



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# RN141

Aménagement à 2 x 2 voies

Ouverture à la circulation de la section  
Roumazières-Loubères / Exideuil-sur-Vienne

Dossier de presse

Décembre 2025



RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**

**CHARENTE**  
LE DÉPARTEMENT



# La nouvelle section Roumazières-Loubert - Exideuil-sur-Vienne

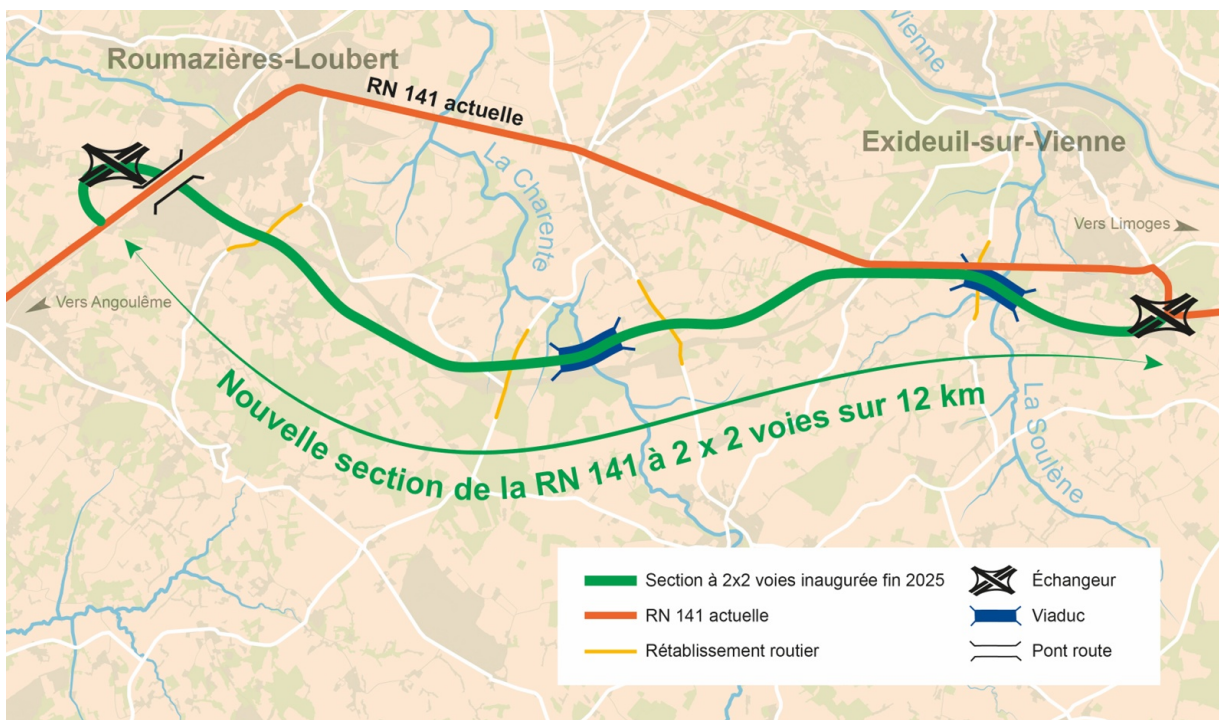
Le décret déclarant d'utilité publique la mise à 2 x 2 voies de la RN141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Etagnac, sur le périmètre du département de la Charente, est paru en janvier 2000, ouvrant la voie aux opérations successives décrites précédemment. Les travaux sur la section de 12 kilomètres entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne se sont déroulés de 2018 à 2025, pour aboutir à sa mise en circulation à la fin du mois d'octobre 2025.

## Les objectifs

Cet aménagement à 2 x 2 voies améliore les conditions de circulation des usagers qui bénéficieront désormais, sur la majeure partie de l'itinéraire, d'une route à caractère express. L'opération bénéficiera aussi aux riverains de l'axe historique, notamment ici dans les agglomérations de Roumazières-Loubert et La Péruse, qui connaîtront une amélioration de leur cadre de vie et de leur sécurité grâce à une nette réduction du trafic.

