

Pilote stratégique :

DREAL Nouvelle-Aquitaine

SDIT/DIRNP

Pilote opérationnel :

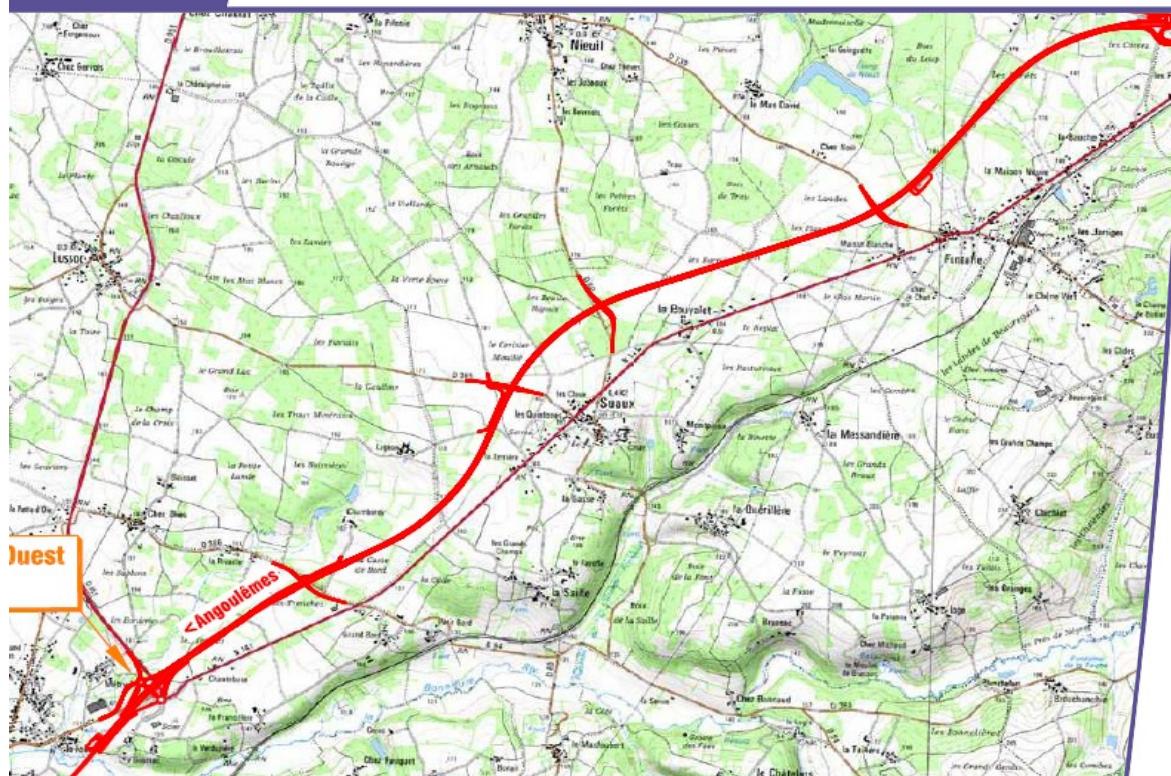
DIR Centre-Ouest

SIR de Poitiers

Juin 2026

Aménagement à 2x2 voies de la RN 141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert

Programme



Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Nouvelle-Aquitaine


**PRÉFET
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**
Liberté
Égalité
Fraternité

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	17/01/19	Rédaction initiale
2	20/01/20	Amendements
3	07/01/2021	Modification du programme
4	29/06/2026	Modification du programme et intégration du phasage

Affaire suivie par

Manon DUPONT - chef de projet	Olivier STONS – responsable DIRNP
Tél. : 06 59 55 39 42	Tél. : 06 65 82 68 46
Courriel : manon.dupont@developpement-durable.gouv.fr	Courriel : olivier.stons@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteurs

Manon DUPONT – chef de projet, DREAL
Olivier FAUCHARD – chef de projet, DIRCO

Contributeurs

Philippe ROQUES – chargé d'études, DIRCO

Relecteurs

Olivier STONS – responsable DIRNP, DREAL Nouvelle Aquitaine
Fabien COUPE – Adjoint au chef de Service

Validation

Dominique BIROT – directeur adjoint, DIRCO
Michel DUZELIER – chef du SDIT, DREAL Nouvelle Aquitaine

Validé par le Directeur Adjoint

Validé par le Chef du SDIT

Dominique BIROT

Michel DUZELIER

SOMMAIRE

1 - PRÉAMBULE.....	4
2 - LES DONNÉES.....	5
2.1 - Historique de l'opération.....	5
2.2 - Études réalisées.....	5
2.3 - État initial.....	6
3 - LES BESOINS.....	16
3.1 - Objectifs généraux.....	16
3.2 - Objectifs fonctionnels.....	17
4 - LES CONTRAINTES.....	19
4.1 - Contraintes de conception.....	19
4.2 - Contraintes techniques.....	19
4.3 - Aspects réglementaires.....	20
5 - LES EXIGENCES.....	20
5.1 - Exigences techniques relatives à la conception et aux équipements de l'ouvrage pour la partie RN. .	20
5.2 - Exigences techniques relatives à la conception et aux équipements de l'ouvrage pour la partie routes départementales et voies communales.....	27
5.3 - Exigences techniques relatives à la mise en œuvre des mesures propres à concrétiser les engagements du maître d'ouvrage en matière d'environnement et de développement durable.....	27
5.4 - Exigences techniques relatives à la mise en œuvre des objectifs, et à l'intégration des contraintes, d'entretien et d'exploitation en phase travaux.....	28
5.5 - Exigences financières.....	28

1 - Préambule

Ce programme formalise tous les éléments nécessaires à l'établissement des phases AVP et PRO de mise à 2 x 2 voies de la RN 141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert, ainsi que de l'aire de repos située sur l'échangeur de Nieuil – Roumazières-Loubert, conformément aux exigences et engagements de l'État.

La RN 141 constitue un maillon important de l'itinéraire Centre Europe Atlantique (RCEA), qui figure au titre des grands axes routiers européens sous le n°E 603. Cet axe assure le maillage Est-Ouest avec les grands axes Nord-Sud, notamment l'A20 et la RN10.

Cet itinéraire est prévu d'être aménagé à 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés entre la vallée de la Saône et Royan en façade Atlantique.



L'itinéraire a été aménagé progressivement en fonction des crédits mobilisables dans la région Nouvelle-Aquitaine. Ainsi, la majeure partie de l'itinéraire est aujourd'hui aménagée à 2x2 voies :

- l'échangeur de Taponnat-Fleurignac a été mis en service en 2003,
- la section de 6,5 km à 2x2 voies entre Saint-Junien et La Barre ouest a été mise en service en 2009,
- la section de 7,5 km à 2x2 voies en tracé neuf entre La Barre et Le Breuil Ouest et la section de 12 km entre Chabanais et Etagnac ont été mises en service en 2013.
- la section de 12 km à 2x2 voies en tracé neuf entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne est actuellement en phase travaux depuis 2018 et sa mise en service est prévue pour le deuxième semestre 2025,

À l'est d'Angoulême, dans le département de la Charente, un dernier tronçon de 9,35 km entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert reste à aménager en 2x2 voies entre Angoulême et Limoges.

Sur cette section, la route nationale actuelle traverse de nombreuses agglomérations (Suaux, Roumazières-Loubert, Fontafie) ou hameaux répartis le long de l'itinéraire.

Compte tenu du trafic poids lourd important (3 000 à 4 200 PL/j soit 25 - 30 % du trafic), cette configuration crée une situation insécuritaire pour l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, véhicules légers) et génère des nuisances importantes (sonores et qualité de l'air) pour les riverains des différentes zones agglomérées.

L'application d'une interdiction de circulation aux poids lourds de plus de 19 tonnes sur la RD 951 dans le sens Bellac-Angoulême (itinéraire alternatif à la RN 141 RCEA) a pour conséquence directe la reprise du trafic poids lourds sur la RN 141. Les difficultés de circulation se sont donc aggravées ces dernières années, conduisant à placer l'aménagement de cet axe comme prioritaire.

L'opération concerne précisément la section à 2 x 2 voies, en Charente, entre la déviation de Chasseneuil-sur-Bonnieure et la déviation de Roumazières-Loubert.

2 - Les données

2.1 - Historique de l'opération

— 24 novembre 1992 : avant-projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) 1^{ère} phase approuvé par Décision Ministérielle fixant le parti d'aménagement de la RCEA entre Limoges et Royan.

— 17 février 1998 : approbation de l'APSI 2^d phase section Chasseneuil-sur-Bonnieure Limoges.

— 6 janvier 2000 : décret en conseil d'État déclarant d'utilité publique la mise à 2 x 2 voies de la RN 141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Limoges.

— 30 décembre 2009 : prorogation de dix ans de la déclaration d'utilité publique pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Limoges.

— juin 2015 : signature du CPER 2015-2020 de la région Poitou-Charentes comportant l'opération Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne pour un montant de 86,6 M €. Ce volet du CPER inclut aussi la réalisation des études nécessaires à la définition des emprises de la section Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert, ainsi que les acquisitions foncières nécessaires avant que la DUP ne soit caduque.

— 26 janvier 2016 : commande ministérielle d'études de conception détaillée :

- demandant la réalisation des études et procédures nécessaires avant travaux ;
- demandant la réalisation des acquisitions foncières.

— 12 décembre 2019 : prorogation de six ans de la déclaration d'utilité publique pour la mise à 2 x 2 voies de la RN 141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Limoges.

— 31 juillet 2024 : signature du CPER 2023-2027 de la région Nouvelle-Aquitaine comprenant la finalisation des travaux de l'opération Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne pour un montant de 16,6 M€ et les travaux de l'opération Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert pour un montant de 108,4 M€.

— 24 septembre 2024 : signature de l'arrêté préfectoral n°16-2024-09-24-00002 portant autorisation environnement et dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées et de leurs habitats au titre des articles

2.2 - Études réalisées

L'APSI première phase fixant le parti d'aménagement de l'itinéraire entre Royan et Limoges a été réalisée entre 1990 et 1991. Les orientations définies dans l'APSI retiennent un aménagement à long terme à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire avec carrefours dénivelés et statut de route express.

La seconde phase d'APSI s'est déroulée en deux temps. Le tronçon Cognac – Angoulême – Chasseneuil-sur-Bonnieure a fait l'objet d'un APSI de deuxième phase, approuvé par décision ministérielle du 15 décembre 1994. Il a été déclaré d'utilité publique par décret du 12 septembre 1996. Cette section d'une longueur de 69,4 km était décomposée en 14 opérations.

Le tronçon Chasseneuil-sur-Bonnieure – Limoges a quant à lui fait l'objet d'un APSI deuxième phase approuvé par décision ministérielle du 17 février 1998. La concertation n'a pas fait apparaître d'opposition notable au projet.

À l'issue de cet APSI, un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été constitué et soumis à l'enquête entre le 3 juin et le 8 juillet 1998. La commission d'enquête, dans son rapport du 24 août 1998, a émis un avis favorable à l'utilité publique de l'opération, assorti de cinq réserves relatives à des modifications du tracé du projet sur certaines sections et à des modifications du système d'échanges. Après concertation avec des acteurs locaux et réalisation d'expertises et études complémentaires, la pertinence des choix de tracé et de système d'échanges présentés à l'enquête publique a été confirmée à l'exception de la section La Barre – Le Breuil, pour laquelle l'aménagement a été revu.

