

Aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac

DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE



SOMMAIRE



TABLE des MATIÈRES

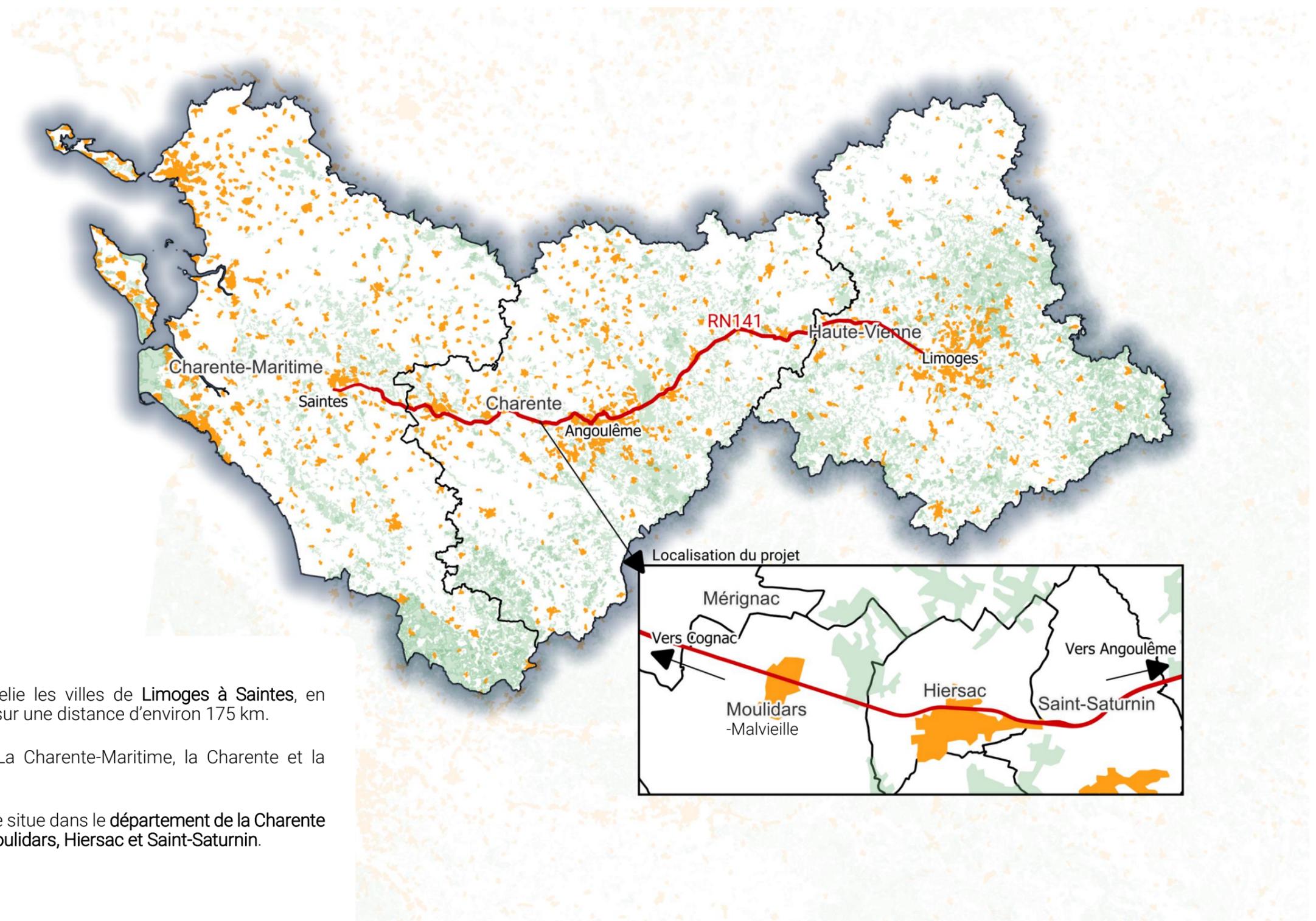
Aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac DOSSIER DE CONCERTATION PRÉALABLE.....	0
1 Contexte du projet	2
1.1 Localisation du projet.....	3
1.2 Historique	4
1.3 Reprise du projet.....	5
1.4 Enjeux et objectifs du projet	6
1.5 Le programme d'aménagement.....	7
1.6 Financement et acteurs du projet.....	7
2 Participez à la concertation préalable	8
2.1 Objet de la concertation	9
2.2 Objectif de la concertation.....	9
2.3 La procédure de concertation	10
2.4 S'informer sur le projet.....	10
3 Bien connaître l'environnement du projet	11
3.1 Le milieu physique.....	13
3.2 Le paysage	15
3.3 Les continuités écologiques.....	16
3.4 Habitats naturels, flore et faune.....	17
3.5 Etude urbaine.....	19
3.6 L'agriculture.....	20
3.7 Acoustique	20
3.8 Les mobilités et déplacements	21
4 Synthèse des enjeux et conclusion.....	22
4.1 Synthèse des enjeux.....	23
4.2 Parti d'aménagement.....	24
5 Le projet soumis à la concertation.....	25
5.1 Principe de conception.....	26
5.2 Solution préférentielle : Variante déclarée d'utilité publique de Malvieille et aménagement sur place de Hiersac.....	27

5.3 Alternative : Variante en aménagement sur place de Malvieille et Hiersac	29
5.4 Alternative : Variante avec déviation plus courte de Malvieille et aménagement sur place de Hiersac	30
5.5 Analyse multicritère des alternatives	31
5.6 Analyse de la solution préférentielle.....	32
6 La suite du projet.....	33

1 CONTEXTE DU PROJET

1.1 Localisation du projet

LA ROUTE NATIONALE N°141

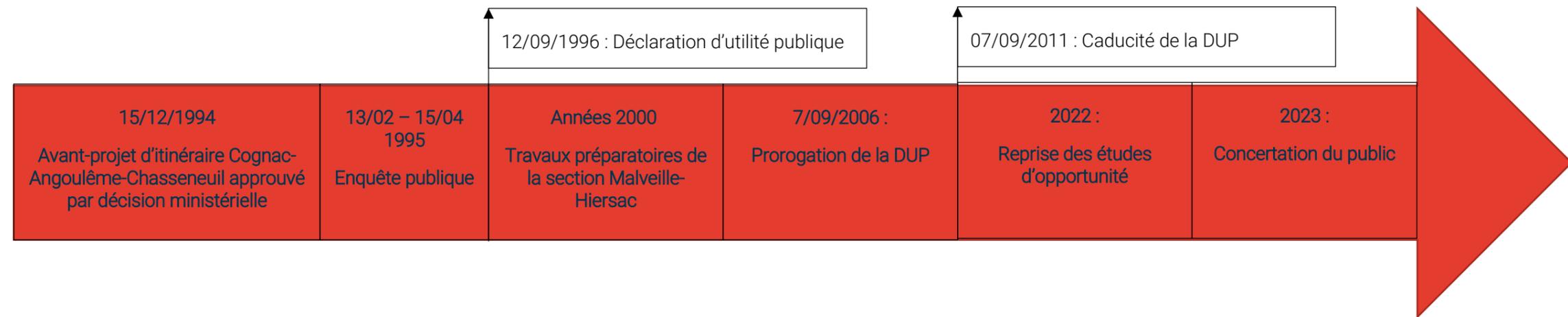


La route nationale 141 (RN 141) relie les villes de **Limoges à Saintes**, en passant par **Cognac et Angoulême**, sur une distance d'environ 175 km.

Elle traverse trois départements : La Charente-Maritime, la Charente et la Haute-Vienne.

Le projet soumis à la concertation se situe dans le **département de la Charente (16)**. Il traverse les communes de **Moulidars, Hiersac et Saint-Saturnin**.

1.2 Historique



Le projet d'aménagement de la RN141 entre Malvieille (commune de Moulidars) et Hiersac s'inscrit ainsi dans une longue histoire d'aménagement de l'itinéraire.

L'avant-projet sommaire d'itinéraire Cognac-Angoulême-Chasseneuil a en effet été approuvé par décision ministérielle du 15 décembre 1994. L'itinéraire a fait l'objet d'une enquête publique du 13 février au 15 mars 1995 et d'un décret de déclaration d'utilité publique le 12 septembre 1996. Ce dernier avait été prorogé le 7 septembre 2006. Il est devenu caduc le 7 septembre 2011.

Le projet d'aménagement de la section Malvieille-Hiersac a fait l'objet, par la suite et au début des années 2000, de travaux préparatoires avec la pose de clôtures et la réalisation de déblais sur la partie en déviation de Malvieille. Cela était permis par les acquisitions amiables et les acquisitions réalisées dans le cadre de l'aménagement foncier réalisé sur les communes de Moulidars, Hiersac et Saint-Saturnin. Aujourd'hui, la quasi-totalité des emprises du projet de l'époque est propriété de l'État.

Aussi, le projet, proposé à la concertation en 2023, pour l'aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac, revêt aujourd'hui une certaine réalité. Il émane directement des études, des acquisitions et des travaux préparatoires déjà réalisés par le passé.



Figure 1: fin du tronçon à 2x1 voie vers Angoulême

1.3 Reprise du projet

Le financement nécessaire à la poursuite des travaux n'a pas été inscrit aux contractualisations Etat-Région successives jusqu'à présent.

L'Etat a décidé de reprendre l'aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac suivant la commande ministérielle faite au préfet de région Nouvelle-Aquitaine en 2021

Ces études sont à réaliser en application de la réglementation et procédures actuelles avec différentes étapes nécessaires à l'obtention des autorisations préalables aux travaux:

- Concertation préalable au titre de l'article L.121-16 du Code de l'Environnement,
- Concertation continue,
- Procédure d'évaluation environnementale,
- Enquête d'utilité publique préalable à la déclaration d'utilité publique,
- Dossier des engagements de l'État,
- Articulation avec les projets d'urbanisme,
- Audits de sécurité routière en phase de conception et de conception détaillée,
- Autorisation environnementale,
- Aménagement foncier et procédures d'expropriation
- Défrichement,
- Archéologie préventive.

Les études d'opportunité comportaient un diagnostic complet des enjeux du secteur d'étude et l'étude des aménagements suivant la démarche éviter/réduire/compenser.

Les études d'opportunité ont notamment comme objectif l'élaboration de « variantes » du projet présentées à la concertation publique. Ces variantes ne constituent pas des projets définitifs, mais servent à illustrer des orientations d'aménagement variées. Elles sont un support utile au débat et permettent de discuter de l'ensemble des composantes du projet.

La présente concertation intervient dans une situation particulière puisqu'elle porte sur un projet ancien dont les travaux préparatoires sont déjà en partie réalisés. Une variante présentée est donc très proche du projet historique, en l'optimisant pour répondre à des besoins nouveaux. Les autres variantes diffèrent du tracé historique en proposant des orientations d'aménagement alternatives.

1.4 Enjeux et objectifs du projet

Dans un souci d'aménager le réseau routier national de manière cohérente et disposer d'itinéraires lisibles pour l'utilisateur, ce projet, porté par l'Etat, répond à plusieurs enjeux en lien avec le caractère routier et national du site :



Améliorer les conditions de sécurité routière et de confort des usagers de la RN141 ;

Améliorer les dessertes locales des hameaux et des exploitations agricoles et l'accessibilité du territoire, pour contribuer au développement économique local



Améliorer et fiabiliser les temps de parcours ;



Améliorer le cadre de vie des riverains de la RN141 actuelle ;

Prendre en compte les thématiques environnementales et appliquer la démarche « Eviter/Réduire/Compenser » pour les habitats naturels, la flore et la faune, la ressource en eau, le paysage, le patrimoine, la qualité de l'air, le bruit, le trafic, etc.



Les principes d'aménagement retenus ont en partie pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents sur cette section de la RN 141, mais surtout de concourir à l'amélioration du cadre de vie des riverains et l'accessibilité de cette infrastructure.



Figure 2: le paysage viticole de la RN141



Figure 3: l'entrée du bourg d'Hiersac

1.5 Le programme d'aménagement

La section de la RN141, Malvieille-Hiersac, sur 7km, est la dernière section à mettre à 2x2 voies entre Angoulême et Cognac.

