

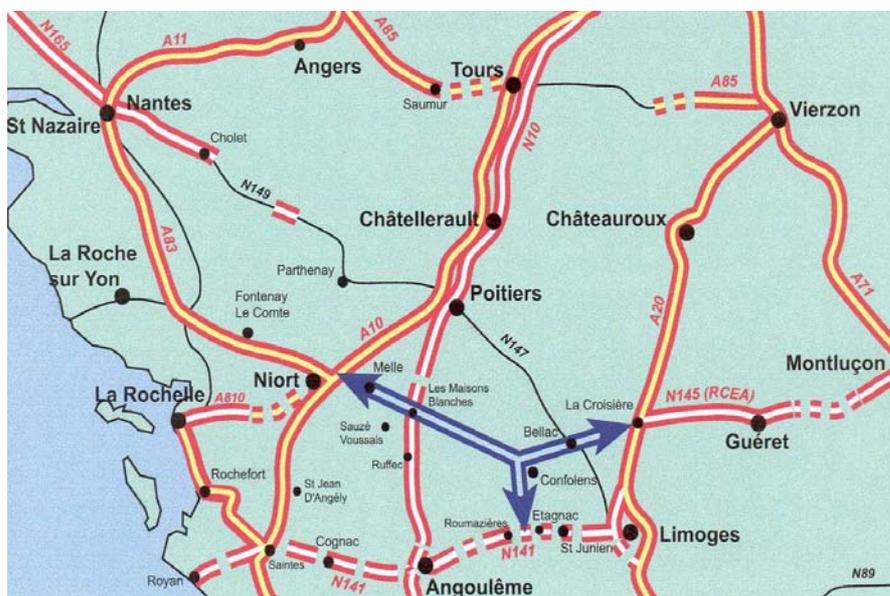


Ingénierie  
du Trafic  
et des  
Systèmes  
d'exploitation

ASSOCIATION AXE  
NANTES-  
MEDITERRANEE  
SECTION  
ATLANTIQUE

Projet d'autoroute concédée, deux barreaux :

Niort-Confolens-Bellac-La Croisière  
et Confolens-RN141



## Rapport d'étude

Référence : 4Y3035AY

Date de version : 27/10/2003

Version : V3

**Contrôle final : Responsable de projet****Date : 27 octobre 2003****Nom : François Domergue****Signature :**

Version	Date	Rédigé par	Contrôle externe	Modifications
03	27/10/03	FDO/CGE	GAU/MPI	Prise en compte des remarques émises au cours des réunions du 4/09/2003 et du 23/09/03 et réunions téléphoniques avec FDO



Abréviations .....	5
<b>Objet de l'étude</b>	<b>6</b>
Contexte et objectifs .....	6
Contexte .....	6
Enjeux.....	6
Objectifs.....	7
<b>Etude de trafic des deux liaisons projetées : Niort (A10)-Confolens-Bellac-La Croisière (A20) et Confolens vers la RN141</b>	<b>8</b>
Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic.....	8
Introduction .....	8
Evolution de trafics .....	8
Commentaires .....	12
Evolution future du réseau routier.....	14
Schéma de situation .....	15
Evolutions méthodologiques.....	16
Evolution du réseau.....	17
Evolution du zonage.....	17
Evolution de la méthode d'affectation des trafics.....	18
Le calage 2002.....	18
Les simulations effectuées .....	21
Horizon et réseaux d'étude.....	21
La situation de référence.....	21
La situation de projet.....	21
Schéma de la situation 2020 de référence.....	22
Schéma de la situation 2020 avec projet.....	23
Hypothèse de croissance des trafics .....	24
Hypothèse de péage .....	24
Les résultats 2020 .....	25
Hypothèse basse.....	25
Hypothèse haute .....	27
Commentaires .....	29
Le trafic induit.....	30
Estimation du trafic induit .....	31
<b>Synthèse des enjeux liés au projet</b>	<b>32</b>
Nature et contexte des enjeux .....	32
Orientation générale .....	32
Contexte géographique et activités économiques .....	32
L'offre de transport .....	33
Dysfonctionnements.....	33
De nouveaux défis.....	34
Présentation des enjeux .....	35
Préambule .....	35
Achever le désenclavement de la façade Atlantique à l'Europe.....	35
Les corridors européens.....	35
Rapport Van Miert du 27 juin 2003.....	36
Desserte routière internationale .....	36
Desserte routière nationale .....	38

<i>Le concept d'interaction</i> .....	39
<b>Valoriser les dessertes et maîtriser les flux de transport</b> .....	<b>39</b>
<i>Un Trafic MJA qui se densifie</i> .....	39
<i>L'espace Sud-Ouest Européen</i> .....	41
<b>Lutter contre l'insécurité routière</b> .....	<b>42</b>
<i>Exemples d'insécurité routière sur l'axe Niort-Limoges</i> .....	43
<i>Circulation et accidents sur la RCEA</i> .....	44
<b>Accroître le maillage interrégional</b> .....	<b>47</b>
<i>Attractivité économique</i> .....	47
<i>Remise en cause du financement des infrastructures de transport</i> .....	48
<i>Le Partenariat Public - Privé (PPP)</i> .....	50
<i>Les villages étapes</i> .....	51
<b>Développer le bipôle La Rochelle-Rochefort et la filière logistique</b> .....	<b>51</b>
<i>La filière portuaire</i> .....	51
<i>La filière logistique</i> .....	53
<b>Conclusion</b> .....	<b>54</b>
<b>Annexe</b> .....	<b>57</b>
<b>Résultat du test avec aménagement complet des RN149 et RN147 entre Cholet, Poitiers et Lussac</b> .....	<b>57</b>
<i>Commentaires</i> .....	57
<b>Analyse des origines / destinations</b> .....	<b>59</b>
<i>Tronçon 1</i> .....	59
<i>Tronçon 1 (suite)</i> .....	60
<i>Schéma des flux</i> .....	61
<i>Tronçon 2</i> .....	62
<i>Schémas des flux</i> .....	63
<i>Tronçon 3</i> .....	64
<i>Le transit international</i> .....	65
<i>Schéma des flux</i> .....	66
<i>Tronçon 4</i> .....	67
<i>Le transit international</i> .....	68
<i>Schéma des flux</i> .....	69
<i>Tronçon 5</i> .....	70
<i>Le transit international</i> .....	71
<i>Schéma des flux</i> .....	72

## Abréviations

ARCEA : Association de la Route Centre Europe Atlantique

ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CETE : Centre d'Etude Technique de l'Equipement

DATAR : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

DIREN : Direction Régional de l'Environnement

INTERREG III B : Initiative Communautaire au développement d'action à caractère régional.

PIB : Produit Intérieur Brut

PL : Poids lourd

PPP : Partenariat Public Privé

RCEA : Route Centre Europe Atlantique

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

Road freight traffic flows in Europe : Les flux de trafic de fret routier en Europe.

SITRAM : Base de données sur les transports de marchandises

SUDOE : Sud-Ouest Européen (Initiative communautaire INTERREG III B SUDOE)

SYSTRA : Société de conseil en ingénierie du transport ferré et urbain

TMJA : Trafic Moyen Jour Annuel

VL : Véhicule léger



# Objet de l'étude

## Contexte et objectifs

### Contexte

L'Association "Axe Nantes-Méditerranée Section Atlantique" a été créée à ANSAC (Charente) le 22 octobre 1997 notamment à l'initiative du syndicat de Pays de Charente-Limousine. Cette association avait pour objectif prioritaire de relier Nantes à la Méditerranée en réalisant deux "barreaux manquants" de 100 km chacun :

- Niort à Confolens vers la RN141,
- Brive à Rodez.

Puis, l'Association a intégré le flux croissant en provenance de la Péninsule Ibérique vers le centre de l'Europe qui passe par Confolens pour rejoindre la RCEA par la RN145. Ce nouveau trafic doit être pris en compte et nécessite la constitution du barreau RN141 (Roumazières)-Confolens-Bellac, vers la Croisière sur l'A20. Ce projet nécessite la mise à 2X2 voies complète de la RN141 entre Angoulême et Limoges, ce qui n'est que partiellement fait à ce jour. L'association a reçu depuis sa création, le soutien de plus de 500 communes situés sur l'axe.

L'association a mandaté ISIS afin d'élaborer un document de synthèse comprenant l'actualisation d'une étude de trafic réalisée en 1998 sur une liaison autoroutière Nantes-Niort-Limoges se raccordant à la fois à la RN141 vers Limoges et à la RCEA vers l'est de la France, et définissant les enjeux principaux liés au projet d'autoroute concédée.

### Enjeux

Dans les locaux du Conseil Général des Deux Sèvres, une réunion de présentation s'est tenue avec les partenaires du projet. Lors de cette entrevue, il a été convenu d'étudier le projet des deux infrastructures du "Barreau manquant" :

- Niort (A10) - Confolens - Bellac - La Croisière (A 20);
- la liaison Confolens vers la N141.

La réalisation simultanée de ces deux sections permettra :

- de relier les trois autoroutes existantes dans le secteur : A83, A10 et A20
- de connecter la région Poitou-Charentes à la route Centre Europe Atlantique (RCEA) depuis La Rochelle par l'A810 en cours de réalisation
- de répondre à la croissance permanente des trafics VL et surtout PL en provenance d'Espagne et du Portugal vers l'Europe du Nord-Est (flux Sud-Ouest – Nord-Est).

Actuellement, ces flux empruntent principalement la RD951 (Chasseneuil –

## Contexte et objectifs (suite)

---

### Enjeux (suite)

Confolens – Bellac) pour rejoindre la RCEA (RN145) vers l'Est.

Les flux venant de Nantes empruntent actuellement l'autoroute A83 avant de rejoindre la RD948 jusqu'à Confolens – Bellac.

Les flux venant de la Rochelle utilisent deux itinéraires :

- le premier leur permet de rejoindre Niort par la RN11 (future A810), puis ils se dirigent vers Confolens par la RD948, Bellac (RD951) et la RN145 (RCEA – Nord-Est de l'Europe) ;
- le second emprunte la RN141 vers Limoges et leur permet de gagner la Méditerranée.

Le projet d'autoroute concédée a pour vocation de désenclaver les ports et les centres urbains situés sur la façade atlantique mais aussi d'accroître l'accessibilité et structurer la dynamique spatiale interrégionale.

---

### Objectifs

Cette étude de synthèse comporte :

- une étude des trafics sur les divers tronçons de la liaison en tenant compte de nouvelles hypothèses résultant de la publication en avril 2002 des Schémas de Services de Transport de Marchandises et de Voyageurs. Puis, cette étude traite un tracé nouveau de liaison entre Niort et Limoges à partir des données récentes de trafic sur les réseaux locaux, notamment à la suite de la mise en service de l'A83 et des études entreprises par ISIS sur la composition du trafic des réseaux A10/RN10 (ASFA);
- un examen socio-économique des enjeux liés au projet à partir du contexte géographique et humain, des activités économiques et de l'offre et de la demande de transport. Cette présentation synthétique traite des enjeux relatifs au désenclavement de la façade Atlantique : la valorisation des dessertes, le maillage interrégional, la lutte contre l'insécurité routière et le développement des filières portuaires et logistique.

Ce rapport de synthèse servira de support à une réunion publique prévue à l'automne 2003. Au cours de celle-ci les résultats de cette étude seront exposés à l'aide d'une présentation Power Point.

# Etude de trafic des deux liaisons projetées : Niort (A10)-Confolens-Bellac-La Croisière (A20) et Confolens vers la RN141

## Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic

### Introduction

Cette étude actualise des résultats en fonction de l'évolution du contexte routier local visant au désenclavement des deux régions Poitou-Charentes et Limousin.

Le réseau routier du Limousin est maillé selon deux directions principales :

- un axe Nord-Sud, constitué par l'autoroute A20 (dont la dernière section a été mise en service en juillet 2003),
- deux axes Est-Ouest, l'un desservant le Sud du Limousin (autoroute A89, en cours de construction), l'autre desservant le nord de la région Limousin (Route Centre Europe Atlantique – RCEA-).

L'étude de trafic réalisée en 1998 examinait dans quelles perspectives de trafic pouvait s'envisager le raccordement vers l'Ouest et l'autoroute A83 (Niort) des axes Nord-Sud (A20) et Est-Ouest (RCEA).

L'étude tient compte :

- de l'évolution du réseau routier : achèvement de l'autoroute A83 entre Nantes et Niort (autoroute A10), aménagement de la RN11 en autoroute A810, de l'aménagement progressif des RN149 et RN147 au nord (Parthenay-Poitiers-Bellac-Limoges) et des RN141 et RN150 au sud (Limoges-Angoulême-Saintes-Royan),
- de la prise en compte des dernières directives inscrites dans les schémas de Services de Transport, qui prévoient de compléter le maillage routier national pour assurer des liaisons Est-Ouest permettant d'intégrer la façade atlantique dans les échanges européens,
- des données récentes de trafics (2002) sur le réseau routier national et des résultats des enquêtes PL aux frontières de 1999,
- de la prise en compte du nouveau tracé de la liaison trans-régionale (reliant la région Poitou-Charentes (A10) à la région Limousin (A20, RN145)), autoroutière à 2x2 voies, concédée et à péage, empruntant le corridor Niort – Confolens – Bellac – La Croisière (A20) et Confolens – RN141 (Roumazières).

### Evolution de trafics

Les tableaux qui suivent présentent les trafics et leur évolution entre 1995 (correspondant à la situation de référence (calage) dans l'étude de 1998) et 2002 sur un certain nombre de tronçons routiers et autoroutiers.

## Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

---

### Evolution de trafics (suite)

Ces trafics des RN et RD sont issus des cartes de recensement de la circulation émises par les Cellules Départementales d'Exploitation et de Sécurité (CDES) des DDE concernées pour les années considérées. Les comptages utilisés proviennent en règle générale de comptages permanents (réalisés sur l'année entière).

En 1995, tous les départements ne disposaient pas encore de comptages PL. C'est le cas en Charente et en Haute Vienne ; les taux de PL utilisés sont alors ceux de l'année 1996, lorsqu'ils étaient disponibles.

Pour d'autres comptages (non permanents), nous n'avons pas obtenu de %PL.



## Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

### Evolution de trafics (suite)

Afin de rester lisible, le tableau d'évolution des trafics est découpé en deux parties :

- le premier tableau présente les évolutions VL et PL séparément,
- le second tableau (page suivante) présente les évolutions des trafics totaux VL+PL.

### Evolution des trafics VL et PL entre 1995 et 2002

		1995		2002		Croissance annuelle (base 1995)	
		VL	PL	VL	PL	VL	PL
A10	Poitiers - Soudan	17 610	2 440	21 380	2 720	3.1%	1.6%
	Bif A10/A83 - Niort Sud	15 080	2 170	23 920	3 080	8.4%	6.0%
	Niort Sud - Saint Jean d'Angély	16 450	2 400	21 180	3 020	4.1%	3.7%
RN10	Poitiers - Maisons-Blanches	6 870	4 030	8 060	4 740	2.5%	2.5%
	Maisons-Blanches - Ruffec	8 340	4 260	9 370	4 830	1.8%	1.9%
	Angoulême - Barbezieux	10 870	4 930	11 040	6 760	0.2%	5.3%
A83	Le Bignon - Montaigu	12 210	2 170	19 900	2 500	9.0%	2.2%
	Les Essarts - Chantonay	6 630	1 470	12 550	2 000	12.8%	5.2%
RN141	Limoges - St Junien	9 901	1 100	11 450	1 600	2.2%	6.5%
	Etagnac - Chabonais	6 315	945	2 470	130	-8.7%	-12.3%
	Chabonais - Chasseneuil	5 910	730	7 210	890	3.1%	3.1%
	Chasseneuil - La Rochefoucauld	7 860	1 540	8 700	2 900	1.5%	12.6%
RN147	Limoges - Bellac	6 675	825	7 100	900	0.9%	1.3%
	Bellac - Lussac	4 240	810	4 930	1 300	2.3%	8.6%
RN149	Poitiers - Parthenay	6 470	1 230	7 350	1 600	1.9%	4.3%
	Parthenay - Bressuire	4 030	770	5 100	1 100	3.8%	6.1%
RN145	Bellac - La Croisière	4 470	1 530	5 050	2 450	1.9%	8.6%
RD901	Châlus - Rochechouart	1 160	140	1 360	140	2.5%	0.0%
RD948	Etagnac - Confolens (St Maurice)	2 816	384	3 480	520	3.4%	5.1%
	Confolens - Pressac (Chez Nadaud)			3 315	585		
RD148	Charroux - Les Maisons-Blanches			3 315	1 135		
RD948	Les Maisons-Blanches - Melle	4 480	920	4 370	1 330	-0.4%	6.4%
	Melle (Vouillé) contour. - Niort	7 005	1 045	8 950	1 300	4.0%	3.5%
RD951	Bellac - Confolens (Brillac)	2 440	1 200	2 948	1 452	3.0%	3.0%
	Confolens - St Claud	2 995	895	3 139	1 161	0.7%	4.3%
	St Claud - Chasseneuil	3 742	878	3 744	1 456	0.0%	9.4%
RN137	A83 - Les Quatre Chemins	4 320	1 080	5 310	940	3.3%	-1.9%
	Marans - Bif N137/N11			10 040	2 405		

1 080 : % PL de 1996 (1995 non fourni)

# Éléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

## Evolution de trafics (suite)

### Evolution des trafics totaux VL+PL entre 1995 et 2002

		1995	2002	Croissance annuelle (base 1995)
		VL+PL	VL+PL	VL+PL
A10	Poitiers - Soudan	20 050	24 100	2.9%
	Bif A10/A83 - Niort Sud	17 250	27 000	8.1%
	Niort Sud - Saint Jean d'Angély	18 850	24 200	4.1%
RN10	Poitiers - Maisons-Blanches	10 900	12 800	2.5%
	Maisons-Blanches - Ruffec	12 600	14 200	1.8%
	Angoulême - Barbezieux	15 800	17 800	1.8%
A83	Le Bignon - Montaigu	14 380	22 400	8.0%
	Les Essarts - Chantonay	8 100	14 550	11.4%
RN141	Limoges - St Junien	11 000	13 050	2.7%
	Etagnac - Chabanais	7 260	2 600	-9.2%
	Chabanais - Chasseneuil	6 640	8 100	3.1%
	Chasseneuil - La Rochefoucauld	9 400	11 600	3.3%
RN147	Limoges - Bellac	7 500	8 000	1.0%
	Bellac - Lussac	5 050	6 230	3.3%
RN149	Poitiers - Parthenay	7 700	8 950	2.3%
	Parthenay - Bressuire	4 800	6 200	4.2%
RN145	Bellac - La Croisière	6 000	7 500	3.6%
RD901	Châlus - Rochechouart	1 300	1 500	2.2%
RD948	Etagnac - Confolens (St Maurice)	3 200	4 000	3.6%
	Confolens - Pressac (Chez Nadaud)	3 330	3 900	2.4%
RD148	Charroux - Les Maisons-Blanches	3 900	4 450	2.0%
RD948	Les Maisons-Blanches - Melle	5 400	5 700	0.8%
	Melle (Vouillé) contourn. - Niort	8 050	10 250	3.9%
RD951	Bellac - Confolens (Brillac)	3 640	4 400	3.0%
	Confolens - St Claud	3 890	4 300	1.5%
	St Claud - Chasseneuil	4 620	5 200	1.8%
RN137	A83 - Les Quatre Chemins	5 400	6 250	2.2%
	Marans - Bif N137/N11	11 460	12 445	1.2%

1 080 : % PL de 1996 (1995 non fourni)

# Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

## Evolution de trafics (suite)

**Commentaires** Les croissances observées entre 1995 et 2002 sur les routes nationales de la zone d'étude sont, au regard des croissances des flux VL + PL assez proches de la moyenne des routes nationales (2,0%).

