



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Projet d'autoroute Poitiers-Limoges

Concertation préalable du 4 janvier au 20 mars 2022
Dossier de présentation

Sommaire

Le projet en bref **6**

La concertation préalable
du public **12**

Chapitre 1 — Le contexte
du projet **17**

Chapitre 2 — Les solutions
déjà avancées **43**

Chapitre 3 — Le scénario
autoroutier **49**

Chapitre 4 — Le scénario
alternatif **73**

Chapitre 5 — Comparaison
des scénarios **82**

Quelle concertation ? Pour quel projet ?

La concertation est un moment-charnière dans le projet d'autoroute Poitiers-Limoges. Elle répond au constat -partagé par l'État et par de nombreux acteurs locaux- de déplacements trop difficiles entre les deux agglomérations. Parmi les nombreuses questions que la concertation pourra éclairer, celle-ci est donc centrale : la construction d'une autoroute financée par une concession est-elle la meilleure réponse aux enjeux de mobilité ?

La concertation est aussi un aboutissement. Elle synthétise plusieurs années d'études qui ont abouti à un projet suffisamment défini pour être présenté au public. Cette phase de concertation ne relève pas de la seule information et permettra d'identifier des voies possibles d'amélioration du projet. A son issue, un bilan sera dressé par les garants, désignés par la Commission nationale du débat public pour suivre la concertation, afin d'établir une synthèse des observations et propositions présentées et proposer des recommandations pour la poursuite de la participation autour du projet. Sur cette base, l'Etat, maître d'ouvrage du projet, indiquera les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation : suspension du projet ou poursuite, en l'enrichissant des apports du public.

La concertation est surtout un moment d'échanges, avec des clés d'entrée et des règles communes. Elle a pour objectif d'associer les acteurs du territoire afin de permettre à chacun d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler ses observations et propositions sur le projet proposé. Des précisions et compléments d'information pourront être demandés au maître d'ouvrage, en particulier dans le cadre des différents temps d'échange prévus entre le 4 janvier et le 20 mars 2022.

La présente concertation est organisée sous l'égide de trois garants désignés par la Commission nationale du débat public, dont la mission est de veiller à la qualité des échanges et de l'information communiquée au public.



LE DOSSIER DE CONCERTATION

CE QU'IL EST...

Le dossier de concertation est un document permettant au public de s'informer sur le projet afin de lui permettre de formuler ses observations et ses propositions sur le projet proposé. Il est élaboré par l'État, maître d'ouvrage du projet et s'appuie sur les études déjà réalisées.

Il est soumis à la validation de la Commission nationale du débat public préalablement au lancement de la concertation préalable.

Le dossier de concertation présente notamment les enjeux du territoire dans lequel pourrait s'inscrire le projet. Il aborde un large éventail de thématiques relatives au projet afin d'assurer la bonne information du public tout en lui laissant une grande liberté d'expression.

CE QU'IL N'EST PAS...

Ce dossier n'est pas une compilation exhaustive des études réalisées à ce jour. Il ne constitue pas une présentation définitive du projet dans la mesure où sa conception sera amenée à évoluer dans le cadre des études qui seraient menées ultérieurement jusqu'à son éventuelle autorisation. La concertation préalable fait partie intégrante du processus de conception et d'amélioration du projet.

LE MOT DES GARANTS

Cette concertation est placée sous l'égide de trois garants, Mme Kasia CZORA, Mme Sylvie HAUDEBOURG et M. Jean-Daniel VAZELLE, désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Un garant de la CNDP est neutre et indépendant. Il ne prend pas parti sur le fond du projet.

Il est chargé de garantir le respect du droit réglementaire à l'information et à la participation des citoyens dans les décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. Ainsi, il est chargé de veiller à la pertinence des modalités de la concertation mises en place, ainsi qu'à la qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées. Il doit garantir la possibilité pour le public de poser des questions et d'obtenir des réponses argumentées par le porteur de projet. A l'issue de la concertation, il établit un bilan qui est rendu public. Le porteur de projet doit produire un document indiquant comment il prend en compte, dans son projet, l'expression du public.

Kasia CZORA, Sylvie HAUDEBOURG et Jean-Daniel VAZELLE se tiennent à la disposition de toute personne, association ou organisme pendant toute la durée de la concertation :

kasia.czora@garant-cndp.fr

sylvie.haudebourg@garant-cndp.fr

jean-daniel.vazelle@garant-cndp.fr

Le projet en bref

60 KM/H

60 km/h ! C'est la vitesse moyenne pour aller du centre de Limoges à celui de Poitiers. **Dans la région, aucun autre trajet de préfecture à préfecture n'est aussi lent.** Il faut à l'heure actuelle un peu plus de deux heures pour relier les deux centres villes (dont 1h44 sur la RN147). Les causes sont connues : avec seulement deux voies de circulation sur la majorité des 110 km, la RN147 offre peu de zones de dépassement ; les usagers sont ralentis par des traversées de bourgs et des portions sinueuses et vallonnées, difficiles pour les poids lourds. Il s'y ajoute des congestions aux entrées de Poitiers et Limoges aux heures de pointe. L'itinéraire n'est pas seulement lent, il présente aussi un risque d'accident plus élevé qu'une route nationale habituelle, avec plus de 120 accidents recensés sur les cinq dernières années, impliquant au moins un poids lourd dans 20 % des cas.



La sortie de Mignaloux-Beauvoir est le principal point de congestion sur la RN147.

DES AMÉLIORATIONS... INSUFFISANTES ?

Face à cette situation, en sa qualité de gestionnaire du réseau routier national, l'État agit afin d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité de l'itinéraire. **Deux déviations ont déjà été réalisées**, à Fleuré et à Bellac. En outre, **cinq projets destinés à améliorer les conditions de circulation** sur l'itinéraire Poitiers-Limoges sont inscrits, pour études ou travaux, au contrat de plan état-région (CPER) 2015-2020 de la région Nouvelle-Aquitaine :

- Aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers à Mignaloux-Beauvoir ;
- Déviation de Lussac-les-Châteaux ;
- Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges ;
- Aménagement de créneaux de dépassement au sud de Bellac ;
- Aménagement du contournement nord de Limoges (RN520) entre l'A20 et la RN147.

Certaines de ces opérations sont déjà en phase de travaux, d'autres encore à l'étude. Entre l'entrée Sud de Poitiers (échangeur avec la Liaison Nord Est) et l'entrée Nord de Limoges (échangeur avec la RN520 de Couzeix), la réalisation des quatre projets localisés sur la RN147 devrait faire gagner 13 minutes aux véhicules légers et 8 minutes aux poids lourds.

Pour de nombreux acteurs locaux, ces gains sont encore insuffisants. Depuis de nombreuses années, ils réclament la mise à 2x2 voies de l'intégralité de l'itinéraire.

Dans ce contexte, l'État a commandé le lancement d'une **étude de faisabilité de mise en concession autoroutière** de la liaison entre Poitiers et Limoges. Cette étude de « concessibilité » (aptitude à faire l'objet d'une concession) a conclu à la faisabilité d'un projet d'autoroute dont les fonctionnalités constituent un optimum technico-économique. Elle a surtout confirmé la rentabilité de cet ouvrage, dans certaines conditions financières, dont il convenait de s'assurer avant de mobiliser le grand public.

Sur la base de cette étude, l'Etat a saisi le 9 juillet 2021 la Commission nationale du débat public (CNDP) en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement afin qu'elle statue sur les modalités du processus de participation avec le public associé au projet. Par décision du 1^{er} septembre 2021, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable du public.



Les contrats de plan Etat-Région (CPER) constituent un outil de développement des territoires entre l'Etat, les régions et les collectivités, par la mise en œuvre de projets structurants.

La déviation de Bellac permet d'éviter la traversée du bourg.

EN QUOI CONSISTE-T-IL ?

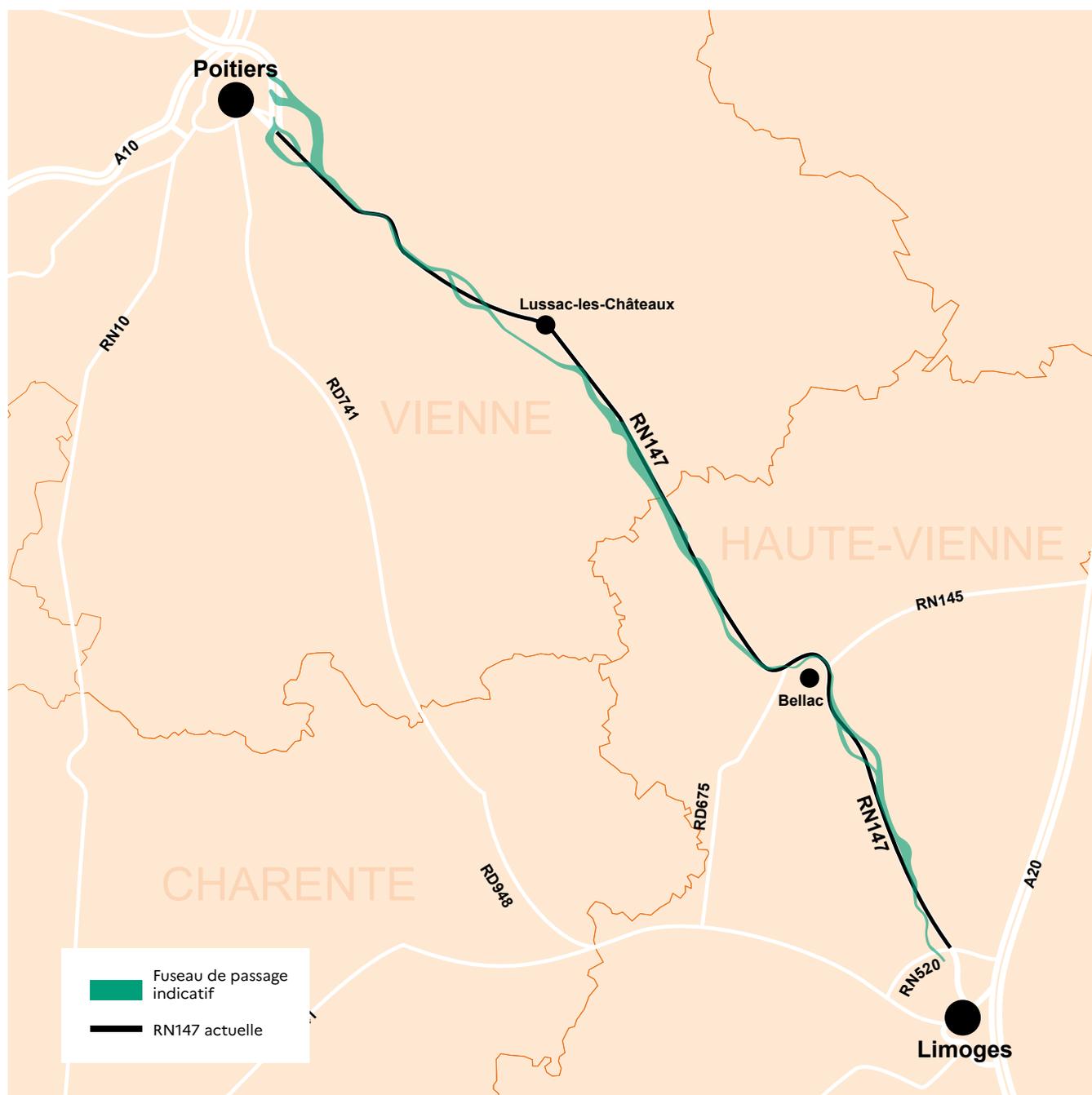
Le projet envisagé consiste en la création d'une **autoroute concédée à 2x2 voies**, à l'exception des **viaducs les plus importants qui seraient conçus à 2x1 voie**, reliant le sud-est de Poitiers au nord-ouest de Limoges, soit sur une distance d'environ 110 km.

OÙ SE SITUERAIT CETTE AUTOROUTE ?

À ce stade des études et de la concertation, le tracé n'est pas encore défini avec précision. Pour les besoins des études de concessibilité, le maître d'ouvrage s'est attaché à identifier des fuseaux se rapprochant au plus près

de l'actuelle RN 147, intégrant les sections déjà en service qui présentent des caractéristiques compatibles avec un aménagement routier à 2x2 voies et les opérations inscrites au CPER actuel.

L'aménagement envisagé répond à une **volonté d'adopter une vision globale**, en intégrant les aménagements réalisés ou prévus sur l'axe mais en donnant une cohérence d'ensemble à l'itinéraire. Les études environnementales ont permis d'affiner ces analyses et de retenir, à ce stade des études, un fuseau de passage considéré de moindre impact et présenté sur la carte ci-dessous. En raison des enjeux à éviter, sa largeur est variable et il peut ponctuellement présenter plusieurs branches.



Le projet en bref

COMBIEN COUTERAIT-ELLE ET QUI LA FINANCERAIT ?

Le coût de l'investissement requis pour réaliser l'autoroute est estimé à plus d'un milliard d'euros TTC.

La notion d'autoroute « concédée » indique que l'État envisage de recourir à un financement par la mise à péage de l'infrastructure dans le cadre d'une concession. Le recours aux seuls crédits publics pour la mise à 2x2 voies de la RN147 impliquerait un plus long délai de réalisation compte tenu des contraintes financières de l'État. A contrario, l'aménagement d'une autoroute par un opérateur privé, dans le cadre d'une concession, permettrait un gain de temps significatif.

14 €TTC

C'est l'estimation du coût du péage pour les véhicules légers

Les recettes de péages ne permettant pas de couvrir pas l'ensemble des coûts de la concession, des subventions devront être apportées par l'État et les collectivités au concessionnaire. Ces subventions publiques sont appelées subvention d'équilibre. Selon des hypothèses de coût et de financement retenues, elles pourraient varier entre 449 M€ à 771 M€.

QUELLES SERAIENT SES CARACTERISTIQUES ?

Le scénario étudié est celui d'une autoroute permettant une vitesse maximale de 130 km/h sur 2x2 voies. Afin de limiter le coût de construction, les 11 ouvrages d'art (ponts) les plus longs seraient conçus à 2x1 voies avec une vitesse limitée à 90 km/h. Cette optimisation se traduirait par un allongement du temps de parcours d'une

minute seulement par rapport à une réalisation intégralement à 2x2 voies.

Le projet prévoit huit échangeurs, soit en moyenne un échangeur tous les 13 km.

Dans une optique de gain de temps et de fluidité du trafic, un système de péage en flux libre est étudié. Ce système, qui implique une disparition des barrières physiques de péage, permet aux usagers de s'acquitter du péage sans arrêt ni ralentissement.

L'usage de ce nouvel axe routier serait donc payant, entraînant l'obligation pour l'État de proposer un itinéraire de substitution gratuit aux usagers. L'itinéraire de substitution proposé pour un trajet sans péage et pour les véhicules interdits sur autoroute serait celui de la RN147 dans sa forme actuelle, à l'exception des aménagements déjà réalisés ou programmés, intégrés au projet d'autoroute. Sur les sections aujourd'hui déviées, il emprunterait le tracé de l'ancienne route nationale dans la traversée de Bellac et Fleuré. L'itinéraire de substitution serait interdit aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes, sauf desserte locale.

QUI UTILISERAIT CETTE AUTOROUTE ?

Dans sa configuration actuelle, la RN147 est à la fois un axe de transit et un axe de desserte locale. Elle est notamment utilisée par des usagers qui se rendent chaque jour sur leur lieu de travail dans les agglomérations de Poitiers et Limoges.

Les projections réalisées par l'Etat montrent que 53 à 57 % des automobilistes, et 70 à 72 % des conducteurs de poids lourds utiliseraient cette autoroute à la place de l'axe actuel.



Un axe de transit est généralement utilisé dans son intégralité, comme partie d'un itinéraire de longue distance.

Un axe de desserte locale est majoritairement utilisé pour des déplacements du quotidien, vers le travail, le lieu d'étude...

LES CHIFFRES CLÉS...

DE LA RN147 ACTUELLE



1h44

pour parcourir la RN147 dans son intégralité. Sur une distance identique, le trajet sur la RN10 entre Poitiers et Angoulême prend 35 minutes de moins.



126

ACCIDENTS CORPORELS

entre 2013 et 2017. La RN147 présente un taux d'accidents trois fois plus élevé que sur la RN141 et la RN145.

ET DU PROJET



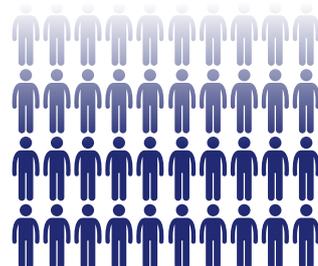
130 km/h

DE VITESSE MAXIMALE

ce qui nécessite notamment un tracé adapté, avec des pentes modérées et des courbes progressives, à la différence de l'axe actuel.

800 000

PERSONNES



vivent dans le périmètre d'analyse territoriale définis pour les études socio-économiques et seraient susceptibles d'utiliser régulièrement le nouvel axe.



+ DE 50

MINUTES GAGNÉES

pour les automobilistes, et 38 pour les poids lourds, par rapport à la situation actuelle. Cela placerait l'itinéraire entre Poitiers et Limoges au niveau des trajets les plus performants de la région.



1 014 M€^{TTC}

D'INVESTISSEMENT

au total, dont 449 M€ à 771 M€ de financement public selon les hypothèses de coût et de financement retenues, qui viennent s'ajouter aux investissements déjà programmés sur la RN147.

Pourquoi l'autoroute concédée est-

Un gain de temps élevé



Avec une vitesse maximale de 130 km/h sur presque tout l'itinéraire, elle diviserait quasiment par deux le temps de trajet.

Davantage de sécurité pour les usagers



Comme toute autoroute, elle supprimerait les intersections dangereuses, faciliterait les dépassements et séparerait les flux.

Un aménagement global et rapide de l'axe



Le recours à des fonds privés donne la possibilité d'aménager tout l'itinéraire d'ici l'horizon 2030, ce qui paraît irréaliste sur les seuls fonds publics.

Moins de circulation dans les bourgs traversés par l'axe actuel



Plusieurs bourgs souffrent d'être traversés par la RN147. La réduction du trafic, notamment des poids lourds, donnerait de nouvelles perspectives à ces communes.

elle une réponse adaptée ?

Davantage d'échanges entre Poitiers et Limoges



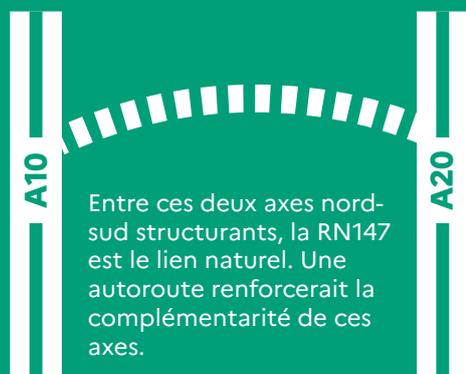
Les échanges économiques entre les deux ex-capitales régionales sont encore faibles. Leur rapprochement pourrait ouvrir de nouvelles perspectives de coopération.

Le désenclavement du Limousin

Depuis l'arrêt du projet de LGV Poitiers-Limoges, les acteurs locaux mettent en évidence un enclavement pénalisant pour la région de Limoges. La RN147 rapprocherait Limoges de l'Ouest.



Une liaison est-ouest performante entre l'A10 et l'A20



Entre ces deux axes nord-sud structurants, la RN147 est le lien naturel. Une autoroute renforcerait la complémentarité de ces axes.

Un meilleur accès à la façade atlantique

L'accès aux ports de l'Atlantique depuis les pôles industriels de Toulouse et Lyon serait facilité par une meilleure liaison entre Limoges et Nantes.



La concertation préalable du public

POURQUOI UNE CONCERTATION PRÉALABLE ? ET POURQUOI MAINTENANT ?

L'organisation d'une concertation préalable est l'aboutissement logique d'un processus amorcé le 16 juillet 2018, lorsqu'Élisabeth Borne, ministre chargée des transports, a annoncé lors de son déplacement en Haute-Vienne, le lancement d'une étude de faisabilité de mise en concession autoroutière de la liaison entre Poitiers et Limoges. Cette étude a conclu à la faisabilité d'un projet d'autoroute dans le cadre technique et économique décrit dans ce dossier. Elle a surtout confirmé la rentabilité de cet ouvrage, dans certaines conditions financières, dont il convenait de s'assurer avant de mobiliser le grand public.

C'est en s'appuyant sur ces études et sur ses échanges avec les collectivités locales et les acteurs socio-économiques que Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre chargé des transports, a saisi par un courrier du 9 juillet 2021 la Commission nationale du débat public en vue de statuer sur les modalités de la future phase de concertation avec le public au sujet du projet d'autoroute Poitiers-Limoges.

En réponse à cette saisine, **la Commission nationale du débat public a décidé le 1^{er} septembre 2021 l'organisation d'une concertation préalable au titre de l'article L.121-9 du Code de l'environnement.**

QU'EST-CE QU'UNE « CONCERTATION PRÉALABLE » ?

La procédure de « concertation préalable » est relativement nouvelle. Elle est issue de la réforme du 3 août 2016 relative à la participation du public en matière d'environnement. Elle s'inscrit dans le cadre réglementaire des dispositions des articles L121-15-1 à L121-21 et R121-19 à R121-24 du code de l'environnement.

Cette procédure doit permettre de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales d'un projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Elle doit également permettre de débattre de solutions alternatives au projet de référence.

Dans cette perspective, elle se déroule à un stade de définition du projet où toutes les options sont encore possibles, en particulier avant le dépôt des demandes d'autorisations administratives et en amont de la validation par le porteur de projet de l'opportunité de ce dernier. C'est pourquoi on parle de concertation « préalable ».



Qui fait quoi dans la « concertation préalable » ?



LE PORTEUR DE PROJET,

L'Etat organise la concertation et prend à sa charge les frais associés. Il informe les participants de la teneur de son projet, partage les résultats des études et recueille en retour les contributions du public.

Ses équipes animent le dispositif, écoutent les avis et remarques exprimés et répondent aux questions posées par le public. En ce sens, la concertation enrichit le projet, ouvre de nouvelles options et améliore sa perception de son opportunité. Sur la base des enseignements de la concertation, le porteur de projet indique les mesures qu'il envisage de prendre : abandon, modification ou poursuite du projet, études complémentaires...

C'est la **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)** de Nouvelle-Aquitaine qui conduit des études et de la concertation, sous la responsabilité du **corps préfectoral** qui assure le pilotage de l'opération et pour le compte de l'Etat, Ministère de la Transition écologique.



LES GARANTS

Désignés par la Commission nationale du débat public, **trois garants** sont chargés d'assurer la sincérité et le bon déroulement de la concertation. Au cours de la concertation, les participants peuvent s'adresser directement à ces personnalités neutres et indépendantes s'ils estiment par exemple que l'information n'est pas complète sur le projet ou que le débat n'est pas équilibré.

Les garants peuvent réagir sur le déroulement de la concertation et leurs avis sont rendus publics. Un mois après la clôture de la période de concertation préalable, ils établissent un bilan accessible à tous. Ce bilan est versé, en cas de poursuite du projet, au dossier d'enquête publique préalable à sa déclaration d'utilité publique.



LE PUBLIC,

Toute personne intéressée par le projet a la possibilité de s'informer et de s'exprimer durant toute la durée de la concertation, dans le respect des règles fixées par le porteur de projet et les garants. Le public peut ainsi questionner le projet et son opportunité, mais aussi proposer des aménagements au projet, ou des contrepropositions, et être associé à son élaboration

Les participants peuvent adresser leurs contributions directement au porteur de projet et/ou aux garants.

ET APRÈS LA CONCERTATION ?

Un mois après la clôture de la concertation, les garants publient leur bilan. Puis, deux mois après ce bilan, l'Etat rend public les enseignements tirés. Il y explique les suites qu'il entend donner au projet, mais aussi à la concertation?

La concertation préalable joue ainsi un rôle essentiel dans l'évolution du projet.

Comment s'informer ?

Plusieurs documents fournissent au public les informations nécessaires pour comprendre le projet et formuler un avis.



LE DOSSIER DE CONCERTATION

Ce dossier rassemble un ensemble important d'informations sur le projet, les études associées et la concertation. Conformément à l'article R121-20 du code de l'environnement, il comprend notamment :

- les objectifs et caractéristiques principales du projet, y compris son coût estimatif ;
- la liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté (liste en annexe) ;
- un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- une solution d'aménagement alternative.

Le dossier de concertation est téléchargeable depuis le site internet de la concertation et disponible en consultation dans toutes les mairies du périmètre de concertation (liste en annexe).

NOUS NOUS ENGAGEONS A FAIRE CONNAITRE LA CONCERTATION... ET VOUS ?

