Limoges et Angoulême qui n'est pas à 2x2 voies, est d'une longueur d'environ 19 km (21 km selon certaines parties du dossier), est comprise entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne dans la Charente (voir figures 1 et 2 ci-après).

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) de Nouvelle-Aquitaine présente l'aménagement à 2x2 voies de cette route sur environ 9 km entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert³ ainsi que la réalisation d'une aire de repos sur la commune de Nieuil. Elle en assure la maîtrise d'ouvrage.

² Décret du 6 janvier 2000 « déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Étagnac dans le département de la Charente et entre Saint-Junien et La Barre-Ouest et entre La Barre-Est et Le Breuil-Ouest dans le département de la Haute-Vienne, portant mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des communes de Roumazières-Loubert, Chabanais, Saint-Brice-sur-Vienne, Saint-Victournien et Verneuil-sur-Vienne, conférant le caractère de route express à l'ensemble des sections de la RN141 comprises entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et la RD20 à Verneuil-sur-Vienne, d'une part, et, en vue de la création d'un échangeur à Taponnat-Fleurignac dans le département de la Charente, d'autre part, modifiant le décret du 12 septembre 1996 en tant qu'il a déclaré d'utilité publique les travaux d'aménagement de la RN141 et lui a conféré le caractère de route express ». Le statut de route express interdit son accès notamment aux cycles, cyclomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur et véhicules ne pouvant atteindre 40 km/h. Il exonère de l'obligation de prévoir un aménagement cyclable.

³ Cette commune s'appelle depuis le 1^{er} janvier 2019 Terres-de-Haute-Charente. Elle est née de la fusion des communes de Genouillac, Mazières, La Péruse, Roumazières-Loubert et Suris.



Figure 1 : La RN141 entre Angoulême et Limoges.
Le secteur du projet est indiqué par le rond orange (source : Géoportail 2023).



Figure 2 : Secteur compris entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne, via Roumazières-Loubert (source : Géoportail 2023).

La partie située entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne, dans la continuité à l'est de l'opération présentée, est actuellement l'objet de travaux (pointillés blancs et rouges sur les figures 1 et 2). L'aménagement foncier, agricole et forestier associé a fait l'objet d'un avis de l'Ae le 21 février 2018⁴. Le rapporteur du présent avis n'a pas été en mesure de retrouver d'autres avis d'autorité environnementale sur les opérations comprises entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne. Le présent avis serait ainsi le premier portant sur ce projet.

⁴ [Avis délibéré de l'Autorité environnementale n° 2017-088 sur l'aménagement foncier, agricole et forestier \(AFAF\) de Roumazières-Loubert, la Péruse et Suris avec extension sur Exideuil et Genouillac \(16\).](#)

À tout le moins, il convient de considérer l'ensemble de ces deux opérations, qui achèvent la mise à 2x2 voies de la RN141 entre Limoges et Angoulême, comme un projet au sens du code de l'environnement. Il est d'ailleurs à souligner que de nombreux passages du dossier considèrent les deux opérations comme constitutives d'un projet unique sans que cela se traduise systématiquement dans la présentation des impacts et des mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC).

L'Ae recommande de faire porter l'étude d'impact sur le projet constitué de la mise à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne.

1.2 Présentation de l'opération entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert

L'opération sera réalisée par la création d'une nouvelle voirie, celle qui existe ne servant alors plus qu'à la desserte locale. La vitesse limite autorisée sera de 110 km/h. Les communes traversées sont, outre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert, Lussac, Suaux et Nieuil.

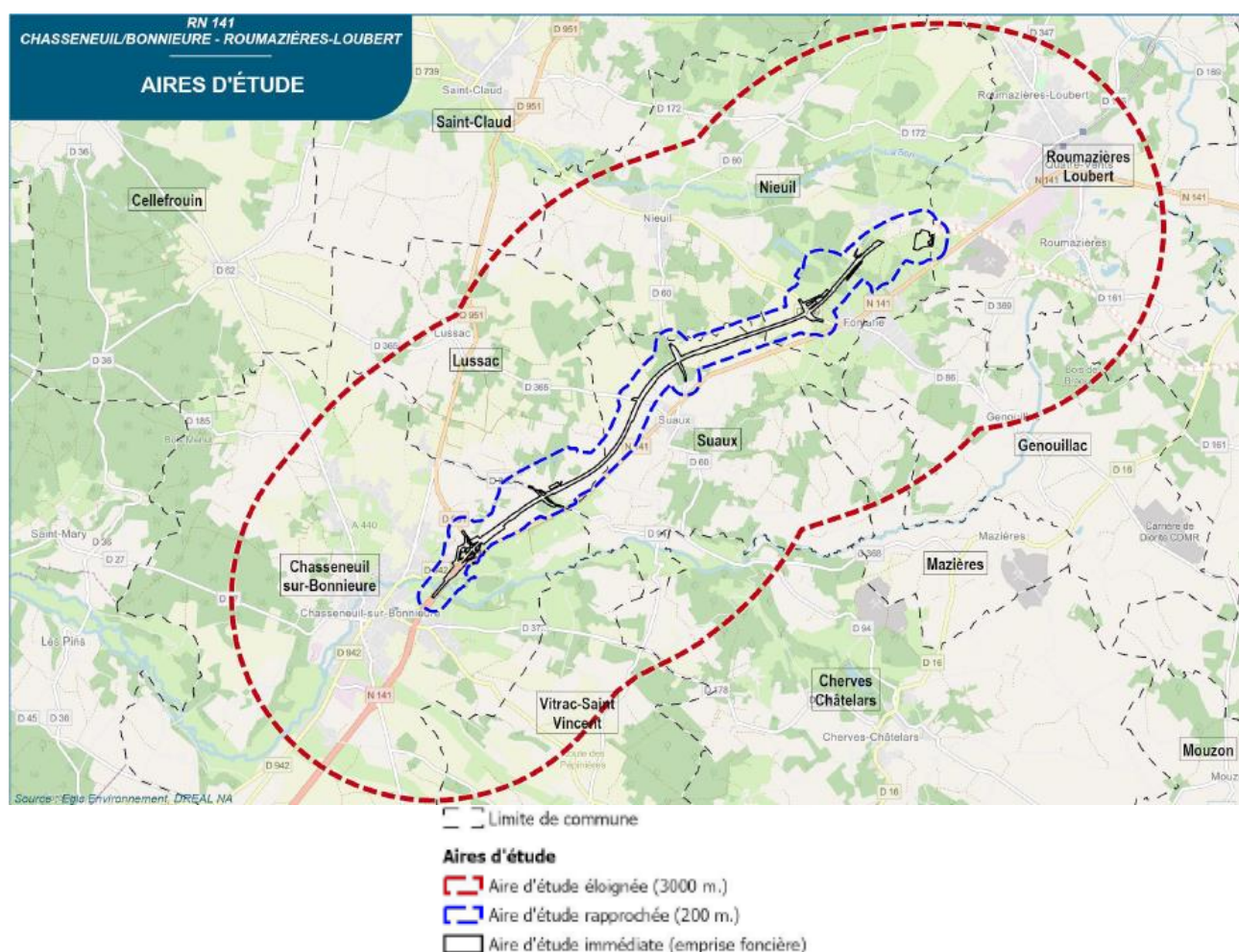


Figure 3 : Schéma des opérations présentées. Elles se connectent à l'est à l'infrastructure en cours de travaux entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne (source : dossier).