Ce projet consiste à aménager la RN141 entre :

- la fin de la mise à 2x2 voies en déviation de Bourras à environ 500m avant le passage supérieur 15 existant ;
- l'extrémité est du tracé se raccorde sur le nouvel axe du tronçon RD53 –RD120.

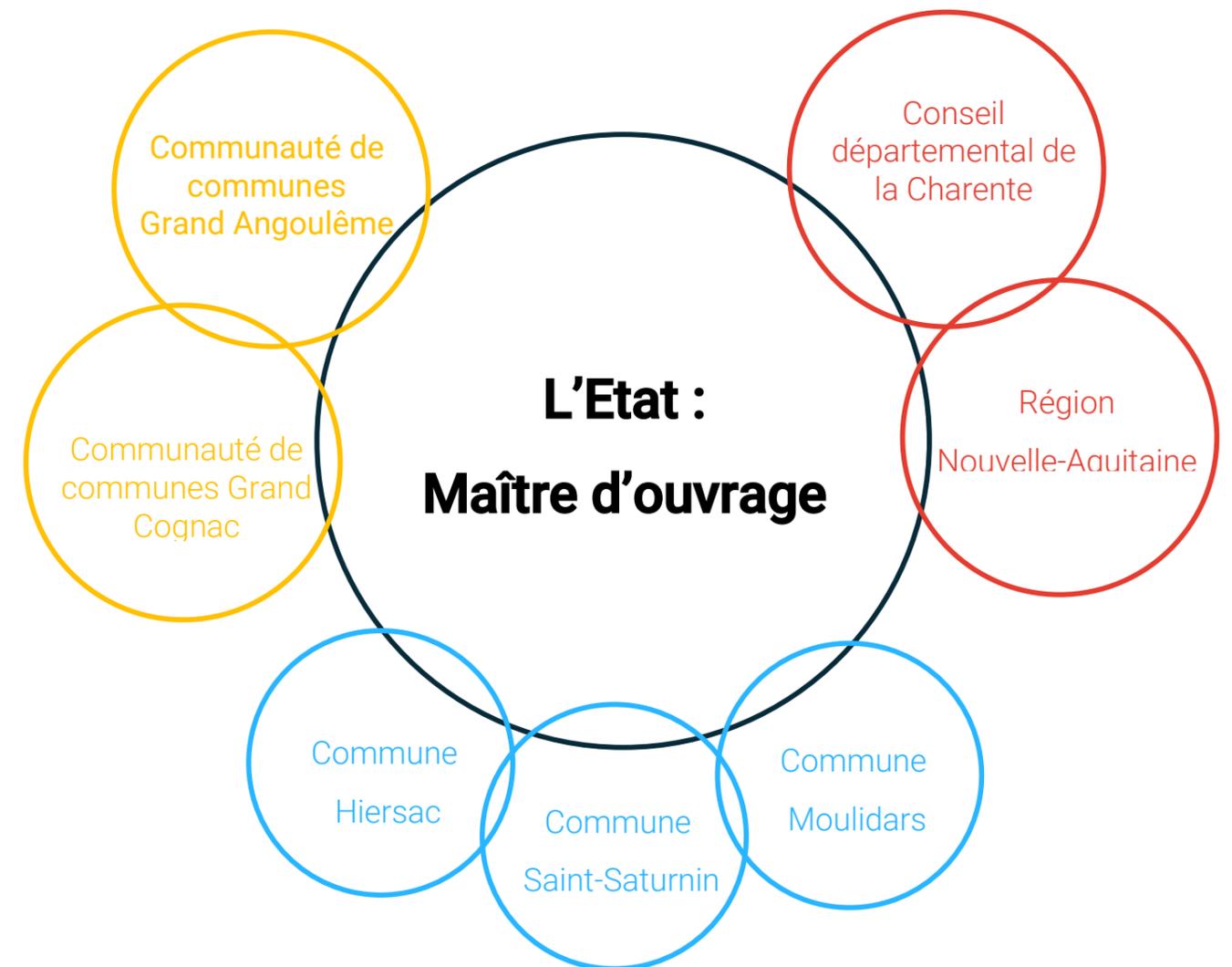
Cet aménagement s'inscrit dans une logique de traitement des enjeux de sécurité et de franchissement de cette infrastructure par les usagers et les riverains et d'amélioration de l'accessibilité et du cadre de vie.

Pour cela, les études réalisées pour le dossier d'utilité publique de 1995 ont été reprises en les consolidant et en mettant à jour un diagnostic territorial.

1.6 Financement et acteurs du projet

Les études engagées sont financées à 100 % par l'Etat, maître d'ouvrage de l'opération. Les études à venir et les travaux pourront faire l'objet d'un cofinancement avec les acteurs locaux du territoire.

LES ACTEURS DU PROJET



2 PARTICIPEZ A LA CONCERTATION PREALABLE

La concertation publique préalable sur le projet d'aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac suit les modalités prévues par les articles L121-15-1 et suivants ainsi que R121-19 et suivants du code de l'Environnement.

2.1 Objet de la concertation

La présente concertation préalable à l'enquête publique porte sur :

- L'aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac avec un échangeur à Hiersac et la réalisation de rétablissements routiers ;
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Moulidars (carte communale), Hiersac (plan local d'urbanisme), et Saint-Saturnin (plan local d'urbanisme intercommunal du Grand Angoulême) et des SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la région de Cognac et de l'Angoumois, au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, tel que prévu par l'article L 121-15-1 du code de l'environnement.

La concertation préalable à l'enquête publique s'appuie sur les études d'opportunité de phase 2 réalisées en 2022-2023.

2.2 Objectif de la concertation

Ce projet s'inscrit ainsi dans un contexte territorial où le projet a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) et d'une enquête publique, d'acquisitions foncières et de terrassements sur certains secteurs, l'État ayant acquis les emprises correspondant à l'avant-projet.

Dans ce contexte les objectifs de la présente concertation préalable à l'enquête publique sont:

- Informer la population du projet ;
- Présenter les enjeux et leurs articulations avec le projet ;
- Recueillir les avis et points de vigilance des habitants et des usagers



Figure 4: Chemin de l'accord, au lieu-dit "Malvieille" - structure bâtie

2.3 La procédure de concertation

D'un point de vue procédural, la concertation sera réalisée selon les modalités de l'article L. 121-16 du Code de l'Environnement.

Ce dernier stipule « *La concertation préalable associe le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme dans les conditions définies par la présente section. La concertation préalable est d'une durée minimale de quinze jours et d'une durée maximale de trois mois. Quinze jours avant le début de la concertation, le public est informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, par voie de publication locale. Le bilan de cette concertation est rendu public. Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Les dépenses relatives à l'organisation matérielle d'une concertation préalable sont à la charge du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du plan ou programme.* »

LA CHARTE DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Sous l'égide du Préfet de région Nouvelle-Aquitaine, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Nouvelle-Aquitaine, maître d'ouvrage de l'opération, mène la concertation selon les principes de la « *Charte de la participation du public* » qui prévoit que toute personne doit pouvoir participer à l'élaboration d'un projet qui la concerne. Elle conçoit la participation du public comme élément incontournable du processus de décision pour aboutir à un projet répondant au mieux aux divers enjeux humains, environnementaux, économiques. Ainsi, la construction d'une relation de confiance entre les acteurs locaux favorise l'acceptabilité du projet.

2.4 S'informer sur le projet

Pour susciter le débat et faciliter l'expression des acteurs du territoire, la DREAL déploie un large dispositif de mobilisation et d'information sur le projet et la concertation.

***La concertation publique se déroulera
du mercredi 3 mai au vendredi 2 juin 2023***

Pour s'informer :

Un dossier de concertation : c'est le document le plus complet sur le projet. Il présente le projet, les différentes variantes, le contexte de l'opération et la prise en compte de l'environnement.

Il est à disposition de tous dans les mairies de Moulidars, Hiersac et Saint-Saturnin. Egalement à disposition en téléchargement sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine : <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/rn141-malvieille-hiersac-r5784.html>

Des réunions publiques organisées :

- Le **mercredi 3 mai à 18 h** à la salle des fêtes de Hiersac ;
- Le **mercredi 31 mai à 18 h** à la salle des fêtes de Hiersac.

Après la diffusion du diaporama de présentation du projet, les équipes de la DREAL et ses partenaires seront à disposition du public pour répondre aux différentes questions liées au projet présenté.

Deux ateliers organisés (sur inscription) :

- Le **mercredi 10 mai à 18 h** à la salle des fêtes de Saint-Saturnin sur les thématiques sécurité et mobilités ;
- Le **jeudi 11 mai à 18 h** à la salle des fêtes de Moulidars sur les thématiques agricole et environnement

Des panneaux d'exposition : installés à la mairie de Hiersac, ainsi que lors des réunions publiques, ils présentent les grandes lignes du projet.

Et donner son avis ?

Pour s'exprimer, donner un avis ou faire part d'une suggestion :

- Les registres de concertation accessibles en mairies d'Hiersac, Moulidars et Saint-Saturnin, selon les jours et heures d'ouverture habituels.
- En ligne sur le site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine ou par courrier électronique : <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/rn141-malvieille-hiersac-r5784.html>
- Lors des réunions publiques : en présentiel

3 BIEN CONNAITRE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

CONCEVOIR UN AMENAGEMENT RESPECTUEUX DU TERRITOIRE

Dans le cadre des études d'opportunité engagées depuis 2022, un diagnostic du territoire a été élaboré pour réinterroger les fonctionnalités du projet déclaré d'utilité publique en 1996. Le diagnostic fait apparaître des enjeux externes de développement du territoire, de trafic, de sécurité, de stationnement de poids lourds. Le diagnostic permet d'évaluer les effets des différentes variantes proposées pendant la phase d'étude sur l'environnement et le cadre de vie.

Le diagnostic environnemental réalisé durant les études d'opportunité en vue de la réalisation de cette concertation recouvre les enjeux suivants :

- Le milieu physique,
- Le paysage et le milieu naturel,
- Le milieu humain,
- Les déplacements.



Figure 5: La RN 141 depuis le passage supérieur n°15



Figure 6: La RN 141 au croisement de la RD63 à Malvieille

3.1 Le milieu physique

Le projet est concerné par différents **risques** :

- Le risque d'inondation



- par remontée de nappes : le risque est assez ponctuel et globalement modéré (inondation de cave majoritairement). Son importance dépend directement de la proximité avec la Nouère et la Guirlande.

- par débordement de cours d'eau suite à de forts épisodes pluvieux au niveau de la Nouère, qui figure dans l'atlas des zones inondables. Les communes du projet de l'aire d'étude ne sont pas soumises au plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Charente.

- Le risque de mouvement de terrain avec un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles qui touche la moitié Est du périmètre ainsi que la zone d'étude au niveau de la Guirlande
- Un risque séisme modéré (niveau 3).



Les enjeux liés aux risques naturels sont globalement faibles, voire localement modérés. Ils seront essentiellement liés au risque de remontée de nappes et au retrait-gonflement des argiles.

