

# Aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac

## Réunion d'ouverture de concertation

Le 03/05/2023 à Hiersac





## TABLE des MATIÈRES

1 Préambule.....	2
2 Mots d'accueil .....	3
3 Contexte du projet .....	5
4 Echanges avec les participants .....	7
4.1 Les études .....	7
4.2 Les sorties vers Angoulême et Cognac .....	7
4.3 La traversée d'Hiersac.....	7
4.4 Le devenir de la RD14.....	8
4.5 La sécurité.....	8
4.6 Les nuisances .....	9
4.7 Autres interventions .....	10
5 Clôture .....	12

# 1 Préambule

Environ 54 personnes étaient présentes pour cette réunion d'ouverture de la phase de concertation portant sur l'aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac. Les participants étaient majoritairement des habitants des communes de Moulidars et Hiersac.

Etaient également présents :

Mme Martine CLAVEL, préfète de la Charente ;

M. Michel DUZELIER, M. Philippe LANDAIS, Mme Anne-Solène CARON, Mme Pauline DEMONTREUX de la DREAL Nouvelle-Aquitaine, maître d'ouvrage du projet ;

Mme Amandine BOMMEL, Mme Inès GHADDAR, M. Eloi PASQUELIN, de Verdi, bureau d'étude en charge des études relatives au projet d'aménagement de la RN141 ;

Mme Martine BEAUMARD, Maire de Hiersac

M. Jean Louis OLLIVIER, 1er adjoint au maire de Hiersac, responsable de la commission « Animation et vie locale » ;

Mme Alexandra PERNAS-HERMOSO, 2e adjointe au Maire de Hiersac, responsable de la commission « affaires sociales et familiales » ;

M. Jacky PLANTIVEAU 3e adjoint au maire de Hiersac, responsable de la commission « travaux entretien des infrastructures et environnement »,

Mme Sylvie Yannick MOCOEUR, Maire de Moulidars.

La réunion s'est tenue à la salle des fêtes de Hiersac de 18h à 20h. L'ordre du jour était le suivant:

- ▶ Accueil
- ▶ Modalité de concertation
- ▶ Présentation du projet d'aménagement RN141 Malvieille-Hiersac
- ▶ Échanges
- ▶ Conclusion

# 2 Mots d'accueil

Mme Bommel, représentante du bureau d'étude mandaté par le maître d'ouvrage pour réaliser les études, prend la parole pour accueillir les participants. Elle annonce l'ouverture de la concertation préalable pour le projet d'aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac, qui se déroulera du 3 mai 2023 au 2 juin 2023.

Elle annonce l'ordre du jour de la réunion:

- ▶ Un temps de présentation du projet et de son contexte
- ▶ Suivi par un temps d'échange entre la maîtrise d'ouvrage et les habitants

Elle remercie la Maire de Hiersac, Mme Martine Beaumard, d'accueillir cette réunion et Mme la Préfète de la Charente, Mme Martine Clavel, d'être présente. Elle donne la parole à Mme la préfète.

Mme la Préfète prend la parole pour accueillir les participants. Elle les remercie de leur présence. Elle annonce une nouvelle fois l'ouverture de la période de concertation, une phase qui marque la reprise du projet d'aménagement de la RN141, opération attendue et en attente depuis des années.

Mme La Préfète fait un rappel de l'historique du projet :

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) remonte à 1996. Elle est prise sur le principe d'un aménagement sur place à Hiersac et une déviation Malvieille. Elle a abouti à une acquisition du foncier par l'Etat et un début de travaux avec un déblai qui apparait aujourd'hui encore dans le paysage.

Pourquoi reprendre les études et reparler de variantes ? La réglementation, depuis 1996, a évolué et des préoccupations environnementales, qui s'imposent à tous (particuliers et personnes publiques, dont l'Etat), sont apparues. Il est donc nécessaire de remettre le projet en concordance avec ces préoccupations et cette réglementation et de justifier que le projet retenu soit le meilleur, notamment sur le plan environnemental.

En effet, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique et des autorisations environnementales, il est nécessaire de démontrer la raison impérative d'intérêt public majeur. Pour cela, il faut comparer plusieurs variantes de projet pour faire un choix et justifier, par comparaison, pourquoi le projet retenu est le plus vertueux sur le plan environnemental, humain, paysager, etc. notamment vis-à-vis de l'autorité environnementale et du Conseil national de la protection de la nature qui auront à se prononcer.