Divers ouvrages de franchissement seront construits : le doublement du viaduc sur la Bonnieure, deux ouvrages cadres avec radier enterré sur le ruisseau de Fontafie et sur celui de Maison Neuve, et des buses et cadres pour rétablir les autres écoulements. Sept bassins multifonctions étanches sont prévus, pour recueillir les eaux pluviales de la plateforme routière et les traiter, piéger une

éventuelle pollution accidentelle et écrêter les débits avant rejet au milieu. Les voiries secondaires seront rétablies, quatre ouvrages d'art routiers (deux inférieurs, deux supérieurs) étant programmés à cette fin. De plus, 43 passages pour la petite faune sont prévus.

L'emprise du projet (aire d'étude immédiate) représente environ 91 ha. Les travaux généreront un volume de déblais estimé à 363 000 m³ et les remblais prévus représentent 295 000 m³. Le volume excédentaire (68 000 m³) sera utilisé pour réaliser des merlons « paysagers », non décrits ni cartographiés. Ce calcul laisse entendre que la totalité des déblais seront réutilisables, ce qui est rarement le cas. En outre, il a été indiqué par oral au rapporteur que l'opération en cours entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne était excédentaire en matériaux, et que ceux-ci étaient mis en réserve pour être réutilisés entre Roumazières-Loubert et Chasseneuil-sur-Bonnieure.

L'Ae recommande d'affiner le bilan déblais / remblais du projet Chasseneuil-sur-Bonnieure / Exideuil-sur-Vienne, de préciser le devenir des matériaux excédentaires de ce projet et d'évaluer leurs impacts.

Le coût du projet est estimé à 224,1 millions d'euros (M€) TTC en valeur 2010, dont 93,6 M€ pour l'opération présentée. La mise en service de cette dernière est prévue pour fin 2028.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier vise à obtenir une autorisation environnementale au titre de la « législation sur l'eau »⁵ permettant de déroger au régime de protection de certaines espèces et de leurs habitats⁶.

Le projet étant susceptible d'affecter des sites Natura 2000, le dossier comporte une évaluation des incidences à ce titre⁷, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement. Elle est correctement menée et conduit à l'absence d'incidences, ce qui n'appelle pas d'observation de l'Ae.

Le dossier n'indique pas si des installations classées au titre de la protection de l'environnement (ICPE)⁸ seront nécessaires pour le chantier – ce qui semble probable : ces ICPE peuvent être des centrales à béton, à enrobé, des sites d'entreposage de matériaux, etc. En conséquence, une mise à jour de l'étude d'impact sera nécessaire ainsi qu'une nouvelle consultation du public. Pour son information du public et sa participation, il aurait été préférable que l'enquête publique concerne toutes ces procédures et que les dossiers correspondants soient présentés ensemble.

⁵ Articles L. 214-1 et R. 214-1 et suivants du code de l'environnement.

⁶ Articles L. 411-1 et suivants du code de l'environnement.

⁷ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁸ Articles L. 511-1 et suivants du code de l'environnement.

Une commission intercommunale d'aménagement foncier est citée par le dossier, il apparaît des éléments fournis à l'Ae qu'elle a été installée et a décidé que serait réalisé un aménagement foncier, agricole, forestier et environnemental (Afafe) avec inclusion d'emprise⁹.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- l'impact sur la biodiversité et la rupture des continuités écologiques,
- la préservation des zones humides,
- la consommation de sols naturels et agricoles,
- les altérations du paysage,
- l'augmentation des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre,
- les pollutions et nuisances liées au trafic routier (air, eaux et milieux aquatiques, ambiance sonore).

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Observations de portée générale

Le dossier présenté comporte essentiellement un volet par procédure (espèces protégées et loi sur l'eau), un dossier de « demande d'autorisation environnementale » incluant une note de présentation non technique de la demande, et un bref fascicule (30 pages, non daté) intitulé « *Actualisation des études d'impact de l'aménagement dans le cadre du dossier d'autorisation environnemental[e] unique* ». Il se réfère à une étude d'impact de 1998, non jointe¹⁰, et comporte cinq annexes : la dernière prorogation de la DUP, une étude des trafics sur le giratoire de Chasseneuil-sur-Bonnieure datée de mai 2019, une mise à jour datée de juin 2019 de l'étude de trafic et de l'évaluation socio-économique entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne, une étude de la pollution de l'air datée de juillet 2021 sur le même périmètre, une étude acoustique de juin 2018 sur l'opération entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert.

Ces documents se réfèrent fréquemment à l'étude d'impact de 1998 qui n'est pas fournie, mais est vraisemblablement obsolète après 25 ans (et de nombreuses évolutions du code de l'environnement). Plus généralement, les éléments présentés sont très partiels et ne correspondent pas à ce qui est attendu d'une étude d'impact en 2023.

Les seuls éléments actualisés le aussi sont très partiellement dans les annexes et de manière très rapide et superficielle dans le fascicule d'actualisation. En outre, le contenu des études d'impact a été profondément enrichi depuis 25 ans. La perspective d'une mise en œuvre du projet aurait dû conduire à actualiser l'ensemble de l'étude d'impact du projet et non les seuls volets susmentionnés.

⁹ Aménagement foncier avec inclusion d'emprise : l'emprise de l'ouvrage public est incluse dans le périmètre d'aménagement foncier. Un prélèvement de 5 % maximum est opéré sur toutes les propriétés comprises dans le périmètre (proportionnellement aux apports de chacun), ce qui permet d'acquérir la surface nécessaire à la réalisation du grand ouvrage public. Les prélèvements sont indemnisés. Les réserves foncières constituées par la Safer peuvent réduire (voire annuler) ces prélèvements.

