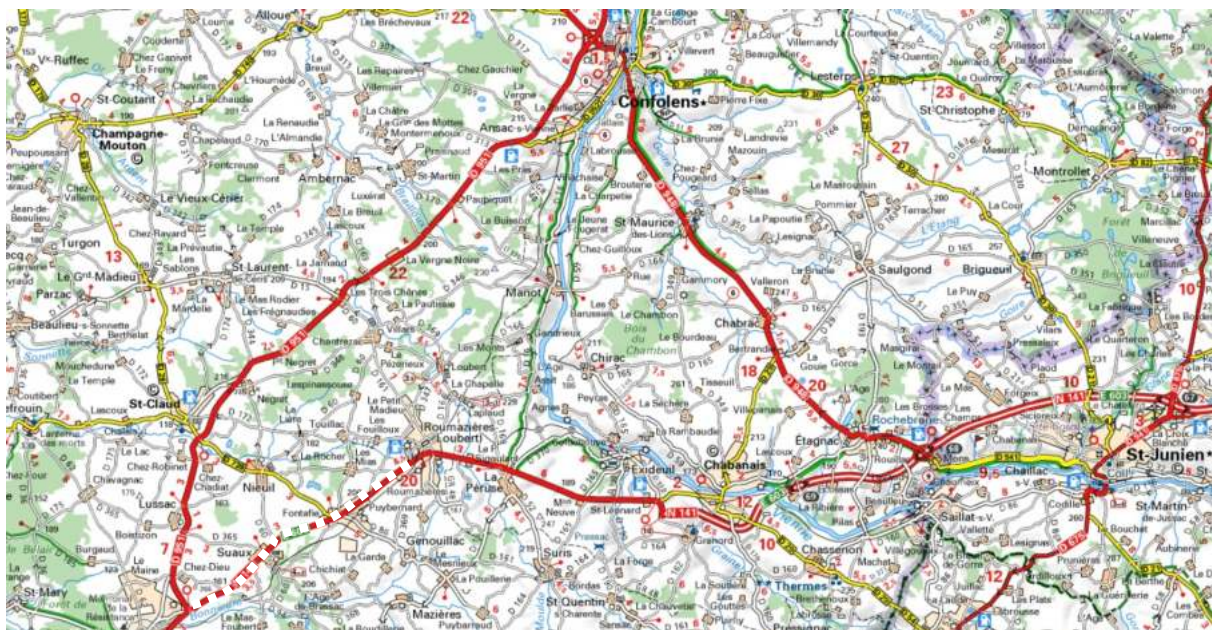


**Mise à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières**  
**Evaluation socio-économique**



**Version du 25 Octobre 2023**



# SOMMAIRE

<b>1. PARTIE 1 - ANALYSE STRATÉGIQUE :</b>	<b>4</b>
1.1 Présentation de la situation existante	4
1.1.1 Le territoire affecté par le projet – Présentation de la Zone d'Influence Directe (ZID)	4
1.1.2 Les conditions de déplacements actuelles	6
1.1.3 La population	22
1.1.4 Le logement	25
1.1.5 Population active, emploi, chômage	33
1.1.6 Les activités économiques	39
1.1.7 Offre et demande de transport	54
1.2 Description du scénario de référence	57
1.2.1 Evolution des réseaux de transport (offre routière)	57
1.2.2 Evolution démographique attendue	60
1.2.2 Les objectifs du SRADDET	61
1.2.3 Evolutions économiques et territoriales attendues	63
1.3 Option de référence	66
1.3.1 Les trafics attendus sur le réseau – Scénario AMS	66
1.3.2 Impact sur les temps de parcours	66
<b>2. PARTIE 2 - ANALYSE DES EFFETS DU PROJET :</b>	<b>72</b>
2.1 Les trafics attendus en situation projet – Scénario AMS	72
2.2 Les effets sur les temps de parcours	72
2.3 Analyse qualitative et quantitative des effets du projet	79
2.3.1 Les effets du projet sur l'emploi	79
2.3.2 Effets sur les systèmes de transport	80
2.3.3 Les effets du projet sur la sécurité	80
2.3.4 Effets sur les accès aux emplois, biens et services essentiels	81
2.3.5 Effets sur l'urbanisme	82
2.3.6 Effets sur la pollution locale de l'air	82
2.3.7 Effets sur le bruit	83
2.3.8 Effets sur les gaz à effets de serre – Bilan carbone	84
2.3.9 Effets sur les usagers liés au confort	85
2.4 Calcul des indicateurs monétarisés	86
2.4.1 Cadrage méthodologique	86
2.4.2 Les valeurs tutélaires	86
2.4.3 Le coût d'investissement du projet	91
2.4.4 Entretien et exploitation	93
2.4.5 Bilan socio-économique monétarisé	93
2.4.6 Prise en compte des risques	98
<b>3. PARTIE 3 – SYNTHÈSE DE L'ÉVALUATION :</b>	<b>104</b>
3.1 Evaluation des atteintes des objectifs	104
3.2 Synthèse des risques et incertitudes liés au projet	104

# RN141 Chasseneuil - Roumazières Evaluation socio-économique

Cette étude s'inscrit dans le cadre de l'aménagement à 2x2 voies de la RN141/RCEA entre Angoulême et Limoges et s'attarde tout particulièrement sur la section reliant Chasseneuil-sur-Bonnieure à Roumazières-Loubert dont l'aménagement à 2x2 voies en assurera le bouclage complet.

Elle détaille dans cette note les retentissements socio-économiques liés à la mise en service du projet.

## 1. Partie 1 - Analyse stratégique :

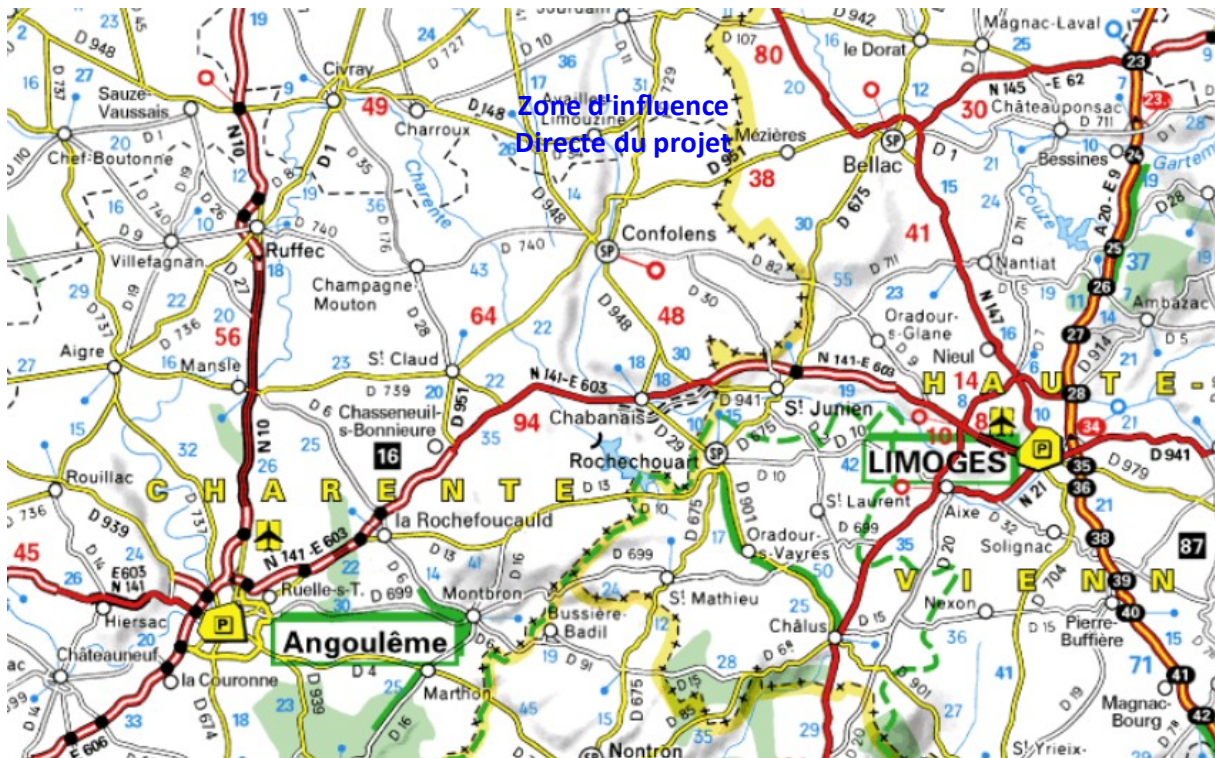
### 1.1 Présentation de la situation existante