Cette procédure a permis de définir un fuseau de 300 m à l'intérieur duquel le tracé doit être étudié, ainsi que le positionnement des points d'échanges.

Les études détaillées du tracé de la section Chasseneuil-sur-Bonnieure – Exideuil-sur-Vienne ont fait l'objet d'un avant-projet sommaire établi en juin 2012 par le bureau d'études SCE. Ces études n'ont fait l'objet ni d'une approbation ni d'un audit conception et devront dans le cadre des nouvelles études être réexaminées et si besoin modifiées.

2.3 - État initial

2.3.1 - Trafic

a) Trafic actuel

La RN 141, en Charente, qui assure la liaison entre Angoulême et Limoges est inscrite sous forme de Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT) dans le Schéma Directeur Routier National adopté le 1er avril 1992.

L'aménagement de cette section est un des derniers maillons central de l'aménagement de la RCEA (Route Centre-Europe Atlantique). Cet axe facilite les relations intra-départementales au sein de la Région Nouvelle-Aquitaine et international (Europe de L'Est – Europe du Sud-Ouest).

Les trafics propres à la RN141 varient respectivement de 11 520 à 12 320 véh/j sur la section entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne pour progresser de manière substantielle et dépasser le seuil des 20 000 véh/j à l'Est de Saint-Junien en approche de Limoges. Les données ci-après montrent une évolution importante du trafic PL sur l'axe à la suite des aménagements des sections de la Haute-Vienne (déviations de la Barre et Saint-Junien).

Les sections Ouest orientées vers Angoulême mentionnent des niveaux de circulation de l'ordre de 17 000 véh/j.

Les véhicules lourds contribuent à 25 – 30% (soit 3 000 à 4 200 PL/j) des trafics supportés par la RN141 sur ses principales sections.

Trafics moyens journaliers annuels en véhicules/jour

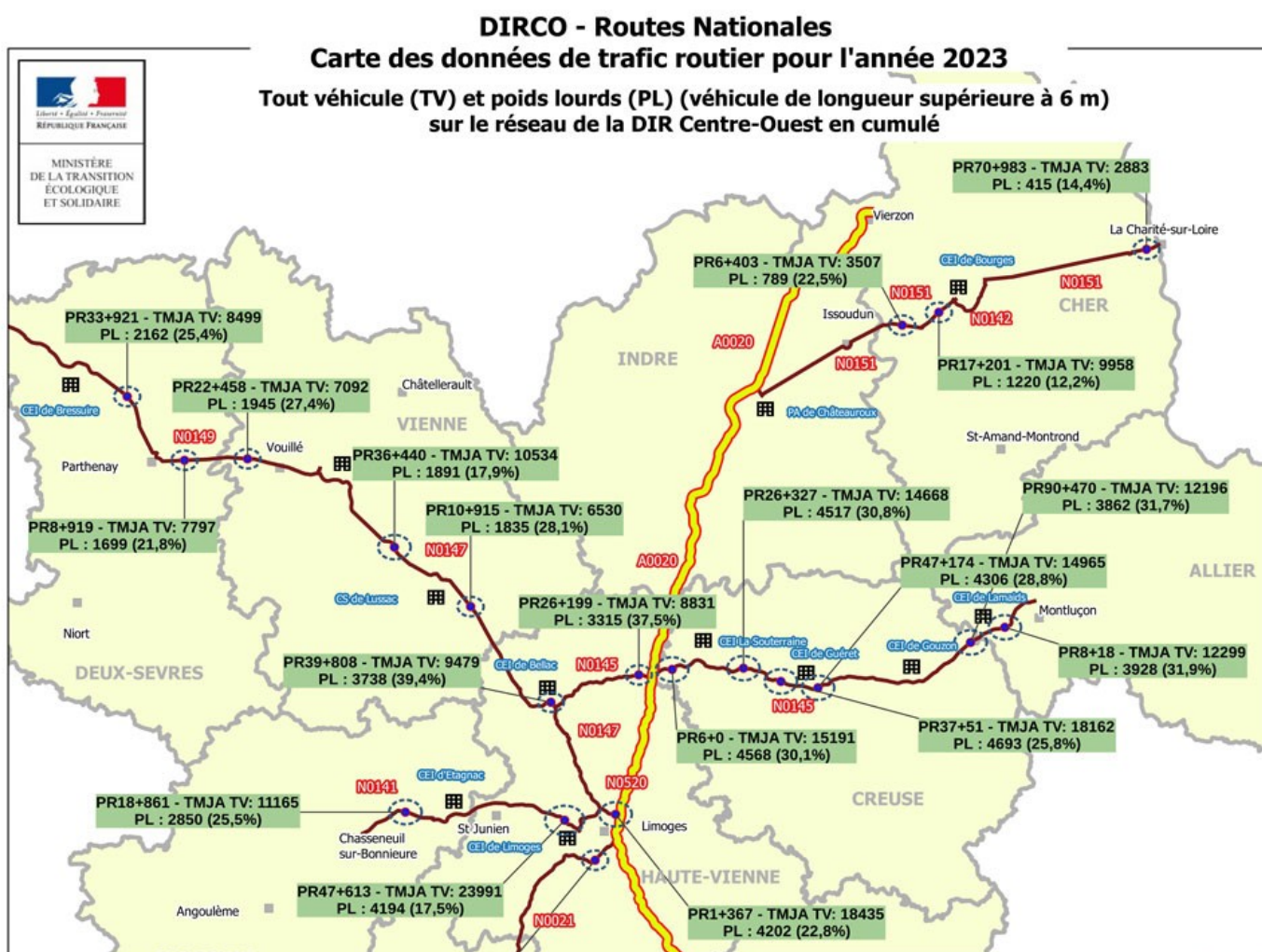
16RN0141 station de La Péruse PR 18+500	Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
	Trafic	7928	8074	8317	8521	9467	9491	9800	2001/2007= +23.6%
	% PL	12.1	11.5	11.2					
	Nbre PL	959	929	932					

Traffic moyens journaliers annuels en véhicules/jour

87RN0141 station de St Junien	Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
	Trafic	6902	7200	7396	7651	9337	9792	10147	2001/2007= +47%
	% PL	19.4				21.5	23.9	26.7	
	Nbre PL	1339				2007	2340	2709	2001/2007= +102%

Ces données relativement anciennes sont actualisées par les cartes de trafic issues de l'exploitant DIRCO sur la station de La Péruse.

Année	2013	2014	2015	2018	2022	2023	Évolution entre 2013 et 2023
Trafic	10543	10216	10633	11466	11125	11165	5,90 %
% PL	23,80 %	22,60 %	23,30 %	23,50 %	25,50 %	25,50 %	1,70 %
Nb de PL	2509	2307	2477	2697	2834	2850	13,59 %



b) Trafic futur

Les prévisions de trafic effectuées à l’occasion de la DUP, en 1998, se basaient sur des comptages de 1995. Le TMJA estimé sur la section Chasseneuil-sur-Bonnieure – Etagnac en 2015 était de 10 300 véh/j en hypothèse haute : cette hypothèse est remarquable de précision au vu des comptages effectués.

L’analyse des trafics en situation actuelle a été réalisée en 2019, par le bureau d’étude Atlantic Transport, en s’appuyant sur les données de comptage de l’année 2017 issues des Directions Interdépartementales des Routes Atlantique et Centre-Ouest et de comptages automatiques réalisés au cours de l’automne 2018 dans le cadre des projets en cours d’études sur l’itinéraire Poitiers – Limoges. Les taux d’évolution constatés sur le territoire entre 2010 et 2017 ont été utilisés pour recalculer les trafics de 2015 en 2017.

Cette étude a fait l’objet d’une actualisation en 2022, par le bureau d’étude Atlantic Transport, basée sur les données de comptages des Directions Interdépartementales des Routes Atlantique et Centre-Ouest et de comptages automatiques réalisés en 2022, des comptages issus des bases de données des Conseils départementaux de la Charente et de la Haute-Vienne entre 2016 et 2022 et enfin des comptages automatiques réalisés au cours de l’automne 2018 (recalés par rapport à l’année 2022) dans le cadre du projet d’autoroute Poitiers – Limoges.

Un taux de croissance du trafic de +1,1 %/an a ainsi été employé pour l’ensemble des sections entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Limoges. Les projections de trafics ont été établies en application des dernières recommandations ministérielles concernant l’évaluation socio-économique des projets d’infrastructure, c’est-à-dire avec un scénario principal dit avec mesures supplémentaires (AMS) qui prend en compte l’objectif d’une neutralité carbone à l’horizon 2050 et un scénario qualifié de tendanciel dit avec mesures existantes (AME) qui intègre l’ensemble des mesures décidées avant le 1^{er} juillet 2017

Section	Trafic 2022	Trafics 2028 – situation de référence	Trafics 2028 – situation projet
Chasseneuil – Roumazières	11520	12720	12630
Roumazières – Exideuil	12080 (2x1 voies)	12660 (2x2 voies)	12660 (2x2 voies)
Exideuil – Chabanais	10040	11240	11240
Chabanais – Etagnac	11650	12890	12890
Etagnac – Saint-Junien	13320	14600	14600
Saint-Junien – Le Breuil	22300	23820	23820
Le Breuil – Limoges	24370	23360	23360

Trafics attendus entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Limoges en situation de référence et de projet en 2028 (source étude trafic – Atlantic Transport)

Sur ses sections nouvellement aménagées à 2x2 voies entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne, on observe que la RN 141 pourrait supporter à l’horizon 2028 des trafics variant de 12 660 à

12 720 véh/j, dont 24 % de poids lourds.

La mise en service complète de la RN 141 à 2x2 voies entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert permettra d'intéresser des niveaux de circulation d'environ 12 630 véh/j, dont 25 % de poids lourds, à l'horizon 2028. Les trafics seraient redistribués entre les RN141 actuelle et nouvellement aménagée à 2x2 voies en limitant le trafic à 400 véh/j sur l'infrastructure actuelle en traversée des entités urbaines de Suaux et Fontafie. Elle n'aurait cependant aucun effet sur les trafics de la RD 951, une partie de ces derniers ayant été préalablement altérés en option de référence après ouverture de la RN141 à 2x2 voies entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne.

2.3.2 - Accidentologie

Les données d'accidentologie permettent de mettre en évidence le caractère accidentogène de la section Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert, en particulier au cours des années 2000.

Depuis, on observe un recul de l'accidentalité qui peut s'expliquer par l'amélioration des véhicules, dont l'effet augmente avec le temps et le renouvellement du parc automobile, par la mise en place de deux radars de feu sur la commune de Roumazières-Loubert et d'un radar discriminant sur la commune de Suaux (sens Limoges vers Angoulême), et par un apaisement des comportements des usagers de la route induit par l'aménagement à 2 x 2 voies des sections environnantes.