Aujourd'hui, l'objectif est d'arriver au bout du projet. La DUP étant devenue caduque depuis le temps, il est nécessaire de reprendre les études, dont la concertation fait partie. Cette phase, ouverte ce soir est destinée à éclairer sur le projet, les enjeux, les variantes et apporter le regard des habitants et leur contribution au projet. Les services de l'Etat sont là pour les entendre.

M. Duzelier, Chef du Service Déplacements Infrastructures Transports, présente l'équipe de maîtrise d'ouvrage : La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement (DREAL) est maître d'ouvrage de l'opération. Sont présents à la table : M. Philippe Landais, M. Michel Duzelier et Mme Anne-Solène CARON, conductrice de l'opération d'aménagement. La réunion de ce soir s'inscrit dans une démarche de concertation, qui est une phase d'information et d'écoute avec le public.

Mme Bommel reprend la parole pour présenter les temps de la concertation :

- ▶ Une réunion d'ouverture le 3 mai 2023,
- ▶ Deux ateliers de travail autour des thématiques suivantes :
  - Mobilité/sécurité le 10 mai 2023 à 18h à Saint-Saturnin
  - Agriculture/Environnement le 11 mai 2023 à 18h à Moulidars
- ▶ Une réunion de clôture avec un temps d'échange le 31 mai 2023 à 18h00 à Hiersac

La période de concertation s'étendra jusqu'au 2 juin 2023 avec la mise à disposition de différents outils pour informer et échanger :

- ▶ des registres et les dossiers de concertation en mairies d'Hiersac, Moulidars et Saint-Saturnin
- ▶ Les panneaux d'affichage mis à disposition en mairie de Hiersac
- ▶ Des réunions et des ateliers de concertation (voir ci-dessus)
- ▶ Une page dédiée sur le site de la DREAL : <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/concertation-du-public-projet-d-amenagement-de-la-r5841.html>

# 3 Contexte du projet

Mme Caron de la DREAL Nouvelle-Aquitaine commence par présenter le contexte du projet. L'aménagement de la RN141 est soumis à étude d'impact au titre de l'article 122-1 du code de l'environnement.

Le projet émane des études d'opportunité et des acquisitions déjà réalisées.

Les études doivent être reprises, car il y a une évolution du territoire et de la réglementation, à l'échelle locale et nationale.

Aujourd'hui, la reprise du projet est au stade des études d'opportunité, qui comportent un diagnostic environnemental complet.

**Le diagnostic et les enjeux du projet sont résumés ci-dessous :**

## Le milieu naturel :

- ▶ Trame Verte et Bleue : la RN141 s'insère dans une trame de corridors diffus et constitue un obstacle au franchissement de certaines espèces ;
- ▶ Plusieurs habitats naturels ou semi-naturels sont présents, dont 2 patrimoniaux à enjeux forts ;
- ▶ Habitat dans le déblai : plusieurs espèces nichent dans le déblai ;

## Étude urbaine

- ▶ L'élargissement de la RN141 aura des effets sur les constructions existantes ;
- ▶ La déviation de Malvieille peut modifier la morphologie urbaine du bourg et mener à un étalement urbain au Nord ;

## Agriculture :

- ▶ Présence de vignes AOC Cognac ;
- ▶ Principaux enjeux : éviter les espaces AOC, ne pas mettre en péril les exploitations et préserver les exploitations agricoles ;

## Acoustique et air santé :

- ▶ Principales sources de nuisances sonores et d'émissions de polluants liées au trafic routier ;
- ▶ 13 bâtiments sont en Point Noir du Bruit, c'est-à-dire qu'ils sont exposés à des niveaux sonores supérieurs à la réglementation, notamment autour de la RD63 ; 8 bâtiments sont exposés à un niveau de bruit supérieur à 65 dB(A)<sup>1</sup> ; l'objectif est donc de baisser les niveaux sonores ;

---

<sup>1</sup> Le niveau de bruit se mesure en décibels (dB). Plus le bruit est fort, plus le nombre de décibels est élevé. La mesure des décibels peut être ajustée pour tenir compte de la manière dont l'oreille humaine entend. Le niveau de bruit est alors présenté en décibels « A » (dBA)

- ▶ Concernant la qualité de l'air, le trafic routier est un émetteur de polluants, mais il n'y a pas de dépassement de seuil réglementaire sur la RN141 ;