#### 1.1.1 Le territoire affecté par le projet – Présentation de la Zone d'Influence Directe (ZID)

##### 1.1.1.1 Le territoire affecté par le projet

En vue de tenir compte de l'ensemble des flux (VL,PL) susceptibles d'interagir avec le projet d'aménagement, il demeure opportun d'intervenir sur la zone d'étude suivante (voir ci-dessous).

### Zone d'étude



Cette zone s'apparente dans une large mesure au triangle (Angoulême – La Croisière – Limoges) et intègre les effets des infrastructures suivantes :

- L'axe principal homogène à la RN141 Angoulême – Limoges au sein duquel figure le projet d'aménagement.
- L'itinéraire concurrentiel RD951/RN145 au Nord reliant Chasseneuil à La Croisière très emprunté par les poids lourds.
- L'ensemble des autres voiries du réseau proche (principal et secondaire) susceptibles de voir leurs trafics respectifs interagir avec le projet d'élargissement de la RN141 entre Chasseneuil et Excideuil.

### 1.1.1.2 La zone d'influence directe du projet (ZID)

La zone d'influence directe du projet s'apparente à un ensemble de 47 communes regroupant 56 140 habitants (recensement 2020) et se ventilant sur les territoires départementaux de la Charente de même que la Haute-Vienne (secteur de St Junien/Rochechouart).

### Zone d'influence directe du projet

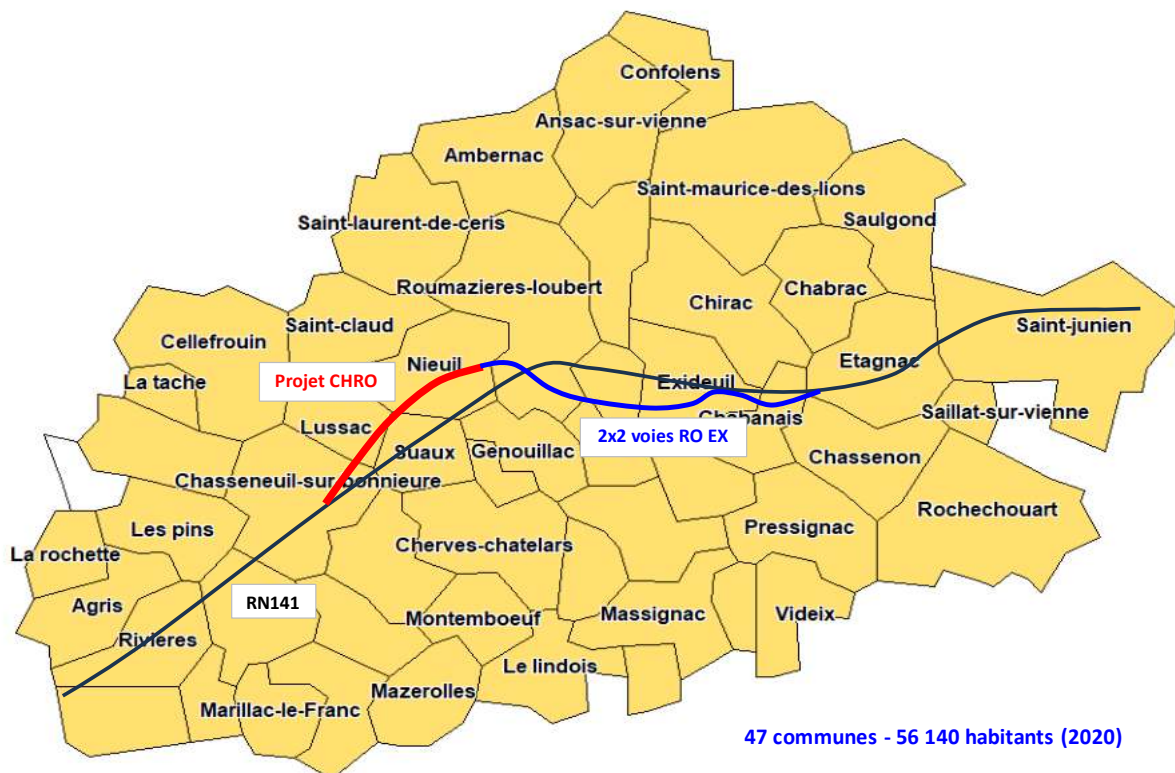


Figure 2 : Zone d'influence Directe du Projet

Cette zone d'étude englobe les principaux axes structurants homogènes aux RN141 et RD951 assurant des rôles majeurs dans l'écoulement des grands courants d'échanges nationaux/internationaux. A ceux-ci se superposent les autres voiries du réseau départemental secondaire assurant des dessertes plus locales.

## 1.1.2 Les conditions de déplacements actuelles

### 1.1.2.1 Les trafics actuels

#### ➤ **Les données sources**

L'analyse des trafics en situation actuelle s'appuie sur les données sources suivantes :

- Comptages MJA (VL, PL) 2022 issus des bases de données des DIRA/DIRCO ;
- Comptages MJA issus de l'observatoire général des trafics du CD16 (site PIGMA, années 2016 à 2022) ;
- Comptages MJA issus des bases de données du CD87 (comptages permanents ou temporaires réalisés entre 2016 et 2022) ;
- Comptages automatiques réalisés au cours de l'automne 2018 dans le cadre du projet d'auto-route Poitiers – Limoges. Ces comptages temporaires (VL,PL) ont été par la suite recalés par rapport à l'année 2022 après rapprochement des valeurs de celles issues de stations permanentes situées sur le même axe et dans leur voisinage proche.

#### ➤ **Analyse des trafics**

Les trafics propres à la RN141 varient respectivement de 11 500 à 12 320 véh/j sur les sections bidirectionnelles à 2 voies en projet d'élargissement à 2x2 voies (sections Chasseneuil – Exideuil) pour progresser de manière substantielle et dépasser le seuil des 20 000 véh/j à l'Est de St Junien en approche de Limoges. Les sections Ouest orientées vers Angoulême mentionnent des niveaux de circulation de l'ordre de 17 000 véh/j. Les véhicules lourds contribuent à 25 – 30% des trafics supportés par la RN141 sur ses principales sections.

