



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Concertation Autoroute Poitiers-Limoges

**Pour la
Sécurité**

Atelier Mobilités

Déroulement de l'atelier

Objectifs

- Débattre autour d'avis argumentés
- Soumettre à l'Etat des interrogations importantes
- Expliquer des aspects thématiques précis du projet

Le déroulement

- 1 heure de travail en groupe réduit, autour de questions clés
- 10 minutes d'élaboration d'une synthèse dans chaque groupe
- 20 minutes de partage des synthèses en assemblée
- 30 minutes de débat de clôture en assemblée

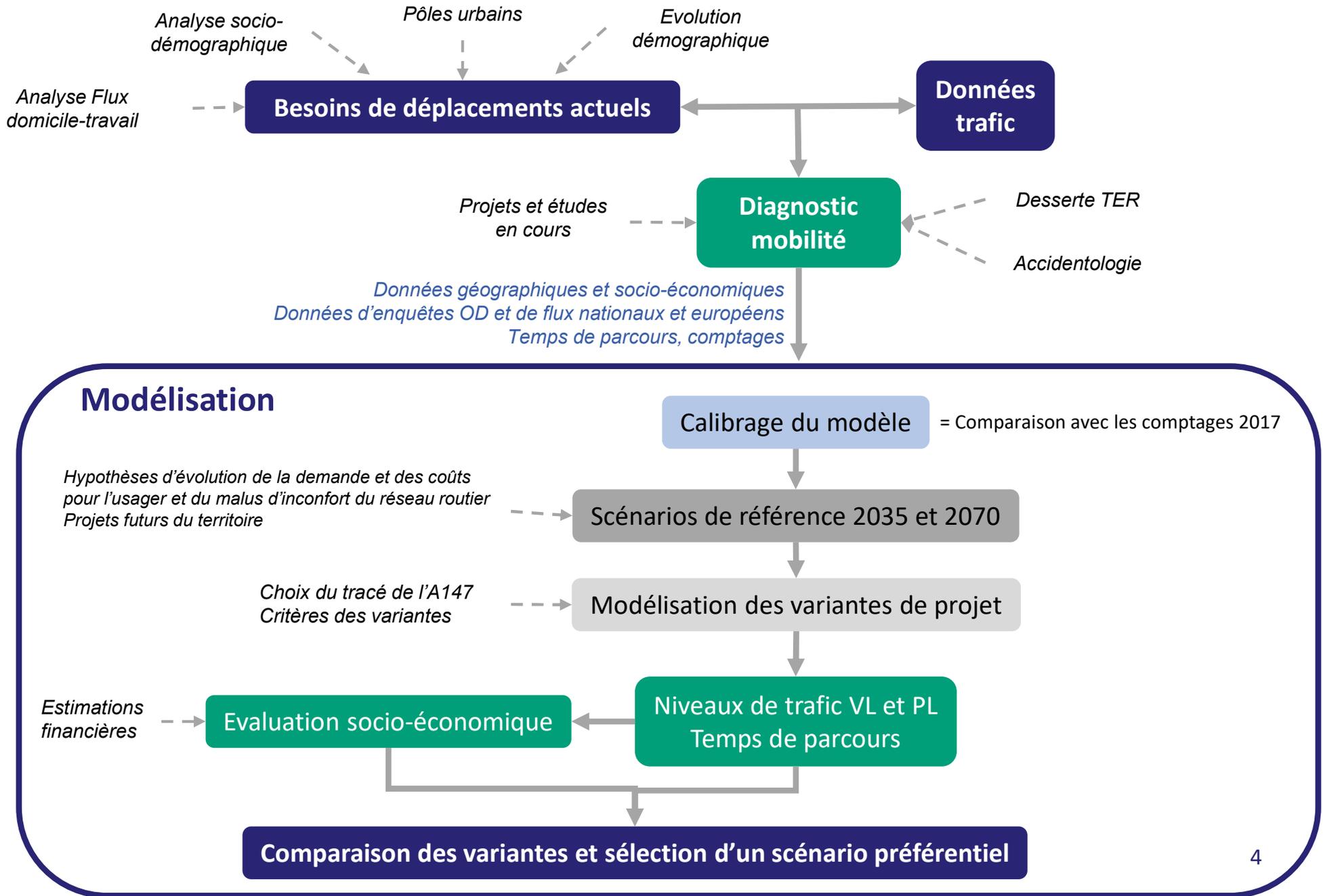
A chacun son rôle

Les garants	Les animateurs	L'Etat et les bureaux d'étude	Les participants	Les rapporteurs
Ils observent les échanges et veillent à ce qu'ils soient argumentés.	Ils distribuent la parole dans chaque groupe et veillent au traitement des points clés.	Ils présentent des éléments de contexte et prennent note des propositions.	Ils débattent à partir de leur expérience et de leurs connaissances.	Un participant volontaire fera la synthèse des travaux de son groupe.

Sommaire

- **Diagnostic et modélisation du besoin de mobilité**
 - Analyse socio-démographique
 - Analyse de la demande de déplacements
 - Prise en compte des projets du territoire
 - Analyses des autres modes de déplacement
 - La circulation sur la RN147
 - Analyse de l'accidentologie
- **Modélisation du projet**
 - Scénarios prospectifs
 - Choix du tracé autoroutier
 - Le scénario alternatif à l'autoroute
 - Résultats de modélisation

Diagnostic et modélisation du besoin de mobilité

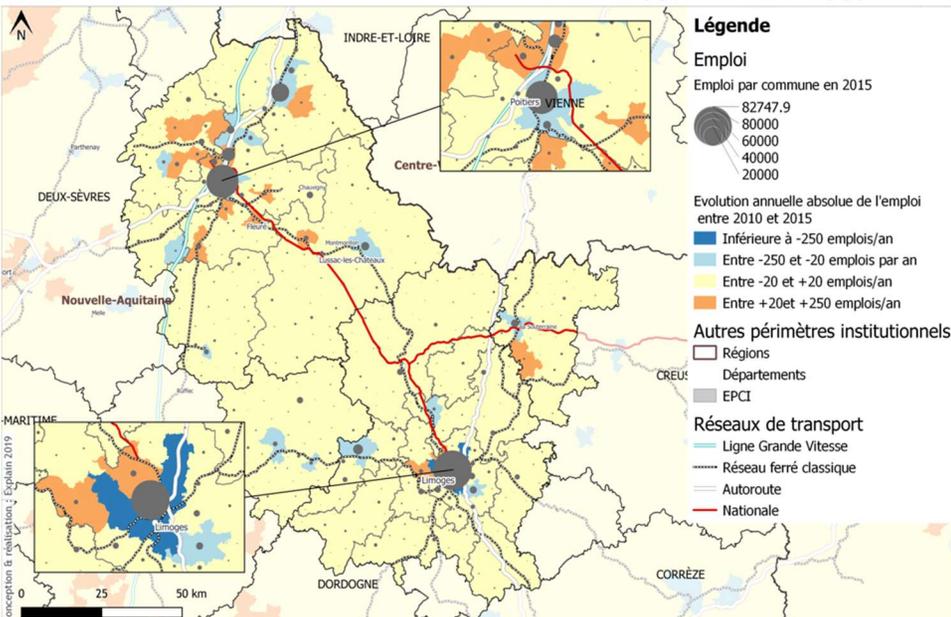


Analyse socio-démographique

- Densité de population
- Évolution démographique
- Bassins d'emplois
- Pôles générateurs de déplacements

