

Coût des différents scénarios routiers

Préambule

Les études menées depuis 2019 portent sur différents scénarios routiers. Au total, 3 principaux scénarios ont été modélisés et comparés :

Le **scénario de référence**, qui inclut, pour seuls aménagements, les opérations programmées dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région. Les aménagements envisagés dans le cadre de ce scénario sont :

- L'aménagement sud-est de Poitiers, dans le secteur de Mignaloux-Beauvoir.
- La déviation de Lussac-Les-Châteaux
- Les créneaux de dépassement à proximité de Berneuil et Chamborêt
- L'aménagement de la RN147 au nord de Limoges, à proximité de Couzeix et Nieul

Ce scénario intègre également la mise à 2x2 voies de la RN520 au nord de Limoges

Le **scénario de projet alternatif**, qui inclut, en plus des opérations inscrites au CPER citées ci-dessus, la réalisation de plusieurs sections à 2x2 voies dans une logique de déplacements du quotidien entre Poitiers et Lussac et entre Bellac et Limoges.

Le **scénario de projet autoroutier**, qui inclut, en plus des opérations inscrites au CPER citées ci-dessus, l'aménagement à 2x2 voies continu entre Limoges et Poitiers, hors 11 viaducs à 2x1 voies.

L'objet de cette fiche thématique est de présenter, de façon détaillée les coûts estimés pour chaque scénario

Méthodologie observée

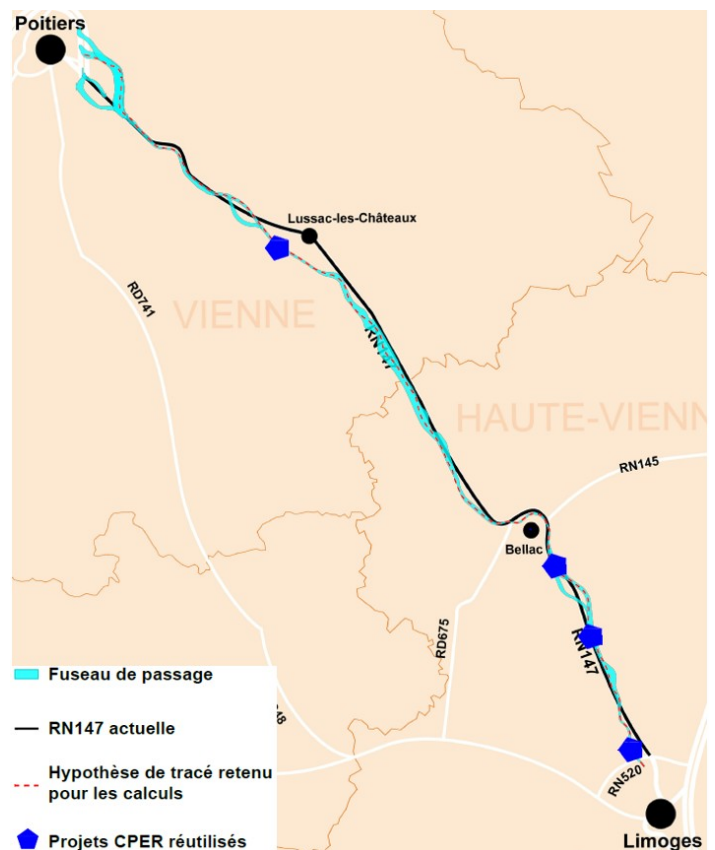
Pour le scénario de référence, le coût considéré correspond au **coût actualisé de chaque opération du CPER**.

Pour les deux autres scénarios : le scénario alternatif et le scénario autoroutier, des méthodes similaires ont été mises en place, afin d'obtenir un coût réaliste.

Tracé en plan probable

L'estimation du coût d'investissement nécessaire à la construction de chaque scénario a été effectuée sur la base d'un tracé hypothétique envisageable. Ces tracés ont été réalisés de sorte à :

- S'inscrire dans un fuseau de moindre impact, défini après recensement et hiérarchisation de l'ensemble des contraintes humaines, environnementales, paysagères, géologiques,
- Respecter les caractéristiques géométriques définies par les guides de conception routières comme l'ICTAAL (Cerema, 2015), le guide des routes à 2x1 voies à chaussées séparées (SETRA, 2011), le guide d'aménagement des routes principales (ARP), Le plan ci-après présente le tracé hypothétique considéré dans le scénario autoroutier.



