



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Projet d'autoroute Poitiers-Limoges

L'essentiel du projet

Le constat : une liaison insatisfaisante

Sur 110 km, la RN147 relie deux anciennes capitales régionales désormais intégrées à la région Nouvelle-Aquitaine : Poitiers et Limoges.

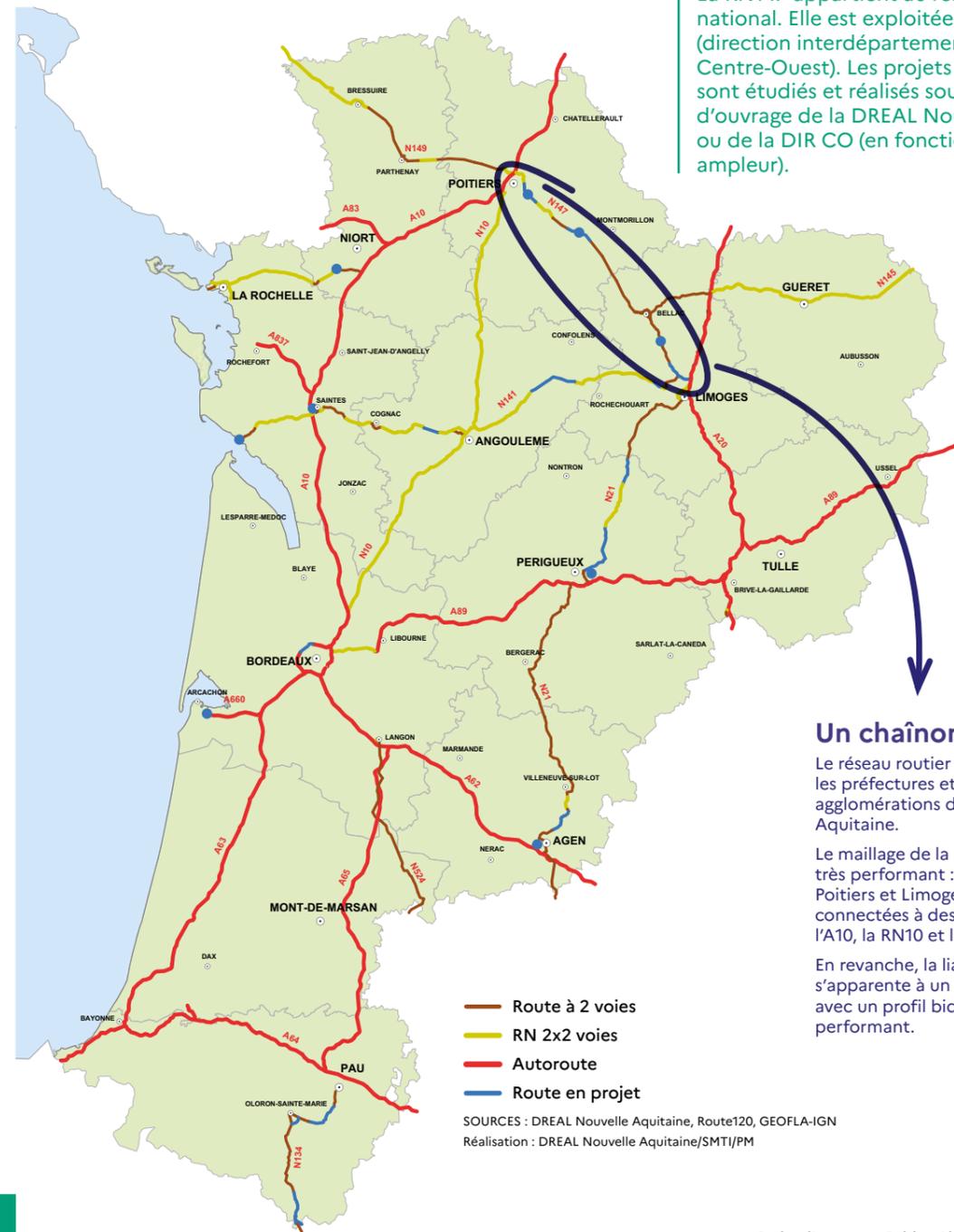
Sur la quasi-totalité de son linéaire, il s'agit d'une route bidirectionnelle (2 voies sans séparateur

central) limitée à 80 km/h. Elle traverse aussi plusieurs bourgs.

Le faible niveau de performance est à l'origine de demandes d'aménagement répétées des acteurs locaux depuis 25 ans.

L'État maître d'ouvrage

La RN147 appartient au réseau routier national. Elle est exploitée par la DIR CO (direction interdépartementale des routes Centre-Ouest). Les projets d'aménagements sont étudiés et réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la DREAL Nouvelle-Aquitaine ou de la DIR CO (en fonction de leur ampleur).



Un chaînon manquant

Le réseau routier national relie les préfectures et les principales agglomérations de la région Nouvelle-Aquitaine.

Le maillage de la région est globalement très performant : les agglomérations de Poitiers et Limoges sont elles-mêmes connectées à des axes majeurs : l'A20, l'A10, la RN10 et la RN141.

En revanche, la liaison Poitiers-Limoges s'apparente à un chaînon manquant, avec un profil bidirectionnel peu performant.

L'objectif : un aménagement global

UNE NOUVELLE APPROCHE

Le constat d'insuffisance étant partagé, il convenait de s'interroger sur la forme et le niveau d'aménagement.

Récemment, l'État a réalisé la déviation de Bellac (2008) et la déviation de Fleuré (2011). Cinq autres projets (voir page 8) sont inscrits dans le **Contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2022**.

Néanmoins, il apparaît que **seul un aménagement global atteindra le niveau de performance souhaité par le territoire**.

Aussi, le ministère des Transports a demandé en 2018 l'examen de la faisabilité technique et économique d'une autoroute entre Limoges et Poitiers. Un comité de concertation a été créé à cet effet.

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

Sur la base de cette étude, l'État a saisi la **Commission nationale du débat public en juillet 2021** en vue de l'organisation d'une concertation publique sur le projet de concession autoroutière.

SOLUTION ENVISAGÉE : UNE AUTOROUTE CONCÉDÉE

Le projet envisagé et soumis à concertation du public est **une autoroute concédée à 2x2 voies*** reliant le sud-est de Poitiers au nord-ouest de Limoges. L'équipement permettrait une circulation à la vitesse maximale de 130 km/h pour les véhicules légers.