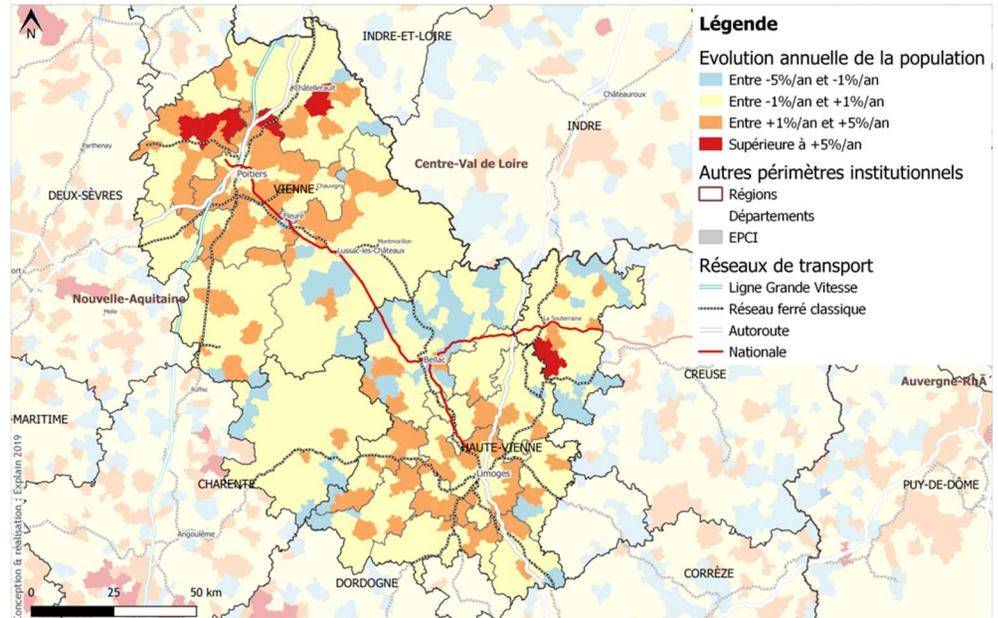
Etude de concessibilité autoroutière pour l'itinéraire Poitiers-Limoges Evolution de l'emploi entre 2010 et 2015

Source : Insee, RP2015 (géographie au 01/01/2017) et RP2010 (géographie au 01/01/2012)



Etude de concessibilité autoroutière pour l'itinéraire Poitiers-Limoges Evolution de la population par commune entre 2006 et 2016

Source : Insee, RP2016 (géographie au 01/01/2018) et RP2006 (géographie au 01/01/2008)



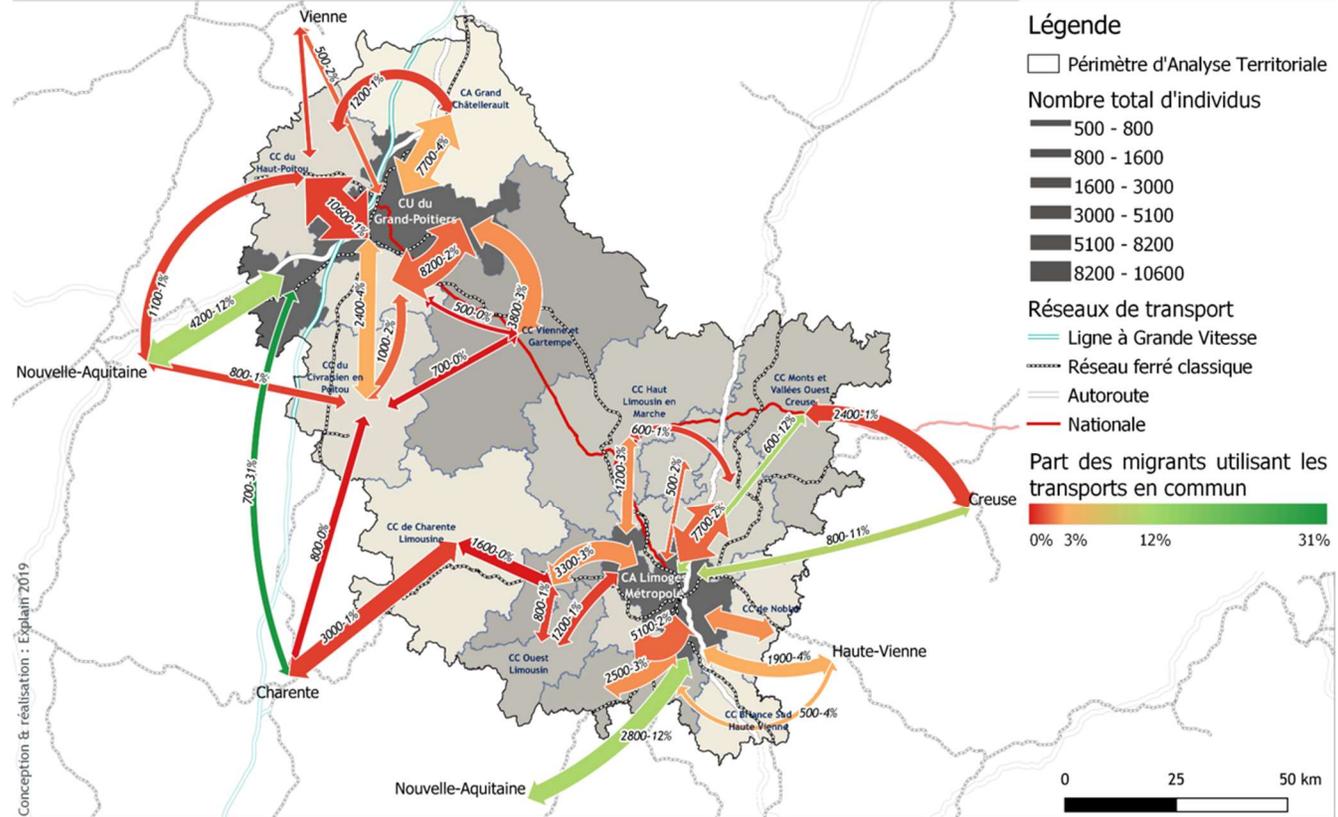
Analyse de la demande de déplacements

- Analyses des flux domicile-travail de l'INSEE

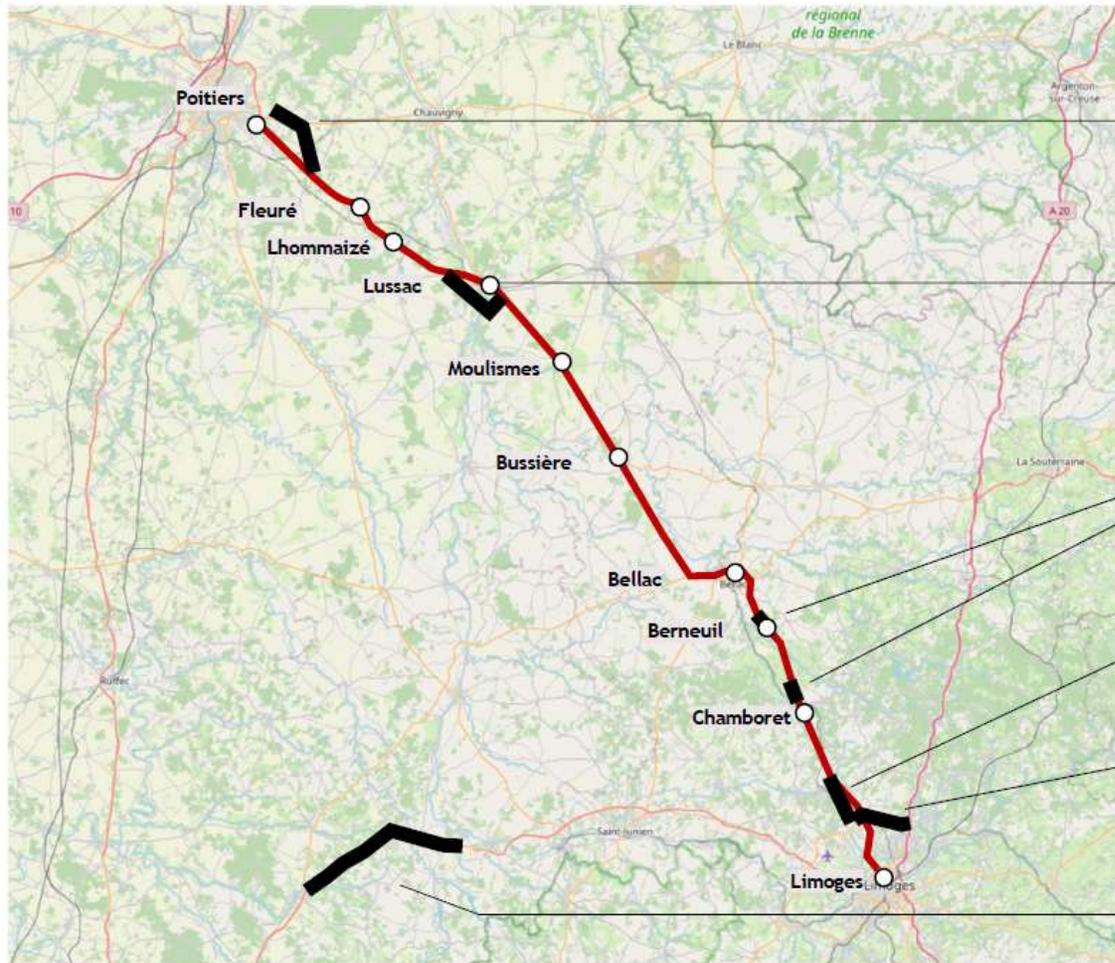
Etude de conaccessibilité autoroutière pour l'itinéraire Poitiers-Limoges