La DREAL de Nouvelle-Aquitaine déploie d'importants moyens pour s'assurer que chaque habitant des communes concernées et chaque usager de la RN147 ait connaissance de cette concertation :

- Affichage réglementaire et volontaire dans les mairies des 63 communes concernées ;
- Panneaux grand format en bordure de la RN147 ;
- Deux conférences de presse, au lancement de la concertation et à mi-parcours ;
- Annonces dans la presse et les radios régionales, ainsi que sur les réseaux sociaux ;
- Documents de communication numériques envoyés aux collectivités territoriales et aux acteurs locaux pour relayer l'information.

Mais comme rien ne remplace le bouche-à-oreille, nous vous invitons également à faire connaître ce moment d'échange important auprès de vos proches.



LES FICHES THÉMATIQUES

En quelques pages, elles complètent le dossier de concertation sur des aspects plus techniques. Elles seront mises en ligne durant la concertation au fur et à mesure des demandes soulevées par le public.



LE SITE INTERNET

Le site internet rassemble tous les documents relatifs au projet. Pour le consulter, rendez-vous à l'adresse suivante :

www.autoroute.poitiers-limoges.fr



L'ESSENTIEL DU PROJET

Cette synthèse du dossier de concertation en 16 pages résume les principaux aspects techniques du projet.

Il est téléchargeable depuis le site internet et distribué lors des temps d'échanges et dans toutes les mairies du périmètre de concertation.



LE DEPLIANT DE LA CONCERTATION

En 4 pages de petit format, ce dépliant rappelle l'objet de la concertation et décrit les modalités de participation.

Il est distribué dans les boîtes aux lettres des 63 communes du périmètre de concertation.

Comment participer ?

JE VEUX M'EXPRIMER PAR ECRIT

J'utilise l'espace de contribution du site internet, accessible en continu du 4 janvier au 20 mars, rubrique « Je m'exprime ».



Chaque contribution conforme aux règles d'expression fera l'objet d'une réponse du porteur de projet. Les contributions et les réponses seront publiées.

J'envoie un e-mail aux garants :

- kasia.czora@garant-cndp.fr
- sylvie.haudebourg@garant-cndp.fr
- jean-daniel.vazelle@garant-cndp.fr



ou un courrier à la Commission nationale du débat public :

CNDP - Garants de la concertation sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges
244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

JE VEUX ÉCHANGER AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE

LES ASSEMBLÉES DES TERRITOIRES



Le long d'un projet de plus de 110 km, il est nécessaire de rassembler et faire dialoguer les différents territoires. En ouverture et en clôture de la concertation, **deux assemblées des territoires**, organisées dans la partie centrale de l'itinéraire permettront d'échanger sur tous les aspects du projet. La participation numérique à ces assemblées est possible, via l'application Zoom. Les liens seront publiés sur le site internet de la concertation quelques jours avant les réunions.

La participation numérique à ces assemblées est possible, via l'application Zoom. Les liens seront publiés sur le site internet de la concertation quelques jours avant les réunions.

LA CONCERTATION À LA RADIO

Dans sa voiture ou au retour d'une journée d'études ou de travail, qui n'a jamais écouté une émission « antenne ouverte aux auditeurs ». En partenariat avec les antennes locales de France Bleu, **deux émissions spéciales** seront consacrées au projet.

LES ATELIERS THÉMATIQUES

Afin d'approfondir certains aspects du projet, quatre thématiques sont proposés : agriculture, environnement, mobilité et économie. Il s'y ajoutera éventuellement un atelier complémentaire, dont le thème sera fixé en réponse aux questions soulevées par l'assemblée des territoires d'ouverture. Soit **un total de 5 ateliers**.

Attention, le nombre maximal de participant par atelier est fixé à 50. L'inscription est strictement obligatoire, sur www.autoroute.poitiers-limoges.fr.

LES PERMANENCES D'INFORMATION

En prélude des ateliers, la DREAL Nouvelle-Aquitaine propose **5 permanences d'information de 2h chacune**. Les participants à ces permanences pourront bénéficier de 15 minutes d'échange personnel avec les représentants de l'Etat.



Afin d'organiser les différents créneaux de permanences, l'inscription est obligatoire au **07 69 36 17 60 (ligne accessible du lundi au vendredi, de 9h30 à 17h30)**.

LES AMPHIS DU DÉBAT

Une autoroute est un projet de long terme. Il est donc logique de consacrer deux temps au public étudiant. Deux débats auront lieu dans les campus de Poitiers et Limoges. Bien que destinées principalement aux étudiants, ils sont également ouvertes au grand public.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES DE PARTAGE

Suite logique des ateliers, ces **deux réunions publiques** donneront l'occasion à l'Etat de répondre aux problématiques soulevées lors des ateliers. Chacune rassemblera deux thématiques : agriculture et environnement d'une part, économie et mobilité d'autre part. La participation numérique à ces réunions est possible, via l'application Zoom. Les liens seront publiés sur le site internet de la concertation quelques jours avant les réunions.

L'agenda de la concertation

 = Participation possible en visioconférence

	Date	Titre	Heure	Lieu	Visioconférence	
JANVIER	04/01	Ouverture de la concertation et de la plateforme d'expression				
	11/01	ASSEMBLEE DES TERRITOIRES DE LANCEMENT	18h	Espace Gartempe Rue des écoles, MONTMORILLON (86)		
	18/01	Emission spéciale en partenariat avec France Bleu Limousin et France Bleu Poitou	18h	Modalités de diffusion sur www.autoroute.poitiers-limoges.fr		
	20/01	Amphi-débat étudiants	16h	Université de Poitiers, amphi 600 Rue Jean Carbonnier, POITIERS (86)		
	25/01	Permanence d'information	15h	Salle du Trait d'Union Place de l'Eglise, NANTIAT (87)		
		Atelier agriculture	18h			
	26/01	Permanence d'information	15h	Salle polyvalente Jacques Brel Rue du Commandant Barlier, VAL D'OIRE ET GARTEMPE (87)		
		Atelier environnement	18h			
	27/01	Permanence d'information	15h	Salle Michel Maupin 16 Rue du Quai, LUSSAC-LES-CHATEAUX (86)		
		Atelier mobilités	18h			
FÉVRIER	02/02	Permanence d'information	15h	Salle des fêtes 15, rue de la Maison Rouge, MOULISMES (86)		
		Atelier économie	18h			
	03/02	Permanence d'information	15h	Salle des Grassinières Espace des Grassinières, SAVIGNY-LEVESCAULT (86)		
		Atelier complémentaire	18h			
10/02	Amphi-débat étudiants	16h	Université de Limoges, amphi Vareille 39, rue Camille Guérin, LIMOGES (87)			
MARS	01/03	Réunion publique de partage « Agriculture et environnement »	18h	Salle polyvalente Rue des écoles, NIEUIL L'ESPOIR (86)		
	02/03	Réunion publique de partage « Économie et mobilités »	18h	Centre culturel de Couzeix Allée Maurice Genevoix, COUZEIX (87)		
	10/03	ASSEMBLEE DES TERRITOIRES DE CLOTURE	18h	Foyer club polyvalent Rue de la Colline, PEYRAT-DE-BELLAC (87)		
	20/03	Clôture de la concertation et de la plateforme d'expression				

+ 5 débats mobiles, à la rencontre du grand public :

Le 20 janvier à Poitiers (université), le 2 février à Saint-Bonnet-de-Bellac (restaurant L'Étape), le 3 février à Lussac-les-Châteaux (gare), le 10 février à Limoges (université) et le 26 février à Bellac (marché).

Chapitre 1

— Le contexte du projet

La connaissance des enjeux locaux permet d'adapter le projet afin d'en limiter les effets négatifs. Ce travail a été mené à l'échelle assez large du périmètre d'analyse territoriale pour les aspects socio-économiques. Pour les aspects environnementaux, l'analyse est concentrée sur une bande de 2,5 km de part et d'autre de la RN147 actuelle.

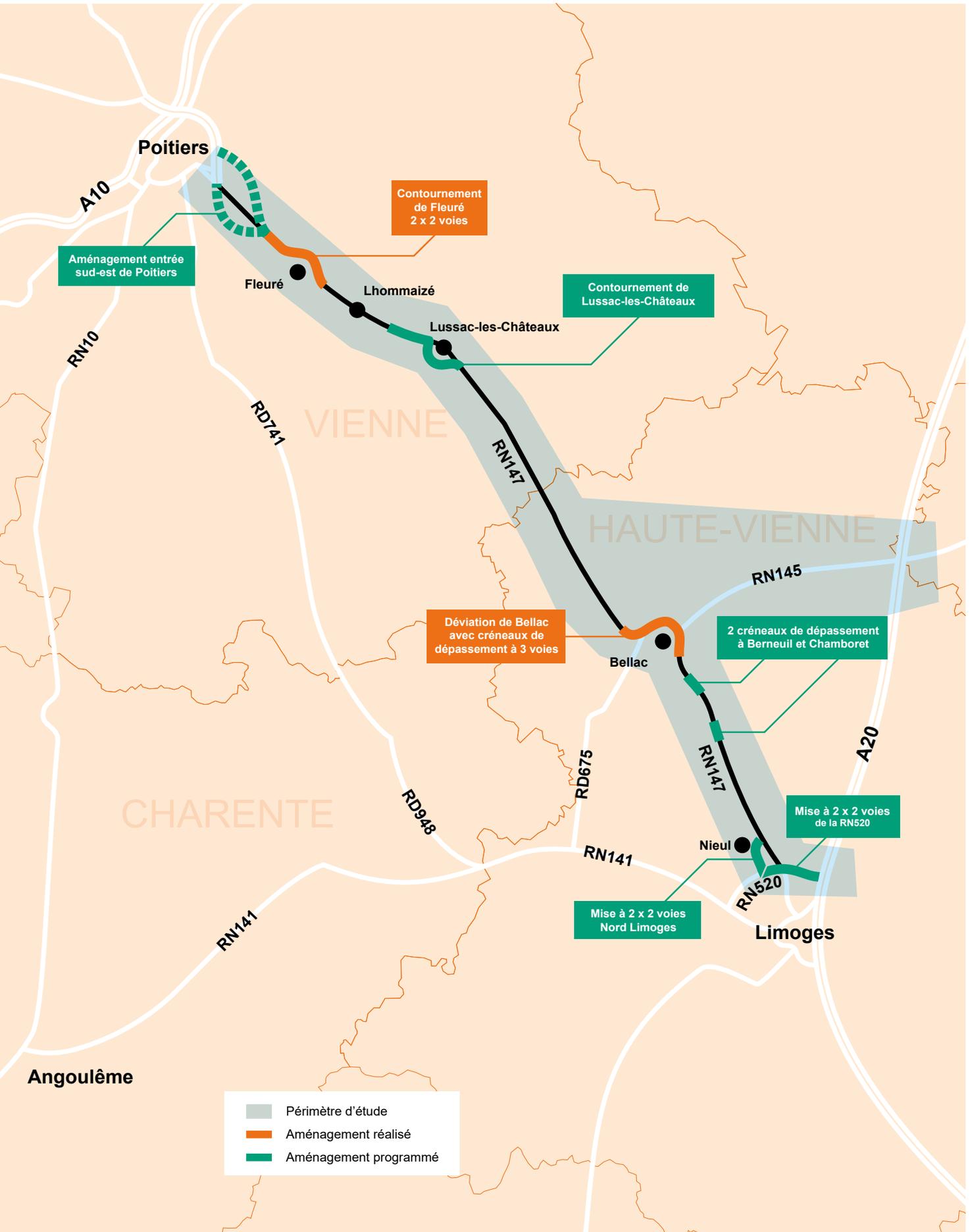
La mobilité est un enjeu particulièrement important. Son analyse a porté sur les aspects routiers mais aussi sur les autres moyens de transports, principalement le train.

Le périmètre d'étude

Au lancement de l'étude de faisabilité de l'autoroute, un périmètre d'étude a été défini. Celui-ci comprenait les communes environnantes de la RN147 mais aussi de la RN145, entre Bellac et Saint-Maurice-la-Souterraine. Il est représenté dans la page ci-contre.

Ce périmètre s'étendait ainsi sur 1 325 km², regroupant 81 communes sur trois départements (Vienne, Haute-Vienne et Creuse). L'analyse initiale des enjeux a couvert l'ensemble de cette zone.

Ce n'est qu'à partir des premières conclusions (voir page 47) que le projet a été resserré autour de la seule RN147.



Le contexte national

L'URGENCE CLIMATIQUE AU CŒUR DES ENJEUX

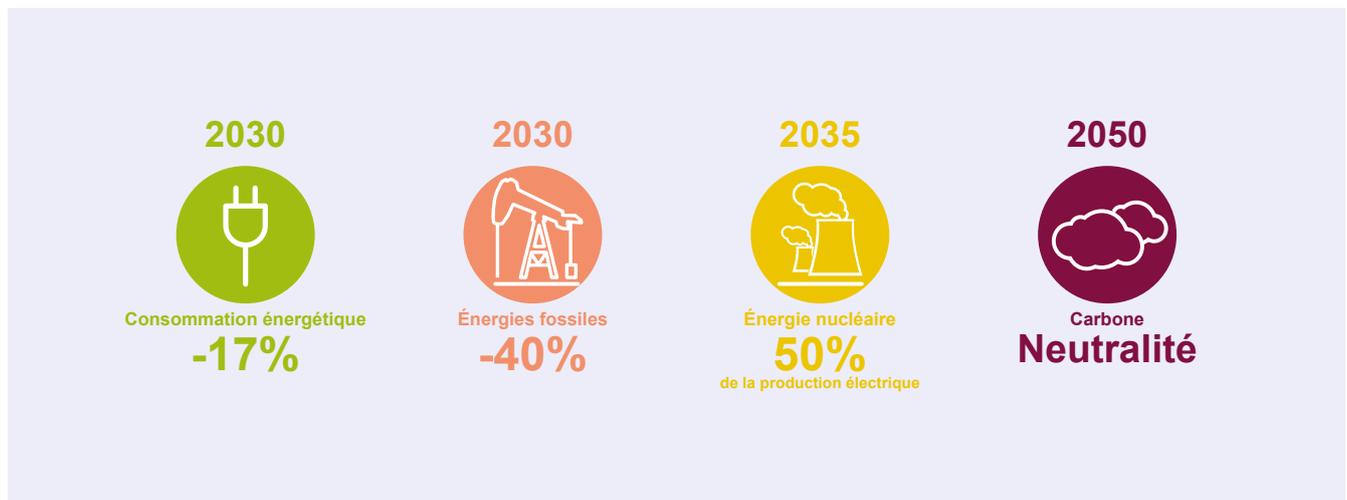
Depuis quelques années, Les questions climatiques prennent une part croissante dans les préoccupations des Français, mais aussi dans les choix économiques et législatifs de l'Etat.

En signant l'Accord de Paris sur le climat le 12 décembre 2015, la France s'est engagée à réduire ses émissions de

gaz à effets de serre de façon à limiter à 1,5 degré d'ici à 2100, la hausse des températures par rapport au niveau de l'époque préindustrielle.

Cette ambition s'est traduite dans la loi énergie-climat, adoptée le 8 novembre 2019. Celle-ci fixe le cadre, les ambitions et les moyens d'une politique énergétique et climatique permettant à la France d'atteindre la neutralité carbone en 2050. A cet horizon, les émissions de gaz à effet de serre devront être divisées par six au moins.

Les objectifs de la politique énergétique en France



Source : Avant-projet de loi « énergie-climat »

LES TRANSPORTS PÈSENT LOURDS DANS NOTRE EMPREINTE CARBONE

L'empreinte carbone du transport est estimée à 2,8 tonnes de CO₂ eq par habitant.

Les transports sont la première source d'émissions (28% du volume total), devant le logement (24%) et l'alimentation (18%).

Dans ces émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, les voitures particulières occupent une place prépondérante, tout comme les poids lourds et les véhicules utilitaires légers.

Sources : Fiche thématique « L'empreinte carbone de la France » (Rapport sur l'état de l'environnement), CITEPA, rapport SECTEN 2018

Empreinte carbone par poste de consommation en 2016



En tonnes CO₂ eq. par personne (total : 10 tonnes de CO₂ eq par personne en 2016). Ces données sont relatives à la France.

L'ÉCOLOGIE ET LA MOBILITÉ DANS NOTRE LEGISLATION

LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE (SNBC)



Depuis le 6 décembre 2018, elle énonce 67 orientations concrètes. Pour le secteur des transports, elle prévoit de favoriser la mobilité propre, d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, de développer les modes de transports et les véhicules peu émetteurs en gaz à effets de serre, et de transformer l'usage des véhicules individuels (covoiturage, usages partagés, etc.).

Les ménages peuvent par ailleurs bénéficier d'une prime à la conversion pour les véhicules les plus polluants. L'acquisition de véhicules électriques est encouragée par le bonus-malus à l'achat et la création d'un réseau de 7 millions de points de recharge.

LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM)

Votée le 24 décembre 2019, elle définit la stratégie nationale en matière de mobilité quotidienne en quatre grands objectifs :

- renforcer l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, tout en veillant à limiter l'utilisation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
- renforcer les offres de déplacement du quotidien, en améliorant la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ;
- accélérer la transition énergétique et écologique en favorisant le transport ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs ;
- améliorer l'efficacité des transports de marchandises et développer les modes alternatifs à la route.



LA LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE



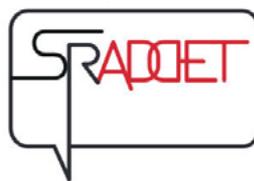
Adoptée le 22 août 2021, elle comporte plusieurs dispositions de promotion des alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules plus propres. Des zones

à faibles émissions sont prévues dans l'ensemble des agglomérations de plus 150 000 habitants. Le texte prévoit l'expérimentation pour trois ans de voies réservées à certaines catégories de véhicules (transports en commun, covoiturage, véhicules à très faibles émissions...) sur les autoroutes et routes express du réseau routier national et du réseau routier départemental desservant les zones à faibles émissions.

Un chapitre entier est consacré à l'encadrement du transport routier de marchandises : suppression progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE, formation à l'écoconduite, et possibilité de créer une nouvelle éco-taxe régionale.

Elle consacre un chapitre à la lutte contre l'artificialisation des sols, afin notamment de limiter l'étalement urbain.

LE SRADDET NOUVELLE-AQUITAINE



Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) se veut, selon les mots du Président de la région Nouvelle-Aquitaine en 2019, « porteur d'une vision de l'aménagement du territoire co-construite, à la fois ambitieuse et juste, misant sur la proximité et l'humain ».

Le SRADDET souligne « une situation d'enclavement » pour certains territoires, parmi lesquels Limoges. Il identifie la nécessité d'une « amélioration de la qualité de l'offre », ciblant entre autres la RN141 et la RN147.

Au fil de ses 41 règles, il promeut « des solutions de mobilité propres et accessibles qui facilitent les déplacements en prenant en compte la diversité des rythmes de vie et des besoins des habitants »

Démographie

PLUS DE 800 000 PERSONNES CONCERNÉES

Au 1er janvier 2016, 823 320 personnes vivaient dans le périmètre d'analyse territoriale, une zone dans laquelle l'utilisation de la RN147 peut être régulière. Près de la moitié d'entre elles résident dans les agglomérations du Grand Poitiers (190 000 habitants) ou de Limoges Métropole (210 000 habitants).

Dans ce périmètre, la densité moyenne est de 62 habitants par km². Derrière ce chiffre, les disparités sont fortes : autour de 2000 habitants par km² à Poitiers et Limoges, tandis que près des deux tiers des communes ont une densité inférieure à 37 habitants par km². Le caractère rural du territoire est particulièrement marqué dans la section centrale de l'aire d'étude, entre Bellac et Lussac-les-Châteaux.

LA PÉRIURBANISATION S'ACCÉLÈRE

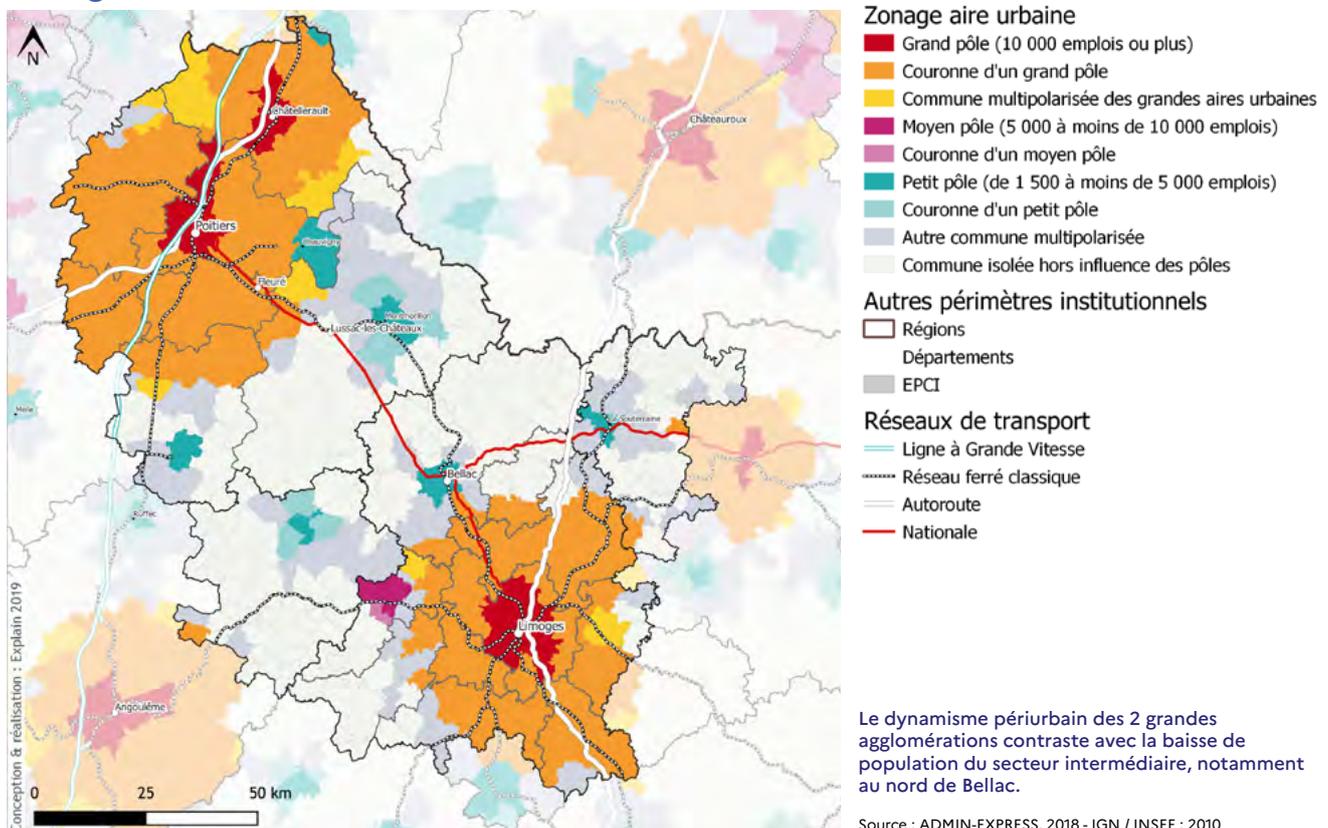
Un des faits marquants de la période récente est l'ampleur du phénomène de périurbanisation autour de Poitiers et Limoges : tandis que les villes-centres connaissent une stagnation de leur population, les villes périphériques croissent rapidement. A Poitiers, le phénomène est à l'origine de nouvelles zones d'habitat aux abords de l'axe RN147. Un habitant sur trois, dans le périmètre d'analyse territoriale, vit dans une commune pouvant être qualifiée de « périurbaine » (contre un sur cinq en moyenne en région Nouvelle-Aquitaine).

On observe au contraire une stagnation, voire une décroissance de la population au fur et à mesure que l'on s'éloigne des grands pôles urbains, en particulier au centre du territoire.