Période	Nombres d'accidents	Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre de blessés non hospitalisés
2002 à 2006	32	17	19	21
2007 à 2011	10	4	17	15
2012 à 2017	11	2	10	10
2018 à 2021	7	0	8	4
Total	60	23	54	50

La répartition géographique des accidents recensés fait apparaître le caractère fortement accidentogène de la section Ouest en approche du carrefour giratoire avec la RD951, des traversées de hameaux (Suaux et Fontafie) ainsi que l'approche et la traversée du secteur aggloméré de Roumazières-Loubert.

L'inattention et la vitesse demeurent les principales causes des accidents sur la section Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert. À ceux-ci s'ajoutent certains phénomènes liés à la somnolence ou à des dépassements dangereux.

2.3.3 - Les milieux naturels

L'aire d'étude rapprochée est située dans une matrice à dominante agricole, avec la présence de prairies parfois bocagères alternant avec des boisements naturels ou plantés de chênes, châtaigniers, et de conifères.

Le réseau hydrographique est représenté par la Bonnieure et quelques étangs de Chambardy à Métry et l'étang de Nieuil.

Aucune zone d'inventaires patrimoniaux n'est présente dans les aires d'études rapprochée et immédiate. En revanche, quatre Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), dont trois de type I, sont présentes dans l'aire d'étude éloignée (< 3 000 mètres) :

- ZNIEFF de type I :
 - les forêts de Chasseneuil et de bel-Air à 1 980 mètres de l'aire d'étude immédiate ;

- Coteau du Chatelars à 2 055 mètres de l'aire d'étude immédiate ;
- Étang de Nieuil à 520 mètres de l'aire d'étude immédiate ;
- ZNIEFF de type II :
 - Complexe forêts de Chasseneuil et de bel-Air, forêt de Quatre-Vaux et vallée de la Bonnieure à 1 980 mètres de l'aire d'étude immédiate ;

La ZNIEFF de type I des « trous minéraux » identifiée à l'époque de la Déclaration d'Utilité Publique a depuis été déclassée.



Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I (vert foncé) et de type II (vert clair) – source Geoportail

Aucun site Natura 2000 n'est recensé au sein de l'aire d'étude éloignée. Les sites Natura 2000 les plus proches se situent à 11,5 km au sud-est (ZSC FR5400408 « Vallée de la Tardoire ») et 12 km au sud-ouest (FR5400406 « Forêts de la Braconne et de Bois Blanc ») de l'aire d'étude immédiate.

Du fait de la distance et de l'absence de connexions par des corridors biologiques, l'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 démontre aisément l'absence de susceptibilité d'impact sur l'état de conservation des sites.

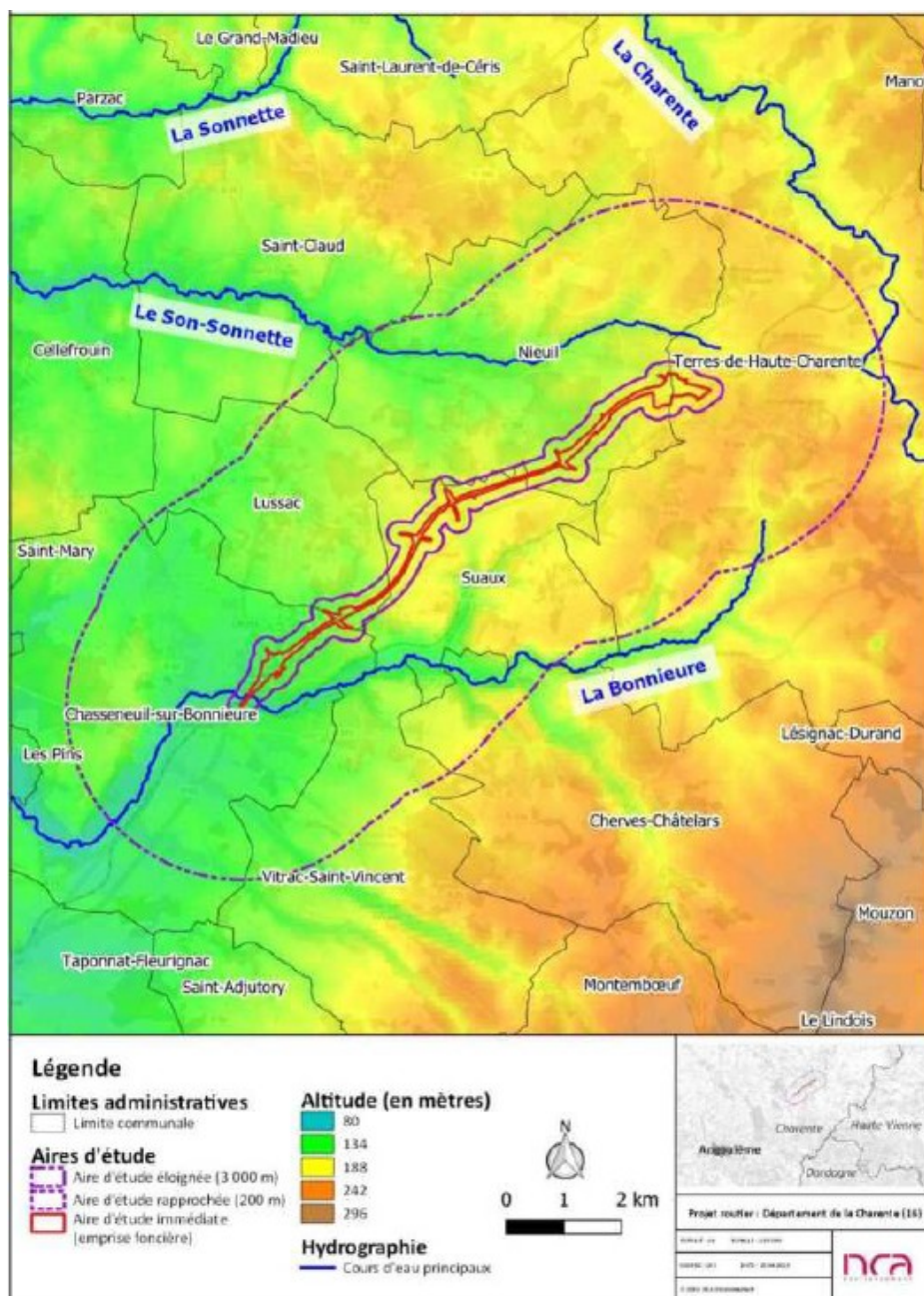
Les inventaires écologiques effectués en 2019 par le bureau d'études Egis et complétés en 2023 par NCA Environnement sur un cycle complet ont permis d'élaborer le dossier de demande d'autorisation environnementale unique (incluant les aspects liés aux espèces protégées, et ceux liés à la loi sur l'eau) en identifiant les mesures d'évitement, de réduction à mettre en œuvre (adaptation des emprises et ouvrages de transparence pour la faune notamment) et de compensation adéquates, pour tenter de reconstituer le milieu impacté. L'évaluation des enjeux écologiques tient compte des enjeux fonctionnels (par exemple zones nodales majeures, corridors écologiques, aires de repos) et des enjeux patrimoniaux (degré de rareté des espèces et/ou statut de conservation).

Dans le cadre d'une convention avec la SAFER, la DREAL a mis en place une politique dynamique d'acquisition foncière sur le territoire : outre la réduction des effets d'emprise dans le cadre de l'aménagement foncier, ceci permet de constituer un stock de terrains démontrant la faisabilité de la mise en œuvre de mesures compensatoires.

2.3.4 - Relief

Le secteur des études est caractérisé par un relief vallonné marqué principalement par les cours d'eau.

Les altitudes s'élèvent graduellement vers l'Est, de 125 mètres (vers Chasseneuil-sur-Bonnieure) à 200 mètres vers Roumazières-Loubert. La vallée de la Bonnieure est encaissée d'une trentaine de mètres.



Contexte topographique de l'aire d'étude (source étude paysagère NCA)

2.3.5 - Climat

Si une grande partie sud et ouest de la Charente est caractérisée par un climat océanique aquitain

avec des hivers doux et des étés ensoleillés, le climat se modifie en Haute Charente. On y enregistre un climat océanique dégradé caractérisé par des précipitations plus abondantes et des températures plus fraîches que le reste de la Charente. Le relief se relève progressivement en Haute-Charente faisant barrage aux arrivées océaniques et expliquant la très forte pluviosité.

Sur ce secteur, le climat se rapproche des caractéristiques de la ville de Limoges, dont les températures minimales comme maximales sont progressivement plus basses que celle de la ville de Cognac, où est située la station météorologique départementale.

2.3.6 - Eau

Le projet est situé sur le grand bassin versant Adour-Garonne, et sur le bassin versant de la Charente. Il intercepte à son extrémité Ouest un cours d'eau permanent, la Bonnieure, et trois cours d'eau temporaires, un affluent rive droite de la Bonnieure et deux affluents du Son, à l'Est de l'opération, connectés à l'étang de Nieuil. La Bonnieure et le Son – Sonnette sont des affluents de la Charente et sont classés en première catégorie piscicole dans le département de la Charente, tout comme leurs affluents.

Entre ces deux secteurs, dix thalwegs ont été observés. Ces écoulements temporaires sont signes d'un substrat calcaire très perméable.

Plusieurs plans d'eau et retenues collinaires à usage vraisemblable de loisirs, sont situés en aval direct de l'opération, avec notamment l'étang de Nieuil, dépendant du château, avec un fort potentiel de restauration.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale, incluant les aspects liés à la Loi sur l'eau prend en compte ces enjeux, et propose les mesures adéquates. On retient d'ores et déjà :

- le dimensionnement des ouvrages hydrauliques pour permettre l'écoulement de crues centennales et le passage de la faune ;
- la mise en place de bassins de rétention et de traitement des eaux dimensionnés pour une période de retour décennale réalisés dès le début des travaux, ainsi que de bassins provisoires en période de travaux ;
- la cohérence du projet avec le SDAGE Adour-Garonne et le SAGE Charente.

Des mesures compensatoires seront à mettre en place, à hauteur de 150 % de la surface détruite s'agissant des zones humides. Elles seront mutualisées au maximum avec les mesures compensatoires au titre des espèces protégées.

2.3.7 - Géologie

L'étude géologique préliminaire effectuée par le CEREMA en 2014 a mis en évidence les principales caractéristiques du secteur concerné par le projet.

Situé à l'Ouest d'une limite géomorphologique, orientée selon un axe Nord-Est/Sud-Ouest allant de Roumazières-Loubert à Montemboeuf, on rencontre des terrains sédimentaires qui constituent l'extrémité Nord-Est du Bassin aquitain. En partant vers l'Est, on remarque la terminaison du bassin sédimentaire aquitain et l'amincissement progressif des couches sédimentaires, en allant vers l'Est/Nord-Est et l'apparition des terrains métamorphiques et granitiques qui constituent le socle cristallin à l'Est de Roumazières-Loubert. La couverture sédimentaire qui affleure à l'Ouest de la commune de Roumazières-Loubert et qui concerne donc l'intégralité du futur tracé jusqu'à Chasseneuil-sur-Bonnieure, repose en discordance sur les terrains métamorphiques et cristallins.

On note la présence de plusieurs tuileries entre Fontafie et Roumazières-Loubert avec une activité d'extraction significative à Roumazières-Loubert avec plusieurs carrières en cours d'exploitation.