#### Trafic :

- ▶ Une campagne de comptage routier a été effectuée en mars 2022 ;
- ▶ 16000 veh/j traversent la RN141 ;
- ▶ Il n'y a pas de difficulté de trafic sur la RN141, mais des points de congestions sont signalés sur les accès de la RN141 ;
- ▶ Le trafic est principalement un trafic de transit (RCEA), ce qui justifie l'aménagement à 2x2 voies qui permettra par ailleurs de limiter les problématiques liées à la sécurité ;

#### Accidentologie

- ▶ 16 accidents ont été identifiés sur l'itinéraire, le taux d'accident est supérieur à celui d'une route nationale en 2x2 voies.

### **Synthèse des enjeux**

Les enjeux les plus forts sont ceux liés :

- ▶ au milieu écologique avec la présence d'habitats patrimoniaux ou protégés ;
- ▶ à l'agriculture : assurer la pérennité des exploitations et des parcelles AOC Cognac ;
- ▶ au milieu urbain : la morphologie urbaine et les paysages sont sensibles aux dynamiques de la RN141 ;
- ▶ à l'acoustique avec des points noirs du bruit existants ;
- ▶ à la pollution atmosphérique ;
- ▶ à la sécurité ;
- ▶ au trafic et à la mobilité : un territoire tourné vers l'usage de la voiture avec un trafic de transit important et tourné vers Angoulême.

M Landais, de la DREAL, prend la parole. Le diagnostic et les enjeux qu'il relève confortent la nécessité des aménagements projetés.

Le programme d'aménagement prévoit :

- ▶ le rétablissement des routes départementales,
- ▶ un échangeur complet vers Saint-Saturnin,
- ▶ une mise à 2x2 voies
- ▶ Une aire de repos de 50 places,
- ▶ un ouvrage de transparence écologique entre Malvieille et Hiersac
- ▶ et des infrastructures de protections acoustiques au regard de certaines habitations proches du site sont également envisagées.

Les trois solutions imaginées répondent au programme et sont présentées :

- 1- Solution préférentielle : 2x2 voies avec déviation de Malvieille et aménagement sur place de Hiersac
- 2- Alternative 1 : Aménagement sur place de la traversée de Malvieille (aménagement assez urbain pour sécuriser la voie et les nuisances avec une voie cyclable/ douce)
- 3- Alternative 2 : déviation courte de Malvieille présentant les mêmes fonctionnalités que la solution préférentielle, mais avec un tracé plus court en déviation



Une synthèse du comparatif des variantes est disponible en consultation sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

Le calendrier de l'opération est également présenté en séance.

# 4 Echanges avec les participants

Les échanges sont retranscrits ci-après par thématiques abordées lors de la séance de questions – réponses.

## 4.1 Les études

*Q : La DUP est devenue caduque, mais a déjà aboutie à une acquisition foncière en 2003, cette dernière nécessite-t-elle d'être refaite ?*

R : Oui. Les nouveaux besoins du tracé peuvent nécessiter des acquisitions foncières et donc nécessiter une nouvelle DUP. Dans ce cadre, une nouvelle étude d'impact devra être produite.

*Q : Dans l'étude de trafic, les mesures de trafic ont été faites à l'intérieur de Hiersac, mais pas depuis la route de Chateauneuf. Qu'est-ce qui justifie la déviation RD14 ?*

R : Pour évaluer le trafic et les modèles de circulation, il n'y a pas d'obligation de faire des comptages sur tous les points. Mais les enquêtes dites « origine destination » réalisées pour ce projet permettent de monter le modèle de trafic et de justifier ce besoin.

## 4.2 Les sorties vers Angoulême et Cognac

*Q : On comprend que les 2 variantes sont loin derrière le projet préférentiel. Sur cette base, le projet est bien avancé, mais il manque une entrée vers et depuis Cognac.*

R : La question s'est posée, mais elle mènerait à la création d'un nouvel échangeur. C'est une idée qui a été écartée pour prendre en compte les règles d'inter distance entre les échangeurs. En contrepartie, il est prévu un itinéraire de substitution avec des caractéristiques confortables (voies larges) permettant de rejoindre les échangeurs vers l'Ouest et l'Est.