Quelques tronçons enregistrent des croissances plus importantes :

- l'autoroute A10, entre sa bifurcation avec l'autoroute A83 et le diffuseur de Niort Sud (bif RN248) : cette croissance est probablement liée à l'aménagement de la RN11 entre La Rochelle et A10 et également à la mise en service du dernier tronçon de l'autoroute A83 entre Oulmes et A10 qui apportent davantage de trafic sur A10. Les évolutions de trafics sont de +8,4% pour les VL et +6% pour les PL ;
- l'autoroute A83 qui bénéficie de la montée en charge liée à l'ouverture successive de plusieurs tronçons entre 1995 et 2001 ;
- la RD948, entre Niort et Melle (+3,9%) qui bénéficie de l'aménagement du contournement de Vouillé et probablement d'un accroissement des trafics périurbains de Niort.

D'autres tronçons enregistrent des croissances globales (VL+PL) nettement plus faibles :

- sur la RN147 entre Limoges et Bellac (+1% pour les VL et +1,3% pour les PL) probablement à cause de l'aménagement des itinéraires entre Nantes et Poitiers d'une part et entre Nantes et Niort (autoroute A83) d'autre part ;
- sur la RD948 entre Les Maisons - Blanches et Melle où le trafic VL n'a pas augmenté alors que le trafic PL s'est accru de plus de 6% par an atteignant plus de 1 300 PL en 2002 ;
- et sur la RD951 entre Confolens et Chasseneuil, où là aussi un fort accroissement du nombre de PL a été observé (+4,3% par an entre Confolens et Saint-Claud et surtout + 9,4% par an entre Saint-Claud et Chasseneuil), du fait de la forte croissance des trafics vers la péninsule ibérique.

Ainsi, on constate une forte croissance du trafic PL sur un itinéraire Sud Ouest - Nord-Est et le tableau qui suit récapitule ces évolutions PL :

## Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

### Evolution de trafics (suite)

#### Trafic PL en 2002 et croissance des flux PL entre 1995-2002

		VL	PL	VL+PL	%PL	Croissance annuelle PL (base 1995)
RN10	Barbezieux - Angoulême	11 040	<b>6 760</b>	17 800	<b>38.0%</b>	<b>5.3%</b>
RN141	La Rochefoucauld - Chasseneuil	8 700	<b>2 900</b>	11 600	<b>25.0%</b>	<b>12.6%</b>
RD951	Chasseneuil - St Claud	3 744	<b>1 456</b>	5 200	<b>28.0%</b>	<b>9.4%</b>
RD951	St Claud - Confolens	3 140	<b>1 160</b>	4 300	<b>27.0%</b>	<b>4.3%</b>
RD951	Confolens (Brillac) - Bellac	2 950	<b>1 450</b>	4 400	<b>33.0%</b>	<b>3.0%</b>
RN147	Bellac - Lussac	4 930	<b>1 300</b>	6 230	<b>20.9%</b>	<b>8.6%</b>
RN145	Bellac - La Croisière	5 050	<b>2 450</b>	7 500	<b>32.7%</b>	<b>8.6%</b>
RN141	Limoges - St Junien	11 450	<b>1 600</b>	13 050	<b>12.3%</b>	<b>6.5%</b>

# Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

## Evolution de trafics (suite)

### **Commentaires (suite)**

Sur l'ensemble de ces sections, le trafic VL croît plus faiblement entre 1995 et 2002 que le trafic PL.

Le trafic PL sur la RN141 croît également de manière importante vers Limoges (+6,5% par an sur la section Saint Junien – Limoges, soit un trafic PL de 1 600 en 2002).

L'évolution du trafic a été également regardée sur la RN137 entre l'autoroute A83 et la RN11. En 1995, cette route n'était pas encore équipée de postes de comptages permanents, ce qui implique que l'information sur le nombre de PL n'est pas complète. Cependant, sur la section A83 – Les Quatre Chemins (Est de Luçon), on observe une diminution du nombre de PL (-2% en moyenne par an entre 1995 et 2002). Le trafic PL s'est probablement reporté, en partie vers l'autoroute A83 maintenant achevée jusqu'à l'autoroute A10. Le trafic VL, quant à lui croît de +3,3%.

## Evolution future du réseau routier

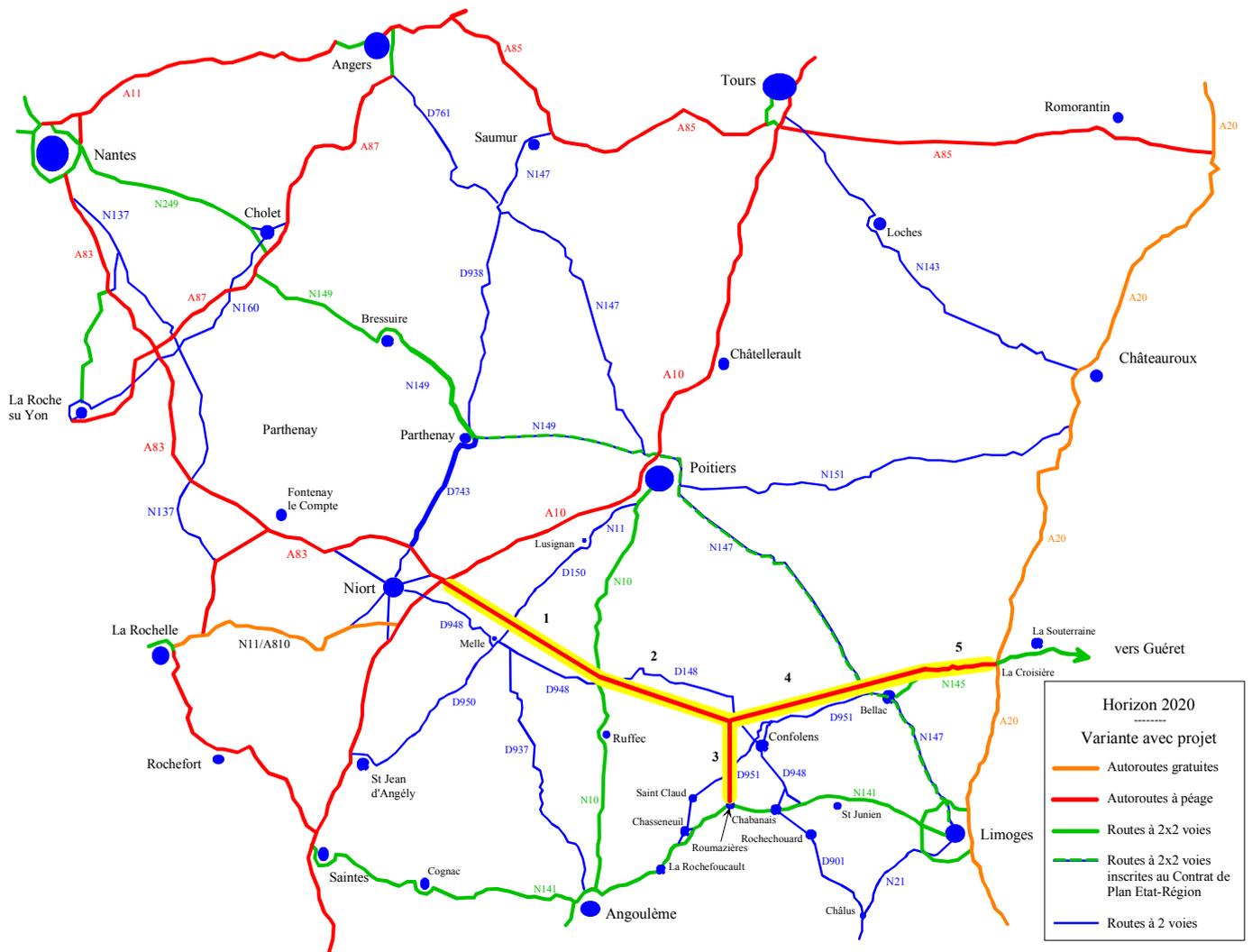
Le futur maillage routier structurant les régions Poitou-Charentes et Limousin serait composé à terme de :

- la liaison trans-régionale autoroutière à 2x2 voies, empruntant les deux tronçons « manquants » de la liaison Nantes – Méditerranée :
  - Niort – Confolens – Bellac – La Croisière (A20),
  - Confolens – RN141 (Roumazières).
- du raccordement autoroutier non concédé (A810) La Rochelle – Niort à partir de l'autoroute A10,
- la nouvelle 2x2 voies express (RN149) entre Cholet et Poitiers,
- l'aménagement à 2x2 voies du contournement de Limoges et de la RN141 vers Angoulême,
- l'aménagement à 2x2 voies de la RN147 (Poitiers-Limoges) et de la RN145 (RCEA) entre Bellac et la Croisière (A20) et au delà vers Guéret et Montluçon.
- de l'aménagement des RD743 et RD938 comme axe départemental structurant entre Niort et Saumur via Parthenay ,

# Éléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

## Evolution future du réseau routier (suite)

### Schéma de situation



## Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

### **Evolutions méthodologiques**

ISIS dispose d'un modèle de trafic interurbain (SAMI) qui consiste en une base de données nationales et internationales (limitée aux flux de plus de 50 kilomètres utilisant le réseau routier national) et d'un modèle d'affectation. Cet outil permet de calculer les trafics sur les futurs tronçons autoroutiers ou routiers en fonction d'hypothèses de réseau (offre) et d'évolution de la demande.

La base de données du modèle SAMI, régulièrement mise à jour par ISIS, intègre et homogénéise les différentes sources disponibles et permet de connaître précisément sur chaque arc du réseau la composition du trafic VL et PL en véhicules (TMJA).

Au cours de la période 1998-2002, quelques évolutions ont entraîné d'importantes améliorations du modèle SAMI :

- un affinement substantiel du zonage : plus 300 zones,
- et du réseau : plus de 3 000 arcs,
- une modification de la méthode d'affectation des trafics,
- un nouveau calage sur situation de référence 2002 (250 arcs de calage).

# Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

## Evolutions méthodologiques (suite)

**Evolution du réseau** En France, toutes les autoroutes, les routes nationales et quelques routes départementales d'intérêt régional sont modélisées avec leurs caractéristiques géométriques et d'exploitation dans la situation de référence initiale (2002).

A l'étranger, tous les itinéraires autoroutiers ou routiers classés E sont modélisés.

Au total, la base de données « offre » répertorie près de 3 000 arcs (dont 275 à l'étranger) et plus de 1 500 nœuds (dont 200 à l'étranger) pour le réseau de référence.

Les autoroutes futures sont modélisées par l'ajout d'arcs supplémentaires et prennent en compte des tarifs de péage linéaires voisins de ceux des sociétés concessionnaires actuelles.

Chaque arc du modèle est caractérisé par un ensemble de paramètres représentant le niveau de service :

- la longueur en kilomètres,
- le type de voie (autoroute interurbaine, urbaine, route express, routes à 2 voies, à 3 voies...),
- la vitesse pratiquée selon la nature de la route,
- une courbe débit/vitesse pour chaque type de voie,
- le péage,
- les malus routiers pour les VL,
- un coût kilométrique lié à l'entretien du véhicule,
- une valeur du temps (différente pour les VL et les PL, et différente selon le critère d'affectation : moindre temps ou moindre coût).

**Evolution du zonage** En 1998, le zonage comportait plus de 200 zones, il en comporte actuellement plus de 300.

Le zonage a été affiné au cours des diverses études réalisées entre temps à partir de données disponibles.

Sauf exception (zones denses), le zonage du modèle SAMI s'efforce de respecter le niveau administratif français (arrondissements lorsque le modèle comporte plusieurs zones par département, ou regroupement de cantons lorsque le zonage est plus fin).

# Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

## Evolutions méthodologiques (suite)

**Evolution de la méthode d'affectation des trafics** Le modèle d'affectation des trafics procède à deux types de calcul d'itinéraires entre deux zones de la matrice de demande :

- un calcul d'itinéraire le plus rapide (moindre temps),
- un calcul d'itinéraire de moindre coût généralisé (selon la définition et les paramètres de la Circulaire de la Direction des Routes d'octobre 1998, actualisés en valeurs 2002).

La demande VL est affectée à 50% sur les deux critères.

La demande PL est affectée à 40% selon le critère du moindre temps et à 60% selon le critère du moindre coût. Cette évolution résulte d'études menées par ISIS sur la répartition du trafic PL entre autoroutes et routes nationales dans les corridors constitués par A10/RN10 et par A4/RN4 réalisées après 1998.

**Le calage 2002** La situation de référence fait l'objet d'un calage des flux VL et PL sur un grand nombre d'arcs du réseau modélisé, dont une vingtaine dans la zone d'étude.

La reconstitution de la situation de référence sur l'année 2002 permet de réajuster les matrices de demande VL et PL sur les flux réels des tronçons routiers et autoroutiers.

Elle permet de prendre en compte la nouvelle classification « péage » mise en service en 2001.

Le calage est vérifié sur les tronçons autoroutiers de A10, A83, sur les RN141, 147, 149 et sur les principales routes départementales (RD) de la zone d'étude.

Les trafics 2002 utilisés proviennent des cartes de recensement de la circulation fournies par les CDES des départements concernés.

Le choix des trafics retenus pour les arcs de calage du réseau modélisé dépend de deux éléments :

- l'arc modélisé correspond à une section routière disposant d'un poste de comptage permanent (les données sont plus fiables car le nombre ou le % de PL est indiqué).
- Pour les arcs interdépartementaux ou interrégionaux, c'est le trafic le plus proche de la coupure interdépartementale ou interrégionale qui est retenu, de manière à caler le trafic du modèle sur le trafic de la section où le trafic long est le plus important (moins de trafic local ou de courte distance pris en compte).

# Eléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

---

## Evolutions méthodologiques (suite)

### **Le calage 2002 (suite)**

Ainsi, par exemple, la section Melle – RN10 (Les Maisons-Blanches) constitue un arc du réseau modélisé.

Sur cette section, il y a trois postes permanents qui indiquent les trafics suivants :

- Melle – Bif D948/D737 (Chail) : 7 148 véhicules dont 1 337 PL,
- Bif RD948/RD737 – Sauzé-Vaussais : 6 607 véhicules dont 1 189 PL,
- Sauzé-Vaussais – Les Maisons-Blanches (RN10) : 5 718 véhicules dont 1 336 PL.

C'est cette dernière section qui a été retenue pour servir de référence dans le fichier de calage du modèle.

De même, la section Niort – Melle, sur laquelle 10 250 véhicules circulaient en 2002, constitue un arc du réseau modélisé qui est pris en compte dans le calage (Cf section « Melle (Vouillé) contournement. – Niort » dans le tableau qui suit).

Les résultats détaillés du calage sont fournis dans le tableau qui suit. Il présente une comparaison entre le trafic réel (TMJA) et le trafic reconstitué par le modèle pour les VL, les PL et le total.

# Éléments pour l'actualisation de l'étude de trafic (suite)

## Evolutions méthodologiques (suite)

### Calage VL, PL et total VL+PL

		Trafic 2002 *			Trafic modélisé		
		VL	PL	VL+PL	VL	PL	VL+PL
A10	Poitiers - Soudan	21 380	2 720	24 100	22 800	3 100	25 900
	Bif A10/A83 - Niort Sud	23 920	3 080	27 000	23 730	3 420	27 150
	Niort Sud - Saint Jean d'Angély	21 180	3 020	24 200	21 600	2 950	24 550
RN10	Poitiers - Maisons-Blanches	8 060	4 740	12 800	8 550	4 600	13 150
	Maisons-Blanches - Ruffec	9 370	4 830	14 200	9 600	4 800	14 400
	Angoulême - Barbezieux	11 040	6 760	17 800	11 570	6 566	18 136
A83	Le Bignon - Montaigu	19 900	2 500	22 400	19 600	2 450	22 050
	Les Essarts - Chantonay	12 550	2 000	14 550	12 800	1 950	14 750
	Oulmes - Coudray Salbart	9 800	1 160	10 960	9 500	1 180	10 680
RN141	Limoges - Etagnac	5 900	1 400	7 300	5 800	1 400	7 200
	Chabanais - Chasseneuil	7 200	900	8 100	7 150	1 000	8 150
	Chasseneuil - La Rochefoucauld	8 700	2 900	11 600	8 600	2 760	11 360
RN147	Limoges - Bellac	7 100	900	8 000	6 900	900	7 800
	Bellac - Lussac	4 930	1 300	6 230	4 850	1 240	6 090
RN149	Poitiers - Parthenay	5 620	1 230	6 850	5 550	1 200	6 750
	Parthenay - Bressuire	5 100	1 100	6 200	5 550	1 100	6 650
RN145	Bellac - La Croisière	5 050	2 450	7 500	5 000	2 400	7 400
RD901	Châlus - Rochechouart	1 360	140	1 500	1 365	135	1 500
RD948	Etagnac - Confolens	3 480	520	4 000	3 420	510	3 930
	Confolens - Pressac	3 315	585	3 900	3 300	570	3 870
RD148	Charroux - Les Maisons-Blanches	3 315	1 135	4 450	3 350	1 150	4 500
RD948	Les Maisons-Blanches - Melle	4 370	1 330	5 700	4 200	1 300	5 500
	Melle (Vouillé) contourn. - Niort	8 950	1 300	10 250	8 800	1 300	10 100
RD951	Bellac - Confolens	2 950	1 450	4 400	2 950	1 400	4 350
	Confolens - St Claud	3 140	1 160	4 300	3 110	1 146	4 256

\* Source : CDES des départements concernés  
Comptages permanents (SIREDO)

## Les simulations effectuées

---

### **Horizon et réseaux d'étude**

L'horizon considéré est 2020, pour lequel une seule configuration de réseau a été testée.

