

Concertation préalable du public Amphi-débat de Poitiers

Pour la
Sécurité

Projet d'autoroute Poitiers Limoges

Sommaire

Introduction au projet

- La concertation
- Contexte et état actuel
- Comment aménager ?

Débats des acteurs locaux

Échanges avec le public



Les intervenants

Michel DUZELIER

DREAL

Chef du service déplacements,
infrastructures, transports

Philippe LANDAIS

DREAL

Chef de département

Martine JAMMET

Association A147 Grand Ouest

Gilles MORISSEAU

Association Voie rapide 147-149

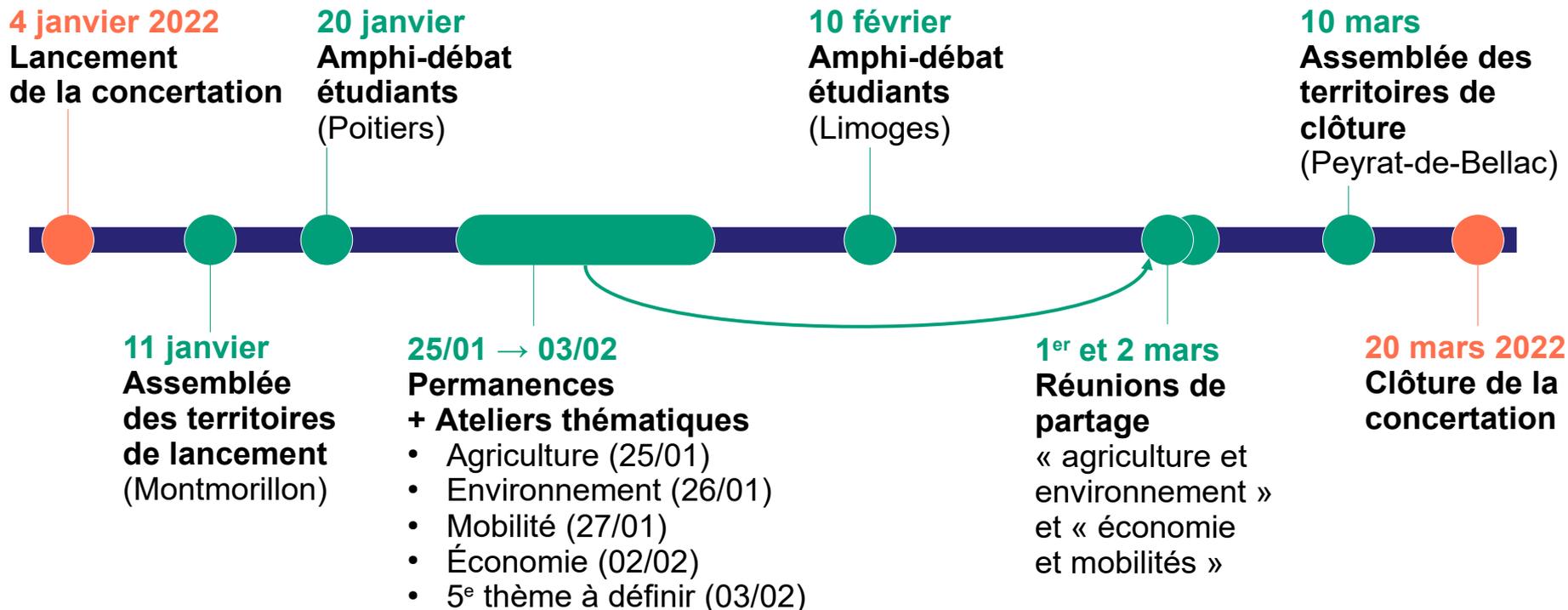
Dominique ROYOUX

Université de Poitiers

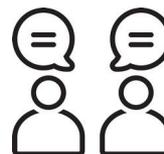
La concertation



Modalités de la concertation approuvées par la CNDP



+ 2 émissions de radio sur France Bleu Limousin et France Bleu Poitou le 25 janvier



+ 5 débats mobiles à la rencontre des usagers de la RN147 et des habitants

Le site internet

Formulaire d'expression

Tous les avis feront l'objet d'une réponse

Inscription aux 5 ateliers

Obligatoire (50 personnes maximum)

Liens des visioconférences

Pour les 2 assemblées
et les 2 réunions de partage

Liste de diffusion

Pour se tenir informé d'éventuels
changements d'organisation

www.autoroute.poitiers-limoges.fr



La Une du site internet de la DREAL Nouvelle-Aquitaine renverra vers une page donnant accès à tous les documents, aux avis déposés et à un formulaire d'expression.