La notion d'autoroute concédée englobe à la fois des **caractéristiques techniques et des aspects de financement et d'exploitation**. En effet, le recours à une concession permet d'assurer l'aménagement complet de l'itinéraire dans un délai réduit à l'horizon 2030. Si cette approche est retenue, le concessionnaire aura pour mission la réalisation et l'exploitation de l'autoroute.

Les usagers devront s'acquitter d'un péage. Un itinéraire alternatif gratuit serait cependant maintenu, sous la forme de l'axe historique de la RN147.

* Hors 11 principaux ouvrages d'art

UNE CARACTÉRISTIQUE MAJEURE : L'INTÉGRATION DES SECTIONS DÉJÀ AMÉNAGÉES

Les projets d'aménagement de la RN147 prévus dans le CPER 2015-2022 sont étudiés et réalisés indépendamment du projet d'autoroute.

Cependant, si l'aménagement global de l'itinéraire est confirmé par l'État à l'issue de la concertation, le projet devra reprendre et intégrer les sections déjà aménagées au moment de la construction.

Les surfaces impactées par le projet sont donc réduites, ainsi que le coût global de l'aménagement, dans une **volonté d'optimisation des investissements déjà réalisés par l'État**.

La concertation préalable du public



Le 1^{er} septembre 2021, la Commission nationale du débat public a décidé de l'organisation d'une concertation préalable au titre de l'article L.121-9 du Code de l'Environnement.

3 garants indépendants sont nommés pour suivre la concertation : Kasia Czora, Sylvie Haudebourg et Jean-Daniel Vazelle.

La concertation se déroulera du 4 janvier au 20 mars 2022. Un mois après la fin de la concertation, les garants rendront public leur bilan. Le maître d'ouvrage disposera ensuite de deux mois pour faire connaître les enseignements tirés de cette concertation.

Le contexte territorial

DÉMOGRAPHIE

Le périmètre d'études regroupe environ **823 000 personnes** (INSEE 2016). Près de la moitié de cette population réside dans les deux communautés urbaines : 208 700 habitants pour Limoges Métropole et 189 850 pour le Grand Poitiers, auxquels il convient d'ajouter les 85 000 habitants de l'agglomération de Châtelleraut.

Entre ces deux communautés urbaines, la RN147 traverse quatre intercommunalités.

Un phénomène de périurbanisation s'opère depuis 15 ans. Tandis que la population des villes-centres de Poitiers et Limoges stagne, leur périphérie connaît une forte croissance démographique. Ce phénomène accroît la demande de transport et renforce l'usage de la route. Les territoires les plus ruraux, à la frontière de la Vienne et la Haute-Vienne, connaissent une stagnation, voire une baisse de leur population.

ÉCONOMIE

Les agglomérations de Poitiers et Limoges concentrent **60 % des emplois** du périmètre d'étude (pour 48 % de la population). De nombreux employés s'y rendent chaque jour pour travailler.

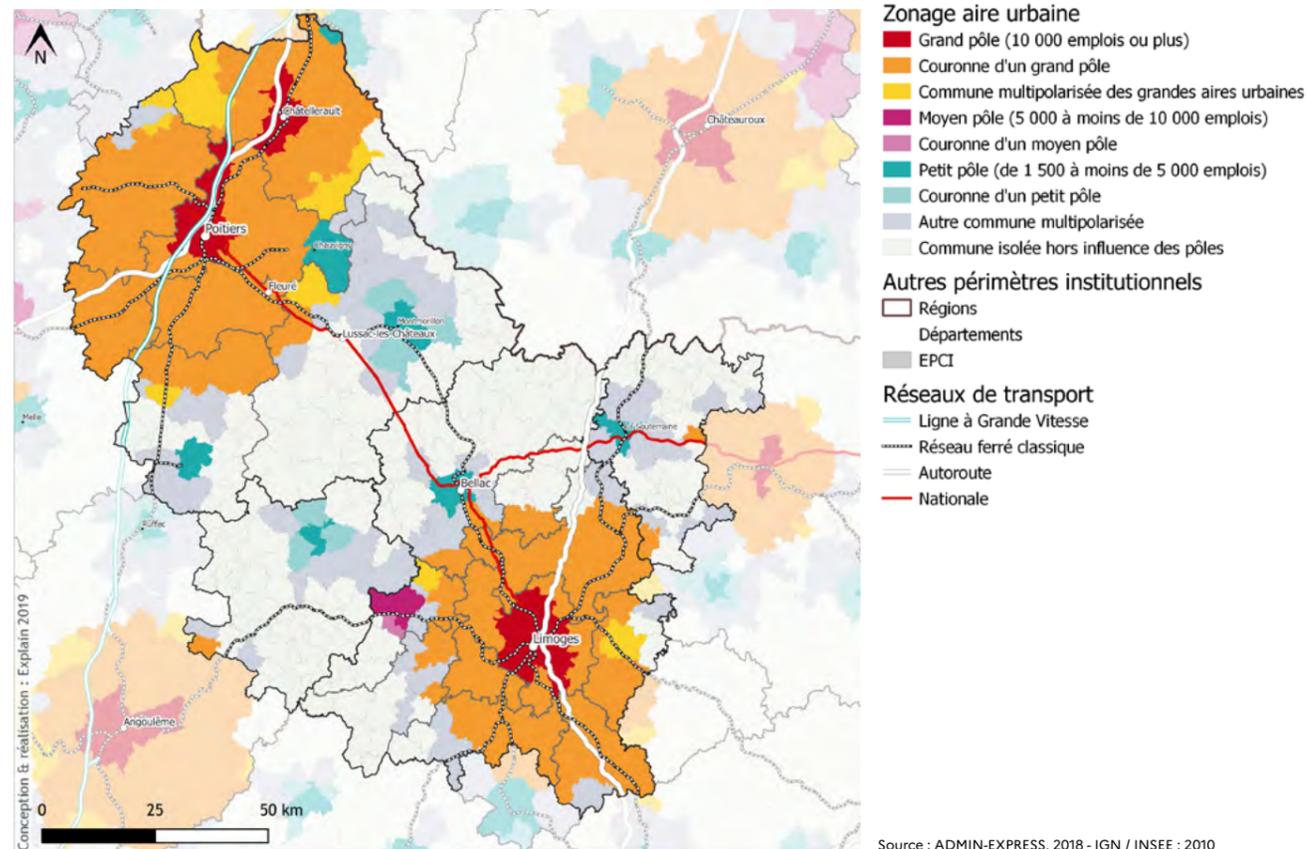
Les deux agglomérations connaissent actuellement des trajectoires opposées : depuis la crise de 2008, Limoges peine à retrouver un dynamisme et dépend fortement de l'emploi public ; Poitiers bénéficie de la mise en service de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux en 2016 pour attirer des actifs qualifiés.