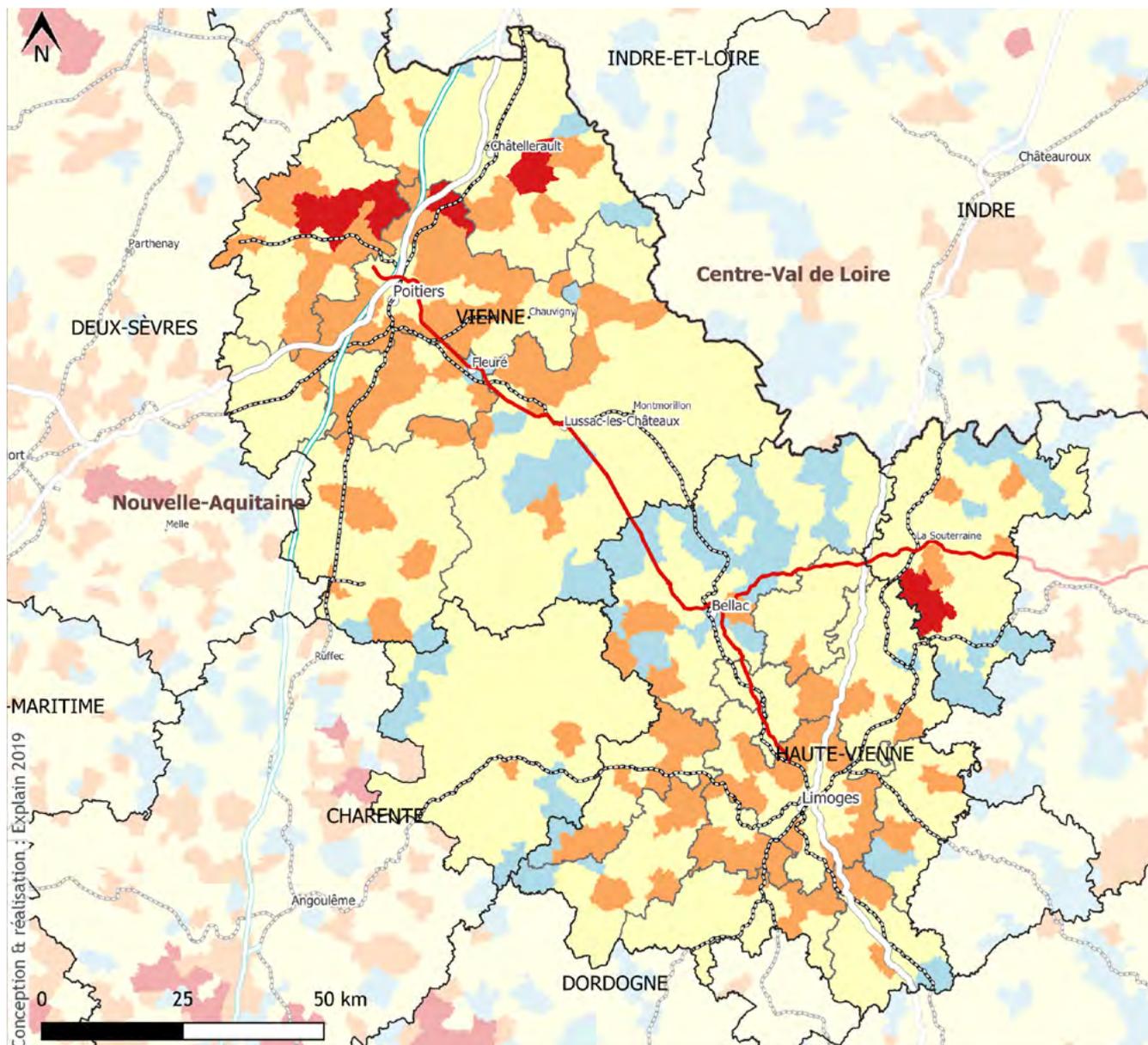
Périurbanisation ?

Ce terme désigne l'agrandissement des zones urbaines par leur périphérie. Il est souvent synonyme d'étalement urbain et peut accroître les difficultés de circulation.

Étude de concessibilité autoroutière pour l'itinéraire Poitiers-Limoges Zonage en aire urbaine de l'INSEE



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



Le dynamisme périurbain des 2 grandes agglomérations contraste avec la baisse de population du secteur intermédiaire, notamment au nord de Bellac.



Lotissement récemment développé à Mignaloux-Beauvoir

Evolution annuelle de la population

- Entre -5%/an et -1%/an
- Entre -1%/an et +1%/an
- Entre +1%/an et +5%/an
- Supérieure à +5%/an

Autres périmètres institutionnels

- Régions
- Départements
- EPCI

Réseaux de transport

- Ligne Grande Vitesse
- Réseau ferré classique
- Autoroute
- Nationale

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

Economie et emploi

DES EMPLOIS CONCENTRÉS DANS LES GRANDS PÔLES

Les villes de Poitiers et Limoges concentrent 44 % des emplois à l'échelle du périmètre territorial, pour 27 % de la population. A l'échelle des agglomérations, le constat est le même, avec 99 225 emplois à Limoges et 95 688 à Poitiers, soit 60 % des emplois de la zone étudiée, pour 48 % de la population.

En termes de transports, la conséquence est une migration quotidienne depuis la périphérie vers les bassins d'emplois.



Le centre hospitalier universitaire de Poitiers et la centrale nucléaire de Civaux : deux moteurs économiques de la Vienne

DES DYNAMIQUES DIFFÉRENTES

Globalement, le dynamisme économique du périmètre d'étude est faible, avec une diminution annuelle moyenne du nombre d'emplois de 0,4 %, quand la région Nouvelle-Aquitaine affiche un solde positif.

Localement, les situations divergent :

- Le bassin d'emplois de Limoges a été fortement touché par la crise de 2008 et voit son taux de chômage augmenter. L'emploi public occupe une part importante et a joué un rôle d'amortisseur. Le territoire bénéficie cependant de la présence d'un pôle de compétitivité : le Pôle européen de la céramique.
- Le bassin de Poitiers est créateur d'emplois et présente un des taux de chômage les plus faibles de la région. Là aussi, l'emploi public occupe une part importante mais le secteur se caractérise aussi par son attractivité pour les étudiants et les actifs qualifiés. Ce dynamisme est particulièrement marqué au sud-est de l'agglomération, le long de la RN147, par exemple dans les communes de Lussac-les-Châteaux et Civaux, qui bénéficie des activités liées à la centrale nucléaire.

UN SECTEUR AGRICOLE EN MUTATION

Entre 1988 et 2010, la surface agricole utile a diminué de presque 20 000 hectares sur les communes de la zone d'étude, pour s'établir à un peu plus de 140 000 hectares.

On observe une diminution du nombre d'exploitations (1 749 en 2010, en baisse de 55% par rapport 2000), en même temps qu'une augmentation de leur taille (+29 %). La surface moyenne était de 81 ha en 2010, contre 63 ha en 2000).

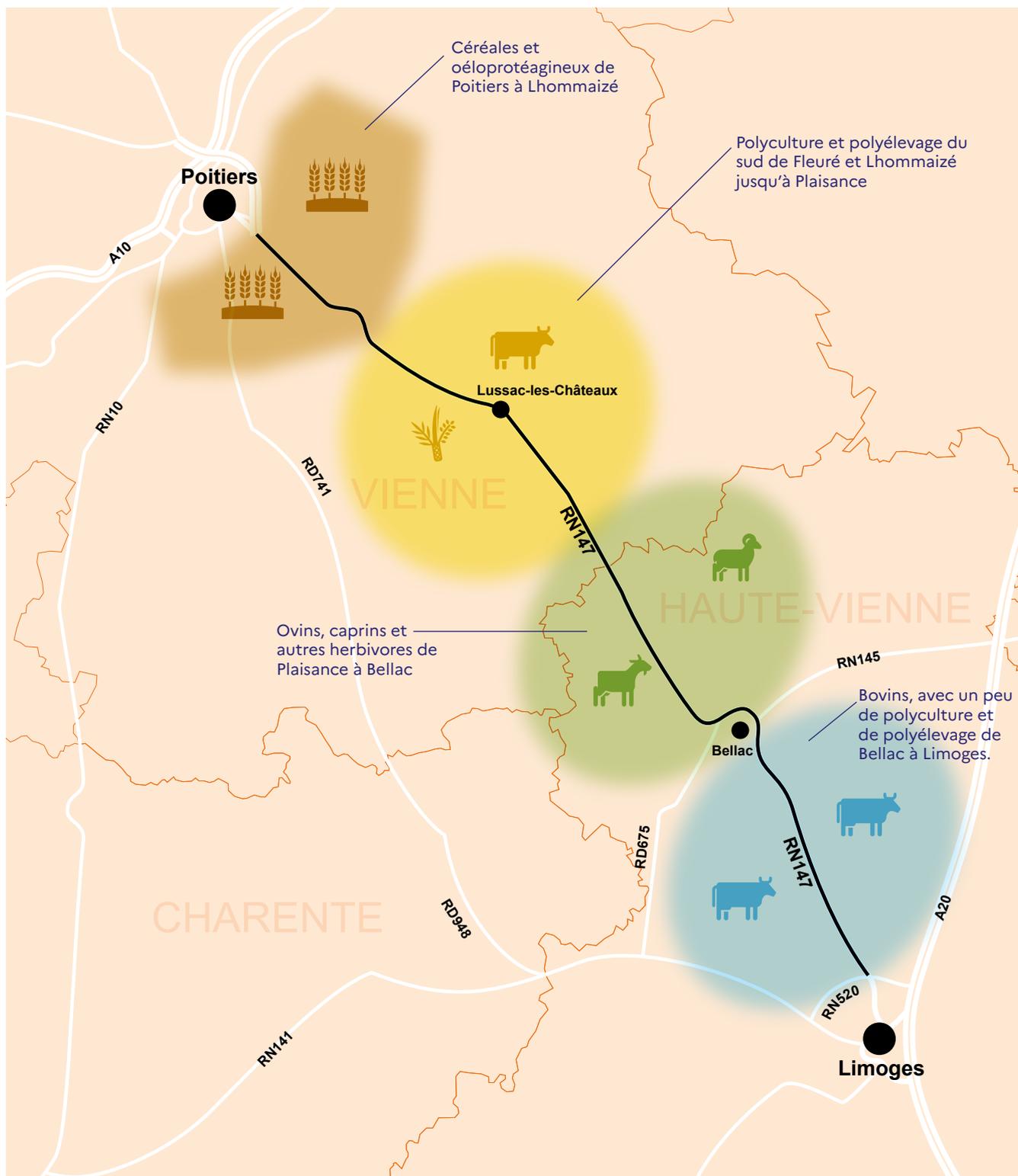
La transmission des exploitations pose également question. La moitié des exploitants ont plus de 50 ans, et seront donc bientôt confrontés à la reprise de leur exploitation.



La vache limousine reste un symbole de la Haute-Vienne mais elle est touchée par la crise de l'élevage.

PLUSIEURS TERRITOIRES AGRICOLES

L'analyse de la carte des orientations agricoles du territoire ci-dessous) fait nettement apparaître quatre zones de spécialisation bien distinctes :



Milieu humain et cadre de vie

La proximité des routes à forte circulation et des habitations constitue une source de nuisance majeure. Or, dans son tracé actuel, la RN147 traverse plusieurs bourgs et hameaux :

- Mignaloux-Beauvoir ;
- Lhommaizé ;
- Lussac-les-Châteaux, dont la traversée sera évitée dans le cadre du projet de déviation de Lussac ;
- Moulismes ;
- Saint-Bonnet de Bellac ;
- Berneuil ;
- Hameau de Conore à Peyrilhac.

Chaque département est tenu d'établir un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Celui-ci identifie les habitations soumises à des niveaux sonores élevés, c'est-à-dire supérieurs à 68 dB(A) pour l'indicateur Lden (unité de mesure du niveau sonore). Sur les sections comprises entre la déviation de Fleuré et Lussac-les-Châteaux d'une part, et entre Couzeix et Peyrat-de-Bellac d'autre part, la population exposée dépasse 1 000 personnes.



Saint-Bonnet-de-Bellac : l'intersection avec la RD48



Traversée de Lhommaizé



Feu tricolore dans la traversée de Lussac-les-Châteaux



Entrée de Berneuil

Une nouvelle route peut-elle réduire le niveau sonore ?

Pour les riverains d'une nouvelle infrastructure, la réalisation d'une route est source potentielle de nuisances sonores, ce qui peut imposer des mesures de réduction du bruit. Mais de manière globale, elle peut aussi avoir un effet positif, en réduisant l'exposition des riverains de l'axe actuel. Les études et les projections de trafic ont donc, entre autres objectifs, vocation à quantifier le nombre de véhicules circulant à proximité des habitations avec ou sans le projet.



Entrée de Moulismes

Milieu naturel

Les inventaires détaillés interviendront lors des études dites « d'opportunité de phase 2 » (dont l'objectif est de préciser le tracé du projet), c'est-à-dire dans l'année qui suivra la concertation, si l'État décide de donner suite au projet. Les enjeux listés dans ces deux pages sont donc une première approche décrivant les points de vigilance majeurs identifiés à ce stade.

Cette première analyse fait ressortir, à proximité de Poitiers, des enjeux de faune et de flore moins marqués, caractéristiques des secteurs d'agriculture intensive. Sur les deux tiers sud de l'axe, la présence abondante d'eau s'accompagne d'une grande richesse en matière d'habitats naturels et de biodiversité.

LES ZONES HUMIDES

A ce stade, quatre zones d'enjeux forts apparaissent déjà : à proximité de Lussac-les-Châteaux, dans l'ancienne commune de Bussière-Poitevine, à 5 km à l'ouest de Bellac, et à proximité de Couzeix.

FLORE ET HABITATS NATURELS



Rossolis à feuilles rondes

On peut classer les espèces floristiques en fonction de leurs niveaux de protection, qui attestent d'une rareté ou d'une sensibilité appelant des précautions particulières. Par ordre décroissant de sensibilité, les études ont donc permis d'identifier dans le périmètre du projet :

- Le fluteur nageant, espèce bénéficiant d'une protection européenne et nationale ;
- Plusieurs espèces bénéficiant d'une protection nationale et ayant un statut de conservation défavorable : le rossolis à feuilles rondes, le chrysanthème des moissons, l'isoète à spore spinuleux, l'ophioglosse des Açores, la boulette d'eau ;
- Des espèces ayant un statut de conservation plutôt défavorable, ou très défavorable, et bénéficiant d'une protection régionale ou nationale : la nielle des blés, l'ail de Sicile, la sabline des chaumes, le rossolis intermédiaire, la littorelle à une fleur, l'odontite de Jaubert, la pivoine mâle, l'herbe de Saint-Roch.

ZONAGES NATURELS ET CONTINUITES ECOLOGIQUES

Les zonages naturels attestent de la richesse d'un ensemble naturel en matière de faune et de flore. Les continuités écologiques relient les réservoirs de biodiversité et permettent la libre circulation des espèces. Elles concernent ainsi notamment les cours d'eau.

L'examen des enjeux relatifs aux zonages naturels et aux continuités écologiques fait apparaître :

- Des enjeux très forts dans la partie nord à proximité de Lussac-Les-Châteaux (coteaux et pelouses calcaires) et dans la partie centrale autour de la Gartempe (corridor aquatique utilisé par les espèces migratrices) ;
- Des enjeux forts liés à la présence de milieux boisés (Bois de l'Hospice), de pelouses et de coteaux calcaires (Sillars), de marais et de milieux humides (marais de Chamboret).

Trois zones Natura 2000 et une dizaine de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sont concernées par le fuseau de moindre impact identifié à ce stade des études.

LA FAUNE AQUATIQUE

Les enjeux très forts concernent la Vienne et la Gartempe. Ces cours d'eau sont essentiels à la reproduction d'espèces telles que le saumon atlantique et la lamproie marine.

D'autres espèces sont identifiées dans l'aire d'étude :

- au nord, le brochet, la bouvière et l'anguille européenne ;
- au sud et à l'est, la truite de rivière, le chabot, la lamproie de Planer, la bouvière et la vandoise commune.



Anguille européenne

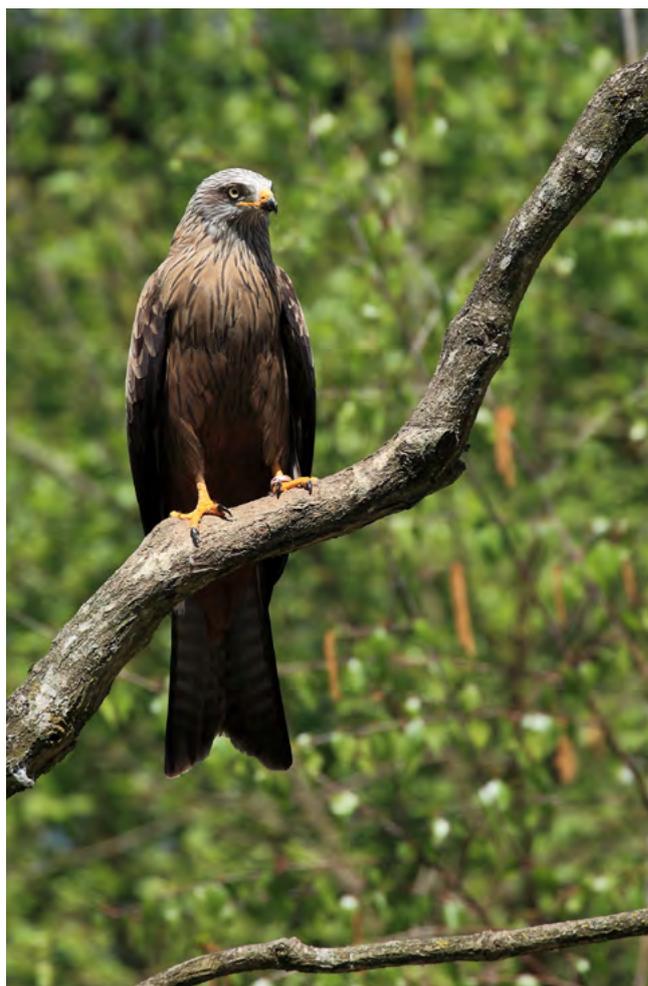
LA FAUNE TERRESTRE

Les études distinguent trois grands secteurs :

- La partie située au nord entre Poitiers et Bussière-Poitevine. L'enjeu faunistique global y est fort, en raison de la présence de plusieurs espèces protégées : l'alouette des champs, le bouvreuil pivoine, le chardonneret élégant, la linotte mélodieuse, l'œdicnème criard, la rousserolle effarvatte... ;
- La partie médiane, entre Saint-Maurice La Souterraine et Bellac. Le niveau d'enjeu faunistique global sur ce secteur est très fort en raison de la présence potentielle d'espèces à forts ou très forts enjeux comme le sonneur à ventre jaune, le hibou Grand-Duc ou le milan royal ;
- La partie sud de l'aire d'étude, entre Berneuil et Limoges. L'enjeu faunistique global y est également qualifié de très fort. Cela s'explique là encore par la présence potentielle d'espèces à très forts enjeux comme le sonneur à ventre jaune, la cistude d'Europe et le lézard des souches.



Bouvreuil pivoine



Milan royal



Cistudes d'Europe

Paysages

Sur 110 km, la RN147 traverse des paysages diversifiés, avec une dominante de bocages et de cours d'eau. Les paysages de la Haute-Vienne, plus irréguliers, se démarquent

de ceux de la Vienne, un peu plus linéaires et uniformes.

Sept unités paysagères se succèdent du nord au sud, comme le montre la carte ci-dessous :





Les Monts de Blond



Les Terres de Brandes



La Basse Marche



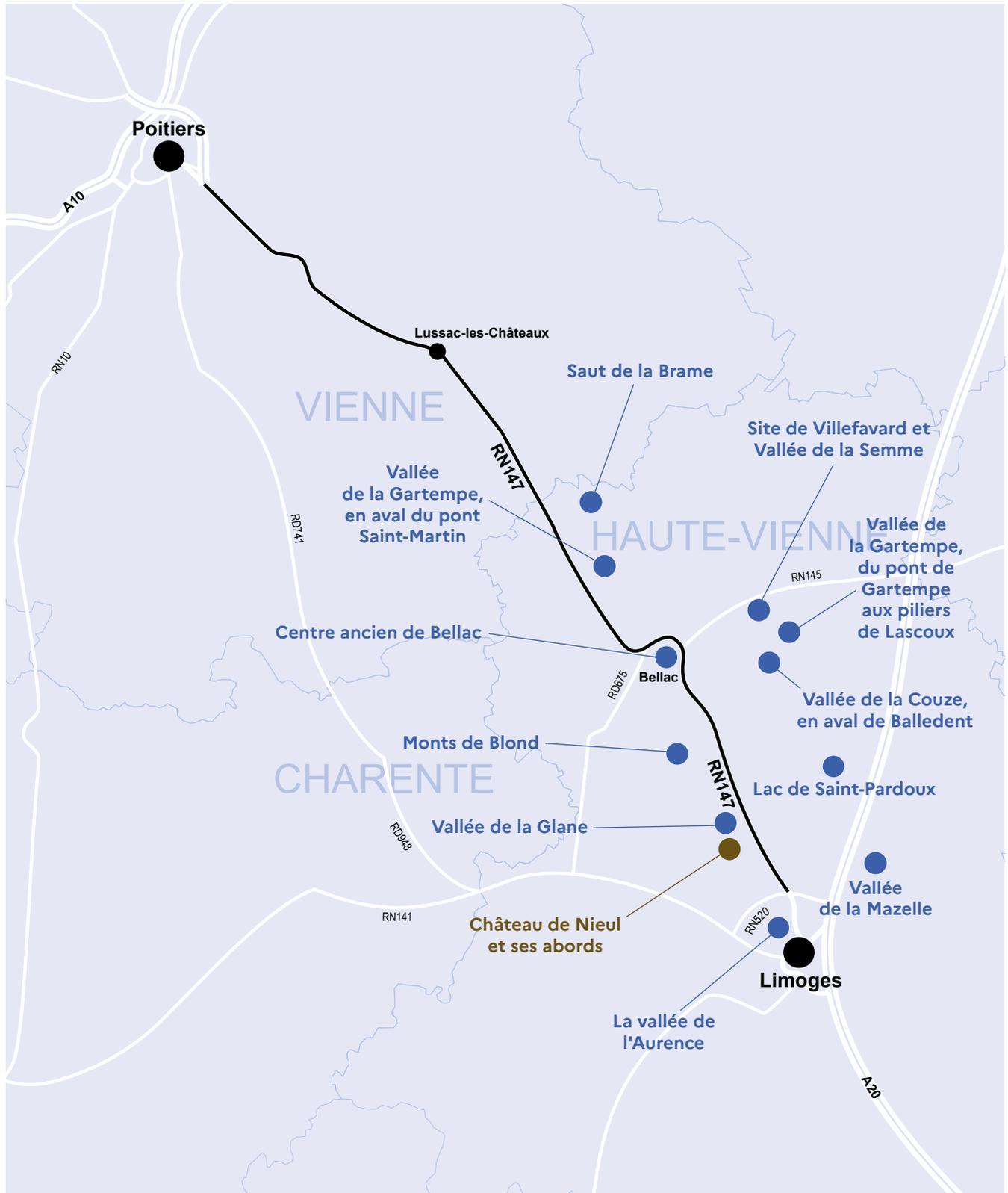
Les Terres Froides



Les vallées de la Vienne et ses affluents

Patrimoine

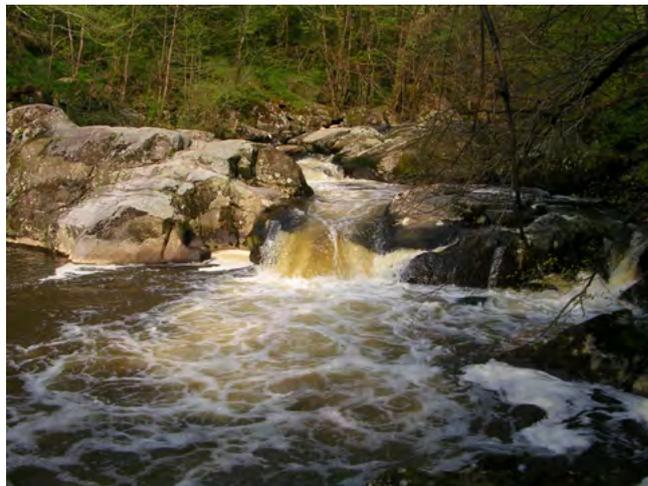
La zone d'étude compte un site classé : le **Château de Nieul et ses abords**. On recense également dans la zone d'étude neuf sites inscrits, tous localisés dans le département de la Haute-Vienne.





Vallée de la Gartempe, en aval du pont Saint-Martin

Les méandres de la Gartempe entre le pont Saint-Martin et le barrage du Mas Vignan offrent une grande diversité de paysages. Le site est également remarquable par la richesse de son patrimoine architectural (pont Saint-Martin, moulins...).



Saut de la Brame

Cette partie rocheuse, en cascade, de la vallée de la Brame, se démarque par son aspect de torrent, dans un relief accidenté, et par son intérêt botanique.

Site de Villefavard et Vallée de la Semme

Le bourg de Villefavard, comprenant une église, un château et un temple, se mêle à la vallée de la Semme, qui alimente des étangs. L'histoire des cultes catholiques et protestants a profondément marqué le bourg.

Vallée de la Gartempe, du pont de Gartempe aux piliers de Lascoux

Cette portion de la vallée, étirée sur 7 km, constitue un lieu particulièrement pittoresque.

