

Projet routier Limoges Poitiers Contribution à la concertation publique 10 mars 2022 Peyrat de Bellac

**L'alternative multimodale globale et
réaliste
présentée par les associations suivantes :**

- ▶ ACIDDE, Savigny Vent Debout, Collectif Mignaloux Nord Est, Alternatif 147, Collectif Sèvres-Chantelle,
- ▶ CRI87, Limousin Nature Environnement, Alternatiba 87, Les Amis de la Confédération Paysanne, Terre de Liens, Attac 87, Véli-Vélo, ALDER

Pourquoi multimodale, globale et réaliste ?

D'ici à 2035, l'emballement de la crise climatique et de l'énergie va imposer des contraintes inévitables que nous anticipons :

- ▶ la diminution drastique des transports individuels : baisse des GES (abandon des moteurs thermiques), coût de l'énergie (impossibilité technologique de remplacer le thermique par l'électrique),
--> les solutions doivent être **multimodales** pour optimiser l'impact énergétique des transports et adaptées aux usages de déplacements (70% pendulaires près des agglos, ou 30% au long cours sur Limoges-Poitiers) et pour développer le transport de marchandises par voie ferrée afin d'écartier plus de 50% des camions de la RN147,
- ▶ réaménagement de territoires résilients déjà assez affaiblis par les métropolisations : circuits courts, communications renforcées à l'intérieur des bassins de vie. Toutes les études montrent que l'autoroute accélère la désertification,
--> solutions de desserte **globale** de tous les points du territoire prenant en compte la R N145,
- ▶ la charge des infrastructures de transports va inéluctablement incomber aux collectivités locales (amorcée par la loi 3DS). En 2035 le financement parallèle de deux réseaux routiers concurrents (collectivités locales pour l'entretien d'une RN + subventions d'équilibre pour l'Autoroute, et taxe directe sur les usagers locaux) ne sera pas compatible avec les moyens donnés aux collectivités.
--> solutions **réalistes financièrement**, cadencées et progressives prenant en compte l'effectivité des engagements CPER en cours et préparant ceux à venir.