AGRICULTURE

De Poitiers vers Limoges, la RN147 traverse **quatre zones agricoles distinctes** : d'abord des plaines de grande production céréalière, puis de la polyculture au sud de la Vienne ; la Haute-Vienne est un territoire d'élevage, d'abord d'ovins et caprins puis de bovins autour de Limoges.

Depuis 30 ans, le territoire connaît une **baisse continue de sa surface agricole**, et particulièrement des terres en herbe. Cette tendance s'accompagne d'une augmentation de la taille moyenne des exploitations.

Zonage en aire urbaine de l'INSEE



Château de Nieul et ses abords

CADRE DE VIE

Dans son tracé actuel, la RN147 traverse sept agglomérations de différentes tailles, du nord au sud : Mignaloux-Beauvoir, Lhommaizé, Lussac-les-Châteaux, Moulismes, Saint-Bonnet de Bellac, Berneuil, Hameau de Conore à Peyrilhac.

Cette situation a un impact négatif sur la qualité de l'air et l'environnement sonore. Les études montrent que 1 000 personnes sont exposées à des niveaux sonores dépassant le seuil recommandé de 68 dB(A)Lden*.

MILIEU NATUREL



Bouvreuil pivoine

Alors qu'aucune variante de tracé n'est encore confirmée, les incidences directes et indirectes du projet pourraient concerner **trois zones Natura 2000 et une dizaine de zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique**.

Plusieurs zones humides ainsi que des espèces (flore et faune) d'intérêt sont également identifiées. Leur densité est particulièrement importante sur la partie médiane du tracé, entre Saint-Maurice La Souterraine et Bellac, puis sur la partie sud entre Berneuil et Limoges.

MILIEU PHYSIQUE

Le tracé envisagé est susceptible d'intercepter plusieurs cours d'eau. Parmi ceux-ci, la Vienne et la Gartempe présentent des enjeux très forts.

Dans la région de Lussac-les-Châteaux, des périmètres de captage d'eau et des installations classées induisent une vigilance particulière.

Autour de Berneuil et Chamboret, la nature instable des sols pourrait justifier des mesures adaptées.

PAYSAGES ET PATRIMOINE

Sept unités paysagères se distinguent du nord au sud. Au départ de Poitiers, la RN147 traverse d'abord des plaines et plateaux marqués par les activités industrielles et agricoles. Dans la Haute-Vienne, le paysage se fait plus boisé (bocages, forêts) et plus accidenté (îlots montagneux). La réalisation d'une infrastructure routière aurait nécessairement des effets différents dans ces sept unités.

La zone d'étude compte **un site classé** : le Château de Nieul et ses abords (87). À cela s'ajoutent **onze sites inscrits**. La préservation des bâtis exceptionnels et la limitation des covisibilités sont des enjeux majeurs des projets routiers.

* dB(A)Lden : Le dB(A), aussi connu comme « décibel » est l'unité de référence pour la mesure du volume sonore. L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée. Il prend en compte la sensibilité accrue au bruit le soir et la nuit.

Se déplacer entre Poitiers et Limoges

LA LIAISON FERROVIAIRE

Poitiers et Limoges sont reliés par la ligne TER n°24. À voie unique, elle dessert 9 gares et propose **sept allers-retours quotidiens**.

On y dénombre **210 000 voyageurs par an**.

MAUVAIS ÉTAT ET PERTE DE VITESSE

En 2017, un audit de SNCF Réseau conclut à l'état pré-occupant de la ligne, source de perte de régularité pour les voyageurs. Aujourd'hui, le temps de trajet oscille **entre 1h51 et 2h38** en fonction du nombre de gares desservies.

SNCF Réseau réalise en 2021 des investissements pour maintenir l'état de la ligne, dans l'attente d'une régénération complète qui devrait être finalisée en 2027.

LGV : PROJET ANNULÉ EN 2016

Alors que Poitiers bénéficie d'un arrêt sur la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, SNCF Réseau (ex-RFF) a étudié le désenclavement ferroviaire de Limoges par la réalisation d'un barreau LGV entre les deux anciennes capitales régionales. **En 2016, l'annulation de la déclaration d'utilité publique par le Conseil d'État** a mis fin au projet et obligé les acteurs locaux à repenser la stratégie de désenclavement de Limoges.

LA LIAISON PAR AUTOBUS

En 2021, il n'existait plus de liaison directe par bus entre les deux métropoles. Les lignes opérées par la Région Nouvelle-Aquitaine et par le Grand Poitiers ne couvrent que des fractions de l'itinéraire, avec des fréquences faibles.



Gare de Lussac-les-Châteaux

Quelles perspectives d'évolution ?

L'arrêt du projet de barreau LGV entre Poitiers et Limoges a donné lieu au rapport Delebarre sur le désenclavement de Limoges. Celui-ci préconise notamment de moderniser la ligne ferroviaire existante et d'aménager la RN147 sur les portions recevant le plus de trafic.

En 2025/2026, des travaux de régénération pour un montant de 68 M€ sont programmés. Ils sont cofinancés par l'État, SNCF et la Région. Les réflexions actuelles s'orientent vers la mise en place de trains « semi-directs » et « omnibus » desservant 12 gares.

Vitesse moyenne de l'itinéraire



LES CONDITIONS ACTUELLES DE DÉPLACEMENTS SUR L'AXE RN147

UN TEMPS DE TRAJET TRÈS LONG

Du centre de Poitiers à celui de Limoges, **il faut compter en moyenne 2h04 pour parcourir 125 km, soit une vitesse moyenne de 60 km/h**. Aucun autre itinéraire entre des préfectures de Nouvelle-Aquitaine n'est aussi lent (voir graphique ci-dessous).

Plusieurs facteurs expliquent cette lenteur :

- la vitesse maximale autorisée de 80 km/h ;
- plusieurs traversées de bourgs à 50 km/h ;
- des difficultés à dépasser les véhicules lents, avec peu de créneaux prévus à cet effet.