Vallée de la Couze, en aval de Balledent

Le site concerne un secteur singulier et pittoresque de la vallée de la Couze. Le ruisseau a formé une vallée, parfois bordée de falaises allant jusqu'à 50 m de haut. Le moulin de Balledent et l'ancienne usine de la Couze constituent des éléments de patrimoine de grande valeur.

Vallée de la Mazelle

Proche de l'agglomération de Limoges, cette vallée constitue dès l'époque gallo-romaine une importante zone de passage.



Centre ancien de Bellac

La partie la plus ancienne de la ville, implantée sur un promontoire rocheux, constitue une trace très ancienne de l'histoire humaine dans cette région. Sa situation géographique lui confère un rôle de place commerciale stratégique dès le X^{ème} siècle.

Monts de Blond

Ce site, le plus étendu de la Haute-Vienne, présente un intérêt préhistorique, naturel, écologique, architectural et paysager.

Vallée de la Glane

Ce cours d'eau, traversé au Nord de Limoges par la RN147, dessine une vallée légèrement encaissée, dont le lit forme de larges prairies humides. Quelques édifices témoignent de la relation ancienne de l'homme avec cette rivière, en particulier le petit mont romain.

Vallée de l'Aurence

Localisé à la limite Sud de la zone d'étude sur les communes de Couzeix et de Limoges, le site est composé de deux ensembles discontinus très vallonnés formés par l'Aurence et ses affluents.



Château de Nieul et ses abords

Ce site inscrit puis classé comprend un parc et son château, dont les premières constructions datent de l'époque féodale. Restauré au XIX^{ème} siècle, le lieu accueille de nombreuses manifestations artistiques et culturelles, au cœur d'une végétation d'exception.

Comment se déplace-t-on entre Poitiers et Limoges ?

UNE MAJORITE DE TRAFIC LOCAL... EN VOITURE

On désigne par l'adjectif « pendulaire » des déplacements allers-retours quotidiens entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude. Sur l'axe Poitiers-Limoges, l'analyse montre une prédominance de ces déplacements : en majorité, les usagers de la RN147 vont de leur lieu de vie en périphérie des grandes agglomérations vers leur lieu de travail à Poitiers ou à Limoges. Sur une journée standard, environ 100 personnes seulement empruntent l'itinéraire en intégralité pour aller travailler.

Pour les 13 700 personnes qui transitent chaque jour d'une intercommunalité à l'autre dans le périmètre étudié, la voiture est le mode dominant. Les transports en commun ne concernent que 3 % des déplacements.

En observant le trafic en dehors des périphéries de Limoges et Poitiers, on observe des déplacements plus longs. Les usagers utilisent alors une section plus longue de la RN147, qui ne constitue parfois qu'une partie de leur itinéraire complet. C'est notamment le cas pour les flux touristiques ou le transport de marchandises.

Trafic local
(interne au périmètre d'étude
entre Limoges et Poitiers)

Trafic de transit
(origine et destination sont hors
du périmètre d'étude)



De 66 % à 90 %

Moins de 20 %



30 %

69 %



Giratoire de la Milétrie, à l'entrée de Poitiers

LA LIAISON FERROVIAIRE POITIERS-LIMOGES

La RN147 est longée par une ligne de Transport Express Régional (TER) : la ligne n°24, à voie unique, non électrifiée, entre Poitiers et Limoges. Longue de 138 kilomètres, elle dessert les 9 gares de Mignaloux-Nouaillé, Lussac-les-Châteaux, Montmorillon, Lathus, Le Dorat, Bellac, Nantiat, Peyrilhac, Saint-Jouvent, et Nieul. Sept trains sont proposés chaque jour dans les deux sens.

DES CONTRAINTES LIÉES AU RELIEF

De Poitiers au Dorat, les pentes faibles et les courbes légères permettent une circulation à bonne vitesse. Entre le Dorat et Limoges, le trajet beaucoup plus sinueux limite la vitesse des trains.



Gare de Lussac-les-Châteaux

UN ÉTAT PRÉOCCUPANT

L'état de la ligne a été estimé préoccupant dans l'audit réalisé en 2017 par SNCF Réseau. Pour les usagers, cela se traduit par des ralentissements sur 5 zones, soit 31 km. Des annulations et des retards sont également constatés : en 2020, seulement 80 % des TER circulant sur la ligne Poitiers-Limoges étaient à l'heure, contre 91 % dans le reste de la région Nouvelle-Aquitaine.

PERFORMANCE ET FRÉQUENTATION DE LA LIGNE

Le temps de trajet pour aller de Poitiers à Limoges, varie selon les trains de 1h51 à 2h38. Hors des gares de départ et d'arrivée, c'est à Lussac-les-Châteaux, Montmorillon, Le Dorat, Bellac et Nantiat, que le volume de voyageurs est le plus important. Avec 210 000 voyageurs par an, la ligne est assez peu fréquentée.

Et les réseaux de bus ?

Il est très difficile de se déplacer de Poitiers à Limoges en bus. La crise sanitaire a mis fin au service proposé par un opérateur privé, Flixbus, sans indication d'un possible redémarrage.

L'offre publique se limite donc à deux lignes du réseau régional mis en place par la Région : la ligne 28 (7 allers-retours par jour pour des liaisons Bellac-Bussière-Poitevine et Limoges-Bellac), et la ligne 81 (1 aller-retour quotidien pour la liaison Limoges-Bellac).

Au sud de Poitiers, seule la ligne 11 (3 allers-retours par jour) du réseau de bus Vitalis du Grand Poitiers emprunte la RN 147 pour relier la gare de Mignaloux-Beauvoir au centre de Poitiers.

Avec les fréquences proposées et les itinéraires, le bus ne constitue à ce jour une alternative à la voiture individuelle que pour certains déplacements domicile-travail. En aucun cas il ne permet d'effectuer l'itinéraire dans son intégralité.

Comparaison des modes



Le train apparaît comme le mode de transport le plus onéreux, mais aussi le plus performant. Toutefois, l'analyse en temps de parcours n'intègre pas les délais nécessaires entre les gares et les lieux d'habitation et de travail.

LE PROJET DE LGV POITIERS-LIMOGES ET SON ABANDON

OBJECTIF : PARIS-LIMOGES EN 2 HEURES

A la fin des années 2000, Réseau Ferré de France (désormais SNCF Réseau) a étudié le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Poitiers et Limoges. Il avait vocation à rapprocher Limoges de Paris en s'appuyant sur la LGV Sud Europe Atlantique (LGV SEA), déjà actée, qui devait desservir Poitiers quelques années plus tard. Ainsi, la capitale limousine pourrait se trouver à 2 heures de Paris. Le projet a fait l'objet d'un débat public fin 2006.

En 2009, les grandes lignes du projet de ligne nouvelle étaient définies :

- usage dédié aux trains de voyageurs ;
- compatibilité avec un raccordement ultérieur à la LGV SEA ;
- vitesse de référence de 320 km/h ;
- 80 km de voie unique et 40 km de double voie.



3 SCENARIOS DE MODERNISATION

La concertation sur le projet de LGV Poitiers-Limoges avait permis de faire émerger trois projets alternatifs d'aménagement de la ligne existante. Ces projets sont aujourd'hui étudiés comme des scénarios possibles de modernisation de la ligne Poitiers-Limoges.

SCÉNARIO 1

Circulation de train à grande vitesse (TAGV) sans rectification de tracé

Électrification de l'ensemble de la ligne et mise en double voie de la ligne sur 52 km

SCÉNARIO 2

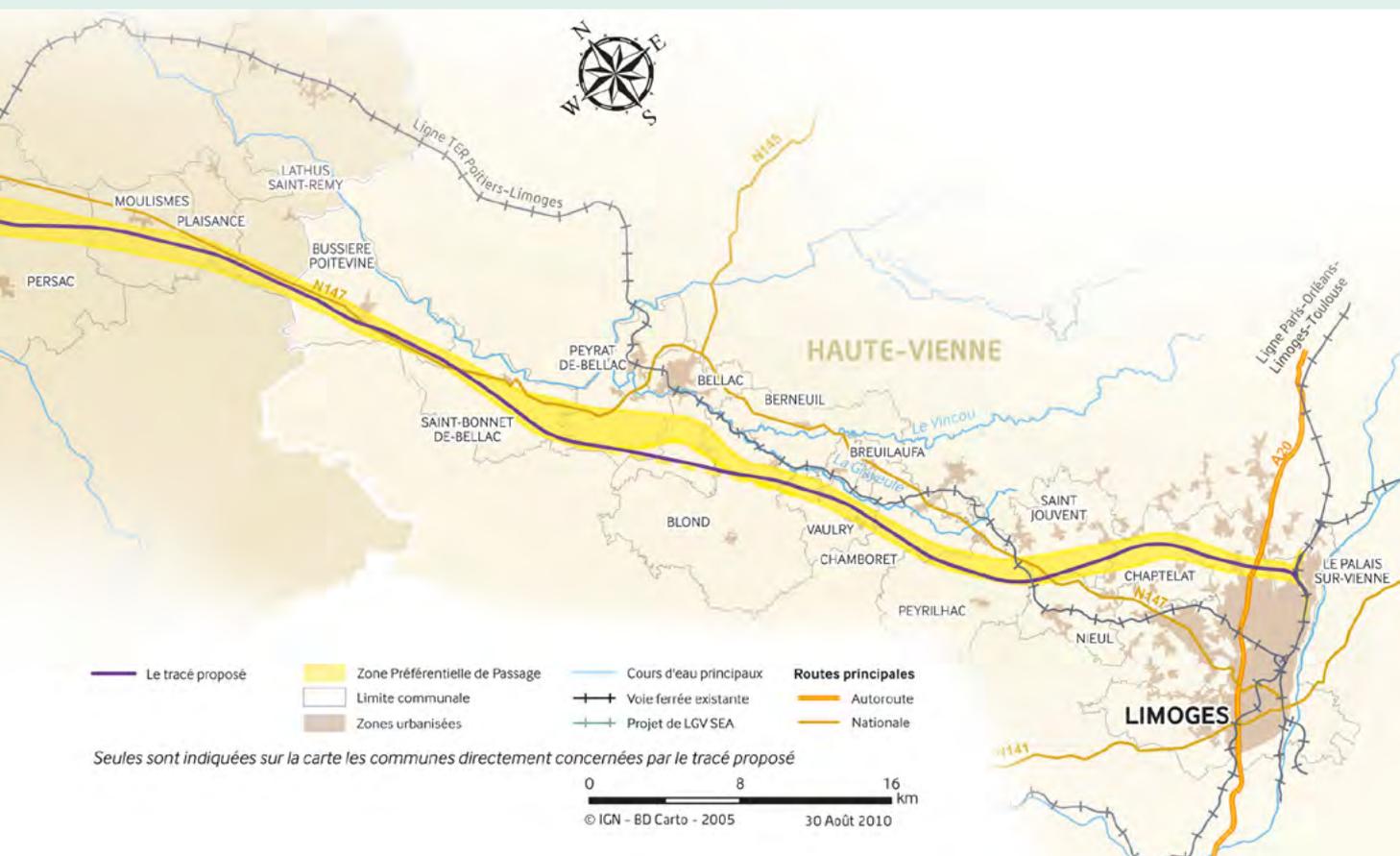
Modifications de la ligne par la création de courts shunts

Scénario 1 + rectifications de tracé légères et la réalisation de deux contournements à Montmorillon et Peyrat-de-Bellac

SCÉNARIO 3

Relèvement de la vitesse de la ligne à 220 km/h entre Saint-Benoît et Le Dorat

Scénario 2 + suppression des passages à niveau, déplacement de portions de voies entre Saint-Benoît et Le Dorat et allongement de la mise en double voie à 62 km



Zone préférentiel de passage et tracé de la LGV Poitiers-Limoges définis à l'issue de la concertation.

	Circulation de train à grande vitesse (TAGV) sans rectification de tracé	Modifications de la ligne par la création de courts shunts	Relèvement de la vitesse de la ligne à 220 km/h entre Saint-Benoît et Le Dorat
Investissements aux conditions 2017*	0,9 Md€	1 Md€	1,7 à 1,8 Md€
Temps de parcours	1h23	1h19	1h11
Gain de temps (minutes)	12'	16'	24'
Coût de la minute gagnée (2017)	75 M€	62 M€	70 M€

* Les coûts ont été actualisés sur la base des estimations présentées en 2011.



Une rame de TGV Sud Europe Atlantique. Depuis la mise en service de la LGV en 2016, la gare de Poitiers semble doucement gagner des voyageurs, tandis que celle de Limoges connaît une légère baisse.

LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ET SON ANNULATION

A l'issue de la concertation, la ligne nouvelle à grande vitesse a été retenue comme scénario préférentiel.

Le projet de ligne à grande vitesse est finalement soumis à une enquête publique du 30 mai au 12 juillet 2013. En janvier 2015, La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est déclarée par décret. Plusieurs recours sont alors déposés auprès du Conseil d'Etat.

Le 15 avril 2016, le Conseil d'Etat annule la Déclaration d'Utilité Publique, invoquant deux motifs :

- l'insuffisance de l'évaluation économique et sociale ;
- les inconvénients du projet l'emportaient sur ses avantages, de sorte que le projet n'était pas d'utilité publique.

Le rapport Delebarre

Après l'annulation de la déclaration d'utilité publique par le Conseil d'État, l'ancien Ministre et Sénateur du Nord Michel Delebarre a été missionné par le gouvernement pour rédiger un rapport sur le désenclavement du Limousin et des territoires limitrophes. Ce rapport, remis à la ministre des Transports le 27 juillet 2017, a permis d'identifier les causes du retard en matière de desserte ferroviaire. Concernant l'axe Poitiers-Limoges, la lenteur est mentionnée comme l'une des raisons du manque d'attractivité de la ligne. En effet, la vitesse, du fait des contraintes du relief, varie constamment tout au long du trajet. De 100 à 140 km/h entre Poitiers et Le Dorat, correspondant à une topographie de plaine, elle passe à 80 km/h entre Le Dorat et Limoges, avec des limitations à 40 km/h sur certaines sections du parcours.

Le rapport conclut notamment :

- À la proposition de moderniser la ligne existante Poitiers-Limoges pour s'approcher d'un temps de parcours d'une heure.
- À la nécessité d'aménager plus rapidement la RN147 « sur les portions qui reçoivent le trafic le plus important, c'est-à-dire aux deux extrémités, entre Bellac et Limoges d'une part et entre Lussac-les-Châteaux et Poitiers d'autre part ».

Les suites données au rapport Delebarre sont traitées au chapitre suivant.

UN CHAÎNON MANQUANT DU RÉSEAU ROUTIER



SOURCES : DREAL Nouvelle Aquitaine, Route120, GEOFLA-IGN
 Réalisation : DREAL Nouvelle Aquitaine/SMTI/PM

QUELLE CIRCULATION SUR LA RN147 ?

LE TRAFIC Y EST PLUTÔT FLUIDE...

Au mois de novembre 2018, une enquête de circulation et des comptages automatiques ont été conduits, avec des points de comptage sur la RN147 à Nieul et Lussac-les-Châteaux.

Le trafic varie selon les lieux entre 6 600 et 10 700 véhicules/jour (deux sens cumulés) sur la RN147, ce qui est modéré pour une route nationale.

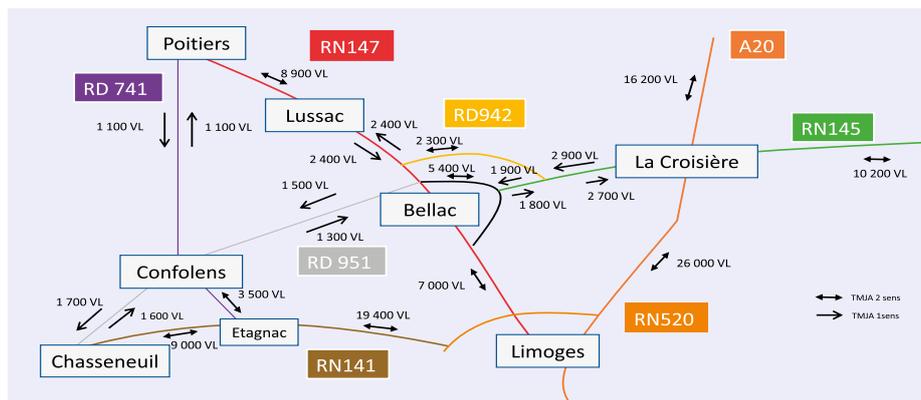
En raison des déplacements pendulaires décrits plus tôt dans ce dossier, des pointes de circulation sont observées le matin et en fin de journée. Les congestions restent néanmoins limitées, à l'exception majeure du secteur de Mignaloux.

L'enquête a aussi montré que la présence des poids lourds était relativement modérée sur la RN147 (24 % du trafic total à Lussac et 12 % à Nieul), avec cependant des pointes enregistrées durant la nuit (50 % à Nieul, 40 % à Lussac). Là encore, des variations importantes sont observées selon les secteurs

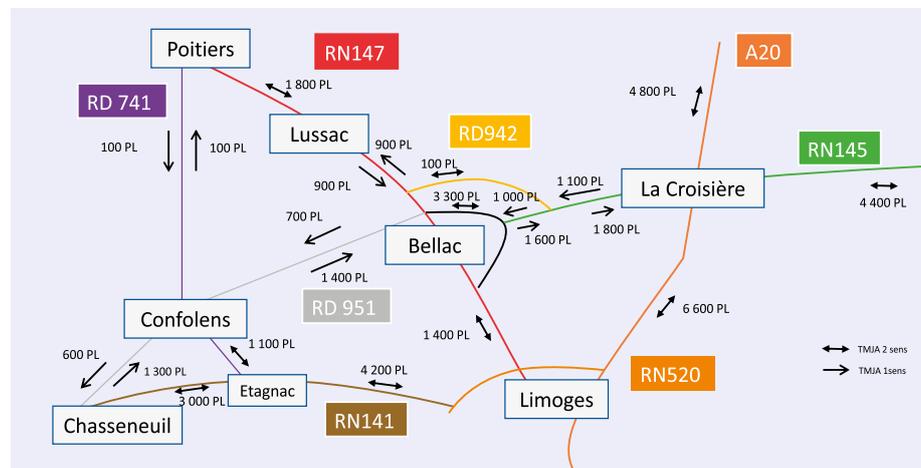


Au niveau de la déviation de Bellac, le trafic est fluide mais la part des poids lourds est élevée.

Synthèse des enjeux de trafic Trafic véhicules légers



Synthèse des enjeux de trafic Trafic poids lourds



... MAIS LES TRAJETS SONT ANORMALEMENT LONGS...

La RN147, avec ses caractéristiques actuelles, en grande partie à 2 voies, impose une vitesse maximale de 80 km/h (et parfois moins dans les traversées de bourg) et rend les dépassements difficiles.

Conséquence logique, avec une vitesse moyenne de seulement 60 km/h, il faut un peu plus de 2 heures pour relier les centres-villes de Poitiers et Limoges. Le tableau et le graphique ci-dessous permettent de comparer les vitesses de circulation sur l'itinéraire Poitiers-Limoges et sur d'autres jonctions entre préfectures de la région Nouvelle-Aquitaine.



Carrefour entre la RN147 et la RD4, à Val d'Oire et Gartempe. Sur une autoroute, tous les croisements sont dénivelés pour réduire le risque d'accident.

... ET LE RISQUE D'ACCIDENT ÉLEVÉ

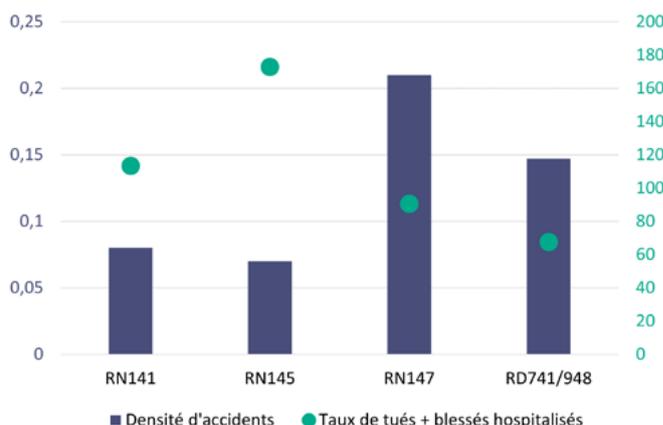
L'un des meilleurs indicateurs de la dangerosité d'une route est la densité d'accidents. Il rapporte le nombre d'accidents constatés sur l'ensemble de l'axe à sa longueur.

Sur la RN147, la densité d'accidents atteint 0,21. Autrement dit, on observe chaque année un accident tous les 5 km de la RN147. En réalité, la répartition des accidents n'est pas homogène : les zones les plus dangereuses se situent entre Fleuré et Poitiers d'une part et au nord de Bellac d'autre part.

Est-ce élevé ? Sur la RN141, ce même indicateur est de 0,08 accidents par an et par km. Sur la partie ouest de RN145, il est de 0,07. Entre Poitiers et Confolens, sur la RD741 puis la RD948, il atteint 0,14.

Il apparaît donc que le RN147 est très accidentogène, avec un taux trois fois supérieur à celui des grands axes voisins. Seul point positif, les accidents y sont proportionnellement un peu moins graves ou mortels que sur la RN141 et la RN145, ce qui pourrait s'expliquer par les vitesses plus faibles auxquelles ces accidents surviennent.

Comparaison de l'accidentologie



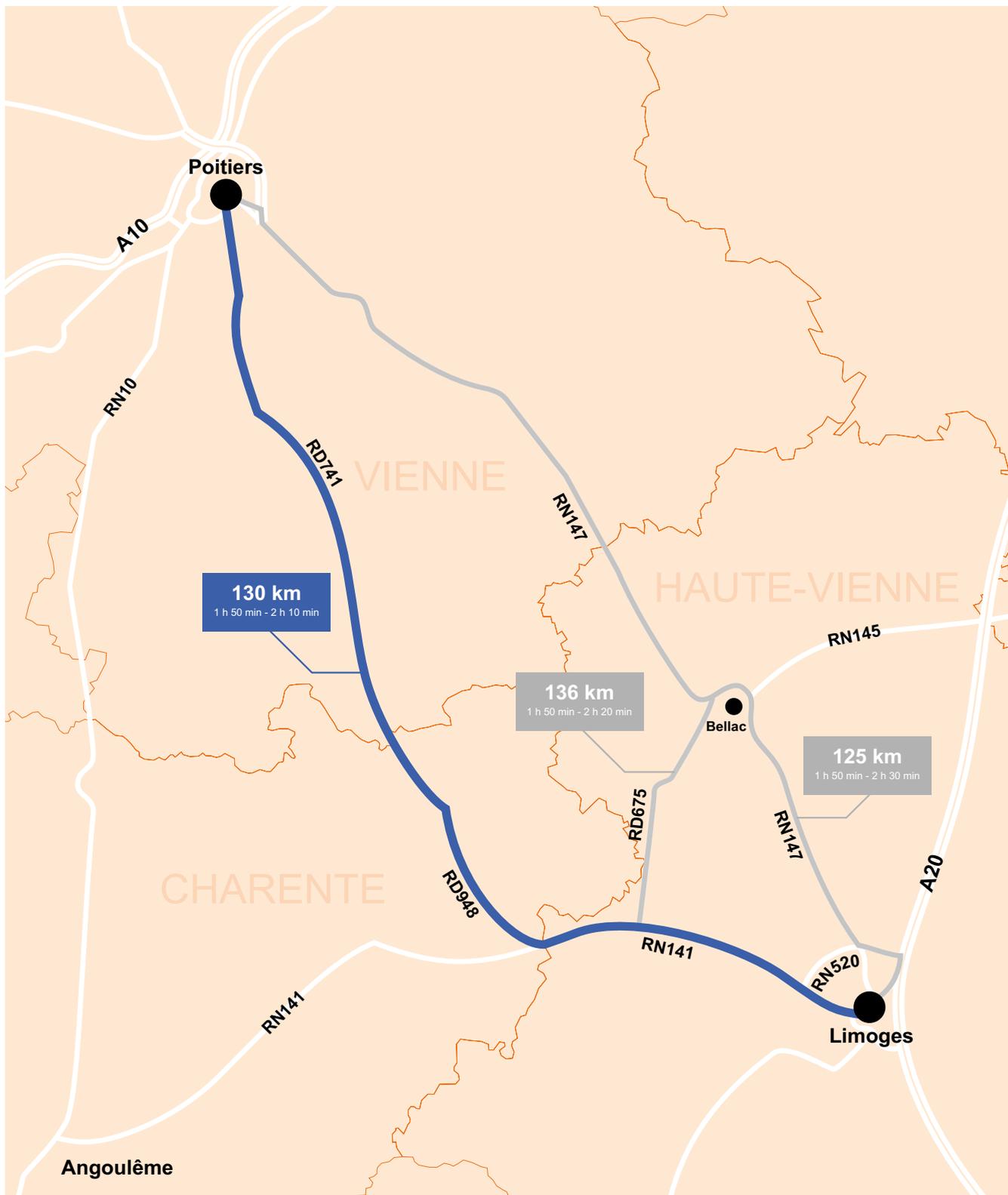
Vitesse moyenne de l'itinéraire



DES ITINÉRAIRES CONCURRENTIELS

Selon les conditions de circulation, relier Poitiers et Limoges via la RN147 peut prendre, pour les véhicules légers, entre 1h50 et 2h30. Face à ce constat, des usagers optent pour des itinéraires concurrentiels. Ainsi,

passer par la RD741 et la RN141 est certes plus long en distance, mais pas en temps. Or, une route départementale comme la RD741 n'a pas vocation à capter le trafic de transit, et elle n'y est pas forcément adaptée. L'un des enjeux de l'amélioration des conditions de circulation sur la RN147 est donc de limiter le trafic sur les itinéraires concurrentiels.