L'itinéraire concurrentiel RD951/RN145 au Nord supporte quant à lui des volumes de circulation variant respectivement de 5 300 à 7 400 véh/j sur ses sections Ouest (RD951 Chasseneuil – Bellac), de 6 400 à 8 500 véh/j à l'Est sur la RN145 entre Bellac et La Croisière (A20). Les niveaux de trafics lourds associés demeurent très soutenus pour varier de 28 à 45% des trafics globaux.

Les autres sections du réseau de voiries faisant l'objet de l'étude se caractérisent par des volumes de circulation pouvant être très élevés sur A20 à l'Est (plus de 30 000 véh/j) et beaucoup plus modérés sur le réseau départemental secondaire connecté aux infrastructures majeures (1 200 à 4 700 véh/j). La RN147 distingue des niveaux de circulation de l'ordre de 8 000 véh/j entre Limoges et Bellac et approchant le seuil des 10 000 véh/j sur la déviation Nord de Bellac (9 800 dont 44% de Poids Lourds).



## RN141 Chasseneuil – Roumazières

### Bilan des trafics en situation actuelle (Valeurs MJA 2022 (%PL)) – Zoom RN141 Chasseneuil - Exideuil

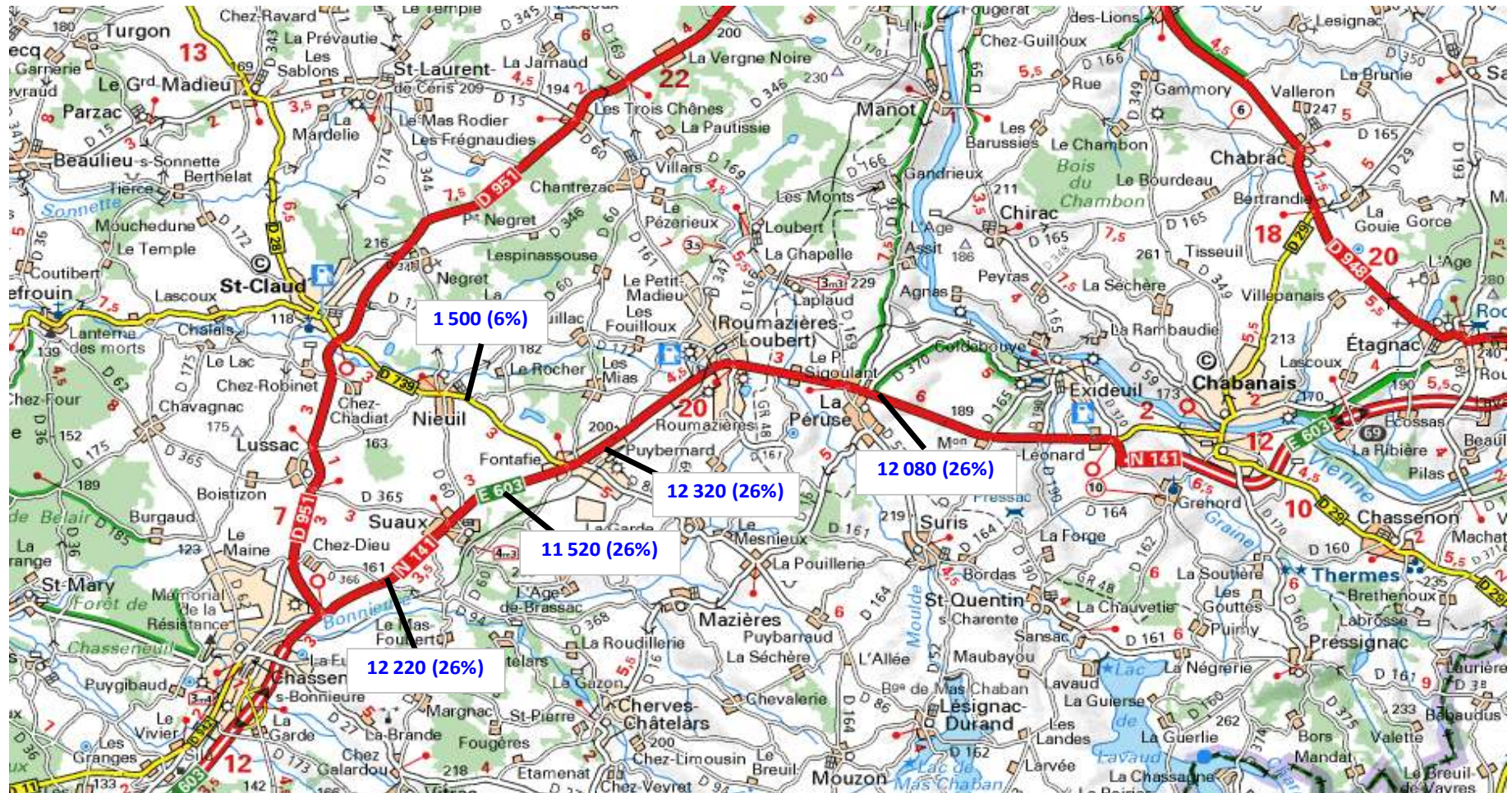


Figure 4 : Bilan des trafics en situation actuelle – Zoom Chasseneuil - Exideuil



### 1.1.2.2 Les Origines-Destinations

#### ➤ Les données sources

Les données sources ayant permis d'extraire et analyser les flux Origines-Destinations susceptibles d'être intéressés par le projet s'appuient sur les relevés d'enquêtes effectués au cours du mois de Novembre 2018 sur la RN145 entre Bellac et La Croisière au droit des postes suivants :

- RN145 à Blanzac dans le sens orienté vers Bellac.
- RN145 à St Sornin de Leulac en direction d'A20.



Figure 4bis : localisation des postes d'enquête Origines-Destinations

L'analyse des trafics des autres postes d'enquête (Nieul,..) n'ont pas permis d'identifier des flux Origines-Destinations potentiellement intéressés par l'élargissement à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Exideuil.

A ces données sources s'ajoutent certains flux (au nombre d'une cinquantaine) identifiés sur la RD739 en traversée de Mansle (Avenue Grange du Chapitre) désireux de relier la Haute-Vienne (secteur de Limoges) au littoral Charentais (La Rochelle,...).

#### ➤ Les flux Origines-Destinations concernés

Les grands courants d'échanges, potentiellement intéressés par le projet et identifiés pour la plupart sur la RN145 au droit des postes d'enquêtes de Blanzac et St Sornin, s'élèvent respectivement à **1 010 VL/j** et **1 680 PL/j**. Ils sont valorisés sur les cartes ci-contre pour les VL et PL.

Les déplacements VL propres à l'itinéraire (RD951/RN145) au Nord et reportables à moyen/long terme vers la RN141 au Sud proviennent en majorité de la RCEA à l'Est (660 VL/j) et plus faiblement d'A20 au Nord (290 VL/j). Ils diffusent par la suite de manière relativement équilibrée vers les territoires desservis par la RN141 à l'Ouest (Cognac, Saintes,..) et la RN10 au Sud (370 à 420 VL/j). A ceci s'ajoutent quelques dessertes localisées sur St Claud, La Rochefoucault, Ruffec, Angoulême,..(30 à 70 VL/j).