UN TRAFIC MODÉRÉ MAIS IRRÉGULIER

Le trafic sur la RN147 oscille **entre 6 600 et 10 700 véhicules/jour** (deux sens cumulés) selon les sections. Ce niveau modéré s'accompagne néanmoins de pointes le matin et le soir, notamment à l'entrée sud-est de Poitiers, et peut générer un trafic parasite sur des voies secondaires.

UNE ACCIDENTOLOGIE ÉLEVÉE

À distance parcourue égale, **la RN147 génère trois fois plus d'accidents que la RN141 ou la RN145**. Si ces accidents sont proportionnellement un peu moins graves, l'accidentologie de l'axe n'en est pas moins préoccupante.

Sur les cinq années d'analyse, 126 accidents étaient recensés, avec une concentration très élevée au nord de Fleuré et autour de Bellac.

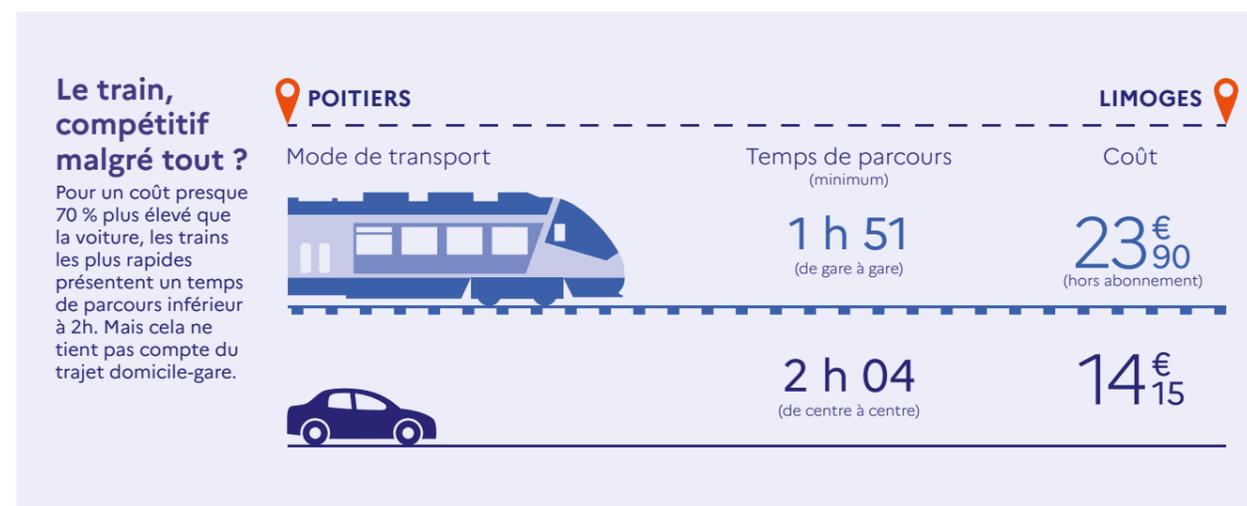


ITINÉRAIRES CONCURRENTIELS

En raison des difficultés de circulation sur la RN147, des automobilistes sont tentés d'emprunter d'autres chemins entre Poitiers et Limoges. Le temps de trajet via la RD741 et la RN141 est identique, voire plus performant en conditions dégradées.

Cette situation a pour conséquence un report de trafic sur des axes inadaptés à des flux de déplacements importants.

Résorber les trafics opportunistes est aussi un enjeu du projet de concession autoroutière.



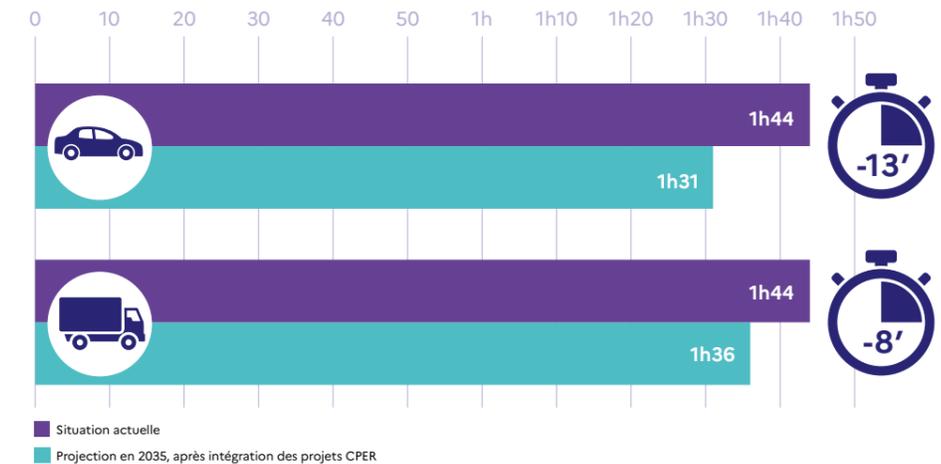
Les travaux et projets d'aménagement sur l'itinéraire Poitiers-Limoges



* entre l'échangeur RN520 de Couzeix au sud et l'échangeur liaison nord-est de Mignaloux au nord

Projet	Description	Début des travaux	Coût
Aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers	Création d'une nouvelle voie de 9 à 15 km entre la déviation de Fleuré et la liaison nord-est de Poitiers.	À définir	De 79 à 172 M€ TTC
Déviations de Lussac-les-Châteaux	Aménagement d'une déviation de 8 km à 2x1 voie avec créneaux de dépassement	2022	143 M€ TTC
Aménagement de créneaux de dépassement entre Limoges et Bellac	Aménagement de deux créneaux de dépassement (vitesse de 110 km/h) de 1,7 km chacun à Berneuil et Chamboret.	2022	14 M€ TTC
Aménagement à 2x2 voies au nord de Limoges	Création d'une route à 2x2 voies de 6,5 km entre la RN520 et Nieul, avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h.	2023	100 M€ TTC environ
Aménagement à 2x2 voies de la RN520	Mise à 2x2 voies (vitesse de 90 km/h) de la section de la RN520 située entre l'A20 et le raccordement à la future RN147.	2026	80 M€ TTC environ