Plus particulièrement au niveau de la ressource en eau :

La Guirlande, la Nouère et la Charente sont 3 cours d'eau situés dans le périmètre d'étude :

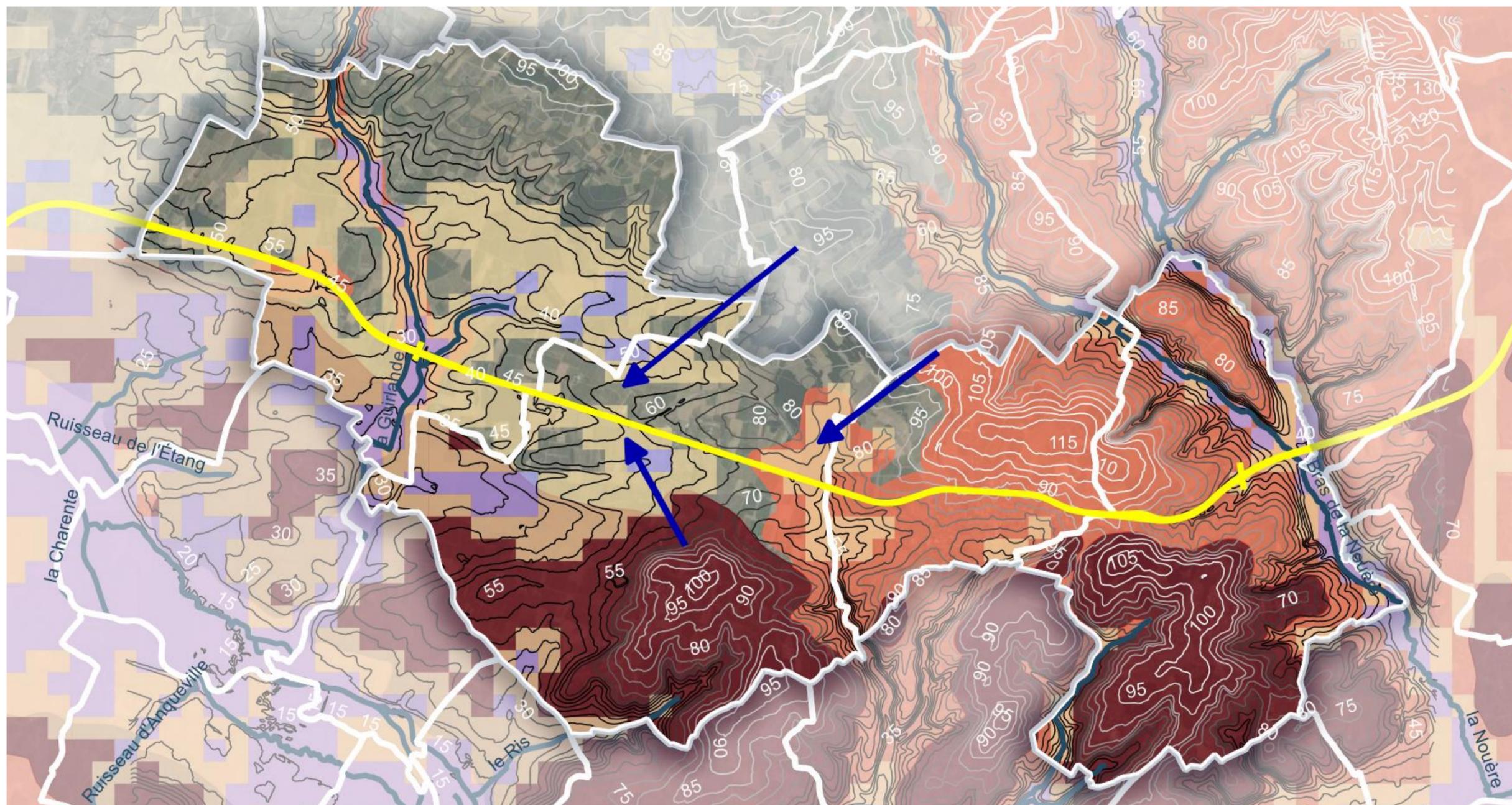
- classés comme axe à enjeux prioritaires pour les poissons migrateurs d'eau salée à eau douce ;
- figurent dans les listes 1 et 2 du classement des cours d'eau, traduisant leur importance pour les poissons migrateurs.

Les sensibilités :

- pollutions d'origine agricole (pesticides/azote) ;
- prélèvements pour l'irrigation ;
- pressions de l'eau sur les reliefs, en lien avec l'aménagement du territoire, faisant obstacle à la continuité écologique ;
- au risque de pollution des eaux souterraines.

Au titre de la directive cadre sur l'eau (DCE), les objectifs de préservation et d'atteinte du bon état des ressources en eau devront être respectés. Le projet devra veiller à ne pas porter atteinte aux ressources en eau et devra mettre en place des mesures permettant de limiter les impacts sur leurs qualités, ainsi que les apports éventuels de pollutions par ruissellement des eaux pluviales notamment. Les ressources en eau, tant souterraines présentent ainsi une forte vulnérabilité.





Périmètre

- Limites communales
- RN141- zone d'implantation potentielle du projet
- Topographie collinaire

Enjeux liés au réseau hydrographique

- Réseau hydrographique
- Sens d'écoulement des eaux

Risques naturels

Inondations par remontée de nappes

- Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe
- Zones potentiellement sujettes aux inondations de cave

Aléa retrait gonflement des argiles

- Moyen
- Fort



Auteur: Verdi
 Source: BDTopo; Géorisques
 Fond: Google satellite

VERDI

Figure 7: Synthèse des enjeux environnementaux liés au milieu physique

3.2 Le paysage

La RN141 s'insère dans un territoire rural, marqué par l'agriculture et la vallée de la Charente, avec son réseau hydrographique qui encadre le périmètre de projet. Le grand paysage du site de projet est composé de deux entités caractérisées l'une par une **topographie plutôt plane et des cultures de vignes constituant un paysage agricole ouvert**, et l'autre marquée par une **topographie plus accidentée et des paysages agricoles peu ouverts**.

LES CARACTERISTIQUES DU PAYSAGE



Figure 8: Paysages agricoles et bocagers ;



Figure 9: Paysages boisés, exploités ou non ;



Figure 10: Paysages plus urbains, résidentiels, de périphérie ;



Figure 11: Paysages linéaires d'infrastructures routières

Les enjeux paysagers à l'échelle du projet sont ainsi de :

- Préserver le paysage viticole au sein d'une mosaïque agricole de cultures diverses;
- veiller à l'insertion du projet d'aménagement, en limitant le plus possible les éléments en hauteur ;
- conserver autant que possible un **espace tampon entre la route et l'urbanisation** afin d'assurer un cadre de vie qualitatif pour les habitants sans déconnecter l'infrastructure de son territoire en coupant le dialogue avec le grand paysage ;
- veiller à soigner **les rétablissements pour les activités agricoles**, qui constituent les principales sources du paysage de la Vallée de la Charente dans lequel le projet s'insère ;
- améliorer **les entrées de ville et le paysage en périphérie d'urbanisation**.

PATRIMOINE BATI

La RN141 s'insère dans un territoire entouré par les sites patrimoniaux d'Angoulême et de Cognac, qui se situent à plus de 5km. Quatre sites classés et/ou inscrits sont identifiés localement.

Cinq monuments inscrits ou classés font partie du grand paysage de la RN141. Même s'ils ne sont pas à proximité immédiate de la route ou ne sont pas en covisibilité, ils appartiennent au patrimoine en faisant partie des bourgs qui lui sont connectés.



Eglise Saint Thomas à Hiersac

Située à environ 500 m de la RN 141 actuelle, l'église Saint-Thomas de Hiersac est inscrite aux monuments historiques depuis 1941. Construite au XIIe siècle, époque romane, elle a souffert des guerres de Cent ans et de Religion. Elle est aujourd'hui interdite au public pour des raisons de sécurité. Des travaux de restauration sont à l'étude.

Située dans le bourg, il n'y a pas de covisibilité directe avec la route.



Château d'Ardenne et église de Saint Hippolyte à Moulidars

Situé à environ 2 km de la RN, le château d'Ardenne a été inscrit au titre des monuments historiques en 1978. Bâti entre le XIIe et le XVIIIe siècle, le château dépendait de l'Abbaye de Saint Cybard d'Angoulême.

L'église Saint-Hippolyte, elle aussi située à environ 2 km de la RN, a été inscrite au titre des monuments historiques en 1912 et 2019. C'est une église romane du XIIe siècle, détruite en partie par un incendie et remaniée au XVe siècle.



Château de Villars Marange à Mérignac

Situé à 1.5 km de la RN environ, le château de Villars a été inscrit au titre des monuments historiques en 2007. On retrouve des mentions du fief dès le XVIe siècle avec un haut pavillon qui correspond au châtelet d'entrée mais la période principale de construction est 1890.



Eglise de Saint-Saturnin

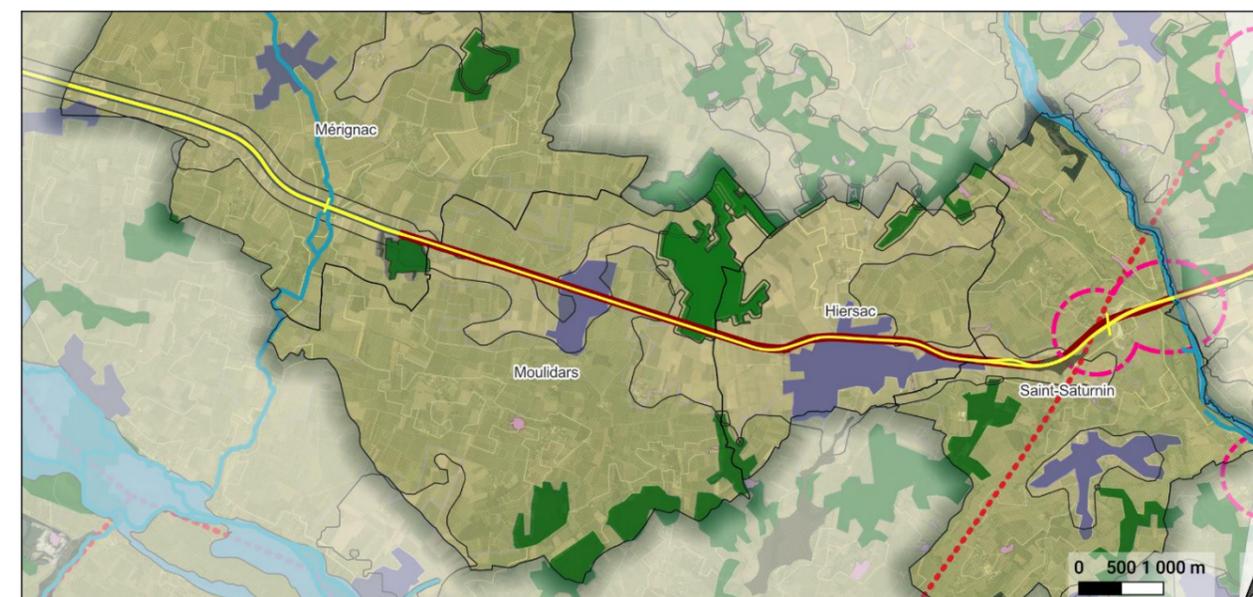
Située à 1.3 km de la RN, l'église de Saint-Saturnin, dédiée à Saturnin de Toulouse, Saint Sernin, date du XIIe siècle. Elle est restaurée au XVe siècle et est classée monument historique le 7 décembre 1973. On retrouve dans l'église un tableau du XVIIe siècle inscrit aux monuments historiques à titre d'objet en 1995.

3.3 Les continuités écologiques

Le projet s'insère dans une zone de connexion entre réservoirs de biodiversité diffus, c'est-à-dire un territoire peu fragmenté ayant une bonne fonctionnalité écologique et un rôle de soutien à la fonctionnalité des réservoirs de biodiversité. Ce corridor de biodiversité diffus est toutefois déjà fragmenté par la présence de la RN141.

Cette particularité fait de la RN141 un élément fragmentant à la circulation des espèces et en particulier au risque de collision.

Par ailleurs, des inventaires écologiques sur un cycle biologique complet ont été réalisés et ont mis en évidence la présence d'habitats et d'espèces protégées, ainsi que de zones humides fonctionnelles sur l'aire d'étude. Une démarche d'évitement et de réduction sera mise en œuvre par le maître d'ouvrage dans le cadre de sa conception.



CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES LOCALES

RN141 - 2X2 VOIES MALVIEILLE - HIERSAC

VERDI
Fond cartographique : Google Satellite

Projet	Trame bleue	Trame verte	Rupture de continuités
— RN141 - Périmètre de projet	— Réseau hydrographique	■ Boisements	--- Corridor proposé
□ Limites communales	■ Zones potentiellement humides	■ Surface agricole	■ Risque de fragmentation
		■ Pas Japonais	— Axes routiers
		■ Pelouse Calcicole	□ LGV
		■ Corridors diffus	■ Tissu urbain

Auteur: Verdi
Sources: CLC, SRCE Poitou-Charente

3.4 Habitats naturels, flore et faune

HABITATS NATURELS

La zone d'étude est composée en grande partie par les vignobles et cultures, mais plusieurs habitats naturels ou semi-naturels et artificiels ont été recensés sur l'aire d'étude immédiate. Deux habitats patrimoniaux sont présents sur la zone : un mégaphorbiaie et des pelouses calcaires.