Liaison



un projet alternatif multimodal



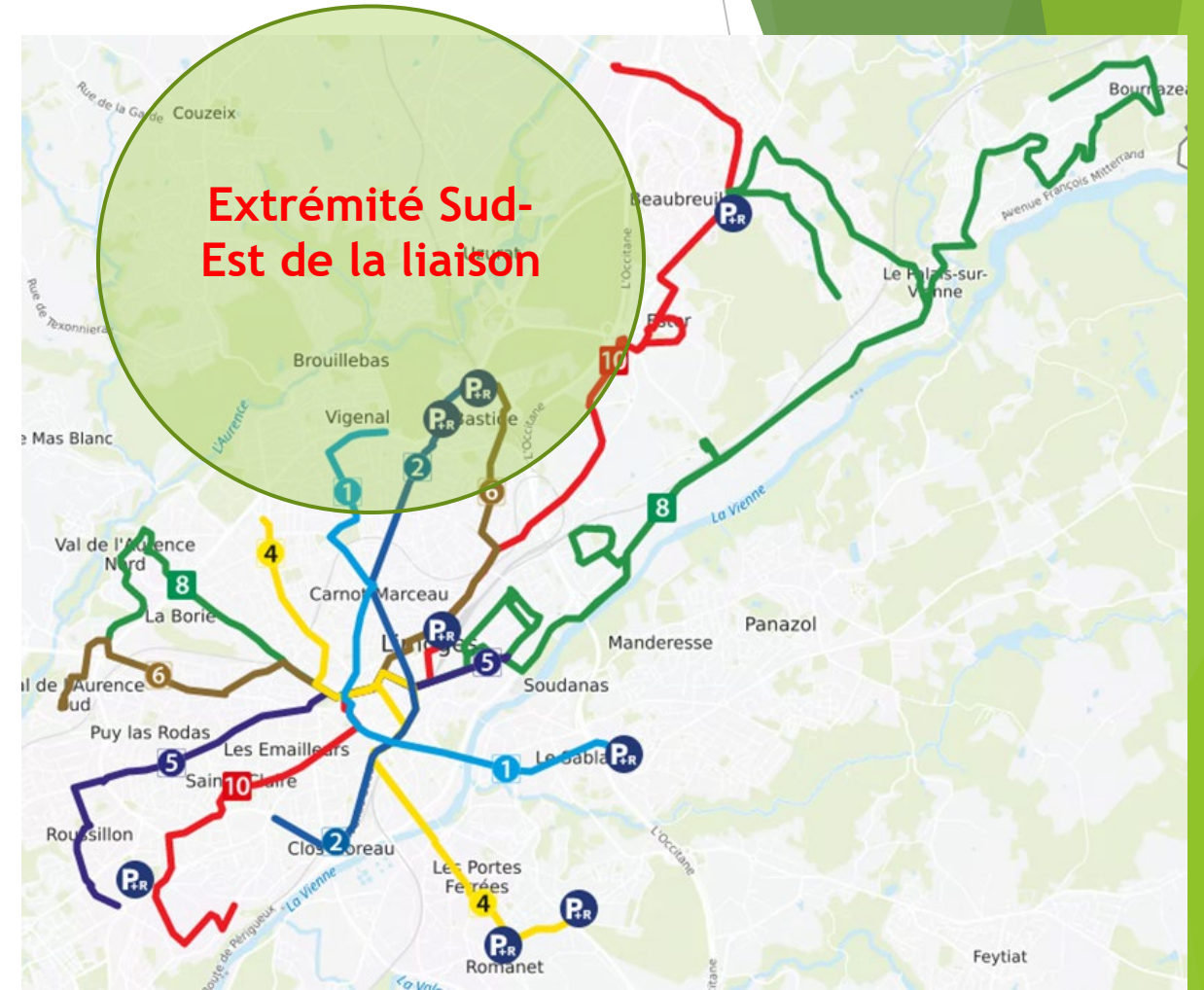
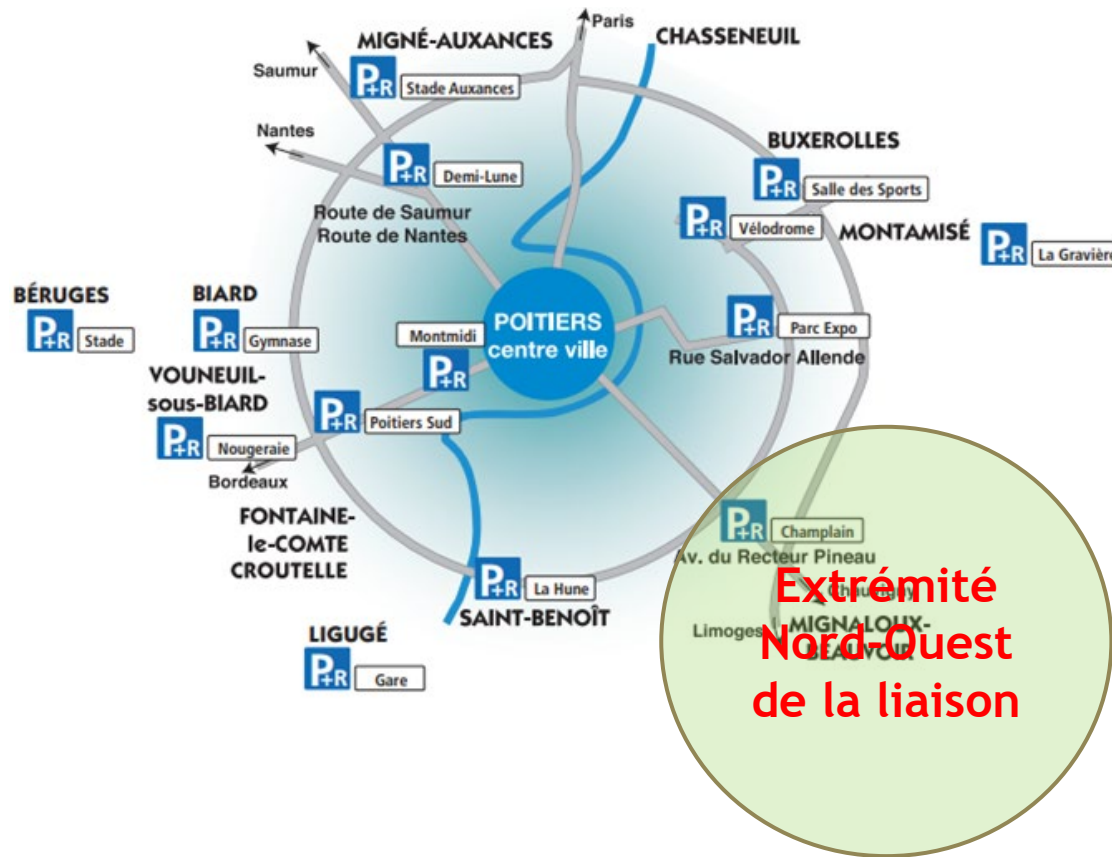
ACIDDE, Alternatif 147, Savigny Vent Debout, Collectif Mignaloux Nord Est, Collectif Sèvres-Chantelle
CRI87, LNE, Alternatiba87, Amis de la Conf87, Terre de lien, Attac87, Véli-Vélo, ALDER