¹⁰ Le titre du document « *Actualisation des études d'impact [...]* » laisse entendre qu'il en existe plusieurs. Il conviendra de clarifier ce point.

Certains éléments attendus (fixés par l'article R. 122-5 du code de l'environnement) sont absents, notamment :

- une description des principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés,
- un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet,
- une description du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles,
- une description des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique,
- les éléments spécifiques requis pour les infrastructures de transport :
 - o une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation,
 - o une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés,
 - o une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter,
 - o une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

D'autres parties indispensables, comme le résumé non technique ou la présentation du projet, ne sont pas fournies dans la mise à jour de l'étude d'impact. Certaines des informations attendues dans ces parties sont disponibles dans les autres parties du dossier ou dans ses annexes.

Par ailleurs, les périmètres et hypothèses retenus dans les différentes parties ne sont pas homogènes. À titre d'illustration, on relèvera que :

- le trafic projeté à long terme (2047) par le fascicule « Étude de trafics et évaluation socio-économique » est estimé à 15 850 à 16 770 véh/j (selon les tronçons étudiés) dont 28 à 30 % de poids lourds (en utilisant des hypothèses conformes au scénario AMS (avec mesures supplémentaires) de la stratégie nationale bas carbone) sur la section Chasseneuil-sur-Bonnieure / Exideuil-sur-Vienne. Ces valeurs sont utilisées dans l'analyse socio-économique et des valeurs proches sont retenues dans l'étude sur la qualité de l'air, qui porte sur la même section et suppose un trafic moyen journalier annuel (TMJA) de 15 950 véh/j en 2047 dont 29 % de poids lourds,
- en revanche, le volet relatif à la législation sur l'eau ne s'intéresse qu'à la section Chasseneuil-sur-Bonnieure / Roumazières-Loubert et retient un TMJA de 19 575 véh/j à l'horizon 2036,
- l'étude acoustique porte sur la même section et évalue le bruit en supposant un TMJA de 13 000 véh/j en 2045 dont 23 % de poids lourds. Ce choix minore l'estimation du bruit généré par le projet par rapport au trafic projeté dans l'étude de trafics.

Les hypothèses du dossier, en particulier celles relatives au trafic, doivent donc être justifiées par une étude claire et suffisamment complète et elles doivent être cohérentes dans l'ensemble du dossier.

Les éléments fournis ne permettent pas d'évaluer l'insertion paysagère du projet ni les émissions de gaz à effet de serre qu'il induit en phase travaux ni en phase d'exploitation.

Le dossier est donc incomplet sur le fond et la forme, et en partie incohérent sur le fond. L'Ae considère que les insuffisances du dossier ne permettent pas d'assurer la complète information du public et sa participation lors de l'enquête publique.

L'Ae souligne qu'il est indispensable de présenter une étude d'impact complète et à jour, reposant sur des hypothèses cohérentes, portant sur le projet Chasseneuil-sur-Bonnieure / Exideuil-sur-Vienne.

En dépit de cette situation, l'Ae émet dans ce qui suit quelques observations portant sur les seuls éléments présentés. Le présent avis est donc partiel et ne saurait être considéré comme constituant un avis complet de l'Ae sur l'étude d'impact du projet, puisque celle-ci reste à produire.

2.2 État initial, incidences de l'opération, mesures

2.2.1 Milieux naturels

Habitats naturels et trame verte et bleue

Les milieux traversés sont agricoles avec une densité bocagère croissant vers l'est. Concernant la flore, aucune espèce protégée n'a été identifiée dans l'aire d'étude rapprochée. Une espèce patrimoniale est présente à l'ouest du projet, la Fritillaire pintade (quasi-menacée en Poitou-Charentes). Cinq espèces exotiques envahissantes ont été repérées : le Buddleia de David, l'Herbe de la pampa, la Jussie, le Laurier cerise et le Robinier faux-acacia.

Concernant la faune, les espèces protégées présentes sont au nombre de 44 pour les oiseaux, 18 pour les mammifères (dont la Loutre d'Europe, le Muscardin, la Musaraigne aquatique, le Campagnol amphibie, la Genette commune et onze chauves-souris), neuf pour les amphibiens, sept pour les reptiles, deux pour les insectes (le Grand capricorne et le Damier de la succise), trois pour les poissons (le Brochet, la Lamproie de Planer, la Truite fario)... Plusieurs espèces exotiques envahissantes sont signalées : l'Écrevisse de Louisiane, l'Écrevisse signal (ou « de Californie »), l'Écrevisse américaine, l'Hydrobie des antipodes et la Corbicule asiatique. Le Ragondin est signalé sans être mentionné comme espèce exotique envahissante alors qu'il est considéré comme tel tant au niveau national qu'europpéen.

Le conseil national de la protection de la nature (CNP) a émis le 23 novembre 2022 un avis défavorable à la demande de dérogation relative aux espèces protégées et à leurs habitats, notamment en raison de faiblesses dans les inventaires¹¹.

De nombreuses zones humides, haies et bosquets constituent les habitats naturels d'espèces patrimoniales ou protégées, l'ensemble formant une trame bocagère identifiée dans la trame verte et bleue (TVB) du schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de Nouvelle-Aquitaine. Le Sraddet identifie une partie importante du secteur comme corridor de biodiversité diffus et principal, réservoir de biodiversité de type boisements et

¹¹ L'avis est disponible à l'adresse : https://www.avis-biodiversite.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022-10-13a-01052_rn_141_chasseneuil_-_roumazieres_16.pdf.

milieux associés, et comme réservoir de biodiversité bocager multifonctionnel et menacé de fragmentation. Il cite la RN141 comme obstacle aux continuités écologiques.

Pour réduire l'impact du projet, qui ajoute une infrastructure supplémentaire et aggrave donc l'effet de fragmentation des milieux, de nombreux passages à petite faune sont prévus, ce qui est un effort bienvenu. Il apparaît, notamment au niveau des points d'échange, que certains de ces passages sont prévus sous la voie principale mais pas sous les bretelles et voies de rétablissement, ce qui risque de rendre la mesure inefficace. La figure suivante montre l'exemple de l'échangeur de Chasseuil-sur-Bonnieure où dix passages inférieurs pour la petite faune impliquent au moins une traversée de chaussée après ou avant le franchissement de la RN141. Cette situation existe en d'autres endroits, notamment au croisement avec la RD60, de part et d'autre de l'ouvrage hydraulique n° 12 et probablement au droit de l'aire de service.