Les flux de déplacements lourds se caractérisent quant à eux par d'importants courants d'échange souvent à caractère international, s'effectuant entre les territoires desservis par la RN145 à l'Est et la RN10 au Sud (1 240 à 1 430 PL/j). Les flux générés par A20 au Nord tendent à être beaucoup plus faibles (400 PL/j). Il en est de même pour ceux en desserte d'Angoulême (100 PL/j) ou de la RN141 à l'Ouest (90 PL/j en direction de Cognac et au-delà).

Flux Origines/Destinations VL reportables vers la RN141 au Sud  
(Valeurs en VL/j – Année 2022)

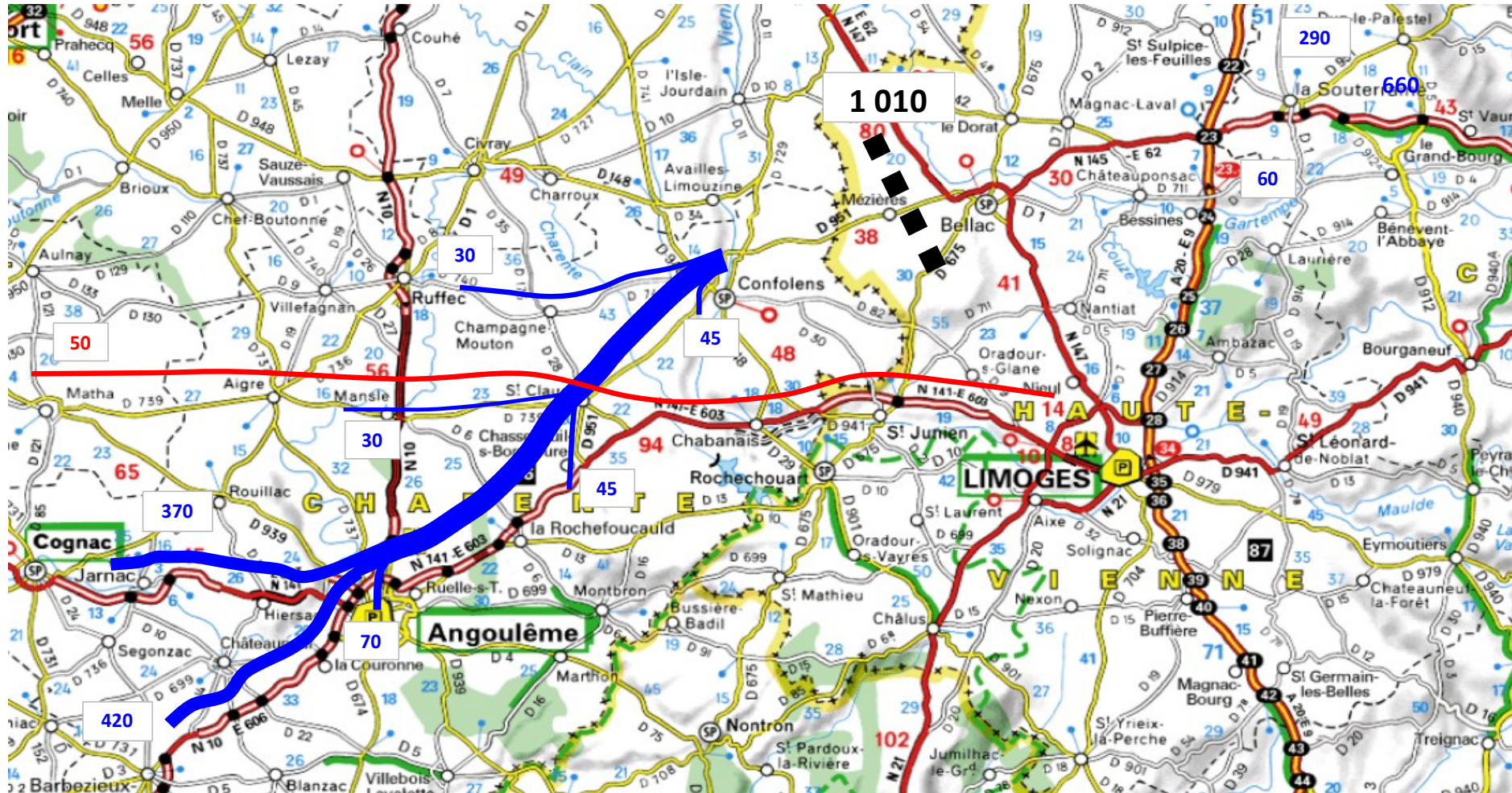


Figure 5 : Flux Origines-Destinations VL reportables vers la RN141 au Sud

Flux Origines/Destinations PL reportables vers la RN141 au Sud  
(Valeurs en PL/j – Année 2022)