*Q : Un participant demande des précisions sur le trajet et le fonctionnement des flux, ayant l'impression qu'on réinjecterait plus de trafic dans Hiersac.*

R : Pour aller vers Cognac, on rejoint l'itinéraire de substitution et vers Angoulême l'ancien tracé de la RN141. Mais ce sont essentiellement des locaux qui seront les plus à même d'utiliser l'itinéraire de substitution.

## 4.3 La traversée d'Hiersac

*Q : Une habitante du centre-bourg de Hiersac se demande si les poids lourds passeront devant chez elle, pour rejoindre l'itinéraire de substitution.*

*En complément à cette intervention, l'adjoint à la maire d'Hiersac annonce que la commune prévoit un projet qui interdit le passage des poids lourds dans le centre-bourg rendant l'itinéraire de substitution impossible*

R : Le trafic de transit qui passe actuellement sur la RN 141 passera au même endroit. Le trafic restera sensiblement le même et aucune augmentation importante de poids lourds n'a été mise

en avant dans les modélisations de trafic réalisées jusqu'alors. La déviation de la RD14 et les itinéraires de substitution concernent un trafic très local. Ce point sera toutefois vérifié dans le cadre de l'étude de trafic.

**Précisions post-réunion :** Le scénario de référence de l'étude de trafic sera modifié pour prendre en compte les interdictions de poids-lourds sur la commune de Hiersac et Saint-Saturnin.

*Q : Le plan de réaménagement du bourg modifie le sens de circulation.*

R : Une réunion spécifique sera organisée prochainement pour prendre en compte ces aménagements dans les études.

*Q : Un participant fait part de la crainte d'un surplus de trafic dans Hiersac*

R : La question qui se pose est une question de report global. Il n'y aura pas de nouveau trafic. L'étude de trafic permet de le démontrer. Le trafic dans Hiersac et Malvieille restera un trafic très local.

**Précisions post-réunion :** Un report des trafics depuis la RN141 vers les voies plus locales, notamment la traversée Est-Ouest de Hiersac, pourrait être observé du fait de la modification du système d'échange.

Néanmoins, les trafics attendus sur les voiries locales restent cohérents avec leurs caractéristiques. La simplification du système d'échanges entre la RN141 et le réseau local avec la limitation du nombre d'échangeurs permettront de limiter la congestion sur les croisements et d'améliorer la sécurité sur le périmètre.

Une modélisation sera effectuée avec l'interdiction de poids lourds prévue dans Hiersac.

## 4.4 Le devenir de la RD14

*Q : Concernant l'extension et la déviation de la RD14 : Aujourd'hui, des camions traversent Hiersac pour prendre la RD14, mais demain par où passeront-ils, notamment les poids lourds ?*

R : Le projet présenté est le projet initial et sera affiné à la suite de la concertation et des études. L'idée est que ceux qui ont besoin de rejoindre les échangeurs depuis le sud, arrivent sur l'itinéraire de substitution avec un carrefour en croix aménagé et rejoignent les échangeurs en traversant les bourgs.

*Q : Pour les usagers de la zone d'activités d'Hiersac, la question se pose sur l'accès vers la RN141, après la mise en place du projet, avec un passage supérieur. « Pouvez-vous garantir que les camions pourront sortir et prendre la RD14 ? »*

R : En phase travaux, c'est une question qui a été analysée. La faisabilité du projet au niveau de la RD14 avec un maintien de la circulation sur la RN141 a été explorée. La circulation sur la RD14 sera fermée. Nous comptons sur les deux ouvrages inférieurs, qui sont des buses métalliques, pour le report de circulation. Il faut pouvoir maintenir la circulation sur la RN141, mais nécessitera à un moment la fermeture de la RD14 en phase travaux.

En phase exploitation : un rétablissement de la circulation au sud de la RN141 un renvoi vers Angoulême par les voies communales.

Concernant le gabarit des véhicules, cela nécessitera peut-être des aménagements supplémentaires à ajouter à la réflexion,

Mme Bommel rappelle que ce sont ces types de propositions et de questions qui peuvent alimenter les ateliers.

*Q : Un habitat soulève que la nouvelle RD14 fera du bien aux habitants de la RD14 actuelle, car tout accident sur la RN10 a un impact sur le trafic de la RD14, qui dans le cadre du projet sera un peu plus éloignée des habitations.*

## 4.5 La sécurité

*Q : Le projet est prévu pour mi 2027. Or, les enjeux du projet existent déjà. Comment fait-on pour sécuriser les riverains à Malvieille, face au bruit et au danger, que constitue l'accès à la RN141 ? Peut-on raccourcir le temps jusqu'aux travaux ?*

R : La DIRA travaille au quotidien pour améliorer la sécurité, en attendant le démarrage les travaux d'aménagement de la RN141.