Source : calcul d'itinéraire sur www.google.maps

Chapitre 2

— Les solutions déjà avancées

Par le rail ou par la route, l'État et les collectivités territoriales se sont déjà engagés à améliorer les déplacements entre Poitiers et Limoges. Les opérations présentées dans ce chapitre sont donc déjà amorcées et constituent des hypothèses de départ du projet d'autoroute.

Améliorer la connexion ferroviaire

La politique ferroviaire de Nouvelle-Aquitaine s'organise autour de plusieurs axes présentés dans l'avenant au contrat de plan état-région (CPER) 2015-2020, signé le 11 mai 2021 :

- accélération des opérations lourdes de régénération, notamment sur les lignes régionales ;
- maintien d'un niveau de travaux d'urgence évitant les fermetures de lignes et ralentissements excessifs ;
- accélération des études pour les grosses opérations ;
- accélération des études pour les opérations petites et moyennes ;
- prise en compte du démarrage du projet de Réseau Express Régional (RER) métropolitain bordelais et des projets de développement d'offres périurbaines émergentes (Bayonne, La Rochelle).

LES TRAVAUX DE RÉGÉNÉRATIONS EN COURS ET PROGRAMMÉS

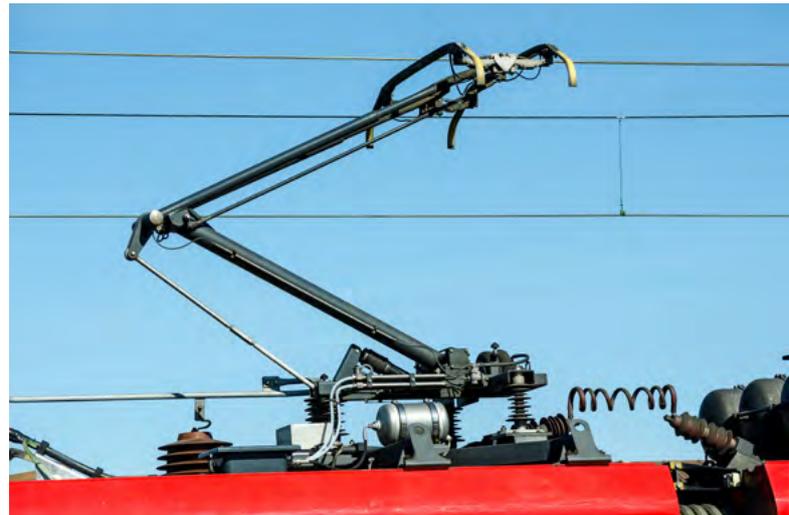


Plus qu'une simple maintenance, la « régénération » des voies consiste à leur donner une seconde vie avec des travaux de grande ampleur.

Les études préliminaires de régénération de la ligne, d'un montant de 2 M€ pris en charge à parts égales entre l'État et la région, ont été présentées le 29 septembre 2021. Le coût de régénération de la voie en deux phases a été ré-évalué à 222 M€ courants. L'objectif est un retour aux performances nominales de la ligne en supprimant les limitations de vitesse imposées sur la ligne.

A l'issue des travaux, le meilleur temps de parcours des trains semi-directs voyageurs (à 5 arrêts intermédiaires : Lussac, Montmorillon, Le Dorat, Bellac, Nantiat) serait de 1h45, contre environ 1h57 aujourd'hui.

Une première phase de travaux d'un montant d'environ 68 M€ courants, cofinancée par l'État, la Région et SNCF Réseau est envisagée pour 2025/2026.



Les préconisations du rapport Delebarre sur le désenclavement du Limousin et des territoires limitrophes

Dans son rapport de juillet 2017, le sénateur Michel Delebarre préconise de remédier au manque d'attractivité du mode ferroviaire sur l'axe Poitiers-Limoges par la modernisation de la ligne, afin d'y faire circuler des TER, mais également des TGV en provenance de la ligne Paris-Bordeaux. Cette dernière option intégrant l'électrification et le relèvement de vitesse aurait l'avantage de placer les deux anciennes capitales régionales à environ une heure l'une de l'autre, renforçant ainsi l'ancrage de Limoges dans la région Nouvelle-Aquitaine.

La modernisation de la ligne permettrait en outre de renforcer l'offre de TER sur cet axe, avec à la fois une desserte fine de toutes les gares, et des trains directs et rapides permettant de relier rapidement les deux agglomérations. Ces conditions remplies, le rail offrirait une véritable alternative à la RN147.

Mieux rouler entre Poitiers et Limoges

LES 2 DÉVIATIONS DÉJÀ RÉALISÉES

LA DÉVIATION DE BELLAC

Après une déclaration d'utilité publique en décembre 2000, la déviation a été mise en service en deux temps, en juillet 2007 puis janvier 2008. Sa longueur totale est d'environ 10 km. La déviation est une route bidirectionnelle (2 voies sans séparateur) avec des créneaux de dépassement. Elle dispose d'aménagements de sécurité : bas-côtés élargies, glissières de sécurité, remplacement des carrefours dangereux par des giratoires ou des ouvrages d'art.



Déviations de Bellac

Depuis, elle permet d'éviter la traversée du bourg de Bellac par les véhicules en transit sur la RN147. Son fonctionnement a réduit les nuisances pour les riverains, mais a aussi conduit à une moindre fréquentation de certains des commerces du centre-bourg, qui dépendaient fortement du trafic routier.

LA DÉVIATION DE FLEURÉ

Le projet a été déclaré d'utilité publique en septembre 2004. D'une longueur de 7,6 km, la déviation a été mise en service en septembre 2011 et permet de contourner le bourg de Fleuré, au sud-est de Poitiers.

Elle intègre 2 voies de circulation dans chaque sens et a nécessité la réalisation de six ouvrages d'art et six giratoires.

5 NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS EN PROJET

Le contrat de plan Etat-Région pour la période 2015-2022 intègre cinq opérations dont la réalisation améliorera les conditions de circulation entre Poitiers et Limoges :

- aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers (RN147) à Mignaloux-Beauvoir
- déviation de Lussac-les-Châteaux (RN147)
- aménagement de créneaux de dépassement au sud de Bellac (RN147)
- aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges (RN147)
- aménagement du contournement nord de Limoges entre l'A20 et la RN147 (RN520)

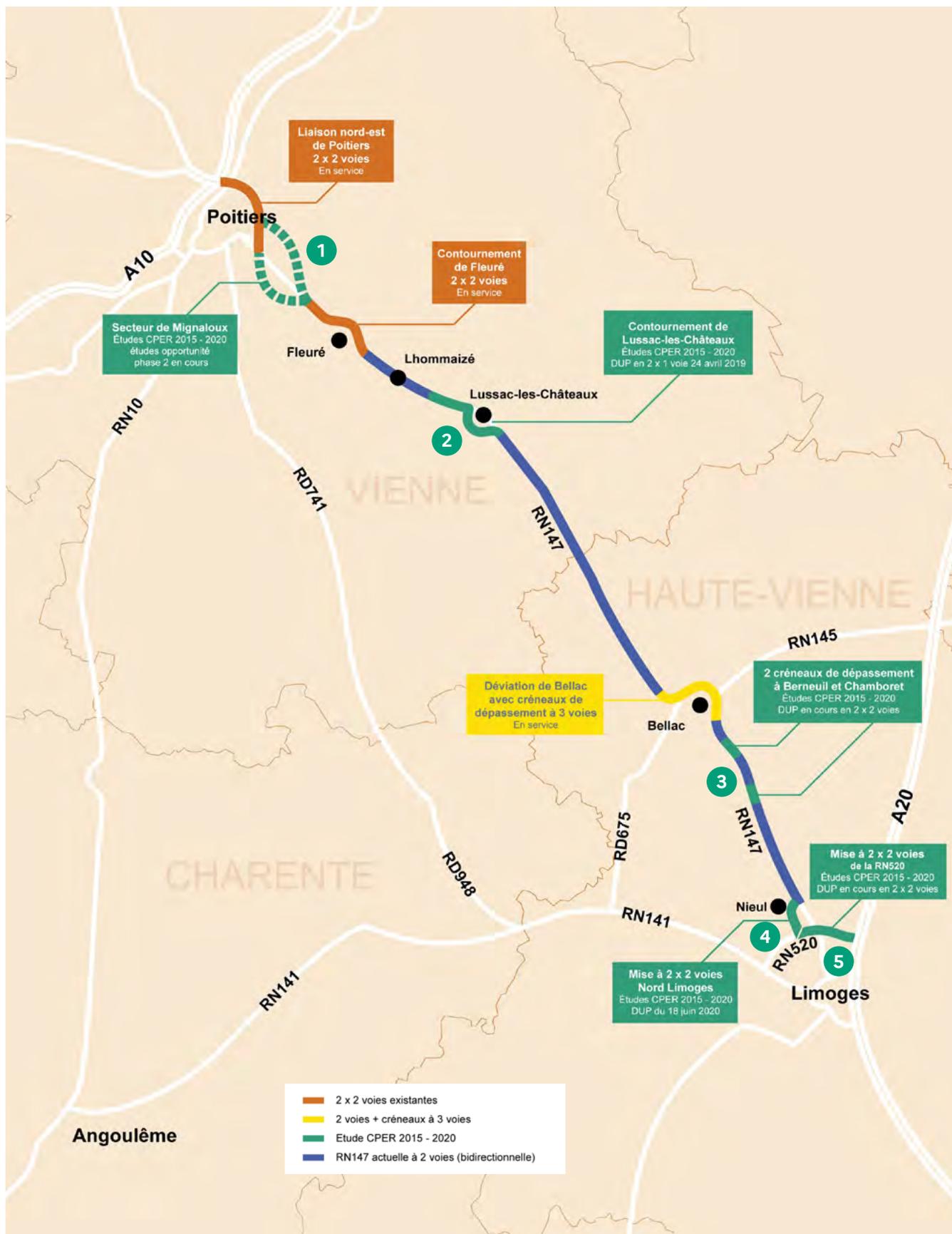
Elles sont localisées et décrites dans les deux pages suivantes.

Indépendants du projet d'autoroute

Ces opérations ont vocation à être réalisées indépendamment des suites qui seront données au projet d'autoroute. Leur coût n'est pas intégré au coût global du projet d'autoroute qui figure dans le dossier. Il doit cependant y être ajouté pour mesurer le montant global de l'aménagement de la liaison Poitiers - Limoges.

TRAVAUX ET PROJETS D'AMÉNAGEMENT DE LA RN147

D'importants travaux et projets d'aménagement de la RN147 sont inscrits dans le CPER 2015-2020. Ils apparaissent en vert sur la carte ci-dessous.



1

Aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers

Objectif Diminution de la congestion
Amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie des riverains

Caractéristiques du projet Création d'une nouvelle voie entre la liaison nord-est de Poitiers (rocade est, au niveau de la voie André Malraux), et la déviation de Fleuré au sud de Poitiers ou aménagement de la RN existante. Cet aménagement d'une longueur comprise entre 9 km et 15 km selon les différentes hypothèses est envisagé à 2x2 voies, avec une vitesse limitée à 110 km/h pour les hypothèses de déviation, et avec un niveau de service moindre pour les hypothèses en aménagement sur place.

Début des travaux Ce projet a fait l'objet d'une étude d'opportunité de phase 1 avec une concertation publique qui s'est tenue de mars à mai 2019. À ce stade, aucun scénario préférentiel ne s'est dégagé.

Coût estimatif Compris entre 79 et 172M€, et estimé à 130 M€₂₀₂₀ en valeur médiane

Financement Projet dont les modalités restent à préciser, et non financé à ce jour.

2

Déviations de Lussac-les-Châteaux

Objectif Amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie des habitants de Lussac et Mazerolle, et fiabilisation des temps de parcours

Caractéristiques du projet Aménagement de la déviation de Lussac-les-Châteaux. Ce projet à 2x1 voie comportera deux créneaux de dépassement (un dans le sens Poitiers-Limoges et un autre dans le sens Limoges-Poitiers). La vitesse, sur cet aménagement long d'environ 8 kilomètres, sera limitée à 90 km/h (110 km/h au niveau des créneaux de dépassement).

Début des travaux 2022

Coût estimatif 143 M€ TTC

Financement Le financement complet du projet a été acté par avenant au CPER 2015-2020, signé le 11 mai 2021.

3

Aménagement de créneaux de dépassement entre Limoges et Bellac

Objectif Amélioration de la sécurité routière
Fiabilisation des temps de parcours

Caractéristiques du projet Aménagement sur la RN147 de deux créneaux de dépassement, au sud du contournement de Bellac. L'un est localisé sur la commune de Berneuil, et l'autre sur la commune de Chamboret. La vitesse, sur ces deux créneaux de dépassement longs d'environ 1 700 mètres et prévus à 2x2 voies, sera limitée à 110 km/h.

Début des travaux 2022

Coût estimatif 14 M€ TTC

Financement Le financement complet du projet a été acté par avenant au CPER 2015-2020, signé le 11 mai 2021.

4

Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges

Objectif Amélioration de la sécurité routière et du cadre de vie des riverains, ainsi que la fiabilisation du temps de parcours

Caractéristiques du projet Création d'un aménagement à 2x2 voies entre la RN520 (au sud), et le lieu-dit Pivauderie sur la commune de Nieul (au nord). La vitesse, sur cet aménagement long d'environ 6,5 kilomètres, sera limitée à 110 km/h.

Début des travaux 2023

Coût estimatif Le montant actualisé à mobiliser dans le prochain CPER devrait être de l'ordre de 100 M€ TTC.

Financement Le financement sera recherché dans le cadre de la prochaine contractualisation transports post 2022.

5

Passage à 2x2 voies de la RN520

Objectif Requalification environnementale de l'existant (milieux naturel, physique et humain), amélioration de la sécurité routière et diminution de la congestion

Caractéristiques du projet Mise à 2x2 voies de la section de la RN520 située entre l'A20 (Grossereix) et le raccordement de la future RN147, soit une portion de route d'environ 7 kilomètres.

Cela s'accompagnera de la suppression du carrefour giratoire de la ZI Nord (Gordini), remplacé par un système d'échange, et du passage à 90 km/h sur cette section.

Début des travaux 2026

Coût estimatif Estimé à 80 M€ TTC à ce jour

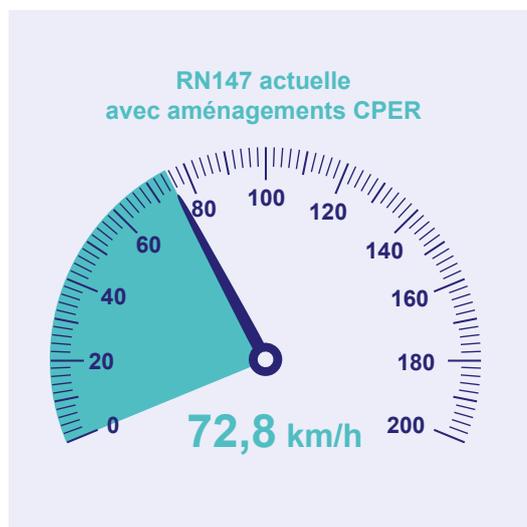
Financement Le financement sera recherché dans le cadre de la prochaine contractualisation transports post 2022.

QUELS EFFETS SUR LA CIRCULATION ?

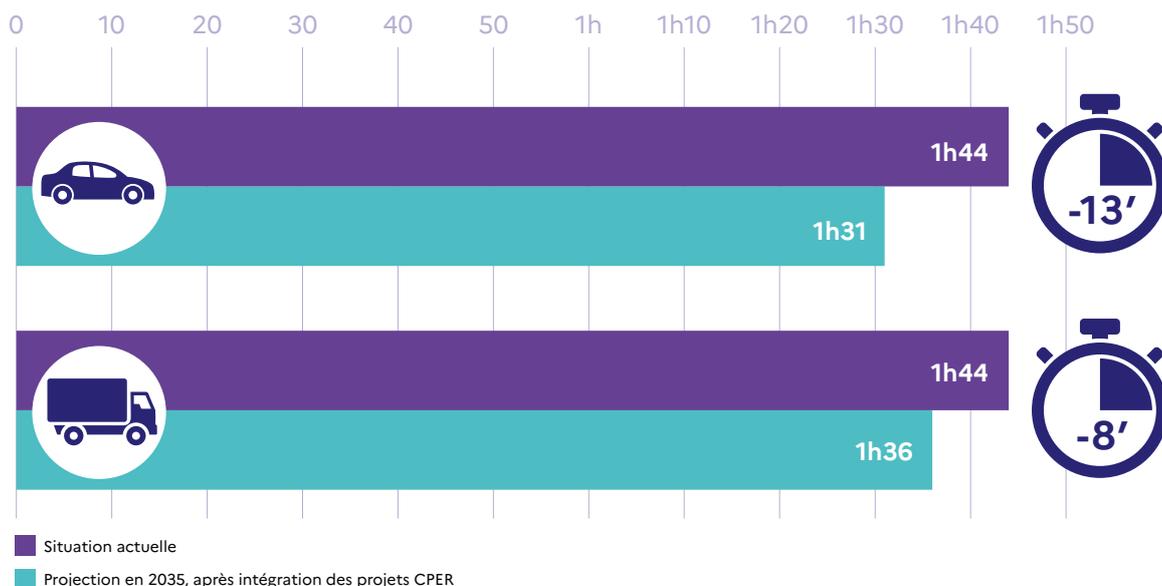
La réalisation de ces cinq opérations aura des effets positifs en termes de sécurité routière, de confort, de qualité de vie des riverains et de temps de parcours, ainsi que présenté dans le graphique ci-dessous, sur l'itinéraire entre l'échangeur RN520/RN147 et le futur échangeur de raccordement à la Liaison Nord-Est de Poitiers dans l'hypothèse d'une déviation de Mignaloux-Beauvoir.

Malgré une amélioration notable, la vitesse moyenne sur l'axe resterait inférieure à celle qui est constatée sur la plupart des itinéraires comparables en Nouvelle-Aquitaine.

Pour un trajet sur l'intégralité de la RN147 entre l'échangeur avec la RN520 à Couzeix et l'échangeur avec la Liaison Nord Est (LNE) à Mignaloux, le gain de temps pourrait atteindre 13 minutes pour les véhicules légers.



Évolution des temps de parcours sur la RN147 après intégrations des projets CPER



Chapitre 3

— Le scénario autoroutier

Le scénario autoroutier soumis à la concertation est défini en termes de fonctionnalités (vitesse, nombre d'échangeurs) et de péage. Ces éléments ont permis de projeter son niveau de trafic et donc sa rentabilité socio-économique.

Toutefois, il ne s'agit pas encore d'un projet détaillé. Plusieurs étapes d'étude et de concertation sont encore requises pour y parvenir, afin de disposer notamment d'un tracé précis.

De la commande ministérielle au projet présenté

POURQUOI S'ORIENTER VERS UNE AUTOROUTE CONCÉDÉE ?

LE TRAIN NE SUFFIT PAS

Malgré la volonté de l'Etat et de la Région Nouvelle-Aquitaine d'investir pour moderniser la ligne Poitiers-Limoges, celle-ci ne permettra pas de répondre à tous les enjeux. En effet, la répartition de l'habitat et de l'emploi dans les deux départements, avec une urbanisation diffuse, limite la capacité du chemin de fer à apporter une réponse adaptée à tous les déplacements. L'usage de la route restera donc une nécessité pour de nombreux usagers des transports.

UNE APPROCHE GLOBALE EST ATTENDUE

Les projets inscrits au contrat de plan Etat-Région 2015-2022 répondent à une partie des difficultés constatées. Mais il subsistera néanmoins des traversées de bourgs pénalisés par le niveau du trafic, notamment par celui des poids lourds.

Des secteurs sinueux ou peu propices aux dépassements constitueront toujours des zones accidentogènes, avec des risques de chocs frontaux et des visibilité parfois limitées.

La réalisation d'une autoroute concédée sur l'intégralité de l'itinéraire fournirait l'approche globale et stratégique qui était déjà préconisée dans les conclusions du rapport Delebarre.

LA VITESSE EST UN ENJEU

Les temps de trajet actuels et futurs (à l'issue des aménagements déjà programmés) sur la RN147 sont très importants au regard de la distance parcourue. Des trajets équivalents sont effectués beaucoup plus rapidement sur la plupart des axes structurants, ailleurs en Nouvelle-Aquitaine. L'amélioration de la vitesse des déplacements constitue donc un enjeu majeur pour la Vienne et la Haute-Vienne, et le scénario autoroutier est de tous ceux envisagés celui qui permettrait d'y répondre le plus efficacement.

LA CONCESSION PERMET D'ENVISAGER UN CALENDRIER PLUS COURT

La réalisation d'un aménagement performant entre Limoges et Poitiers est une demande ancienne, que certains acteurs locaux réclament avec une certaine urgence. Le recours aux seuls crédits publics pour la mise à 2x2 voies de la RN147 impliquerait un plus long délai de réalisation compte tenu des contraintes financières de l'État. A contrario, l'aménagement d'une autoroute par un opérateur privé, dans le cadre d'une concession, permettrait un gain de temps significatif : la mise en service pourrait alors intervenir à l'horizon 2030.

Peut-on envisager une autoroute sans recours à la concession ?

Sans avoir recours à une concession, un aménagement de la liaison Poitiers-Limoges en 2x2 voies avec une limitation à 130 km/h sur la majorité du parcours, au même titre que les autoroutes non concédées de l'Etat, permettrait d'atteindre un même niveau de performance.

Les caractéristiques techniques du projet étant inchangées, l'investissement total serait sensiblement identique et intégralement apporté par les acteurs publics à travers des financements annuels.

Au-delà de l'aspect financier, l'absence de recours à une concession implique une maîtrise d'ouvrage par l'Etat jusqu'à la fin des travaux. On estime que la date de la mise en service pourrait être repoussée à 2045 du fait des contraintes administratives réglementaires relatives aux attributions des marchés et aux aléas élevés pour une opération de cette ampleur.

Ces arguments ont conduit le ministère des transports à privilégier à ce stade l'hypothèse d'un projet autoroutier. Ce constat est le point d'origine d'une démarche, rappelée en page suivante, qui a abouti au scénario décrit dans les pages suivantes. La possibilité d'un aménagement sans recours à une concession reste néanmoins envisageable et constitue le scénario alternatif présenté à la concertation.

COMMENT A-T-ON ABOUTI AU SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE ?



À l'origine, une demande du ministère :

Étudier la faisabilité d'une autoroute entre Poitiers et Limoges au plus proche de l'axe actuel et en intégrant les opérations programmées ?

La DREAL Nouvelle-Aquitaine définit un périmètre et mandate les bureaux d'étude Explain et Segic

1 Localisation du projet d'autoroute

Analyse des enjeux humains et environnementaux dans un rayon de 2,5 km autour de la RN147 actuelle

Conclusion intégrée au scénario retenu :

- Détermination d'une zone de passage de moindre impact

2 Identification des conditions favorables à l'usage de l'autoroute

Comparaison de scénarios techniques avec l'intégration ou non de la RN145 et des variations de la vitesse, du nombre d'échangeurs et du montant du péage

Conclusions intégrées au scénario retenu :

- Pas d'intégration de la RN145 au projet
- Vitesse maximale requise à 130 km/h en 2x2 voies
- Trafic optimisé avec 8 échangeurs
- Forte influence du montant du péage sur le trafic

3 Optimisation de la rentabilité socio-économique de l'autoroute

Comparaison de scénarios de fonctionnement de l'autoroute avec des variations du montant du péage, du traitement des ouvrages d'art et des réglementations poids lourds

Conclusions intégrées au scénario retenu :

- Aménagement à 2x1 voie des 11 plus longs ouvrages d'art (ponts)
- Traversée d'agglomération interdite aux poids lourds de plus de 7,5 T
- Péage à 0,13 € TTC/km pour les véhicules légers
- Péage à 0,20 € HT/km pour les poids lourds

4 Définition des caractéristiques financières

Comparaison de scénarios économiques affectant le coût et la rentabilité de l'autoroute

Conclusions intégrées au scénario retenu :

- Coût du projet estimé entre 823 et 1 208 M€ TTC
- Subvention d'équilibre comprise entre 449 et 771 M€
- Rentabilité économique variant de +381 à -39M€

Qu'est-ce qu'une autoroute ?