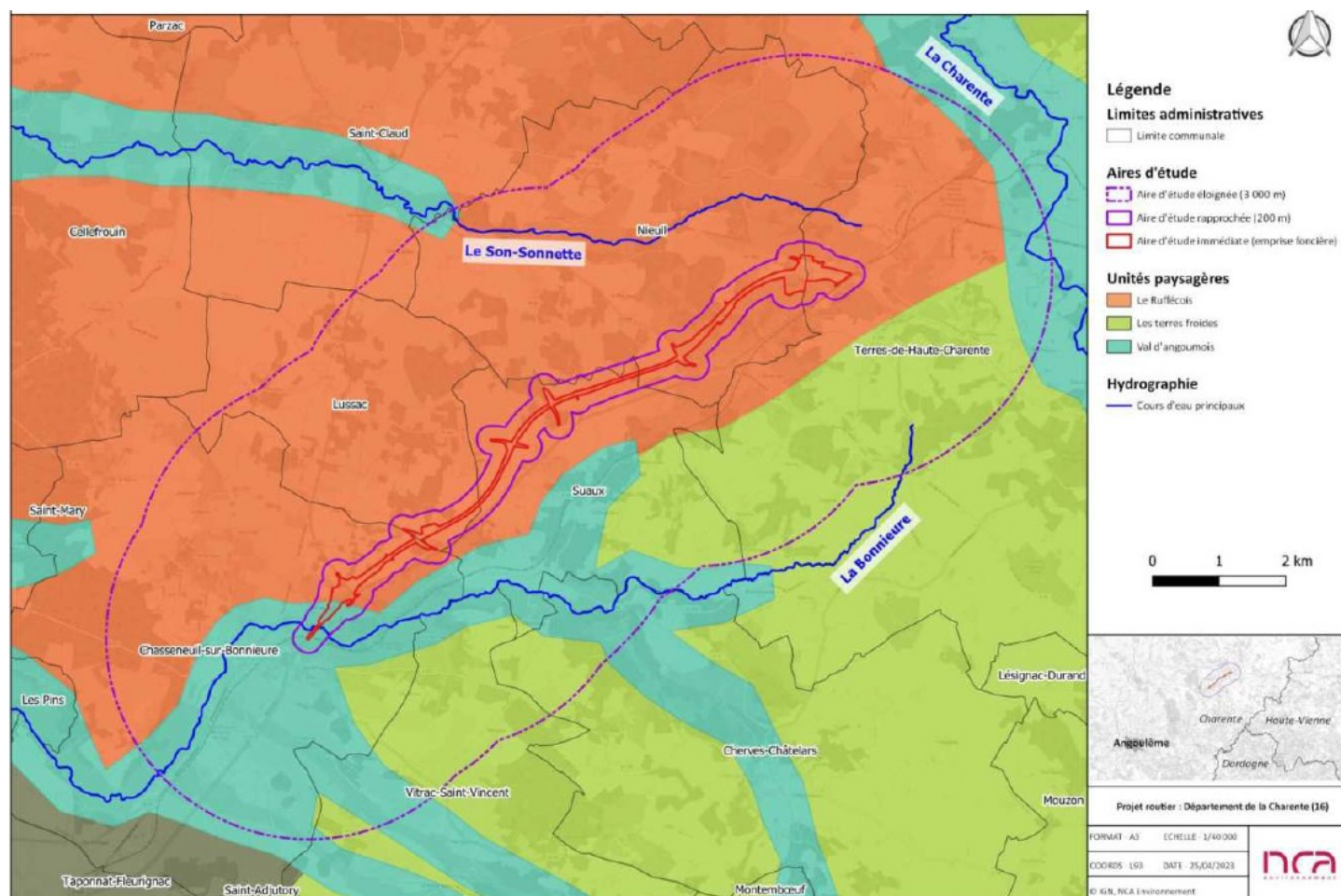
Le secteur de Chasseneuil-sur-Bonnieure est concerné par des phénomènes karstiques localement importants. La problématique karstique devra faire l'objet d'une attention particulière lors des campagnes de reconnaissances (sondages, géophysique, diagnostic terrain) en phases avant-projet sommaire et projet.

À noter que l'ensemble de la zone d'étude est classée en aléa sismique faible (mouvement de sol avec des accélérations $< 1,1 \text{ m/s}^2$ (décret du 22 octobre 2010).

2.3.8 - Paysage

Le paysage traversé par le tracé de la future RN 141 est situé à la limite Sud-Est des plaines vallonnées du Ruffécois (source : Atlas des Paysages de Poitou-Charentes, CREN). Cette zone faiblement vallonnée, où l'agriculture est essentiellement de la grande culture, est localement caractérisée par un semis de boisements qui marque la transition avec le bocage de la vallée de la Haute-Charente.

La vallée de la Bonnieure est un événement particulier du tracé avec un relief assez prononcé et un franchissement par un viaduc offrant des vues sur la vallée.



Carte des unités paysagères (source étude paysagère - NCA)

Le projet s'attachera à assurer un accompagnement paysager par modelés et plantations sur les secteurs identifiés comme sensibles dans les engagements de l'État, notamment sur le secteur de l'échangeur de Chasseneuil-sur-Bonnieure.

2.3.9 - Patrimoine culturel, tourisme et loisirs

Ce secteur ne présente pas de particularités : absence de chemins de grande randonnée et d'infrastructures de loisirs à proximité du projet.

Trois monuments historiques se situent à proximité sans interaction visuelle avec le projet du fait de leur distance et de la composition de l'environnement :

- le château de Nieuil à 1,45 km au nord du projet, lieu de loisir appartenant au groupe Optical Center,
- le prieuré Sainte-Marie-Madelaine à Cherves Châtelars situé à 2,8 km du projet,
- l'édifice gallo-romain à Suaux situé à 2,9 km du projet.

L'extrémité Ouest de l'opération (échangeur de Chasseneuil-sur-Bonnieure) est située dans un secteur sensible sur le plan archéologique : le phasage des travaux devra intégrer de probables fouilles dans le secteur.

2.3.10 - Urbanisme

Le projet est identifié dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la région Nouvelle-Aquitaine fixant des objectifs d'aménagement à moyen/long terme du territoire régional tout en y posant les grands principes à l'horizon 2030. Par ailleurs, la zone d'influence directe du projet s'inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale Charente et Limousin actuellement en cours d'élaboration.

La commune de Chasseneuil-sur-Bonnieure est actuellement sous le régime du règlement national d'urbanisme (RNU), les autres communes (Suaux, Lussac et Nieuil) ont une carte communale. Un plan local d'urbanisme (PLU) intercommunal est en cours d'élaboration qui couvre les quatre communes concernées par l'opération routière ; le plan d'aménagement et de développement durable de ce PLUi prend explicitement en compte l'aménagement à 2 x 2 voies de la RN 141.

2.3.11 - Risques

a) Enrobés amiantés

Conformément à la circulaire du 15 mai 2013 portant instruction sur la gestion des risques sanitaires liés à l'amiante dans le cas de travaux sur les enrobés amiantés du réseau routier national non concédé, la DIR Centre-Ouest a réalisé un diagnostic de la présence d'amiante de son réseau, préalablement décomposé en sections homogènes.

La RN 141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Exideuil-sur-Vienne est concernée par la présence d'amiante de type actinolite sur des sections homogènes de longueur importantes. De plus, dans le cadre des travaux de terrassement du secteur D0/R0/R1 entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne, le raccordement de la déviation provisoire de la RN 141 a nécessité l'encapsulation de l'amiante ; celle-ci était en effet présente à une profondeur incompatible avec la réalisation de la chaussée provisoire.



En ce qui concerne les routes départementales, le département de la Charente a mené des sondages de recherche d'amiante sur les RD interceptées. Toutefois, les données sont nécessairement fragmentaires, les sondages n'ayant pas été effectués sous l'emprise du projet routier. De plus, la recherche a uniquement porté sur la chrysotile, et non sur l'actinolite. Les résultats transmis par le département de la Charente confirment l'absence de chrysotile.

L'opération devra donc intégrer la problématique spécifique de la présence d'amiante dans la chaussée :

- avérée sur l'actuelle RN 141, en intégrant ce point dans les négociations sur la soulte de déclassement, en fonction des projets du Département de la Charente,
- potentielle sur les routes départementales, en effectuant un diagnostic systématique (actinolite + chrysotile).

b) Argile

À l'Est de Suaux, l'aléa de retrait-gonflement des argiles est qualifié de moyen (source Géorisques).

c) Cavités

Des cavités naturelles sont identifiées à Chasseneuil-sur-Bonnieure, mais aussi à Fontafie (source Géorisques). Des riverains ont, de plus, signalé l'existence de cavités sur le secteur au nord du Pouyalet (commune de Suaux – les Barrières). La présence de karst important est avérée sur la commune de Chasseneuil-sur-Bonnieure ; l'étude géologique préalable menée par le CEREMA a mis en évidence des cavités karstiques au droit de la vallée de la Bonnieure. De plus, les terrassements sur la section entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne ont mis au jour, en 2018, un réseau de karst profond sur l'emprise de la carrière Terreal (D0).

Par ailleurs, le CEREMA a caractérisé, en mai 2026, le risque karstiques des ouvrages d'art de la section entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert :

Risque karstique (sans traitement & si nappe perchée) :

PI 951	Moyen à Fort (couverture fine décomprimée)
OH 0 / PA 3	Idem PI 951 ? (absence de sondages)
OH 1	faible à Moyen (couverture épaisse)
OH 2 / PA 1	Moyen (couverture assez épaisse)
PS 366	Moyen à Fort (couverture fine décomprimée)
OH 3	faible à Moyen (couverture épaisse)
OH 4	Moyen à Fort (couverture fine décomprimée)
OH 5	faible à Moyen (couverture épaisse)
PI 365	Moyen à Fort (couverture fine décomprimée)
OH 6	faible à Moyen (couverture épaisse)
OH 7	faible à Moyen (couverture épaisse)
PI 60	Moyen à Fort (couverture fine décomprimée)
OH 8 (doline 1)	Fort (couverture fine décomprimée en zone exposée)
PA 2	Moyen à Fort (couverture fine décomprimée)
OH 9 (doline 2)	Moyen à Fort (couverture épaisse en zone exposée)
PS 739	Moyen à Fort (couverture fine décomprimée)
OH 10	faible à Moyen (couverture épaisse)
OH 11	Moyen (couverture assez épaisse)
OH 12	Moyen à Fort (couverture fine décomprimée)

Caractérisation de l'aléa karstique des ouvrages**d) Ambroisie**

Un des moyens de prolifération de l'ambroisie, espèce exotique envahissante, réside dans le transport de terre contenant des graines. Un arrêté a été pris en Charente en mai 2016, dont l'article 7 stipule que *"les travaux de terrassement et chantiers ainsi que les travaux d'aménagement des espaces verts ne devront pas conduire à disséminer des plants ou graines d'ambroisie. La prévention de la prolifération de l'ambroisie et son élimination sur toutes terres rapportées et/ou remuées lors de chantiers de travaux, est de la responsabilité du maître d'ouvrage, qui met en œuvre les moyens nécessaires et en particulier anticipe la gestion de l'ambroisie dans les marchés de travaux..."*.