Le contexte du projet



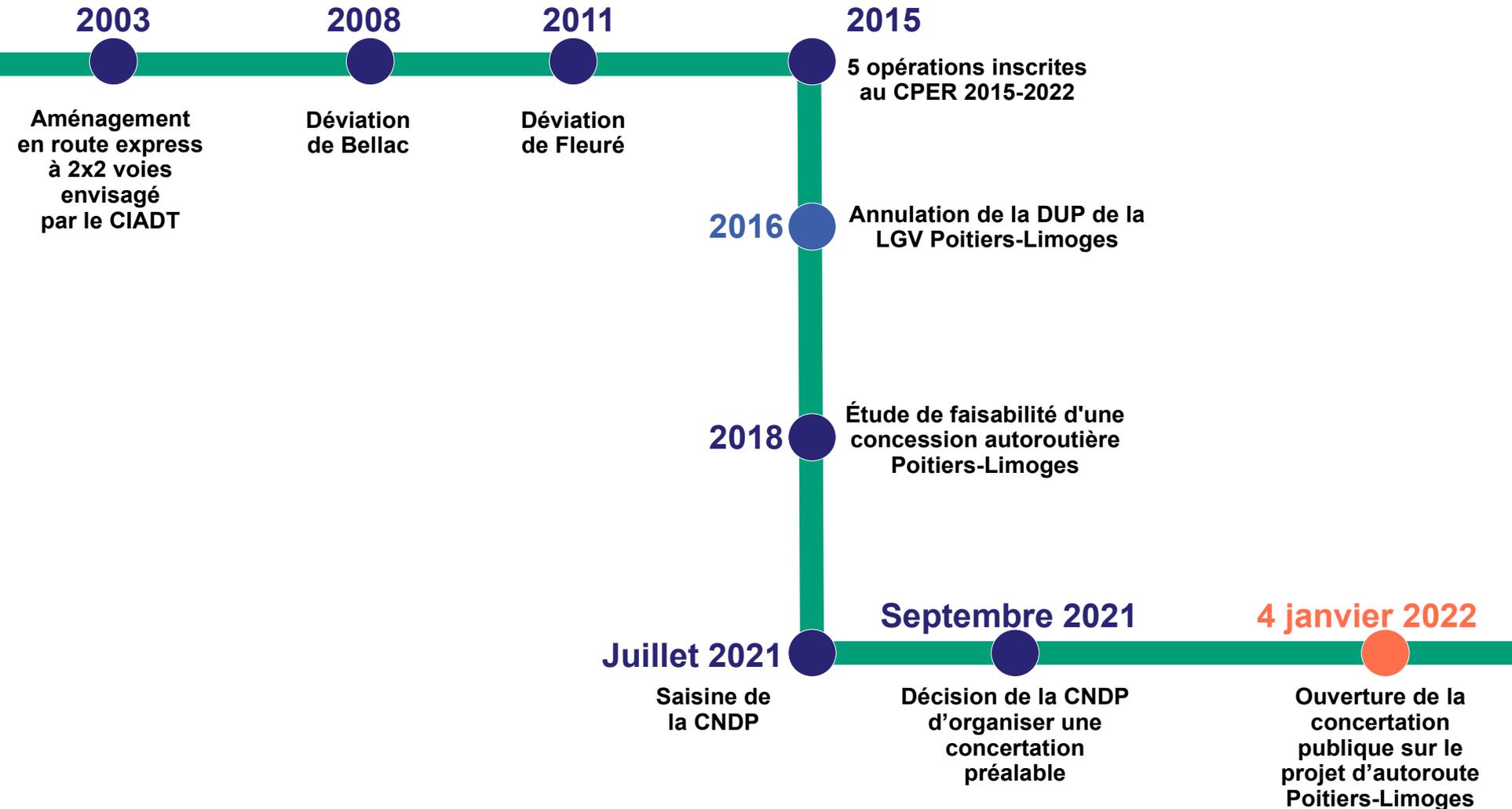
Plan de situation



Le réseau routier national en Nouvelle-Aquitaine

- Route à 2 voies
- RN 2x2 voies
- Autoroute
- Projet d'aménagement à 2, 3 ou 2x2 voies

Historique du projet d'autoroute Poitiers-Limoges



Caractéristiques de la RN147 actuelle

Axe **bidirectionnel**

110 km entre la RN520 à
Limoges et la rocade de
Poitiers

7 bourgs traversés

1h44 de temps de parcours

**Trafic de 6 600 à 10 700
véhicules/jour**, dont
environ 1 800 camions

Accidents plus fréquents
que sur les grands axes
voisins



80

Sur la majeure
partie de l'axe

Le train entre Poitiers et Limoges : quelle offre et quelles perspectives ?

Situation actuelle

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

Une liaison ferroviaire :

- en mauvais état
- peu performante
- peu fréquentée
- pénalisée par le relief



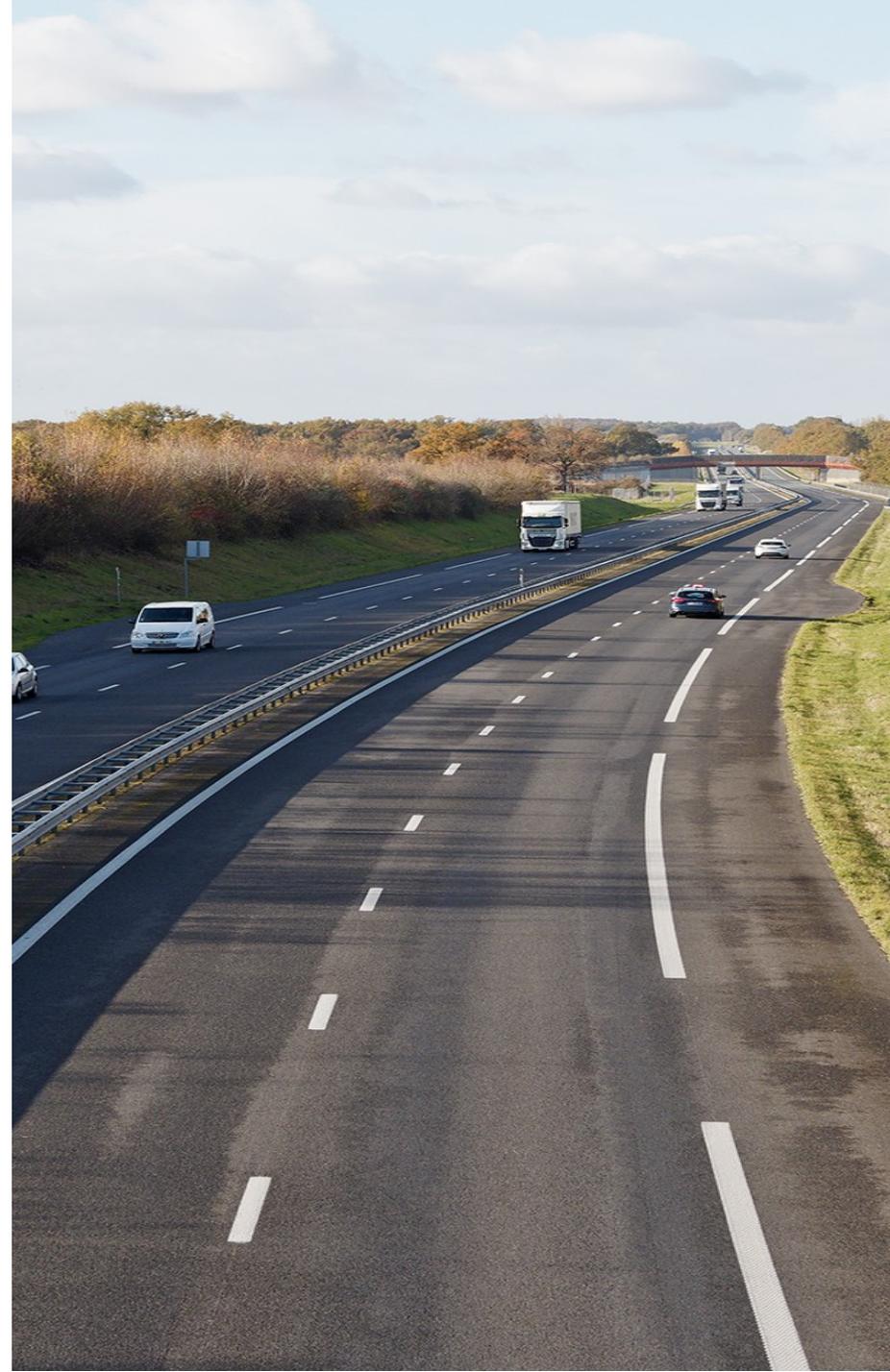
Programme de régénération de la ligne : première phase de travaux cofinancés (68 M€) par Etat/Région/SNCF Réseau envisagés pour 2025/2026 ; coût total de 222 M€