Le co-voiturage :

- ▶ Les données produites par la DREAL montrent que l'engorgement des entrées d'agglomération, est dû pour 70% à des véhicules en flux pendulaire (trajets domicile-travail journalier),
- ▶ la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 donne une place importante au co-voiturage, quelles sont les actions possibles à développer aujourd'hui ?
 - ▶ Incitation réglementaire, fiscale, par les collectivités, par les entreprises ...



Le traitement des extrémités : la multimodalité



L'extrémité limousine (1) :



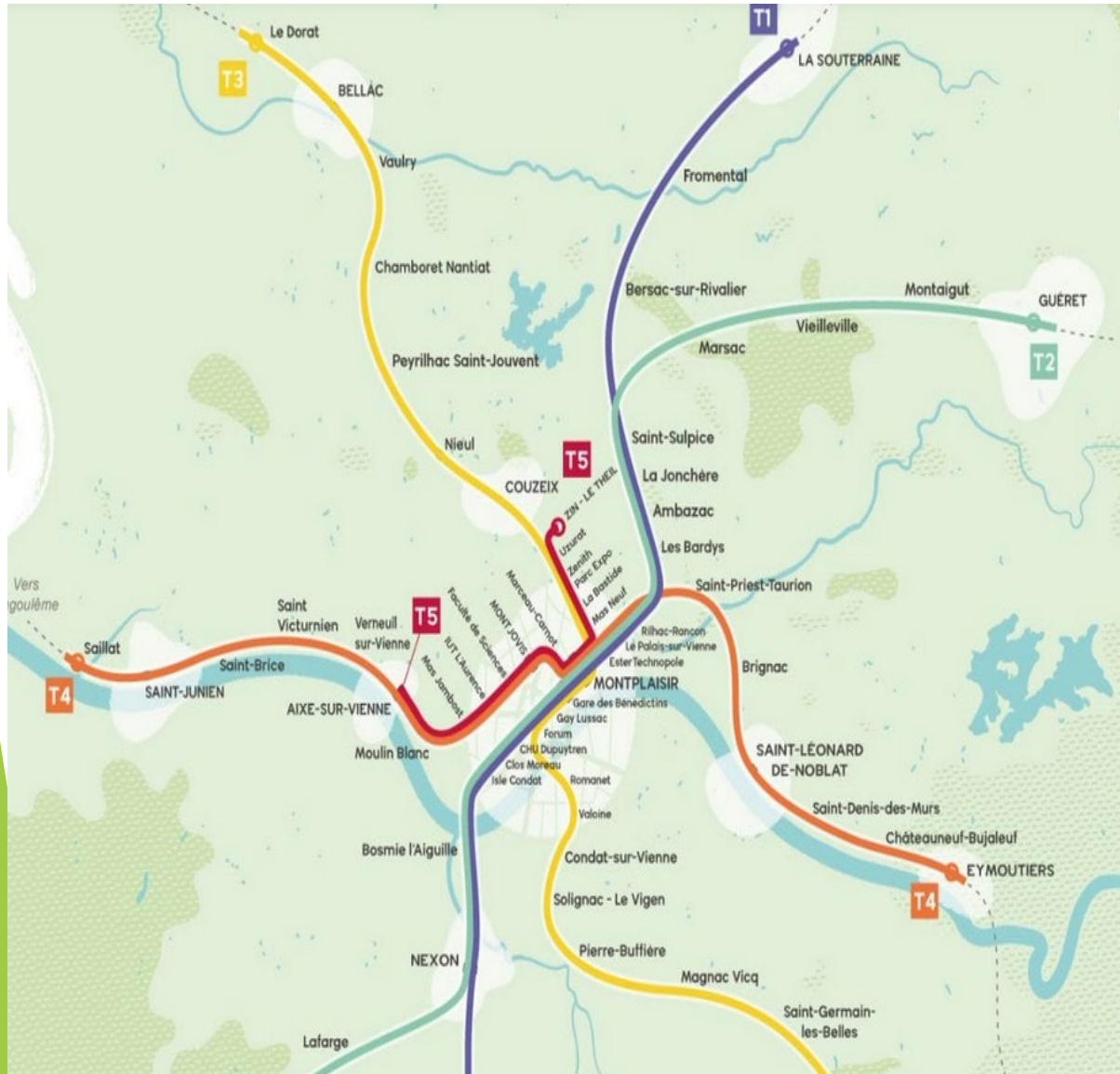
► La démographie de Couzeix est en progression constante, des efforts sont en cours afin de limiter les autosolistes depuis cette commune,