Pour les usagers de la RN141, le gain de temps par rapport à l'axe actuel doit atteindre 3 minutes

## La localisation



crédit illustration : FRANCOM

## Les chiffres clés de l'opération

12 km de section nouvelle entre Roumazières-Loubert et Exideuil-sur-Vienne en 2 x 2 voies avec bande d'arrêt d'urgence ;

2 échangeurs : Roumazières-Loubert à l'ouest et Exideuil-sur-Vienne à l'est ;

2 viaducs : franchissements de la Charente et de la Sologne (ouvrages d'art non courants) ;

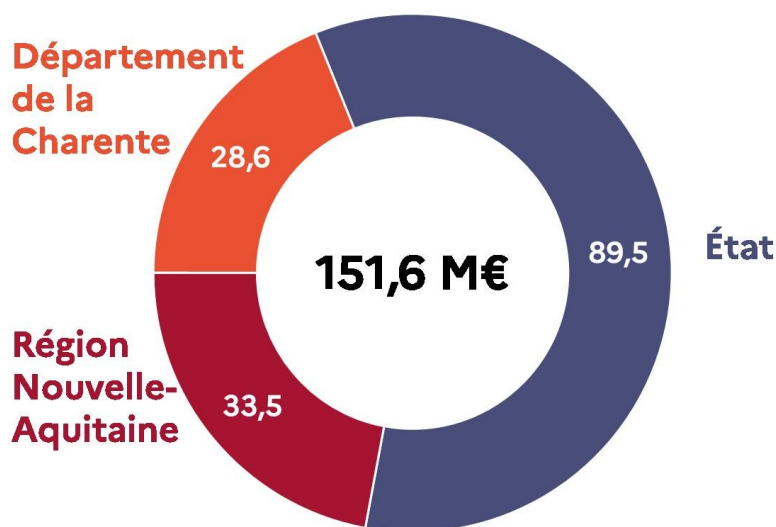
7 ouvrages de rétablissements routiers, dont le passage supérieur de la RN141 actuelle ;

1 ouvrage de type « dalle » de protection d'artères de transport de gaz et 12 ouvrages hydrauliques.

# Une opération cofinancée par l'État, la Région et le Département

L'opération a fait l'objet d'un cofinancement de l'État, du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine et du Conseil départemental de la Charente dans le cadre des Contrats de plan Etat-Région\* (CPER) 2015-2022 et 2023-2027.

L'État a apporté 89,5 M€ (60%), la Région Nouvelle-Aquitaine 33,5 M€ (22 %) et le Département de la Charente 28,6 M€ (18%).



## \*Le contrat de plan État-Région

*Les contrats de plan État-Région (CPER) sont l'outil par lequel l'État et les territoires définissent les projets structurants de développement et s'entendent sur leur financement.*

*"Cet aménagement améliore concrètement la sécurité des usagers et la qualité de vie des riverains. C'est une réalisation exemplaire de coopération entre l'État, la Région et le Département, au service de l'attractivité de nos territoires."*

**Étienne GUYOT**, préfet de la région Nouvelle-Aquitaine

*"Bien que la compétence des routes nationales ne relève pas de la Région, la Nouvelle-Aquitaine soutient ce projet au titre du Contrat de Plan État-Région. La mise en service de ce nouveau tronçon de la RN 141 contribue à renforcer la sécurité et l'attractivité du territoire charentais, et participe surtout au désenclavement de Limoges et de la Haute-Vienne."*

**Alain ROUSSET**, président du Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine

*"Avec la mise en service de ce nouveau tronçon à 2x2 voies, nous renforçons la sécurité des usagers et améliorons la fluidité des déplacements sur un axe essentiel pour notre département. Cet aménagement représente bien plus qu'une amélioration de la circulation : c'est un investissement qui contribue à rapprocher les territoires, soutenir l'activité économique et renforcer l'attractivité de la Charente."*

**Jérôme SOURISSEAU**, président du Conseil départemental de la Charente

# Un chantier XXL

L'opération est entièrement réalisée en tracé neuf sur 12 km, avec un haut niveau d'équipement. Quelques chiffres donnent une idée de l'ampleur du chantier :

- Les travaux de terrassement ont généré le déplacement de 2 000 000 m<sup>3</sup> de matériaux, qui ont été retraités ou réutilisés, notamment pour lisser les pentes de ce nouvel axe ;
- 105 000 tonnes d'enrobés ont été utilisés pour la chaussée ;
- Pour sécuriser l'axe, l'État a installé 3,4 km de glissières métalliques, 15,4 km de glissières béton et 23 km de clôtures pour réduire les risques de collision avec la grande faune.
- 8 bassins de rétention ont été créés pour capter l'intégralité des eaux d'écoulement des chaussées et les traiter avant de les restituer dans l'environnement.