Objectif : temps de parcours réduit à 1h45

Le projet de LGV Poitiers-Limoges

- 2006 Débat public
- 2013 Enquête publique
- 2015 Déclaration d'utilité publique (DUP)
- 2016 Annulation de la DUP

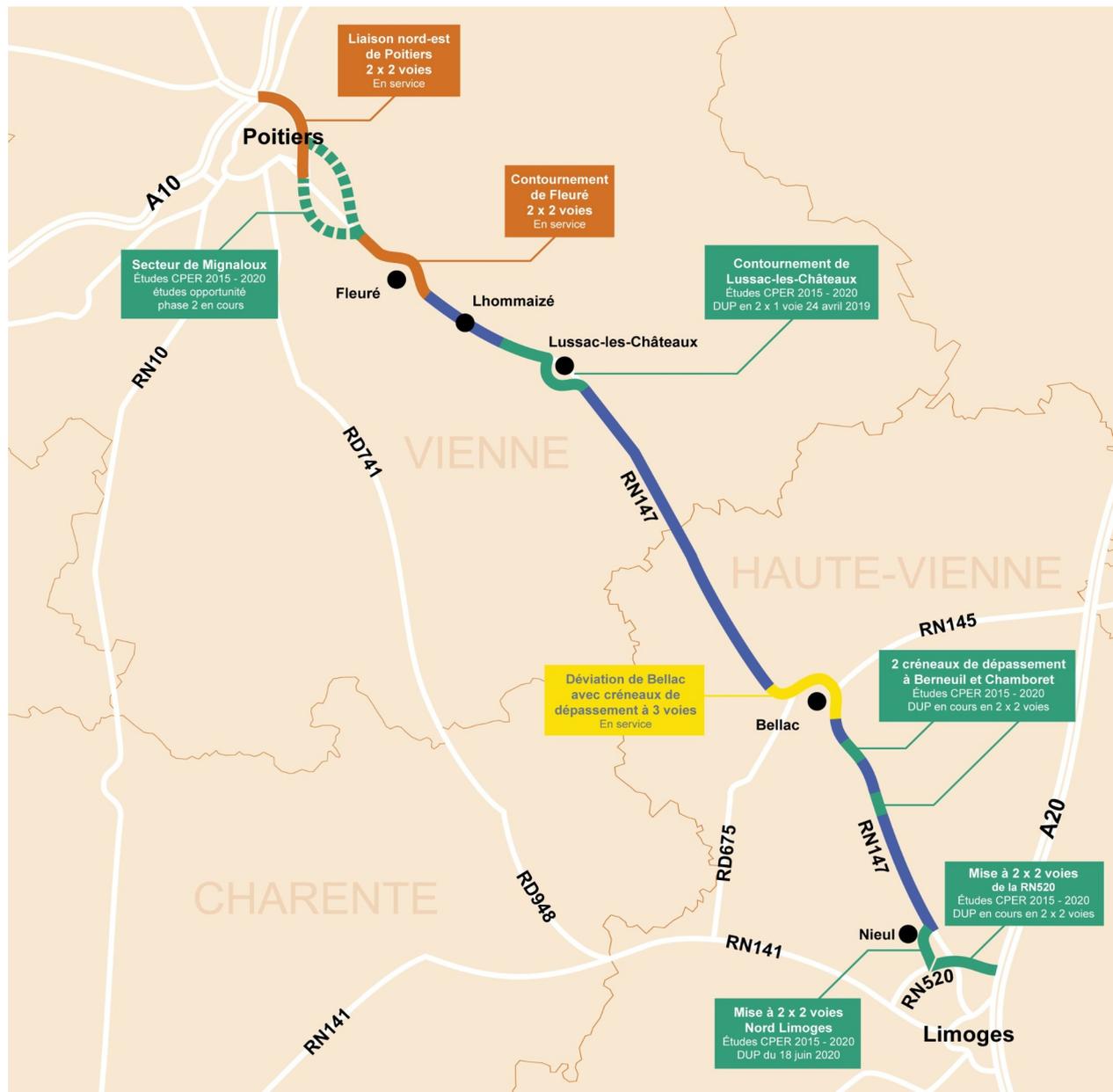
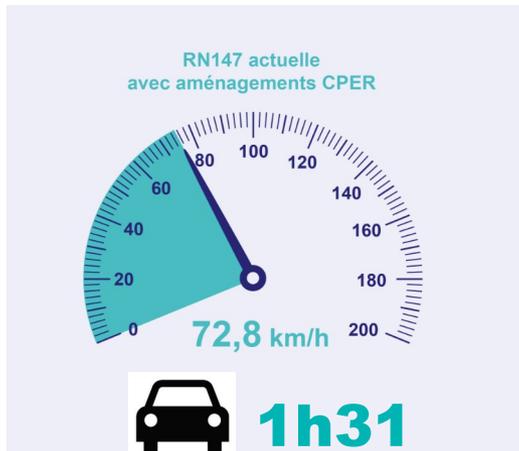
Comment aménager la RN147 ?