Les problèmes de sécurité doivent être remontés à la DIRA et à la sous-préfecture. Ils seront évoqués lors de l'atelier du 10 mai consacré à la thématique des mobilités/sécurité.

La Sous-préfecture de Cognac coordonne actuellement des réflexions en lien avec la DIRA et les élus afin de proposer des solutions concrètes, ainsi une réunion de travail est prévue le 11 mai prochain lors de laquelle des propositions d'aménagements ponctuels seront présentés aux élus par la DIRA (indépendamment de ce projet).

Plus spécifiquement pour la question de l'accélération des travaux d'aménagement de la RN141, il est à noter que des crédits ont été mis en place pour les études. Il faudra, par la suite, aller chercher les cofinancements pour les travaux. Le contrat état région s'est terminé en 2022. Une négociation pour le prochain plan va s'engager avec des arbitrages à venir.

*Q : Un participant relève la dangerosité de la section Malvieille et se plaint des accès et du retard de prise en charge par la sous-préfecture*

R : En complément de la réponse précédente, Mme Llinares, secrétaire générale de la sous-préfecture, précise que la mise en place d'un radar a été confirmée et devrait intervenir prochainement. Les propositions d'aménagement de la traversée de Malvieille seront présentées le 11 mai prochain aux élus.

*Q : Une 4 voies à 110 km/h signifie-t-elle plus de bruit pour Hiersac ? Et pourquoi la sécurité des riverains est-elle corrélée avec une 4 voies ?*

R : Sur la question du bruit, l'électrification du parc de véhicules est un début de solution. Il faut considérer que le bruit existe et existera. Il faudra mettre en place des protections acoustiques, car une route à 110 km/h fait plus de bruit qu'une route à 90km/h.

Mais, il y a une obligation de résultat. Toute route est soumise à des réglementations auxquelles elles doivent répondre en termes notamment de valeurs limites de bruit.

Mme la préfète précise qu'une 2x2 voies est nécessaire pour le territoire dans la mesure où il faut également envisager de s'inscrire dans une continuité d'itinéraire sur la RN141, qui est majoritairement en 2x2voies. Il y a des sections manquantes sur lesquels il faut travailler.

Cette route a pour vocation de désenclaver la France sur un axe d'est en ouest, qui a un bénéfice supérieur aux déviations de trajectoire.

**Précisions post-réunion :** L'électrification du parc de véhicules qui est en marche pourrait apparaître comme un début de réponse. Or selon les spécialistes, il faut considérer que les nuisances sonores sont liées au frottement des pneus sur la chaussée et non à la motorisation. Par conséquent, une route à 110km/h crée plus de nuisances sonores qu'une route à 90 km/h. Aussi, des protections acoustiques seront réalisées pour garantir le respect des seuils sonores, quelle que soit la vitesse des véhicules.

Q : *« Il faut sécuriser les gens pour qu'ils puissent rentrer chez eux » Sur une 2x1 voies, si on double à gauche, il n'y a aucune sécurité, car les voitures arrivent en face.*

*« Les gens ne freinent pas, il faut les freiner »*

## 4.6 Les nuisances

Q : *« La future RD14 passera au bout de mon jardin. Des aménagements sont-ils prévus (mur anti bruit, etc.) ? »*

R : Les aménagements ponctuels seront détaillés ultérieurement. Ils ne sont, à ce stade d'avancement du projet, pas encore finement définis, mais cette étape est bien prévue dans le cadre des études de conception détaillée.

Q : *« Quelle est la portion de la RN141 qui sera décaissée au niveau de la commune de Hiersac ? »*

R : Les études ne sont pas terminées, donc on ne peut pas répondre précisément à cette question. La RN141 pourrait être décaissée entre les deux buses métalliques situées sous l'actuelle RN, de part et d'autre de la RD14.

Q : *L'encaissement de la route ne fait-il pas caisse de résonance ?*

R : Les recommandations techniques sont sans équivoque : l'encaissement réduit les nuisances sonores.