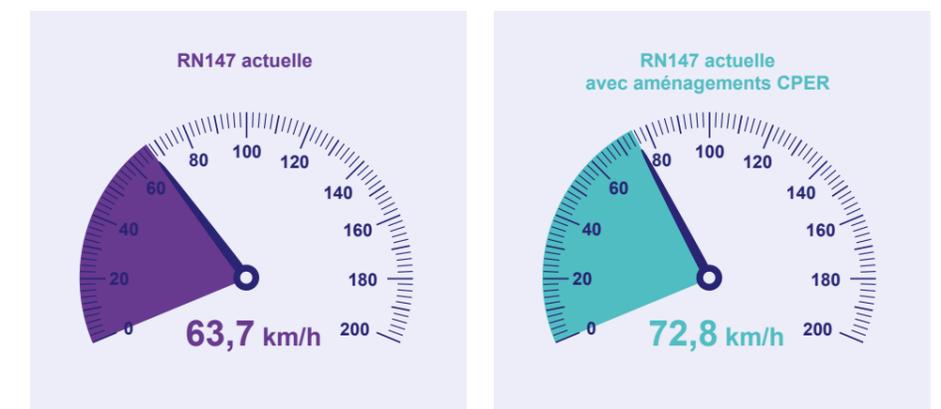
Évolution des temps de parcours sur la RN147 après intégrations des projets CPER



Un gain significatif

La réalisation des cinq opérations prévues au CPER permettra d'augmenter la vitesse moyenne de presque 10 km/h. L'itinéraire restera néanmoins plus lent que la plupart des liaisons présentées en page 7.

Vitesse moyenne de rocade à rocade, sur l'axe Poitiers-Limoges selon les configurations



Le scénario autoroutier

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET AUTOROUTIER

UN AXE AUTOROUTIER À 2X2 VOIES

Le projet envisagé est un axe autoroutier continu de 110,4 km, avec une vitesse maximale de 130 km/h. Il serait interdit aux véhicules lents.

DES OUVRAGES D'ART À 2X1 VOIE

Seules exceptions à ces caractéristiques autoroutières, les ouvrages d'art les plus longs seraient réalisés ou maintenus à 2x1 voie, avec une vitesse de 90 km/h. Ce choix permettrait une économie de 44 M€ en dégradant le service de manière minimale et en réduisant les impacts environnementaux.

UN SYSTÈME DE PÉAGE FERMÉ EN « FLUX LIBRE »

On appelle « fermés » des péages dont le coût d'usage est proportionnel à la distance parcourue. Ce principe, le plus courant en France, serait appliqué ici. Le système en flux libre élimine les barrières de péage en proposant un système de portique (photo ci-dessous). La circulation est ainsi plus fluide et plus rapide, tandis que les impacts environnementaux et le coût d'investissement sont réduits.



Estimation du coût du péage :

14€^{TTC}

(Véhicules légers)

Exemple de portique de péage en flux libre

Mise en service envisagée	
HORIZON 2030	
2022	concertation publique
2022 - 2025	études d'opportunité et études préalables, enquête publique, déclaration d'utilité publique
Après 2025	appel d'offres de concession études de conception et réalisation des travaux

8 ÉCHANGEURS ENVISAGÉS

Le projet prévoit huit échangeurs, représentés sur le schéma en page ci-contre.

ITINÉRAIRE DE SUBSTITUTION ET RESTRICTIONS DE CIRCULATION

Les usagers, s'ils ne veulent pas payer le péage, pourront circuler sur l'axe historique de la RN147 (axe actuel à l'exception des déviations de Bellac et Fleuré). Cependant, les poids lourds de plus de 7,5 tonnes ne seraient pas autorisés (sauf desserte locale) à utiliser cet axe de substitution, afin de prévenir les nuisances aux riverains de l'axe.

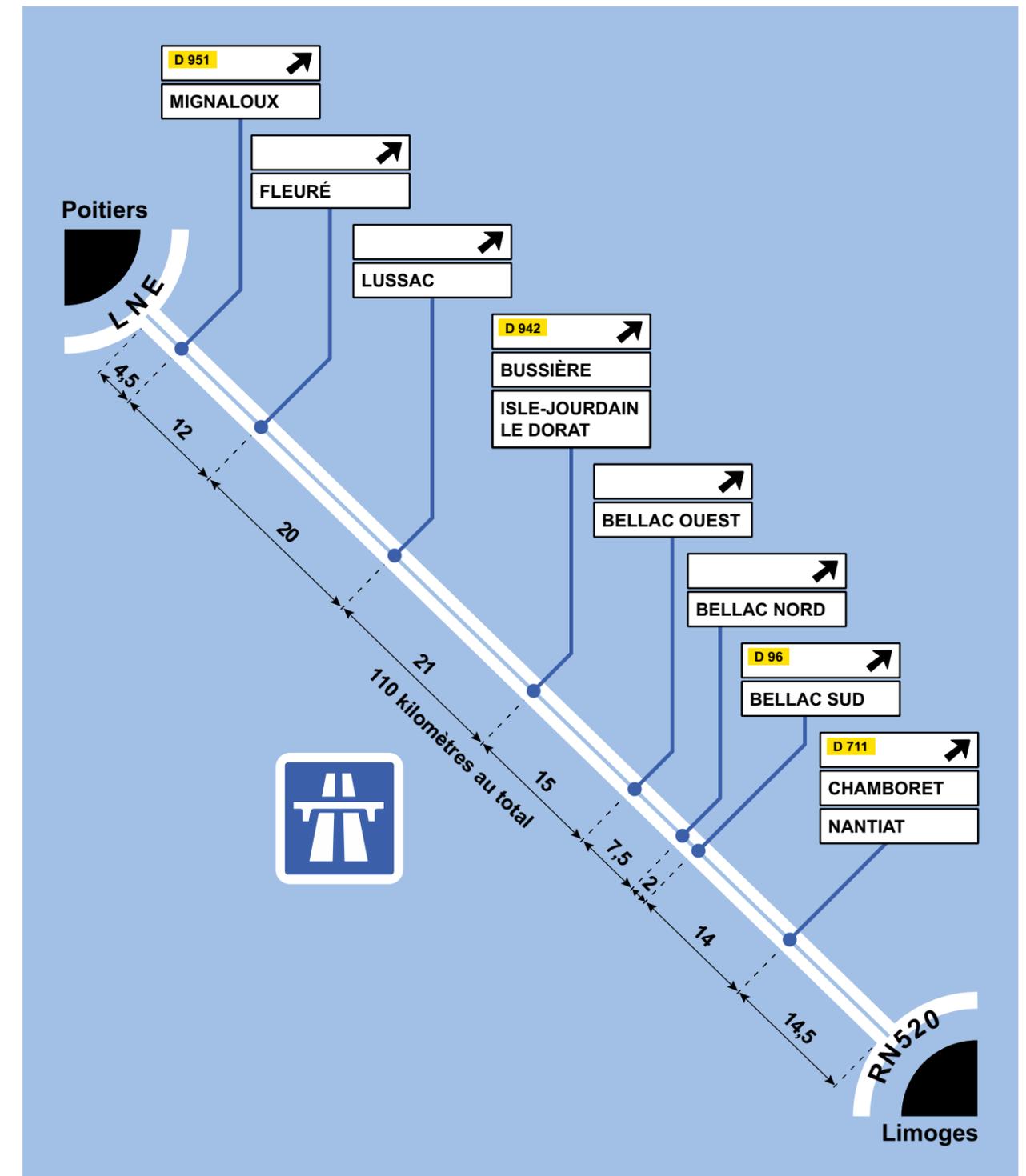
UN COÛT DE 1 014 M€ TTC

Le projet est estimé à 853 M€₂₀₂₀ HT, soit **1 014 M€ TTC**. En fonction des coûts d'investissement, il pourrait varier de 823 à 1 208 M€ TTC.