Deux tests ont donc été effectués :

- en situation de référence, sans ajout de la liaison nouvelle,
- en situation de projet, avec ajout de la liaison nouvelle.

Les caractéristiques des réseaux ont été définies au cours de la réunion du 22 juillet 2003 et par téléphone.

Il n'a pas été tenu compte d'une tarification PL sur les autoroutes gratuites et routes express à 2x2 voies.

### **La situation de référence**

La situation de référence, outre les évolutions de réseau citées dans le paragraphe « Evolution future du réseau routier », prend en compte les éléments suivants :

- liaison Fontenay le Comte – La Rochelle – Rochefort : autoroute concédée (et non plus 2x2 voies express),
- RN147 (Limoges – Bellac – Poitiers) et RN149 (Poitiers – Parthenay – Bressuire) : l'aménagement progressif en 2X2 voies qui accroît le niveau de service et la sécurité. Une simulation avec l'aménagement complet à 2X2 voies des RN 149 et 147 entre Cholet et Lussac est également réalisée et jointe en annexe.
- Aménagement à 2x2 voies du contournement ouest de Limoges.

### **La situation de projet**

Elle correspond à la variante C de l'étude de 1998 : elle a été légèrement modifiée de la manière suivante :

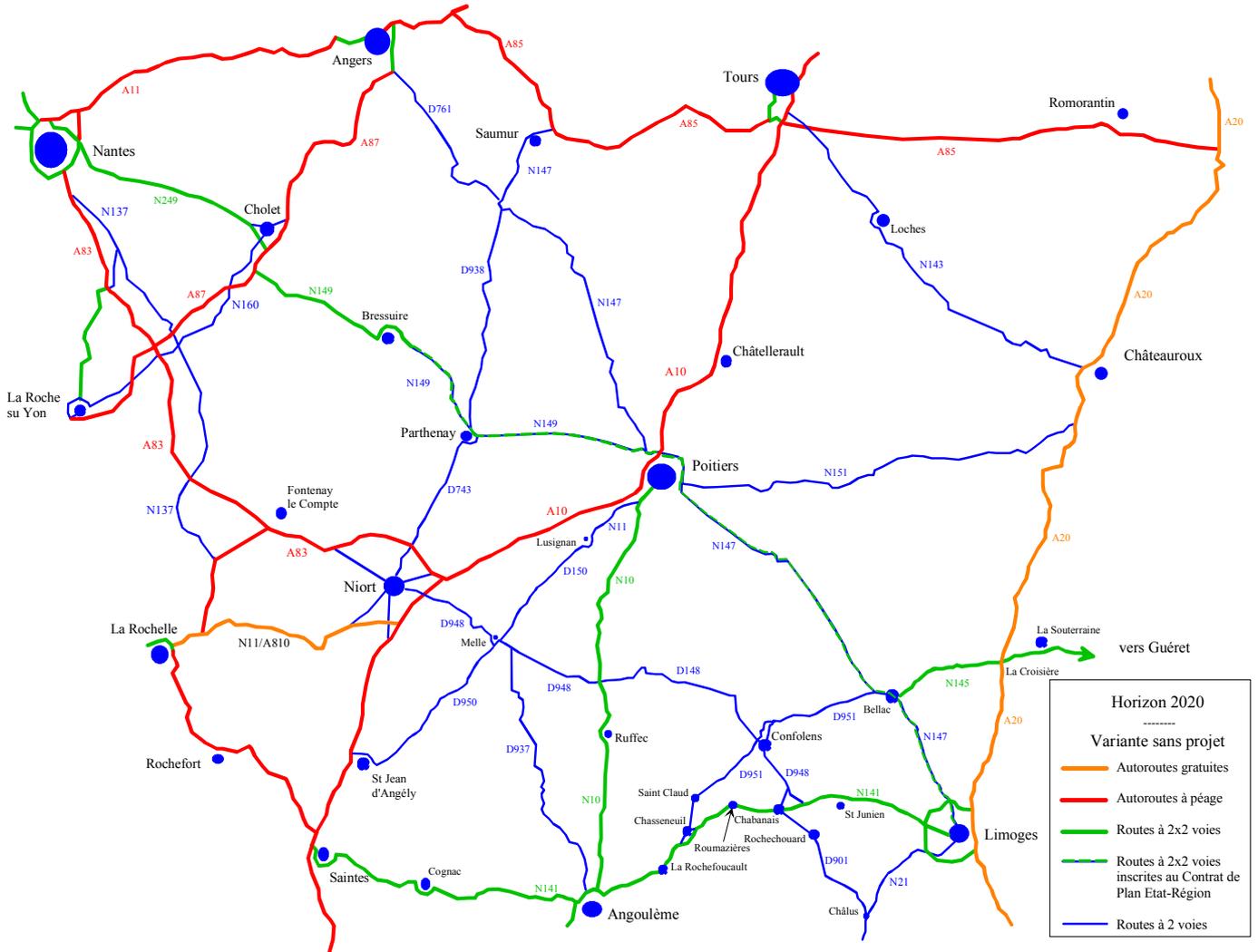
- aménagement à 2x2 voies express de la RN149 de Parthenay à Bressuire,
- aménagement de la RD743 entre Parthenay et Niort (A10), dans un contexte de raccordement avec les Pays de la Loire,
- mise en service des deux sections de l'autoroute à péage
  - Niort – Confolens – Bellac – La Croisière (A20),
  - Confolens – RN141 (Roumazières).

Les deux schémas qui suivent présentent les réseaux pris en compte.

# Les simulations effectuées (suite)

## Horizon et réseaux d'étude (suite)

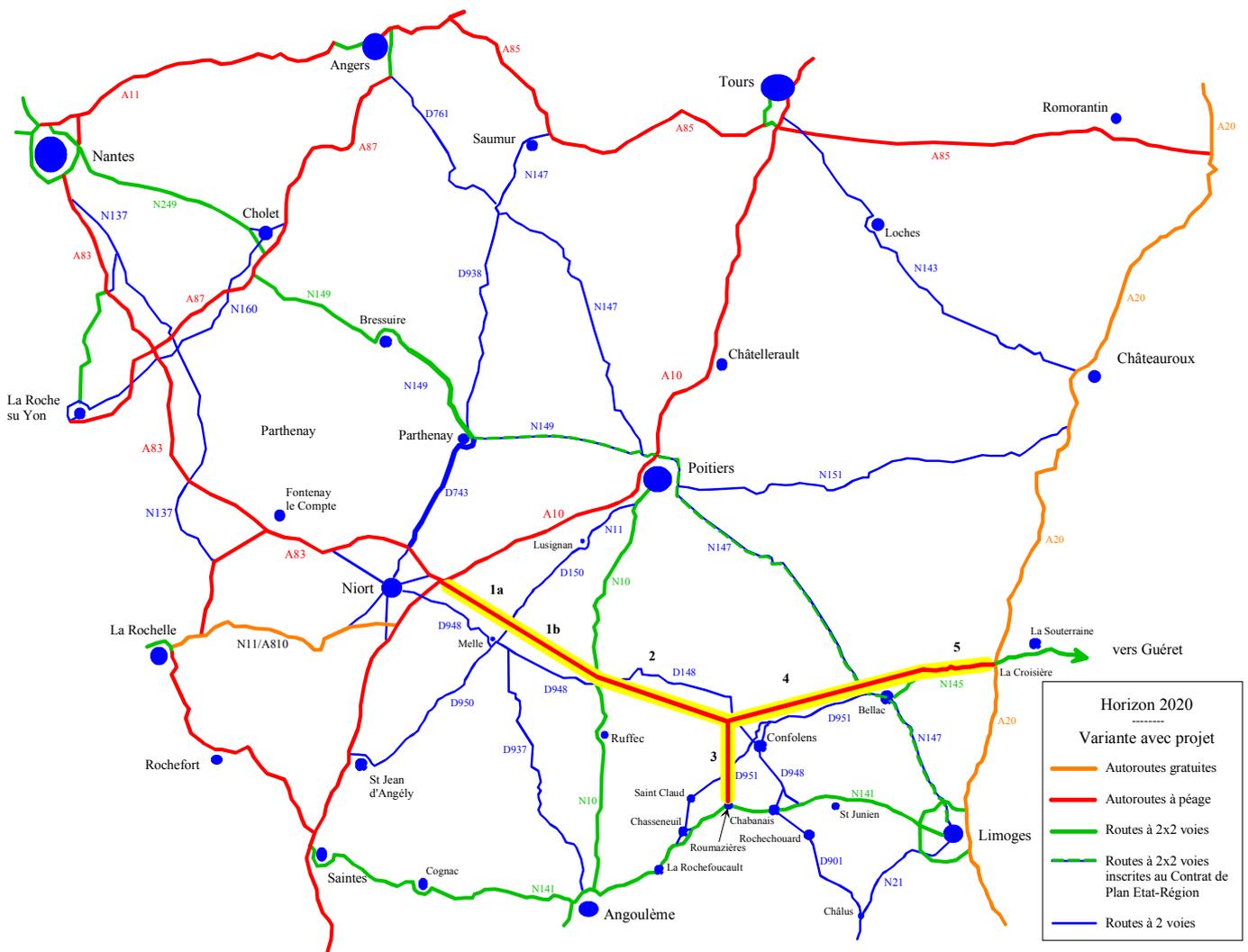
### Schéma de la situation 2020 de référence



# Les simulations effectuées (suite)

## Horizon et réseaux d'étude (suite)

### Schéma de la situation 2020 avec projet



## Les simulations effectuées (suite)

---

### Horizon et réseaux d'étude (suite)

#### **Hypothèse de croissance des trafics**

Deux hypothèses de croissance des trafics sont proposées :

- une hypothèse basse où la croissance retenue pour les VL et les PL est la suivante :

- +2,5% par an jusqu'en 2020, linéaire base 2002,

pour se rapprocher de la croissance moyenne du trafic sur le réseau national (2% entre 1995 et 2002, mais de 2,8% entre 2001 et 2002),

soit un coefficient multiplicateur de 1,45 pour l'horizon 2020.

- une hypothèse haute où la croissance retenue pour les VL et les PL est :

- +3,5% par an jusqu'en 2020, linéaire base 2002

pour tenir compte de la croissance élevée des trafics sur RN141, RN145 et RN147 entre 1995 et 2002,

soit un coefficient multiplicateur de 1,63 pour l'horizon 2020.

Il est à noter que les fortes croissances de trafic enregistrées actuellement dans la zone de l'étude peuvent se ralentir dans le temps (long terme).

#### **Hypothèse de péage**

Le péage utilisé sur les nouveaux tronçons autoroutiers concédés est de 0,06€ / kilomètre pour les VL et 0,11€ / kilomètre pour les PL.

## Les simulations effectuées (suite)

### Les résultats 2020

Les tableaux qui suivent présentent les trafics TMJA VL et PL à l'horizon 2020 dans les variantes testées (sans trafic induit), selon l'hypothèse basse puis l'hypothèse haute.

#### Hypothèse basse

Trafic TMJA (2 sens)		Trafic 2020		Trafic 2020	
		Variante de référence		Variante avec projet	
		Var. 0 *	%PL	Var. C	%PL
Niort - Melle (1a)	VL	9 500		13 950	
	PL	1 800	15.9%	2 150	13.4%
	Total	11 300		16 100	
Melle - Les Maisons-Blanches (1b)	VL	5 000		9 600	
	PL	1 750	25.9%	2 150	18.3%
	Total	6 750		11 750	
Les Maisons-Blanches - Confolens (2)	VL	4 650		7 250	
	PL	1 600	25.6%	1 300	15.2%
	Total	6 250		8 550	
Confolens - RN141 (Roumazières) (3)	VL	4 600		5 700	
	PL	1 650	26.4%	2 350	29.2%
	Total	6 250		8 050	
Confolens - Bellac (4)	VL	4 250		7 500	
	PL	2 050	32.5%	2 450	24.6%
	Total	6 300		9 950	
N145 : Bellac - La Croisière (A20) (5)	VL	7 050		11 650	
	PL	2 600	26.9%	4 650	28.5%
	Total	9 650		16 300	

Var. 0 \* : trafic sur les routes départementales

A83 : D743 - Oulmes	VL	11 400		13 850	
	PL	1 000	8.1%	1 350	8.9%
	Total	12 400		15 200	
A10 : Bif A10/A83 - Niort Sud	VL	21 300		22 350	
	PL	4 100	16.1%	4 250	16.0%
	Total	25 400		26 600	
N149 : Bressuire - Parthenay	VL	9 100		9 800	
	PL	1 850	16.9%	2 100	17.6%
	Total	10 950		11 900	
N147 : Limoges - Bellac	VL	10 000		8 900	
	PL	1 450	12.7%	1 400	13.6%
	Total	11 450		10 300	
N147 : Bellac - Lussac	VL	6 950		4 850	
	PL	1 900	21.5%	1 400	22.4%
	Total	8 850		6 250	



# Les simulations effectuées (suite)

## Les résultats 2020 (suite)

### Hypothèse haute

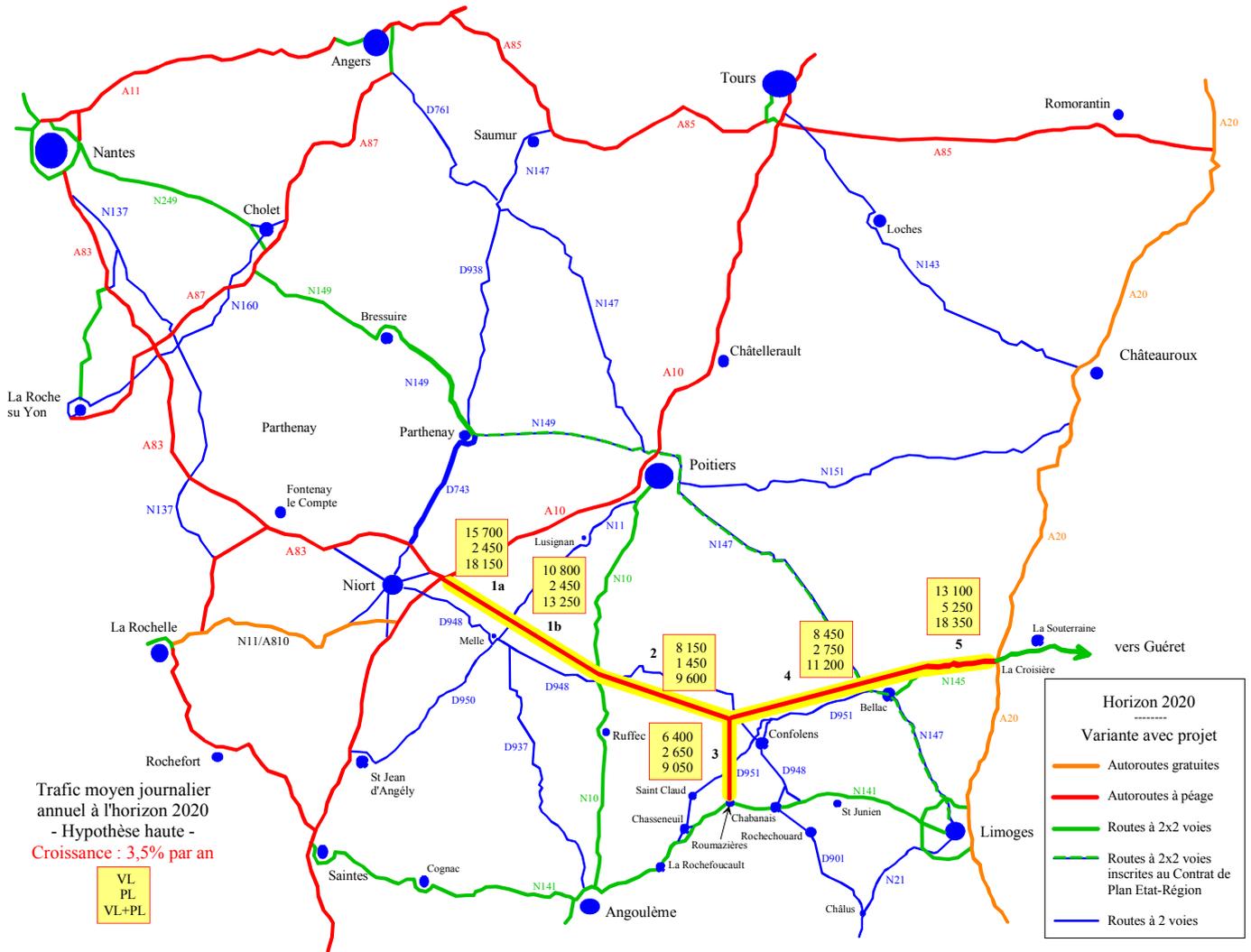
Trafic TMJA (2 sens)		Trafic 2020 Variante de référence		Trafic 2020 Variante avec projet	
		Var. 0 *	%PL	Var. C	%PL
Niort - Melle (1a)	VL	10 700		15 700	
	PL	2 000	15.7%	2 450	13.5%
	Total	12 700		18 150	
Melle - Les Maisons-Blanches (1b)	VL	5 650		10 800	
	PL	1 950	25.7%	2 450	18.5%
	Total	7 600		13 250	
Les Maisons-Blanches - Confolens (2)	VL	5 200		8 150	
	PL	1 800	25.7%	1 450	15.1%
	Total	7 000		9 600	
Confolens - RN141 (Roumazières) (3)	VL	5 150		6 400	
	PL	1 900	27.0%	2 650	29.3%
	Total	7 050		9 050	
Confolens - Bellac (4)	VL	4 800		8 450	
	PL	2 300	32.4%	2 750	24.6%
	Total	7 100		11 200	
N145 : Bellac - La Croisière (A20) (5)	VL	7 950		13 100	
	PL	2 900	26.7%	5 250	28.6%
	Total	10 850		18 350	

Var. 0 \* : trafic sur les routes départementales

A83 : D743 - Oulmes	VL	12 800		15 600	
	PL	1 150	8.2%	1 550	9.0%
	Total	13 950		17 150	
A10 : Bif A10/A83 - Niort Sud	VL	23 950		25 150	
	PL	4 600	16.1%	4 750	15.9%
	Total	28 550		29 900	
N149 : Bressuire - Parthenay	VL	10 250		11 050	
	PL	2 050	16.7%	2 350	17.5%
	Total	12 300		13 400	
N147 : Limoges - Bellac	VL	11 250		10 000	
	PL	1 650	12.8%	1 550	13.4%
	Total	12 900		11 550	
N147 : Bellac - Lussac	VL	7 800		5 450	
	PL	2 150	21.6%	1 550	22.1%
	Total	9 950		7 000	

# Les simulations effectuées (suite)

## Les résultats 2020 (suite)



## Les simulations effectuées (suite)

### Les résultats 2020 (suite)

**Commentaires** On constate de forts taux de PL sur la future autoroute, notamment sur les tronçons Confolens – RN141 et Confolens – Bellac (supérieurs à 20%), ainsi que sur la RN145 entre Bellac et la Croisière (A20).