Nombre de personnes effectuant un trajet domicile-travail entre intercommunalités (et autres collectivités limitrophes) et part utilisant les TC

Source : RP2015 (géographie au 01/01/2017) exploitations complémentaires, INSEE - Flux supérieur à 500



Prise en compte des projets du territoire



Détails projets CPER :

Aménagement entrée S-E Poitiers
Variante « Nord longue 1 »
14 km - 2x2 voies - 110 km/h

Déviations de Lussac-les-Châteaux
Créneaux de dépassement
8 km - 2x1 voies - 90-110 km/h

Créneau dépassement
1,7 km - 2x2 voies - 110 km/h

Aménagement Nord Limoges
6,5 km - 2x2 voies - 110 km/h

Contournement Nord Limoges
7 km - 2x2 voies - 110 km/h

Aménagement RN141
20 km - 2x2 voies - 110 km/h

■ RN147

■ Projets CPER

Analyses des autres modes de déplacement sur le territoire

- Desserte TER actuelle : ligne TER n°24 longeant la RN147 entre Poitiers et Limoges
- ➔ Le train apparaît comme le mode de transport le plus onéreux mais aussi le plus performant (sans prise en compte des temps de parcours entre les gares et les lieux de résidence/de travail)

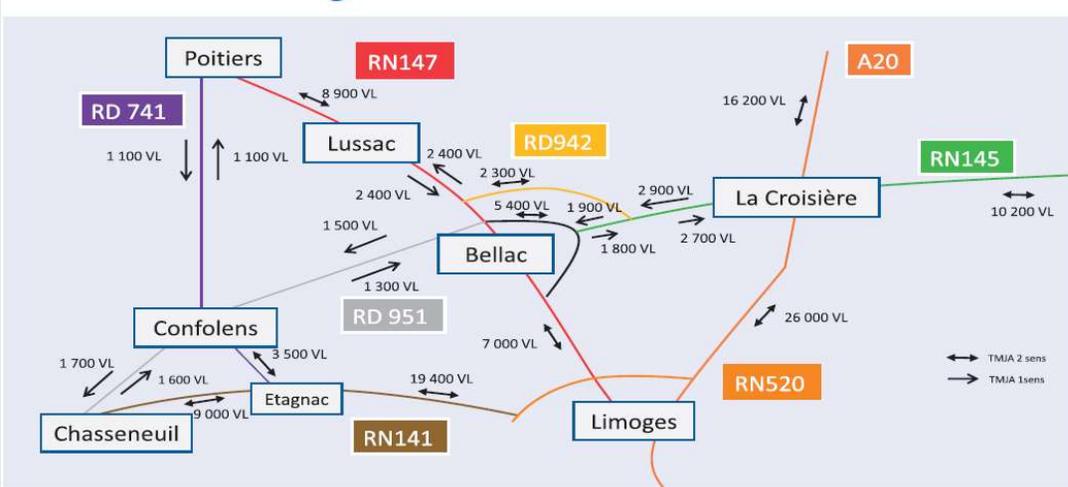
- Projet de LGV Poitiers-Limoges et son abandon en 2016
- Autres réseaux de transports interurbains : aucune desserte sur l'itinéraire intégral entre Poitiers et Limoges
- ➔ Priorité donnée à la modernisation de la ligne ferroviaire existante entre Poitiers et Limoges et nécessité d'aménager la RN147 pour répondre à la demande de trafic sur l'axe

Mode de transport	Temps de parcours (minimum)	Coût
	1 h 51 (de gare à gare)	23 [€] ₉₀
	2 h 04 (de centre à centre)	14 [€] ₁₅

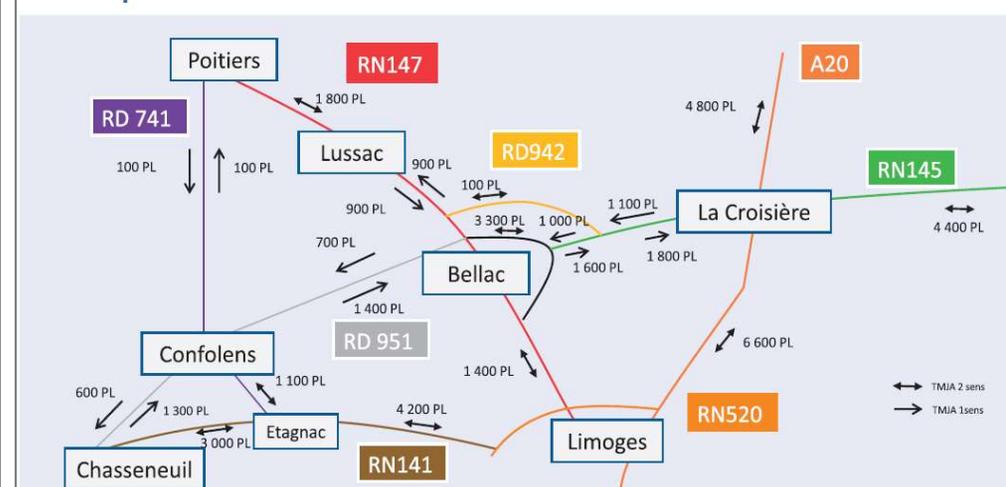
La circulation sur la RN147

- Des niveaux de trafic actuels modérés (entre 6 600 et 10 700 véhicules/ jour 2 sens confondus)
- Un flux de poids-lourds relativement modéré (12 à 24% du trafic global)

Trafic véhicules légers



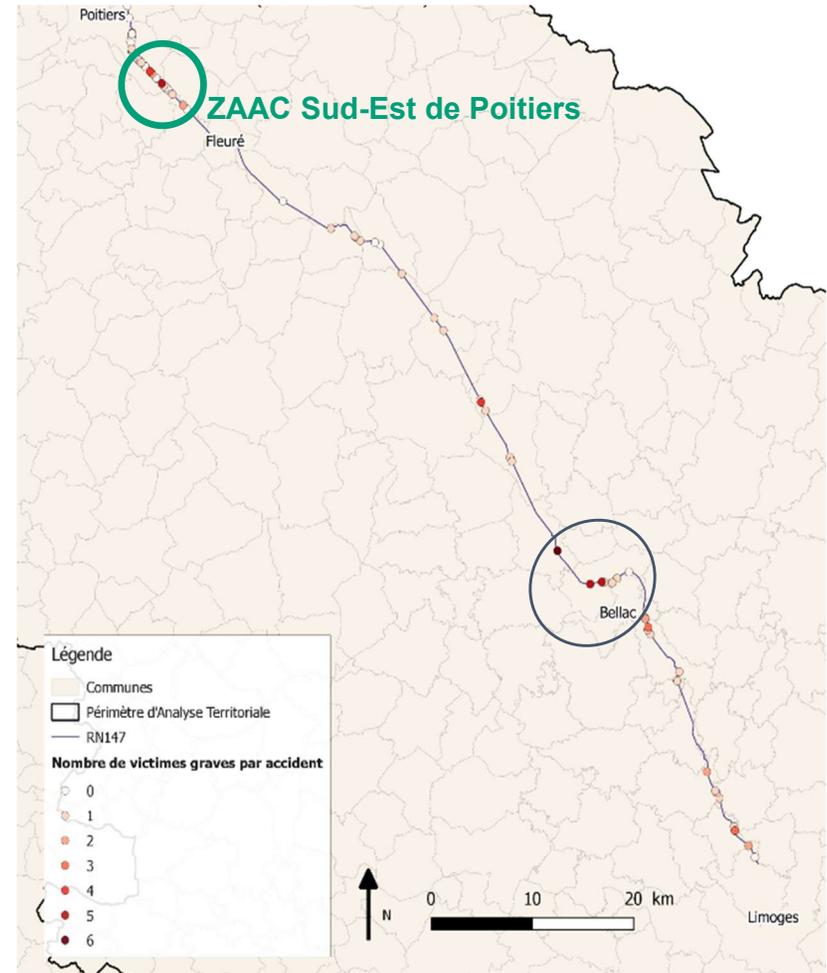
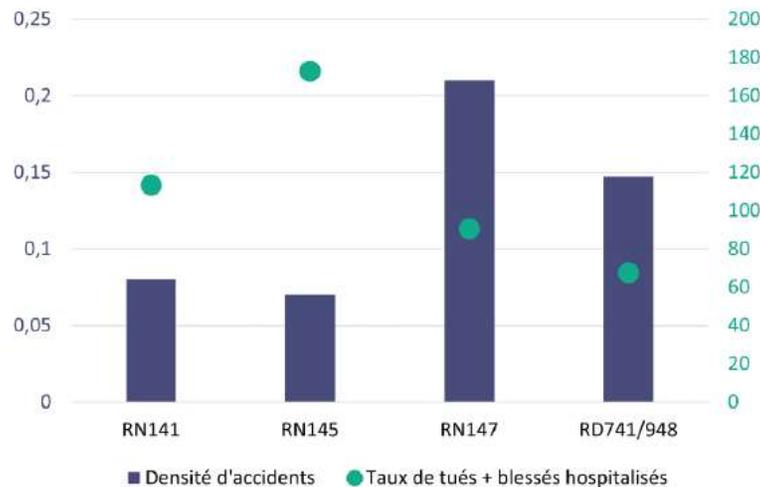
Trafic poids lourds