Une autoroute n'est pas une route comme une autre. Plusieurs éléments font d'elle une route plus rapide et plus sûre, tout en respectant l'environnement. Ses caractéristiques et équipements expliquent aussi pourquoi sa réalisation est plus complexe et plus coûteuse qu'une route standard.

Aire de repos

Elle permet aux usagers de la route de faire une pause sur leur trajet (stationnement, toilettes). L'aire de repos est exclusivement connectée à l'autoroute et n'a donc pas d'accès direct au réseau secondaire. L'aire de service offre en plus la possibilité de se restaurer et de faire le plein d'essence.

Clôture

La présence de clôture le long d'une autoroute limite le risque d'intrusion d'animaux sauvages et donc de collision.

Péage flux libre

Le péage flux libre ou free flow est un dispositif de péage sans barrière. Le système de reconnaissance des plaques d'immatriculation ou du badge de télépéage permet de réduire les ralentissements que l'on retrouve au niveau des plates-formes de péage classiques.

Passage supérieur

C'est un pont au-dessus de la route principale qui supporte une route ou une voie ferrée. À l'inverse, le passage inférieur permet à la route principale de franchir une route, une voie ferrée ou un cours d'eau.

Panneau à message variable

Il permet d'informer et d'alerter l'utilisateur en temps réel sur l'état du trafic, sur un accident, sur la durée du trajet jusqu'à la prochaine agglomération, sur la météo, etc.

Écran et merlon acoustique

Installés au plus près de la route (source de nuisances sonores), ils permettent d'abaisser les niveaux sonores au-dessous des seuils réglementaires du bruit routier.

Passage à faune

Véritable corridor écologique, il permet aux animaux de franchir l'infrastructure au-dessus ou au-dessous en toute sécurité, l'autoroute étant clôturée.

Bassin de traitement

Il assure la collecte des eaux de ruissellement de la chaussée, leur décantation et leur traitement avant rejet dans un cours d'eau. Il permet également en cas de pollution accidentelle d'isoler les substances déversées.

En quoi consiste le projet d'autoroute proposé ?

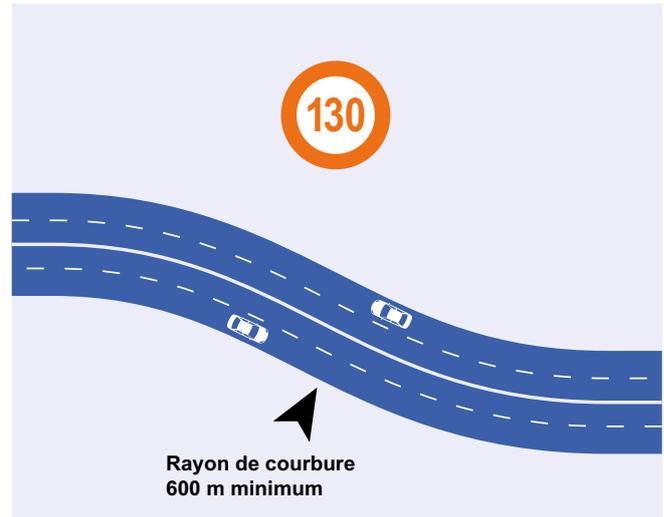
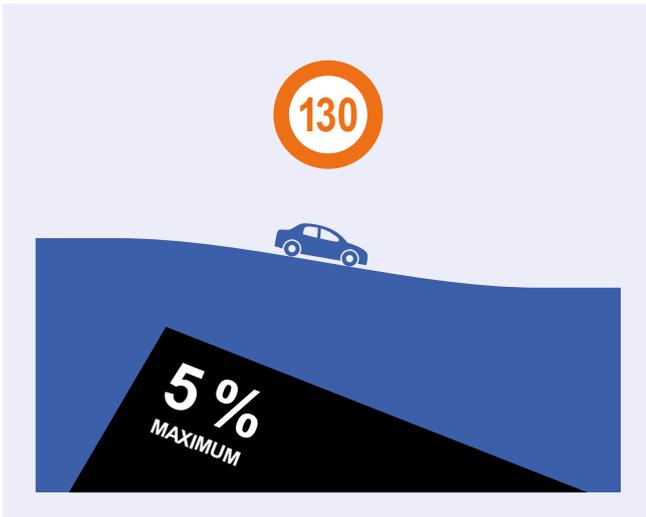
2x2 VOIES A 130 KM/H

Sur l'essentiel des 110,4 km, l'autoroute serait un axe à 2x2 voies répondant aux exigences d'une autoroute : chaussée large comprenant une bande d'arrêt d'urgence, des pentes inférieures à 5 % et des courbes très ouvertes. Ces règles de conception autorisent une circulation à 130 km/h pour les véhicules légers.

Vue schématique du profil en travers d'un axe autoroutier



Le profil en travers est le suivant : un terre-plein central de 2 mètres 60 ; deux voies de circulation de 3 mètres 50 ; deux bandes d'arrêt d'urgence de 3 mètres.

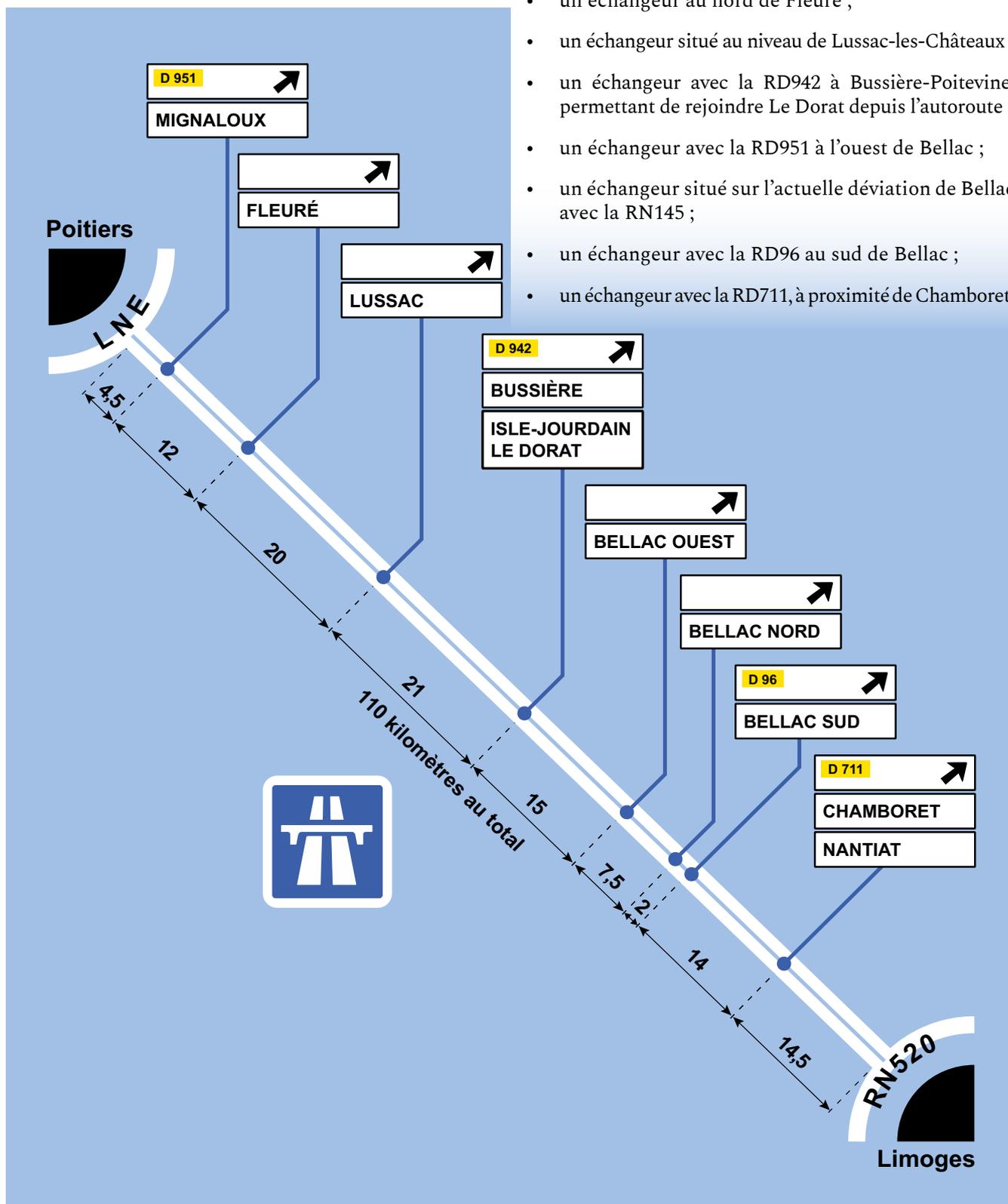


Les règles de réalisation d'une autoroute imposent des contraintes particulières en matière de pente (profil en long) et de courbes (tracé en plan)

8 ÉCHANGEURS ENVISAGÉS

Le scénario autoroutier envisagé prévoit huit échangeurs :

- un échangeur dont la localisation reste à préciser dans le secteur de Mignaloux-Beauvoir, au sud-est de Poitiers (conformément au projet d'aménagement du sud-est de Poitiers) ;
- un échangeur au nord de Fleuré ;
- un échangeur situé au niveau de Lussac-les-Châteaux ;
- un échangeur avec la RD942 à Bussière-Poitevine, permettant de rejoindre Le Dorat depuis l'autoroute ;
- un échangeur avec la RD951 à l'ouest de Bellac ;
- un échangeur situé sur l'actuelle déviation de Bellac avec la RN145 ;
- un échangeur avec la RD96 au sud de Bellac ;
- un échangeur avec la RD711, à proximité de Chamboret.



UN SYSTÈME DE PÉAGE FERMÉ EN « FLUX LIBRE »

Il existe plusieurs types de péages :

- les péages à système ouvert, basés sur une tarification unique pour tous les usagers, quel que soit le nombre de kilomètres parcourus. On les trouve essentiellement sur les trajets courts ;
- les péages à système fermé, plus courants, où la tarification est proportionnelle à la distance parcourue.

La solution envisagée pour ce projet d'autoroute est un **système de péage fermé fonctionnant en flux libre**. Dans ce système en flux libre, les conducteurs ne s'arrêtent pas au niveau d'une barrière de péage pour effectuer leurs paiements. Ils passent sous des portiques pouvant scanner leur plaque d'immatriculation ou une vignette placée sur leur pare-brise, pour que le règlement soit automatiquement réalisé. Le péage en flux libre permet donc une plus grande fluidité de circulation, et un gain de temps de parcours par rapport à la mise en place de barrières de collecte physiques.

Les portiques seraient ici situés aux extrémités de l'autoroute et sur chaque bretelle des échangeurs.



Exemple de portique de péage en flux libre

LE TRAITEMENT DES OUVRAGES D'ART NON COURANTS

Les ouvrages d'art non courants sont des ponts d'une longueur ou d'une largeur particulière, ou bien encore présentant des difficultés spécifiques de conception, de construction ou de prise en compte de l'environnement.

On compte **onze ouvrages d'art non courants** sur le scénario autoroutier.

Ces principaux ouvrages d'art non courants seraient **réalisés ou maintenus à 2x1 voie et la vitesse serait limitée à 90 km/h** contre 130 km/h sur le reste de l'itinéraire.

Pourquoi ces spécificités ? Cela permettrait une économie de 44 M€ HT²⁰¹⁹, pour un allongement du temps de parcours sur l'itinéraire complet d'une minute seulement, par rapport à la mise à 2x2 voies de la totalité de l'itinéraire, et sans dégradation de la sécurité.

L'ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION

La réalisation d'une autoroute payante s'accompagne de la mise en place d'un itinéraire de substitution sans péage. Ainsi, les usagers qui ne souhaitent pas payer de péage ou les catégories d'usagers interdits non autorisés sur une autoroute peuvent toujours assurer leurs déplacements.

L'itinéraire de substitution envisagé dans le cadre de ce projet correspond au tracé historique de la RN147 (sans les déviations réalisées à Bellac et Fleuré, ni celle en projet (à Lussac-les-Châteaux). Si cela devait engendrer des augmentations de trafic dans ces bourgs, des aménagements complémentaires pourraient être envisagés dans le cadre du projet d'autoroute.

En empruntant cet itinéraire de substitution, les véhicules légers, en 2035, parcourraient la RN147 en 1h48, soit 55 minutes de plus que par l'autoroute (0h53), et 4 minutes de plus qu'aujourd'hui (1h44). Le même trajet, pour les poids lourds, prendrait 1h50, soit 35 minutes de plus que par l'autoroute (1h15) et 6 minutes de plus qu'aujourd'hui (1h44).

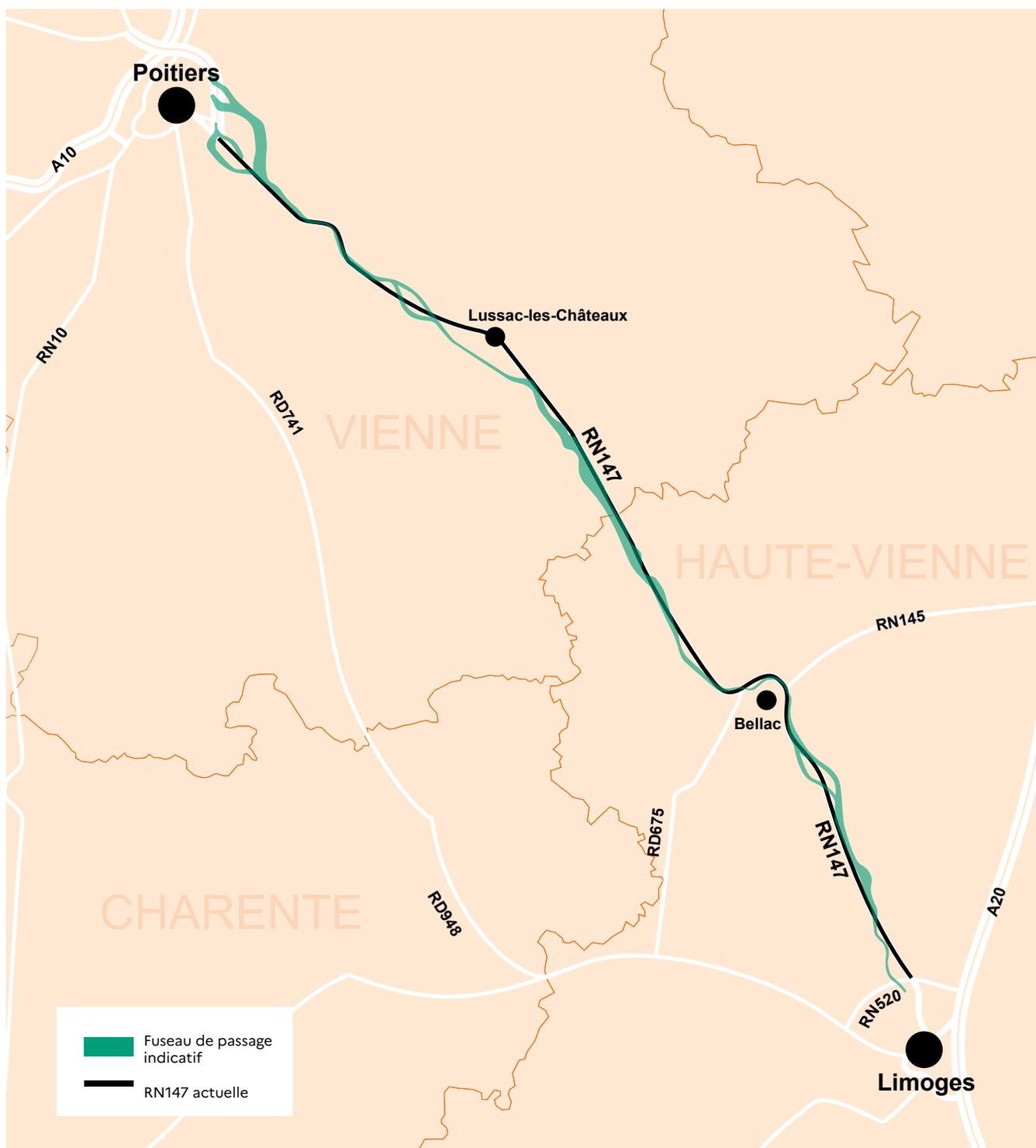
LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION POUR LES POIDS LOURDS

En cas de réalisation de l'autoroute, le projet prévoit d'**interdire aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes de traverser les agglomérations de la RN147 actuelle**. L'objectif de cette mesure est de diminuer le nombre de poids-lourds en traversées des bourgs de ces itinéraires en les obligeant à se reporter sur l'infrastructure nouvellement créée.

LE FUSEAU DE MOINDRE IMPACT

A partir de l'aire d'étude de 2,5 km de part et d'autre de la RN147 actuel, les bureaux d'étude mandatés par l'Etat ont identifié un fuseau de moindre impact évitant les principaux enjeux naturels et humains et reprenant les aménagements déjà programmés. Ce fuseau est donc d'une largeur variable, selon les contraintes du territoire. Il peut parfois se scinder pour présenter plusieurs options d'évitement d'un enjeu.

Plan du fuseau de passage indicatif



Quels seraient les effets sur la circulation routière ?

UN GAIN DE TEMPS POUR TOUS LES VEHICULES

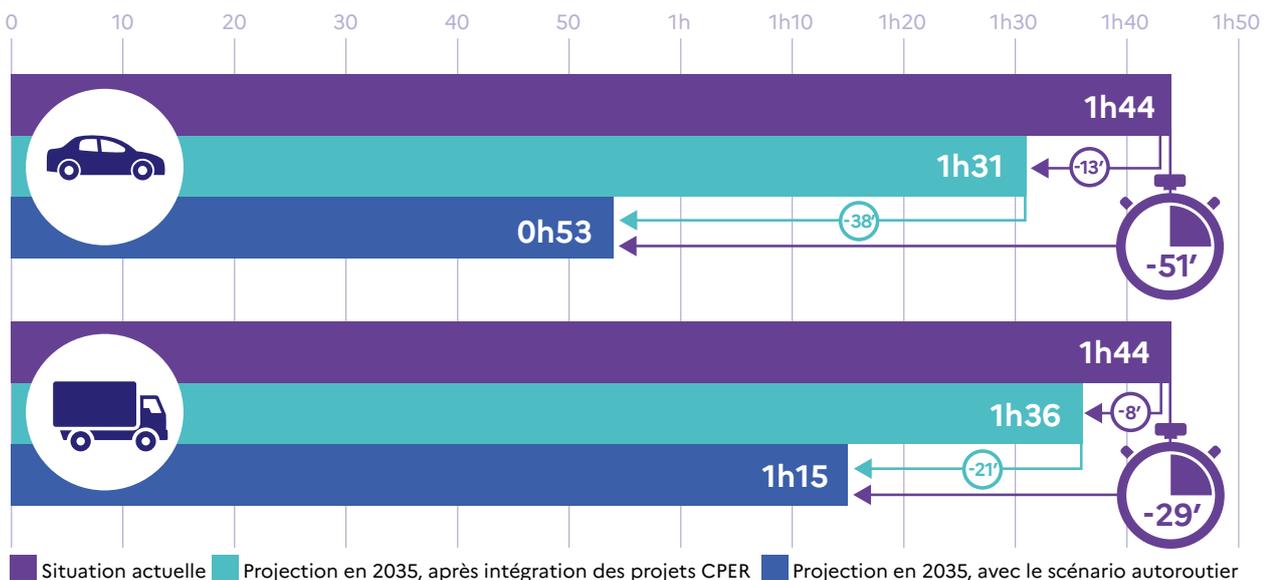
Le principal effet du scénario autoroutier est un gain de temps pour les usagers, quel que soit le véhicule utilisé.

Pour les véhicules légers, cette autoroute placerait les agglomérations de Poitiers et de Limoges à 53 minutes l'une de l'autre. Le gain de temps serait donc, par rapport aux conditions de circulation actuelles, d'une cinquantaine de minutes. **La vitesse moyenne sur les 110 km de l'autoroute serait alors de 122 km/h.** Pour les poids lourds, le trajet s'effectuerait en 1h15, ce qui représenterait, là encore, un gain de temps important, d'environ 30 minutes.

Le gain de temps serait également très important si on compare ce scénario autoroutier à celui d'une RN147 intégrant les aménagements prévus dans le cadre du CPER : 38 minutes pour les véhicules légers, et 21 minutes pour les poids lourds.



Évolution des temps de parcours après intégrations des projets CPER et autoroute



UNE NOUVELLE RÉPARTITION DU TRAFIC

Le trafic cumulé de l'autoroute et de l'axe actuel pourrait dépasser le trafic projeté sur la RN147 en l'absence de projet. Cela peut s'expliquer par un moindre recours aux itinéraires concurrentiels décrits en page 38.

Le tableau ci-dessous présente la répartition du trafic des véhicules légers et des poids lourds, dans le nord et dans le sud de l'axe. On constate que l'autoroute capterait un peu plus de la moitié des véhicules légers et plus de 70 % des poids lourds.

Projections de circulation (2035)

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

La baisse du trafic poids lourd sur la RN147 actuelle serait donc importante, ce qui contribuerait à atteindre les objectifs du projet en matière de cadre de vie dans les bourgs traversés.



UNE AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Juste après le gain de temps, l'amélioration de la sécurité routière est le principal effet positif du projet. Les données d'accidentologie montrent en effet que le passage à 2x2 voies est susceptible de **diviser par trois le nombre d'accidents**, et par plus de deux le nombre de morts par rapport à une route dont le profil est aujourd'hui, pour l'essentiel, bidirectionnel.

Coût estimé et rentabilité du projet

COÛT DE CONSTRUCTION ESTIME

Le coût total du projet d'autoroute est estimé à 853 M€ 2020 HT, soit 1014 M€ TTC, dont :

- **études et direction travaux** : 66 M€ HT ;
- **acquisitions foncières et frais annexes** : 45 M€ HT ;
- **travaux** : 742 M€ HT dont :
 - section courante, rétablissements routiers et échangeurs : 655 M€ HT ;
 - ouvrages d'art non courants : 52 M€ HT ;
 - aires annexes : 9 M€ HT ;
 - installation des dispositifs de péage : 11 M€ HT ;
 - 2 centres d'entretien et d'exploitation : 15 M€ HT.

La part la plus importante des coûts de travaux concerne les futures sections en circulation (nouvelles routes et mise à niveau des aménagements existants). Dans les différents postes de dépenses figurent aussi les mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets sur l'environnement du projet ; ces mesures ont ici été estimées à un peu plus de 20 millions d'euros, auquel il convient d'ajouter une estimation de 9 millions d'euros pour les protections acoustiques.

Et les cinq opérations programmées ?

Rappelons aussi que, d'ici la mise en service de la concession, il sera nécessaire de mobiliser les financements des aménagements déjà programmés. Ceux de la déviation de Lussac-les-Châteaux et des créneaux au nord de Limoges sont déjà prévus au contrat de plan Etat-Région 2015-2022.

Les crédits nécessaires à la réalisation des aménagements de la RN520 entre l'A20 et l'axe Poitiers-Limoges, de la déviation nord de Limoges et de la section de Mignaloux-Beauvoir, pour un montant total estimé à 310 M€ HT, seront à inscrire dans les prochaines contractualisations entre l'Etat et la région Nouvelle-Aquitaine.





Comment calcule-t-on la rentabilité d'une autoroute ?

La rentabilité d'une autoroute met en relation ses effets positifs et ses effets négatifs.

La méthodologie adoptée pour la calculer est la même pour tous les projets d'infrastructures de transport. Elle est définie dans un document officiel : l'Instruction du gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports.

Cette analyse repose sur un calcul socio-économique en deux étapes :

- D'abord, il s'agit de donner une valeur monétaire aux effets induits par le projet qui peuvent être monétarisés. On affecte une valeur positive pour les effets positifs (gain de temps, réduction des accidents, baisse des émissions de gaz à effet de serre...), une valeur négative pour les effets négatifs ou représentant un coût (investissement initial, dépenses d'entretien, augmentation des émissions de gaz à effets de serre...).
- Ensuite, on additionne ces valeurs positives et négatives, ce qui permet d'obtenir la « valeur actualisée nette socio-économique » du projet (VAN-SE).