2.3.12 - Servitudes, réseaux**a) Gaz**

Les Déclarations de Travaux (DT) n'ont pas mis en évidence de réseaux de gaz à proximité de l'opération.

b) SNCF

Le projet n'interfère pas avec la ligne SNCF de Limoges à Angoulême, située au sud de l'actuelle RN 141. Néanmoins, au sud du viaduc de la Bonnieure, la RN 141 franchit la voie SNCF par un pont-route qui ne sera pas impacté par le doublement du viaduc de la Bonnieure (terrassement des culées notamment).

c) Autres réseaux

Les DT ont mis en évidence plusieurs réseaux qui nécessiteront un déplacement préalable aux travaux : électrique, téléphonique, AEP. Une rencontre avec les concessionnaires de réseaux a permis de sécuriser l'ordonnancement des travaux. Les projets de déplacement de réseaux seront intégrés dans le projet routier.

La ligne HTA coupant le projet routier sur le secteur de Suaux représente une contrainte importante dans les travaux et leur ordonnancement. Le déplacement de cette ligne a, en conséquence, été réalisé dans la continuité des travaux de libération des emprises au printemps 2025 et a nécessité au préalable le dévoiement de la ligne électrique située au niveau de la RD 739.

2.3.13 - Agriculture

Le projet est majoritairement situé sur l'aménagement foncier qui va de Chasseneuil-sur-Bonnieure à Roumazières-Loubert, avec la RN 141 pour limite.

Une première prise de possession anticipée a eu lieu, en avril 2017, pour la partie Est composée de l'échangeur de Roumazières-Loubert et d'une bande de 500 mètres à l'ouest de celui-ci, pour stocker les matériaux excédentaires issus de la section Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne.

Une seconde prise de possession anticipée a été effectuée en septembre 2024 sur le reste du projet routier et complétée en juin 2025 suite à l'évolution finale de l'emprise foncière opérée en 2023.

La clôture de cet aménagement foncier, géré par le Conseil départemental de la Charente, est prévue à la date d'échéance de la DUP, le 6 janvier 2026.

À noter qu'une convention signée entre la DREAL et la SAFER a permis la constitution d'un stock foncier préalable suffisant pour limiter le prélèvement sur les propriétés foncières alentour.

2.3.14 - Bruit

La mise à 2 x 2 voies de la RN 141 secteur de Chasseneuil-sur-Bonnieure – Chabanais a fait l'objet en 2012 d'une première étude acoustique de dimensionnement des protections à mettre en œuvre. Cette étude a été actualisée en 2018 et en 2023 par le CEREMA. Les principales conclusions de cette étude sont :

- l'amélioration sensible des conditions sonores pour une très large majorité des riverains de l'actuelle RN 141. De nombreuses habitations sortiront ainsi des critères de point noir de bruit.
- le respect de la réglementation pour la majorité des habitations riveraines,
- la nécessaire mise en place de dispositifs de protection de 1 mètre de haut de part et d'autre du viaduc de la Bonnieure, prolongés par des murs acoustiques et des merlons jusqu'au giratoire de la RD 951,
- la protection du hameau de Métry par des protections acoustiques de 3 mètres de haut,
- la protection du hameau de Chantebuse par un merlon de 5 mètres de haut,
- la mise en place d'un mur acoustique prolongé de part et d'autre de la RD 60 par un merlon de 3 mètres de haut au niveau du Pouyalet.

De plus, suite à la Déclaration d'Utilité Publique, l'État s'était engagé sur la mise en place d'une protection acoustique par merlon au droit du lieu-dit Les Quintanes, sur la commune de Suaux. Bien que les études acoustiques ont infirmé la nécessité d'un tel ouvrage, les emprises ont été élargies sur le secteur pour intégrer la mise en place d'un merlon paysager de 3 mètres de hauteur. La section courante étant en remblais, la surlargeur est de l'ordre de 25 mètres.

Enfin, les réunions de concertation locale de janvier 2019 ont mis en exergue une sensibilité particulière des riverains du hameau des Mias, où l'ambiance sonore augmentera entre 2 et 9dBa le jour et entre 5 et 10 dBa la nuit. À titre conservatoire, le maître d'ouvrage retient la nécessité d'une

surlargeur de 5 mètres, permettant au besoin la mise en place d'un bourrelet d'insertion complémentaire sur la section en déblais.

3 - Les besoins

3.1 - Objectifs généraux

L'objectif principal est de détourner le trafic de transit, surtout celui des poids lourds (supérieurs à 3 000 par jour) des centre-villes et, ainsi d'améliorer la sécurité routière sur l'axe et la qualité de vie des habitants des communes concernées (réduction des nuisances, reconquête de l'espace pour la vie locale et les transports en commun).

Les objectifs du projet sont :

- d'assurer la continuité de la RCEA et ainsi d'inciter un report de trafic des poids lourds qui empruntent la RD 951 ou la liaison Bellac – Confolens – Chasseneuil-sur-Bonnieure qui est une route bidirectionnelle peu adaptée au trafic poids lourd avec la traversée de nombreux centre-bourgs,
- d'offrir un itinéraire sécurisé et favoriser ainsi une conduite apaisée,
- de garantir un temps de parcours,
- de dévier les secteurs habités et d'offrir la possibilité de la reconquête d'une centralité de qualité.

3.2 - Objectifs fonctionnels d'aménagement

3.2.1 - Phasage de l'opération

Le surcoût de 16,6 M€ de la section entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne a été financé à partir de l'enveloppe inscrite au CPER 2023-2027 pour les travaux de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN 141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert.

Dans ce contexte, une étude des scénarios possibles pour optimiser le projet entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert a été menée pour tenir compte de la réduction de l'enveloppe disponible. Il en est ressorti la nécessité de réaliser les travaux en deux phases opérationnelles :

- La phase 1, moyennant un surcoût de 11 M€ intégré au projet de volet mobilité du CPER 2023-2027, comprendra la réalisation :
 - de la 2x2 voies du profil 112 au profil 416 avec un raccordement en route bidirectionnelle sur le giratoire sud de l'échangeur de Chasseneuil à l'Ouest et un raccordement sur la section Roumazières - Exideuil, à l'Est,
 - de 4 accès de service,
 - de l'échangeur partiel de Chasseneuil : suppression du créneau de dépassement de la RD 951, réalisation des bassins de rétention (BR2 et BR3), réalisation du giratoire nord avec 3 branches (RD 951, RD 942 et barreau inter-giratoire) et la reprise du giratoire sud,
 - du PS RD 366 et du rétablissement de la RD 366,
 - du PI RD 365 et du rétablissement de la RD 365,
 - du PI RD 60 et du rétablissement de la RD 60,
 - du PS RD 739 et du rétablissement de la RD 739,
 - de 3 passages agricoles (PA1 à PA3),
 - de 11 ouvrages hydrauliques (OH0 à OH10),
 - d'un ouvrage mixte faune/hydraulique (OH11),

- d'un ouvrage mixte routier/faune/hydraulique (OH12),
 - de 4 bassins de rétention (BR2 à BR5),
 - de 23 passages à faune (PPF1 et PPF5 à PPF26),
 - de deux bretelles de l'échangeur de Roumazières.
- La phase 2 comprendra la réalisation :
 - de la 2x2 voies du profil 01 au profil 112, de l'Ouest du Viaduc jusqu'à l'Est de l'échangeur de Chasseneuil,
 - du doublement d'un ouvrage d'art non courant, le viaduc de la Bonnieure,
 - des travaux pour compléter l'échangeur de Chasseneuil, y compris le PI de la RD 951 : complétude du giratoire nord avec les 2 branches d'entrée et sortie et du giratoire sud avec les 2 branches d'entrée et sortie,
 - de 2 bassins de rétention (BR1 et BR6),
 - de 3 petits passages à faune (PPF2 à PPF4),
 - d'une aire de repos.

3.2.2 - Caractéristiques de l'infrastructure

Le parti d'aménagement est un aménagement en site propre à 2 × 2 voies sur une longueur de 9,35 km entre le viaduc de la Bonnieure (à doubler) et le futur échangeur de Roumazières-Loubert avec carrefours dénivelés et classement en route express.

Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- Référentiel technique de la section courante : ICTAAL 2021 L1 ;
- Profil en travers de la section courante :

La plate-forme de la future RN 141 à 2 × 2 voies aura une largeur type de 22,60 mètres, se décomposant comme suit :

- chaussée : 2 × 7,00 m (voie rapide et lente de 3,50 m),
- TPC de 2 × 1,30 m revêtu avec glissière béton de type DBA au centre et bande dérasée de gauche de 1,00 m,
- bande d'arrêt d'urgence de 3,00 m en raison du trafic de poids-lourds (hormis sur le viaduc de la Bonnieure : BDD de 2,00 m),
- berme : 2 × 1,00 m en remblai, et intégrée au dispositif d'assainissement en déblai ; pentée de 8 %,
- refuges : 3,30 m de large et 84 m de long tel qu'il est défini dans le chapitre 7.1.4 du guide de l'ICTAAL 2021.

L'aménagement provisoire en phase 1 de la RN 141 en 2x1 voies du giratoire sud de l'échangeur de Chasseneuil à l'Ouest au profil 112 sera réalisé comme suit :

- chaussée : 2 × 3,50 m,
- bande dérasée de droite de 2,00 m.

Pour faciliter le raccordement entre les deux phases et limiter les travaux, il a été décidé de ne pas réaliser le BBTM sur la portion en bidirectionnelle y compris le dispositif de rétrécissement/élargissement dans les 2 sens sur une longueur d'environ 460 m (raccordement en bidirectionnelle sur giratoire sud de l'échangeur de Chasseneuil). La route bidirectionnelle sera également modifiée pour devenir la bretelle d'entrée. La réalisation des travaux (bretelle, BBTM, marquage...) nécessitera la fermeture de la circulation avec un basculement sur l'ex-RN 141 pendant une durée de 2 à 3 semaines.