Il existe, sur ces deux barreaux, une logique Sud-Ouest ↔ Nord-Est : les flux vont rejoindre la RCEA. Le trafic de la RCEA, estimé sur la section Bellac – La Croisière augmente de plus de 6 000 véhicules dont 1 650 PL (hypothèse basse) et 7 000 véhicules dont 2 300 PL (hypothèse haute).

Le tronçon Confolens – RN141 est celui dont le trafic PL augmente le plus lorsqu'il est aménagé en autoroute. Ce trafic emprunte ensuite la RN145 vers la Croisière (A20) puis la RCEA vers le Nord-Ouest de la France. Le trafic PL sur le tronçon Bellac – La Croisière augmente beaucoup aussi lorsque l'autoroute est aménagée.

Le trafic VL sur le tronçon Confolens – RN141 varie moins entre la variante sans aménagement (référence) et la variante avec aménagement de l'autoroute. La part des PL est donc plus forte avec aménagement.

L'autoroute rend plus attractif les itinéraires passant par A83. Celle-ci voit son trafic augmenter d'environ 3 000 véhicules lorsque l'autoroute est aménagée.

La nouvelle autoroute décharge également en partie l'autoroute A10 qui perd du trafic VL entre Saint André de Cubzac et Niort Sud.

L'aménagement de l'autoroute A810 ramène du trafic VL et PL sur la section de A10 Niort-Sud – Bif A10/A83. Au nord de la bif A10/A83 (La Crèche), l'autoroute A10 perd du trafic, celui-ci empruntant la nouvelle autoroute.

Les flux entre Poitiers et Limoges qui empruntaient la RN147 se reportent également sur la nouvelle autoroute. La RN147 perd entre 1 000 et 2 500 véhicules selon les sections étudiées, en hypothèse basse et entre 1 300 et 3 000 en hypothèse haute.

## Les simulations effectuées (suite)

### Les résultats 2020 (suite)

**Le trafic induit** Le trafic induit peut être considéré comme un accroissement de la mobilité des usagers grâce à la mise en service d'un aménagement nouveau qui leur apporte un gain économique (dont le temps de parcours fait partie).

Le trafic induit s'applique aux flux pour lesquels le gain économique entre l'ancien itinéraire et le nouvel itinéraire est substantiel. La mise en place de l'induction est progressive et dépend des conditions économiques à l'horizon de projection.

Le trafic induit par la mise en service des deux sections autoroutières concédés Niort – Confolens – Bellac – La Croisière (A20) et Confolens – RN141 est calculé selon la formule habituellement utilisée.

$$T_1 = T_0 \cdot \frac{(C_0)^{2/3}}{(C_1)^{2/3}} \quad \text{pour chaque O/D concernée.}$$

$C_0$  : coût généralisé sans les tronçons autoroutiers concédés

$C_1$  : coût généralisé avec les tronçons autoroutiers concédés

$T_0$  : trafic sans induction

$T_1$  : trafic total avec l'induction

Si le trafic induit n'est pas très important, il n'en est en général pas tenu compte dans les résultats des prévisions.

## Les simulations effectuées (suite)

### Les résultats 2020 (suite)

**Estimation du trafic induit** Le trafic induit est estimé sur les cinq tronçons de l'autoroute nouvelle et sur la RN145 entre Bellac et la Croisière, en hypothèses basse et haute.

Il touche surtout les O/D de courte et moyenne distances car c'est pour ces O/D que les gains relatifs (notamment de temps) sont les plus importants.

Il représente de 4 à 12% du trafic selon les tronçons pour les deux hypothèses, soit de 700 à 1 200 véhicules de plus en 2020 en hypothèse basse et de 750 à 1 300 véhicules en hypothèse haute.

#### Hypothèse basse

2 sens		Var. C - Hyp. basse		Trafic induit	Part en %
		Sans trafic induit	Avec trafic induit		
Niort - Melle	VL+PL	16 100	17 300	1 200	7.5%
Melle - Les Maisons-Blanches	VL+PL	11 750	12 500	750	6.4%
Les Maisons-Blanches - Confolens	VL+PL	8 550	9 300	750	8.8%
Confolens - RN141 (Roumazières)	VL+PL	8 050	9 000	950	11.8%
Confolens - Bellac	VL+PL	9 950	10 950	1 000	10.1%
Bellac - La Croisière (A20)	VL+PL	16 300	17 000	700	4.3%

#### Hypothèse haute

2 sens		Var. C - Hyp. haute		Trafic induit	Part en %
		Sans trafic induit	Avec trafic induit		
Niort - Melle	VL+PL	18 150	19 500	1 350	7.4%
Melle - Les Maisons-Blanches	VL+PL	13 250	14 100	850	6.4%
Les Maisons-Blanches - Confolens	VL+PL	9 600	10 450	850	8.9%
Confolens - RN141 (Roumazières)	VL+PL	9 050	10 150	1 100	12.2%
Confolens - Bellac	VL+PL	11 200	12 300	1 100	9.8%
Bellac - La Croisière (A20)	VL+PL	18 350	19 100	750	4.1%

# Synthèse des enjeux liés au projet

## Nature et contexte des enjeux

**Orientation générale** Les Schémas de services collectifs, préconisent "de compléter le maillage routier national de liaisons rapides (...) pour assurer des liaisons est-ouest permettant d'intégrer la façade atlantique dans les échanges européens (...) avec l'achèvement de l'autoroute A20 et la RCEA (...), grande liaison interrégionale (...) à 2X2 voies reliant La Rochelle à la Saône, la Suisse et l'Italie".

Le projet d'autoroute concédée Niort - Limoges s'inscrit dans cette logique de désenclavement et d'accessibilité. Il répond à l'élaboration d'un maillage cohérent et structuré des régions Poitou-Charentes et du Limousin qui souhaitent accroître leurs échanges avec les grands pôles d'activités de l'Europe continentale.

### **Contexte géographique et activités économiques**

Le **Poitou-Charentes** est une région rurale où 44% de sa population vit dans un espace à dominante rurale, mais où seulement 8% de sa population active est occupée par le secteur agricole.

Le tourisme est le principal secteur économique de la région (100 000 emplois directs ou indirects ont été recensés en 2001), et le littoral concentre 80% des hébergements commerciaux (camping, hôtellerie).

L'armature urbaine de la région s'appuie sur six grands espaces urbains, dont Niort et le bipôle La Rochelle-Rochefort.

Le **Limousin** se présente comme un carrefour d'échanges entre la façade atlantique et les bassins économiques de Clermont-Ferrand et de Lyon. Toutefois, le manque d'infrastructures de transport ne lui permet pas d'assurer correctement ce rôle, et d'en tirer tous les bénéfices.

Cette région présente une faible densité de population (42 hab./km<sup>2</sup>) avec des concentrations nettement plus fortes dans sa partie ouest. Environ 56% de la population totale du Limousin vit en zone urbaine, dont 25% pour la seule agglomération de Limoges qui demeure le principal pôle régional urbain et économique.

Le PIB par habitant de la région Poitou-Charentes est inférieur de 19% à la moyenne nationale. Si l'on restreint le champ à la France de province, l'écart du PIB par habitant de la région Poitou-Charentes par rapport à la moyenne régionale (hors région Ile-de-France) se réduit à 9% ce qui renforce le décalage avec d'autres régions comme par exemple les Pays de la Loire. Le Limousin a un PIB par habitant du même ordre que celui de Poitou-Charentes.

## Nature et contexte des enjeux (suite)

### Orientation générale (suite)

**L'offre de transport** Les enjeux et les objectifs des deux régions se rejoignent :

- Le **Poitou-Charentes** veut consolider sa position dans les grands courants internationaux entre sa façade atlantique et les pôles européens :
  - en désenclavant sa façade maritime,
  - en renforçant la desserte du port de La Rochelle afin de faire de celui-ci une plate-forme multimodale de distribution européenne,
  - en favorisant le cabotage maritime,
  - enfin, en construisant un réseau maillé avec les régions voisines (dont le Limousin, l'Aquitaine et les Pays de la Loire).

L'offre de transport se traduit essentiellement par le mode routier avec des flux très élevés. Sur la liaison La Rochelle-Niort, les trafics oscillent entre 9 000 et 15 000 véh/jour aux abords des agglomérations ; les trafics en direction d'Angoulême, en provenance de Saintes (RN141) sont de l'ordre de 12 500 véhicules/jour (source DRE, trafic 2000).

Il existe sept aéroports régionaux dans la région, mais ils n'assurent que du trafic voyageurs ; le trafic fret ferré est concentré sur l'axe Poitiers-Angoulême (50 trains de fret/jour en 1999, source SNCF).

- Le **Limousin** a des objectifs d'ouverture sur l'Europe continentale et les grandes métropoles, de modernisation de son réseau de transport interrégional et enfin de développement des liaisons routières intra-régionales.

Pour l'année 2000, les résultats de l'analyse des données SITRAM font apparaître une large prépondérance du transport routier qui assure :

- 99,6% des flux régionaux
- 73,9% des flux interrégionaux ou internationaux, contre seulement 11,9% par le transport ferré.

**Dysfonctionnements** La situation actuelle des transports dans les régions Poitou-Charentes et Limousin met en évidence un certain nombre de dysfonctionnements.

- Pour le Poitou-Charentes :
  - Le développement des échanges nord-sud au sein de l'Europe va se traduire à terme par une forte augmentation des trafics conduisant à

## Nature et contexte des enjeux (suite)

### Orientation générale (suite)

- la saturation des axes existants (A10 et RN10),
  - la ligne Paris-Bordeaux qui connaît actuellement une saturation du trafic, ce qui se traduira par une dégradation des niveaux de services en particulier pour le fret. Cette situation devrait empirer tant que la liaison grande vitesse entre Tours et Bordeaux ne sera pas achevée.
  - l'enclavement de la partie orientale de la région Poitou-Charentes provoqué par l'inachèvement de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA).
- Pour le Limousin :
    - Restée longtemps fortement enclavée, la région est un territoire dont la position par rapport au reste du territoire français évolue fortement à l'heure actuelle avec la réalisation d'importantes liaisons routières d'intérêt national : l'autoroute A20 sur l'axe Nord-Sud, l'autoroute A89 sur l'axe Est-Ouest et sur la RCEA, l'aménagement d'une transversale dans la Haute-Vienne et la Creuse entre l'A20 et l'A71 en 2X2 voies. Ces liaisons permettent à la région d'accéder plus facilement aux courants d'échanges français et européens.

La réalisation de ces nouveaux axes concerne principalement l'ouest de la région Limousin, accentuant le déséquilibre entre l'Est et l'Ouest de la région. Cette situation est d'autant plus critique dans les zones de montagne du Massif Central.

**De nouveaux défis** Dans les Schémas de services de transport de voyageurs et de marchandises est explicitement énoncé que l'Ouest Atlantique doit valoriser ses échanges avec les grands ensembles régionaux et avec les autres pôles européens. Dans la mesure où les intérêts socio-économiques et les besoins de transport sont communs aux deux régions, il convient de préciser les nouveaux enjeux, au profit de cet espace interrégional, générés par le projet d'autoroute concédée Niort-Limoges.

C'est l'objet de la suite de ce rapport.

# Présentation des enjeux

## Préambule

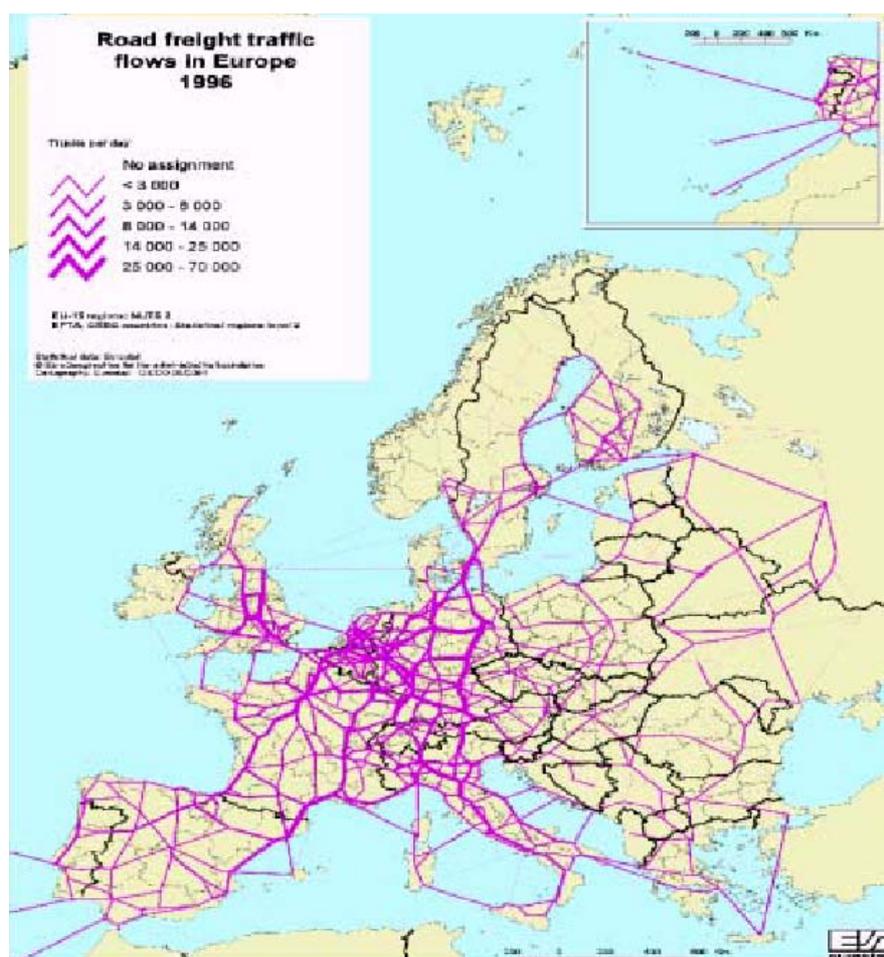
Face à la multiplication des échanges des biens et des personnes, un accroissement des flux et une demande d'accessibilité toujours plus forte des régions Poitou-Charentes et du Limousin, il nous a paru nécessaire de présenter ces thèmes à l'aide d'une analyse séquentielle sans pour autant déterminer un ordre de priorité d'un enjeu par rapport à un autre.

## Achever le désenclavement de la façade Atlantique à l'Europe

Le thème du désenclavement de la façade maritime a été abordé par le Conseil Régional Poitou-Charentes notamment lors de la réflexion prospective intitulée "Projet Régional Poitou-Charentes 2010" où il est fait mention de la notion de corridor.

### Les corridors européens

L'examen des principaux corridors européens (carte ci-dessous), montre que le corridor atlantique, rejoignant la péninsule ibérique à l'Allemagne et au Benelux, traverse les deux régions Poitou-Charentes et Limousin. Celui-ci génère un flux de transport de fret routier très élevé, qui atteint un volume de trafic compris entre 6 000 à 14 000 véh/jour à la frontière franco-espagnole (donnée 1996).



Les principaux corridors européens en 1996 - DATAR

## Présentation des enjeux (suite)

---

### Achever le désenclavement de la façade Atlantique à l'Europe (suite)

#### **Rapport Van Miert du 27 juin 2003**

Le récent Rapport de la Commission européenne intitulé, "Un groupe à haut niveau sur le réseau transeuropéen de transport", énonce que *la seule expérience concrète concernant la définition de grands axes européens résulte des conférences ministérielles paneuropéennes en Crète (1994) et à Helsinki (1997), lesquelles ont permis de recenser 10 corridors paneuropéens dans les pays d'Europe centrale et orientale.*

Les corridors paneuropéens s'inscrivent dans un cadre institutionnel (coopération intergouvernementale) différent de celui du réseau transeuropéen de transport (cadre communautaire). Ils ont joué un rôle important, notamment parce qu'il n'existait pas dans les années 1990 de réseau clairement établi comme dans les pays occidentaux. Les besoins sont différents aujourd'hui, d'une part en raison de l'élargissement de l'Union européenne à 25 membres, d'autre part du fait de l'étendue et de la complexité croissantes du réseau transeuropéen.