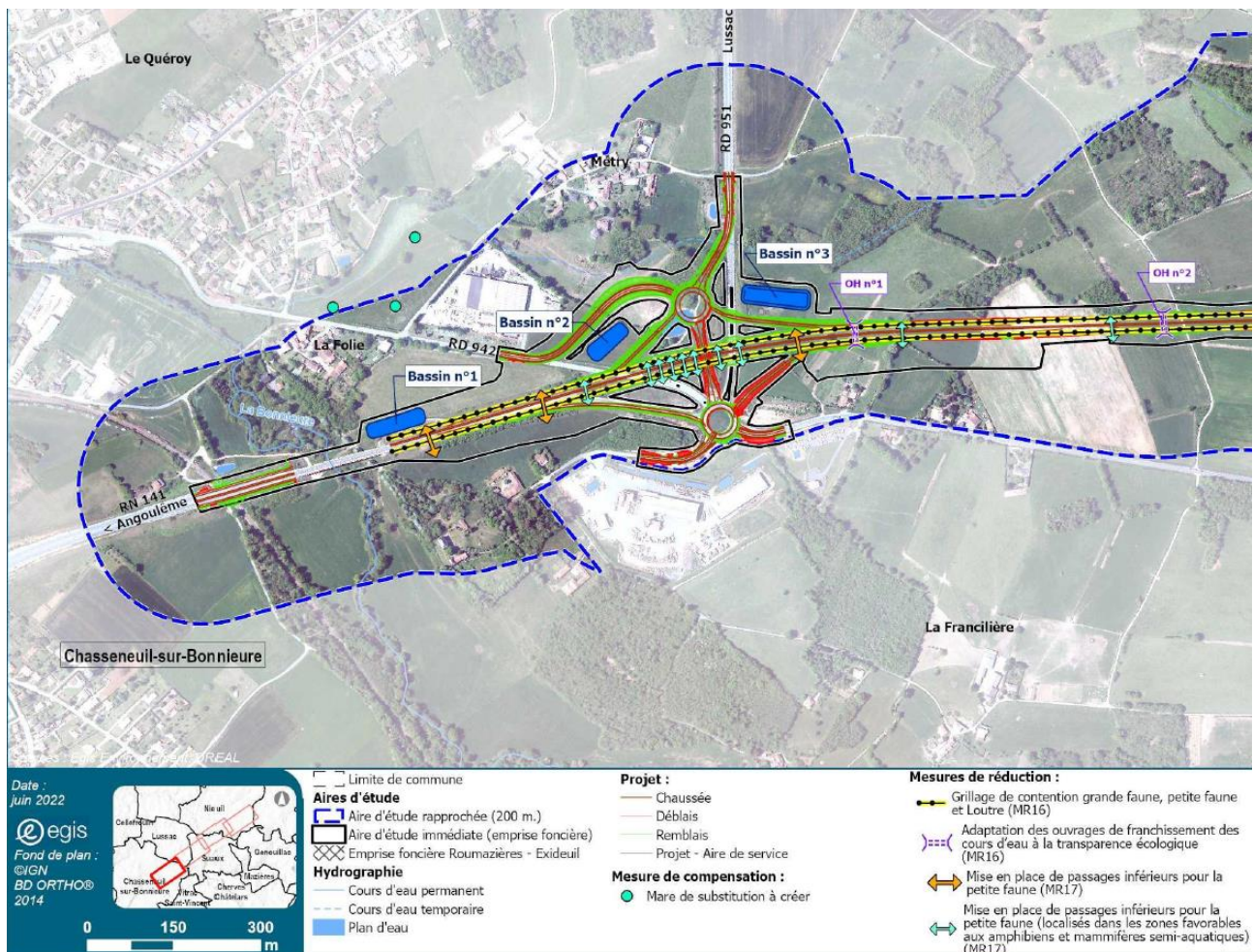


Figure 4 : Mesures de réduction en phase d'exploitation. Les passages inférieurs pour la petite faune sont indiqués par des flèches bleu turquoise et orange (source : dossier).

Il conviendrait d'affiner le positionnement de ces passages et de traiter l'effet de rupture de continuité en prévoyant en outre le franchissement des bretelles et voies de rétablissement pour garantir à la petite faune une continuité de déplacement sans traversée de chaussée.

L'Ae considère nécessaire d'affiner le positionnement des passages pour la petite faune et de prévoir le franchissement des bretelles et voies de rétablissement pour lui assurer des déplacements sans traversée de chaussée.

La reconstitution de haies pour compenser celles qui seront détruites fait partie de la mesure MC02 (« *Création ou renaturation d'habitats et d'habitats favorables aux espèces cibles des milieux ouverts et semi-ouverts* ») pour un linéaire de 1 879 m, qui sera, selon les indications du dossier, à répartir sur l'ensemble des sites. Cette mention est trop vague et la mesure doit être affinée, en incluant une cartographie des endroits où les haies seront reconstituées. Leur positionnement par rapport à l'infrastructure nouvelle et à la trame bocagère existante est en effet important pour qu'elles soient fonctionnelles et ne conduisent pas sur la route les espèces qui utilisent les haies.

L'Ae recommande de positionner les haies dans le cadre de la mesure MC02 de manière à ne pas exposer à des collisions ou écrasements sur la route des espèces animales qui utilisent les haies, d'articuler leurs emplacements de manière cohérente avec la trame bocagère existante, et de les cartographier.

En phase travaux, la mesure MR01 « *détermination et délimitation préalable des aires de chantier* » prévoit que leur implantation se fera hors des secteurs sensibles. L'état initial ayant montré que d'importants secteurs à enjeux modérés et plus forts sont présents autour du projet, il conviendrait d'affiner cette mesure en précisant le niveau d'enjeu acceptable.

La mesure MR05 « *réduire les risques de pollution en phase travaux* » indique que l'ensemble des installations nécessaires aux travaux seront implantées au sein de l'emprise, puis que d'autres secteurs hors emprise pourront être utilisés sous réserve d'accord et expertise préalables du coordinateur environnemental. Ici encore, les critères permettant d'installer une aire de chantier doivent être précisés.

L'Ae recommande de préciser les critères à respecter pour l'installation des aires de chantier lorsque celles-ci les trouvent dans des milieux naturels.

Zones inondables

La rivière Bonnieure est concernée par un atlas des zones inondables datant de 2007. Les communes de l'aire d'étude ne sont pas couvertes par un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) mais elles sont concernées par un programme d'actions de prévention des inondations (Papi).