Les aménagements inscrits au CPER

4 projets sur la RN147
et 1 sur la RN520

Coût total estimé à
465 M€ environ



Le scénario autoroutier

Autoroute concédée de **110 km** à **2x2 voies**

Intégration des aménagements CPER

70 km de tracé neuf

Circulation à 130 km/h

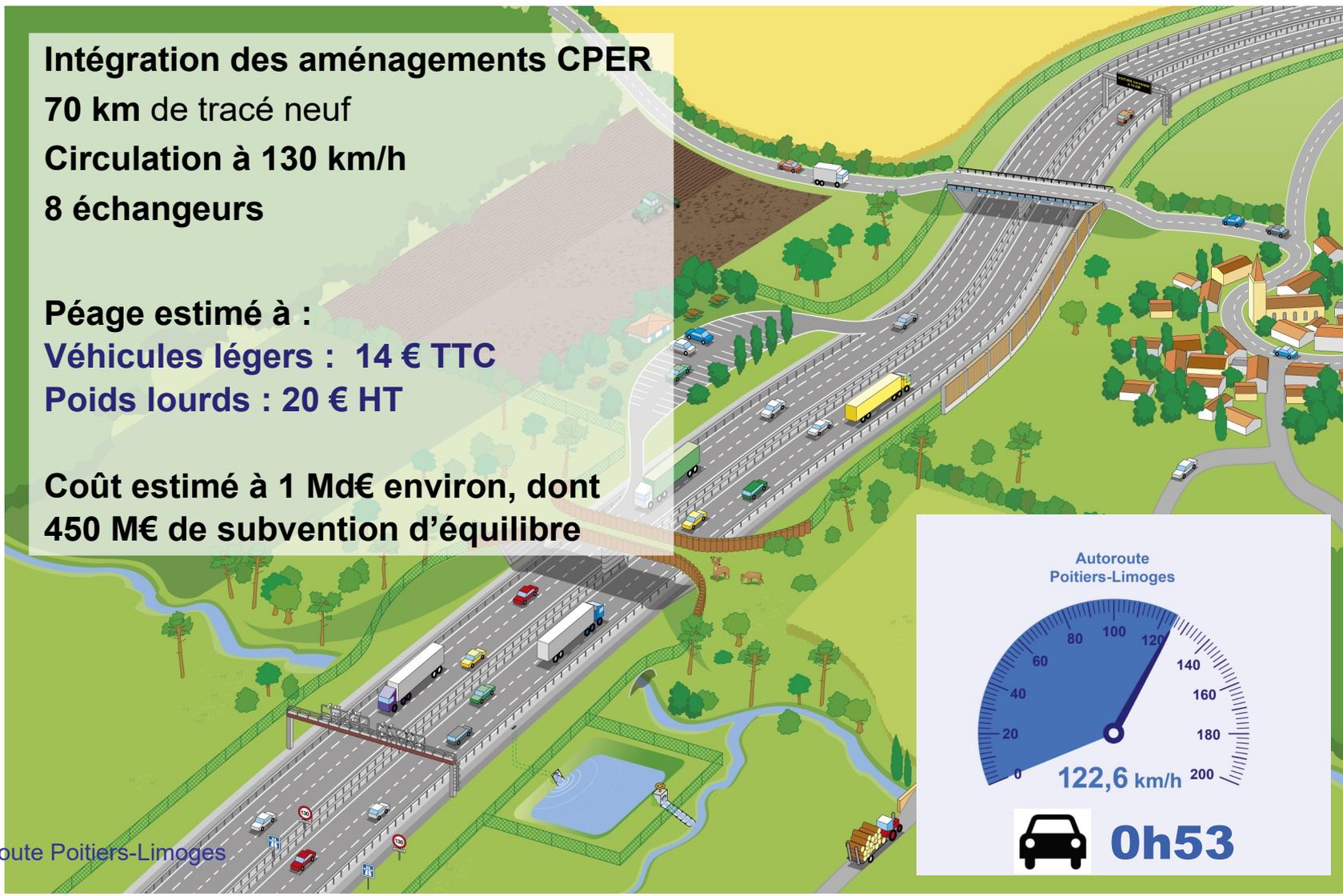
8 échangeurs

Péage estimé à :

Véhicules légers : 14 € TTC

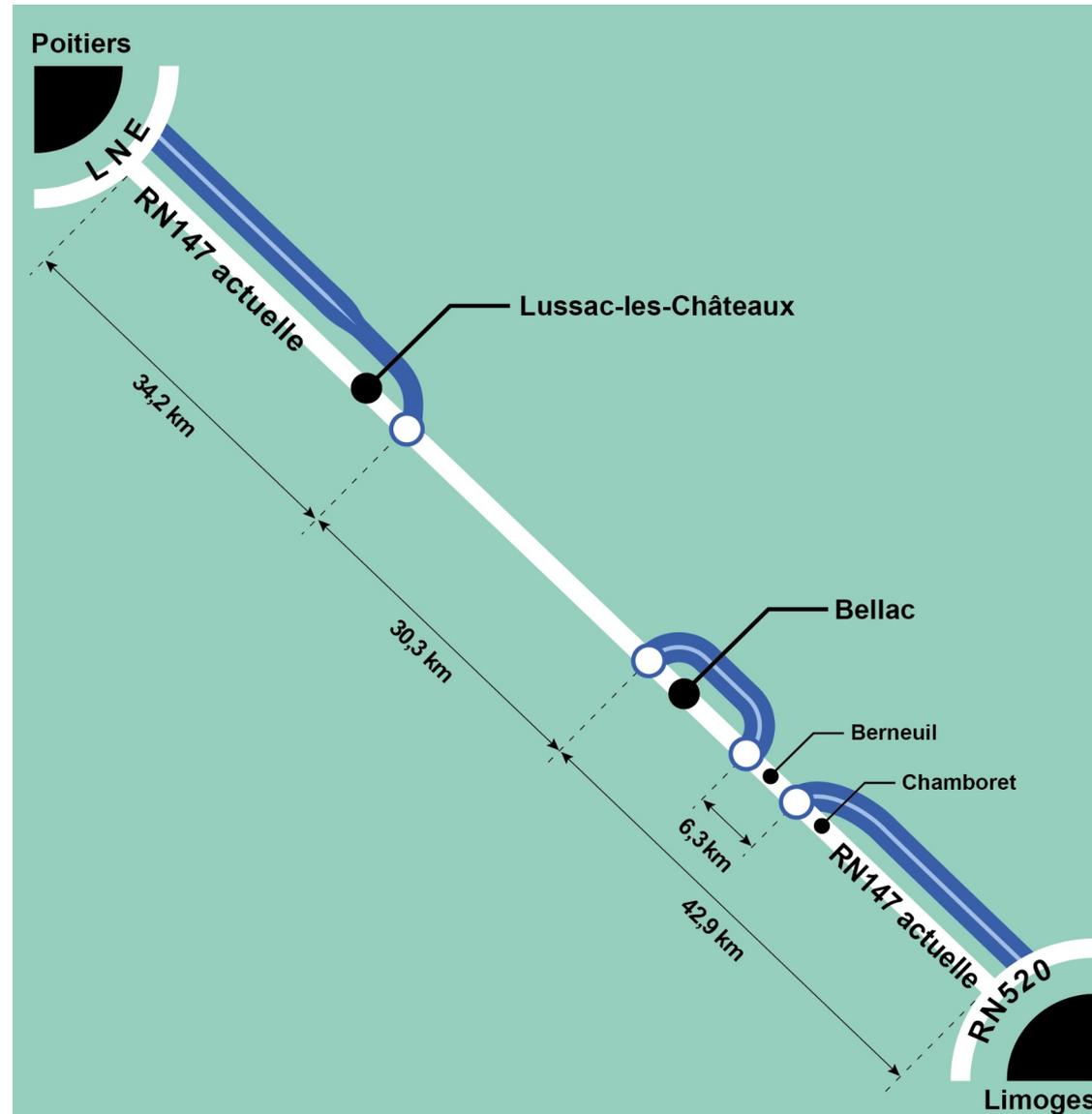
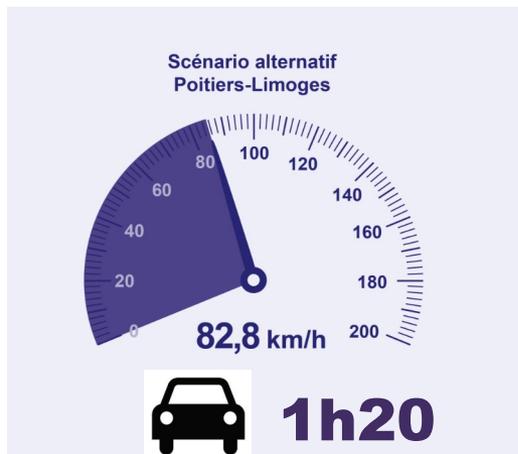
Poids lourds : 20 € HT