- Profil en travers des bretelles des échangeurs :

- chaussée : voie de 3,50 m,
- bande dérasée de gauche de 1,00 m,
- bande dérasée de droite de 1,50 m,
- pas de surlargeur lorsque $R > 100$ mètres (à contrario, surlargeur de 50/R si $R < 100$ m).
- Profil en travers du viaduc de la Bonnieure :
 - chaussée : 7,00 m (voie rapide et lente de 3,50 m),
 - bande dérasée de gauche de 0,75 m,
 - bande dérasée de droite de 2,00 m soit une largeur roulable de 9,75 m.
- La plate-forme de l'échangeur de Chasseneuil-sur-Bonnieure, de type losange, avec deux giratoires (PI RD 951) sera comme suit :
 - chaussée annulaire : 8,00 m déversée à 2 % pour les giratoires nord et sud,
 - bande dérasée de gauche de 0,50 m au même dévers que la chaussée,
 - bande dérasée de droite de 0,50 m au même dévers que la chaussée,
 - berme : 2,00 m.
 - PI RD 951 :
 - chaussée : 7,00 m entre bordures T2,
 - accotement : $2 \times 2,00$ m pentée à 4 % et supportant une surlargeur structurelle de chaussée de 0,30 m,
- Raccordement sur l'échangeur d'extrémité est à Roumazières-Loubert. L'échangeur a été réalisé en totalité dans l'opération Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne.
- Des ouvrages de rétablissement des communications (de l'ouest vers l'est) : les futures voies seront conformes aux règles de l'ARP – catégorie R60.
 - PS RD 366 :
 - chaussée : 4,50 m,
 - bande dérasée de droite : $2 \times 1,50$ m pentée à 4 % et supportant une surlargeur structurelle de chaussée de 0,30 m,
 - berme : $2 \times 0,50$ m pentée à 8 %.
 - PI RD 365 :
 - chaussée : 4,50 m,
 - bande dérasée de droite : $2 \times 1,50$ m pentée à 4 % et supportant une surlargeur structurelle de chaussée de 0,30 m,
 - berme : $2 \times 0,50$ m pentée à 8 %.
 - PI RD 60 :
 - chaussée : 4,50 m,
 - bande dérasée de droite : $2 \times 0,50$ m pentée à 4 % et supportant une surlargeur structurelle de chaussée de 0,30 m,
 - berme : $2 \times 0,50$ m pentée à 8 %.
 - PS RD 739 :
 - chaussée : 6,00 m,
 - bande dérasée de droite : $2 \times 1,50$ m pentée à 4 % et supportant une surlargeur structurelle de chaussée de 0,30 m,
 - berme : $2 \times 0,50$ m pentée à 8 %.
 - OH 12 (rétablissement mixte routier/faune/hydraulique) :
 - chaussée : 4,00 m,
 - bande dérasée de droite : $2 \times 1,50$ m pentée à 4 % et supportant une surlargeur structurelle de chaussée de 0,30 m,

- berme : 2 × 0,50 m pentée à 8 %.
- Des accès de service :
 - chaussée : 4,00 m,
 - bande dérasée de droite : 2 × 1,50 m pentée à 4 % et supportant une surlargeur structurale de chaussée de 0,30 m,
 - berme : 2 × 0,50 m pentée à 8 %.
- Des accès aux bassins de rétention :
 - chaussée : 4,00 m,
 - bande dérasée de droite : 2 × 1,50 m pentée à 4 % et supportant une surlargeur structurale de chaussée de 0,30 m,
 - berme : 2 × 0,50 m pentée à 8 %.

3.2.3 - Aménagements spécifiques

3.2.3.a - Aire de repos

Une aire de repos, avec une aire de contrôle des transports terrestres, sera aménagée en phase 2 au niveau de l'échangeur de Roumazières. Elle fera l'objet d'un programme spécifique.

Cette aire devra permettre l'accueil de 95 poids-lourds, 10 camping-cars, et 32 véhicules légers. Il s'agira de créer un espace avec des stationnements adaptés aux différents véhicules. Des sanitaires et un espace de détente extérieur feront partie du futur aménagement. Le traitement des espaces verts devra être cohérent avec les paysages environnants, notamment pour les espèces végétales qui y seront implantées. L'aménagement devra être économe en énergie (eau, électricité...) et comprendre un système d'assainissement avec bassin de traitement. Des ombrières (panneaux photovoltaïques) seront installées par un opérateur privé au-dessus de tous les parkings et de l'aire de contrôle PL. Des panneaux lumineux autonomes (énergie solaire) de type PMV seront installés le long de la RN 141, avant chaque bretelle de sortie vers l'aire de repos ; des panneaux complémentaires directionnels et de police à volet seront prévus dans les giratoires de l'échangeur et dans l'aire de repos afin de guider les PL et de les obliger à aller vers la zone de contrôle. Les voies d'accès à l'aire de contrôle seront équipées de barrières de fermeture afin d'éviter tout stationnement en dehors des périodes de contrôle.

3.2.3.b - Suppression du créneau de dépassement de la RD 951

La création de l'échangeur de Chasseneuil et notamment la réalisation du giratoire nord de l'échangeur ne permet pas de maintenir le créneau de dépassement de la RD 951 pour des raisons de sécurité (vitesse, visibilité, etc...).

La suppression de ce créneau s'effectuera en place sur la plateforme existante de 15,00 m de large. Elle consiste à créer une 2 × 1 voie à chaussées séparées avec une DBA en TPC. Elle aura une plateforme de 14,10 m, se décomposant comme suit :

- chaussée : 2 × 3,50 m,
- bande dérasée de droite (BDD) : 2 × 2,25 m pentée à 2,50 %,
- TPC : DBA avec 2 × 1,00 m pentée à 2,50 %,

3.2.3.c - Équipements dynamiques

En phase 2, les équipements dynamiques ci-après seront implantés :

- une station de comptage,
- une station météorologique,
- une caméra,
- trois PMV (un positionné avant le viaduc de la Bonnieure dans le sens Angoulême-Limoges et deux de part et d'autre de l'échangeur de Roumazières dans les deux sens de circulation).

La station de comptage, la station météorologique ainsi que la caméra seront regroupées à proximité du viaduc de la Bonnieure dans un espace clos bétonné (grillage de 2 m de hauteur) disposant d'un portillon. Un espace de stationnement protégé ainsi qu'un accès seront prévus pour la maintenance. Les données ainsi récoltées sont transmises puis analysées par le CIGT de Feytiat (surveillance caméra, météo, statistiques...).

3.2.4 - Domanialité

L'ex-RN141 sera déclassée dans le réseau départemental de la Charente. Par ailleurs, à la mise en service de la section Chasseneuil – Roumazières, le barreau de raccordement du giratoire sud de l'échangeur de Roumazières à l'ex-RN141 sera déclassé au département de la Charente.

Le gestionnaire des passages inférieurs sera l'État.

4 - Les contraintes

4.1 - Contraintes de conception

La réalisation d'un tel projet nécessite le respect des procédures propres à l'État, décrites par l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national actualisée le 29 juillet 2025.

Le projet prendra par ailleurs en compte les recommandations des exploitants (DIRA, DIRCO et CD 16) dans la mesure du possible, et dans le respect des contraintes budgétaires. Une concertation formalisée avec les exploitants sera effectuée avant la finalisation du projet.

4.2 - Contraintes techniques

En complément des études, les différents réseaux à proximité du site ont été recensés soit pour les déplacer (RTE, Enedis, Siaep Karst, Siaep Charente, Orange et SFR), soit pour les amener sur le site notamment pour le réseau d'AEP, via les démarches DT et DICT.

L'enchaînement de ces étapes nécessite un ordonnancement détaillé de l'opération intégrant les phases d'études et de validation ainsi que les délais des différentes procédures administratives et des procédures de dévoiement des réseaux des concessionnaires.

4.3 - Contraintes urbanistiques

L'opération ayant bénéficié d'une déclaration d'utilité publique, elle représente une servitude s'imposant aux différents documents d'urbanisme. Il convient toutefois de noter la présence d'un tissu urbain dense au niveau de l'échangeur de Chasseneuil-sur-Bonnieure, qui contraint sa géométrie.

4.4 - Aspects réglementaires

4.4.1 - Patrimoine naturel

Suite aux inventaires faune-flore réalisés, une demande d'autorisation environnementale a été déposée intégrant les aspects liés aux espèces protégées, à la loi sur l'eau et au défrichement. L'autorisation environnementale unique a été obtenue le 24 septembre 2024 par arrêté préfectoral.

4.4.2 - Archéologie

Un diagnostic archéologique a été prescrit, le 26 mars 2019, par la DRAC sur l'ensemble du tracé. L'extrémité ouest du projet est situé dans une zone archéologique sensible. L'ordonnancement de l'opération prendra donc en compte de potentielles fouilles de longue durée dans le secteur.

5 - Les exigences

5.1 - Exigences techniques relatives à la conception et aux équipements de l'ouvrage pour la partie RN

La conception devra respecter le Guide interne de la DIRCO « **Orientations et exigences de l'exploitant à l'attention du Maître d'Ouvrage et de son concepteur** ».

5.1.1 - Géométrie : profil en travers, vitesses de référence, catégories de voies à prendre en compte, profils particuliers ou dérogoires, y compris sur les voies rétablies, disposition d'incitation à une conduite apaisée.

La géométrie de la section courante et des échangeurs est basée sur les recommandations de l'ICTAAL 2021 pour une voie de type L1 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert. La transition L1/L2 se fera au droit de l'échangeur central de Roumazières. En effet, la section entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne a été aménagée suivant le référentiel L2 de l'ICTAAL. L'échangeur de Roumazières est quant à lui conçu dans le cadre du projet Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne, en application des règles actuelles et en particulier du guide du Cerema "Les échangeurs sur routes de type « Autoroute »" édition 2013 et mis à jour en 2021.

Conformément à la DUP, la RN 141 est classée en 3^e catégorie C2, elle doit permettre le passage des convois exceptionnels de largeur supérieure à 4 m, de longueur supérieure à 25 m, et de poids supérieur à 70 t. Les ouvrages d'art seront donc dimensionnés en conséquence.

De manière générale, les distances de visibilité des FLR-FLU en fonction des vitesses de référence sont à rechercher afin de limiter les zones d'ombre et d'assurer la sécurité des intervenants (note SETRA n°137).

Pour rappel :

- 300 m pour une vitesse limitée à 110 km/h ;
- 200 m pour une vitesse limitée à 90 ou 70 km/h.

Autres points pris en compte dans la conception :

- a. Prévoir lors de l'exécution d'un biseau de raccordement ou d'un élargissement en rives, que

toute la zone située au droit de celui-ci y compris les parties situées sous accotement ou sous trottoir soient traitées comme la chaussée elle-même (structure, compactage) ;

(Éviter que la zone « en biseau » compte-tenu de son accès délicat par les engins en cours de travaux, fasse l'objet d'un compactage insuffisant, et qu'un orniérage apparaisse à cet endroit)

b. Prévoir de l'enrobé ou bien des bordures avec un calage suffisant en béton en BDD et BDG en extrémité des bretelles, au droit du carrefour ;

(Éviter les désordres dans ces zones dus notamment aux PL)

c. Éviter la mise en œuvre d'avaloirs à grille avec collecteurs souterrains, et préférer des caniveaux à grilles ou à fentes, avec dispositifs d'échappement de la faune ;

(L'entretien et la surveillance des collecteurs souterrains sont plus difficiles)

d. Les refuges devront avoir une largeur suffisante pour un arrêt d'urgence sécurisé sans pour autant inciter les PL à se stationner en dehors de circonstances graves ;

e. Les dispositions de lutte contre les prises à contre-sens seront respectées ;

5.1.2 - Terrassements : classe particulière de plate-forme, gestion des terres dépôts, emprunts...

Il conviendra d'éviter les talus dont la pente est supérieure à 3(H)/2(V). En fonction des données géotechniques, il conviendra de retenir, pour tout merlon ou déblai de hauteur supérieure à 6 m, une risberme intermédiaire d'une largeur minimale de 4 m, pour le passage des engins de fauchage ainsi qu'une raquette de retournement si une sortie n'est pas possible.

Le projet, initialement prévu comme déficitaire en matériaux, réutilisera le stock issu des travaux de la section Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne (120 000 m³ environ) situé sur la section courante, à l'ouest de l'échangeur de Roumazières-Loubert. Les matériaux de mauvaise qualité seront quant à eux réutilisés au maximum dans les merlons et modelés, sans exclure des mises en décharge pour la remise en état des carrières alentour.