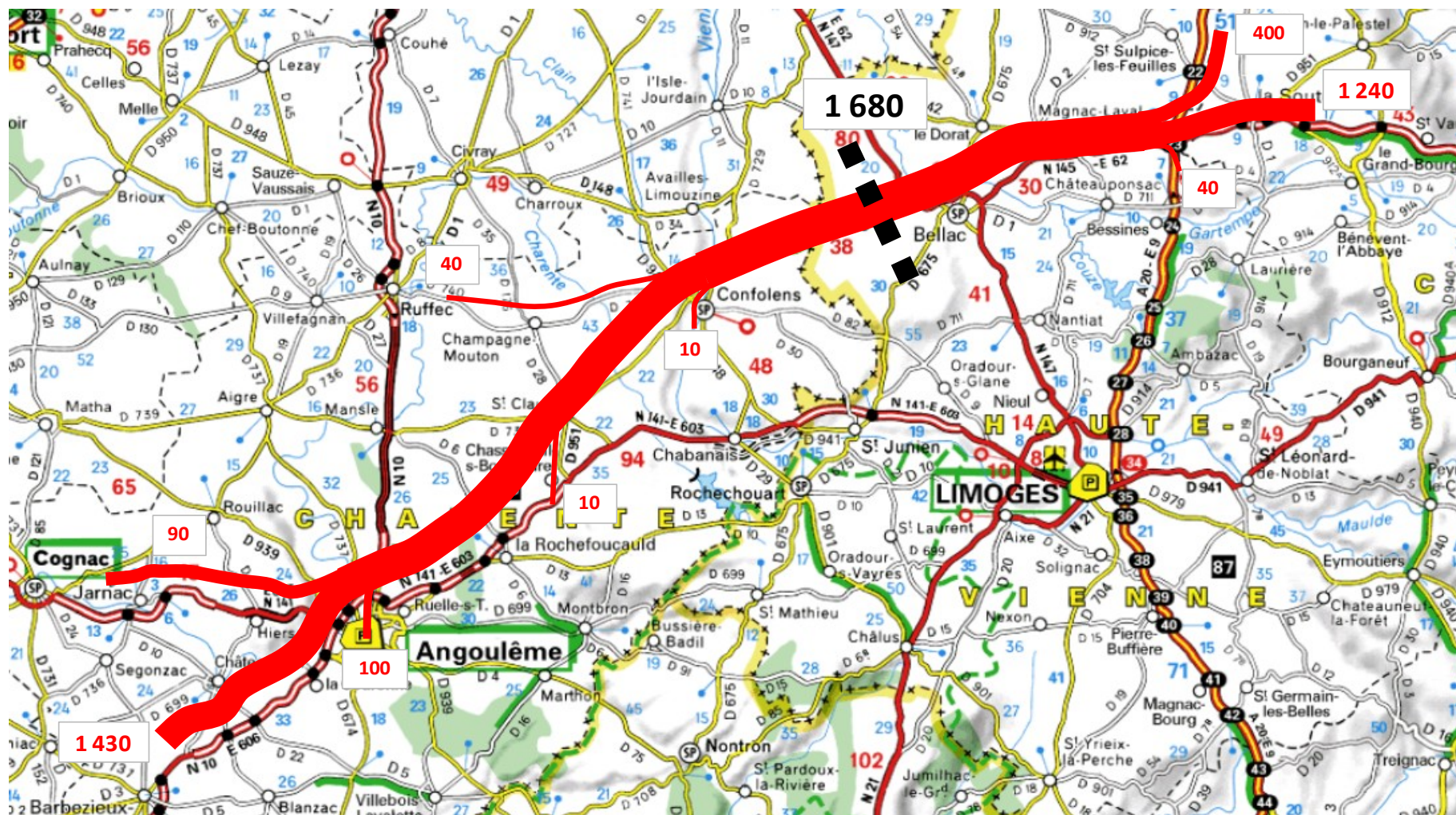


Figure 6 : Flux Origines-Destinations PL reportables vers la RN141 au Sud

### 1.1.2.3 Les temps de parcours

Les temps de circulation ont été traités en référence aux itinéraires concurrentiels Nord et Sud permettant de relier Chasseneuil/Bonnieure (carrefour giratoire RN141xRD951) à La Croisière (connexion entre A20 et la RN145). Ils ont pour objectifs de mesurer la concurrence entre les itinéraires A20/RN141 au Sud et RD951/RN145 au Nord. Ils ont été estimés sur la base des résultats issus de la modélisation et notamment dans l'étape de calage du modèle permettant de reconstituer les conditions de déplacement en situation actuelle (voir paragraphes correspondants).

Malgré ces 16,5 km supplémentaires, l'itinéraire Sud tend à être le plus filant pour les VL et PL. Il permet en effet de gagner environ 6 à 7 min aussi bien pour les VL que pour les PL. Ces meilleurs temps de circulation demeurent largement conditionnés par les meilleurs niveaux de service proposés par A20 et les sections à 2x2 voies de la RN141 au Sud. Ils s'élèvent actuellement à environ 1h14mn pour les VL et 1h27 minutes pour les PL par l'itinéraire Sud.

#### Remarque :

Il est cependant à préciser que l'itinéraire Sud peut être soumis, et ceci plus particulièrement aux périodes de pointe des matin/soir, à des phénomènes de congestion au passage de la RN520 entre le giratoire d'Anglard (connexion avec la RN147) et l'approche de sa connexion avec A20 (Giratoire de Grossereix) qui pourraient être de nature à le rendre épisodiquement moins performant que l'itinéraire Nord au cours d'une journée ouvrable.

## RN141 Chasseneuil - Exideuil Bilan des temps de parcours en situation actuelle

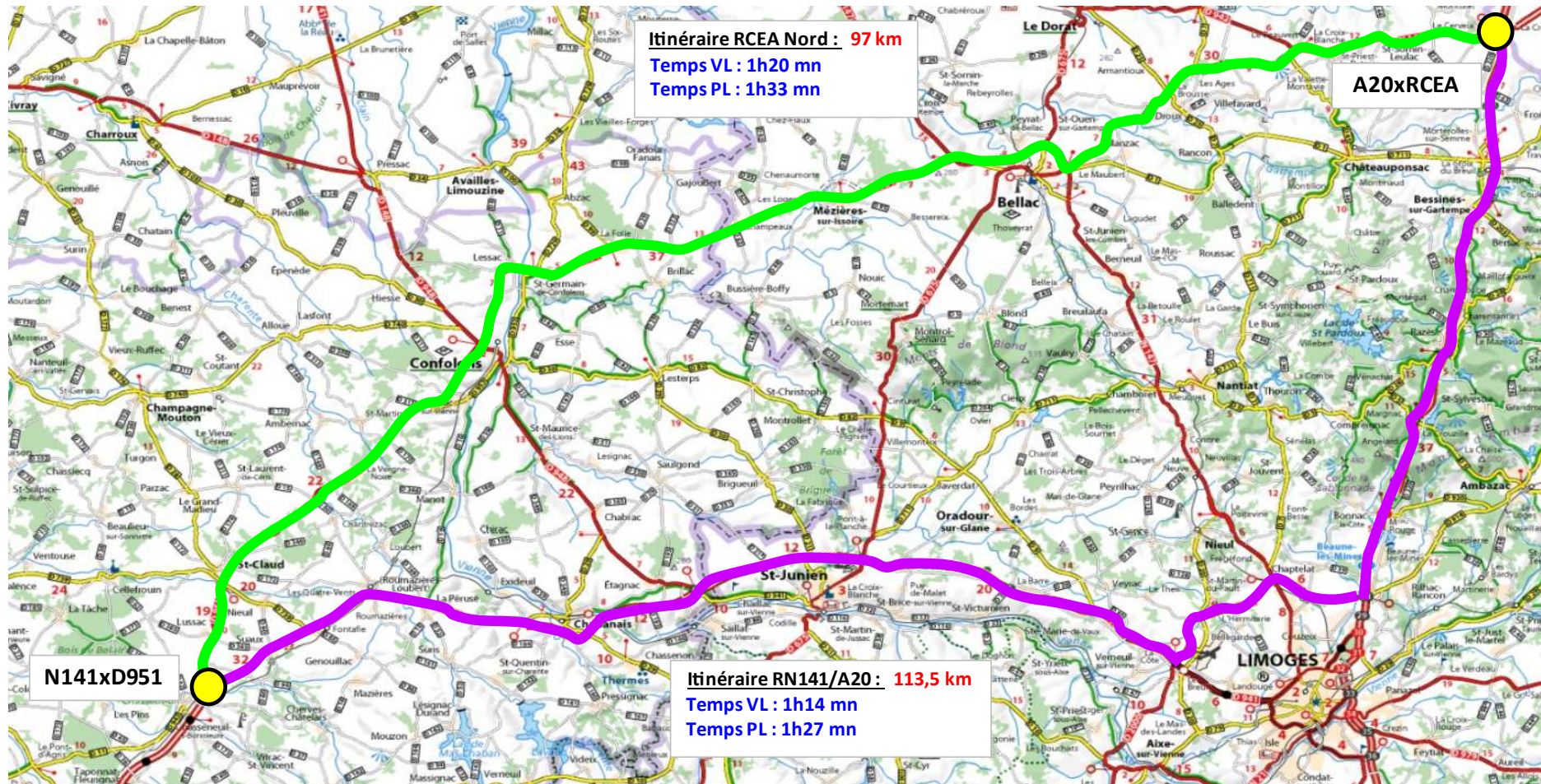


Figure 7 : Bilan des temps de parcours en situation actuelle

### 1.1.2.4 L'accidentologie

#### ➤ Généralités

L'étude de l'accidentologie a été traitée à partir des relevés statistiques de la période 2012 à 2021 inclus issus des bases de données de la DDT de la Charente. Elle demeure capitale au regard des enjeux de sécurité propres aux sections de la RN141 toujours à 2 voies. Un complément d'analyse relatif aux 10 années antérieures (2002 – 2011) a également été intégré dans l'étude.