Ce sont notamment :

- Des habitats boisés comme des saulaies marécageuses, qui présentent un enjeu moyen ;
- Des habitats semi-ouverts, comme des fourrés calcicoles, à enjeu moyen,
- Des habitats ouverts, comme des pelouses calcaires, à enjeu fort, ou des prairies mésohygrophile, à enjeu moyen,
- Des habitats aquatiques ou humides, des mégaphorbiaies, à enjeu fort.

Pelouses calcaires



Fourrés calcicoles



FLORE

Toutes les plantes patrimoniales rencontrées lors des inventaires sont quasi-menacées selon la liste rouge régionale. Parmi elles, une est protégée nationalement : l'Odontite de Jaubert (*Odontites jaubertianus*).

Narcisse trompette



Odontite de Jaubert

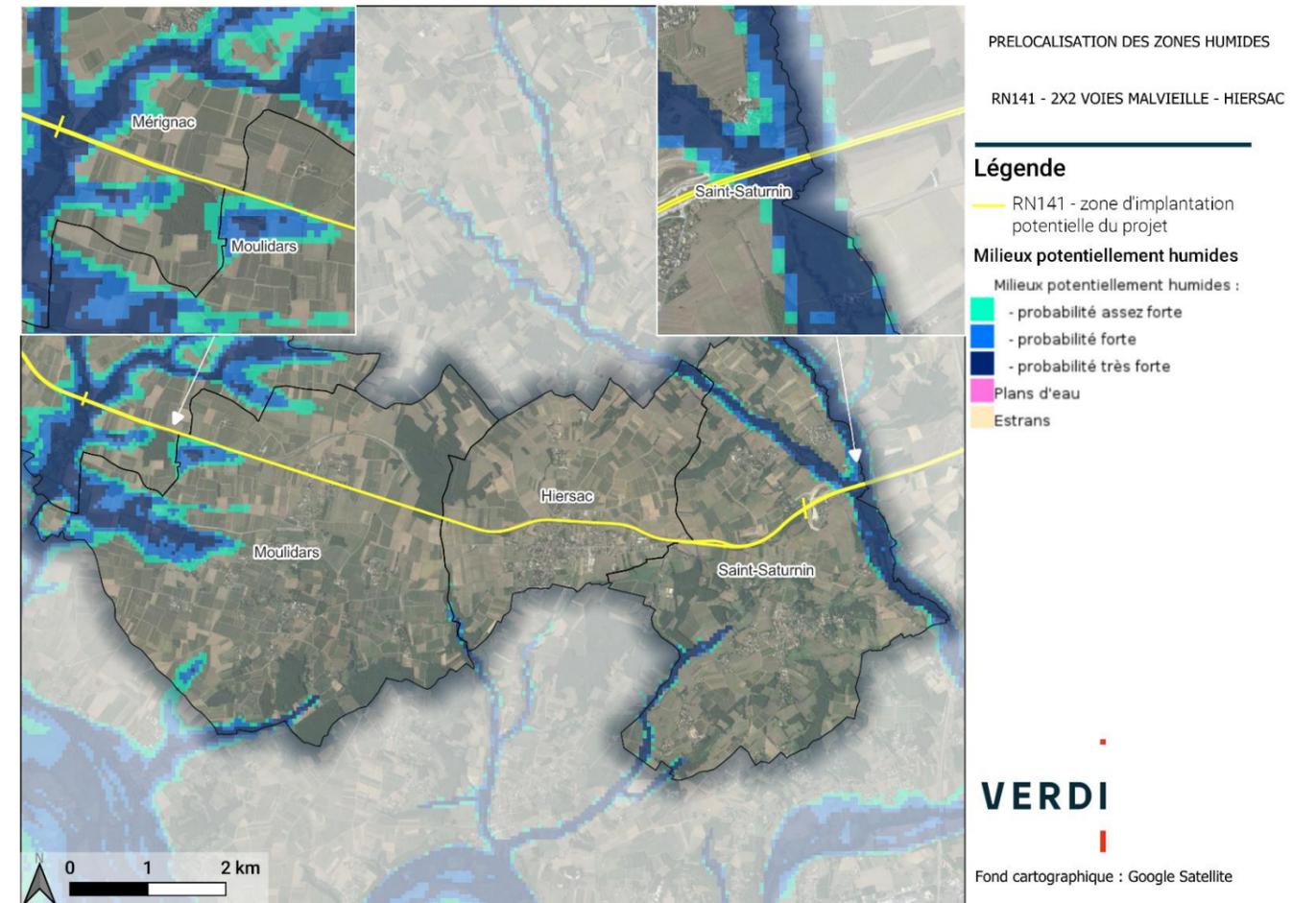


ZONES HUMIDES

Un habitat est défini comme zone humide si un de ces deux critères est présent

- Végétation/habitat caractéristique des zones humides ;
- Sondage pédologique caractéristique des zones humides : ce sont des sondages à la tarière permettant de décrire les sols, une centaine de sondages ont été réalisés.

Les relevés des habitats et de la végétation ont permis d'identifier trois habitats caractéristiques de zones humides : un mégaphorbiaie et un mégaphorbiaie de type roselière situés à l'extrémité Ouest de la zone de projet en bordure du cours d'eau de la Guirlande, et une Saussaie marécageuse située dans la zone déjà creusée au centre de la zone de projet. Pour les habitats potentiellement humides, la flore n'est pas caractéristique de zones humides.



Au titre de l'analyse séparée de la pédologie et de la végétation, des zones humides sont présentes sur le site d'études.

FAUNE

L'aire d'étude s'insère dans une zone de corridors de biodiversité diffus, avec quelques boisements formant la trame verte locale et constituant des zones de refuges et de déplacement pour la faune, au sein de ces vastes milieux ouverts. Le secteur est toutefois actuellement fragmenté par la RN141 qui représente un obstacle au franchissement et au développement des continuités écologiques.

Le tableau suivant identifie les espèces à forte valeur écologique observées dans l'aire d'étude. L'enjeu est défini en fonction de son niveau de protection et de rareté en France et dans la région et de l'utilisation du site par cette espèce (repos, alimentation/chasse, transit ou reproduction).

Chardonnet élégant



Triton palmé



Naiades aux yeux bleus (gauche et centre) et naiade au corps vert (droite)



Lézard des murailles



L'aire d'étude présente des enjeux écologiques répartis sur l'ensemble de l'aire d'étude, notamment des enjeux très forts pour les chauves-souris, forts pour les oiseaux, les chauves-souris et les insectes (papillon).

Composantes/taxons	Synthèse	Enjeu
Avifaune (oiseaux)	Présence de 66 espèces dont 51 protégées	
	<u>Une espèce à enjeu fort</u> : Espèces nicheuses : Pipit farlouse	Fort
	<u>Sept espèces à enjeu assez fort</u> : Espèces nicheuses : Bruant jaune, Linotte mélodieuse, Chardonneret élégant, Serin cini, Verdier d'Europe, Busard cendré, Cisticole des joncs	Moyen
	<u>12 espèces à enjeu modéré</u>	
Chiroptères (chauve-souris)	Espèces nicheuses : Tourterelle des bois, Tarier pâtre, Faucon crécerelle, Hirondelle rustique, Hirondelle de fenêtre, Effraie des clochers, Mésange nonnette, Bondrée apivore, Alouette des champs, Alouette lulu,	Moyen
	Migrateur : Traquet motteux	
	Autre espèces (protégées mais communes et non menacées) : Mésange charbonnière, pouillot véloce etc...	Faible
	<u>1 espèce à enjeu très fort</u> : Minioptère de Schreibers : l'espèce ne gîte pas sur aire d'étude mais un habitat de chasse important est présent à l'Est (lisière d'un bosquet)	Très fort
	<u>5 espèces à enjeu fort</u> : La Barbastelle d'Europe, le Murin de Bechstein, le Murin de Daubenton, le grand rhinolophe et le Petit rhinolophe/Rhinolophe euryale.	Fort
	L'aire d'étude présente des potentialités de gîtes arboricoles pour ces espèces (à l'exception des rhinolophes) et est utilisée comme zone de chasse et de transit.	
Mammifères terrestres	<u>Une espèce à enjeu assez fort</u> : la Noctule commune observée en transit et en chasse sur l'aire d'étude. L'espèce peut également utiliser les arbres potentiels comme gîtes.	Moyen
	<u>11 espèces à enjeu modéré dont</u> : Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Sérotine commune...	Moyen
	<u>Deux espèces à enjeu faible</u> : Le Vespère de Savi et l'Oreillard gris	Faible
	Présence de deux espèces communes protégées de façon avérée la Genette commune et l'Ecureuil roux et d'une espèce protégée potentielle, le Hérisson d'Europe	Faible
Reptiles	Présence de 2 espèces protégées communes : le Lézard des murailles, la Couleuvre verte et jaune.	Faible
Amphibiens	Présence de 5 espèces/complexes protégés communs : le Crapaud commun, le Complexe des grenouilles vertes, le complexe des grenouilles brunes, le Triton palmé et la Grenouille agile.	Faible
Entomofaune (insectes)	Présence d'une espèce protégée de rhopalocères : l'Azuré du serpolet en reproduction sur certaines des pelouses et friches calcaires de l'aire d'étude	Fort
	Présence d'arbres favorables au Grand Capricorne. Présence de deux espèces non protégée mais en danger en Poitou Charente : l'Azuré des cytises et l'Argus bleu nacré	Moyen

3.5 Etude urbaine

L'étude urbaine des communes potentiellement impactées par l'aménagement de la RN141 a conduit à faire les constats suivants :

- Des centres-bourgs inégalement attractifs et équipés ;
- Une valeur patrimoniale et historique des centres-bourg et des hameaux ;
- Une construction spatiale par ajout, caractéristique d'un étalement urbain ;
- Un réseau viaire, qui fait l'objet d'un développement urbain linéaire.

Les enjeux liés concernent principalement les effets potentiels de l'élargissement de la RN141 sur les constructions et habitations sur les franges urbaines les plus proches de l'axe de la route, et de la déviation de Moulidars sur la morphologie urbaine et son étalement.

Le projet risque également de modifier les dynamiques de circulations vers et depuis les zones d'activité, bassins d'emplois et nœuds de circulation. Il est donc important de penser l'insertion des accès dans le futur projet routier.



- Limites communales
- Secteurs d'étude

0 1 2 km
Auteur: Verdi
Fond cartographique :
Google satellite

Figure 12; secteurs d'étude pour l'étude urbaine

DOCUMENTS DE PLANIFICATION

La zone d'étude est concernée par deux schémas de cohérences territoriaux (SCoT) :

- Le SCoT de la région de Cognac, de Mérignac jusqu'à Hiersac,
- Le SCoT de l'Angoumois à Saint-Saturnin.

Il s'agit de documents d'urbanisme qui déterminent, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles, notamment en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage.

L'aire d'étude concerne 4 communes différentes, chacune dotée de son document d'urbanisme :

- Mérignac est couverte par un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 28/03/2019,
- Moulidars est dotée d'une carte communale depuis le 19/12/2005,
- Hiersac est dotée d'un PLU approuvé le 19/02/2015,
- Saint-Saturnin est couverte par le PLU intercommunal (PLUi) du Grand Angoulême approuvé en date du 05/12/2019.

Depuis 2017, les élus du Grand-Cognac ont décidé l'élaboration d'un PLU intercommunal (PLUi) à l'échelle des 56 communes du territoire.