**Les conclusions de ce rapport soulignent le caractère d'urgence à structurer l'axe sud-ouest à destination du nord-est de l'Europe, dans la mesure où les flux de trafic de marchandises ont tendance à s'intensifier rapidement.**

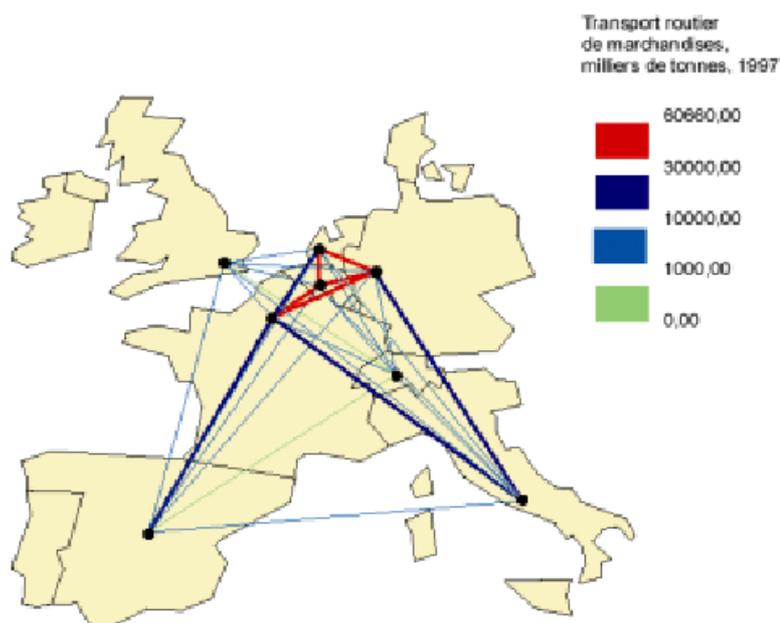
#### **Desserte routière internationale**

Les flux de transport de marchandises s'effectuent principalement par la route comme le montre la carte ci-dessous, extraite du rapport de la DATAR intitulé "La France en Europe : Quelle ambition pour la politique des transports" (avril 2003).

On observe que les principaux flux de transport internationaux pour l'année 1997 ne s'organisent plus seulement à partir du sillon rhodanien mais s'orientent également de la péninsule ibérique vers le nord-est de l'Europe, et dessinent une diagonale où s'inscrivent les régions Poitou-Charentes et Limousin via les réseaux routiers de l'A10, la RN10, l'A20 et la RCEA.

## Présentation des enjeux (suite)

### Achever le désenclavement de la façade Atlantique à l'Europe (suite)



**Principaux échanges routiers internationaux (tonnes) 1997 - DATAR**

Le rapport Van Miert met en évidence :

- une augmentation toujours (ou presque toujours) plus rapide du volume du trafic global par rapport à celle du PIB,
- une croissance plus rapide encore des flux interurbains, notamment sur de longues distances.

En outre, l'élargissement a un effet d'accélérateur sur la croissance du trafic, principalement pour le fret.

Dans le même temps, l'offre d'infrastructures croît beaucoup moins vite à cause du manque de financements publics et de la difficulté de mobiliser aujourd'hui des fonds privés.

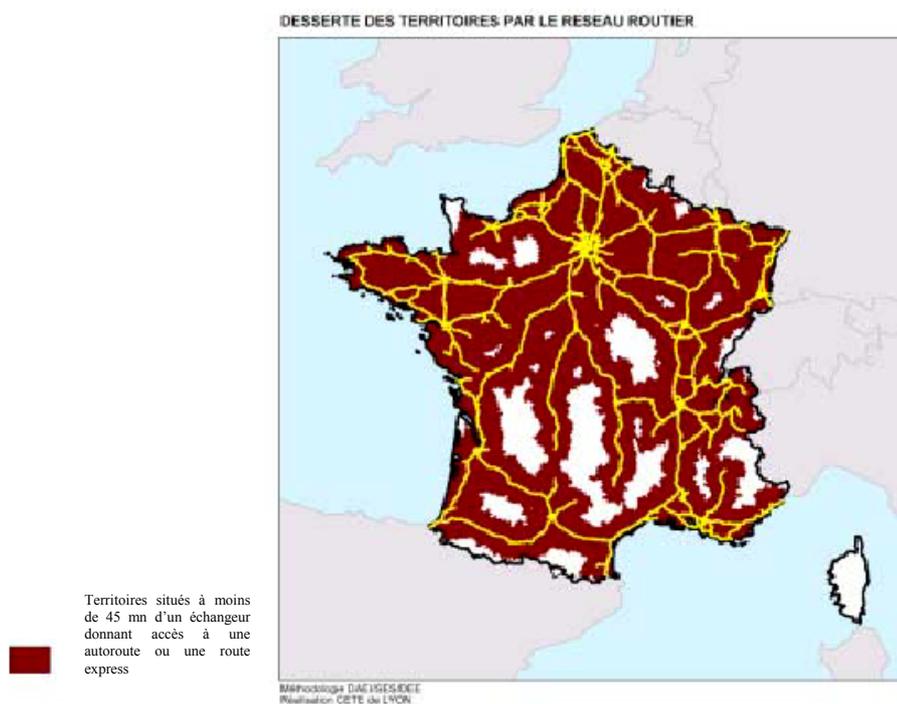
Ce décalage entre besoins de transport et offres d'infrastructures nouvelles aboutit peu à peu à une impasse qui n'est pas sans conséquence sur la compétitivité des Etats membres de l'Union européenne en général, et des régions en particulier.

## Présentation des enjeux (suite)

### Achever le désenclavement de la façade Atlantique à l'Europe (suite)

#### **Desserte routière nationale**

Si l'on considère la desserte du territoire national par le réseau routier, on remarque que les régions étudiées sont mal desservies. L'enclavement des territoires de Poitou-Charentes situés entre les autoroutes A10 et A20, et des territoires du Limousin situés entre les autoroutes A20 et A71, est bien mis en évidence par la carte ci-dessous.



#### **Desserte des territoires par le réseau routier - DATAR - 2001**

**Ces carences d'accessibilité exprimées par un temps d'accès à une autoroute et à une route express supérieur à 45 mn, sont particulièrement pénalisantes dans le contexte d'ouverture des marchés au niveau européen.**

Les autoroutes A10 et A20 sont les axes structurants des deux régions Poitou-Charentes et Limousin, l'un à destination de la péninsule ibérique et l'autre vers le littoral méditerranéen. L'absence de liaison de haut niveau de service entre elles conduit de surcroît à des dysfonctionnements du système de transport (temps perdu, insécurité routière et routes inadaptées aux longs transits, notamment PL).

**Le rapport de la DATAR insiste particulièrement sur la nécessité de "relier la façade atlantique de l'Ouest de la France (Aquitaine-Poitou-Charentes-Pays de la Loire) avec l'Espagne, l'Europe du Nord et le foyer économique européen",**

## Présentation des enjeux (suite)

---

### Achever le désenclavement de la façade Atlantique à l'Europe (suite)

#### **puis, de "relier La Rochelle vers Mâcon par la RCEA".**

Face à cet enclavement de l'Ouest Atlantique, des aménagements d'infrastructures routières ont été réalisés.

A titre d'exemple, on constate l'ouverture récente de l'échangeur de Figeac sur l'autoroute A20 qui permet aux régions Poitou-Charentes et Pays de la Loire d'accéder aux réseaux autoroutiers (via la RN88 et l'A75) desservant les métropoles de la façade méditerranéenne. Sur la partie nord, l'axe Saintes-Angoulême-Limoges (RN141) se structure avec l'aménagement progressif de routes express à 2X2 voies sur la RCEA.

#### ***Le concept d'interaction***

Ces aménagements ont des effets structurants sur la revitalisation économique des deux espaces interrégionaux mais ils peuvent être complétés par celui d'interaction avec la présence d'un itinéraire européen à la hauteur de Niort. En effet, cette agglomération est à la jonction entre :

- l'A83 et maintenant l'A810 qui relie la Bretagne via Nantes, prolongée par l'aménagement progressif de l'Arc autoroutier en provenance du Tunnel sous la Manche vers Niort via Rouen en 2X2 voies (A16, A28, A11, A85, RN147 et RD938).
- la RCEA qui relie Angoulême et Limoges aux pôles européens
- l'A10 enfin, qui relie Bordeaux à Paris via Poitiers.

**Autrement dit, la présence d'un itinéraire européen qui passe par l'agglomération niortaise favorise la construction d'un maillage interrégional et l'organisation de liaisons inter-cités.**

---

### Valoriser les dessertes et maîtriser les flux de transport

La façade atlantique est soumise depuis la décennie 1990-2000 à une massification des flux routiers : 21 000 véh/jour environ sur la liaison Poitiers-Saintes (A10), 16 000 véh/jour entre Angoulême et Poitiers (RN10) et jusqu'à 15 000 véh/jour sur la liaison La Rochelle-Niort (RN11, future A810).

#### ***Un Trafic MJA qui se densifie***

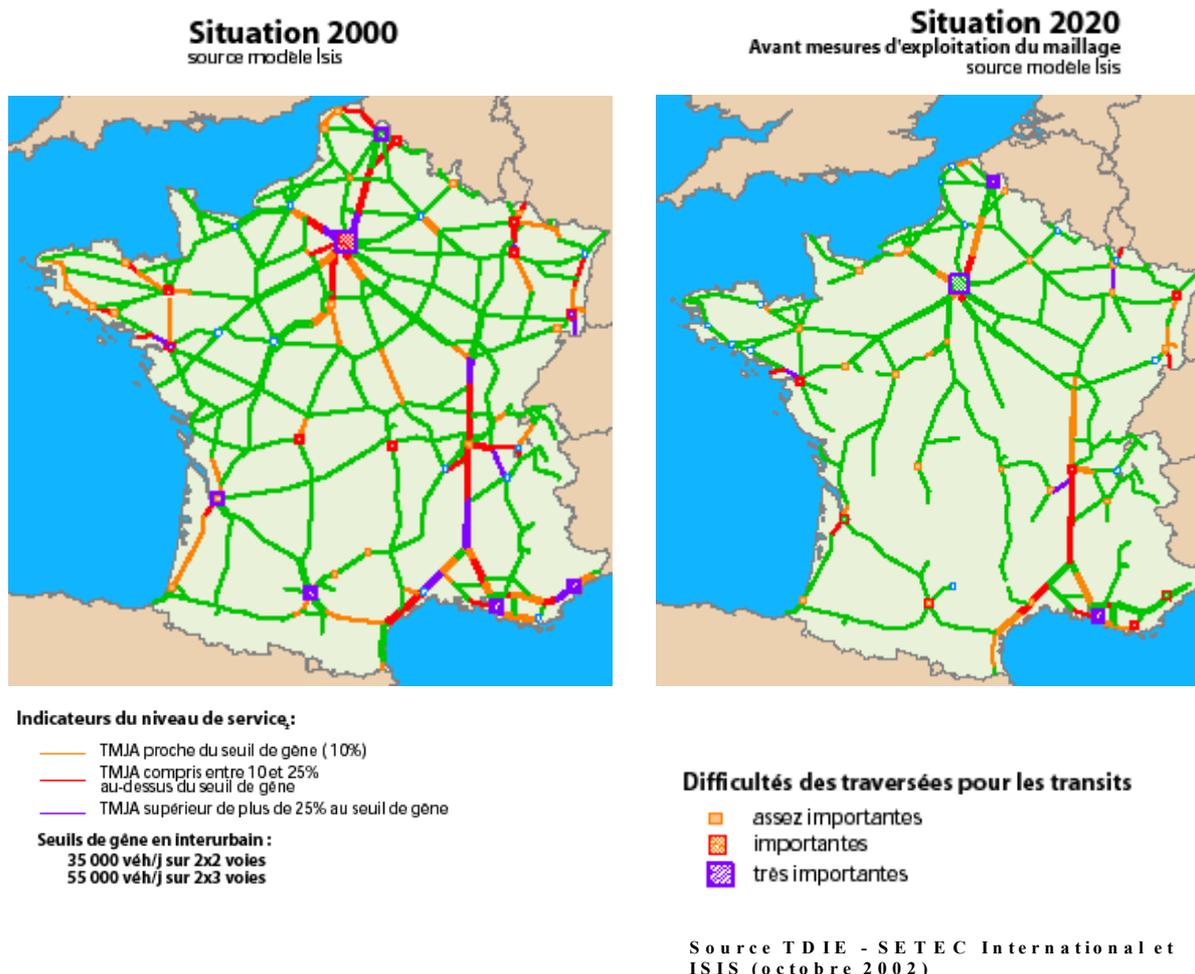
Les cartes suivantes indiquent, à partir de la situation du niveau de service routier en 2000, la mise en perspective de la concentration des flux estimée à l'horizon 2020. Cette intensification des flux provoque à terme ce que l'on appelle des seuils de gêne, estimés en fonction du trafic moyen journalier annuel (TMJA).

## Présentation des enjeux (suite)

### Valoriser les dessertes et maîtriser les flux de transport (suite)

L'examen de la carte en situation 2020 montre une densification des trafics routiers sur l'axe Nantes-Niort-Limoges et provoque des difficultés de traversées pour les transits à hauteur de Limoges (source TDIE).

L'origine de ce fort accroissement des trafics tient pour une part à l'importante augmentation du trafic transfrontalier dont nous reparlerons ultérieurement, mais il est également dû à un niveau de service très insuffisant du ferroviaire tant pour les voyageurs que pour les marchandises.



L'enquête réalisée par le CETE Méditerranée en 1999 sur les "flux de marchandises en transit et les échanges transalpin et transpyrénéen", constatait que les trafics n'avaient cessé de progresser sur la barrière pyrénéenne.

## Présentation des enjeux (suite)

### Valoriser les dessertes et maîtriser les flux de transport (suite)

En effet, le trafic poids lourd annuel est passé de 2,72 millions de PL en 1993 à 4,58 millions de PL en 1999 (Source CETE Méditerranée).

Le TMJA aux seuls passages frontaliers de Biriadou (A63) était en 1999 de 18 600 véh/jour, dont 6 900 PL (Source ASF).

Cette croissance des flux routiers de marchandises se confirme dans les années 2000 comme le souligne le texte de proposition de loi présentée le 13 juin 2003 à l'Assemblée nationale sur la traversée centrale des Pyrénées, qui énonçait qu'en "2000, le trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe s'élevait à 158 millions de tonnes, tous modes confondus, dont 93 millions de tonnes par voie terrestre, or, la part du ferroviaire est très faible : 7,6 millions de tonnes, soit moins de 5 %".

A partir des données de l'année 2000, SYSTRA a établi les prévisions suivantes :

	2000	2020	2030
<i>(en millions de tonnes)</i>	93	332	400

#### Prévision de flux de marchandises pour la traversée centrale des Pyrénées - SYSTRA - 2001

#### **L'espace Sud-Ouest Européen**

Face à cette massification des flux de transport, la Commission européenne a engagé une coopération transnationale en matière d'aménagement du territoire et de développement régional avec un Programme d'initiative communautaire 2000-2006 intitulé **INTERREG III B Sud-ouest européen**. Sur la base des acquis du programme Interreg II-C SUDOE, la Commission Européenne a adopté cette initiative le 28 avril 2000.

Une large portion du sud-ouest européen (SUDOE) est couverte par les zones éligibles à l'Objectif 1 et à l'Objectif 2. Le programme INTERREG III-B doit servir de catalyseur pour atteindre un plus haut degré d'intégration territoriale, fédérer les initiatives et les actions porteuses de développement.

L'espace transnational SUDOE est désormais constitué de régions appartenant à quatre Etats : l'Espagne, le Portugal, la France et le Royaume-Uni (Gibraltar), les deux premiers en relevant dans leur totalité (Voir carte ci-après).

## Présentation des enjeux (suite)

**Valoriser les dessertes et maîtriser les flux de transport (suite)**



**Carte de l'espace SUDOE - Commission Européenne - 2000**

Toutefois, ces incitations ou initiatives européennes ne peuvent pas occulter la participation de l'Etat et/ou des collectivités publiques et des opérateurs privés dans la restructuration des infrastructures routières.

### **Lutter contre l'insécurité routière**

Les différents thèmes présentés jusqu'à présent n'ont pas intégré la notion de nuisance.

La sécurité routière est une affaire de chacun mais elle relève aussi d'une adaptation des réseaux face à la croissance des flux et de leur fréquence, notamment dans les traversés des bourgs et des villages. Reste qu'elle ne représente qu'une partie du problème lié aux nuisances, qu'elles soient sonores, olfactives, vibratoires ou encore environnementales.

Afin de pouvoir préciser les différents effets relatifs aux nuisances, il nous a paru nécessaire de prendre comme exemple un petit centre urbain situé sur l'axe Niort-Limoges.

## Présentation des enjeux (suite)

---

### Lutter contre l'insécurité routière (suite)

Afin de proposer une approche plus complète de l'insécurité routière, nous élargirons notre analyse à l'aide d'un rapport couvrant l'ensemble de la RCEA et établi par l'association ARCEA en novembre 2000.

#### **Exemples d'insécurité routière sur l'axe Niort- Limoges**

Le bourg de Mézières-sur-Issoire se situe à mi-parcours entre Confolens et Bellac sur la RD951. Ce village du département de la Haute Vienne a une population de 873 habitants (recensement 1999) avec un budget communal d'environ 5 M€. La commune est un lieu de passage très fréquenté car elle se situe sur l'axe de la RCEA où certains jours de semaine plus de 2 700 poids lourds traversent le bourg. La fréquence - nous devrions écrire la "surfréquence" - des flux de transports génère par conséquent des nuisances. Cela se traduit par :

- une insécurité des personnes provoquée par une "incivilité" des conducteurs VL et PL;
- des risques accidentogènes importants;
- des frais d'entretien et de sécurité au sein du bourg;
- des investissements exceptionnels répétés et indéfinis;
- une pollution par le bruit, les vibrations, l'odeur.

Les risques accidentogènes sont accentués par les phénomènes de vitesses excessives et de chargements dangereux.