Ces données statistiques détaillent :

- le nombre d'accidents ;
- le nombre de tués ;
- le nombre de blessés hospitalisés ;
- le nombre de blessés non hospitalisés.

Les accidents recensés au cours de la période 2012 – 2021 sur les voiries avancées ci-dessus sont présentés de manière détaillée dans les tableaux ci-dessous.

**Tableau récapitulatif du nombre d'accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2012 à 2021) – Valeurs en nombre**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Nb d'accidents	Nb de Tués	Nb de blessés hospitalisés	Nb de blessés non hospitalisés
RN141 Chasseneuil - Roumazières	11	7m	12000	18	2	18	14
<b>Total</b>				<b>18</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>14</b>

**Tableau récapitulatif du nombre d'accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2012 à 2021) – Valeurs en taux**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Taux d'accidents	Tués pour 100 acc	Blessés hospitalisés por 100 acc	Blessés non hospitalisés pour 100 acc
RN141 Chasseneuil - Roumazières	11	7m	12000	3,74	11	100	78
<i>Moyenne nationale rase campagne (route à 7 m)</i>				<b>4,77</b>	<b>26,91</b>	<b>89,33</b>	<b>26,95</b>
<i>Moyenne nationale route à 2x2 voies</i>				<b>1,86</b>	<b>17,36</b>	<b>71</b>	<b>51,42</b>

Les statistiques d'insécurité relatives à la période 2012-2021 font état de 18 accidents recensés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières ayant occasionné la mort de 2 personnes, 18 blessés hospitalisés et 14 blessés non hospitalisés.

Les indicateurs accidentologiques tendent à être pour la plupart inférieurs à ceux de la moyenne nationale excepté ceux relatifs aux blessés hospitalisés.

En vue de mesurer les éventuels effets liés au passage à 80 km/h des règles de limitation des vitesses sur les voiries du réseau secondaire en rase campagne, l'analyse de l'insécurité a été segmentée en 2 périodes temporelles distinguant les séquences 2012 – 2017 et 2018 – 2022.

➤ **Période 2012 - 2017**

Les données accidentologiques propres à la première période sont alors les suivantes.

**Tableau récapitulatif du nombre d'accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2012 à 2017) – Valeurs en nombre**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Nb d'accidents	Nb de Tués	Nb de blessés hospitalisés	Nb de blessés non hospitalisés
RN141 Chasseneuil - Roumazières	11	7m	12000	11	2	10	10
<b>Total</b>				<b>11</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>10</b>

**Tableau récapitulatif du nombre d'accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2012 à 2017) – Valeurs en taux**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Taux d'accidents	Tués pour 100 acc	Blessés hospitalisés por 100 acc	Blessés non hospitalisés pour 100 acc
RN141 Chasseneuil - Roumazières	11	7m	12000	3,81	18	91	91
<i>Moyenne nationale rase campagne (route à 7 m)</i>				<b>4,77</b>	<b>26,91</b>	<b>89,33</b>	<b>26,95</b>
<i>Moyenne nationale route à 2x2 voies</i>				<b>1,86</b>	<b>17,36</b>	<b>71</b>	<b>51,42</b>

La première période témoigne d'indicateurs supérieurs à ceux de la période générale et concentre les 2 accidents mortels préalablement recensés.

La répartition géographique de ces mêmes accidents dénombrés distingue 3 zones :

- La traversée du secteur de Suaux à l'Ouest témoin des accidents mortels dénombrés sur la période 2012-2021
- La traversée du secteur de Fontafie qui concentre un certain nombre d'accidents avec blessés hospitalisés.
- La traversée des secteurs Ouest de Roumazières-Loubert faisant apparaître de nombreux accidents avec blessés hospitalisés.



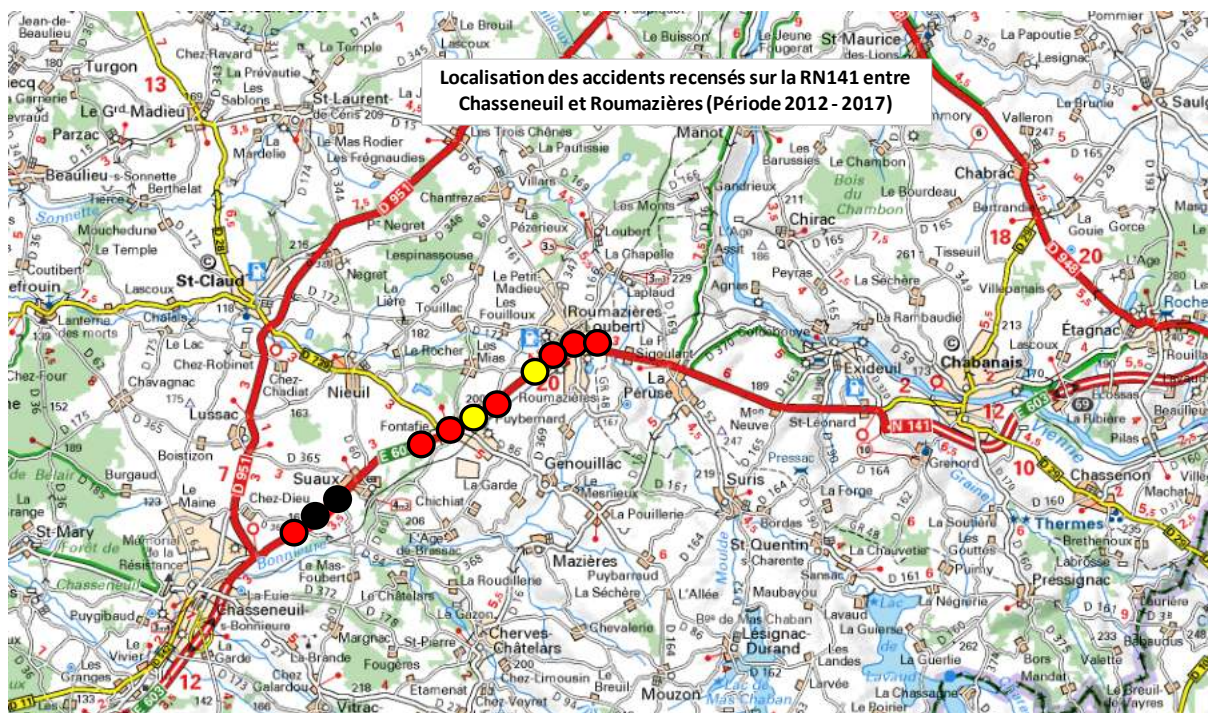


Figure 8 : Localisation des accidents recensés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (Période 2012 – 2017)

➤ **Période 2018 - 2021**

La même approche a été menée pour la période 2018 – 2021. Les indicateurs d’insécurité associés sont alors les suivants.