**Coût estimé à 1 Md€ environ, dont
450 M€ de subvention d'équilibre**



Le scénario alternatif

- **Aucun péage**
- **Intégration des aménagements CPER** réalisés ou programmés
- Financement public identique au scénario autoroutier de référence : **450 M€**
- Ciblage des **sections prioritaires**
- **32 km** de tracé neuf à 2X2 voies



Débat des acteurs locaux

Martine JAMMET

Association A147 Grand Ouest

Gilles MORISSEAU

Association Voie rapide 147-149

Dominique ROYOUX

Université de Poitiers

Échanges avec le public



Demander la parole
Ne pas tenir le micro



Proposer des avis
argumentés



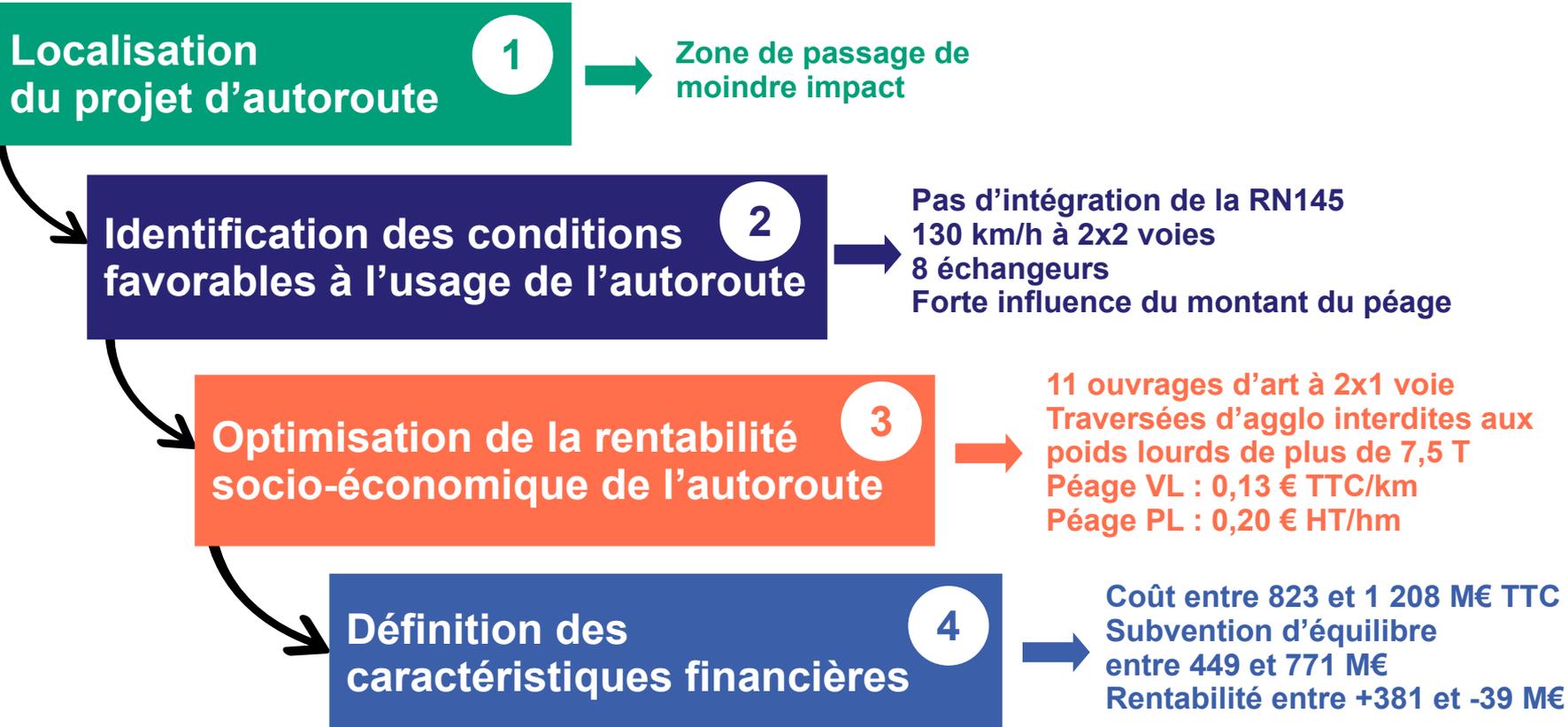
2 minutes maximum
de temps de parole

www.autoroute.poitiers-limoges.fr

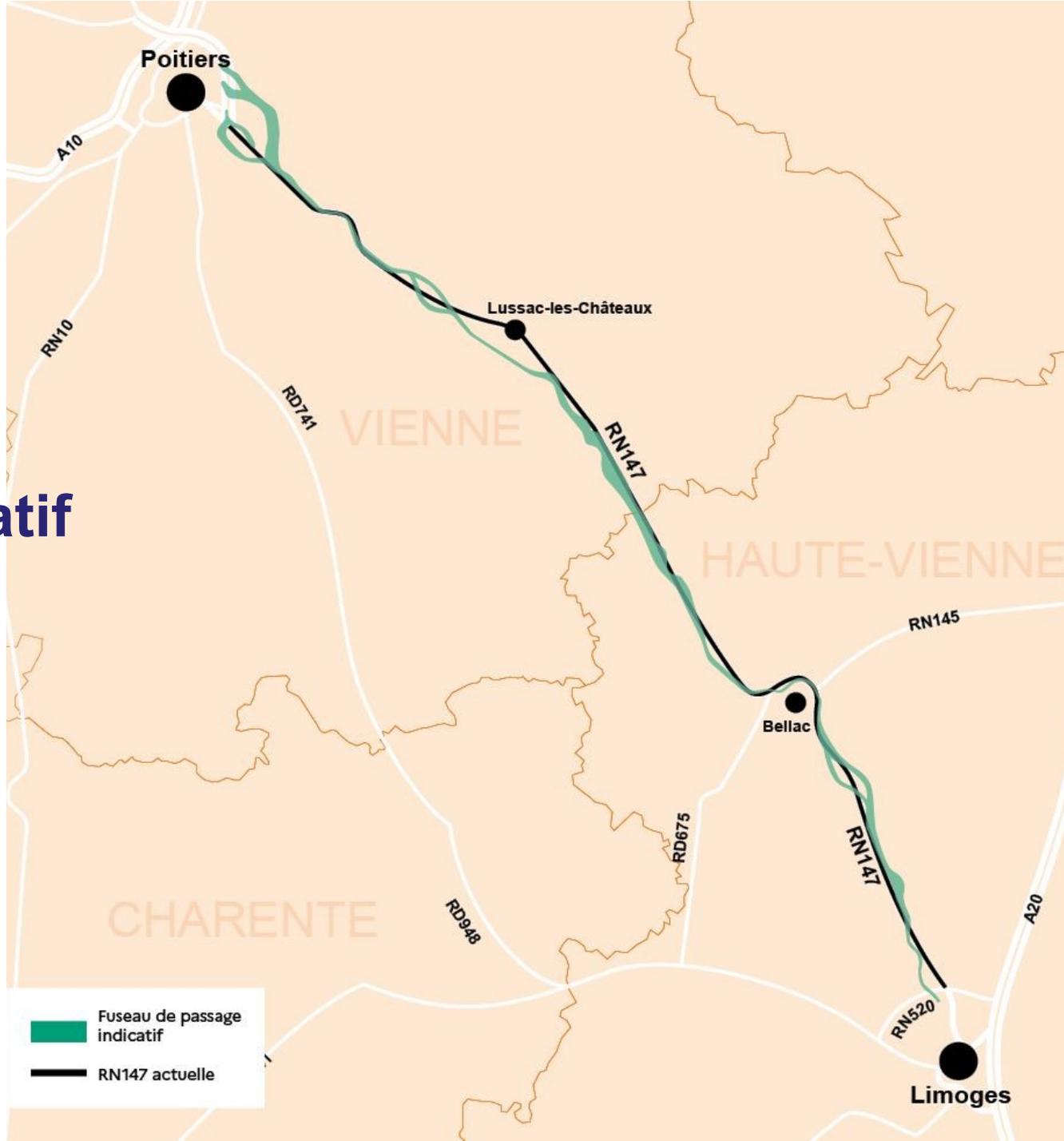
Diapos complémentaires

Comment a-t-on élaboré le scénario autoroutier ?

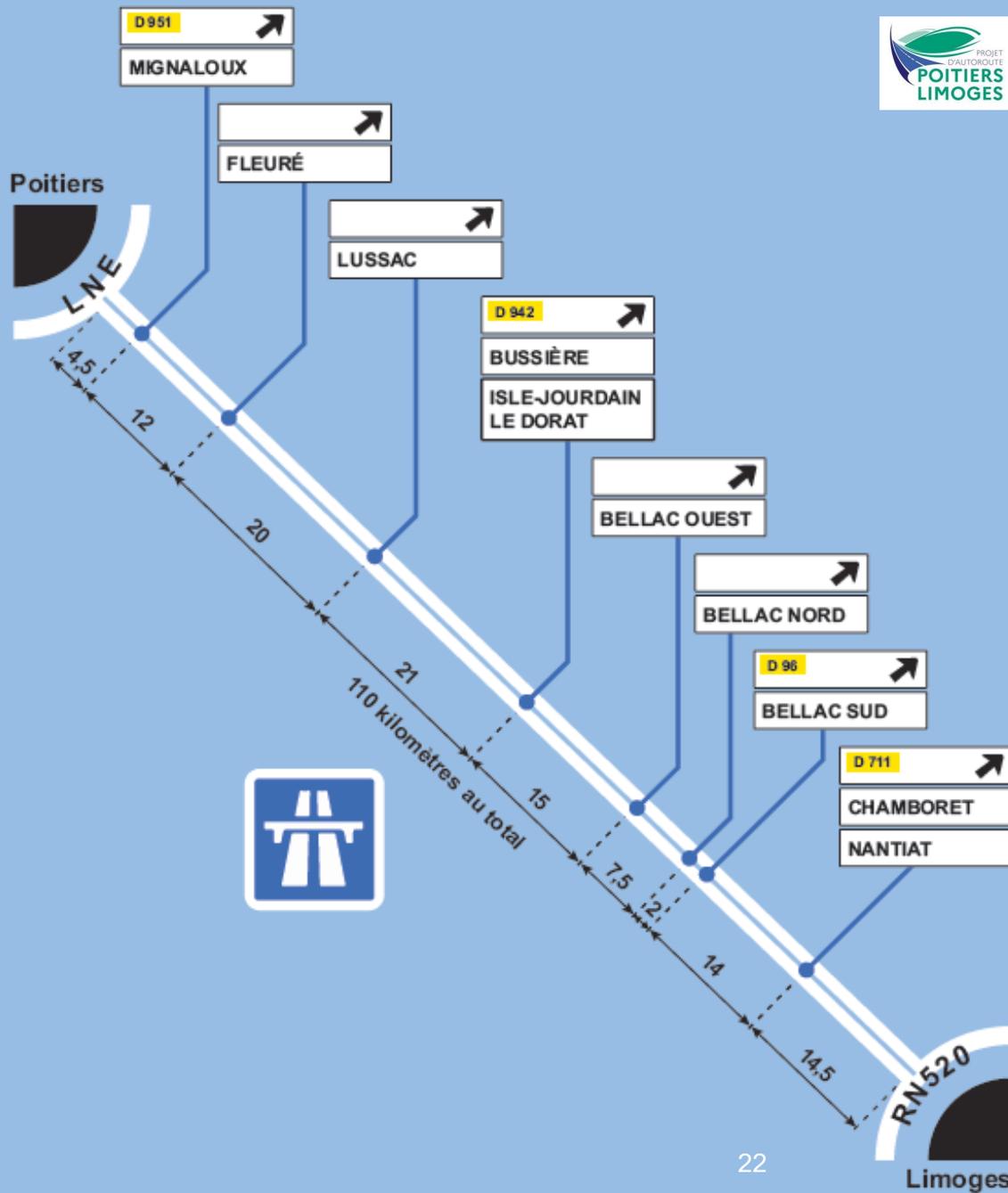
A l'origine, une **demande ministérielle** : étudier la faisabilité d'une autoroute entre Poitiers et Limoges au plus proche de l'axe actuel et intégrant les opérations programmées