L'exemple du 18 juillet 2003 en est révélateur: un semi-remorque chargé de 25 tonnes de foin s'est renversé en plein centre du bourg. Si aucune victime n'a été déplorée, l'accident a causé en revanche de nombreux dégâts matériels (destruction de façade, véranda et mur de clôture d'un résident).

Compte tenu du caractère très fréquenté du lieu de l'accident, on mesure l'insécurité quotidienne que peuvent vivre les habitants de ce bourg.

Un exemple plus ancien confirme le caractère accidentogène de cet axe avec l'accident survenu le 21 juillet 2000 sur la commune de Charroux (Vienne) qui est située entre Confolens et Civray sur la RD148.

La remorque d'un camion-citerne transportant 30 000 litres de gazole s'est couchée en plein milieu de la rue principale avant de venir percuter une maison d'habitation et prendre feu. Cette explosion a fait un mort (le chauffeur du camion), un blessé grave, 4 blessés et détruit deux maisons par incendie.

## Présentation des enjeux (suite)

---

### Lutter contre l'insécurité routière (suite)

S'agissant des coûts d'entretien, la mairie de Mézières-sur-Issoire indique qu'elle a dû "réaliser des travaux de remise en état tous les 8 ou 10 ans au lieu des périodes d'entretien de 20 à 25 ans". Elle cite les exemples suivants:

- un parking PL réalisé en 1990 et refait en 2002 pour un coût supporté par la commune de 35 974 €HT;
- la réhabilitation de la place de la République (déjà refaite en 1986 pour un coût restant à financer pour la commune de 44 500 €HT), réhabilitée de nouveau en 1996, pour un montant de 24 773 €HT, à la charge de la commune et la prévision d'un nouvel entretien, non encore chiffré, pour 2004;
- les coûts de réfection des trottoirs qui restent très élevés (113 603 €HT) pour le budget communal et qui devront être échelonnés sur les années 2004 et 2005.

Si l'on récapitule, on peut dire que la commune doit provisionner environ 32 000 €HT chaque année pour la réfection de sa voirie en raison d'une surfréquentation de véhicules légers et poids lourds sur sa rue principale.

Ce constat relativement alarmiste pourrait être généralisé le long de l'axe de la RCEA et témoigne des effets destructurants d'un trafic de marchandises non maîtrisé.

### **Circulation et accidents sur la RCEA**

L'aménagement progressif de la Route Centre Europe Atlantique doit permettre l'accessibilité de la façade atlantique aux pôles européens rhénans. Toutefois, la lenteur de la mise en 2X2 voies de la RCEA provoque des effets de saturation qui ont été évalués par l'association ARCEA. Un rapport publié en novembre 2000 fait état de la situation durant l'année et des perspectives à l'horizon 2010.

Après avoir traversé les Régions Aquitaine et Poitou Charente par la RN 10 (branches sud de la RCEA), le trafic se divise à Angoulême :

- en direction de Poitiers-Paris et Londres pour les produits agro-alimentaires
- vers Confolens-Bellac-Montluçon-Mâcon (tiers central de la RCEA) pour les produits manufacturés avant de se diriger vers la Suisse, l'Allemagne et le Bénélux.

## Présentation des enjeux (suite)

### Lutter contre l'insécurité routière (suite)



#### La RCEA (La Rochelle-Niort-La Souterraine-Montluçon-Paray-Besançon/Annemasse)

Sur certaines sections du tiers central, le taux de poids lourds atteint 44% sans aucun aménagement. Ce trafic excessif peut expliquer l'indice de gravité des accidents si dramatiquement élevé sur les sections à 2 voies non aménagées de la RCEA (26 tués pour 100 accidents corporels contre 11,2 sur les routes nationales, 9,4 sur les sections à 2x2 voies de la RCEA et 7,7 sur les autoroutes).

Le rapport a divisé la RCEA en tiers et nous étudierons, pour les besoins de l'étude, principalement le tiers sud-ouest sur la section Limoges-La Rochelle. L'examen de cette branche de la RCEA montre que le trafic se situait en 1998, à 45% au-dessus de la limite de capacité des routes (estimation évaluée par le Ministère de l'Équipement à 8500 véh/jour). Durant cette année, le trafic se situait à 15 000 véh/jour. Si rien ne se produisait en terme d'aménagement d'infrastructure et de régulation des flux de transport de marchandises, le rythme annuel en 2010 serait de 18 570 véh/jour.

Le taux de poids lourds est aujourd'hui de 17,1% ce qui est plus élevé que la moyenne nationale qui oscille autour de 12%.

L'analyse effectuée plus avant (Cf. pp 10 et 11) sur l'évolution des trafics VL et PL entre 1995 et 2002 tend à montrer la constitution d'un itinéraire poids-lourd sur le tiers sud-ouest de la RCEA.

## Présentation des enjeux (suite)

### Lutter contre l'insécurité routière (suite)

Le tableau suivant présente, sur la base de ces données, la part de PL des sections comprises sur la RCEA sud-ouest :

		1995			2002			Croissance annuelle (base 1995)
		VL	PL	%PL	VL	PL	%PL	Poids lourds
<b>RN10</b>	Angoulême - Barbezieux	10 870	4 930	45,3 %	11 040	6 760	61,2 %	5,3%
<b>RN141</b>	St Junien - Limoges	9 901	1 100	11,1 %	11 450	1 600	14%	6,5%
	La Rochefoucault - Chasseneuil	7 860	1 540	19,6 %	8 700	2 900	33,3 %	12,6%
<b>RD951</b>	Confolens - St Claud	3 095	795	25,7 %	3 140	1 160	37%	6,6%
	Bellac - Confolens (Brillac)	2 560	1 080	42,2 %	2 950	1 450	49,1 %	4,9%
<b>RN145</b>	Bellac - La Croisière	4 470	1 530	34,2 %	5 050	2 450	48,5 %	8,6%
<b>RN147</b>	Bellac - Lussac	4 240	810	19,1 %	4 930	1 300	26,4 %	8,6%
	Limoges - Bellac	6 675	825	12,3 %	7 100	900	12,7 %	1,3%
<b>RD948</b>	Melle - Les Maisons Blanches	4 480	920	20,5 %	4 370	1 330	30,4 %	6,4%

Légende : chiffres en italiques : %PL de 1996 (1995 non fourni)

### Evolution des trafics VL et PL entre 1995 et 2002 sur la RCEA sud-ouest

## Présentation des enjeux (suite)

---

### Lutter contre l'insécurité routière (suite)

Une circulation élevée, un fort accroissement annuel, un taux de poids lourds important, des accidents graves, tel est le tableau actuel de la partie tiers sud-ouest de la RCEA qui rappelle l'acuité du problème de maîtrise des flux de transport (véhicule léger et de marchandise)

### Accroître le maillage interrégional

La volonté de désenclaver les territoires et la mise en perspective d'une maîtrise des flux au sein de corridors toujours plus saturés ne doivent pas occulter la nécessité de développer un maillage structuré de part et d'autre de la future liaison autoroutière Niort-Limoges.

Certes, les retombées économiques d'une infrastructure ne sont pas toujours immédiates mais la création de la liaison Niort-Confolens vers la RN141 (Roumazières) ouvre le territoire vers la Méditerranée ; la liaison vers Bellac et l'A20 par La Croisière permet d'accéder aux pôles européens.

### ***Attractivité économique***

Si l'on prend le point d'origine de cette future liaison, on remarque que Niort (plus particulièrement La Crèche) a pu mettre en place une plate-forme multimodale en raison de la proximité de l'axe Bordeaux-Paris avec l'autoroute A10 et la RCEA.

Comme nous l'avons exposé précédemment, les deux régions souffrent actuellement d'un manque d'accessibilité pour valoriser les secteurs d'activités portuaires, forestières et l'activité touristique afin d'accroître le rayonnement économique et démographique du Limousin et du Poitou-Charentes.

## Présentation des enjeux (suite)

### Accroître le maillage interrégional (suite)

Accessibilité par le réseau routier (en service, en travaux ou concédé)



### Accessibilité par le réseau routier (en service, en travaux ou concédé) - DATAR - 2001

La carte ci-dessus montre l'absence de connexion directe et rapide entre Niort et Limoges. Elle indique également la discontinuité de la RCEA et la construction progressive d'un axe vers le sud-est par Limoges-Brive-Millau-Montpellier.

#### **Remise en cause du financement des infrastructures de transport**

Le rapport relatif au "financement des transports à l'horizon 2020" débattu au Sénat le 21 mai 2003 montre que les investissements en matière de transport sont remis en cause ; il dénonce "l'illusion du découplage entre la croissance et la demande de transport".

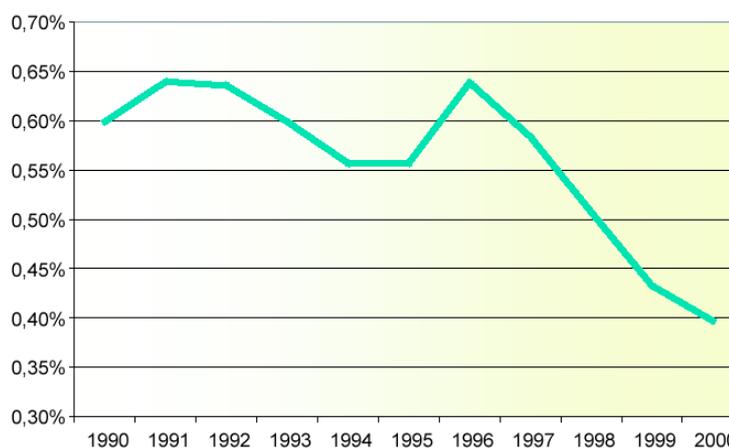
Le rapport poursuit en précisant que "le régime de l'adossement a pris fin en 2001, sur décision du gouvernement français, suite à un avis du Conseil d'Etat le 16 septembre 1999, et que la Commission européenne n'a jamais engagé de procédure contre la France s'agissant de l'adossement, mais que notre pays l'a sollicitée de sa propre initiative pour changer ce système".

## Présentation des enjeux (suite)

### Accroître le maillage interrégional (suite)

Le rapport poursuit en précisant que "le régime de l'adossement a pris fin en 2001, sur décision du gouvernement français, suite à un avis du Conseil d'Etat le 16 septembre 1999, et que la Commission européenne n'a jamais engagé de procédure contre la France s'agissant de l'adossement, mais que notre pays l'a sollicitée de sa propre initiative pour changer ce système".

Ceci a provoqué une forte baisse des investissements de l'Etat. Jusqu'à la fin des années 90, l'Etat utilisait cette procédure, dite de l'adossement, pour développer le réseau autoroutier. Les nouvelles sections d'autoroutes étaient financées par les péages prélevés sur les sections plus anciennes. Pour compenser la dégradation de la rentabilité moyenne de l'activité du concessionnaire, la durée du contrat de concession était généralement allongée. Si le rôle d'aménageur appartient toujours à l'Etat, le transfert de compétence financière s'est effectué au profit des collectivités locales qui participent de manière essentielle et prépondérante au financement des infrastructures de transports.



**Evolution de la part du PIB consacrée aux infrastructures de transport**  
hors routes départementales et locales, et transports en commun urbains  
Sources: Les Comptes Nationaux 2001 - les comptes des transports (DAEI - SES)

### Part du PIB consacrée aux infrastructures de transport - TDIE - 2002

En 2001, les départements ont ainsi dépensé 2,9 milliards d'euros, les régions 1,8 milliard d'euros, et les communes de plus de 10.000 habitants 1,1 milliard d'euros. Le total des dépenses des collectivités locales (y compris les investissements sur leurs propres réseaux) en faveur des investissements de transports a représenté 8 milliards d'euros en 2000. Par comparaison, les dépenses en capital des administrations publiques centrales ont représenté 3,5 milliards d'euros la même année.

## Présentation des enjeux (suite)

### Accroître le maillage interrégional (suite)

#### **Le Partenariat Public - Privé (PPP)**

Actuellement, la participation des collectivités locales est traditionnellement concentrée sur le réseau national non concédé, aménagé dans le cadre des contrats de plan. Mais les collectivités locales sont aussi sollicitées pour le financement des nouvelles sections autoroutières (ex : le financement de l'autoroute 28).

L'interrogation porte donc sur l'avenir des financements assurés par les collectivités locales. Le transfert annoncé d'une partie du réseau routier national aux départements va conduire à leur faire financer l'entretien d'un réseau très important et nécessitera des transferts de ressources adaptés.

Certes, le péage est un instrument qui a fait la preuve de son efficacité. En gageant le remboursement des emprunts sur les recettes futures, il permet de lever les ressources nécessaires au développement des infrastructures routières. Fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur, il pourrait permettre le développement ou l'entretien du réseau routier territorial sans faire appel au contribuable local.

Lors du débat au Sénat le 21 mai 2003, une des solutions envisagées était d'étendre et de faciliter, pour l'ensemble des collectivités publiques compétentes en matière routière, le recours au mode de financement par le péage. Le contexte actuel s'y prête : ampleur des besoins de financement pour les infrastructures dans un contexte de forte contrainte budgétaire auquel n'échappent pas les collectivités territoriales, extension des compétences et de l'autonomie financière des collectivités territoriales, intérêt des formules de partenariat public-privé (PPP). Cette formule de partenariat est préconisée dans le rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport (Cf pp 92-94 le chapitre portant sur les montages financiers alternatifs).

Le partenariat public-privé promeut un nouveau mode de financement. Si l'on prend l'exemple de l'A28, il faut bien considérer ce modèle comme répondant à une problématique spécifique et par conséquent ne pouvant pas être applicable partout.

Le montage financier nécessaire à l'élaboration du projet d'autoroute concédée de l'A28 se présentait de la manière suivante :

- 63% sous forme de fonds privés,
- 37% restant sous forme de subventions se répartissant entre l'Etat (18,5%) et les collectivités territoriales (18,5%).

**S'agissant de la rentabilité du projet d'autoroute concédée Niort-Limoges, ce tronçon pourrait se présenter comme la continuité de l'A83 (Nantes-Niort) qui est achevée. Cela permettrait d'accroître la rentabilité financière de l'A83 et d'optimiser la rentabilité financière de la liaison projetée Niort-Limoges.**

## Présentation des enjeux (suite)

---

### Accroître le maillage interrégional (suite)

#### **Les villages étapes**

Le label "village étape" est un gage de qualité aux services proposés aux usagers et aux touristes qui empruntent l'autoroute. Pour les résidents des villages limitrophes et les vacanciers français en transit, le village étape offre une opportunité de développement du tourisme d'étape et de court séjour. Expérimentée depuis quelques années sur l'axe autoroutier l'Occitane (A20), cette initiative s'étend aujourd'hui à d'autres itinéraires. Le label "village étape" est désormais accordé pour une durée de 5 ans et fait l'objet de contrôles périodiques de l'administration.

Le village étape répond à trois idées force :

- La garantie de la qualité du service
- Un appel à la découverte du pays
- Une meilleure sécurité autoroutière.

Sur la RCEA, la commune de La Souterraine a développé ce concept de village étape valorisant le tourisme et les activités de loisirs.

**Les projets de sites de villages étapes faciliteraient l'appropriation par les riverains et les collectivités environnantes de ce futur équipement routier et favoriseraient une revitalisation du tissu socio-économique localisé de part et d'autre de cette future autoroute.**

---

### Développer le bipôle La Rochelle-Rochefort et la filière logistique

La liaison entre Niort et Limoges doit pouvoir favoriser des secteurs d'activités comme les filières traditionnelles portuaire et forestière et celle plus récente de la filière logistique. Nous étudierons la valorisation espérée des filières portuaire et forestière à partir du bipôle La Rochelle-Rochefort et la récente création de la plate-forme logistique de La Crèche située près de Niort.

#### **La filière portuaire**

Les deux agglomérations de La Rochelle et Rochefort sur Mer rassemblent 200 000 habitants sur un périmètre intercommunal de 36 collectivités locales. Face à une concurrence croissante d'unités portuaires à vocation multimodale sur la façade atlantique, les maires et présidents des structures intercommunales de La Rochelle et Rochefort sur Mer décidaient en 1996, de coopérer étroitement en matière d'aménagement et de développement du territoire. Une charte d'objectifs concrétisant ce rapprochement a été signée.

## Présentation des enjeux (suite)

### Développer le bipôle La Rochelle- Rochefort et la filière logistique (suite)



#### **Le bipôle maritime de La Rochelle et Rochefort sur Mer.**

En février 1999, les ports de commerce de La Rochelle, Rochefort et Tonnay-Charente ont constitué une «Charte Portuaire» et ont sollicité le développement de la desserte ferroviaire cadencée entre La Rochelle et Rochefort (cette action a été inscrite depuis au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006).

**La Rochelle** est le huitième port français en termes de tonnages. Il occupe la deuxième place après Rouen comme port céréalier national et la première place au niveau national pour sa filière forestière. Le port de la Rochelle importe essentiellement des bois exotiques bruts et travaillés et exporte des essence forestière en provenance du Limousin à forte valeur ajoutée comme le sapin Douglas.

Conformément à la charte portuaire, il se doit d'affirmer ses activités de terminal forestier.

Sa configuration, avec un tirant d'eau de moins 17 mètres à l'entrée du port, permet un potentiel de développement des filières nouvelles comme la conteneurisation, et conforte le transit de vrac liquide (produits pétroliers).

## Présentation des enjeux (suite)

---

### Développer le bipôle La Rochelle- Rochefort et la filière logistique (suite)

Des aménagements du port de La Rochelle sont inscrits au contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Ils concernent le développement du cabotage maritime et la modernisation de la desserte terrestre et ferroviaire.

**Rochefort** souhaite renforcer la multi-activités (engrais, produits agricoles et matériaux de construction) aux côtés d'autres plates-formes portuaires de la façade atlantique.

Le projet de liaison Niort-Limoges en prolongement de la RN11 (future A810) entre La Rochelle et Niort favorise l'irrigation de ces espaces urbains littoraux.