- Mais des temps de trajet anormalement longs :
 - 1h44 entre Poitiers et Limoges
 - 63 km/h en moyenne

Analyse de l'accidentologie

- Calcul d'indicateurs et comparaison avec d'autres RN à proximité (sur 5 ans) :
 - Densité d'accidents par an et par km
 - Taux d'accidents avec prise en compte du trafic
 - Taux de tués pour 100 accidents
 - Taux de tués + blessés hospitalisés
- Identification des zones d'accumulation d'accidents corporels (ZAAC)



- ➔ La RN147 est très accidentogène, avec une densité d'accidents trois fois supérieure à celle des grands axes voisins
- ➔ Les accidents y sont cependant un peu moins graves ou mortels, ce qui pourrait s'expliquer par les vitesses pratiquées en moyenne plus faibles

Scénarios prospectifs

- Hypothèses d'évolution de la demande
- Evolution des coûts kilométriques, de la valeur du temps et du malus d'inconfort pour les usagers
- Prise en compte des projets futurs sur le territoire

➔ Scénarios de référence aux différents horizons futurs 2035-2070

Type de demande	TCAM de la demande de circulation routière (veh.km) entre 2015-2070 Scénario AMS
VL – Longue distance (>100 km)	+ 1.1 %
VL – Courte distance (<=100 km)	- 0.7 %
PL – tous type	+ 0.4 %

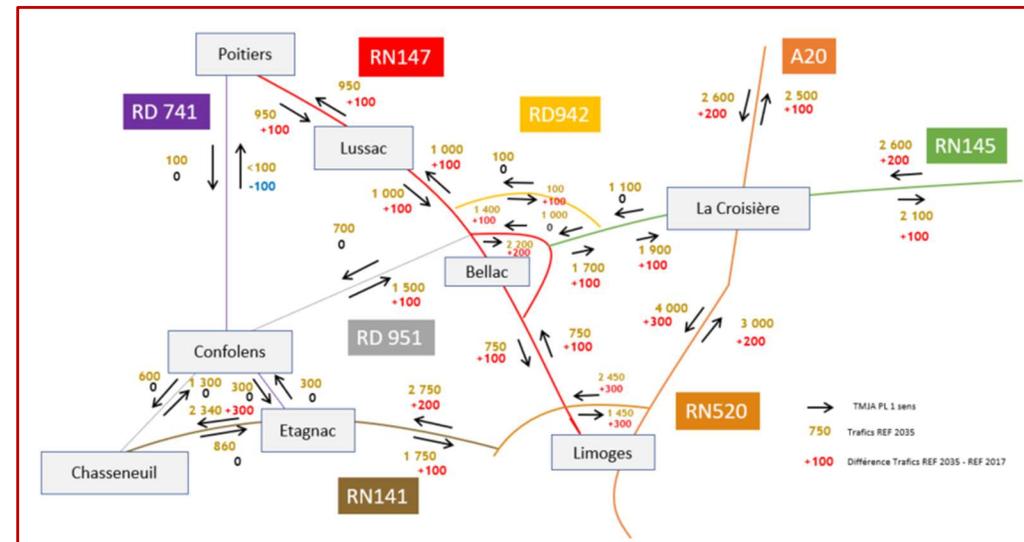
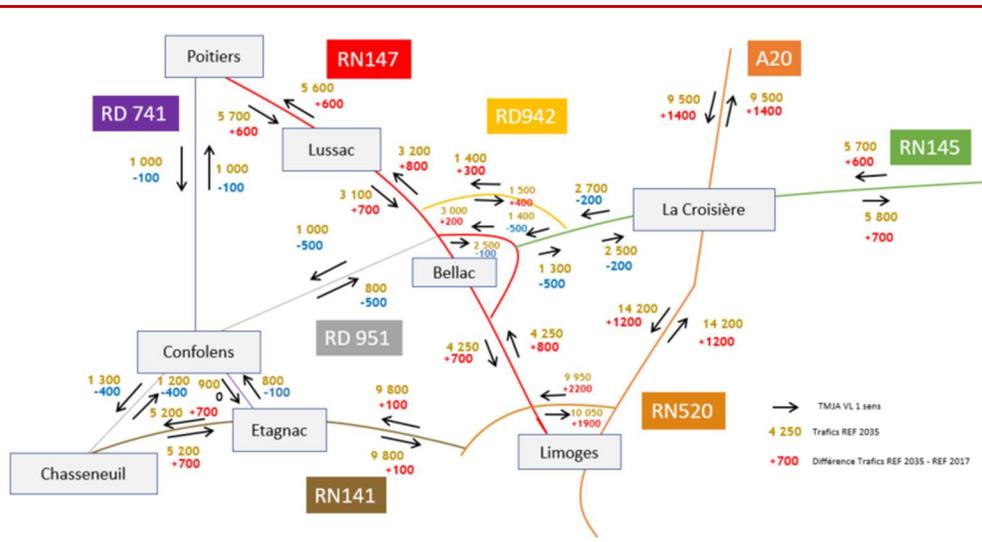
Taux de croissance annuels moyens (TCAM) de la demande des trafics routiers (source : DGITM)

Mise en service :