► Cependant la desserte Bus et P+R (Parking Relais) est trop limitée,

Nous proposons davantage de liaison bus jusqu'à la RN520, afin de capter un maximum de flux pendulaire,



L'extrémité limousine (2) :



➤ Nous proposons des liaisons tram-train jusqu'à Bellac, la Souterraine,

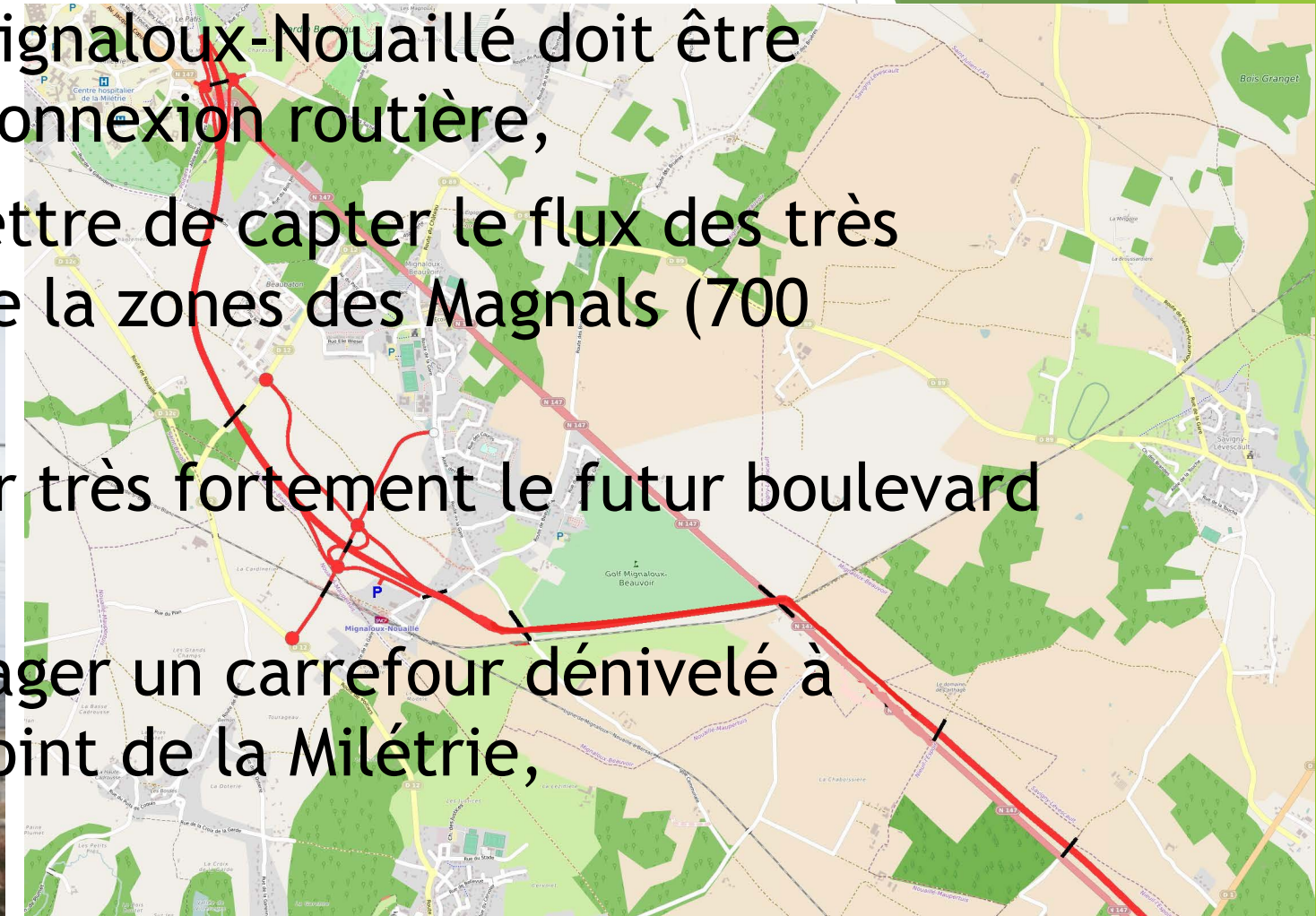
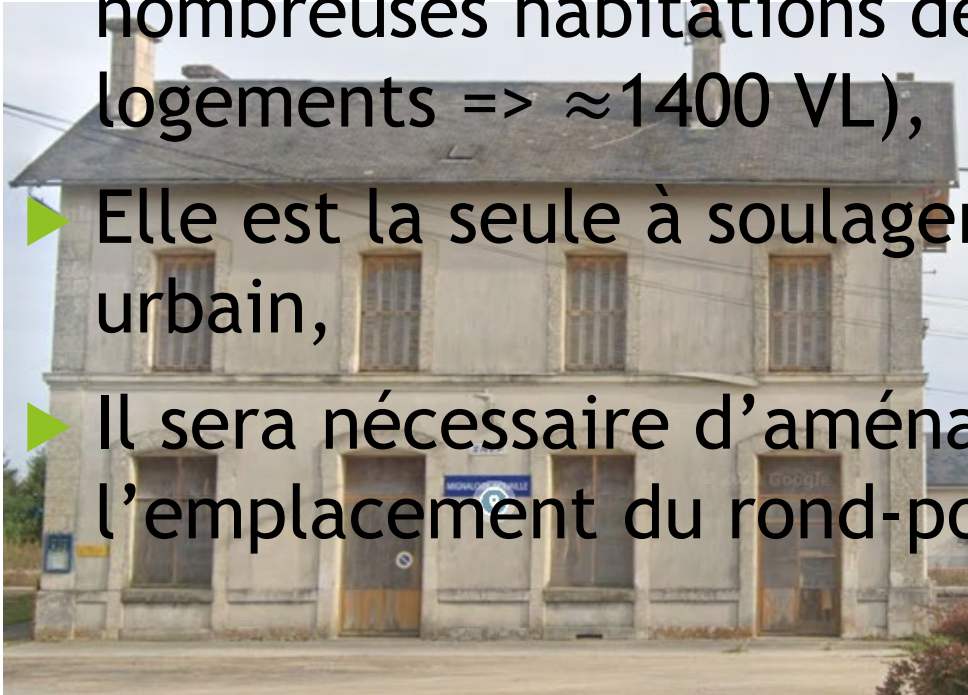
L'extrémité poitevine (1):

- ▶ Si les flux pendulaires sont importants depuis Fleuré, depuis Nouaillé (venant de Gençay), rien n'est prévu pour les capter,
- ▶ Nous proposons des Parkings Relais (P+R) au rond point de la Milétrie, à Nouaillé, à Fleuré avec des liaisons Bus depuis ces communes, par la RD12 et par la RN147,



L'extrémité poitevine (2):

- ▶ La gare multimodale de Mignaloux-Nouaillé doit être intégrée à une véritable connexion routière,
- ▶ Cette connexion va permettre de capter le flux des très nombreuses habitations de la zones des Magnals (700 logements => ≈ 1400 VL),
- ▶ Elle est la seule à soulager très fortement le futur boulevard urbain,
- ▶ Il sera nécessaire d'aménager un carrefour dénivelé à l'emplacement du rond-point de la Milétrie,



Les zones d'attraction des agglomérations structurantes :