*Ci-dessus et page suivante : construction du viaduc sur la Charente.  
crédit photo: Thierry DEGEN, DREAL Nouvelle-Aquitaine*



### ***Construire une route, pourquoi est-ce si long ?***

*On ne construit pas une route en 2025 comme on le faisait il y a 40 ans ! Plusieurs facteurs ont permis de réduire considérablement l'impact des opérations... mais ont aussi allongé la durée des projets :*

- ▶ l'association des territoires en continu et celle du grand public au cours d'une concertation préalable puis de 2 enquêtes publiques ;*
- ▶ des études environnementales et techniques plus longues pour mieux connaître et prendre en compte le milieu naturel, et une instruction beaucoup plus poussée sur ces aspects ;*
- ▶ des travaux plus complexes aussi, afin de limiter les impacts sur le milieu humain et sur le milieu naturel et mettre en œuvre les mesures de compensation.*

# Les acteurs du chantier

**Maîtrise d'ouvrage** : Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Nouvelle-Aquitaine (DREAL)

**Assistance à maîtrise d'ouvrage** : CEREMA Sud-Ouest, Ingerop, ARCADE

**Maîtrise d'œuvre** : Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO)

**Coordinateur environnemental** : SEGED

**Coordinateur SPS** : Alpes Contrôle

**Contrôle extérieur** : NextRoad

**Entreprises** : Guintoli, Siorat, EHTP, NGE, GAGNE Construction Métallique, SERPE, SNGC, CAZAL, LAURIERE, CHARIER, ROGER MARTIN, SOGEFRA, , Chaleix, Langlois, , Geotec, PASS, TARDY, SGE, AGILIS, AXIMUM, EQUANS – INEO



*Réalisation des chaussées*

*Crédit photo: DREAL Nouvelle-Aquitaine*

# Un engagement fort pour réduire le bruit

Pour des centaines d'habitants de Roumazières-Loubert et La Péruse, riverains de l'actuelle RN141, la mise en circulation de cette nouvelle section à 2 × 2 voies aura un effet immédiat de réduction du niveau sonore. Le nombre de camions en transit sera considérablement réduit.

L'État s'est montré très attentif à limiter les nuisances le long du nouvel axe. Dans un premier temps, le choix du tracé a recherché l'évitement du plus grand nombre d'habitations. Pour les bâtis isolés à proximité de l'axe, l'État s'est fixé des objectifs élevés qui se sont traduits par l'installation de 5 écrans acoustiques d'une longueur cumulée d'environ 1 350 m. Leur hauteur varie de 3,50 à 4,50 mètres.

L'intégration paysagère de ces écrans faisait partie des enjeux du projet. L'État a fait le choix d'écrans dont la teinte rappelle des éléments caractéristiques de l'habitat local lié à la tuile.



*Écran acoustique installé le long du nouvel axe : le traitement couleur tuile est complété par un matériau translucide au-dessus des ouvrages de franchissement*

*Credit photo: Thierry DEGEN, DREAL Nouvelle-Aquitaine*

# Les mesures pour l'environnement

Comme pour l'ensemble de ses projets d'infrastructures, l'État a appliqué le principe Éviter – Réduire – Compenser. Dès le début des études, l'objectif premier de l'aménagement à réaliser est d'éviter les impacts négatifs sur l'environnement. Quand cela n'est pas possible, le but poursuivi est de limiter l'impact sur l'environnement. En dernier lieu, en quand il y a impact sur l'environnement, chacun d'entre eux doit faire l'objet d'une mesure de compensation spécifique à la destruction effective. La délivrance des arrêtés d'autorisation environnementale atteste de la bonne adéquation entre les enjeux de biodiversité impacté et les mesures compensatoires proposées.