- Autoroute : 2030
- Alternatif : 2035

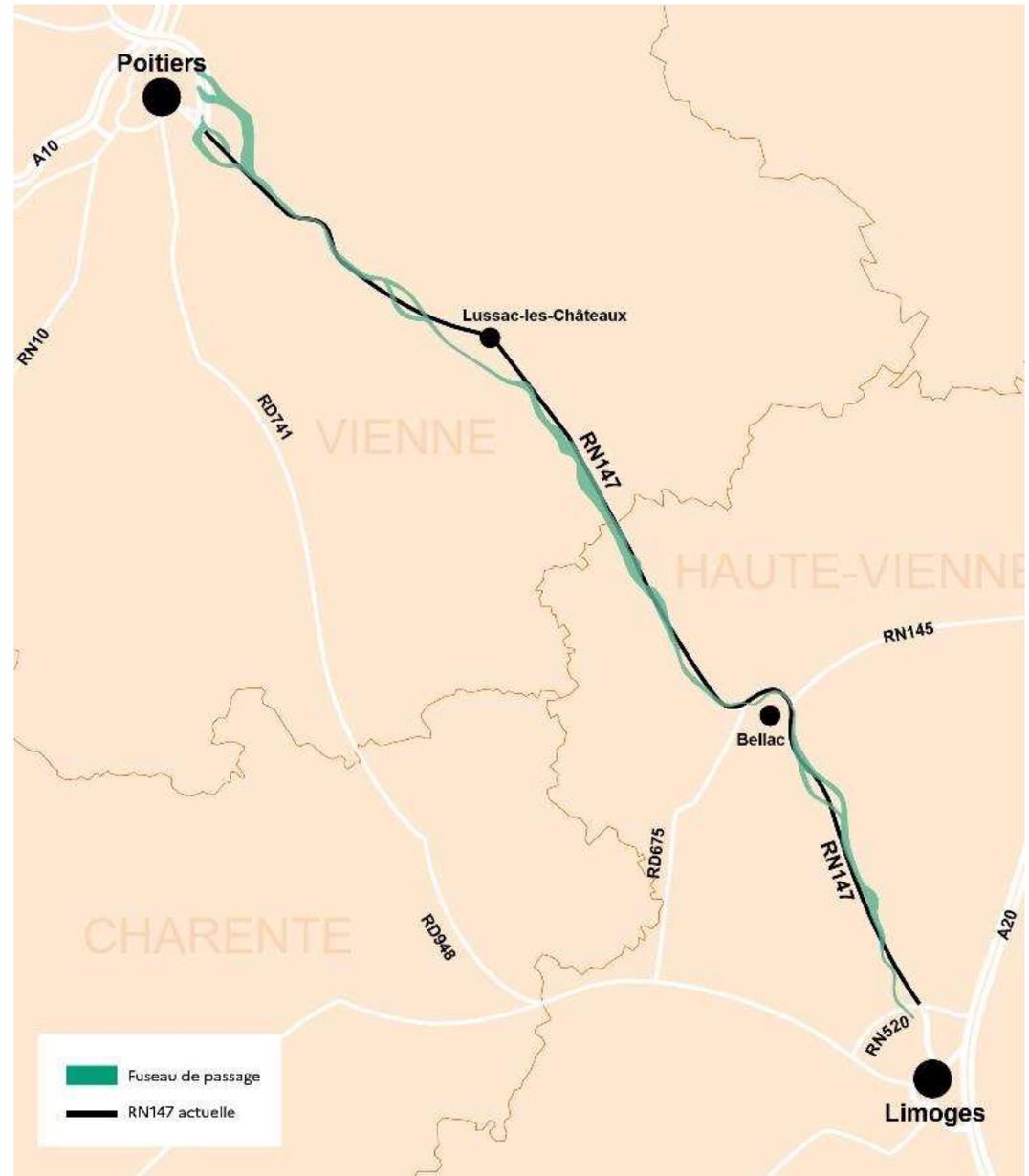
VL

PL



Choix d'une zone de passage pour l'autoroute

- Un fuseau indicatif de passage potentiel de l'autoroute déterminé à partir :
 - des contraintes liées à l'environnement,
 - à la topographie et à la géotechnique de la zone étudiée,
 - tout en intégrant les aménagements récents ou prévus de la RN147

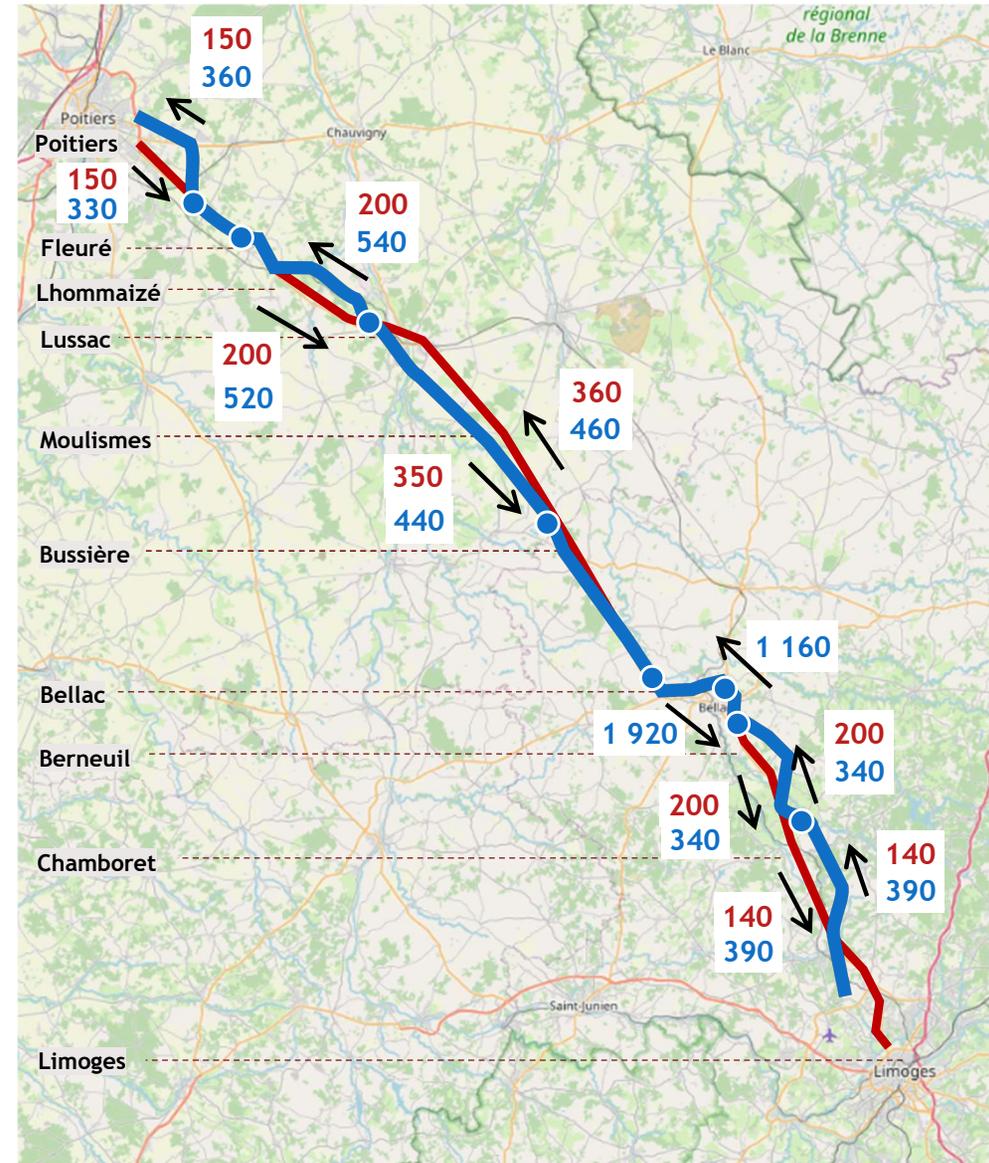
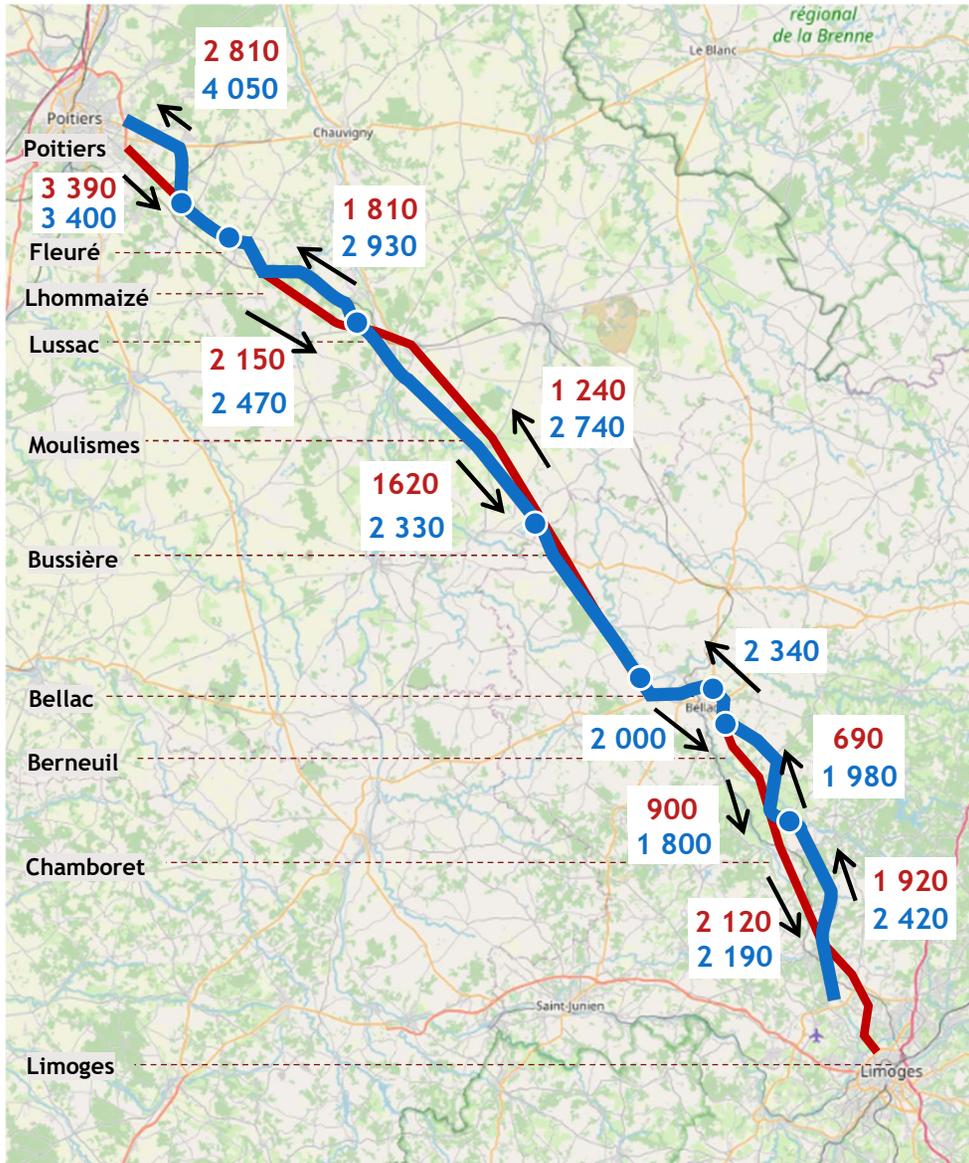