Cet indicateur est utilisé par les services de l'État pour déterminer la rentabilité d'un projet, en particulier routier. Plus il est élevé, plus le projet présente un intérêt pour la collectivité.

RENTABILITÉ DU PROJET

LE TRAFIC, ÉLÉMENT-CLÉ DE LA RENTABILITÉ

La rentabilité d'un projet comme celui-ci repose en grande partie sur le trafic capté par le projet. Mais celui-ci est tributaire d'autres variables, pouvant influencer indirectement sur la rentabilité du projet, et notamment le gain de temps offert aux usagers en comparaison de l'infrastructure existante, et la tarification des péages. Le consentement à payer des usagers est d'autant plus important que les gains (notamment de temps) offerts par l'infrastructure sont importants.

Le scénario retenu prévoit un trafic journalier de 5 030 véhicules légers, 910 poids lourds sur la base d'une tarification, optimisant la rentabilité de la concession autoroutière, de 0,13 € TTC/km pour les véhicules légers et de 0,20 € HT/km pour les poids lourds.

Le péage serait donc pour la totalité de l'itinéraire Poitiers-Limoges de 14 € TTC pour les véhicules légers et 22 € HT pour les poids lourds.

En tenant compte des hypothèses de coûts de circulation et du niveau de péage, le coût complet d'un trajet sur la RN147 (110,4 km) s'établit à 36 € TTC environ pour un véhicule léger, et à 64 € TTC environ pour un poids lourd.

UNE RENTABILITÉ ESTIMÉE À + 172 M€

Le scénario retenu possède une valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) de 172 M€ à l'horizon 2070 dans les conditions de financement courantes, et de 189,3 M€ dans des conditions de financement favorables.

Les contributions positives correspondent pour près des trois quarts au gain de temps permis par l'infrastructure. Viennent ensuite l'amélioration de la sécurité routière, ainsi que le confort de conduite.

Les postes négatifs concernent l'investissement initial, l'entretien de l'infrastructure, mais aussi le coût d'usage des véhicules qui s'accroît avec le nombre de kilomètres parcourus. Cette rentabilité serait obtenue à l'horizon 2070.

Valeur actualisée nette du scénario autoroutier

Conditions de financement courantes	Conditions de financement favorables
172 M€	189,3 M€

UN SCÉNARIO AFFINÉ PAR DES « TESTS DE SENSIBILITÉ »

Ce scénario concluant à la rentabilité du projet à long terme a été élaboré sur la base des hypothèses les plus réalistes, et selon les conditions de financement courantes. Ces hypothèses peuvent évoluer favorablement ou défavorablement.

L'État a donc étudié trois variables pour analyser la robustesse de la rentabilité du projet :

- 30 % des poids lourds ne respecteraient pas les interdictions de circulation en traversée des agglomérations sur les itinéraires de substitution, réduisant par conséquent le trafic sur l'autoroute ;
- la valeur accordée au temps par les utilisateurs de véhicules légers serait réduite de 30 %, c'est-à-dire si les automobilistes accordaient moins d'importance que prévu au gain de temps ;
- les coûts de constructions seraient modifiés, à la hausse ou à la baisse.

Ces « tests de sensibilité » ont été réalisés en conservant un montant de péage inchangé. Ils aboutissent aux résultats suivants :



Déviations de Fleuré

Le tableau ci-après présente les résultats de ces tests de sensibilité

		Valeur actualisée nette	
		Conditions de financement courantes	Conditions de financement favorables
Test sur la fraude des poids lourds de 30 %		132,9 M€	149,3 M€
Test sur la Valeur du temps abaissée de 30 % pour les véhicules légers		136,4 M€	150,8 M€
Tests sur les Coûts de construction modifiés	Augmentation de 20 %	- 38,7 M€	- 21,2 M€
	Baisse de 10 %	276 M€	293,3 M€
	Baisse de 20 %	381,5 M€	Non étudié

SUBVENTION D'ÉQUILIBRE ET SCÉNARIOS DE FINANCEMENT

Qui va financer ?

La concertation se poursuit...

A partir des conclusions de l'étude de faisabilité technico-économique, l'Etat a engagé une concertation avec les collectivités locales au sujet du niveau et de la répartition de la subvention d'équilibre.

Les échanges se poursuivent en 2022.

Dans le cadre d'un projet de concession autoroutière, des subventions publiques sont apportées par l'État et les collectivités au concessionnaire retenu lorsque les recettes de péages ne couvrent pas l'ensemble des coûts de la concession. Ces subventions publiques sont appelées subvention d'équilibre.

Selon les hypothèses issues des tests de sensibilité, **la subvention d'équilibre pourrait ainsi varier de 449 M€ à 771 M€.**

C'est la fourchette basse qui a été retenue comme hypothèse de niveau de financement public. Ce montant a donc également constitué le niveau de référence des financements publics mobilisables pour le scénario alternatif, décrit plus loin.



POUR EN SAVOIR +

L'étude de concessibilité (30 pages) est disponible sur le site internet de la concertation, rubrique "documents".

Elle apporte plus de détails sur les différents scénarios étudiés.

Les effets potentiels de l'autoroute

À ce stade des études réalisées, les recherches de zone de passages possibles d'une autoroute ont visé à éviter ou à réduire au maximum les impacts identifiés sur l'environnement naturel et le cadre de vie des habitants. En cas de poursuite du projet, les études réalisées ultérieurement permettront de poursuivre et d'affiner la recherche d'un tracé de moindre impact environnementale et de préciser les enjeux environnementaux, les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation de ces impacts.

Les pages qui suivent donnent donc une première approche des effets potentiels du projet et des mesures qui pourraient être mises en œuvre pour les diminuer.

ÉCONOMIE : DES IMPACTS... ET DES OPPORTUNITÉS

UN RISQUE D'AMPLIFICATION DE L'ÉTALEMENT URBAIN À PRÉVENIR

La création d'une nouvelle infrastructure routière facilitant les déplacements domicile-travail pourrait entraîner l'apparition de nouvelles zones d'habitat à proximité des échangeurs. Cela rendrait le projet incompatible avec l'objectif affiché dans les documents d'urbanisme de densifier les centres-villes et de maîtriser l'expansion de l'habitat pavillonnaire et des zones d'activité.

Une révision des PLU devrait être anticipée afin de prévenir cet effet. Le principe "zéro artificialisation nette", décrit dans la loi Climat et résilience, vise également à mettre fin à cette tendance.

DE NOUVELLES SYNERGIES ENTRE LES TERRITOIRES ?

En plaçant Poitiers et Limoges à environ 50 minutes l'une de l'autre, le projet autoroutier pourrait contribuer au déploiement de nouvelles synergies entre les deux agglomérations. Les échanges commerciaux, les projets de coopération universitaire, pourraient y trouver un contexte favorable.

Ces synergies restent fortement conditionnées aux initiatives des acteurs locaux. L'expérience montre que les infrastructures de transports seules ne suffisent pas à insuffler une nouvelle dynamique aux territoires. Elles sont un accélérateur permettant à des stratégies territoriales de se déployer plus rapidement.

La doctrine « Éviter, réduire et compenser » (ERC)

La doctrine « éviter, réduire et compenser » vise à assurer une meilleure prise en compte de l'environnement dans les décisions publiques. Elle a pour ambition de diffuser un corpus commun à mettre en œuvre par les maîtres d'ouvrages publics et privés et leurs prestataires.

En intégrant l'environnement en amont des projets, elle fixe une hiérarchie des priorités visant à préserver l'environnement : les étapes d'évitement des impacts dans un premier temps, de réduction des impacts ne pouvant être évités ensuite, la compensation n'intervenant qu'à la fin du processus, si les deux étapes précédentes n'ont pas permis de réduire suffisamment les impacts du projet.

DES IMPACTS SUR LES ACTIVITÉS AGRICOLES ET SYLVICOLES

Plusieurs phénomènes sont susceptibles d'apparaître voire de combiner leurs effets lors de la construction d'une nouvelle voie :

- L'imperméabilisation des terrains perturbant le cycle de l'eau ;
- Le morcellement des exploitations ;
- L'altération des linéaires de haies, typiques du milieu bocager, qui assurent des fonctions essentielles à l'écosystème local ;

Si l'opportunité du projet est validée à l'issue de la concertation, une étude d'impact sur l'économie agricole permettra de statuer sur la nécessité de mettre en place ou non, dans le cadre du projet, des mesures de compensation collective. Celles-ci visent à restaurer l'éventuelle perte de valeur de l'économie agricole locale impactée par le projet.

Les mesures en faveur du milieu agricole peuvent prendre plusieurs formes :

- Amélioration de l'assainissement
- Protocoles d'indemnisation en concertation avec les représentants des professions concernées
- Reconstitution de haies
- Gestion du stockage des matériaux
- Aménagements fonciers agricoles forestiers et environnementaux (remembrement) et les travaux connexes associés...

EXEMPLE DE MESURE POUR L'AGRICULTURE : AMÉNAGEMENTS FONCIERS AGRICOLES FORESTIERS ET ENVIRONNEMENTAUX

L'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (ou remembrement) prévu par le Code rural et de la pêche maritime est aujourd'hui une compétence du Département. Par la redistribution des parcelles, cette procédure permet de réduire les conséquences de la réalisation d'infrastructures sur les exploitations agricoles, tout en assurant un équilibre entre activité agricole, préservation du cadre de vie et des paysages, et sauvegarde de l'environnement.





Mur antibruit en Gironde

CADRE DE VIE : UNE AMÉLIORATION POUR LES RIVERAINS DE L'AXE ACTUEL

En détournant le trafic et en particulier le trafic des poids lourds, le projet d'autoroute aura des répercussions positives sur la qualité de l'air dans les villes actuellement traversées par la RN147. Pour la même raison, les niveaux sonores pour les riverains diminueront. L'un des enjeux du projet autoroutier sera de faire en sorte que le tracé évite autant que possible les zones habitées et les zones sensibles, de manière à limiter l'exposition des populations à la pollution et au bruit générée par la nouvelle infrastructure.

En cas de proximité entre la voie nouvelle et des habitations, l'aménageur peut être amené à réaliser des aménagements au plus près de la route (création de merlons paysagers, réalisation d'écrans et de merlons acoustiques) ou au niveau des habitations (protection des façades par des travaux d'isolation, de menuiseries, d'huissieries), voire l'expropriation des habitations ou bâtiments professionnels en cas de trop grande proximité avec l'infrastructure.

ÉCRANS ET MERLONS ACOUSTIQUES

Les écrans et merlons acoustiques permettent d'abaisser les niveaux sonores au-dessous des seuils réglementaires du bruit routier en s'opposant à la transmission directe du son. Les dispositifs de protection acoustique les plus fréquents sont les merlons de terre, les écrans acoustiques en béton, en bois et en béton de bois. La DREAL Nouvelle-Aquitaine a par exemple mis en œuvre cette mesure de réduction dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RN10 entre Pétignac et Barbezieux sur une longueur de 128 mètres.

EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL ET L'EAU

Un projet autoroutier est porteur de plusieurs types de risques pour le milieu naturel et l'eau, qui justifieront la définition de mesures appropriées lors des études ultérieures :

AUGMENTATION POTENTIELLE DU RISQUE D'INONDATION

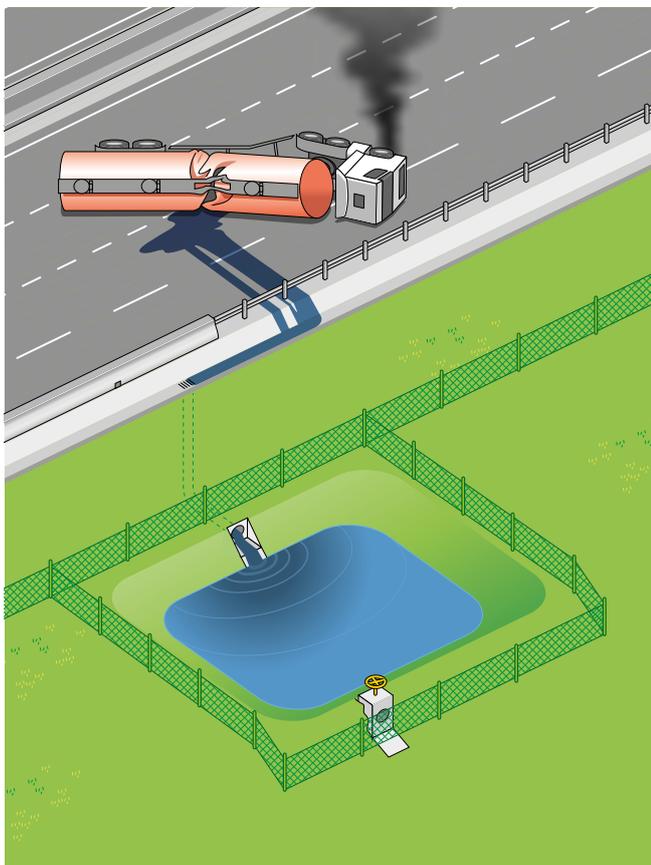
L'imperméabilisation des sols pourrait accroître le risque d'inondation. Un système de rétention des eaux pluviales doit limiter les dangers causés par la diminution de la perméabilité des sols. Le dimensionnement de ces systèmes fait partie des enjeux des études ultérieures.

MODIFICATION DE LA QUALITÉ DES EAUX DE SURFACE ET DES EAUX SOUTERRAINES

L'un des effets potentiellement négatifs du projet concerne le ruissellement potentiel de substances toxiques depuis le réseau routier vers les milieux naturels et les espèces présentes le long du tracé.

Un dispositif devra permettre à la fois d'assurer la collecte et le traitement, et de limiter les rejets sans traitement des eaux de chaussées dans le milieu naturel.

Schéma de principe d'un bassin étanche



Les mesures prises pour préserver la qualité des eaux de surface en phase de travaux et en phase d'exploitation sont d'autant plus importantes qu'elles permettront aussi de protéger les eaux souterraines.

Pour limiter cet effet, les aménageurs mettent en place des dispositifs de recueil et de traitement des eaux pluviales. L'entretien raisonné des abords de l'aménagement routier est devenu une pratique standard.

MOUVEMENTS DE TERRAIN

L'ensemble de la zone est concerné par des risques de mouvements de terrain (chutes de blocs, effondrements de cavité, glissements de terrain...). Le projet autoroutier, durant la phase de chantier, pourrait entraîner le remodelage des terres et ferait peser une charge supplémentaire sur ces terrains. Les études géotechniques ultérieures devront permettre de préciser les mesures de construction permettant de prévenir et limiter les risques liés à la construction d'une infrastructure routière sur ce type de sols.

ALTÉRATION DES HABITATS

En l'absence de mesures adaptées, la réalisation d'une route peut causer la destruction, le morcellement ou la dégradation d'habitats et des espèces associées.

Des ouvrages de franchissement assurant la transparence écologique de l'axe sont généralement mis en place pour réduire les impacts sur la faune.

MORTALITÉ PAR COLLISION

La traversée d'une autoroute par le gibier est à la fois une source d'accident et un danger pour la biodiversité. Des mesures préventives doivent limiter le risque de survenue de ces accidents.

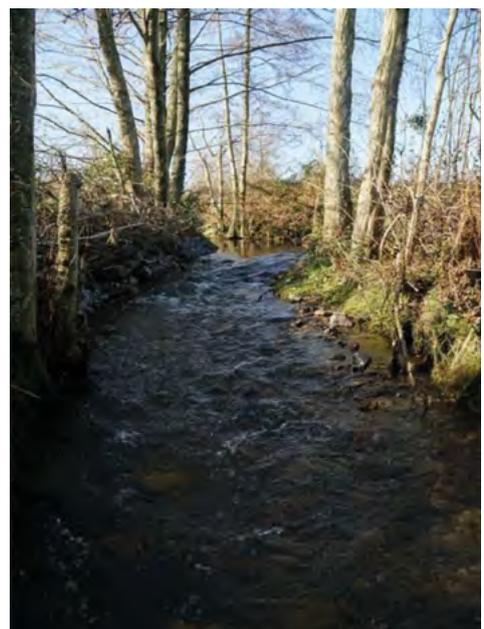
L'installation de clôtures autour des zones sensibles en phase de travaux, puis tout le long de l'autoroute et la création de passages adaptés pour la petite et la grande faune, sur terre comme dans les cours d'eau, diminuent l'impact d'une route sur la faune locale.

EXEMPLE DE MESURE MISE EN ŒUVRE POUR LE MILIEU NATUREL : RESTAURATION DE CONTINUITÉ PISCICOLE ET SÉDIMENTAIRE

Dans le cadre de la réalisation d'un demi-échangeur sur la RN149, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a mis en œuvre cette mesure compensatoire dans l'objectif de développer la faune d'une rivière. À cette fin, il s'agissait de rétablir un courant suffisamment important pour améliorer la qualité de l'eau et réduire le risque d'assèchement en été. La DREAL a mis en œuvre des travaux pour limiter les surlargeurs du lit de la rivière et l'érosion des berges par l'apport de matériaux naturels. Les apports de granulats ont amélioré le débit de la rivière, ce qui a permis de trouver une continuité écologique.



Les travaux ont permis de retrouver un débit d'eau plus important, y compris en période estivale..



EXEMPLE DE MESURE MISE EN ŒUVRE POUR LES PAYSAGES : BIEN TRAITER LES REMBLAIS

L'effet visuel produit par les remblais peut être réduit par la végétalisation des talus et l'atténuation des pentes, de façon à faciliter leur insertion dans le paysage. Des mesures similaires pourront être appliquées aux déblais (plantation d'espèces végétales adaptées).

EFFETS POTENTIELS SUR LE PATRIMOINE ET LES PAYSAGES

Pour préserver le patrimoine historique, le projet devra prévoir une intégration paysagère spécifique, de façon à préserver la qualité des paysages depuis les monuments historiques et les sites patrimoniaux remarquables que compte le territoire. Des fouilles archéologiques préventives précéderont la réalisation des travaux, sous réserve des conclusions des diagnostics.

Les paysages traversés entre Poitiers et Limoges ne sont pas uniformes, et les effets potentiels du projet d'autoroute ne le seraient pas davantage. Ceux-ci devraient être appréhendés par unité paysagère. L'approche paysagère pourra ainsi tenir compte de la densité de haies et de cours d'eau à franchir, des besoins de déboisement, et des déblais et remblais à franchir.

SURFACES CONCERNÉES ET COÛTS DES MESURES DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION

UN PRINCIPE DE CONCEPTION LIMITANT LES IMPACTS

En intégrant les projets prévus au CPER et les tracés existants, une part des impacts potentiels est évitée. Ainsi, si la distance actuelle entre l'échangeur RN520 à Couzeix et l'échangeur Liaison Nord Est (LNE) à Mignaloux-Beauvoir est de 110 km, le tracé restant à aménager sera d'une longueur d'environ 70 km.

Par ailleurs, le fuseau de moindre impact s'est attaché à éviter les zones d'enjeux forts et très forts.

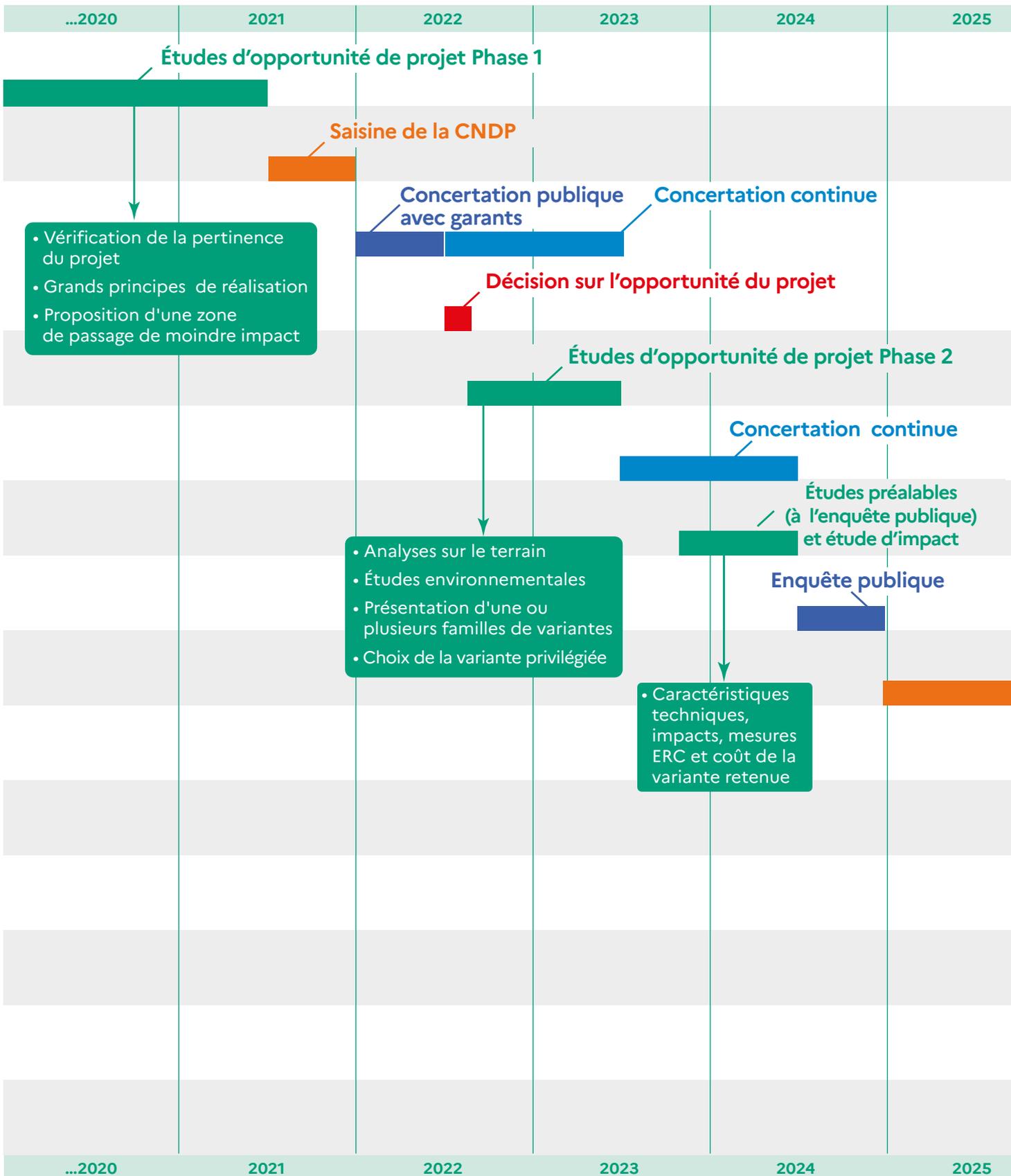
UNE ESTIMATION DES MESURES À METTRE EN ŒUVRE

Le tableau suivant récapitule les surfaces impactées du tracé pris par hypothèse (chaussée autoroutière + talus) avec distinction des entités du territoire recensées :

	Milieux naturels forestiers	Milieux aquatiques	Milieux agricoles	Milieux urbanisés	Total
Surface	95 ha	2 ha	495 ha	7 ha	599 ha
Part	15.9 %	0.3 %	82.6 %	1.2%	100 %

À ce stade, il est estimé que les mesures de compensation écologique pourrait s'appliquer sur près de 1 300 ha (200 ha de milieux forestiers, 1 000 ha de milieux ouverts, 100 ha de milieux humides), pour un total d'environ 9-10 M€.

Calendrier de réalisation du scénario



autoroutier

Horizon 2030

Déclaration d'Utilité Publique

Appel d'offres de concession autoroutière

Attribution de la concession

Étude de conception détaillée
et réalisation des travaux

Mise en service : horizon 2030

Bilans et évaluation de l'opération

Chapitre 4

— Le scénario alternatif

En cas de non-réalisation du projet d'autoroute, l'État a envisagé un scénario alternatif d'aménagement. En effet, la seule réalisation des opérations programmées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région est jugée insuffisante en termes de niveau de service atteint sur l'itinéraire.

L'État propose donc, comme l'exige la procédure de concertation préalable, un scénario alternatif, reposant sur une hypothèse de départ structurante : un financement apporté par la puissance publique, correspondant au montant de subvention d'équilibre envisagé pour le projet de concession.

Les pages qui suivent décrivent donc un scénario d'aménagement réalisable dans ces conditions et semblent apporter, sous cette contrainte, la plus grande amélioration du niveau de service offert aux usagers de la RN147. S'il n'a pas fait l'objet d'études techniques aussi détaillées que le scénario autoroutier, ses grands principes permettent d'établir une comparaison.

En quoi consiste le scénario alternatif ?

L'INTÉGRATION DES AMÉNAGEMENTS PROGRAMMÉS

Comme le scénario autoroutier, le scénario alternatif a été conçu sur le principe de base de la réalisation des aménagements programmés dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2022. Il intègre donc les deux déviations déjà réalisées et les quatre opérations déjà prévues sur la RN147.