- ▶ Chaque métropole draine dans un rayon de près de 40 kms un nombre important d'employés, nous proposons des trains du quotidien, aux multiples arrêts, des omnibus,
- ▶ De Bellac (Le Dorat) à Limoges, avec la création de nouvelles gares en ZI nord, à l'extrémité de la nouvelle ligne 11, ligne tram-train, ...,
- ▶ De Montmorillon à Poitiers, en ayant une desserte la plus locale possible, en ouvrant de nouvelles gares (Fleuré, Nieul l'Espoir, ...),



Les interactions entre les agglomérations structurantes :

- ▶ SNCF va mettre 70M€ pour rénover la voie en 2025/2026,
- ▶ Nous proposons des trains « rapides » avec seulement quelques arrêts afin de réaliser le parcours dans un temps restreint, autour d'1h20, afin de répondre aux besoins des employés, étudiants, personnels hospitaliers effectuant le trajet Poitiers-Limoges,
- ▶ Nous proposons de mettre les cargaisons PL sur des trains de fret,



Nos propositions routières (1):

► Finir la réalisation des aménagements CPER :

- 1) de l'entrée de Poitiers Est, à charge de GP40,
- 2) déviation de Lussac les Châteaux,
- 3) créneaux de dépassement entre Bellac et Limoges,
- 5) passage à 2x2 voies de la RN520, liaison Est-Ouest,

► Annulation de l'aménagement (4) mise à 2x2 voies au Nord de Limoges (économie de 100M€ pour financer le point 5),

► Soit environ 28 km pour 340M€ (cf dossier de concertation p 47),

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 Déviation 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 a 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.