Le viaduc sur ce cours d'eau sera doublé. Le projet prévoit la création de nouvelles piles dans le lit majeur et dans le lit mineur (« *Le projet franchit la Bonnieure sur un viaduc déjà existant. Des travaux sont prévus pour réaliser un doublement de ce viaduc : doublement des piles dans le lit mineur* » puis « *doublement des piles dans le lit majeur (surface inférieure à 400 m²)* »). Deux de ces piles (sur quatre à créer) seront en zone inondable. S'appuyant sur une étude hydraulique montrant que l'effet de surcote dû à ces nouvelles piles est très faible, le dossier estime que la réalisation d'une compensation volumique impliquerait la destruction d'habitats d'intérêt écologique et y renonce.

Aucun remblai n'est prévu dans le lit majeur. Lors de la visite de terrain, il est apparu que le doublement de la RN141 a été anticipé en prévoyant déjà un espace disponible sur le côté de la plateforme routière existante. La réalisation des culées du nouveau viaduc reste cependant à faire. Selon leur emprise, elles pourraient empiéter sur une partie du lit majeur ou sur une zone d'expansion des crues, ce que le dossier ne mentionne pas. De plus, le Sraddet cite la RN141 comme obstacle à l'écoulement au niveau de Chasseneuil-sur-Bonnieure. Le dossier n'explique pas la manière dont le projet tient compte de cette situation.

L'Ae recommande d'expliquer de quelle manière le projet tient compte de la qualification de la RN141 par le Sradet comme obstacle à l'écoulement au niveau de Chasseneuil-sur-Bonnieure, et d'évaluer l'impact de la création des culées du nouveau viaduc sur le risque d'inondation.

Le dossier précise que les zones de stockage de produits dangereux utilisés pour les travaux seront imperméabilisées, et équipées d'un fossé et d'un bassin étanche pour piéger toute pollution accidentelle. Ces zones seront placées « préférentiellement » en dehors des zones inondables et des zones d'intérêt écologique. Pour l'Ae, il est nécessaire qu'elles soient systématiquement placées en dehors de ces zones.

L'Ae recommande de placer systématiquement les zones de stockage de produits dangereux en dehors des zones inondables et des zones d'intérêt écologique.

Zones humides et milieux aquatiques

Environ 18,5 ha de zones humides ont été recensés sur l'aire d'étude rapprochée. Les incidences du projet, qui en détruira une partie, ont été évaluées en tenant compte des pertes de fonctionnalités de ces zones. Le dossier précise qu'en l'absence de la démonstration du fait que la compensation apporte une fonctionnalité au moins équivalente à ce qui sera détruit, un ratio de 150 % est retenu, qui découle du Sdage (Adour-Garonne). L'Ae souligne qu'il s'agit d'un minimum et que cette valeur peut ne pas être suffisante pour compenser les fonctionnalités détruites. En l'occurrence, le dossier indique qu'une évaluation des pertes de fonctionnalités a été faite selon la méthode nationale définie par l'OFB et le MNHN, et un tableau évaluant ces pertes est fourni mais pas le détail de cette évaluation, qu'il conviendrait de joindre, d'autant que les besoins en compensation ne semblent pas cohérents d'une partie à l'autre du dossier et que l'état initial des zones de compensation n'est pas présenté, alors que c'est indispensable pour évaluer les gains apportés par les mesures compensatoires.

Ainsi la demande d'autorisation environnementale fixe l'objectif de compensation, porté par la mesure compensatoire MC03 « *remise en œuvre d'une gestion favorable à la conservation et à la remise en état de milieux humides* », à 1,4 ha et 243 m. Ce linéaire correspond à la compensation de 81 m d'écoulements à enjeu « fort » au taux de 3 pour 1 en raison de l'habitat détruit, favorable aux espèces suivantes : Brochet, Campagnol amphibie, Lamproie de Planer, Loutre d'Europe, Musaraigne aquatique, Muscardin, Truite de rivière.

Dans le volet déposé au titre de la législation sur l'eau, la superficie de zones humides détruites est évaluée 2,29 ha dont 1,45 ha en impact direct (p. 15) et à 1,45 ha (p. 77) en précisant que 0,61 ha sont dus à un impact direct et 0,84 ha à un impact indirect. Le besoin pour mettre en œuvre la mesure MC03 est évalué à 0,21 ha¹² et 162 m en tenant compte de sites potentiels déjà maîtrisés pour des compensations (certains sont éloignés de 10 km et plus), étant précisé qu'une mutualisation avec les mesures nécessaires pour la section Roumazières-Loubert / Exideuil-sur-Vienne est prévue. Ce point renforce la nécessité de présenter une étude d'impact unique sur le projet, afin d'en comprendre la cohérence et de vérifier l'absence de double compte. Quelques pages plus loin (p. 79), le document indique en outre que « *le besoin de compensation de zones humides dans le cadre du projet s'élève à 3,44 ha (2,29 ha compensées à 150 %)* ».

¹² Cette valeur pourrait venir d'une confusion avec la mesure compensatoire MC04 « *création de mares de substitution et autres milieux favorables* », qui porte sur 2 118 m² et vise plus particulièrement le Sonneur à ventre jaune.

L'Ae recommande de porter le linéaire de zones humides à reconstituer au moins à 243 m et la surface au moins à 3,44 ha, de présenter, pour chacune des six zones humides détruites, l'évaluation du besoin de compensation à partir d'une étude claire et précise de leurs fonctionnalités, de présenter l'état initial de chacune des zones de compensation et de les cartographier à une échelle lisible.

Eaux

La réduction des impacts du projet sur la qualité des eaux implique la création de sept bassins multifonctions. Leur dimensionnement et les choix de conception sont bien présentés, chacun faisant l'objet d'une fiche d'identification¹³. La qualité du rejet en sortie de bassin est évaluée pour un événement moyen annuel et pour un événement de pointe, ainsi que la qualité du milieu récepteur et sa qualité après dilution du rejet. Certains calculs de ces tableaux ne semblent pas cohérents (calculs de dilution par exemple) et devraient être vérifiés.

Les résultats annoncés présentent des niveaux de concentration dans le milieu naturel récepteur systématiquement supérieurs aux « *valeurs seuil du bon état* » (valeurs non référencées dans le dossier) pour le zinc, le cuivre et le cadmium, et ce pour les sept bassins et pour les deux événements étudiés. En l'absence d'explication, cette situation devrait conduire à revoir les caractéristiques des bassins pour traiter correctement ces polluants.