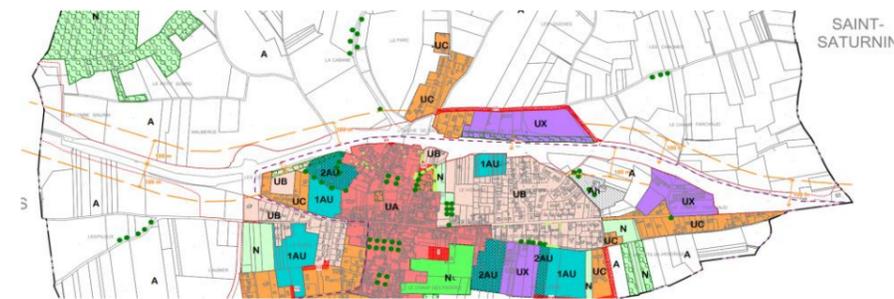


Figure 13 : Extrait PLU de Hiersac

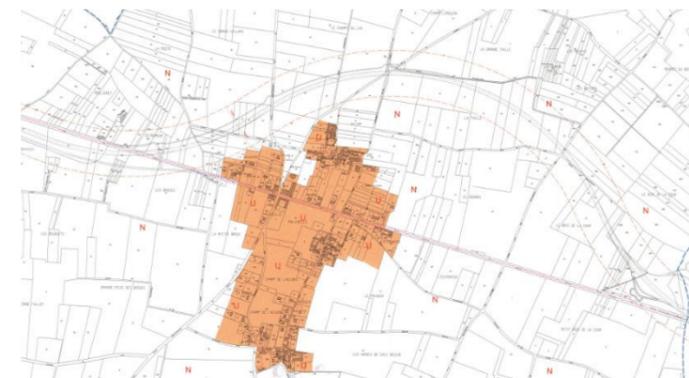


Figure 14 : Extrait carte communale de Moulidars

Le projet qui sera retenu pourra nécessiter la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

3.6 L'agriculture

Le projet s'inscrit au sein d'un territoire dominé par l'agriculture (75 % de la surface du périmètre restreint est cultivé, soit près de 4 300 ha), et plus particulièrement par la vigne qui couvre 51 % de la surface agricole des communes du périmètre et qui est intégralement protégée par l'appellation d'origine contrôlée (AOC) «Cognac». La RN141 est bordée de part et d'autre de passages et de chemins agricoles qui la traversent en différents points. Les principaux enjeux agricoles pour le projet sont ainsi :

- Éviter les espaces cultivés en vigne, protégés par une AOC ;
- Ne pas mettre en péril le devenir des exploitations agricoles et s'assurer de leur bon fonctionnement après la réalisation du projet (rétablissement des dessertes notamment)
- Préserver les terres agricoles à enjeux et/ou stratégiques pour l'exploitation.

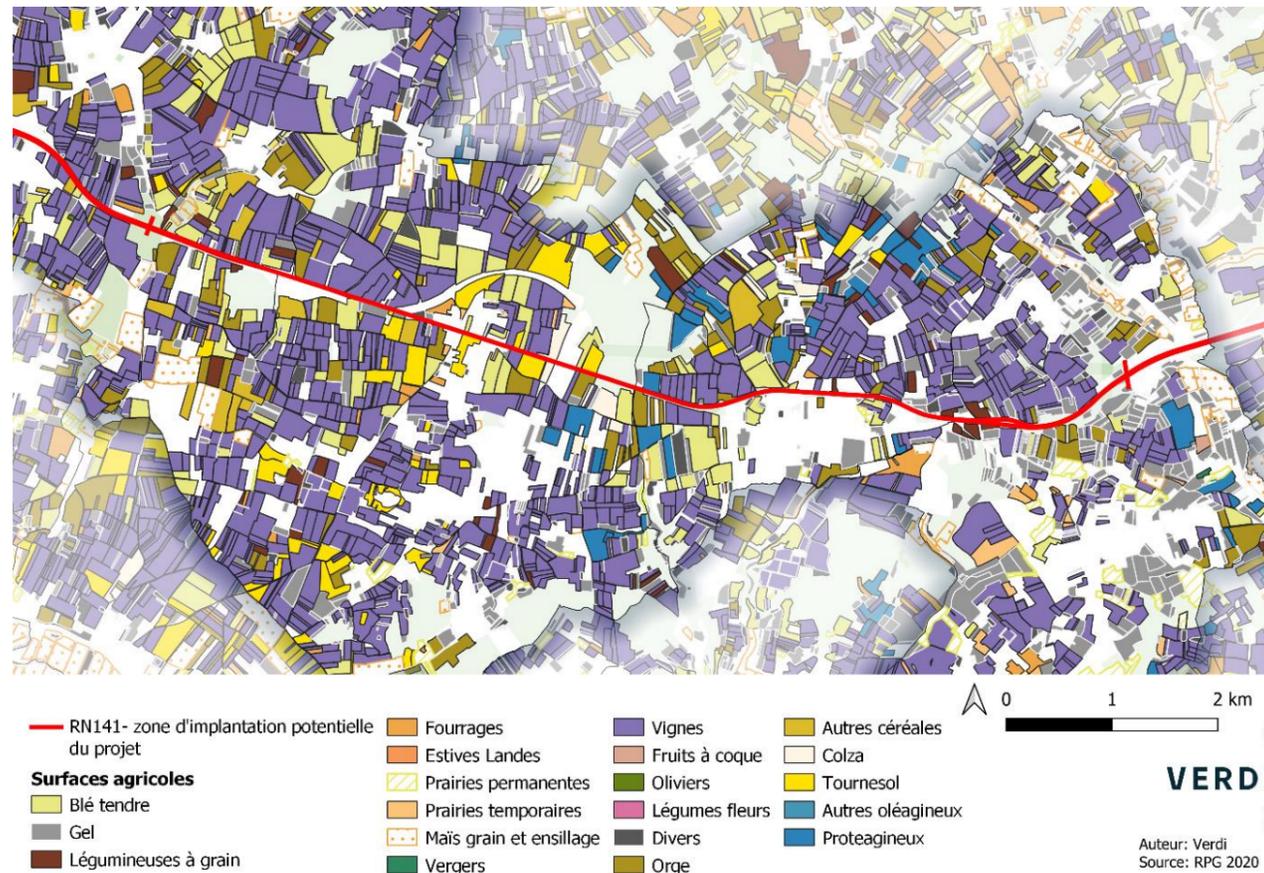


Figure 15: répartition de l'activité agricole sur le territoire de projet

La conservation des parcelles agricoles et plus généralement de l'agriculture sur le secteur représentent un enjeu important au regard des caractéristiques locales, avec l'insertion du projet au sein d'espaces protégés par l'AOC Cognac.

3.7 Acoustique

Au niveau de l'aire d'étude, les principales sources de bruit proviennent du trafic routier, notamment de la RN141. La simulation de l'état actuel a permis de faire les constats suivants :

- L'écart entre le niveau sonore moyen de jour et de nuit étant supérieur à 5 dB(A) (décibel), la période dimensionnante est la période jour.
- Il apparaît qu'à l'état actuel : 13 bâtiments sont en situation de « Point Noir du Bruit » (PNB)

Ces bâtiments sont situés en bordure de la RN141 sur le secteur de Malvieille. Ils sont repérés en rouge dans la cartographie ci-après.

Huit autres bâtiments présentent également un niveau jour supérieur à 65 dB(A).

L'objectif, à terme, sera de ramener le niveau sonore à moins de 65 dB(A) au niveau des façades de ces bâtiments (soit par report du trafic par la création d'une voie nouvelle soit par une protection à la source ou par isolation de façade).

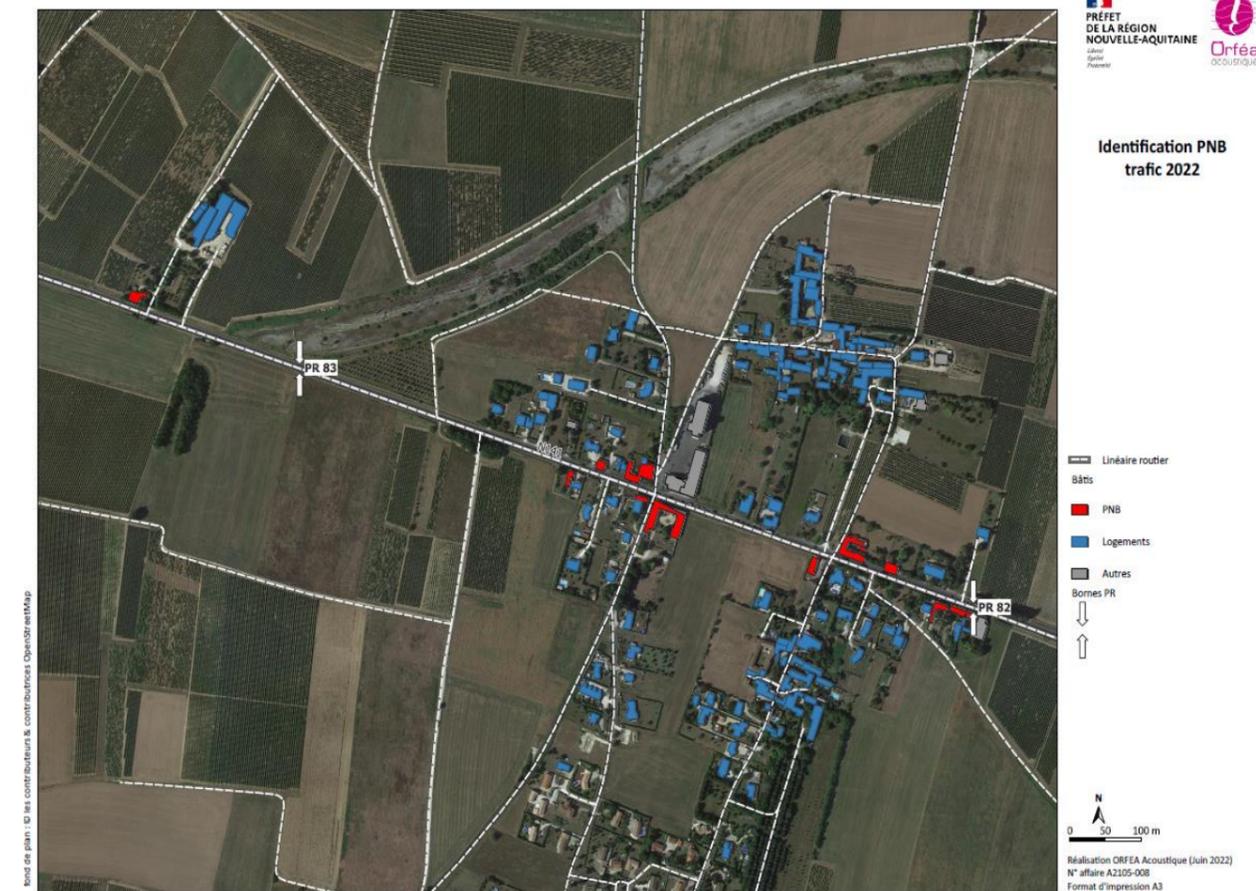


Figure 16: identification PNB

3.8 Les mobilités et déplacements

TRAFIC

Les caractéristiques clés du trafic

- Majorité de déplacements pendulaires (domicile/travail – domicile/étude),
- A destination ou en provenance des communes alentour telles que Cognac, Angoulême et Jarnac,
- Trafic moyen dans les deux sens de 16 000 véhicules par jour,
- Points de congestion en heures de pointe du matin ou du soir sur les accès à la RN141 depuis les RD14 et RD63 (difficultés pour traverser l'infrastructure ou pour y accéder).