5.1.3 - Chaussées : durée de vie, indice de gel de référence, utilisation de matériaux particuliers...

Les documents suivants sont et seront appliqués :

- « Catalogue des structures types de chaussées neuves » édition SETRA-LCPC 1998 ;
- « Enrobés Hydrocarbonés à chaud – Guide d'application des normes pour le RRN » édition SETRA-LCPC 1994 ;

Points de vigilance :

- Les agrégats et granulats incorporés dans les enrobés devront être garantis sans amiante.
- La structure de la chaussée sera dimensionnée pour une durée de vie de 30 ans.
- La structure de la chaussée sera prolongée 50 cm au-delà de la bande de marquage en rive et la structure sous BAU pourra être dimensionnée pour supporter l'équivalent d'un mois de trafic annuel poids lourds.
- Les couches de surface (roulement et liaison) de la chaussée sont prolongées sur le TPC afin de limiter les résurgences d'eau. Au droit des interruptions de TPC, occasionnellement lourdement sollicitées, la structure devra être renforcée par le prolongement de la couche de base.

- Pour les revêtements de giratoire, les enrobés seront plutôt un BBME 0/10 classe 3.

5.1.4 - Ouvrages d'arts courant et non courant : architecture, calculs, implantation des appuis...

Les passages inférieurs seront réalisés avec tabliers séparés pour l'entretien des appareils d'appui et des joints (prévoir des joints de 3 cm permettant de réaliser les tabliers séparés). Une garantie des joints de chaussées de 5 ans sera exigée, conformément aux recommandations du département de la Charente.

Le nombre de PPHM en particulier les hauts mâts et portiques devra être le plus réduit possible. Il devra être envisagé de privilégier des équipements de type D40 en dehors de la zone de sécurité soit 8,5 m (aplomb du registre).

La hauteur des perrés sera dimensionnée pour permettre le passage de l'exploitant (hauteur de 1,7 à 1,8 m). En complément, un accès avec marches sera à prévoir ainsi qu'un garde-corps et dans le perré sera intégré un dispositif d'assainissement.

En matière d'ouvrage d'art, la conception recherchera à avoir des ouvrages d'art présentant le minimum d'appui.

Le parti architectural sera basé sur celui de Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne. On peut noter par exemples les points suivants :

1. réalisation des perrés en béton taloché,
2. mise en place de corniches métalliques plus simples, moins onéreuses et plus faciles à mettre en œuvre,
3. réalisation d'accès pour l'exploitant,
4. prise en compte de l'exutoire des eaux issues des joints des PS,
5. raidisseur de piles intégrable aux dispositifs de retenues,
6. forme du tablier « allégé »,
7. murs en retour des Passages Inférieurs avec réalisation de « nervures en négatif » réalisant une animation du parement.

5.1.4.a - Ouvrages d'art non courants

Le doublement du viaduc de la Bonnieure sera réalisé en phase 2.

Une étude préliminaire d'ouvrage d'art a été réalisée par le CEREMA (DterSO – Dpt OA) en décembre 2014 et actualisée en juin 2024. Les points à retenir de cette étude sont :

- L'ouvrage de doublement qui franchit la vallée de Bonnieure sera très semblable à l'ouvrage existant ; il sera composé de 5 travées pour une longueur totale de l'ouvrage de 150 mètres.
- Le doublement se fera en aval, côté nord-ouest de l'ouvrage existant et en parallèle de ce dernier.
- Tracé en axe : plan rectiligne, profil en long en pente de 0,53 %, ouvrage droit sur ses appuis.
- Profil en travers : BDD de 2,00 m, deux voies de 3,50 m, BDG de 0,75 m, dispositifs de retenue de niveau H2 de chaque côté de l'ouvrage.
- Un écran acoustique de 1,00 m de haut sera mis en oeuvre en bord de l'ouvrage.

- **Géotechnique :** Le CEREMA dispose des études géotechniques réalisées lors des études et de la construction de l'ouvrage actuel, entre 1996 et 2002. Ces études comportent entre autre deux séries de sondages réalisées sur l'axe du doublement envisagé dès la construction du premier ouvrage. Cette étude initiale montre la compacité (absence de cavité) des épaisseurs traversées de calcaire (8 à 10 m). Afin de préciser les conditions géotechniques du doublement de l'ouvrage, une étude géotechnique préliminaire a été réalisée par le CEREMA en 2014 et complétée par une étude Avant-Projet des Ouvrages d'art en 2018, réalisée également par le CEREMA. Ces études mettent l'accent sur le contexte karstique du site avec en particulier la cavité de La Fuie, découverte à 200 m de l'ouvrage, donc postérieurement à la construction du premier ouvrage. Enfin, une étude géotechnique G1 a été effectuée en 2024, dans l'objectif d'évaluer le risque karstique. Dans ce cadre, les sondages ont été réalisés au droit des emplacements des futurs pieux, permettant de fiabiliser le modèle géotechnique de chaque appui.

En conclusion, les sondages des différentes campagnes géotechniques (destructifs, carottés et pressiométriques) mettent à jour un substratum « calcaire massif », surmonté d'une couche d'alluvions d'épaisseur variant de 8 mètres en fond de vallée en rive gauche, à 18 mètres en rive droite à flan de versant.

Des fondations profondes de type pieux sont préconisées dans le rapport géotechnique G1, conformément à ce qui a été réalisé pour l'ouvrage existant.

Le principe retenu consiste à fonder l'ouvrage sur pieux ancrés de 3 diamètres (4,50 m) dans le substratum de type calcaire massif. Les pieux seront forés tubés avec tube perdu sur les couches supérieures, solution préconisée en raison de la présence de vides éventuels dans les alluvions et forés simples dans le substratum calcaire massif.

Ces dispositions définissent la longueur des pieux sur chacun des appuis.

Par ailleurs, il devra être vérifié que la construction de cet ouvrage d'art n'affecte pas le pont au-dessus de la voie SNCF qui est situé directement au sud-ouest du viaduc de la Bonnieure. Un point d'arrêt avec la SNCF sera effectué à cette fin.

5.1.5 - Assainissement : nature des dispositifs, qualité de l'eau rejetée...

Le nombre et les dimensions des bassins seront formalisés dans le cadre de l'autorisation environnementale. Toutefois, afin de pouvoir déterminer les emprises dans un délai compatible avec la DUP et l'aménagement foncier, une étude réalisée en mars 2019 et actualisée en avril 2023 anticipe le dimensionnement et la conception des bassins afin de les valider de façon anticipée par les services instructeurs.

Les objectifs de traitement et de rejets seront conformes au SDAGE Adour-Garonne et au SAGE de la Bonnieure.

La conception des avaloirs devra permettre d'éviter qu'ils ne se bouchent et par conséquent que la RN soit inondée.

5.1.5.a - Accès bassins

L'accès aux bassins par le réseau secondaire est à privilégier. Toutefois, un accès rapide piéton est aussi à prévoir à partir de la 2x2, de type portillon, en cas d'interventions urgentes.

L'accès au bassin se fera en fourgon. Il faudra prévoir une longueur suffisante devant le portail pour le stockage des véhicules (fourgon et remorque).

Chaque entrée de bassin sera équipée d'un panneau dit « réflexe » sur lequel on apportera les précisions suivantes :

- un schéma synoptique de l'impluvium se déversant dans le bassin avec la section de voie concernée (repéré en PR),
- le plan d'accès au bassin,
- la procédure faisant apparaître les différents modes d'utilisation (normal, piégeage de la pollution).

5.1.5.b - Éléments fonctionnels des bassins

La surverse est dimensionnée pour un événement centennal. Le déversoir ne devra pas être trop profond pour ainsi permettre aux engins d'entretien de circuler aisément tout le tour du bassin et éviter des manœuvres inadéquates.

Une bande de 3 m est à prévoir si possible, de part et d'autre des clôtures implantées en retrait de la limite du domaine public, permettant le passage d'un engin et un entretien mécanisé de la végétation.

Les bassins de retenue seront réalisés en by-pass conformément au guide technique de la pollution d'origine routière du SETRA mais aussi du Guide interne de la DIRCO « Orientations et exigences de l'exploitant à l'intention du Maître d'Ouvrage et de son concepteur ».

5.1.5.c - Curage des bassins

Après la mise en service de la route, une analyse des boues peut être envisagée pour contrôler les types de polluants. Puis tous les 10 ans en moyenne, une autre analyse est effectuée pour déterminer leur mode de traitement et/ou élimination. Si les taux de polluants n'atteignent pas les valeurs seuils, il faut envisager la possibilité de stocker les boues sur site pour limiter les frais de déplacement et d'évacuation.

5.1.5.d - Présence de nuisibles

La présence de ragondins à l'intérieur de l'enceinte du bassin pose des problèmes. Ces derniers dégradent sérieusement les talus, rendant inefficace l'utilité première du bassin destiné à contenir les polluants issus de l'infrastructure routière. Il sera prévu d'enterrer le grillage, et, en cas de rongeurs dans les bassins, des pentes douces ou des échelles à rongeurs pour leur permettre de remonter.

5.1.6 - Équipements de la route : conditions d'implantation et niveau des dispositifs de retenue et autres équipements (si équipements dynamiques : mode de raccordement, objectifs de consommation ...)

La section courante ne sera pas équipée de fibre optique ni de caméras. Seul le génie civil pour la fibre sera réalisé dans le cadre de l'opération, avec implantation des fourreaux. Il sera nécessaire de matérialiser les fourreaux sur la BAU avec de la peinture.

Les dispositifs de retenue en TPC seront en béton dans un souci de recherche d'économie globale de ces équipements (investissement + minimisation des coûts de réparation).

Une surlargeur d'enrobé de 0,50 m doit être prévue pour l'implantation des supports de glissière (minimiser l'entretien).

Il faudra prévoir une partie minéralisée derrière le dispositif de retenue pour permettre à l'usager de circuler à pied.

Au droit de l'échangeur de Roumazières (bretelle d'entrée sens Angoulême → Limoges), une barrière souple de fermeture est à prévoir pour interrompre la circulation sur le viaduc de la Charente en cas de rupture de barrage.

La signalisation devra être en conformité avec le Schéma Directeur de la Signalisation approuvé pour la RCEA (RN 520 et RN 141) par décision du 23 mai 2014.

Il faudra prendre en compte le déplacement des ensembles de signalisation d'animation (2) présents actuellement sur la bidirectionnelle (la procédure administrative est à définir par la DIRCO).

5.1.6.a - Équipements dynamiques

En phase 2, les équipements dynamiques, énumérés au § 3.2.3-c ci-dessus, seront réalisés.

La caméra sera montée sur un mat métallique à crémaillère de 10 à 12 mètres de hauteur. Elle permet la surveillance depuis le CIGT des conditions de circulation, d'organiser une intervention ou information en cas de problème (accident, présence d'un animal sur la route, bouchon...).

Une station de comptage de type QT TT VT LC VC est prévu, néanmoins la possibilité d'une proposition de variante par technologie non intrusive (à priori radar) est conservée. La station de comptage permet de recueillir des données telles que longueur des véhicules, vitesses pratiquées, débit classifié notamment à des fins de statistiques et d'amélioration du service. Les données recueillies devront pouvoir être exploitées directement par les moyens actuels du district et du CIGT.