UNE ROUTE SANS PÉAGE

Le projet alternatif prévoit la réalisation d'un itinéraire gratuit de bout en bout, sans péage. Les aménagements seraient financés par l'État avec la participation des collectivités locales.



Dans le cadre du scénario alternatif, la déviation de Bellac serait intégralement aménagée à 2x2 voies

UN FINANCEMENT PUBLIC ÉQUIVALENT

Le chapitre précédent conclut à une subvention d'équilibre au minimum de 450 M€ pour la réalisation d'une autoroute Poitiers-Limoges. C'est la part de financement public requise pour la réalisation du projet, selon les hypothèses retenues. Dans l'optique d'une mise en service à l'horizon 2035, cela constituerait un investissement exceptionnel pour l'État et les collectivités territoriales.

Ce montant de financement public a constitué une donnée d'entrée pour l'État, qui a donc recherché l'aménagement le plus efficace du point de vue socio-économique dans une enveloppe de 450 M€.

DES TRAITEMENTS DIFFÉRENTS SELON LES SECTIONS

Le financement de 450 M€ ne permet pas un aménagement intégral de l'itinéraire. L'État s'est donc attaché à identifier les sections prioritaires.

Pour cela, trois critères ont été utilisés :

- amélioration des conditions de circulation ;
- amélioration de la sécurité des usagers et des riverains ;
- réduction des nuisances pour les habitants des bourgs traversés par la RN147.

Au regard de ces critères, trois sections se distinguent, du nord au sud.

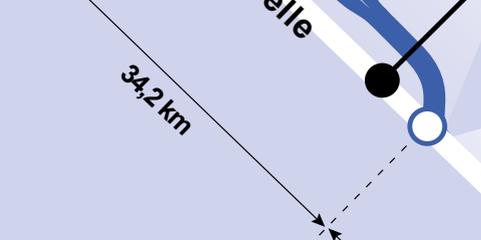
Les trois sections du scénario alternatif



Poitiers



Lussac-les-Châteaux



Poitiers / Lussac-les-Châteaux

Le premier tiers du parcours correspond au périmètre d'attractivité de Poitiers et connaît un trafic important.

Il ferait l'objet d'un aménagement en tracé neuf à 2x2 voies (vitesse maximale de 110 km/h) entre Poitiers et Lussac. La déviation de Lussac-les-Châteaux, resterait aménagée à 2x1 voie (avec un créneau de dépassement).

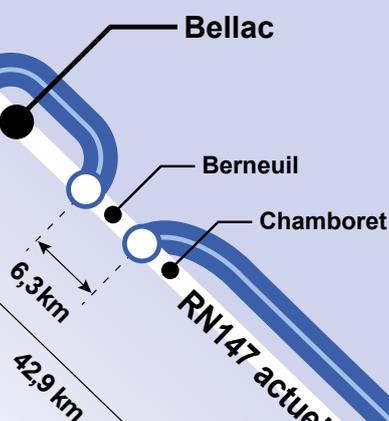
La RN147 actuelle serait conservée pour irriguer les bourgs et permettre la circulation des catégories d'utilisateurs non autorisés sur une voie rapide.

Lussac-les-Châteaux

Lussac-les-Châteaux / Bellac

En raison du faible trafic routier sur cette section, le rapport coût/avantage d'un aménagement lourd apparaît défavorable.

Cette section ne ferait donc pas l'objet de création d'une voie nouvelle.



Bellac

Berneuil

Chamboret

6,3 km

42,9 km

Bellac / Limoges

La proximité de Limoges génère un trafic élevé sur ce tiers du parcours.

Un aménagement en tracé neuf à 2x2 voie (vitesse maximale de 110 km/h) y serait réalisé, en s'appuyant sur la sortie nord de Limoges et les créneaux de dépassement au sud de Bellac. Le scénario prévoit également la modernisation de la déviation de Bellac (mise à 2x2 voies).

En revanche, une section de 6,3 km entre Berneuil et Chamboret ne serait pas aménagée, afin de réduire le coût global du scénario sans incidence majeure sur le temps de parcours global, dans un secteur où le trafic est modéré.

Limoges

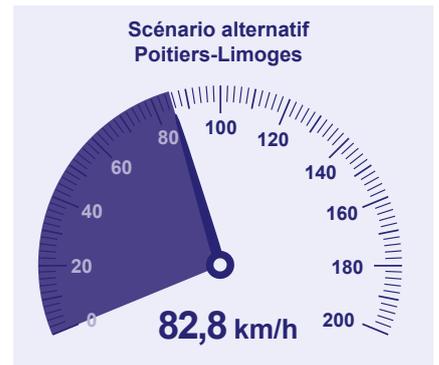
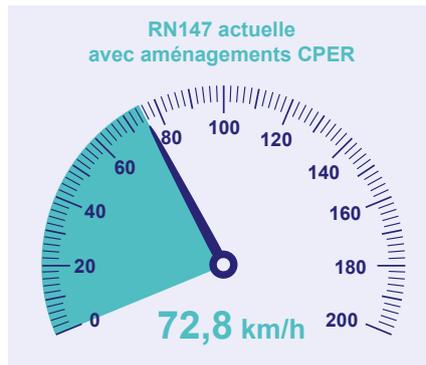
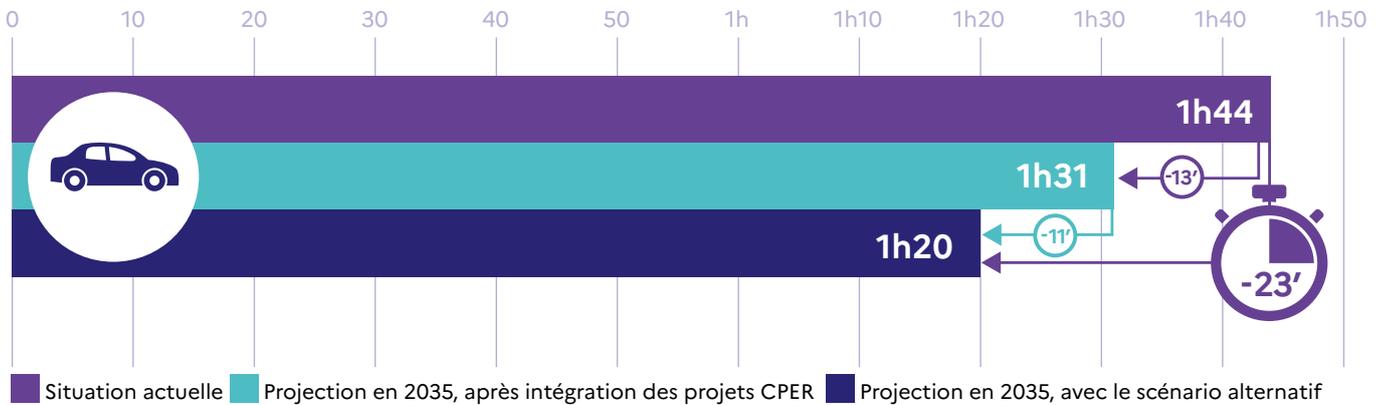
-  Voie nouvelle à 2 x 2 voies
-  Voie nouvelle à 2 x 1 voie
-  Raccordement à la RN147

Quels effets sur la circulation routière ?

23 MINUTES GAGNÉES

Avec une vitesse maximale de 110 km/h sur les voies nouvelles, le scénario alternatif permettrait, par rapport à la situation actuelle, un gain de temps pouvant atteindre 23 minutes.

Par rapport au temps de parcours envisagé à l'issue de la mise en service des aménagements inscrits au CPER, ce gain de temps serait de 10 minutes. Il est donc assez nettement inférieur au gain de temps permis par une autoroute.



UN REPORT IMPORTANT VERS L'AXE NOUVEAU

Gratuit et plus performant que la RN147 actuelle, **l'axe nouveau détournerait une part importante du trafic actuel**, plus élevée que le scénario autoroutier.

La conséquence serait une forte réduction de la circulation dans les bourgs actuellement traversés.

Le tableau ci-après présente la répartition des trafics de véhicules légers (trafic moyen journalier annuel) sur l'axe nouveau et sur la RN147 actuelle. Comme dans le scénario autoroutier, le cumul du trafic sur la voie nouvelle et l'axe actuel est supérieur au trafic de référence sur la RN147 en l'absence de projet. Là aussi, cela peut s'expliquer par une réduction de l'usage des itinéraires concurrentiels.

Projections de circulation (2035)

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

Pourquoi pas un aménagement sur place ?

La RN147 n'est pas qu'un itinéraire de desserte, c'est aussi un itinéraire de désenclavement pour de nombreuses exploitations agricoles. Or, il est impossible de faire circuler des engins agricoles (ou des vélos, des motocyclettes) sur une route express.

La réalisation d'une telle route en aménagement sur place rendrait donc nécessaire la construction d'un itinéraire de désenclavement en parallèle.

De plus, compte tenu du relief dans la Haute-Vienne, de nombreux viaducs seraient requis pour obtenir un profil conforme à une route express.

La solution apparaissait donc inadaptée.

L'aménagement de la RN141 à 2x2 voies s'est étalé sur un peu plus de 30 ans. Une dernière portion est en travaux.



Coût estimé et rentabilité du projet

COÛT

Le projet, financé par l'État et les collectivités locales, est estimé à 450 M€₂₀₂₀ TTC, ce qui correspond environ au montant de la subvention d'équilibre estimée du projet autoroutier.

Comme pour le projet autoroutier, il convient de prendre en compte les besoins complémentaires de financement pour les opérations déjà programmées entre Poitiers et Limoges. Les financements de la déviation de Lussac-Châteaux, et des créneaux au nord de Limoges sont déjà inscrits dans le CPER 2015-2022 de la région Nouvelle-Aquitaine mais l'aménagement de la RN520 entre l'A20 et la RN147, la déviation nord de Limoges et la section de Mignaloux-Beauvoir devront être financés, pour un montant estimé à 310 M€ HT, dans le cadre des prochaines contractualisations.

VALEUR ACTUALISÉE NETTE SOCIO-ÉCONOMIQUE (VAN)

Le scénario alternatif présente – selon une méthodologie de calcul identique à celle du scénario autoroutier – une valeur actualisée nette socio-économique négative : - 175 M€.

Cette valeur négative, ou non-rentabilité, met en évidence l'insuffisance des gains en temps de parcours et en amélioration de sécurité, pour compenser les coûts du projet.

Les effets potentiels du scénario alternatif

Le scénario alternatif n'ayant pas fait l'objet d'études de tracé, les effets potentiels présentés ci-dessous sont théoriques. Il s'agit essentiellement de comparer les effets potentiels de ce scénario avec ceux d'une autoroute concédée.

EFFETS POTENTIELS SUR LE MILIEU HUMAIN ET LE CADRE DE VIE

En captant une part très importante du trafic entre Poitiers et Limoges, le scénario alternatif permettrait de réduire le nombre de véhicules sur l'axe existant. La diminution du trafic dans les bourgs traversés par la RN147 améliorerait le cadre de vie des riverains de l'axe sur les sections Poitiers/Lussac-les-Châteaux et Bellac/Limoges. Le bénéfice, de ce point de vue, serait sans doute supérieur à celui permis par le scénario autoroutier. Il convient cependant de nuancer ce constat pour deux raisons :

- comme l'autoroute, le scénario alternatif pourrait générer des nuisances pour les habitations situées à proximité de l'axe nouveau ;
- une part importante des bourgs traversés se situe sur la section Lussac-les-Châteaux/Bellac, où le scénario alternatif ne prévoit pas d'aménagement.

Du point de vue agricole, la consommation foncière du scénario alternatif est moins élevée. Par conséquent, la perte de surface agricole serait réduite.

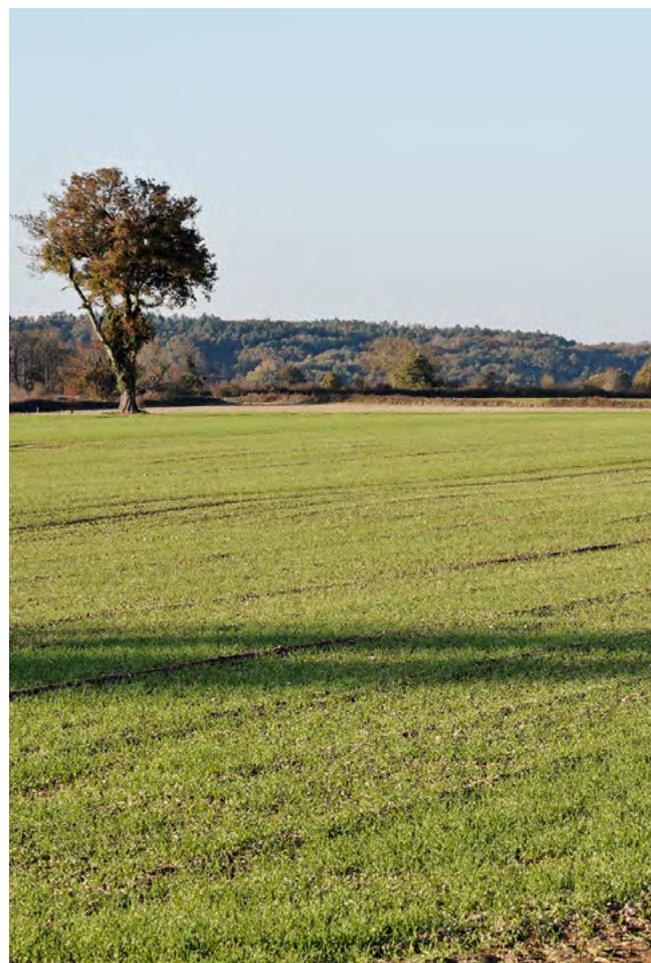
EFFETS POTENTIELS SUR LE MILIEU NATUREL, L'EAU ET LA BIODIVERSITÉ

Des impacts négatifs peuvent apparaître en cas d'aménagement de voies nouvelles, voire de modernisation d'axes existants. Par conséquent, le scénario alternatif, qui prévoit une longueur totale de voies nouvelles de 73 km, aurait moins d'effets potentiels négatifs sur l'environnement qu'une autoroute.

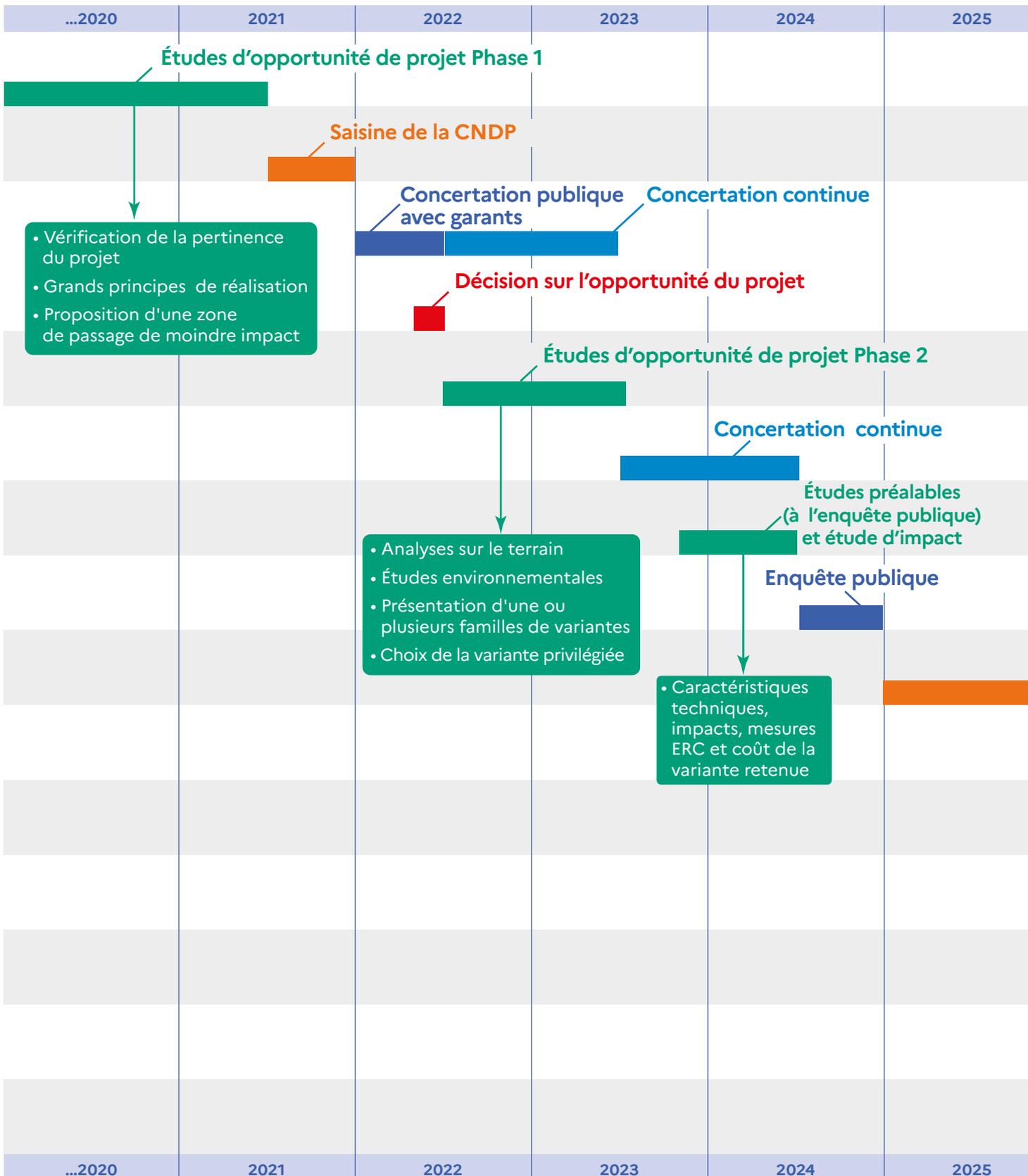
Dans le détail, on peut estimer que les impacts seraient quasiment identiques sur les sections Poitiers/Lussac-les-Châteaux et Bellac/Limoges. Sur la section centrale, aucun effet, positif ou négatif, ne serait à signaler.

EFFETS SUR LES PAYSAGES ET LE PATRIMOINE CULTUREL

Là encore, il faudrait rapporter les impacts potentiels à la distance aménagée. Par conséquent, le scénario alternatif pourrait générer des impacts similaires à une autoroute sur les sections Poitiers/Lussac-les-Châteaux et Bellac/Limoges, tandis que la section centrale ne connaîtrait aucun impact.



Calendrier de réalisation du scénario



- Vérification de la pertinence du projet
- Grands principes de réalisation
- Proposition d'une zone de passage de moindre impact

- Analyses sur le terrain
- Études environnementales
- Présentation d'une ou plusieurs familles de variantes
- Choix de la variante privilégiée

- Caractéristiques techniques, impacts, mesures ERC et coût de la variante retenue

alternatif

Horizon 2035

Déclaration d'Utilité Publique

Appel d'offres pour le recrutement d'un maître d'œuvre

Étude de conception détaillée et réalisation des travaux

Mise en service

Bilans et évaluation de l'opération

Horizon 2035

5 — Comparaison des scénarios

TEMPS DE PARCOURS

Avec une vitesse de 130 km/h sur la quasi-totalité du parcours (à l'exception des ouvrages d'art non-courant), l'autoroute permet un trajet moins long de 27 minutes par rapport au scénario alternatif.

REPORT DU TRAFIC

Du fait de sa gratuité, le scénario alternatif permet de capter une part plus élevée du trafic. Le trafic résiduel sur l'axe actuel serait alors réduit à un niveau permettant d'envisager de nouvelles approches dans les traversées de bourg.

COÛTS ET RENTABILITÉ

Le financement par une concession autoroutière permet la mobilisation de fonds privés, et l'aménagement à 2x2 voies de l'ensemble de l'itinéraire, en contrepartie d'un péage. La rentabilité socio-économique du scénario autoroutier est supérieure, principalement du fait du temps de parcours réduit.

AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

Les routes aménagées à 2x2 voies sont réputées plus sûres que les routes bidirectionnelles (2 voies sans séparateurs). Les deux scénarios offriraient donc des gains de sécurité forts, voire très forts pour le scénario autoroutier, qui concernerait un linéaire plus important.

EFFETS POTENTIELS SUR L'ENVIRONNEMENT

Les effets potentiels sont directement liés à la longueur de voie nouvelle. Il est donc logique que le scénario autoroutier ait des effets potentiels supérieurs. Toutefois, la mise en œuvre de la démarche « éviter-réduire-compenser » doit permettre d'aboutir à des effets résiduels non notables, quel que soit le scénario retenu, afin de pouvoir autoriser le projet.



	Scénario autoroutier	Scénario alternatif						
Longueur de voie nouvelle (en incluant les opérations CPER)	110 km	73 km						
Temps de parcours des véhicules légers	0h53	1h20						
Gain de temps des véhicules légers sur la situation actuelle	51 minutes	23 minutes						
Gain de temps des véhicules légers par rapport à l'axe aménagé selon CPER	38 minutes	12 minutes						
Projection de circulation à Lhonnaizé	 voie nouvelle	5 400	axe actuel	3 960	voie nouvelle	9 640	axe actuel	690
	 voie nouvelle	1 060	axe actuel	400	voie nouvelle	1 830	axe actuel	120
Projection de circulation à Chamboret	 voie nouvelle	4 610	axe actuel	4 040	voie nouvelle	6 930	axe actuel	2 580
	 voie nouvelle	770	axe actuel	330	voie nouvelle	1 270	axe actuel	60
Calendrier de mise en service	Horizon 2030	Horizon 2035						
Investissement total	De 823 à 1 208 M€TTC (scénario de base : 1 014 M€TTC)	450 M€ TTC						
Dont financements publics*	449 à 771 M€	450 M€ TTC						
Valeur Actualisée Nette	Entre +381 et -39 M€	- 175,5 M€						
Enjeux environnementaux	Forts sur l'ensemble du linéaire	Forts sur les portions Poitiers-Lussac et Limoges-Bellac						
Amélioration de la sécurité	Très forte sur l'ensemble du linéaire	Très forte sur les portions Poitiers-Lussac et Limoges-Bellac						

* Montant déboursé par l'État et les collectivités publiques au titre de la subvention publique (concession) ou des travaux réalisés en maîtrise d'ouvrage publique (scénario alternatif)

Annexe

LISTE DES COMMUNES DU PÉRIMÈTRE DE CONCERTATION

POITIERS

SEVRES-ANXAUMONT

SAINT-BENOIT

MIGNALOUX-BEAUVOIR

SAINT-JULIEN-L'ARS

SMARVES

SAVIGNY-LEVESCAULT

NOUAILLE-MAUPERTUIS

TERCE

NIEUIL-L'ESPOIR

FLEURE

VALDIVIENNE

VERNON

DIENNE

L'HOMMAIZE

CIVAUX

VERRIERES

MAZEROLLES

LUSSAC-LES-CHATEAUX

SILLARS

MONTMORILLON

GOUEX

PERSAC

SAULGE

MOULISMES

PLAISANCE

LATHUS-SAINT-REMY

ADRIERS

VAL-D'OIRE-ET-GARTEMPE

ORADOUR-SAINT-GENEST

SAINT-SORNIN-LA-MARCHE

LE DORAT

SAINT-MARTIAL-SUR-ISOP

SAINT-BONNET-DE-BELLAC

SAINT-OUEN-SUR-GARTEMPE

DROUX

LA-CROIX-SUR-GARTEMPE

PEYRAT-DE-BELLAC

BLANZAC

RANCON

BELLAC

VAL D'ISSOIRE

SAINT-JUNIEN-LES-COMBES

BLOND

BERNEUIL

SAINT-PARDOUX-LE-LAC

BREUILAUF

VAULRY

LE BUIS

CHAMBORET

NANTIAT

THOURON

COMPREIGNAC

PEYRILHAC

SAINT-JOUVENT

BONNAC-LA-COTE

SAINT-GENCE

NIEUL

CHAPTELAT

RILHAC-RANCON

COUZEIX

LE PALAIS-SUR-VIENNE

LIMOGES

Dans les mairies de ces communes, mais aussi dans les sièges des intercommunalités concernées, vous trouverez le dossier de concertation à consulter sur place et la brochure « l'essentiel du projet ».

L'information du public sera par ailleurs déployée au-delà du périmètre de concertation.

La participation est ouverte à tous les citoyens, quel que soit leur lieu de résidence.

Mentions légales

Conception-rédaction et maquette

FRANCOM

Copyright photos du dossier de concertation

Thierry Degen - DREAL Nouvelle-Aquitaine, Philippe Pierre, Francom, Explain,
Kiwineko, AdobeStock

Imprimé sur papier PEFC par Diazo à Poitiers

www.autoroute.poitiers-limoges.fr



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*