Comment se répartissent les trafics entre l'autoroute et l'ancienne RN147 ?

Répartition des trafics (en trafic moyen journalier pas sens)

VL

PL



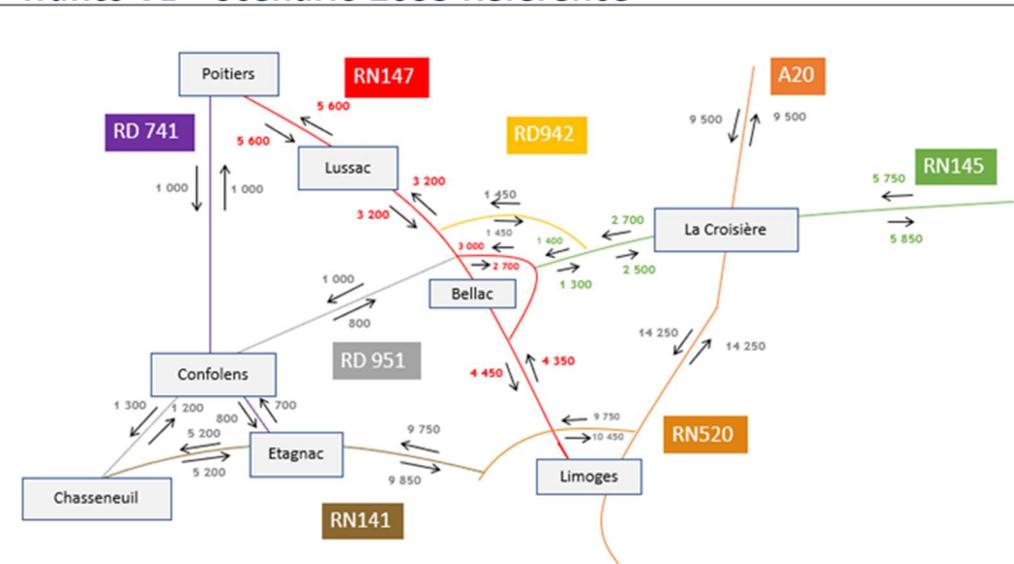
■ RN147 ■ A147

■ RN147 ■ A147

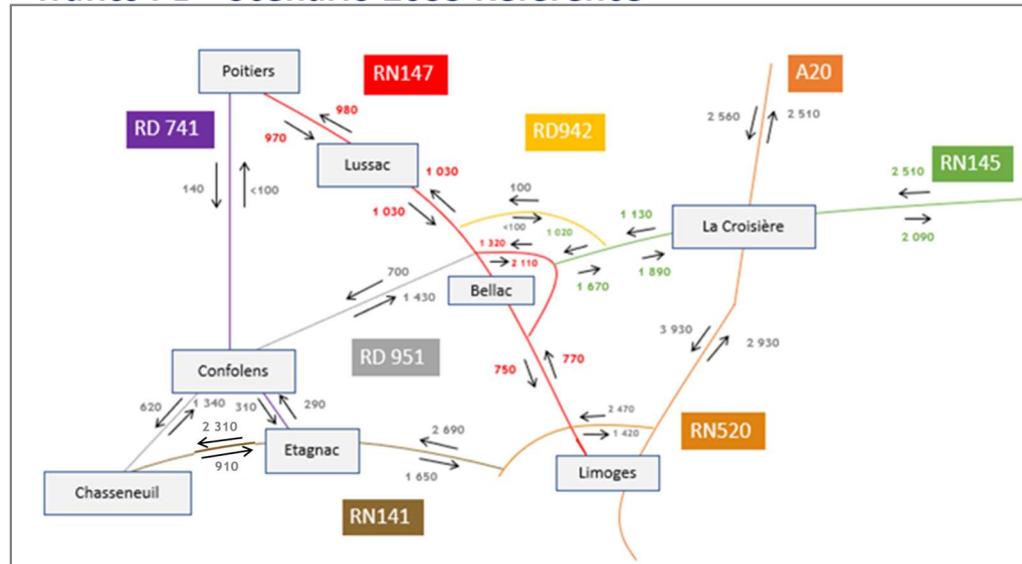
Quel est l'impact de l'autoroute sur les axes structurants du territoire ?