La station météorologique permettra de collecter les données météorologiques (paramètres climatiques et de chaussées) pour prévoir et anticiper les actions à entreprendre afin d'assurer aux usagers les meilleures conditions de sécurité et de confort.

La station de comptage, la station météorologique et la caméra regroupées à proximité du viaduc de la Bonnieure seront raccordés au CIGT de Feytiat.

Enfin, trois panneaux à message variable sont prévus, une fois la mise à 2x2 voies, l'aménagement d'une aire de repos et de contrôle au niveau de l'échangeur de Roumazières réalisées. En amont de cette aire, deux PMV devront être implantés de part et d'autre de l'échangeur. Ils permettront de faire sortir de la section courante, vers l'aire, les PL lors des contrôles et des pesées mais aussi de diffuser tout autre message à destination des usagers (risque de bouchon, accident...). En outre, un PMV sera positionné avant le viaduc de la Bonnieure dans le sens Angoulême → Limoges pour informer les usagers en cas d'incident sur la RD 951 (en cas d'incident sur cet axe le trafic sera réorienté vers la RN 141) ou à l'usine Saillat de Saint-Junien classée SEVESO (en cas d'incident majeur la RN 141 sera fermée et le trafic réorienté par Confolens).

5.1.6.b - Écrans acoustiques

Des écrans acoustiques sont à prévoir afin de respecter les seuils réglementaires d'émergence sonore. Les résultats des études acoustiques prévoient :

- des dispositifs de protection (écran acoustique de 1 m de hauteur en type très absorbant A4 côté voie) de part et d'autre du viaduc de la Bonnieure, prolongés dans le sens Angoulême → Limoges par un mur de 3 m de hauteur puis un merlon de 5 m de hauteur et dans le sens Limoges → Angoulême par un merlon de 6,50 m de haut jusqu'au giratoire de la RD 951,

- la protection du hameau de Métry par trois écrans acoustiques de 3 m de hauteur au niveau du giratoire nord de l'échangeur de Chasseneuil et le passage supérieur de la RD 951,
- la protection du hameau au sud du giratoire sud de l'échangeur de Chasseneuil par un merlon de 5 m de hauteur,
- la protection du hameau de Chantebuse par un merlon de 6 m de hauteur,
- la mise en place d'un merlon de 3 m de hauteur et d'un écran acoustique de 3 m de haut sur la passage agricole au niveau du Pouyalet.

De plus, au droit du lieu-dit Les Quintaines, sur la commune de Suaux, les emprises seront élargies sur le secteur pour intégrer la mise en place d'un merlon de 2,50 m de hauteur. La section courante étant en remblais, la surlargeur est de l'ordre de 25 m. Enfin, à titre conservatoire, le maître d'ouvrage retient la nécessité d'une surlargeur de 5 mètres, permettant au besoin la mise en place d'un bourrelet d'insertion complémentaire sur la section en déblais.

Il sera préféré le recours à des merlons dans la limite des contraintes d'emprise.

Quand les écrans acoustiques sont dissociés des éléments de retenue une distance de 1,2 m sera mise en œuvre entre le dispositif de retenue et l'écran acoustique.

5.1.6.c - Signalisation et interception des PL sur l'aire de repos (aire de contrôle)

La présence d'une aire de contrôle intégrée à l'aire de repos de l'échangeur de Roumazières, réalisée en phase 2, implique l'implantation de 3 panneaux lumineux placés en amont du site d'interception, et commandés depuis l'aire de contrôle. L'alimentation électrique et la commande sera assurée par des fourreaux depuis l'aire de contrôle.

Les panneaux lumineux seront dotés d'un répéteur à leur dos permettant de s'assurer de leur bon fonctionnement. Ce système de répéteurs sera aussi effectif avec un retour d'information dans le local technique de l'aire de contrôle.

Cette signalisation sera complétée par une signalisation sur les giratoires d'accès à l'aire de repos, cette dernière signalisation pouvant être des panneaux refermables aisément manipulables.

Dans le cas extrême où les conditions de visibilité ne permettraient pas l'implantation des panneaux lumineux, le recours aux forces de l'ordre pour guider les poids-lourds sera nécessaire. Aussi et afin que les forces de l'ordre puissent retourner rapidement en amont de l'aire de contrôle, une sortie de service à proximité devra être disponible, avec des voies revêtues permettant le passage rapide des motos en sécurité.

5.1.7 - Phasages particuliers de réalisation : déviation provisoire de l'axe existant ou déviation de l'axe rétabli...

Le projet anticipera la nécessité de mettre en place des déviations provisoires, notamment au droit des rétablissements des routes départementales. Une attention particulière sera portée à la RD 951, support d'un important trafic.

Par ailleurs, le projet s'attachera à anticiper les phasages de déplacements de réseaux avec la réalisation des travaux routiers proprement dits.

5.1.8 - Divers

- Aucun éclairage ne sera à prévoir
- Les aménagements paysagers devront prévoir la végétalisation des talus en continu au fur et à

mesure des terrassements, afin de minimiser le ravinement des matériaux et le développement des espèces invasives.

5.2 - Exigences techniques relatives à la conception et aux équipements de l'ouvrage pour la partie routes départementales et voies communales.

• Optimisation du nombre de rétablissements

En concertation avec le département de la Charente et les communes, les modalités de rétablissement ont été arrêtées. L'ensemble des RD seront rétablies ainsi que la voie communale n°5 (cf. § 3.2.1).

• Préconisations de l'exploitant CD 16

Suite à la rencontre avec le département de la Charente, il en ressort les points suivants :

- recueil de leurs préconisations techniques en matière de dimensionnement de chaussées, d'accotements, dimensionnement au droit des OA, de dispositifs de retenue, d'assainissement et de signalisation horizontale,
- recueil de leurs préconisations concernant la signalisation directionnelle de l'ex-RN141 et des deux échangeurs,
- reprise de la conception du Passage Supérieur de la RD 739 en vue de réduire la portée de l'ouvrage.

Conception géométrique pour les rétablissements des RD : le référentiel technique retenu sera l'ARP, les dérogations seront soumises pour avis au CD 16. Ce même référentiel sera adopté pour les voies communales et intercommunales

Chaussée : Le CD 16 a communiqué des largeurs de chaussées sur les RD mesurées à 5,5 m en moyenne. Il souhaite que la largeur du futur raccordement soit sensiblement identique à l'existant.

Accotements : Les largeurs de trottoirs sous les ouvrages de rétablissement seront dissymétriques (1,5 m d'un côté afin d'assurer une accessibilité pour les PMR et 1 m de l'autre).

Assainissement : Dans le cas où le rétablissement de la continuité de l'assainissement de la RD n'est pas possible, il sera envisagé de réaliser des bassins de traitement des eaux « polluées » de la RD avant les Passages Supérieurs.

5.3 - Exigences techniques relatives à la mise en œuvre des mesures propres à concrétiser les engagements du maître d'ouvrage en matière d'environnement et de développement durable

Le programme devra :

- favoriser les aires de co-voiturage sur des éventuels surplus d'acquisitions foncières – ces surfaces seront proposées aux collectivités locales qui pourraient assurer la maîtrise d'ouvrage de ces aires,
- préserver le maintien des activités économiques majeures que sont les entreprises de tuileries en maintenant la continuité des itinéraires des camions d'approvisionnement,

- limitant les effets d'emprises sur les zones d'activités de Chasseneuil-sur-Bonnieure.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront déterminées dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Cette autorisation devra intervenir avant les premiers travaux de libération des emprises.

Parmi les mesures environnementales importantes, le programme retient :

- le dimensionnement du viaduc de la Bonnieure qui devra pour permettre le passage de la grande faune, avec une largeur de 7 mètres entre les appuis de l'ouvrage et les berges du cours d'eau,
- la mise en place d'une clôture spécifique à la grande faune sur tout le long du tracé, le doublement par une clôture à mailles fines (petite faune) au droit de tous les ouvrages hydrauliques, et d'une clôture à amphibiens dans tous les secteurs concernés par le Sonneur à ventre jaune,
- la végétalisation des berges,
- le dimensionnement des OH pour permettre le passage de la faune (banquettes),
- un principe général de base de rétablissement minimal des possibilités de déplacement pour la petite faune tous les 300 m quand cela est possible,
- la restriction des emprises travaux au strict minimum dans les zones à forts enjeux environnementaux.

Des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux significatifs ont été intégrées au projet, au regard des résultats de la demande de dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées. Afin d'optimiser la gestion de ces mesures compensatoires, l'acquisition est favorisée, avec une rétrocession à un opérateur fiable après réalisation des travaux de restauration du milieu naturel. Les mesures compensatoires potentiellement importantes au titre des deux procédures seront mutualisées au maximum.

Aspects liés à l'amiante

L'opération devra intégrer la problématique spécifique de la présence d'amiante dans la chaussée :

- avérée sur l'actuelle RN 141, en intégrant ce point dans les négociations sur la soule de déclassement, en fonction des projets du Département de la Charente,
- potentielle sur les routes départementales, en effectuant un diagnostic systématique (actinolite + chrysotile) avant finalisation du projet.

5.4 - Exigences techniques relatives à la mise en œuvre des objectifs, et à l'intégration des contraintes, d'entretien et d'exploitation en phase travaux

Dans le cadre de la réalisation de l'opération de mise à 2x2 voies de la RN 141, il devra être envisagé la réalisation de divers rétablissements provisoires afin de minimiser la gêne à l'utilisateur mais aussi maintenir l'activité économique locale. Notamment, la continuité de la circulation sur la RD 951 et la continuité de l'accès à Chasseneuil-sur-Bonnieure sera recherchée.

Avant finalisation du projet, ce dernier sera soumis pour avis aux exploitants afin de recueillir leur avis, y compris sur la phase travaux.

La présence de karst sera intégrée comme contrainte en phase travaux, avec des exigences d'assainissement renforcées dans ces secteurs en phase travaux, pour limiter la pollution des eaux souterraines.

5.5 - Exigences financières

Le coût à terminaison a été fixé à 125 M€ par la DGITM. Néanmoins, la convention financière concernant la RN 141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert et la RN 141 entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne, signée le 31 juillet 2024, acte le principe de financer le surcoût de la section de la RN 141 entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne (16,6 M€) à partir de l'enveloppe prévue initialement au mandat du CPER 2023-2027 pour la section entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert (125 M€).

Le prélèvement de 16,6 M€ sur l'enveloppe prévue initialement au CPER 2023-2027 pour la section entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières-Loubert a nécessité la recherche d'un scénario optimisé techniquement et financièrement (phase 1), moyennant un surcoût de 11 M€.

Les scénarios ont été présentés le 14 juin 2024 au président du Conseil départemental de la Charente et au Conseil régional par la Préfète de la Charente. Les co-financeurs ont donné un accord de principe pour augmenter de 11 M€ l'enveloppe prévue initialement pour le prochain CPER pour terminer les deux opérations et la porter de 125 M€ à 136 M€.

Afin de formaliser cet accord, un avenant n°1 à la convention financière du 31 juillet 2024 a été signé le 10 juillet 2025.

Le financement de la phase 2 sera étudié dans le cadre du prochain CPER.