Ce point est d'autant plus préoccupant que le Syndicat d'aménagement des rivières du Bandiat, de la Tardoire et de la Bonnière (SyBTB) a signalé d'importants problèmes liés au traitement des eaux lors de la phase chantier actuellement en cours sur la section Roumazières-Loubert / Exideuil-sur-Vienne. Le sous-dimensionnement des bassins de rétention et l'absence de mesure en amont pour éviter des entraînements massifs de fines à partir des terres argileuses mises à nu par le chantier ont provoqué d'importants relargages de matières en suspension dans les cours d'eau. Lors de la visite du rapporteur, il a été expliqué par oral que des solutions ont été trouvées et mises en œuvre. Il conviendrait d'exposer dans l'étude d'impact ce retour d'expérience pour garantir qu'un problème analogue ne surviendra pas à nouveau.

L'Ae recommande d'analyser les dépassements des concentrations de zinc, cuivre et cadmium affichées par le dossier en sortie des bassins multifonctions et d'en tirer les conséquences. Elle recommande aussi de détailler les mesures qui seront prises pour éviter de reproduire les relargages de matières en suspension constatés sur le chantier de la section Roumazières-Loubert / Exideuil-sur-Vienne.

Mesures de compensation pour le milieu naturel

Le dossier présente les besoins de compensation dus à la mise en œuvre du projet ainsi que les besoins de surfaces et linéaires « à sécuriser » pour pouvoir mettre en œuvre les mesures de compensation, sachant qu'une partie est déjà acquise ou maîtrisée. La distinction entre ce qui est à sécuriser, ce qui a été identifié comme possible lors des prospections et ce qui est acquis ou maîtrisé n'est pas toujours clair dans les différentes parties du dossier.

¹³ Curieusement, le bassin n° 7 n'est pas représenté sur la carte jointe à sa fiche d'identification.

Ainsi p. 21 du fascicule d'actualisation, les surfaces et linéaires à sécuriser sont évalués à environ 58,7 ha et 162 m (nonobstant la remarque déjà émise sur ce linéaire) pour les seules mesures MC01 (mise en œuvre d'îlots de sénescence, besoin d'environ 12,3 ha)¹⁴, MC02 (besoin d'environ 46,2 ha)¹⁵ et MC03 (besoin de 0,21 ha et 162 m). La mesure MC04, qui nécessite 2 118 m² et prévoit la création de mares sur trois sites à proximité du giratoire de Chasseneuil-sur-Bonnieure (cf. figure 4 ci-avant), n'apparaît pas dans ce tableau. Or, deux de ces sites se trouvent hors de l'aire d'étude rapprochée (la carte ne mentionne pas la zone de DUP) : il conviendra de vérifier que la maîtrise foncière est acquise. Cette mesure comprend d'autres actions (gîtes pour les chauves-souris, milieux favorables aux reptiles, création d'ornières favorables au Sonneur à ventre jaune...) qui ne sont pas représentées sur la cartographie fournie.

Page suivante du même document (p. 22), un tableau récapitule le besoin total en mesures compensatoires (environ 95,0 ha), ne comprenant plus que deux mares. Trois secteurs sont présentés comme d'acquisition certaine et « retenus par la Dreal » : ils représentent environ 61,6 ha, 22,3 ha étant en cours de négociation. Le paragraphe suivant donne d'autres chiffres (respectivement de l'ordre de 51,4 ha et 35,6 ha). Un tableau sépare ces deux paragraphes, dont le total des « surfaces retenues » est de près de 61,2 ha.

Le dossier produit au titre de la législation sur l'eau ne donne pas de carte de la mesure MC03 qu'il présente comme nécessitant 2 188 m² pour sept mares de compensation et deux zones de reproduction : la concordance de surface peut laisser penser qu'il y a un double compte entre MC03 et MC04. Quatre hectares pour compenser les zones humides détruites identifiées.

L'Ae rappelle que les compensations doivent être fonctionnelles avant que les destructions qu'elles suppléent soient opérées.

L'Ae recommande de cartographier clairement l'ensemble des mesures de compensation, en faisant figurer les parcelles acquises et celles qui ne le sont pas, de rechercher d'éventuels doubles comptes, et de mettre à jour le tableau récapitulatif des besoins, ce qui est acquis et en cours de négociation.

2.2.2 Milieu humain

Accidentalité

Dans le fascicule relatif aux trafics et à l'évaluation socio-économique, un bilan des accidents sur la RN141 entre 2013 et 2017 est fourni entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne. Sur la section Chasseneuil-sur-Bonnieure / Roumazières-Loubert, sept accidents sont rapportés. Ils ont causé un mort, huit blessés hospitalisés et huit blessés non hospitalisés. Les taux d'accidents et de tués sont inférieurs à la moyenne nationale sur des routes comparables, les taux de blessés sont supérieurs.

L'actualisation de l'étude d'impact présente des chiffres entre 2002 et 2018. Si cela est pertinent, il serait préférable de calculer les taux sur cette plus longue période pour une meilleure représentativité. Il importe également de prendre en compte les effets récents de la limitation de

¹⁴ La surface minimale à compenser est de 41,0 ha, la surface de compensation retenue est de 44,2 ha. Une carte de celle-ci reste nécessaire.

¹⁵ 111,27 ha sont mentionnés dans la fiche descriptive de cette mesure (dossier loi sur l'eau) comme « zones concernées pour la mise en œuvre de cette mesure », mais le texte indique « 101,58 ha ont été identifiés comme favorables à la mise en œuvre de la mesure compensatoire ». Une mise en cohérence s'impose, ainsi que la fourniture d'une carte détaillée de la mesure. Le besoin total pour cette mesure est de 106,84 ha et 1 879 m de haies.

vitesse à 80 km/h sur les voies sans séparateur central. Aussi, une analyse des causes des accidents et une carte permettant de les situer serait utile pour identifier précisément les accidents imputables directement à l'infrastructure existante.

L'Ae recommande d'affiner l'analyse de l'accidentalité en accroissant la durée prise en compte pour cette analyse et en intégrant l'accidentologie postérieure à la limitation de vitesse à 80 km/h.

Bruit

L'étude acoustique jointe au dossier ne porte que sur l'opération Chasseneuil-sur-Bonnieure / Roumazières-Loubert. Comme déjà mentionné, elle suppose un TMJA de 13 000 véh/j en 2045, dont 23 % de poids lourds, ce qui est très inférieur aux chiffres retenus pour l'étude de trafic. Ce point devra être corrigé.