Impact de l'autoroute Sur les itinéraires routiers VL

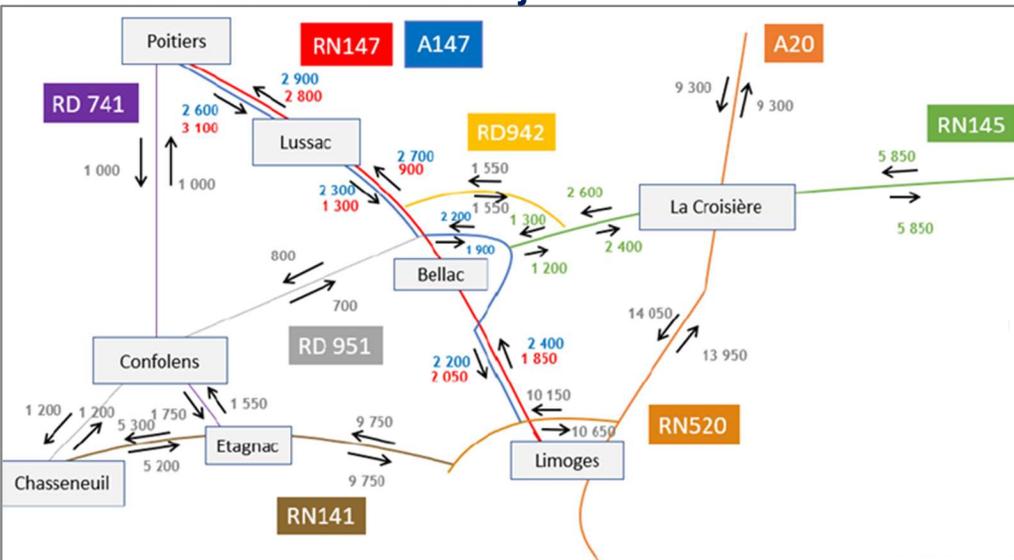
Traffic VL – Scénario 2035 Référence



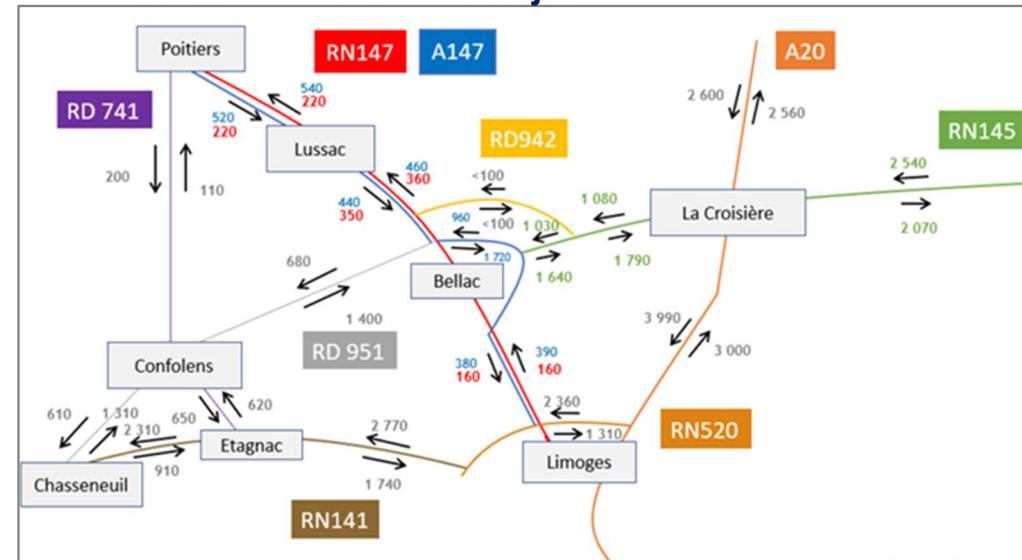
Traffic PL – Scénario 2035 Référence



Traffic VL – Scénario 2035 Projet



Traffic PL – Scénario 2035 Projet

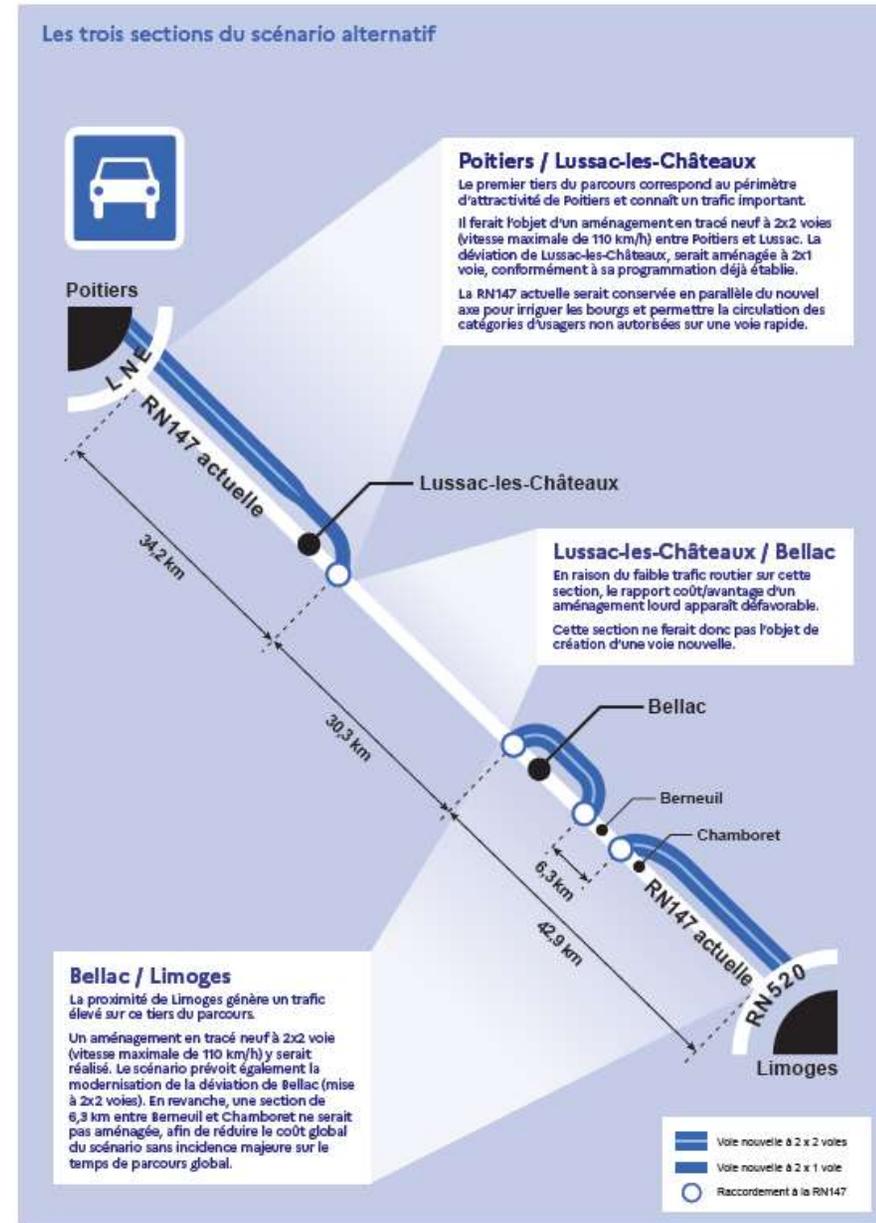


Le scénario alternatif à l'autoroute

En cas de non-réalisation du projet d'autoroute, l'Etat a envisagé un scénario alternatif d'aménagement, comprenant :

- Les opérations programmées (CPER)
- L'aménagement de 3 sections de la RN147 :
 - Poitiers / Lussac-les-Châteaux en 2x2 voies, sauf déviation de Lussac à 2x1 voie.
 - Mise à 2x2 voies de la déviation existante de Bellac.
 - Chamboret / Limoges en 2x2 voies.

Hypothèse de départ structurante : financement public équivalent au projet autoroutier (dont la subvention d'équilibre est de 450M€)