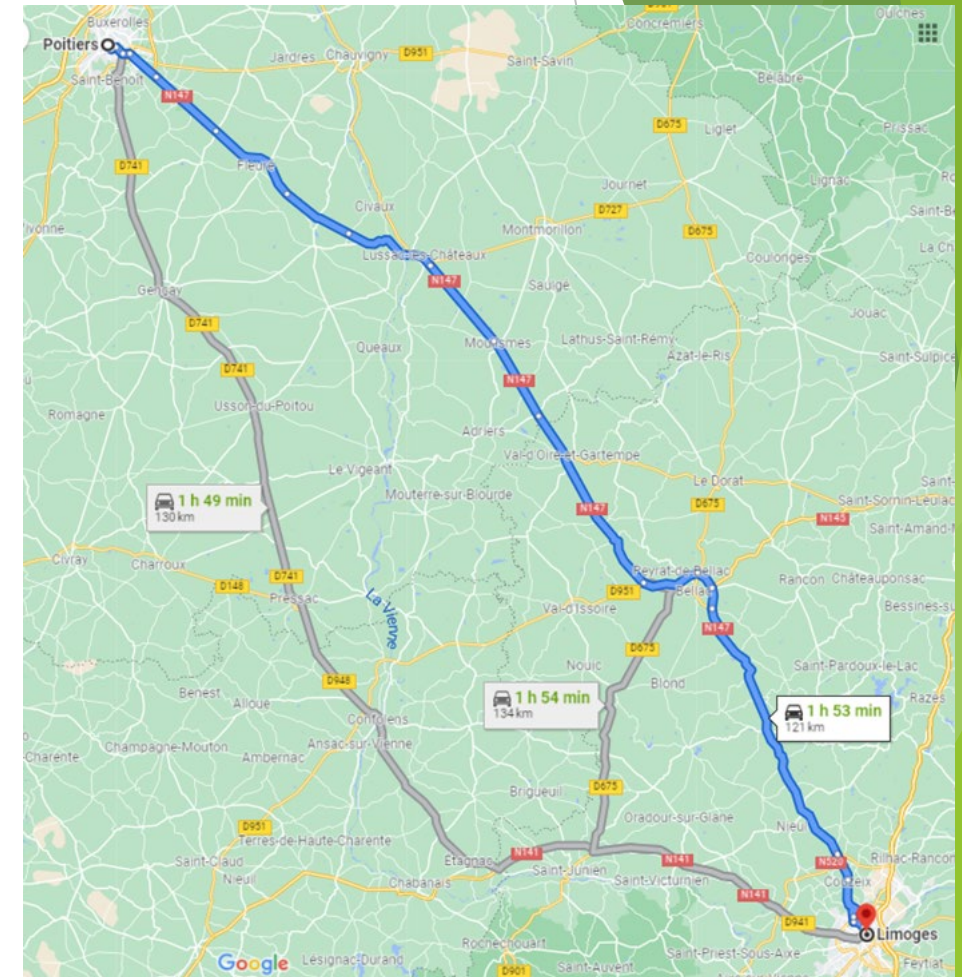
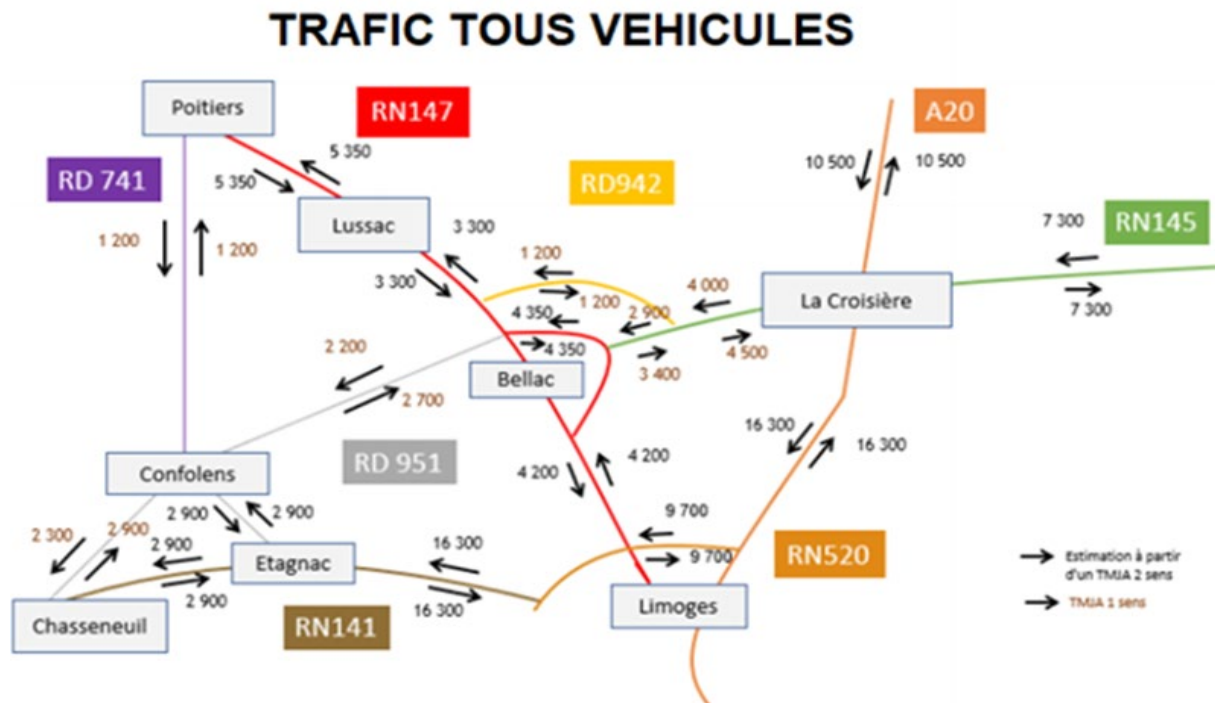
3 Aménagement de créneaux de dépassement entre Limoges et Bellac	
Objectif	Amélioration de la sécurité routière Fiabilisation des temps de parcours
Caractéristiques du projet	Aménagement sur la RN147 de deux créneaux de dépassement, au sud du contournement de Bellac. L'un est localisé sur la commune 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.