Ce montant inclut les coûts d'investissement pour mettre au référentiel autoroutier les sections dont l'aménagement est réalisé ou prévu au CPER 2015-2022 et présentées en page précédente. Il comprend une estimation de 20 M€ pour les mesures permettant d'éviter, réduire et compenser les effets du projet sur l'environnement.

L'État et les collectivités territoriales apportent par une subvention d'équilibre le complément à l'investissement pris en charge par le concessionnaire. Elle pourrait varier entre 449 et 771 M€ selon les hypothèses.

Hypothèse de répartition des huit échangeurs le long de l'autoroute

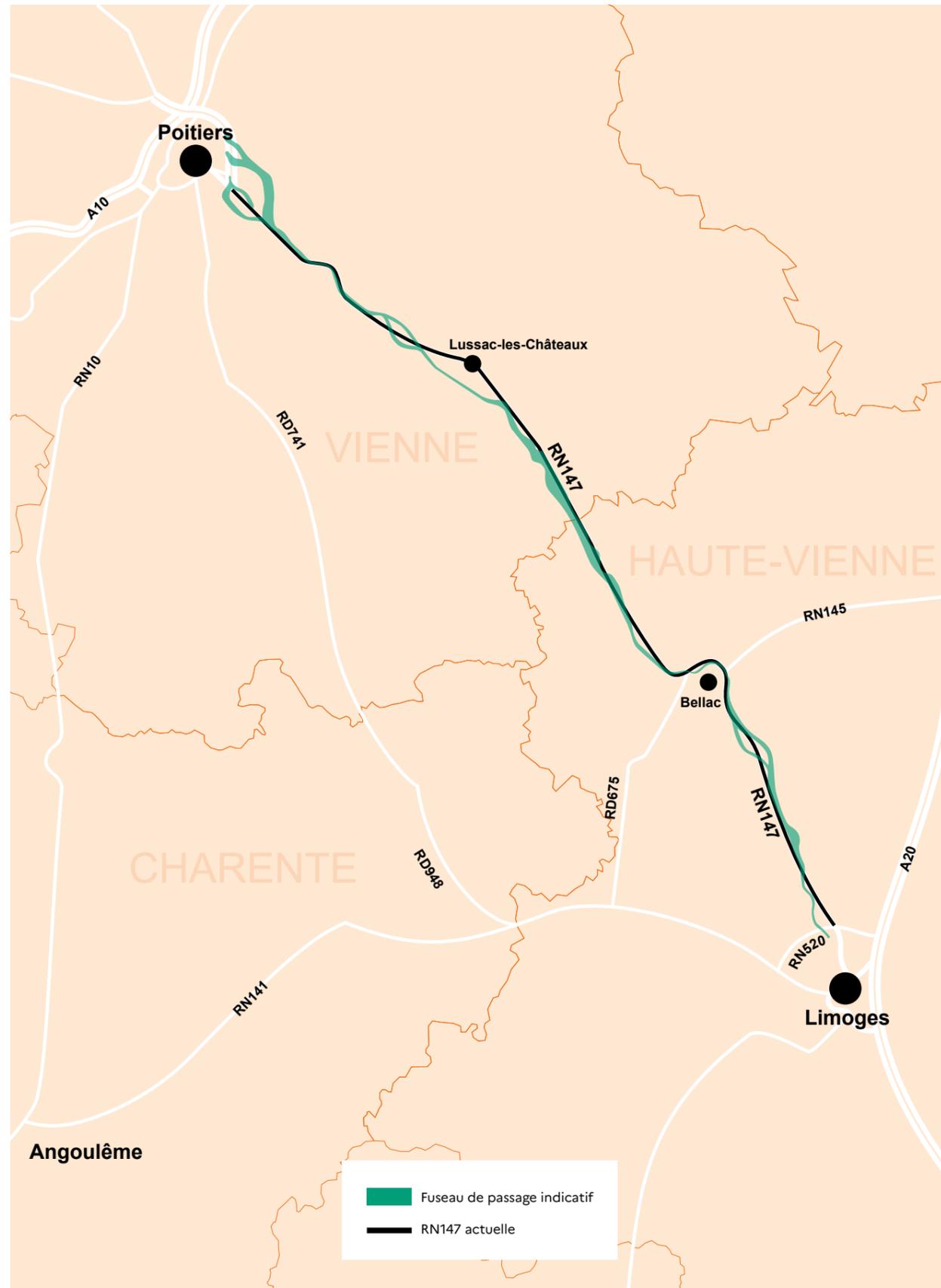


UNE RENTABILITÉ CHIFFRÉE

À partir de diverses hypothèses, et notamment de variations du coût du péage, les services de l'État ont établi des modèles de trafic. Ceux-ci ont permis de mesurer son intérêt pour la collectivité, chiffré par la « valeur actualisée nette socio-économique » (VAN). La VAN

prend en compte les coûts et retombées financières intégrant la monétarisation des effets sur la sécurité, le bruit routier et la pollution de l'air. Le projet d'autoroute bénéficie d'une VAN estimée 172 M€ à l'horizon 2070, selon les conditions de financement actuelles. Elle pourrait varier entre +381 et -39 M€ selon les hypothèses.

Le fuseau de passage possible pour l'autoroute



LES EFFETS DE L'AUTOROUTE

UN GAIN DE TEMPS DE PLUS DE 50 MINUTES

Un aménagement autoroutier complet placerait **Limoges à 53 minutes de Poitiers en voiture**. La vitesse moyenne sur la RN147 dépasserait alors 120 km/h.