Ce tracé envisageable a notamment permis d'estimer :

- les possibilités de réutilisation de la RN147 existante (Déviation de Fleuré et déviation de Bellac)

- les possibilités de réutilisation de projets inscrits au CPER
- le nombre et la position des échangeurs
- le nombre et la position des ouvrages de rétablissement des routes existantes

Profil en travers :

Le profil en long ainsi que le profil en travers de chaque scénario ont également été définis, ce qui a notamment permis :

- D'estimer les quantités de terrassements (déblais/remblais)
- D'évaluer le nombre et la position des ouvrages d'art non courants (viaducs)
- De déterminer les quantités de matériaux à mettre en œuvre (enrobé, matériaux de structure de chaussée, matériaux de couche de forme, ...)
- De définir les mesures à envisager pour la gestion de l'assainissement (nombre de bassins de rétention, points bas, ...)

En plus des éléments listés ci-dessus, les coûts d'investissement prennent en compte :

- Le coût lié aux études de maîtrise d'œuvre et investigations (études diverses)

- Les acquisitions foncières
- Le coût de dégagement des emprises de travaux et démolitions diverses
- Les mesures compensatoires environnementales
- Le coût de la signalisation et des équipements
- Les aménagements paysagers

Et spécifiquement pour le scénario de projet autoroutier :

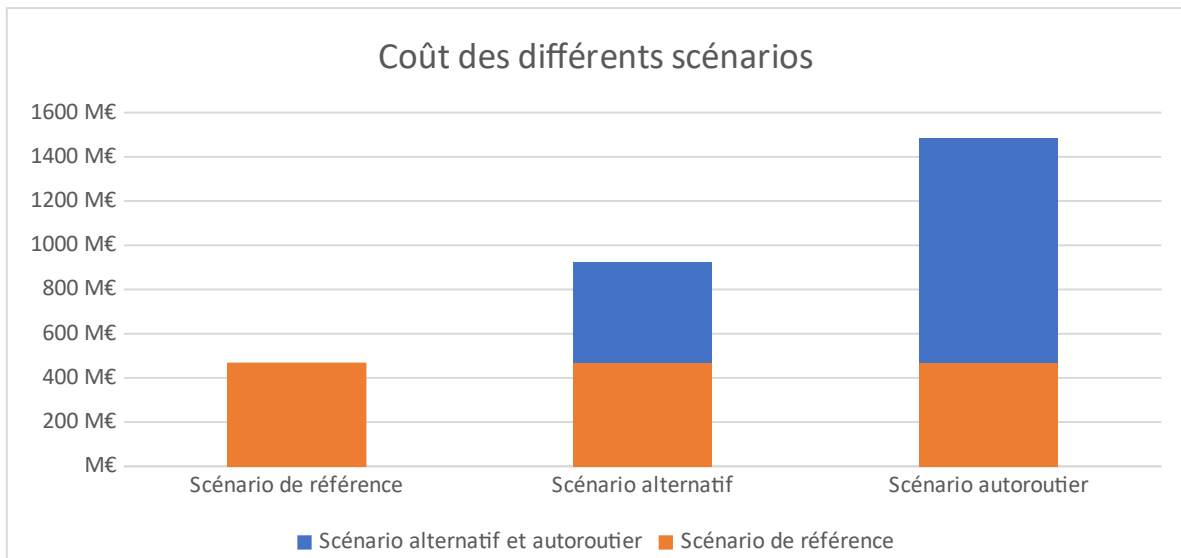
- Les équipements pour péages (free flow)
- Les aires de repos et de service
- Les centres d'entretien

Les prix unitaires sont basés sur des opérations routières similaires, et ont été actualisés sur la base de l'indice TP01 pour obtenir la valeur 2019 (date à laquelle les estimations ont été effectuées).

Montant des estimations prévisionnelles

Le tableau ci-après récapitule le montant des estimations pour chaque scénario d'aménagement

	Scénario de référence	Scénario alternatif	Scénario autoroutier
Longueur bidirectionnelle (km)	70,5	37	0
Longueur 2x1 voies (km)	8	8	2
Longueur 2x2 voies (km)	31,5	64,5	108
Coût d'investissement HT	322,5 M€ (389 M€ avec RN520)	375 M€	853 M€
Coût d'investissement TTC	387 M€ (467 M€ avec RN520)	450 M€	1 014 M€



Note : Les aménagements CPER étant réutilisés dans le cadre du scénario autoroutier et du scénario alternatif, l'investissement lié à la construction du scénario de référence est nécessairement réalisé pour permettre la conception des deux autres scénarios