**Tableau récapitulatif du nombre d’accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2018 à 2021) – Valeurs en nombre**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Nb d'accidents	Nb de Tués	Nb de blessés hospitalisés	Nb de blessés non hospitalisés
RN141 Chasseneuil - Roumazières	11	7m	12000	7	0	8	4
<b>Total</b>				<b>7</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>4</b>

**Tableau récapitulatif du nombre d’accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2018 à 2021) – Valeurs en taux**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Taux d'accidents	Tués pour 100 acc	Blessés hospitalisés por 100 acc	Blessés non hospitalisés pour 100 acc
RN141 Chasseneuil - Roumazières	11	7m	12000	3,63	0	114	57
<b>Moyenne nationale rase campagne (route à 7 m)</b>				<b>4,77</b>	<b>26,91</b>	<b>89,33</b>	<b>26,95</b>

La seconde période (2018 – 2021) présente des indicateurs tendant à être inférieurs à ceux de la première tant au regard du taux d'accident et de l'absence d'accident mortel. Les blessés hospitalisés demeurent cependant importants.

Sur la base de ces éléments, tout laisse à penser que le passage à 80 km/h ait potentiellement contribué à minorer les risques d'accidents sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières-Loubert.

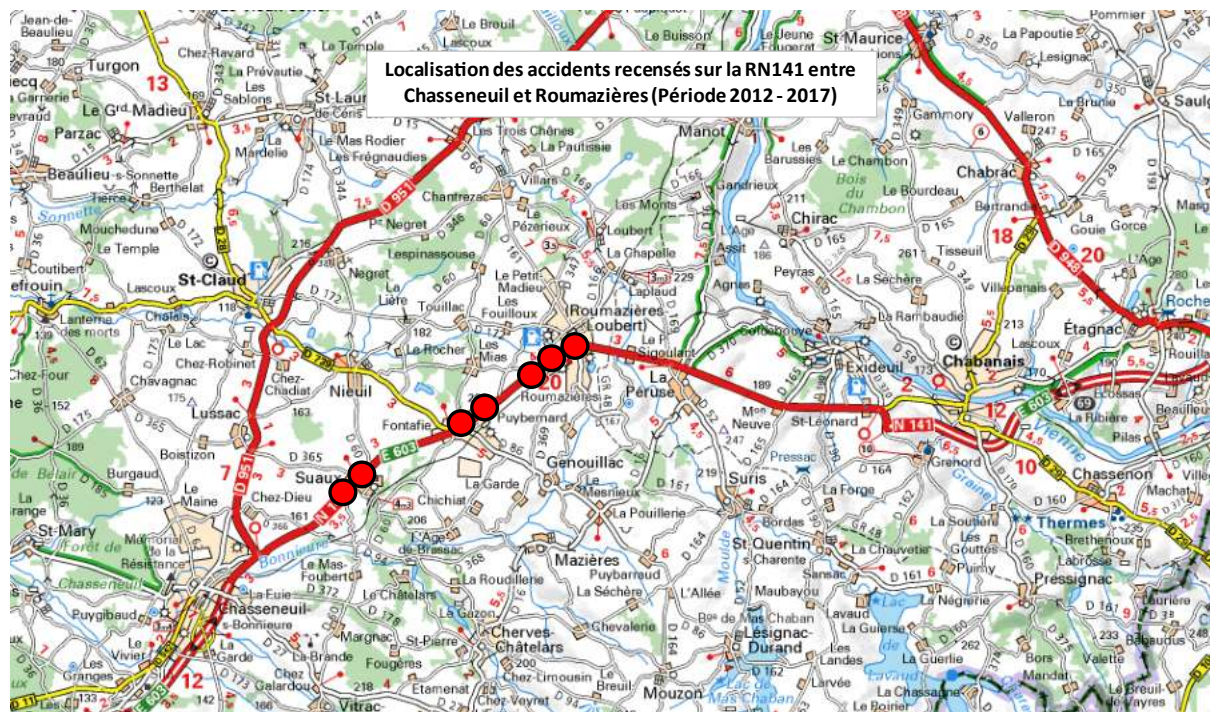


Figure 9 : Localisation des accidents recensés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (Période 2018 – 2021)

La ventilation spatiale des accidents dénombrés sur la section d'étude fait à nouveau apparaître les 3 mêmes zones avancées plus haut.

➤ **Zoom sur la période antérieure à l'année 2012**

Sur la base des données disponibles qui ont été obtenues auprès des services de la DDT16, il a été possible d'agrémenter l'analyse en intégrant de manière détaillée les statistiques d'accidentologie relatives aux 5 années antérieures à l'année 2012 (2007 à 2011 incluses). La période 2002 – 2006 a quant à elle fait l'objet d'une analyse plus générale en s'appuyant sur les indicateurs relatifs à la section reliant Chasseneuil à Exideuil.

Par analogie aux exploitations précédentes, les indicateurs d'insécurité associés sont alors les suivants.

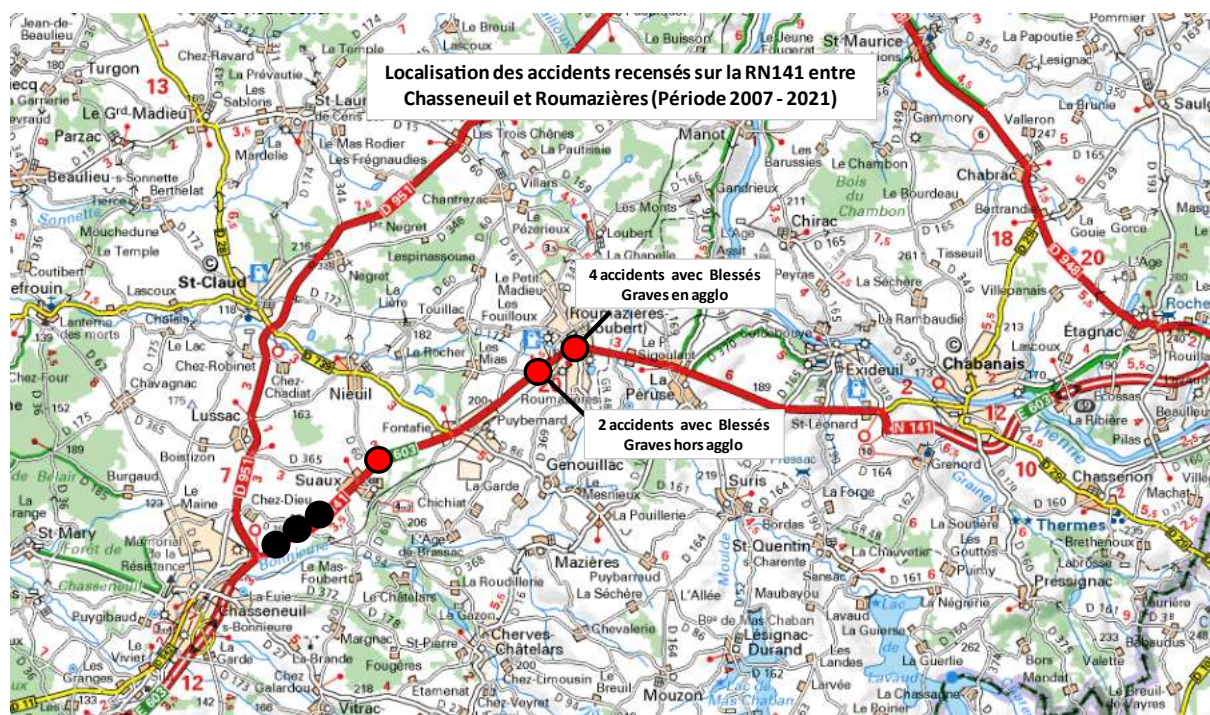
**Tableau récapitulatif du nombre d'accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2007 à 2011) – Valeurs en nombre**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Nb d'accidents	Nb de Tués	Nb de blessés hospitalisés	Nb de blessés non hospitalisés
RN141 Chasseneuil - Roumazières	11	7m	12000	10	4	17	15
<b>Total</b>				<b>10</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>5</b>