De centre à centre, la vitesse moyenne atteindrait 101 km/h, ce qui en ferait l'itinéraire le plus performant de la région.

Pour les poids lourds, limités à 110 km/h sur autoroute, **le gain de temps approcherait une demi-heure** par rapport à la situation actuelle.

UNE NETTE AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le passage à 2x2 voies sécurise les dépassements et permet de **diviser par trois le nombre d'accidents**.

LA RÉPARTITION DU TRAFIC

Les modélisations montrent que l'autoroute capterait un peu plus de la moitié des véhicules légers et plus de 70 % des poids lourds.

L'ÉTALEMENT URBAIN : UN RISQUE À ENDIGUER

L'autoroute raccourcit les trajets domicile-travail, ce qui pourrait faire apparaître de nouvelles zones d'habitations à proximité des échangeurs. Cet effet peut être anticipé au travers des plans locaux d'urbanisme (PLU).

LA CONSOMMATION DE SURFACES AGRICOLES ET SYLVIQUES

Cause de morcellement et de segmentation des exploitations, la réalisation du projet sur des surfaces agricoles ne doit pas mettre en péril les filières locales. L'État étudiera la possibilité d'aménagements fonciers et les impacts sur l'économie agricole.

DES MÉTROPOLIS PLUS PROCHES

Le rapprochement de Limoges et Poitiers pourrait donner lieu à des synergies entre agglomérations.

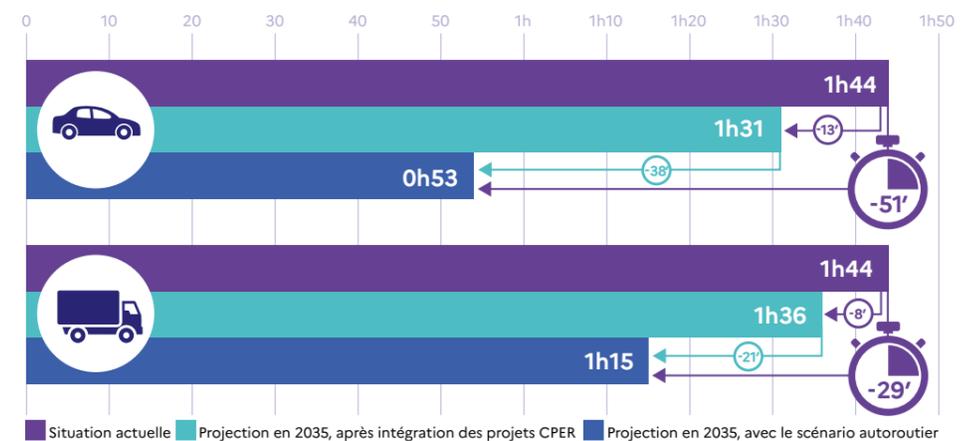
UN MEILLEUR CADRE DE VIE POUR LES RIVERAINS

L'autoroute permettrait d'éloigner une partie des véhicules des agglomérations actuellement traversées, avec pour effet **de diminuer la pollution de l'air et le bruit**. Cependant, il conviendrait de veiller à limiter les nuisances nouvelles pour des habitations situées dans le fuseau étudié pour le tracé en site neuf.

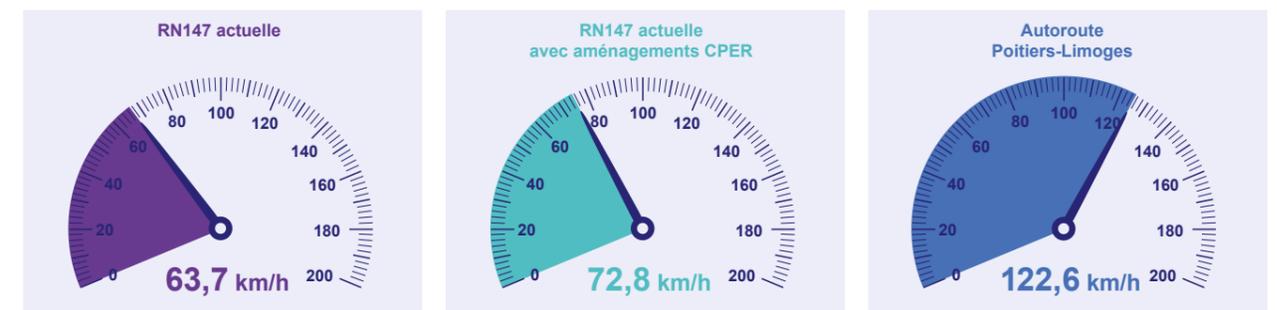
DES IMPACTS POTENTIELS SUR L'ENVIRONNEMENT À IDENTIFIER ET À TRAITER

De manière générale, la création d'une route a pour effet potentiel d'imperméabiliser les sols, de détruire et segmenter les habitats naturels, d'altérer les paysages... En l'absence de tracé défini à ce stade des études, les effets du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures d'accompagnement, ne pourront être précisés qu'au cours des étapes ultérieures.

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



Vitesse moyenne de rocade à rocade, sur l'axe Poitiers-Limoges selon les configurations



Le scénario d'aménagement alternatif

POURQUOI UN SCÉNARIO ALTERNATIF ?

Pour l'État, dans l'hypothèse où l'autoroute ne se réaliserait pas, la seule mise en œuvre des opérations prévues au CPER 2015-2022 serait insuffisante.

Dès lors, un scénario alternatif a été défini afin de proposer un aménagement de la RN147 répondant aux trois priorités des territoires :

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

3 SECTIONS À DISTINGUER

LE PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DE POITIERS

Le tracé neuf réalisé dans cette section aboutirait à un itinéraire à haut niveau de service sur 34,2 km. Entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux, la mise à 2x2 voies permettra une vitesse maximale de 110 km/h. La déviation de Lussac-les-Châteaux, inscrite au CPER, resterait aménagée à 2x1 voie avec une vitesse limite autorisée de 90 km/h. L'axe actuel serait conservé pour permettre la desserte des bourgs et la circulation des usagers non autorisés sur la voie rapide.

Sans péage

Le scénario alternatif serait financé et exploité uniquement sur fonds publics. L'itinéraire serait sans péage.

LA ZONE CENTRALE

Entre Lussac et Bellac, sur 30,3 km, le trafic projeté est plus faible et ne justifierait pas d'aménagement nouveau.