#### **La filière logistique**

A proximité de l'agglomération niortaise et à la jonction entre l'autoroute A10 et l'A83 qui relie Niort à Nantes, la plate-forme de services diversifiés de La Crèche veut devenir la base arrière économique du port de La Rochelle. Elle souhaite également diversifier son activité de transport routier et de logistique vers le développement d'une plate-forme rail-route.

Actuellement, la plate-forme de La Crèche est déjà connectée au rail. Le plus gros utilisateur, Océrail, est un groupement qui fédère dix coopératives et négociants agricoles ; il expédie entre vingt et vingt-cinq mille tonnes de céréales chaque année.

Le rayonnement régional de La Crèche lui permet d'accueillir des établissements frigorifiques et de messagerie. En 2002, 42 entreprises employant plus de 1.200 salariés sont déjà localisées sur la zone d'activités.

Si le Centre Rail Route existe depuis 1985, l'ouverture de la liaison entre Nantes et Niort par l'A83 favorise l'essor de cette zone d'activités et son redéploiement économique.

La jonction entre l'A10 (Paris-Bordeaux) et l'A810-A83 (Niort-Nantes) va permettre le développement de l'offre de transport combiné. Le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 a d'ailleurs inscrit l'étude d'un centre régional intermodal de fret à La Crèche. Ce projet concernerait une première tranche de 35 hectares sur une nouvelle zone d'activité de 450 hectares localisée de part et d'autre de la RN11(A810).

Finalement, La Crèche a l'ambition de devenir le terminal logistique bimodal rail/route du port de La Rochelle et cherche à améliorer sa liaison ferroviaire avec Lyon à destination de l'Italie.

## Conclusion

---

La création des deux liaisons Niort – Confolens – Bellac - La Croisière et Confolens - RN141 a un triple objectif :

- répondre à une demande technique et sécuritaire sur l'axe RCEA,
- favoriser l'attractivité de l'axe de développement économique du littoral picto-charentais et structurant l'ensemble du Poitou-Charentes,
- poursuivre l'ouverture de Nantes et l'espace régional breton à la Méditerranée.

Au premier semestre 2003, les pouvoirs publics ont communiqué des documents relatifs aux infrastructures de transports, qui illustrent la nécessité de créer ce "barreau manquant".

- **Le rapport d'Audit sur les grandes infrastructures de transport** paru en février 2003 affirme que certaines liaisons peuvent s'intégrer dans une logique de réseaux européens des transports et précise que : "le rôle de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) apparaît important dans la mesure où elle peut constituer une liaison rapide, favorable aux trafics venant de l'est, entre les autoroutes A6 et A75, offrant ainsi une alternative pour les flux Nord-Est / Sud-Ouest à l'axe constitué des autoroutes A6, A7 et A9".
- **Le rapport de la DATAR** intitulé "La France dans l'Europe : quelle ambition pour la politique des transports" paru en avril 2003 confirme le rôle central de la RCEA comme outil de désenclavement de la France de l'Ouest.

**Le projet d'autoroute concédée Niort-Confolens-La Croisière et Confolens-RN141 s'inscrit dans cette logique de raccordement interrégional au cœur de l'Europe continentale et à la Méditerranée.**

Ce projet de liaison autoroutière prend en compte :

- les recommandations de l'Etat avec les Schémas de services de transport de voyageurs qui spécifient le renforcement de la cohérence régionale par l'amélioration de la qualité des liaisons routières transversale,
- la préconisation d'un partenariat financier public-privé. Cette nouvelle répartition du financement d'une infrastructure autoroutière permet de trouver un juste équilibre entre le coût de l'ouvrage et les perspectives de recettes, tout en maintenant un niveau de péage acceptable pour les utilisateurs.

## Conclusion (suite)

Ce "barreau manquant" comporte quatre grandes vocations :

- Répondre à la croissance des trafics VL et surtout PL;
- Améliorer l'accessibilité de la façade atlantique;
- Désenclaver les ports et les centres urbains;
- Favoriser une dynamique interrégionale

- **Maîtriser la croissance des trafics VL et PL**

Le Poitou-Charentes et le Limousin sont situées sur de grands axes d'échanges de niveau européen, entre le nord de la France et de l'Europe d'une part, la péninsule ibérique d'autre part. Cette position se renforcera prochainement avec l'achèvement de la liaison Rouen - Alençon - Le Mans - Niort par l'A28 et l'A83.

Les deux régions sont au cœur d'un corridor nord-sud qui prend une place croissante depuis une quinzaine d'années ; aujourd'hui, les flux de poids lourds transpyrénéens sont deux fois supérieurs aux flux transalpins .

C'est ce contexte d'augmentation généralisée des trafics et de l'insécurité routière qui justifie la création de ces deux infrastructures.

- **Améliorer l'accessibilité de la façade atlantique**

Le maillage autoroutier s'est étoffé depuis le début des années 1980 mais laisse apparaître des zones enclavées comme le département de la Charente qui ne possède pas de réseau autoroutier. Les deux autoroutes nord-sud - A10 (Bordeaux-Paris) et A20 (Orléans-Toulouse) - ne sont pas encore reliées par un réseau autoroutier transversal. La liaison ouest-est de la RCEA est inachevée et ne permet donc pas d'améliorer l'accessibilité des territoires littoraux de l'arc atlantique vers l'Europe continentale.

**Le projet d'autoroute constituera donc le vecteur du désenclavement de certaines contrées encore mal desservies, ainsi qu'une opportunité d'amélioration de l'accessibilité des régions Poitou-Charentes et Limousin.**

- **Désenclaver les ports et centres urbains**

Grâce à l'ouverture vers de nouvelles perspectives nationales et européennes, la réalisation des deux liaisons (Niort-Confolens-La Croisière et Confolens-RN141) va faciliter la revitalisation de nombreuses activités économiques déjà existantes (forestière, portuaire et touristique) et la promotion de nouvelles filières (logistique et transport par conteneurs).

## Conclusion (suite)

- **Favoriser une dynamique interrégionale**

La synergie des activités pourra accroître le développement inter-cités et promouvoir le rééquilibrage socio-démographique entre l'est et l'ouest des deux régions Poitou-Charentes et Limousin. La création ponctuelle de villages-étape le long de ces deux infrastructures revitalisera le tissu économique local et facilitera la découverte touristique des départements traversés.

**Enfin, la réalisation de ce "barreau manquant" permettra de relier la France de l'Ouest à l'axe Rhénan, de redynamiser les territoires traversés, et enfin d'accroître l'attractivité des filières d'aujourd'hui et de demain.**

# Annexe

## Résultat du test avec aménagement complet des RN149 et RN147 entre Cholet, Poitiers et Lussac

- Dans ce test, nous avons tenu compte, en plus des aménagements déjà prévus dans la variante avec projet (variante c),
- de la mise à 2x2 voies de la RN149 entre Parthenay et Poitiers,
- de l'aménagement du contournement de Poitiers et  
de la mise à 2x2 voies de la RN147 entre Poitiers et Lussac.

### Trafic TMJA (2 sens)

		Trafic 2020 avec aménagement RN147/149		Trafic 2020 avec aménagement RN147/149	
		Hypothèse basse - 2,5% par an		Hypothèse haute - 3,5% par an	
		Test	%PL	Test	%PL
Niort - Melle (1a)	VL	12 700		14 300	
	PL	1 950	13.3%	2 250	13.6%
	Total	14 650		16 550	
Melle - Les Maisons-Blanches (1b)	VL	8 350		9 400	
	PL	1 950	18.9%	2 250	19.3%
	Total	10 300		11 650	
Les Maisons-Blanches - Confolens (2)	VL	6 000		6 750	
	PL	1 100	15.5%	1 250	15.6%
	Total	7 100		8 000	
Confolens - RN141 (Roumazières) (3)	VL	5 450		6 150	
	PL	2 250	29.2%	2 550	29.3%
	Total	7 700		8 700	
Confolens - Bellac (4)	VL	7 300		8 200	
	PL	2 300	24.0%	2 550	23.7%
	Total	9 600		10 750	
N145 : Bellac - La Croisière (A20) (5)	VL	11 850		13 300	
	PL	4 650	28.2%	5 250	28.3%
	Total	16 500		18 550	

**Commentaires** L'aménagement des RN149 et RN147 entre Partenay et Lussac a un impact différent sur les cinq tronçons de l'autoroute nouvelle selon que le tronçon étudié se situe à l'est ou à l'ouest de la RN147.

A l'ouest de la RN147, les tronçons 1a, 1b, 2, 3 et 4 (de Niort à Bellac) perdent du trafic. L'aménagement des RN149 et RN147 concurrence l'autoroute nouvelle, mais de manière relativement limitée.

## Annexe (suite)

---

### Résultat du test avec aménagement complet des RN149 et RN147 entre Cholet, Poitiers et Lussac (suite)

Ainsi, pour l'hypothèse basse, en comparant avec les résultats de la « situation avec projet (variante c) » du rapport d'étude, les trafics diminuent de près de 1 500 véhicules par jour sur les 3 premiers tronçons (1a, 1b et 2), et de 350 véhicules par jour sur les tronçons 3 et 4. En hypothèse haute, les écarts par rapport à la « situation avec projet (variante c) » varient de 1 600 à 350 véhicules par jour.

A l'est de la RN147, l'impact de l'aménagement des RN est positif. Le trafic du tronçon 5 (Bellac – La Croisière) augmente (légèrement) de 200 véhicules par jour en hypothèse basse et haute. L'aménagement de la RN147 au sud de Poitiers permet, en effet, de mieux raccorder Poitiers à la RCEA.



## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations

Cette analyse est effectuée sur les quatre tronçons de la future autoroute et sur le tronçon Bellac – La Croisière (A20) dans le cas de l'**hypothèse basse**, sans trafic induit.

Les flux varient en effet entre ces cinq tronçons du fait des apports des voies sécantes que sont la RN10, la RD951, la RN147.

Les chiffres indiqués ci-après sont des flux TMJA interrégionaux et internationaux (hors trafic induit) par O/D (2 sens confondus) sur les quatre tronçons de l'autoroute nouvelle et sur la RN145 entre Bellac et La Croisière (A20).

#### **Tronçon 1** Sous section 1a : Niort - Melle

##### O/D : POITOU-CHARENTES

de/vers	VL	PL	Total
Poitou-Charentes	7 850	1 200	9 050
Limousin	1 600	50	1 650
Auvergne	200	50	250
Pays de la Loire	850	150	1 000
Rhône-Alpes - PACA - Italie	350	150	500
Bretagne	200	50	250
Est de la France - Suisse - All.	200	100	300
Sud-Ouest de la France	450	50	500
<b>Sous total</b>	<b>11 700</b>	<b>1 800</b>	<b>13 500</b>

##### O/D : PAYS DE LA LOIRE - BRETAGNE

de/vers	VL	PL	Total
Rhône-Alpes - PACA - Italie	550	150	700
Limousin - Auvergne	550	50	600
Sud-Ouest de la France	900	150	1 050
Est de la France - Suisse - All.	250	0	250
<b>Sous total</b>	<b>2 250</b>	<b>350</b>	<b>2 600</b>

<b>Total hypothèse basse</b>	<b>13 950</b>	<b>2 150</b>	<b>16 100</b>
<b>Total hypothèse haute</b>	<b>15 700</b>	<b>2 450</b>	<b>18 150</b>

## Annexe (suite)

---

### Analyse des origines / destinations (suite)

#### **Tronçon 1 (suite)** Sous section 1b : Melle – Les Maisons-Blanches

Sur la sous-section section 1b, les trafics des O/D sont les mêmes sauf sur l'O/D Poitou-Charentes de/vers Poitou-Charentes où le trafic est de 3 500 VL et 1 200 PL pour un total de 4 700 véhicules (- 4 350 VL).

Pour mémoire, le trafic total de cette sous-section, en hypothèse basse, est de 9 600 VL et 2 150 PL, soit un total de 11 750 véhicules.

En hypothèse haute, le trafic de l'O/D Poitou-Charentes de/vers Poitou-Charentes est moins élevé de 4 900 VL. Le trafic de la section 1b est estimé à 10 800 VL et 2 450 PL, soit un total de 13 250 véhicules.

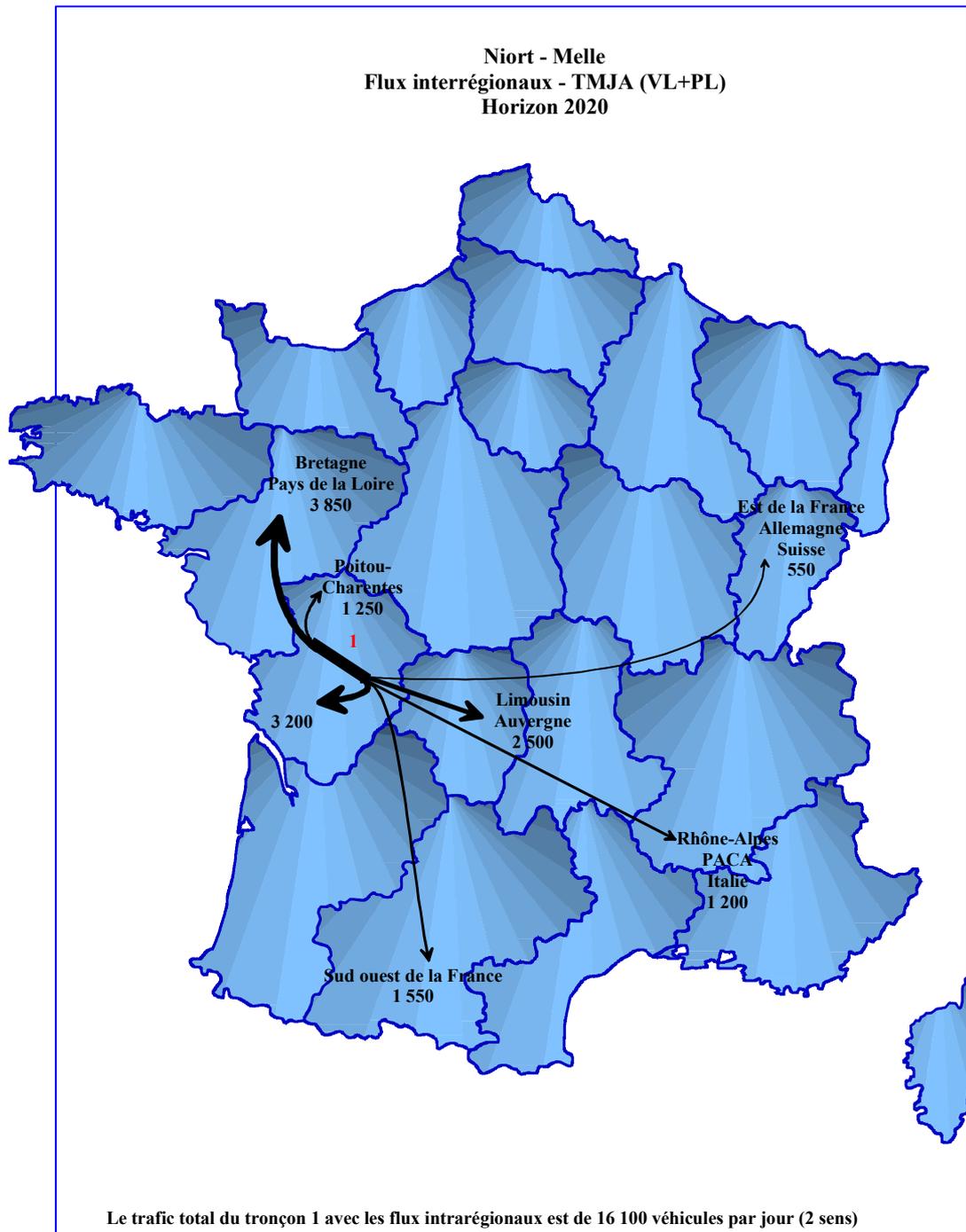
O/D sur la sous section Melle – Les Maisons  
Blanches

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
<b>Total hypothèse basse</b>	<b>9 600</b>	<b>2 150</b>	<b>11 750</b>
<b>Total hypothèse haute</b>	<b>10 800</b>	<b>2 450</b>	<b>13 250</b>

## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

**Schéma des flux** Niort - Melle - (hypothèse basse) – sous section 1a



## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

#### Tronçon 2 Les Maisons-Blanches – Confolens

##### O/D : POITOU-CHARENTES

	VL	PL	Total
de/vers			
Poitou-Charentes	2 300	600	2 900
Limousin	1 600	50	1 650
Auvergne	200	50	250
Pays de la Loire - Bretagne	150	0	150
Rhône-Alpes - PACA - Italie	350	150	500
Est de la France - Suisse - All.	200	50	250
Sud Ouest de la France	300	50	350
Centre	50	0	50
<b>Sous total</b>	<b>5 150</b>	<b>950</b>	<b>6 100</b>