Le fuseau de passage indicatif



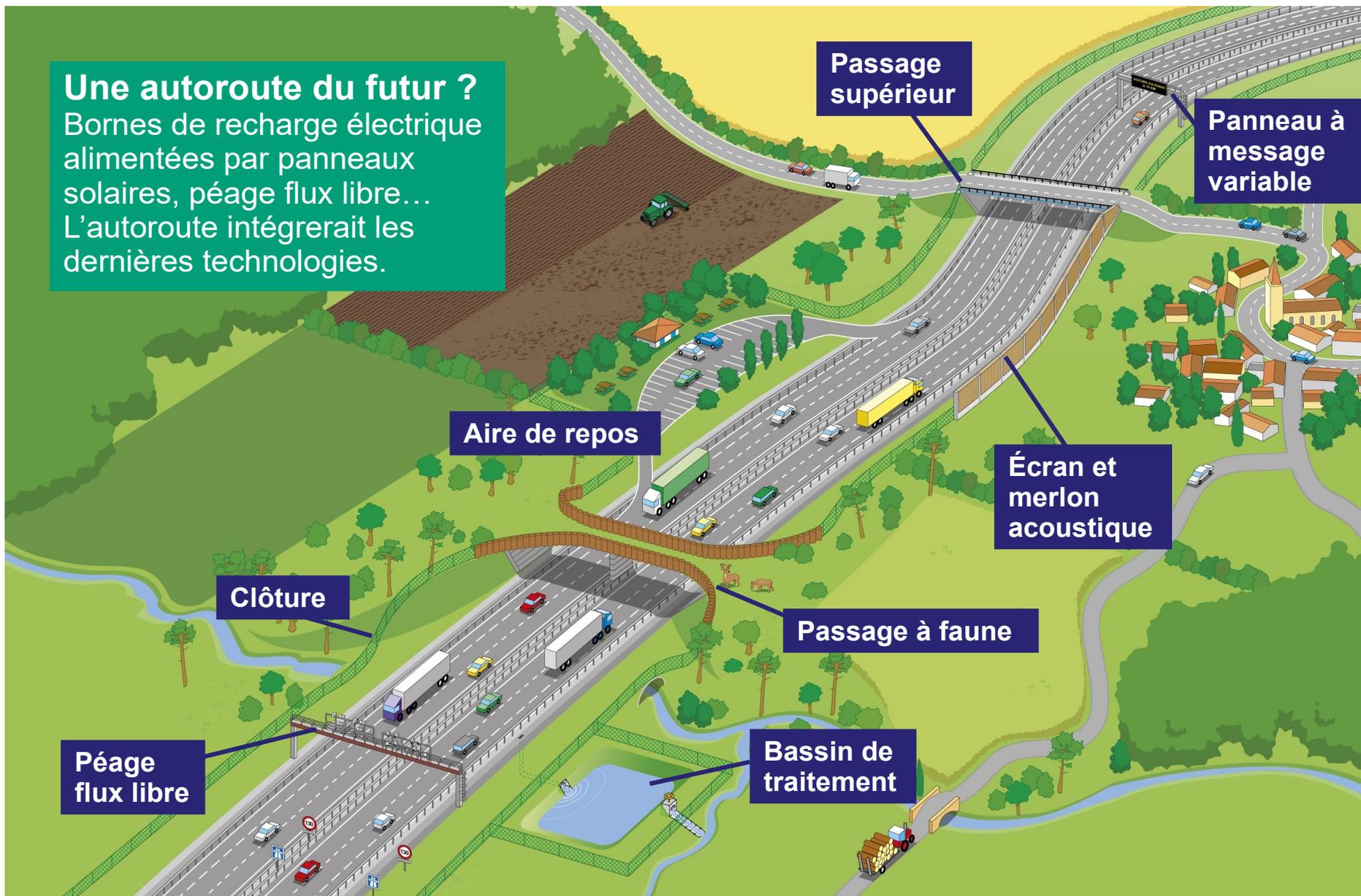
Les 8 échangeurs envisagés



Équipements d'une autoroute

Une autoroute du futur ?

Bornes de recharge électrique alimentées par panneaux solaires, péage flux libre... L'autoroute intégrerait les dernières technologies.



Passage supérieur

Panneau à message variable

Aire de repos

Écran et merlon acoustique

Clôture

Passage à faune

Péage flux libre

Bassin de traitement

Quels temps de trajet selon les situations ?



1h44



1h31



Autoroute
Poitiers-Limoges



0h53

Scénario alternatif
Poitiers-Limoges



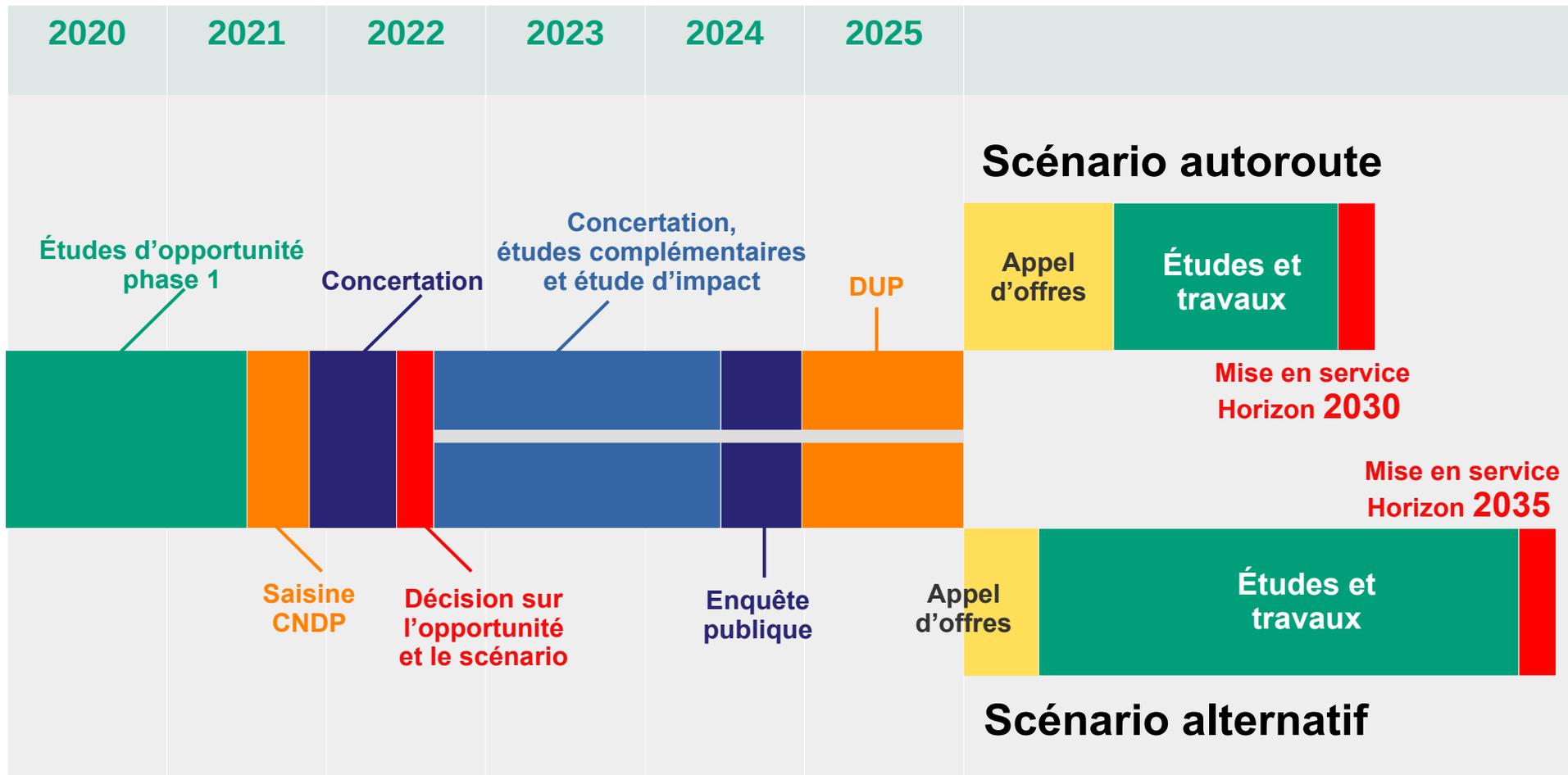
1h20



- Par rapport à l'existant :
- **51 minutes** gagnées pour les automobilistes
 - **30 minutes** gagnées pour les poids-lourds