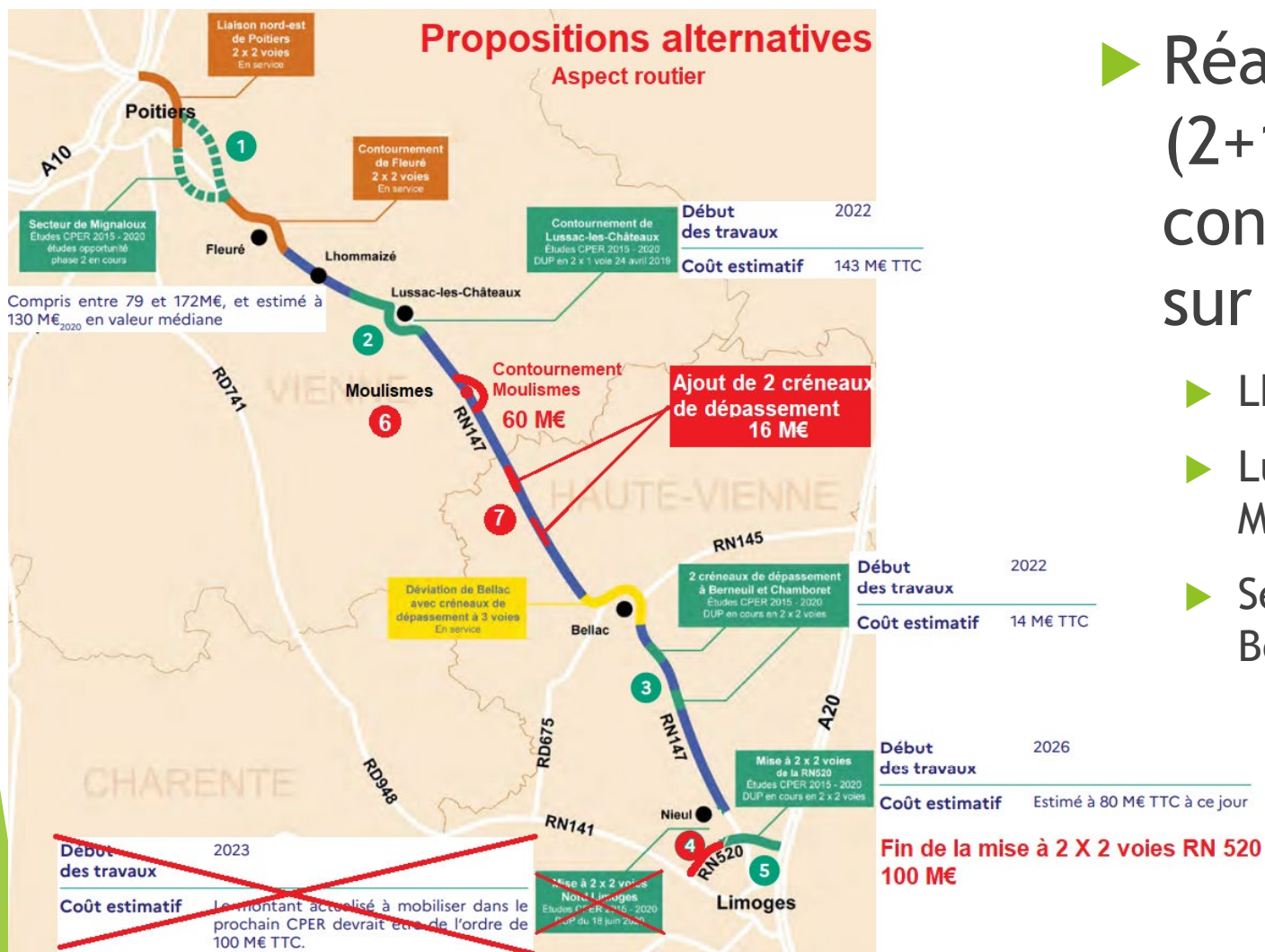
5 Passage à 2x2 voies de la RN520	
Objectif	Requalification environnementale de l'existant (milieux naturel, physique et humain), amélioration de la sécurité routière et diminution de la congestion
Caractéristiques du projet	Mise à 2x2 voies de la section de la RN520 située entre l'A20 (Grossereix) et 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.

Nos propositions routières (2):

- ▶ Le faible trafic routier sur la portion Lussac les Châteaux /Bellac ne nécessite pas de prévoir un aménagement lourd,



Nos propositions routières (3):



► Réalisation de portions 3 voies (2+1) sécurisées et localisées, en concertation avec les riverains sur les portions :

- Lhonnaizé- Lussac (8 km), est-ce utile ?
- Lussac-Bellac (40 km) : contournement de Moulismes et ajout de 2 sections 3 voies,
- Sécurisation du passage du Vincou au Sud de Berneuil,

Projet alternatif multimodal global et réaliste

- ▶ ACIDDE, Savigny Vent Debout, Collectif Mignaloux Nord Est, Alternatif 147, Collectif Sèvres-Chantelle, Collectif du Breuil Mingot, Vienne Nature Environnement
- ▶ CRI87, Limousin Nature Environnement, Alternatiba 87, Les Amis de la Confédération Paysanne, Terre de Liens, Attac 87, Véli-Vélo, ALDER