## 4.7 Autres interventions

Q : *Cet habitant propose une nouvelle alternative :*

*Dans une des alternatives proposées (aménagement sur place entre Malvieille et Hiersac), il est prévu de continuer à passer par Malvieille. Il propose donc de faire passer une 2x1 voies en sens unique sur place et une 2x1 voies dans la partie déblayée.*

R : L'idée peut paraître intéressante.

En matière de sécurité routière, les routes en sens unique posent des questions, avec un risque que des conducteurs, surtout les habitués, reprennent les routes en sens interdit ;

Cela pose également la question des riverains qui doivent faire tout le tour pour revenir chez eux.

De plus, cette alternative ne serait pas forcément plus économique.

Nous n'irons sûrement pas dans ce sens-là.

*Q : Un participant s'indigne par rapport à la nécessité d'un projet routier dans un contexte de changement climatique. Il ne comprend pas le besoin de cet aménagement, notamment à cause des pollutions sonores qu'il va engendrer.*

*« Le projet semble être d'un autre temps ». Il émet des doutes sur le développement des axes routiers tels qu'on y pensait avant. On doit s'engager dans une réflexion différente au regard des enjeux climatiques.*

*« Je ne suis pas certain que l'avenir soit les camions et les voitures »*

R : C'est un sujet de fond. La question aujourd'hui est de savoir si on arrête tout ou pas (contestation du public). Il y a des questions de sécurité et de cadre de vie qui méritent d'être regardées de près. Les perspectives sont prises en compte notamment par rapport à la stratégie bas carbone nationale qui donne des solutions pour faire évoluer les pratiques : électrification de la flotte de véhicules, véhicules moins émetteurs, mobilités douces etc.

Quand on prend en compte les vecteurs du projet, donc la sécurité, le trafic et le cadre de vie, le projet est encore un projet utile.

*Q : La maire d'Hiersac s'inquiète du fait que la déviation et l'échangeur nécessiteront un déport de nombreux véhicules sur des routes non aménagées et dimensionnées en conséquence. « Y a-t-il des acquisitions de foncier à prévoir pour aménager les routes de substitution ? »*

R : Le principe des études est que petit à petit nous rentrerons dans les détails. La question est légitime, mais il est trop tôt pour y répondre aujourd'hui. Les réponses seront apportées lors des études d'impacts.

*Q : Quel sera l'emplacement de l'aire de repos ?*

R : La DREAL indique que l'aire est actuellement envisagée au nord du futur échangeur de Hiersac.

*Q : L'aire de Poids-Lourds peut-elle accueillir une aire de covoiturage ? Car il existe aujourd'hui des problèmes avec du stationnement sauvage sur la commune de Hiersac.*

R : Un certain nombre d'éléments doivent être justifiés dans l'étude d'impact, notamment en termes d'impact climatique. La question de l'aire de covoiturage sera travaillée dans cette perspective.

On peut imaginer que sur les délaissés de l'échangeur sur Hiersac ou sur l'aire de repos, on puisse trouver la place pour une aire de covoiturage.

*Q : Un habitant, qui se rappelle du projet initial, relève qu'à l'époque, pour redynamiser le centre-bourg, le projet prévoyait la réalisation de « la maison du Cognac » et une station-service. Est-ce toujours d'actualité ?*

R : Ce sont des projets complexes à mener. Le besoin identifié aujourd'hui est surtout celui d'une aire de repos. De plus, lors des appels à projets, nous avons du mal à trouver des concessionnaires pour une station de service. Nous partons du principe qu'il y a des offres le long de l'itinéraire et pas de réel besoin d'une nouvelle station-service. Concernant la maison du Cognac, aucun besoin en ce sens n'a été remonté.

*Q : Pourquoi faire une aire de repos sur la RN141 alors que la sénatrice Mme Nicole Bonnefoy souhaite interdire les poids lourds sur la RN10 ?*

R : Cette interdiction totale de circulation de poids lourds sur la RN10 est difficilement applicable d'un point de vue juridique.

# 5 Clôture

Après avoir demandé s'il reste des questions, Mme Bommel clôture le temps d'échange et rappelle que le dossier de concertation se trouve en ligne, sur la plateforme de participation.

Elle donne la parole à Mme la préfète pour la conclusion de la réunion d'ouverture.

Mme la préfète prend la parole pour remercier les participants pour leur engagement et les échanges fructueux et fait un rappel des prochaines étapes de la concertation, dont les deux ateliers du 10 et 11 mai.