## Quelques exemples de mesures de protection

- Déplacements de bassins de rétention des eaux pluviales en dehors des habitats de reproduction et repos d'espèces protégées ;
- Calendrier des travaux adapté aux cycles écologiques des espèces protégées ;
- Déplacement d'amphibiens, notamment le sonneur à ventre jaune qui constitue un enjeu fort, vers de nouveaux plans d'eau créés dans le cadre des mesures compensatoires ;
- Maintien des berges, du lit mineur et de la continuité piscicole de la Soulène et de la Charente ;
- Ouvrages de transparence écologique pour réduire le risque de collision routière.



Ouvrage de traversée permettant le franchissement de la RN141 par la petite faune, notamment le sonneur à ventre jaune (espèce protégée)

crédit photo : DREAL Nouvelle-Aquitaine

## Zoom sur les mesures de compensation

La réalisation de sites de compensation vise à recréer des conditions favorables aux espèces impactées par la construction de la route. L'État a mis en place une approche ambitieuse, avec des surfaces créées toujours plus étendues que les surfaces impactées et une volonté de réhabiliter des sites par ailleurs dégradés.

Dans le cadre de l'opération RN141 Exideuil-sur-Vienne - Roumazières-Loubert, l'État a acquis 166 hectares répartis sur 8 sites proches de l'axe :

- 50 ha de boisement de feuillus où les arbres vieilliront, créant un milieu favorable aux espèces locales, et seront complétés par des gîtes artificiels et des zones laissées à l'évolution spontanée de la nature (îlots de sénescence) ;
- 14 ha de milieux arbustifs et 65 ha de milieux ouverts où seront restaurées des prairies naturelles et du bocage ;
- 25 ha de prairies humides qui feront l'objet de réouvertures de milieux et de création de zones de reproduction ;
- plus d'un km d'intervention sur des cours d'eau pour recréer des méandres et réguler les écoulements afin de diversifier les habitats naturels ;
- 5,7 ha de milieux dégradés où une gestion raisonnée de la végétation favorisera le développement de la petite faune.