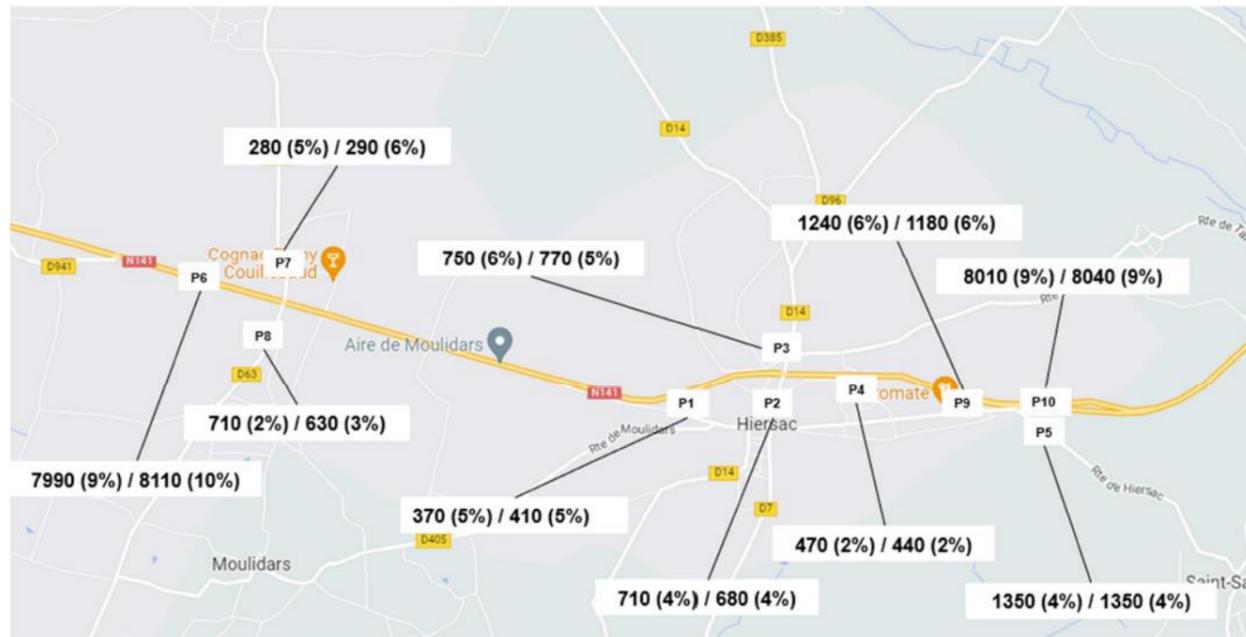


Figure 17: modélisation du trafic actuel le long de la RN141

- Environ 13 700 véhicules (deux sens confondus) traversent le périmètre d'étude via la RN141 sans s'arrêter.
- Les trafics en échange avec la RN141 sont en majorité (environ 2/3 des trafics) orientés vers l'est (vers Angoulême).

Le niveau de trafic actuel (1000 véhicules par heure et par sens en heure de pointe au maximum) et le taux de poids lourds (9% du trafic) sont compatibles avec les caractéristiques de l'aménagement.

Néanmoins, la structure du trafic et la prédominance du trafic de transit justifient une continuité des caractéristiques de la RN141. Cet aménagement permettra également de limiter les risques en termes de sécurité au niveau des accès à la RN141.

Par ailleurs, le trafic de la RN141 (existant et projeté) dépasse le seuil recommandé par les guides techniques de conception routière, ce qui justifie l'aménagement de l'axe en 2x2 voies.

ACCIDENTOLOGIE

Analyse des accidents au cours des dix dernières années (2010-2019) :

	Nb accidents	Vélo	2RM	VP	PL
Total périmètre	16	0	5	25	2
dont sur RN141	10	0	2	19	1

	Nb accidents	Blessé Indemne	Tué	Blessé hospitalisé	Blessé léger	Total victimes
Total périmètre	16	9	3	18	7	37
dont sur RN141	10	5	2	16	4	27

	Nb d'accidents pour 10 ⁸ véh.km	Tués pour 100 accidents	Blessés hospitalisés pour 100 accidents	Blessés légers pour 100 accidents
RN141	2.16	20.00	160.00	40.00
Route à 2 voies	4.77	26.91	89.33	26.95
Route à 2x2 voies	1.86	17.36	71.00	51.42

Figure 18: analyse de l'accidentologie sur le périmètre ; au cours des 10 dernières années

Avec 16 accidents entre 2010 et 2019, dont 10 sur la RN141, le taux d'accidents est inférieur à la moyenne nationale sur des routes comparables, mais supérieur à celui d'une route à 2x2 voies. De plus, il est dénombré beaucoup d'accidents en face à face.

2 accidents recensés en 2022.

BESOIN DE STATIONNEMENTS POIDS-LOURDS

Le diagnostic du schéma directeur des aires de repos de la direction interdépartementale des routes (DIR) Atlantique, montre un déficit de places de stationnement pour les poids lourds.

En effet la seule aire existante à Moulidars ne peut être considérée que comme un point d'arrêt (2 places de poids lourds). Le besoin à l'horizon 2030 peut être estimé à une cinquantaine de places.

L'évaluation des besoins en capacité de stationnement est issue de « l'instruction technique relative aux schémas directeurs des aires de repos et de services du réseau routier national non concédé ».

4 SYNTHÈSE DES ENJEUX ET CONCLUSION

4.1 Synthèse des enjeux

ENJEUX

Les enjeux territoriaux forts sont synthétisés ci-dessous :

- Milieu écologique : présence d'habitats et d'espèces à enjeux patrimoniaux et protégées dans l'aire d'étude ;
- Milieu agricole :
 - Pérennité des exploitations ;
 - Enjeux liés aux rétablissements et franchissements de la RN141 ;
 - Présence de vignes AOC le long de l'axe.
- Structure urbaine et milieu humain :
 - Morphologie urbaine et paysages sensibles aux dynamiques de la RN141 ;
 - Points noir du bruit existants ;
 - infrastructure vecteur d'émissions de polluants.
- Ressource en eau : vulnérabilité de la ressource en eau aux polluants ;
- Taux d'accidents supérieur à celui d'une route à 2x2 voies ; plusieurs franchissements de la RN141 existent sans aménagements particuliers, enjeu de traversée des engins agricoles ;
- Trafic/mobilités : Un territoire très tourné vers l'usage de la voiture, avec la RN141 comme infrastructure centrale pour les déplacements vers les pôles d'emplois les plus proches notamment vers Angoulême. Un trafic de transit important.

Bilan du diagnostic et justification du projet

- La structure du trafic et la prédominance du trafic de transit justifient la volonté d'offrir une continuité des caractéristiques de la RN141



- L'aménagement de la RN141 permettra de limiter les risques en termes de sécurité au niveau des accès à celle-ci, par le réseau secondaire ou pour les franchissements agricoles



- En effet, bien que le taux d'accidents soit inférieur à la moyenne nationale sur des routes comparables, des accidents sont notables sur cet itinéraire et par ailleurs, ce taux d'accidents est supérieur à celui d'une route à 2x2 voies



- Le trafic de la RN141 (existant et projeté) dépasse le seuil recommandé par le guide technique de conception de voirie à 2x1 voie, ce qui justifie un aménagement de l'axe à 2x2 voies



- Le besoin en stationnement poids-lourds amène à envisager l'ajout d'une aire de stationnement dans le secteur



- Afin d'éviter des reports de trafic vers les deux échangeurs existants, il est nécessaire de créer un point d'échange supplémentaire sur la section à aménager. Compte tenu du besoin en termes de déplacements mis en évidence par l'étude de trafic, ce diffuseur devra être complet (4 bretelles) afin de permettre les échanges aussi bien avec l'Est que l'Ouest. Il est situé au niveau de Hiersac.



4.2 Parti d'aménagement

Un aménagement à 2x2 voies pour une cohérence d'itinéraire de la RN141

- Un échangeur complet sécurisé tourné vers Angoulême à Hiersac ;
- Des rétablissements de routes départementales ;
- Une aire de repos de 50 places de poids lourds ;
- Des ouvrages de transparence écologique et traitement des eaux ;
- Des protections acoustiques.

5 LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION

5.1 Principe de conception

- Apporter une réponse aux objectifs d'aménagement de l'itinéraire de la RN141,
- Répondre aux enjeux soulevés par le diagnostic et aux attentes locales,
- Questionner le projet et l'emprise initialement prévue au regard des nouvelles normes et des enjeux de réduction de l'artificialisation des sols, des émissions de gaz à effet de serre, etc.
- Prendre en compte les réglementations en vigueur et les documents de planification territoriaux,
- Mettre en œuvre la séquence éviter, réduire, et, en dernier lieu, compenser,

3 variantes sont étudiées dans le cadre de la concertation

SOLUTION PREFERENTIELLE :

- La variante déclarée d'utilité publique : déviation de Malvieille et aménagement sur place de Hiersac.

LES ALTERNATIVES ETUDIEES

Des alternatives ont été étudiées dans la perspective des procédures environnementales :

- Une variante plus courte qui se rapprocherait du bourg de Malvieille et l'aménagement sur place de Hiersac.
- Une variante aménagement « sur place » de Malvieille et Hiersac ;

Il s'agit de 3 variantes d'aménagement à 2x2 voies, avec toutefois une solution à 2x1 voies dans la traversée de Malvieille pour la variante en aménagement sur place.

LE SCENARIO FIL DE L'EAU

Le scénario fil de l'eau permet de dégager les perspectives d'évolution de l'état de l'environnement sans mise en œuvre du projet d'aménagement de la RN141.

5.2 Solution préférentielle : Variante déclarée d'utilité publique de Malvieille et aménagement sur place de Hiersac

Cette solution se divise en deux parties :

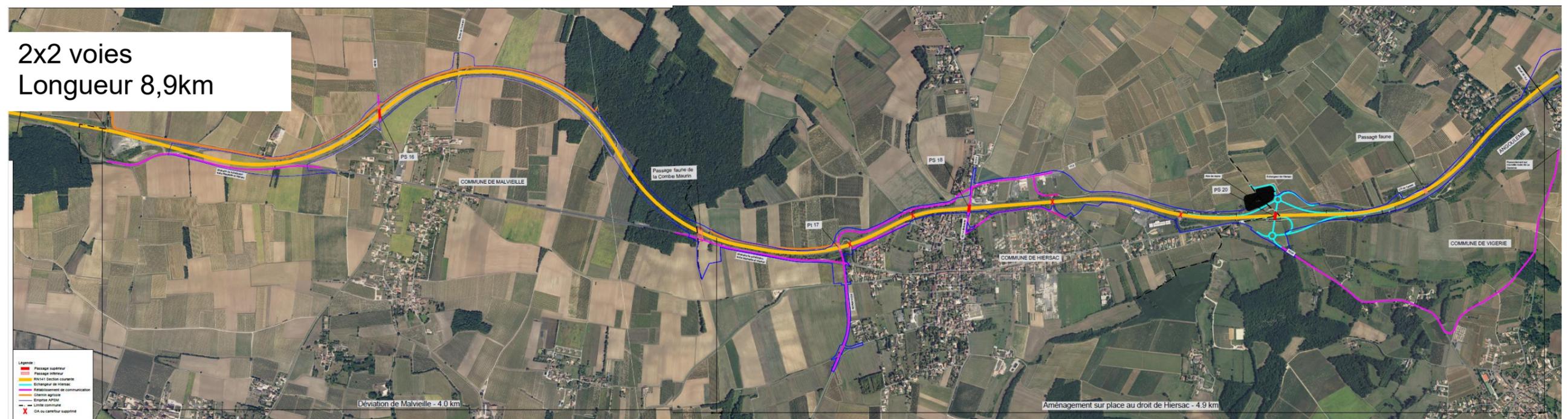
- une partie à l'ouest de déviation en tracé neuf de Malvieille de 4 000 ml (sur la zone déjà décaissée) ;
- une partie à l'est d'aménagement sur place de 4 900 ml.

Le montant des travaux est estimé à 115 à 125 M€.

Cette solution répond bien aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers, ainsi que les autres éléments issus du diagnostic.

Cette solution prévoit, entre autres :

- une section courante à 2 x 2 voies,
- la création d'un échangeur complet au niveau de la commune de Hiersac ;
- le rétablissement des voies de communication avec ouvrages d'art,
- le rétablissement des cheminements agricoles par création de voies parallèles à la section courante,
- la création d'une voie de substitution de la RN141,
- la création d'une aire de repos,
- la création d'un passage à faune au niveau de la Combe Morin et d'un passage mixte inférieur au niveau du chemin rural de Tarsac ;
- les aménagements d'un réseau d'assainissement de la plateforme avec système de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel,
- la mise en œuvre de protections acoustiques.