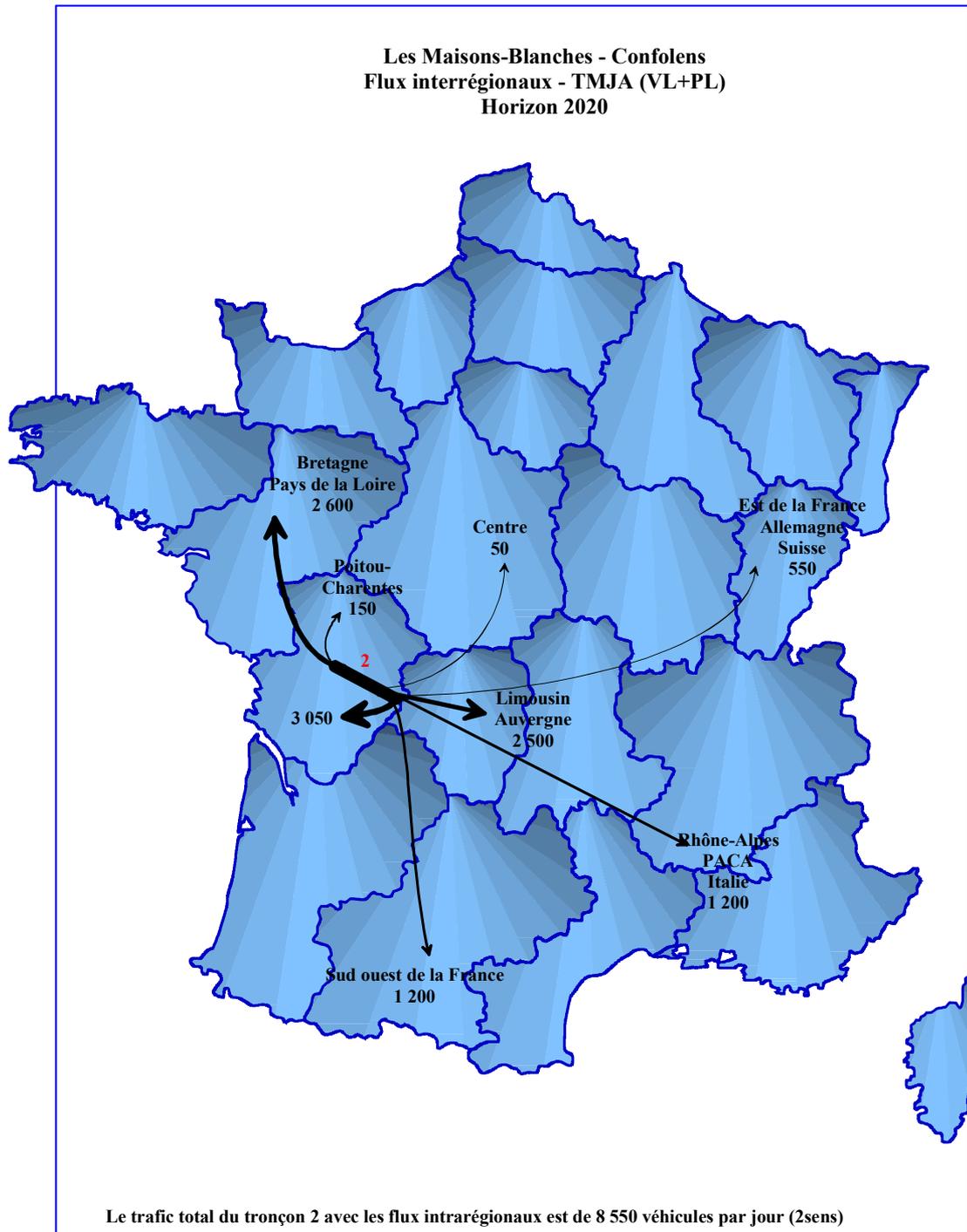
##### O/D : PAYS DE LA LOIRE - BRETAGNE

	VL	PL	Total
de/vers			
Rhône-Alpes - PACA - Italie	550	150	700
Limousin - Auvergne	550	50	600
Est de la France - Suisse - All.	250	50	300
Sud Ouest de la France - Espagne - Portugal	750	100	850
<b>Sous total</b>	<b>2 100</b>	<b>350</b>	<b>2 450</b>
<b>Total hypothèse basse</b>	<b>7 250</b>	<b>1 300</b>	<b>8 550</b>
<b>Total hypothèse haute</b>	<b>8 150</b>	<b>1 450</b>	<b>9 600</b>

## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

#### Schémas des flux Les Maisons-Blanches – Confolens - (hypothèse basse)



## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

#### **Tronçon 3** Confolens – RN141 (Roumazières)

##### O/D : POITOU-CHARENTES

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Sud-Ouest de la France - Espagne	800	450	1 250
Rhône-Alpes - PACA - Italie	150	100	250
Poitou-Charentes	200	50	250
Est de la France - Suisse - Allemagne	150	100	250
Centre	250	50	300
Auvergne	100	0	100
<b>Sous total</b>	<b>1 650</b>	<b>750</b>	<b>2 400</b>

##### O/D : PAYS DE LA LOIRE - BRETAGNE

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Sud-Ouest de la France - Espagne	200	50	250
Rhône-Alpes - PACA - Italie	50	0	50
Centre	0	0	0
<b>Sous total</b>	<b>250</b>	<b>50</b>	<b>300</b>

##### O/D : EST DE LA FRANCE

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Sud-Ouest de la France	350	150	500
Espagne - Portugal	250	200	450
<b>Sous total</b>	<b>600</b>	<b>350</b>	<b>950</b>

## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

Confolens – RN141 (Roumazières)

O/D : BOURGOGNE - CENTRE - IDF

	VL	PL	Total
de/vers			
Sud-Ouest de la France	400	150	550
Espagne - Portugal	200	200	400
<b>Sous total</b>	<b>600</b>	<b>350</b>	<b>950</b>

O/D : LIMOUSIN - AUVERGNE - RHONE-ALPES

	VL	PL	Total
de/vers			
Poitou-Charentes	1 500	100	1 600
Pays de la Loire - Bretagne	200	50	250
Sud-Ouest de la France - Espagne	750	150	900
<b>Sous total</b>	<b>2 450</b>	<b>300</b>	<b>2 750</b>

TRANSIT

	VL	PL	Total
de/vers			
Espagne - Allemagne	100	500	600
Espagne – Suisse	50	50	100
<b>Sous total</b>	<b>150</b>	<b>550</b>	<b>700</b>

<b>Total hypothèse basse</b>	<b>5 700</b>	<b>2 350</b>	<b>8 050</b>
<b>Total hypothèse haute</b>	<b>6 400</b>	<b>2 650</b>	<b>9 050</b>

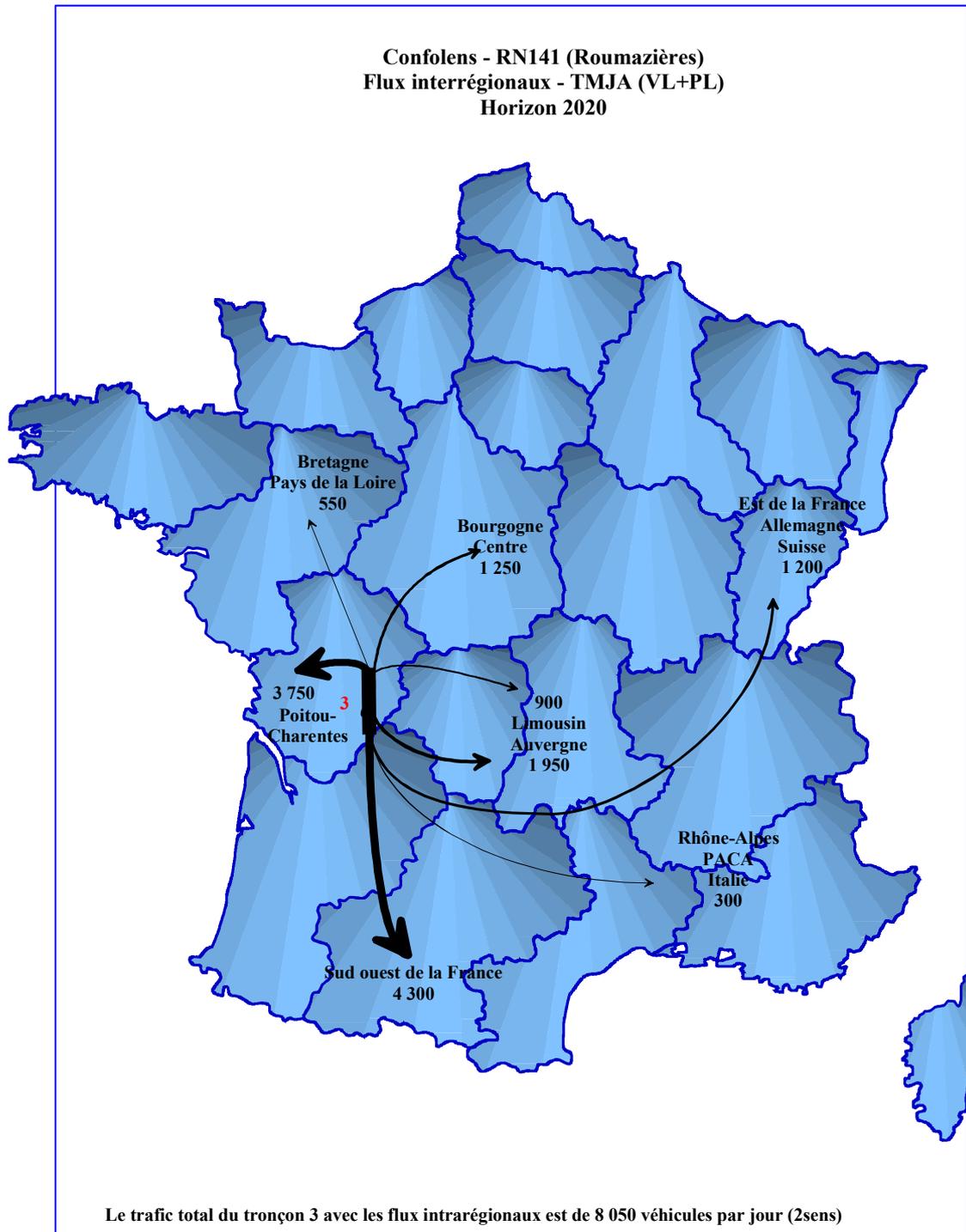
#### **Le transit international**

Les flux de transit internationaux VL+PL représentent près de 9% des flux du tronçon 3. La part des PL est beaucoup plus importante (23%) que celle des VL (moins de 3%). Cet important trafic de transit PL confère un caractère international au tronçon autoroutier.

## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

#### Schéma des flux Confolens – RN141 (Roumazières) - (Hypothèse basse)



## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

#### **Tronçon 4** Confolens – Bellac

##### O/D : POITOU-CHARENTES

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Rhône-Alpes - PACA - Italie	450	250	700
Auvergne	300	50	350
Centre - IDF	350	50	400
Est de la France - Suisse - Allemagne	300	200	500
Sud-Ouest de la France	0	0	0
<b>Sous total</b>	<b>1 400</b>	<b>550</b>	<b>1 950</b>

##### O/D : PAYS DE LA LOIRE - BRETAGNE

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Rhône-Alpes - PACA - Italie	250	100	350
Est de la France - Suisse - Allemagne	250	0	250
Auvergne	150	0	150
Limousin	50	0	50
<b>Sous total</b>	<b>700</b>	<b>100</b>	<b>800</b>

##### O/D : SUD-OUEST DE LA FRANCE

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Est de la France - Suisse - Allemagne	400	200	600
Auvergne	100	50	300
Centre - IDF	300	50	350
<b>Sous total</b>	<b>800</b>	<b>300</b>	<b>1 100</b>

## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

Confolens – Bellac

O/D : LIMOUSIN - AUVERGNE - RHONE-ALPES

	VL	PL	Total
de/vers			
Poitou-Charentes	3 350	350	3 700
Sud-Ouest de la France - Espagne	650	100	750
<b>Sous total</b>	<b>4 000</b>	<b>450</b>	<b>4 450</b>

O/D : EST DE LA FRANCE - CENTRE

	VL	PL	Total
de/vers			
Espagne - Portugal	450	500	950
<b>Sous total</b>	<b>450</b>	<b>500</b>	<b>950</b>

Transit

	VL	PL	Total
de/vers			
Espagne - Allemagne	100	500	600
Espagne - Suisse	50	50	100
<b>Sous total</b>	<b>150</b>	<b>550</b>	<b>700</b>

**Total hypothèse basse** 7 500 2 450 9 950

**Total hypothèse haute** 8 450 2 750 11 200

#### **Le transit international**

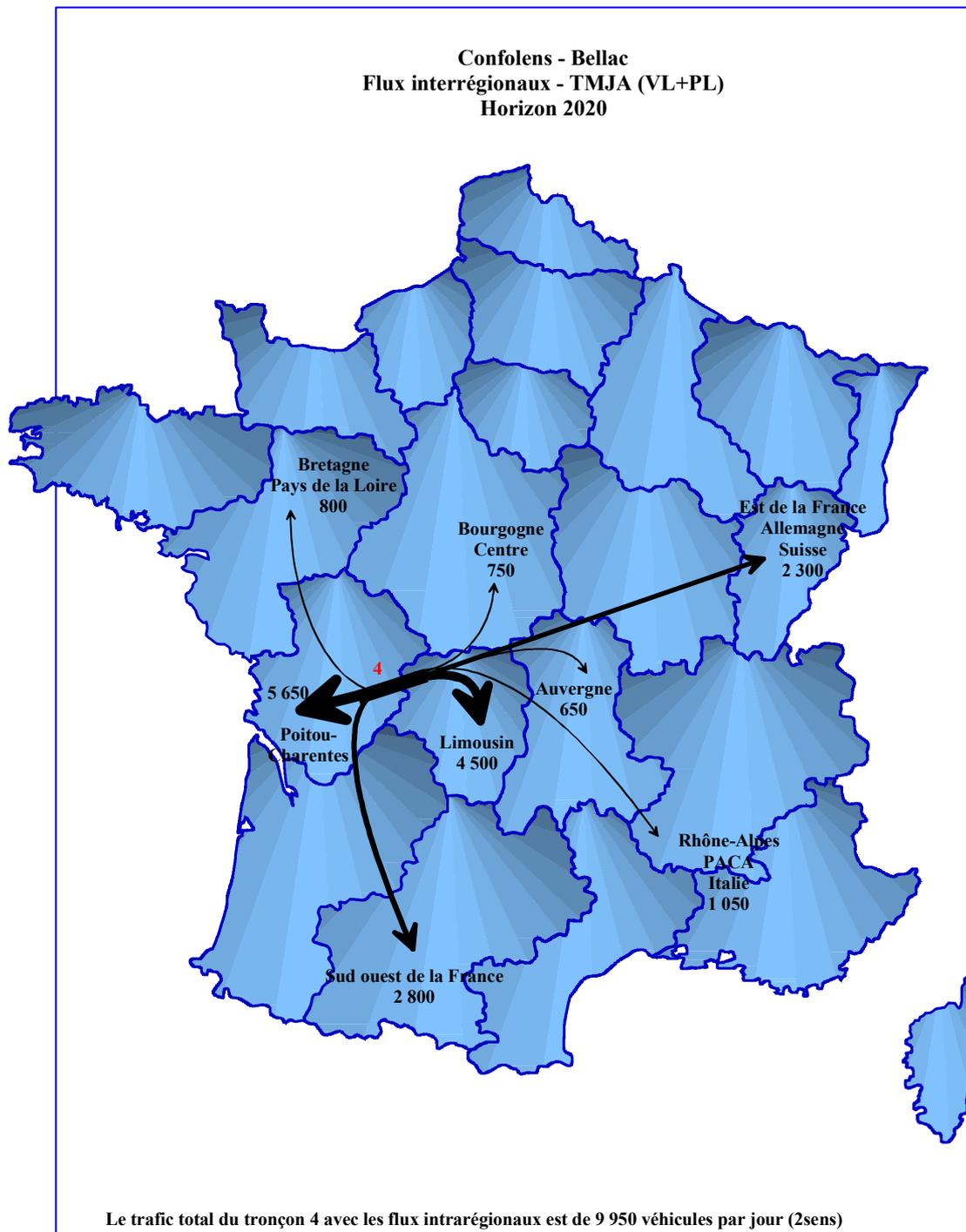
Les flux de transit internationaux VL+PL représentent près de 7% des flux totaux du tronçon 4. La part des PL est du même ordre de grandeur que sur le tronçon 3 avec 22% et elle est également très faible pour le trafic VL avec seulement 2%.

Cet important trafic PL de transit confère un caractère international au tronçon autoroutier.

## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

#### Schéma des flux Confolens – Bellac - (hypothèse basse)



## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

#### **Tronçon 5** RN145 : Bellac – La Croisière (A20)

##### O/D : POITOU-CHARENTES

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Rhône-Alpes - PACA - Italie	750	350	1 100
Auvergne	400	100	500
Centre - IDF	350	50	400
Est de la France - Suisse - Allemagne	350	250	600
Sud-Ouest de la France	0	0	0
<b>Sous total</b>	<b>1 850</b>	<b>750</b>	<b>2 600</b>

##### O/D : PAYS DE LA LOIRE – BRETAGNE

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Rhône-Alpes - PACA - Italie	700	300	1 000
Est de la France - Suisse - Allemagne	450	100	550
Auvergne	400	100	500
Limousin	100	50	150
<b>Sous total</b>	<b>1 650</b>	<b>550</b>	<b>2 200</b>

##### O/D : SUD-OUEST DE LA FRANCE

	<b>VL</b>	<b>PL</b>	<b>Total</b>
de/vers			
Est de la France - Suisse - Allemagne	400	200	600
Auvergne	100	100	200
Centre - IDF	300	50	350
<b>Sous total</b>	<b>800</b>	<b>350</b>	<b>1 150</b>

## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

RN145 : Bellac – La Croisière (A20)

O/D : LIMOUSIN - AUVERGNE - RHONE-ALPES

	VL	PL	Total
de/vers			
Poitou-Charentes	3 500	900	4 400
Limousin	2 600	950	3 550
Sud-Ouest de la France - Espagne	650	100	750
<b>Sous total</b>	<b>6 750</b>	<b>1 950</b>	<b>8 700</b>

O/D : EST DE LA FRANCE - CENTRE

	VL	PL	Total
de/vers			
Espagne - Portugal	450	500	950
<b>Sous total</b>	<b>450</b>	<b>500</b>	<b>950</b>

Transit

	VL	PL	Total
de/vers			
Espagne - Allemagne	100	500	600
Espagne - Suisse	50	50	100
<b>Sous total</b>	<b>150</b>	<b>550</b>	<b>700</b>

**Total hypothèse basse** 11 650 4 650 16 300

**Total hypothèse haute** 13 100 5 250 18 350

#### ***Le transit international***

Les flux de transit internationaux VL+PL représentent moins de 5% des flux totaux du tronçon 5. La part des flux PL est un peu plus faible que sur les deux tronçons précédents (12%). Celle des VL est là aussi très faible avec seulement un peu plus 1%.

Sur ce tronçon passent les flux issus du tronçon 4 et les flux arrivant par la RN147 sur laquelle il y a moins de trafic international.

## Annexe (suite)

### Analyse des origines / destinations (suite)

**Schéma des flux** RN145 : Bellac – La Croisière (A20) - (hypothèse basse)