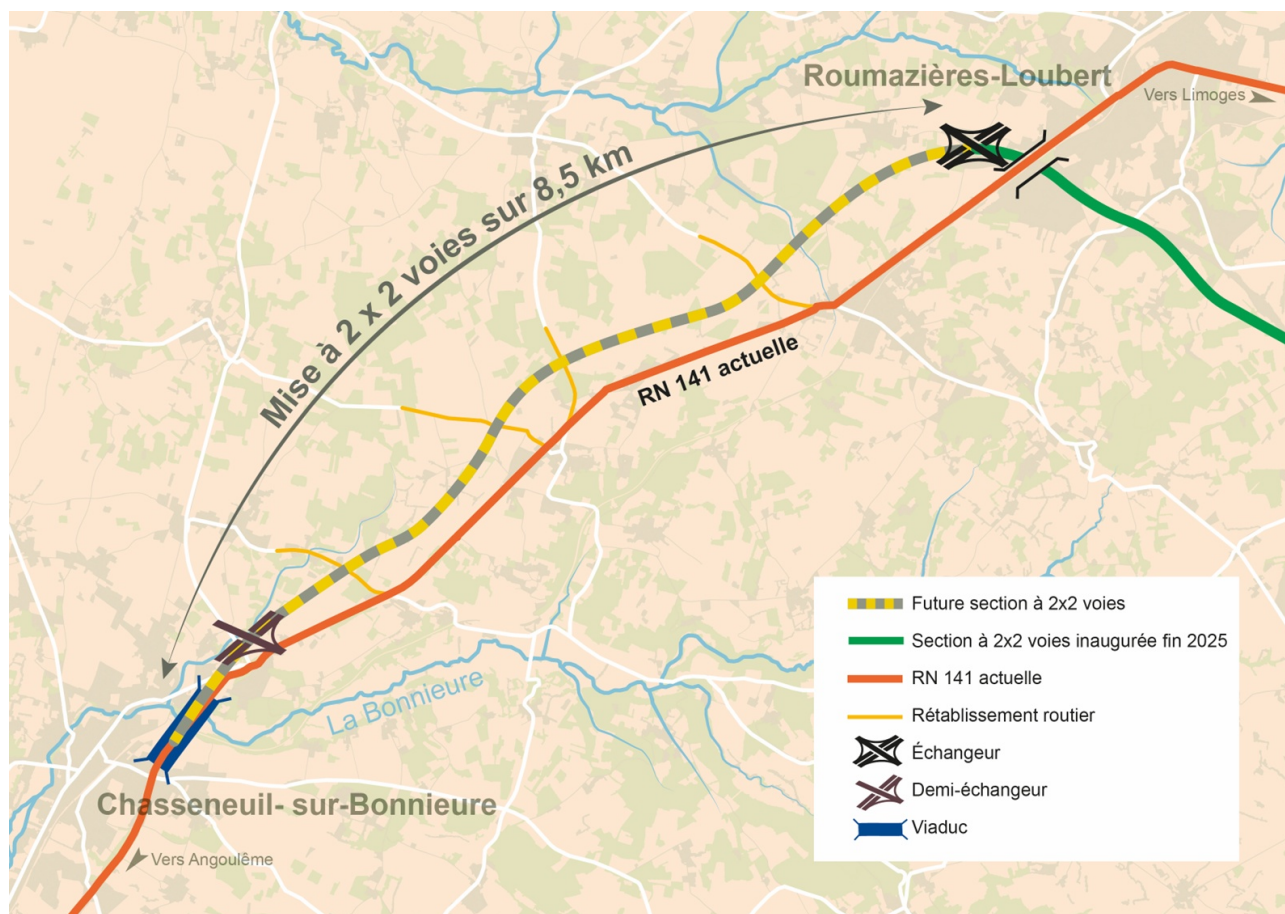


*Le dimensionnement des ouvrages de franchissement des cours d'eau (ici, la Charente) permet également de préserver les couloirs de déplacement de la petite (loutre d'Europe) et grande (cerf Elaf) faune.*

*Crédit photo : DREAL Nouvelle-Aquitaine*

# Prochaines étapes d'aménagement de la RN141

## Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert : les travaux débutent en 2026



En continuité de la section Roumazières-Loubert – Exideuil-sur-Vienne en direction d'Angoulême, l'État commencera en 2026 les travaux de la future section à 2 x 2 voies Chasseneuil-sur-Bonnieure – Roumazières-Loubert. Longue de 9,3 km, elle répond à la même logique d'aménagement : améliorer les conditions de circulation et de sécurité des usagers et réduire le trafic dans les agglomérations traversées par l'axe historique.

Les travaux qui vont débuter, cofinancés à hauteur de 119,4 M€ par l'État (60 %), la Région (22 %) et le Conseil départemental de la Charente (18 %), incluent la réalisation de la section nouvelle à 2 x 2 voies, de 4 ouvrages de rétablissement au niveau des routes départementales et de 3 passages agricoles.

Dans un second temps, l'État réalisera le doublement du viaduc de la Bonnieure et la complétude d'un échangeur à Chasseneuil-sur-Bonnieure.

## À l'ouest d'Angoulême aussi, les projets se dessinent

Au niveau des communes de Moulidars (lieu-dit Malvieille) et Hiersac, l'aménagement d'une nouvelle section à 2 x 2 voies de 9,5 km est actuellement à l'étude. Il s'agit de la dernière section non aménagée entre Angoulême et Cognac. La circulation y atteint 16 000 véhicules par jour.

L'opération Malvieille-Hiersac a fait l'objet d'une concertation du public en mai et juin 2023. L'État et les collectivités définissent actuellement les modalités de financement des études qui conduiront à la demande de déclaration d'utilité publique.

Contact presse :

**Sophie BILLA**

05 56 90 60 18

[pref-communication@girondede.gouv.fr](mailto:pref-communication@girondede.gouv.fr)

# RN141

Aménagement à 2 x 2 voies

Mise en circulation de la section Roumazières-Loubères / Exideuil-sur-Vienne