Par ailleurs, le calage du modèle acoustique n'est pas explicité. Il ressort des données fournies que les écarts entre le modèle et les mesures varient entre -3 et +5 dB(A), ce qui signifie, lorsque le modèle sous-estime le bruit de 3 dB(A) que le niveau sonore est divisé par deux en défaveur des habitants. La norme usuelle est d'accepter des écarts maximaux de 2 dB(A) pour considérer que le modèle est calé.

L'Ae recommande d'explicitier les paramètres de calage du modèle acoustique, et de le reprendre le cas échéant.

Nonobstant l'incertitude pesant sur la validité des valeurs estimées par le modèle, il apparaît que vingt-quatre points noirs du bruit situés le long de la RN141 seront supprimés, mais il reste huit bâtiments points noirs du bruit préexistants qui verront leur situation améliorée, mais resteront des points noirs du bruit. Il serait souhaitable que l'État profite du projet pour les traiter.

Pollution de l'air et effets sanitaires

La modélisation des effets du projet sur la pollution de l'air et la santé humaine met en valeur les effets de la baisse de l'exposition des populations obtenue par un tracé situé dans des milieux naturels éloignés des habitations et malgré une hausse du trafic due au projet de l'ordre de 1 000 véhicules par jour sur l'itinéraire. L'indice pollution-population (IPP) baisse de manière marquée à toutes les échéances. Pour 2047, l'IPP en situation de référence vaut 9 499 et 6 987 avec le projet. Avec le projet, aucune valeur limite n'est dépassée le long de l'actuelle RN141 ni du nouveau tracé.

Les seuils en dessous desquels on peut affirmer qu'il n'y a pas d'impact sanitaire sont ceux élaborés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Révisées en septembre 2021, ces « lignes directrices » de l'OMS ne sont pas évoquées car elles sont postérieures à l'étude.

L'Ae recommande de comparer les niveaux de pollution projetés aux valeurs de référence des lignes directrices 2021 de l'OMS.

2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

2.3.1 Les variantes présentées

Le fascicule d'actualisation ne présente pas de variante. Le document de demande d'autorisation environnementale, par contre, indique le choix qui a été effectué au sein du fuseau de la DUP pour retenir le tracé détaillé : trois sous-sections ont été définies entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert au sein desquelles deux à quatre variantes ont été proposées. Les choix faits s'appuient sur un tableau comparant les tracés sur six paramètres (milieu naturel, paysage, milieu humain, agriculture, hydraulique et technique). Les cartes sont présentées à une trop faible résolution (tant sur le papier que dans les fichiers) pour être clairement lisibles. Leur légende ne l'est pas non plus. Sous réserve d'avoir correctement lu ces cartes, il semble que le projet retenu est différent des variantes choisies, lesquelles ne présentent pas les bassins ni les voies de rétablissement. L'étude des variantes devrait être affinée sur le bassin n° 5 et sur le rétablissement situé au droit de l'ouvrage hydraulique OH n° 12.

Ces deux points font partie de « l'ensemble bocager dense de l'étang de Nieuil ». L'étang de Nieuil et ses abords constituent une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff)¹⁶ de type I, dont la fiche descriptive souligne l'intérêt remarquable qu'elle présente tant pour la botanique (présence de la Littorelle à une fleur et de la Gratiolle officinale, toutes deux protégées au niveau national) que pour la faune : « *La roselière abrite des oiseaux rares ou peu communs dans le département, ainsi que le bois (Pic mar et, surtout, Pigeon colombin dont c'est l'un des quatre sites de nidification actuellement connus en Charente).* » Le Campagnol amphibie et la Crossope aquatique sont présents. Situé en aval hydraulique du projet et en connexion écologique avec celui-ci, l'étang de Nieuil n'est pas intégré à l'aire d'étude rapprochée : il serait utile de le faire pour évaluer les effets du projet sur celui-ci tant en phase travaux qu'en exploitation.

Bassin n° 5

Son positionnement vient supprimer la quasi-totalité d'une haie bocagère présentant de vieux sujets ainsi que la zone humide ZH n° 6. La haie est mentionnée comme habitat du Grand capricorne, de chauves-souris, du Hérisson d'Europe et de l'Écureuil roux, et comme habitat d'hivernage du Sonneur à ventre jaune. Son enjeu est qualifié de « majeur », ce qui est correct.

Lors de la visite de terrain, il a semblé envisageable d'adopter un positionnement différent du bassin n° 5 et de la voie de service pour l'accès au bassin n° 6 depuis la RD739 qui permettrait d'éviter la destruction de plusieurs parties à enjeux « majeurs » et la rupture de la continuité bocagère. Il conviendrait d'y donner suite.

Rétablissement routier au niveau de l'OH n° 12

Il affecte une zone humide (ZH n° 8, habitat de la Grenouille commune), une prairie (habitat de nombreux insectes dont le Conocéphale bigarré, le Criquet blafard, le Criquet des mouillères, l'Aïolope émeraude et l'Agrion à larges pattes) et un boisement (habitat du Grand capricorne, du

¹⁶ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (Znieff) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I (secteurs de grand intérêt biologique ou écologique), et les Znieff de type II (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes).

2.3.2 Les autres variantes

Le viaduc de franchissement de la Bonnieure sera doublé par un nouvel ouvrage côté nord. Aucune variante relative à cet ouvrage n'est présentée, son plan détaillé n'étant pas même fourni. Les pistes de chantier ne sont pas présentées, ce qui est nécessaire au vu de la sensibilité du milieu – sauf à ce qu'il soit prévu un ouvrage sans pile et ne nécessitant pas d'intervention dans le lit majeur du cours d'eau, mais cela ne semble pas être l'option prévue selon les indications données par oral au rapporteur.

L'Ae recommande de réaliser une étude des variantes pour l'ouvrage de franchissement de la Bonnieure, de justifier le choix réalisé en tenant compte de ses incidences sur l'environnement et de fournir une description détaillée de l'ouvrage et des dispositions prises pour sa construction.

Enfin, le dossier n'évoque pas de mesures permettant de réduire l'autosolisme. L'analyse sur ce point pourrait utilement porter sur l'ensemble du projet, voire à l'échelle de la RN141 ou de la RCEA. Le giratoire de Chasseneuil-sur-Bonnieure détruira une aire d'autopartage que le Département a récemment créée. Le projet ne prévoit pas de la reconstituer, et le dossier n'évoque pas d'en développer d'autres. L'intervention d'un autre maître d'ouvrage ne saurait justifier l'absence de ces éléments dans l'étude d'impact, puisque l'article L. 122-1 III 5° dispose que : « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.* »

L'Ae recommande d'indiquer la manière dont l'aire de covoiturage du giratoire de Chasseneuil-sur-Bonnieure sera restituée et de proposer des mesures et aménagements permettant de réduire l'autosolisme.