LA PÉRIMÈTRE D'ATTRACTIVITÉ DE LIMOGES

Sur cette portion de 42,9 km, des tracés neufs permettraient à terme une continuité à 2x2 voies (110 km/h), à l'exception d'une section de 6,3 km autour de Berneuil. Le scénario alternatif prévoirait également la sécurisation de la déviation de Bellac.

UN COÛT DE 450 M€ TTC

Le coût estimé atteint 450 M€ TTC, ce qui correspond au montant de la subvention d'équilibre du projet d'autoroute. En d'autres termes, les deux projets auraient sensiblement le même poids sur les finances publiques.

Ce montant n'inclut pas la mobilisation des financements pour la réalisation des aménagements déjà inscrits au CPER 2015-2022, pour un montant de 310 M€ TTC.

UNE VAN NÉGATIVE

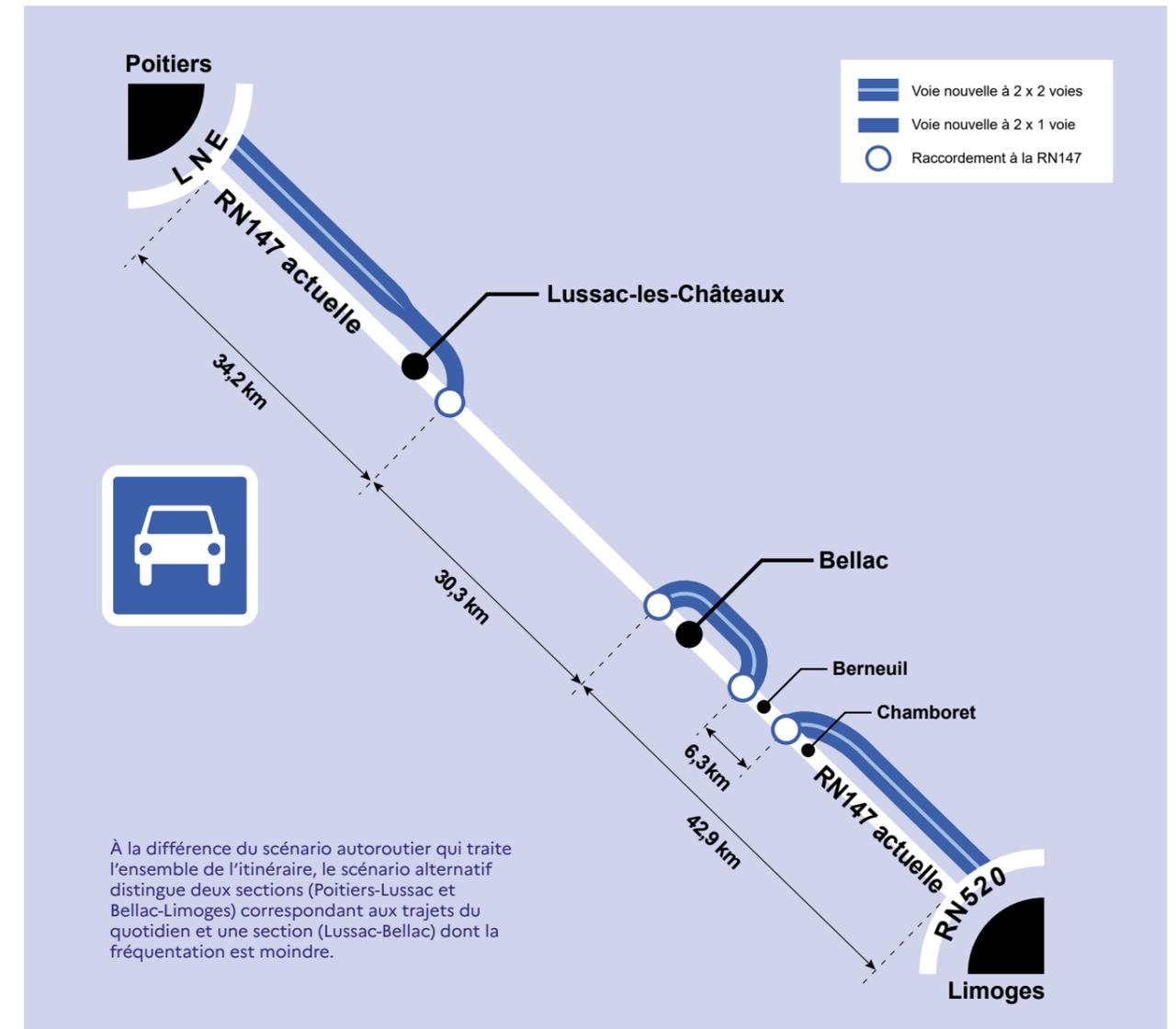
La valeur actualisée nette (VAN) permettant de mesurer la rentabilité socio-économique du projet est négative : - 175 M€. Autrement dit, les gains de temps et l'amélioration de la sécurité ne suffisent pas à compenser les coûts d'investissement du projet.



Mise en service complète
2035

Les différentes sections seraient réalisées et mises en service progressivement à partir de 2030.

Représentation schématique du scénario alternatif



EFFETS DU SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT ALTERNATIF

GAIN DE TEMPS

Avec un aménagement partiel et une vitesse maximale autorisée de 110 km/h sur les sections à 2x2 voies, le scénario alternatif offrirait un gain de temps inférieur au scénario autoroutier :

- 23 minutes de moins par rapport à la situation actuelle ;
- 12 minutes de moins par rapport à la situation après réalisation des aménagements prévus au CPER.

TRAFIC

Par son caractère gratuit, le scénario serait plus attractif que l'autoroute. Ainsi aménagée, la RN147 pourrait attirer 9 500 véhicules/jour entre Poitiers et Lussac et 9 300 entre Bellac et Limoges.

CADRE DE VIE

Le scénario alternatif permettrait de dévier le trafic hors de la grande majorité des agglomérations. De plus, en captant une part plus importante du trafic, il pourrait avoir un impact positif supérieur au scénario autoroutier.

IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Une autoroute et une route express ont des caractéristiques techniques très proches, et par conséquent des effets potentiellement négatifs sur l'environnement quasiment identiques.

L'impact environnemental global du scénario alternatif serait néanmoins plus faible, dans la mesure où certaines sections ne seraient pas aménagées. Les contraintes de conception un peu moins fortes qu'une autoroute pourraient aussi permettre des optimisations.

Analyse comparée des scénarios

	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 Lhommaizé	 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		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					

* Hors opérations prévues au CPER, 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)