RETABLISSEMENTS

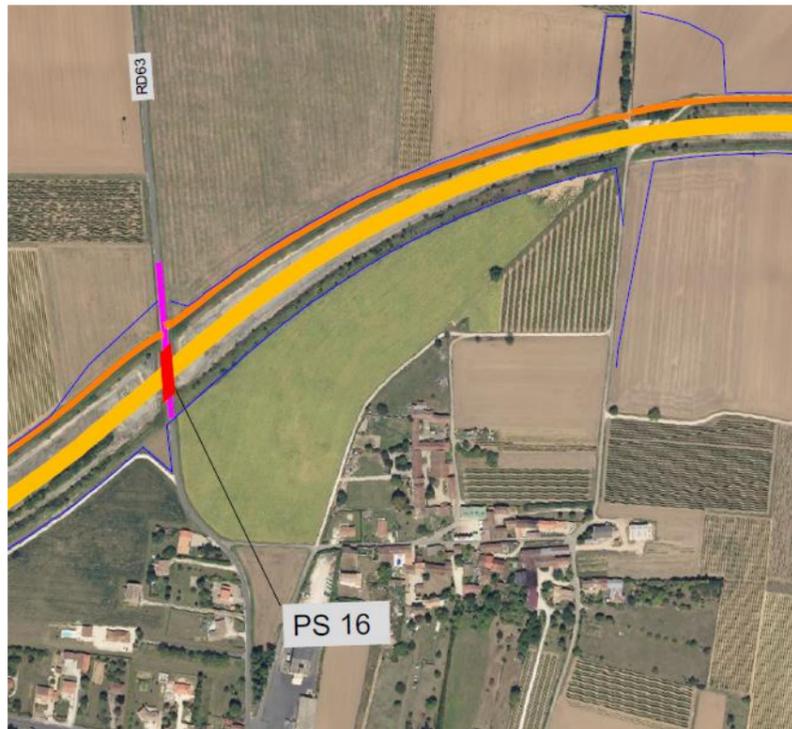


Figure 19 : Rétablissement RD63 et suppression chemin agricole

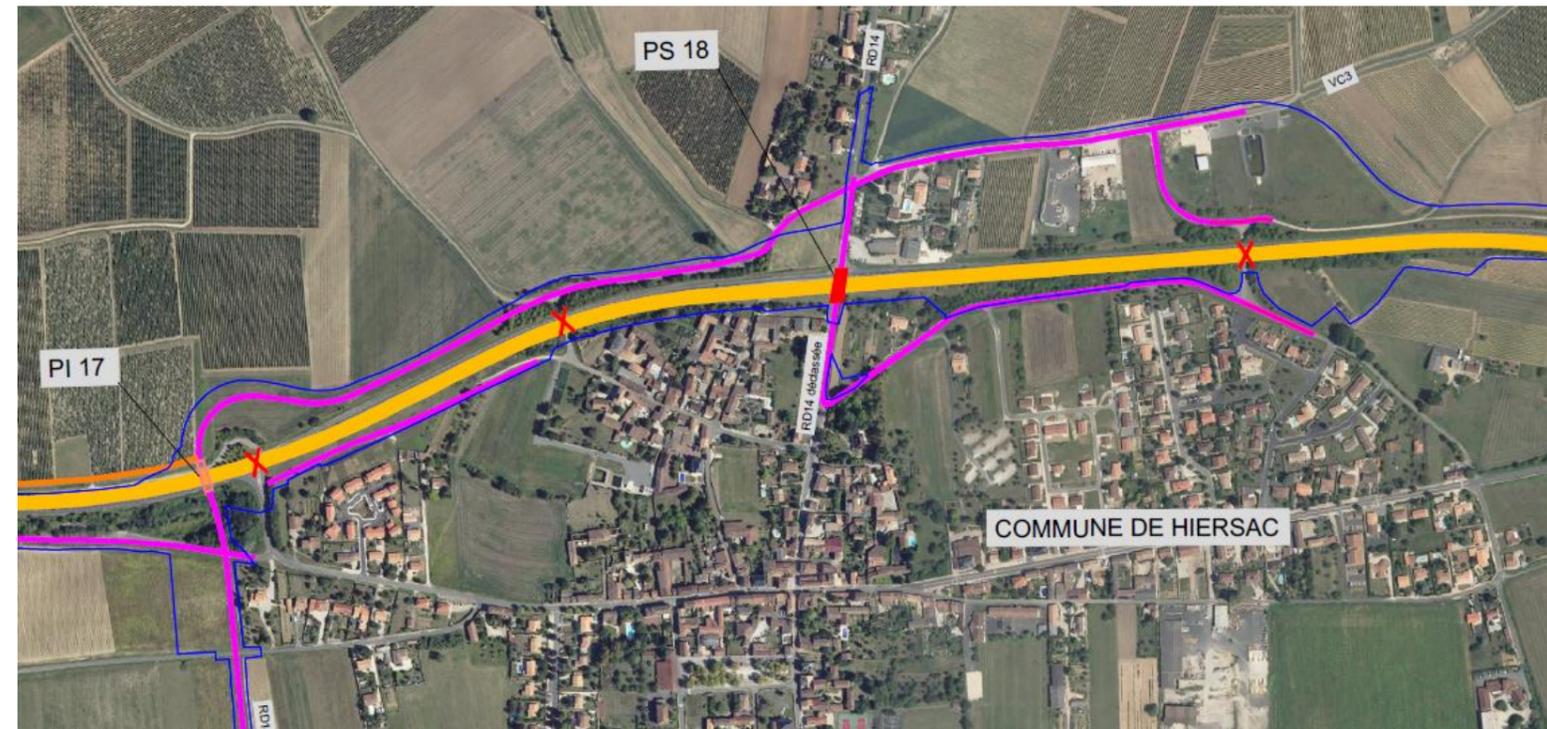


Figure 20 : Rétablissement RD14 par PI17 et PS18 et suppression boviducs

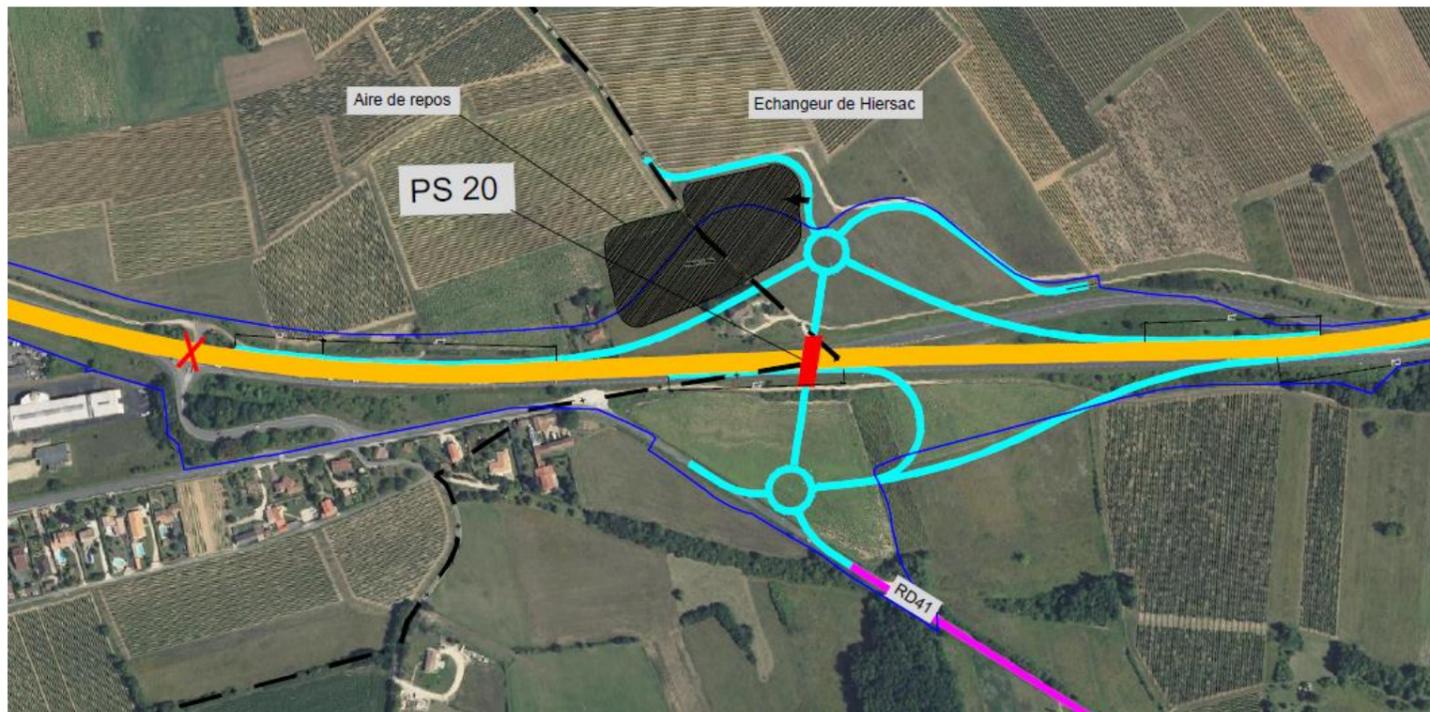


Figure 21: Echangeur avec aire de repos et suppression accès RD41/RN

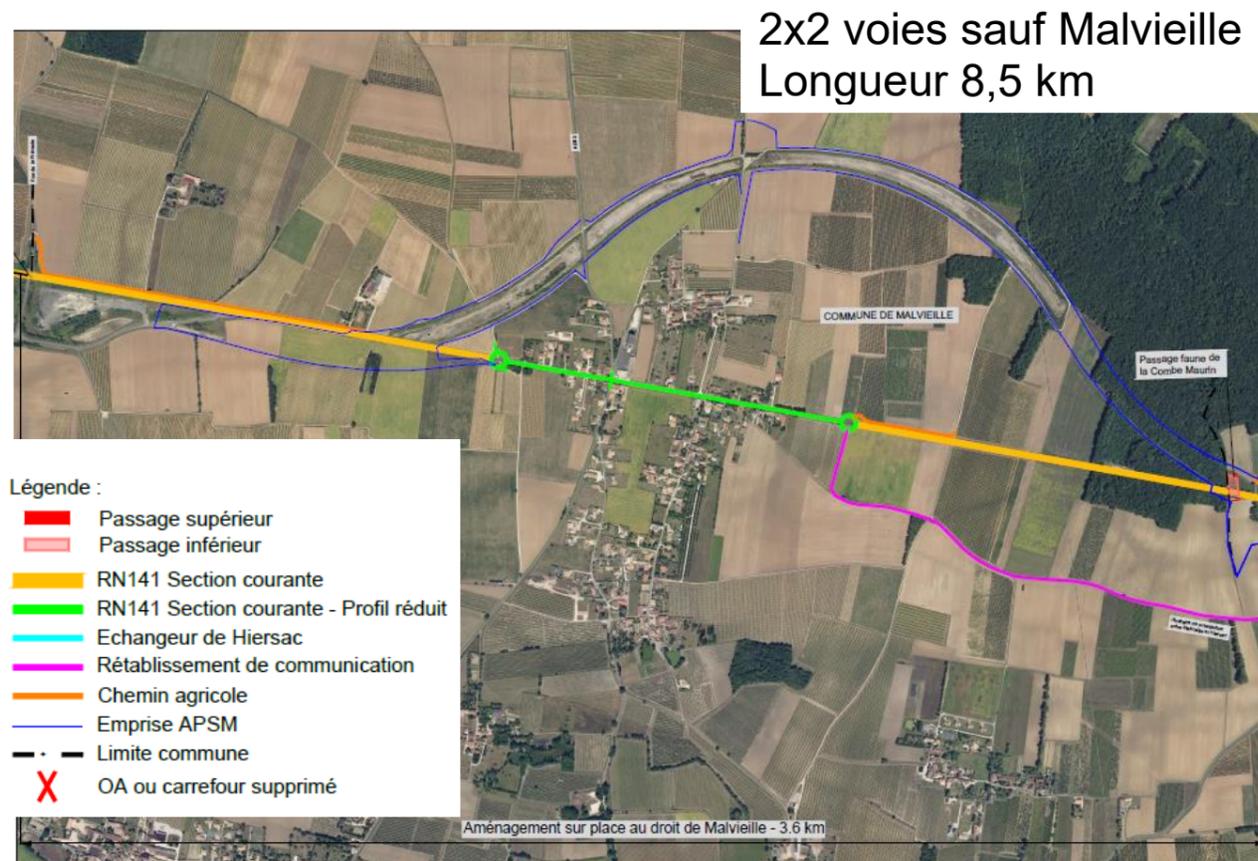
Coûts plafonds estimés :
115 à 125 M €

5.3 Alternative : Variante en aménagement sur place de Malvieille et Hiersac

Cette alternative se différencie de la variante préférentielle par le traitement de la traversée de Malvieille en aménagement à 2x1 voie (linéaire vert sur la carte ci-contre) et marquée en entrée et en sortie par des giratoires pour rétablir les chemins de substitution.