2.4 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

Comme dans ce qui précède, les observations qui suivent ne portent que sur les éléments fournis.

2.4.1 Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité

Le fascicule d'évaluation socio-économique présente sommairement les principaux coûts et avantages selon deux hypothèses (scénarios avec mesures supplémentaires (AMS) et avec mesures existantes (AME)). Les chiffres qui suivent sont ceux du scénario AMS, qui doit être le scénario visé pour respecter la stratégie nationale bas carbone (SNBC).

La valeur actualisée nette du projet, actualisée en 2016, est estimée à 238,6 M€ et le taux de rentabilité interne à 10,4 %. Les gains à long terme sont estimés à 27,62 M€ pour l'année 2047, dont 22,19 M€ proviendraient des gains de temps. Ce calcul appelle plusieurs remarques.

Tout d'abord, les gains de temps spécifiques au projet seraient de 3 min pour les véhicules légers (VL) et pour les poids lourds (PL).

Toutefois, les gains de temps à long terme sont estimés à 12 min pour les véhicules légers (VL) et 9 min pour les poids lourds (PL). Sur ces gains de temps, 4 min pour les VL et les PL proviendraient de la déviation Nord de Bellac (liaison RD951 / RN145, sans rapport avec le projet), et 2 min pour

les VL et 1 min pour les PL seraient gagnés par à la mise à 2x2 voies de la RN520 au nord de Limoges entre l'A20 et la RN147. Un gain supplémentaire de 3 min pour les VL et de 1 min pour les PL proviendrait du « bouclage complet » à 2x2 voies de la RN520 entre l'A20 et la RN141. L'ensemble de ces aménagements ramèneraient la liaison Chasseneuil-sur-Bonnieure / La Croisière (située à 45 km au nord de Limoges à l'intersection entre l'A20 et la RN145, qui poursuit la RCEA vers l'est) à 1h02 pour les VL et 1h18 min pour les PL.

Ces estimations de gain de temps ne découlent pas du projet présenté, sauf à considérer que la mise à 2x2 voies de la RCEA et de la RD951 est un projet unique. Une telle hypothèse impliquerait alors de présenter une étude d'impact sur l'ensemble. Ne s'agissant pas du parti retenu, ces gains de temps ne peuvent pas être considérés comme un bénéfice socio-économique du projet.

L'Ae recommande de réévaluer la valorisation des gains de temps obtenus par la réalisation du projet en n'intégrant pas dans leur calcul le bénéfice découlant d'autres projets, et de revoir en conséquence les résultats de l'évaluation socio-économique.

Certains paramètres de cette évaluation ne sont pas expliqués, ni les hypothèses de calcul, ni la nature du calcul. Il en va ainsi pour les variations des émissions en CO₂ (évaluées à -0,17 M€ en 2047), celles de la pollution atmosphérique (-0,23 M€ la même année), de la sécurité (-2,09 M€ en 2024 mais +2,23 M€ en 2047) ou des nuisances sonores (+1,83 M€ en 2047).

L'Ae recommande de détailler le calcul des coûts et avantages socio-économiques après en avoir présenté les hypothèses et données d'entrée.

Plus généralement, ce fascicule « évaluation socio-économique du projet » ne constitue pas une étude socio-économique telle que prévue par l'article L. 1511-2 du code des transports. Le seuil rendant obligatoire une telle étude est fixé par l'article R. 1511-1 (3°) du même code à un coût de 83 084 715 € HT. Le projet y est donc soumis.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une étude socio-économique conforme à celle qui est prévue par le code des transports.

2.4.2 Agriculture

L'aménagement foncier relatif à la section Roumazières-Loubert / Exideuil-sur-Vienne est achevé. Celui relative à la section Chasseneuil-sur-Bonnieure / Roumazières-Loubert est en cours. Le périmètre de l'Afafa serait particulièrement important (1 816,2726) pour une emprise routière de 78 ha selon le fascicule d'actualisation (99,3 ha selon le procès-verbal de la commission départementale d'aménagement foncier de la Charente du 30 août 2021). Du fait des réserves foncières déjà constituées, le prélèvement agricole serait très faible, de l'ordre de 1 %.

L'Ae rappelle que les Afafa sont des parties constitutives du projet. L'étude d'impact devrait déjà apporter les éléments disponibles¹⁸, ainsi que des éléments plus spécifiques permettant d'organiser les aménagements pour qu'ils tiennent compte des sensibilités identifiées et pour les articuler avec le projet et ses mesures environnementales (notamment paysagères et bocagères). L'Ae rappelle qu'une étude d'aménagement doit être réalisée et qu'elle vaudra état initial de l'évaluation environnementale de l'Afafa.

¹⁸ Il a été indiqué par oral au rapporteur que le rapport environnemental a déjà été produit.

L'étude d'impact devrait fournir les informations qui permettront une bonne articulation des mesures de l'infrastructure routière avec les travaux connexes et les mesures de l'Afafa.

L'Ae recommande de compléter la partie de l'étude d'impact consacrée aux Afafa en précisant la manière dont, le cas échéant, les aménagements et les travaux connexes devront tenir compte des sensibilités identifiées et s'articuler avec le projet et ses mesures environnementales.

2.5 Suivi

Selon le volet relatif au suivi, celui des mesures relatives aux espèces exotiques envahissantes est prévu annuellement les cinq premières années. Une vigilance s'inscrivant dans le temps long permettrait de prévenir leur éventuelle réapparition. Concernant les zones humides, un suivi annuel les cinq premières années est aussi annoncé, ainsi qu'un suivi à dix ans.

Les fiches détaillées des mesures compensatoires prévoient des durées différentes : MC01 (« *Création ou renaturation d'habitats et d'habitats favorables aux espèces cibles des milieux forestiers* ») et MC03 bénéficient d'un engagement de gestion et de suivi sur 60 ans, MC02 bénéficie d'un engagement de gestion sur 60 ans et d'un suivi qui sera à prévoir et adapter en fonction des groupes d'espèces visées, tout en précisant qu'il aura lieu annuellement les premières années puis tous les cinq ans. Pour MC04 (« *Création de mares de substitution et autres milieux favorables* »), ni la durée de gestion ni le suivi ne sont clairement annoncés.

L'Ae recommande de prévoir une gestion et un suivi de long terme pour toutes les mesures de compensation et de mettre en cohérence les indications à ce sujet.