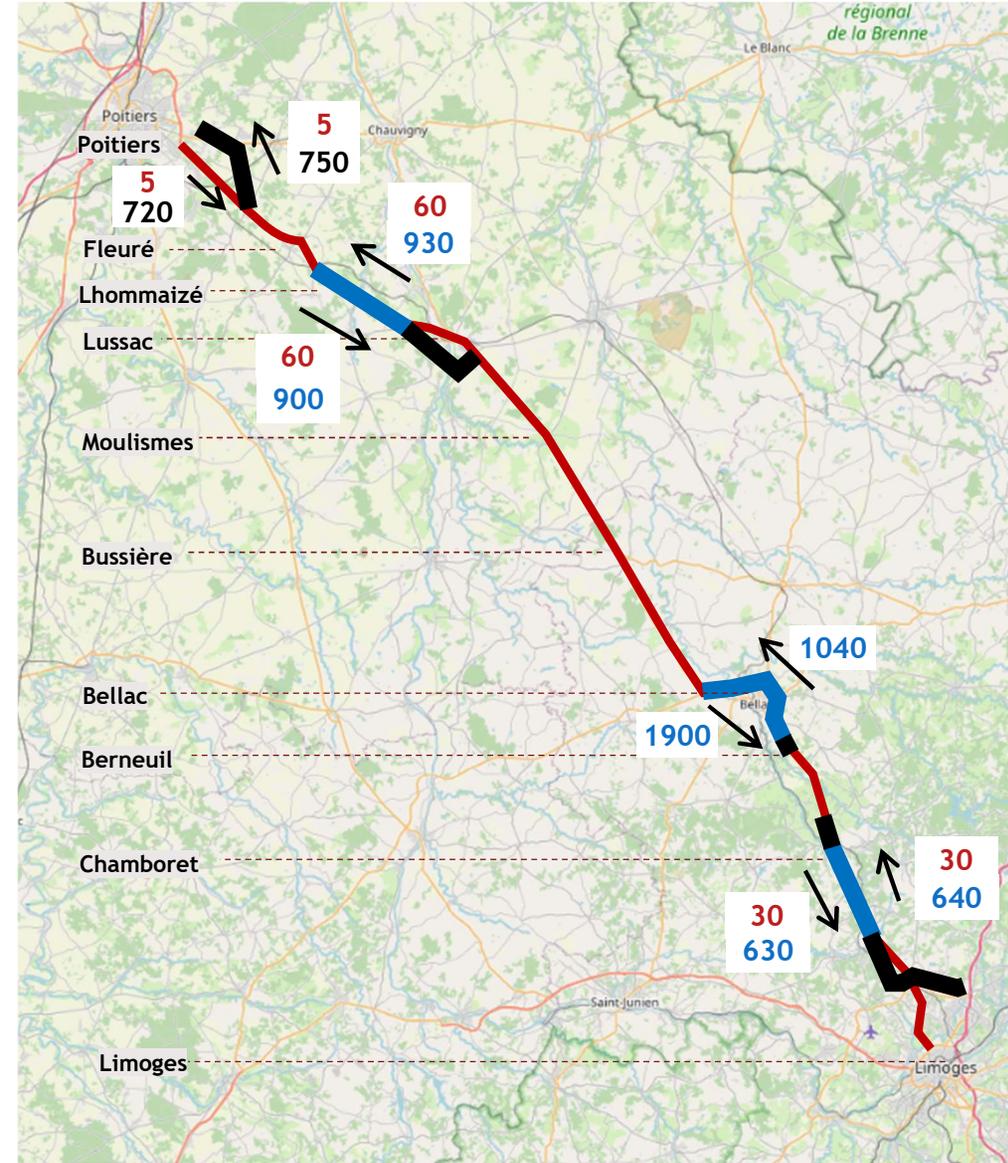
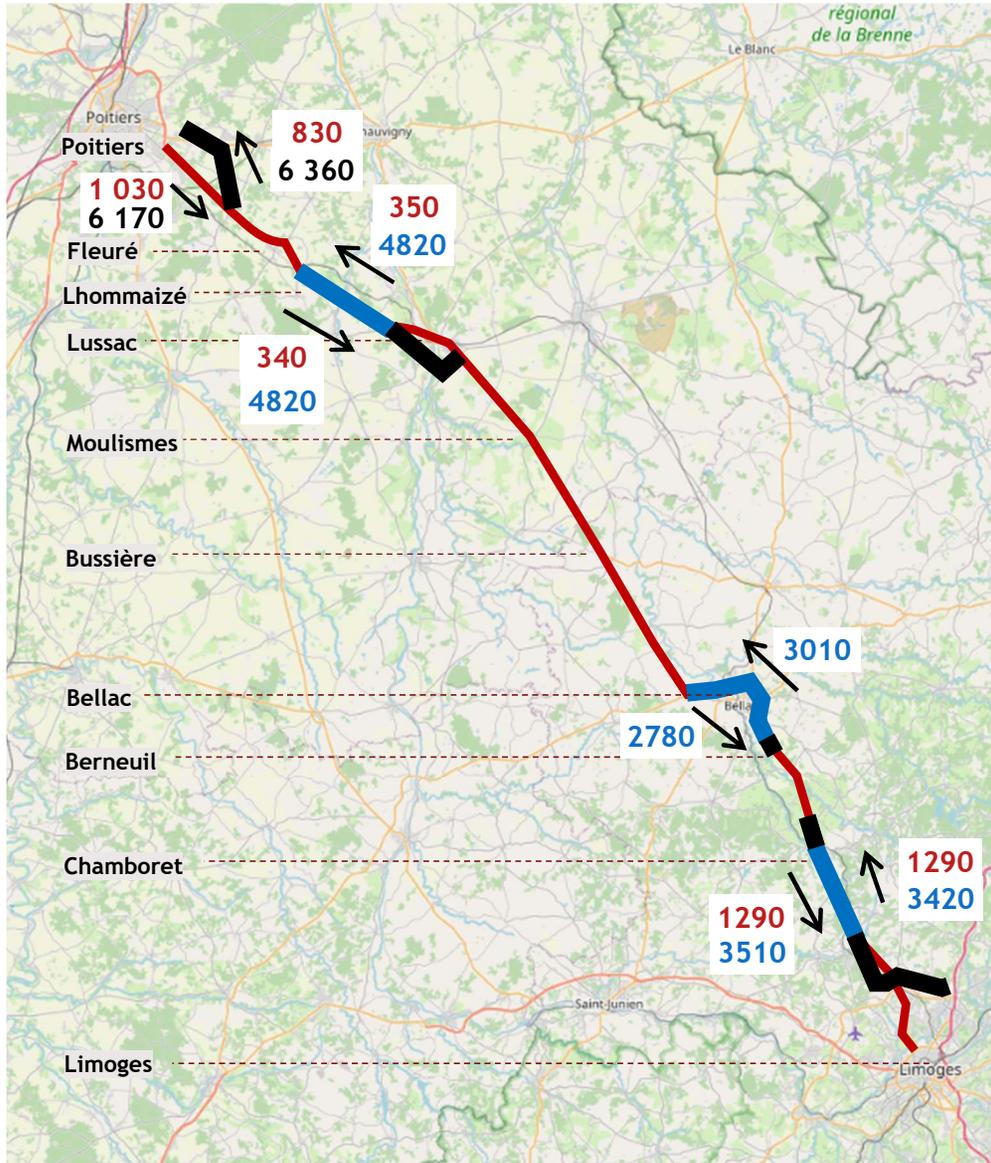


Répartition des trafics

à Lhonnaizé, Bellac et Chamboret

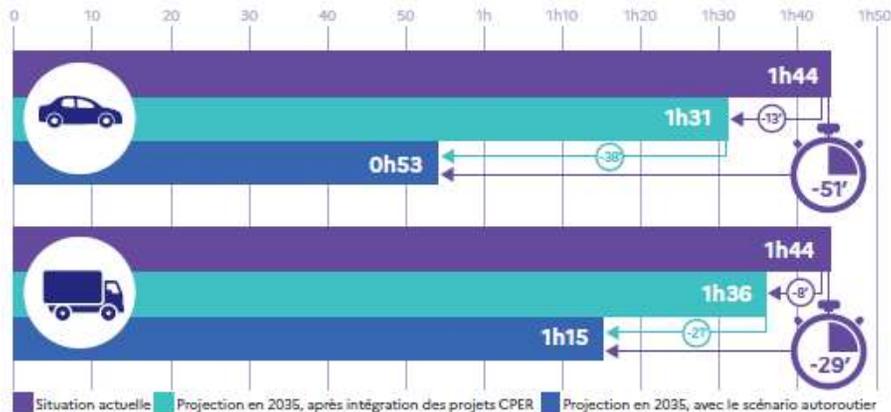
VL

PL



Résultats de modélisation

Scénario autoroutier



Projections de circulation (2035)

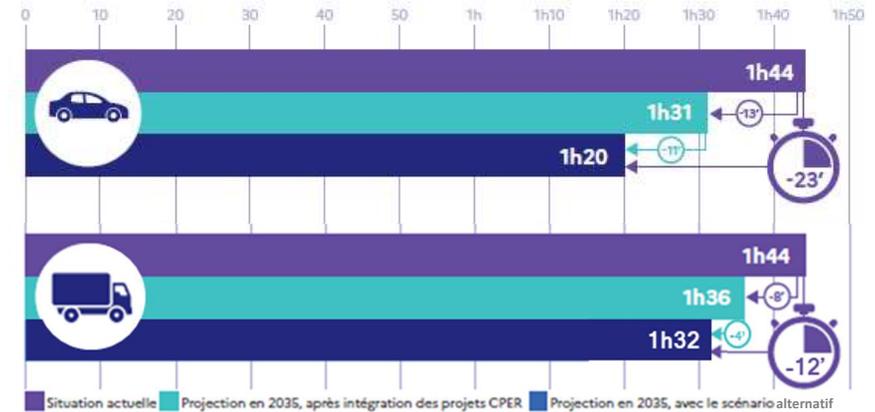
		Situation de référence en l'absence d'autoroute	Sur l'autoroute	Sur l'axe actuel
Secteur nord à Lhonnaizé		9 100	5 400	3 960
		1 370	1 060	400
Secteur sud à Chamboret		6 730	4 610	4 040
		920	770	330

Accidentologie :

Division par 3 du nombre d'accidents

Division par 2,4 du nombre de tués et par 1,3 du nombre de blessés graves pour 100 accidents.

Scénario alternatif



Projections de circulation (2035)

		Situation de référence en l'absence d'autoroute	Sur la voie nouvelle	Sur l'axe actuel
Secteur nord à Lhonnaizé		9 100	9 640	690
		1 370	1 830	120
Secteur sud à Chamboret		6 730	6 930	2 580
		920	1 270	60

Accidentologie : concerne tout le linéaire RN147

Division par 2,6 du nombre d'accidents

Division par 1,5 du nombre de tués et par 1,2 du nombre de blessés graves pour 100 accidents.