La variante répond partiellement aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers, notamment au niveau de la traversée de Malvieille. Elle ne résout pas les enjeux de trafic.

Son coût serait moindre puisqu'elle ne nécessiterait pas de créer de linéaire de voie neuve au droit de Malvieille.



Intérêt :

- Impacts moindres sur les milieux naturels et sur l'agriculture ;
- Limitation de l'artificialisation des sols ;
- Coût moindre.

Limite :

- Traversée de Malvieille difficile sur route nationale et traitement des voiries secondaires avec la problématique d'accès aux habitations le long de la RN141 (sécurisation) ;
- Trafic moins fluide et gestion du flux de circulation pendant les travaux ;
- Gestion des flux piétons, cycles, voitures et PL sur un même espace ;
- Maintien en carrefour plan de la RD63 ;
- Maintien des difficultés de traversées agricoles ;
- Peu d'amélioration du cadre de vie, notamment du point de vue acoustique et air santé ;
- Phasage travaux en circulation alternée ;
- Restitution des parcelles acquises ;
- Remise en état des parcelles décaissées.

**Coûts plafonds estimés :
95 à 105 M €**

5.4 Alternative : Variante avec déviation plus courte de Malvieille et aménagement sur place de Hiersac

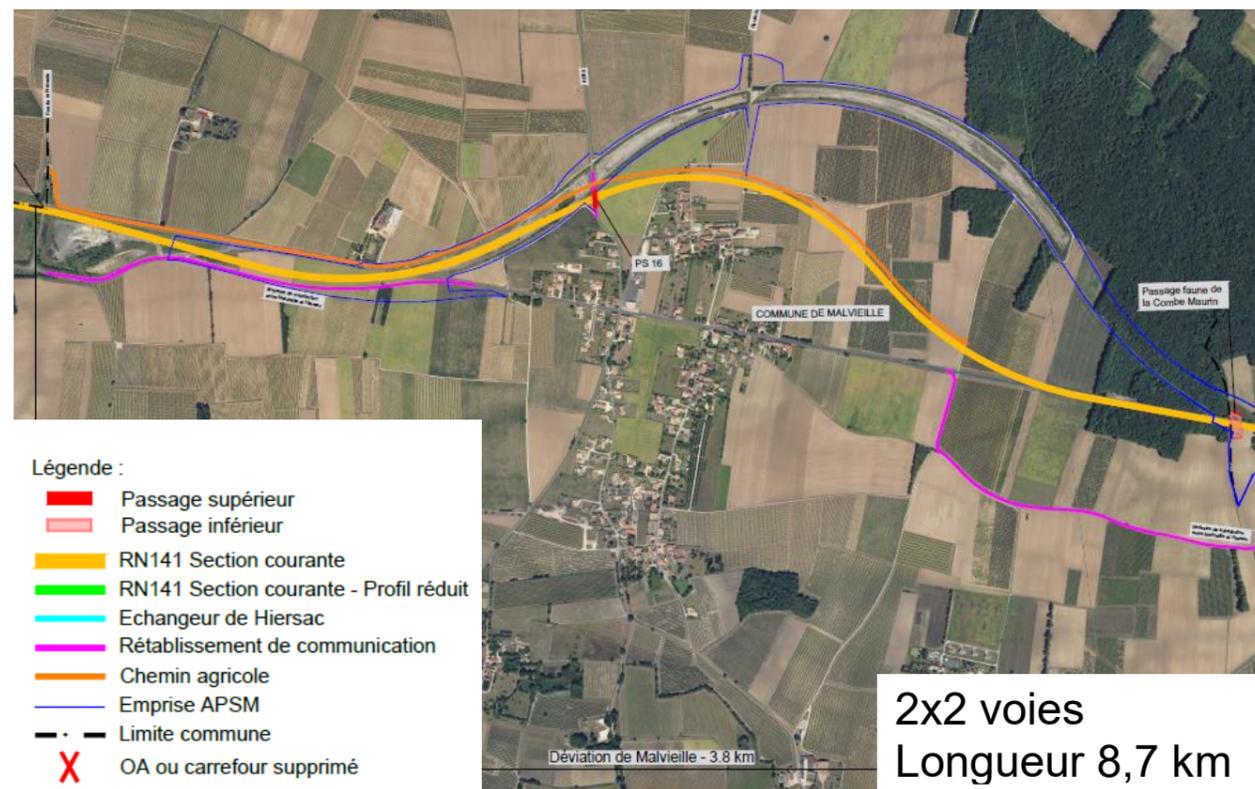
Cette alternative se divise en deux parties :

- une partie à l'ouest de déviation en tracé neuf de Malvieille de 3,8 km (sur un tracé plus proche de Malvieille que celui de la variante préférentielle) ;
- une partie d'aménagement sur place de 4,9 km.

Cette alternative prévoit les mêmes aménagements que la solution préférentielle.

La variante répond bien aux objectifs d'amélioration de la sécurité et du confort pour les usagers.

Cependant elle nécessite de nouvelles acquisitions foncières et la réalisation d'un aménagement foncier pour la reprise de la déviation courte.



Intérêt :

- Application des normes de conception de route à 2x2 voies;
- Réponses aux enjeux de trafic ;
- Sécurité des intersections traitée ;
- Phasage travaux : maintien de la circulation sur la chaussée existante pendant les travaux ;
- Amélioration cadre de vie avec traitement points noirs du bruit existants ;
- Limitation des impacts sur les bois à enjeu écologique en sortie de Malvieille.

Limite :

- Terrassements pour réalisation de la déviation (gestion des déblais) ;
- Acquisitions foncières supplémentaires ;
- Réaménagement foncier agricole des parcelles impactées ;
- Remise en état des parcelles décaissées ;
- Protection acoustique pour les habitations à côté de la déviation courte
- Impacts écologiques sur les milieux.

**Coûts plafonds estimés :
110 à 120 M €**

5.5 Analyse multicritère des alternatives

COMPARAISON TECHNIQUE DES VARIANTES

Thèmes	Déviaton longue Malvieille et ASP* de Hiersac	ASP* Malvieille et Hiersac	Déviaton courte de Malvieille et ASP* de Hiersac
Topographie	Vert	Jaune	Rouge
Géométrie	Vert	Vert	Vert
Rétablissements	Vert	Jaune	Rouge
Sécurité	Vert	Rouge	Vert
Trafic	Vert	Vert	Vert
Phasage	Vert	Rouge	Vert
Urbanisme	Jaune	Jaune	Jaune

*ASP : Aménagement sur place

COMPARAISON ENVIRONNEMENTALE DES VARIANTES

Thèmes	Déviaton longue Malvieille et ASP* de Hiersac	ASP* Malvieille et Hiersac	Déviaton courte de Malvieille et ASP* de Hiersac
Archéologie	Jaune	Rouge	Rouge
Protection ressource en eau	Vert	Jaune	Vert
Impact qualité de l'air	Vert	Jaune	Vert
Impact acoustique	Vert	Jaune	Vert
Evaluation économique	Vert	Jaune	Jaune
Impact flore et habitat	Jaune	Jaune	Jaune
Impact faune	Jaune	Jaune	Jaune
Paysage et patrimoine	Jaune	Rouge	Rouge
Foncier	Vert	Rouge	Rouge

5.6 Analyse de la solution préférentielle

La solution préférentielle présente les enjeux techniques suivants :

- Géométrie et fonctionnalité : elle propose une mise en œuvre d'une déviation et permet l'application des normes de conception routières sans difficulté ;
- Topographie : un décaissement est déjà réalisé au niveau de la potentielle déviation, la solution nécessite donc peu de terrassement supplémentaire par rapport à ceux déjà réalisés. **Un dénivelé au niveau de Hiersac nécessitera néanmoins la réalisation d'un terrassement**
- Sécurité : l'application des normes de conception se fait sans difficulté. Cette variante permet le rétablissement des traversées agricoles ;
- Trafic : elle répond aux enjeux de fluidification de trafic et de mise en sécurité routière de l'itinéraire. D'une manière générale, le projet induira une modification notable des flux de véhicules sur le domaine d'étude avec une baisse sur la section Malvieille – Hiersac (report des trafics depuis la RN141 vers le réseau local du fait de la modification du système d'échange). Le nombre de véhicules et la longueur du trajet seront plus importants avec le contournement de Malvieille,
- Phasage travaux : le maintien de la circulation sur la chaussée existante est possible pendant les travaux permettant un moindre impact pendant cette période sur les circulations.

Sur le plan environnemental :

- La ressource en eau : un assainissement routier étanche sera mis en place conformément aux normes techniques. Il comportera des ouvrages de traitement.
- Qualité de l'air : la variante permet une amélioration de la situation des riverains de Malvieille ; L'augmentation du trafic routier et l'allongement des trajets avec le projet entraînent des émissions de polluants plus importantes, localisées dans les zones les moins densément peuplées (contournement de Malvieille et RN141 à l'ouest de Malvieille), de telle sorte que les habitations à proximité de l'actuelle RN141 en traversée de Malvieille seront moins impactées par la pollution atmosphérique avec la mise en place du projet.
- Acoustique : La variante permet une amélioration côté Malvieille avec résorption des points noirs du bruit du fait de la déviation des trafics et mise en place de protections acoustiques côté Hiersac ;

- Flore et habitats :
 - Recherche d'évitement des zones humides pour le positionnement de l'échangeur de Hiersac ;
 - **Présence de zones humides et de flore protégée sur la zone décaissée (recolonisation du milieu);**
 - **Impact sur le boisement en sortie de Malvieille.**
- Faune :
 - Mise en place d'un passage à faune au niveau de la Combe Morin
 - Mise en place d'un passage mixte inférieur au niveau du chemin rural de Tarsac
 - **Impact sur les habitats d'espèces ayant colonisé la zone décaissée**
 - **Impact sur le boisement en sortie de Malvieille**
- Foncier et cadre de vie :
 - Foncier déjà acquis dans le cadre de la précédente déclaration d'utilité publique
 - Réaménagement foncier réalisé sur l'ancien projet
 - Insertion paysagère de la déviation par l'aménagement des lisières

6 LA SUITE DU PROJET

L'engagement du chantier lié à l'aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac suppose au préalable un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études, de concertation et de rencontre avec le public.

Les délais dépendent des impacts du projet sur l'environnement.

À l'issue de la présente concertation avec les collectivités locales et le public du projet définitif, le maître d'ouvrage dressera un bilan avec une synthèse des avis et des observations qu'il rendra public. Puis, le maître d'ouvrage retiendra une variante qui fera l'objet des études futures approfondies.

Les études préalables seront ensuite la prochaine étape d'études : elles préciseront les caractéristiques de l'aménagement : la géométrie du tracé, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts, etc.

Au regard des procédures, qui restent à déterminer après décision sur le choix de la variante retenue, le calendrier est conditionné par la nécessité d'une enquête publique au titre de code de l'environnement et/ou de l'expropriation.

Les travaux de construction de l'aménagement de la RN141 entre Malvieille et Hiersac ne pourront commencer qu'une fois l'intégralité des études, procédures réglementaires et les acquisitions foncières accomplies.





DREAL Nouvelle-Aquitaine

Conception – réalisation : VFRDI (mandataire) – DREAL NA – Avril 2023