- Par rapport à l'existant :
- **23 minutes** gagnées pour les automobilistes
 - **12 minutes** gagnées pour les poids-lourds

Calendrier des 2 scénarios

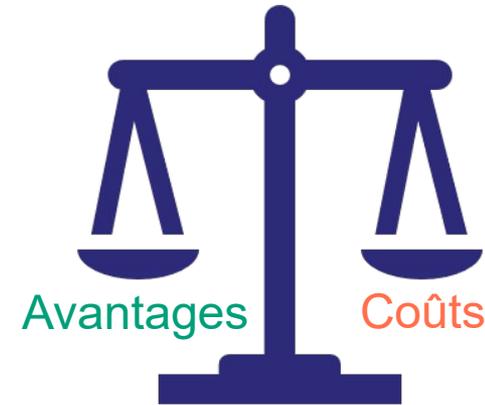


Coût des scénarios

	Scénario autoroutier	Scénario alternatif
Coût estimé	1 014 M€ TTC (823 à 1 208 M€ TTC)	450 M€ TTC
<i>Dont financement public</i>	450 M€ (449 à 771 M€)	450 M€ TTC

Comment calcule-t-on la valeur socio-économique d'une infrastructure ?

- Objectifs :
 - **Évaluer la valeur** procurée à la collectivité par un projet de transport ;
 - **Comparer** plusieurs variantes de projet.
- Principe : agrégation des différents effets monétarisables du projet (positifs ou négatifs).



$$\text{Bilan} = \text{Avantages} - \text{Coûts}$$

➔ 1 indicateur unique : la **Valeur Actuelle Nette socio-économique (VAN-SE)** exprimée en euros₂₀₁₇

➔ Plus le chiffre est élevé, plus l'efficacité socio-économique pour la collectivité est avérée

	Scénario autoroutier	Scénario alternatif
Valeur socio-économique	+ 172 M€ (+381 à -39 M€)	- 175 M€

Construction du bilan du scénario autoroutier concédé (scénario de base)

Pour la Puissance Publique

- + Taxes perçues
Amélioration de la sécurité
- Subvention d'équilibre versée au concessionnaire de l'autoroute

Pour les riverains

- + Baisse de la pollution atmosphérique
- Hausse des nuisances sonores

Pour les usagers VL

- + Gains de temps
Gains de confort
Économie des coûts d'usage, liée à la baisse des km parcourus
- Coûts de péages

Pour le futur exploitant de l'A147

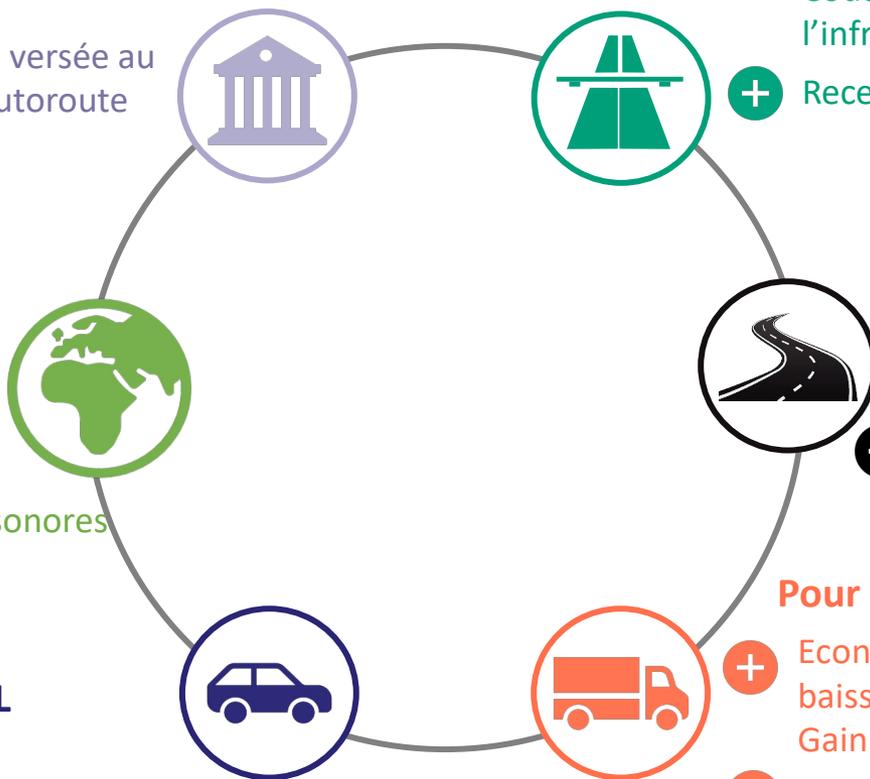
- Investissement initial
Coûts d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure
- + Recettes de péages

Pour les exploitants du réseau routier concédé

- + Hausse des recettes de péages d'environ

Pour les usagers PL

- + Économie des coûts d'usage, liée à la baisse des km parcourus
Gain de temps
- Coûts de péages



Maîtriser les effets potentiels du projet : la démarche ERC

État initial

Identifier les enjeux
et les contraintes



Évitement

Tracé alternatif,
déplacement de
la construction



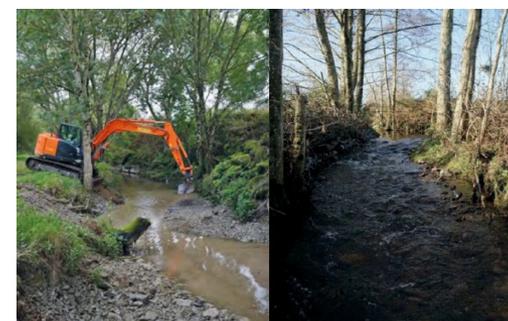
Réduction

Passage à faune,
écran acoustique



Compensation

Restauration de
milieux dégradés,
plantations...



ERC ?

C'est une doctrine nationale
applicable à chaque projet

Prendre en compte les enjeux locaux dans l'état initial de l'environnement

Établir un diagnostic