**Tableau récapitulatif du nombre d'accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2007 à 2011) – Valeurs en taux**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Taux d'accidents	Tués pour 100 acc	Blessés hospitalisés por 100 acc	Blessés non hospitalisés pour 100 acc
RN141 Chasseneuil - Roumazières	11	7m	12000	4,15	40	170	150
<b>Moyenne nationale rase campagne (route à 7 m)</b>				<b>4,77</b>	<b>26,91</b>	<b>89,33</b>	<b>26,95</b>

La période 2007 – 2011 se caractérise par une accidentologie demeurant plus marquée que celle observée au cours des 10 dernières années et ceci tout particulièrement au regard du taux d'accident associé (4,15 qui tend à se rapprocher de celui de la moyenne nationale pour les routes à 2 voies) que des indices de gravité liés aux victimes recensées (4 morts, 17 blessés graves...). Tout laisse à penser que les mesures étatiques prises pour améliorer la sécurité routière (installations des divers radars fixes en particulier,..) au cours des 15 dernières années ont dans l'ensemble contribué à faire baisser l'insécurité routière sur ce même axe.



*Figure 9bis : Localisation des accidents recensés sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (Période 2007 – 2011)*

La répartition géographique des accidents recensés entre 2007 et 2011 fait à nouveau apparaître le caractère fortement accidentogène de la section Ouest en approche du carrefour giratoire avec la RD951 (3 accidents mortels de dénombrés) ainsi que celui relatif à l'approche et traversée du secteur aggloméré de Roumazières-Loubert.

Les indicateurs accidentologiques relatifs à la période 2002 – 2006 et s'appuyant sur la section reliant Chasseneuil à Exideuil sont récapitulés dans les tableaux ci-dessous.

**Tableau récapitulatif du nombre d'accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Exideuil (années 2002 à 2006) – Valeurs en nombre**

Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Nb d'accidents	Nb de Tués	Nb de blessés hospitalisés	Nb de blessés non hospitalisés
RN141 Chasseneuil - Exideuil	20	7m	12000	32	17	19	21
<b>Total</b>				<b>32</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>21</b>

**Tableau récapitulatif du nombre d'accidents dénombrés sur la RN141 entre Chasseneuil et Exideuil (années 2002 à 2006) – Valeurs en taux**

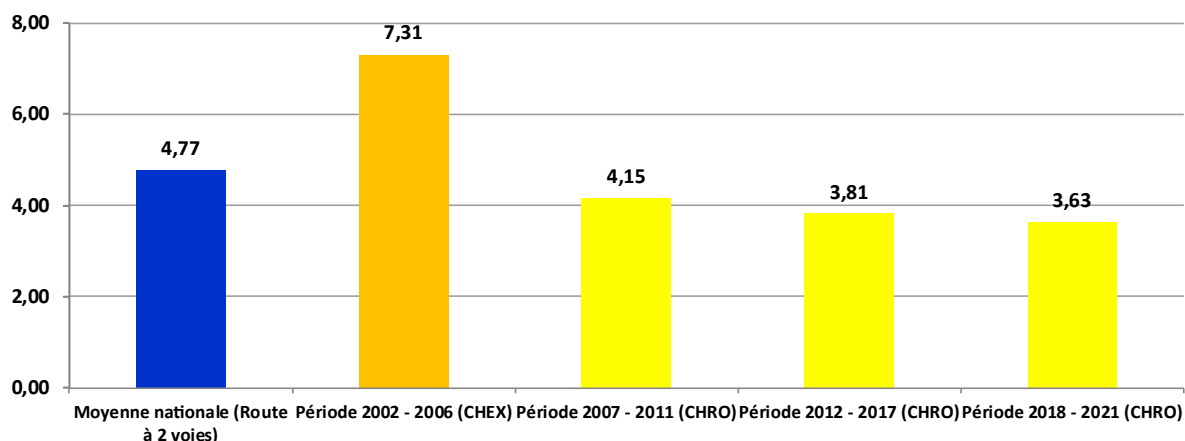
Sections	Longueur (km)	Profil en travers	TMJA (véh/j)	Taux d'accidents	Tués pour 100 acc	Blessés hospitalisés por 100 acc	Blessés non hospitalisés pour 100 acc
RN141 Chasseneuil - Exideuil	20	7m	12000	7,31	53	59	66
<i>Moyenne nationale rase campagne (route à 7 m)</i>				<i>4,77</i>	<i>26,91</i>	<i>89,33</i>	<i>26,95</i>

La période 2002 – 2006 (au cours de laquelle les premiers radars de contrôle de vitesses de circulation ont été mis en service) témoigne en effet de forts indicateurs accidentologiques et plus particulièrement ceux relatifs aux accidents mortels. Ces derniers demeurent en effet nettement supérieurs à ceux de la moyenne nationale sur l'ensemble de l'axe RN141 entre Chasseneuil et Exideuil.

➤ **Bilan récapitulatif**

Le graphe présenté ci-dessous récapitule les évolutions accidentologiques observées sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières au cours des 20 dernières années. Il est à préciser que les données relatives à la période 2002 – 2006 (couleur orange) concernent l'ensemble des sections reliant Chasseneuil à Exideuil (via Roumazières).

## Evolution de l'accidentologie observée sur la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (années 2002 à 2021) – Valeurs en taux d'accidents



### ➤ **Les causes accidentologiques**

L'analyse des principales causes d'accidentologie s'est appuyée sur une sélection Traxy d'une dizaine d'accidents représentatifs ayant impliqué 29 usagers et issus de l'ONISR (base officielle du Fichier National des Accidents Corporels).

Celles-ci se sont principalement attardées sur les types de véhicules impliqués et les principales causes d'accidents conditionnées par le comportement des usagers (facteur usager).

#### - Les véhicules impliqués

Les types de véhicules impliqués dans les divers accidents sélectionnés sont alors les suivants.

Types de véhicules impliqués	Nombre
Véhicule tourisme < ---> Véhicule tourisme	2
Véhicule tourisme < ---> Moto	3
Véhicule tourisme < ---> Véhicule utilitaire	2
Véhicule tourisme < ---> Poids Lourds	2
Véhicule tourisme seul	1
<b>Total</b>	<b>12</b>

*Source : ONISR*

La presque totalité des accidents retenus dans la sélection ont impliqué a minima 2 véhicules motorisés se répartissant de manière équilibrée selon leurs diverses catégories (VT, VU, PL, Motos,...). Les accidents issus des conflits entre véhicules de tourisme et motos tendent à être les plus importants.

- Les principales causes accidentologiques

Les principales causes des accidents sélectionnés par Traxy se répartissent de la manière suivante.

<b>Causes des accidents</b>	<b>Nombre</b>
<b>Alcool</b>	<b>1</b>
<b>Vitesse</b>	<b>3</b>
<b>Somnolence</b>	<b>2</b>
<b>Inattention</b>	<b>4</b>
<b>Dépassement dangereux</b>	<b>2</b>
<b>Non respect des distances</b>	<b>1</b>
<b>Autre cause</b>	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>14</b>

*Source : ONISR*

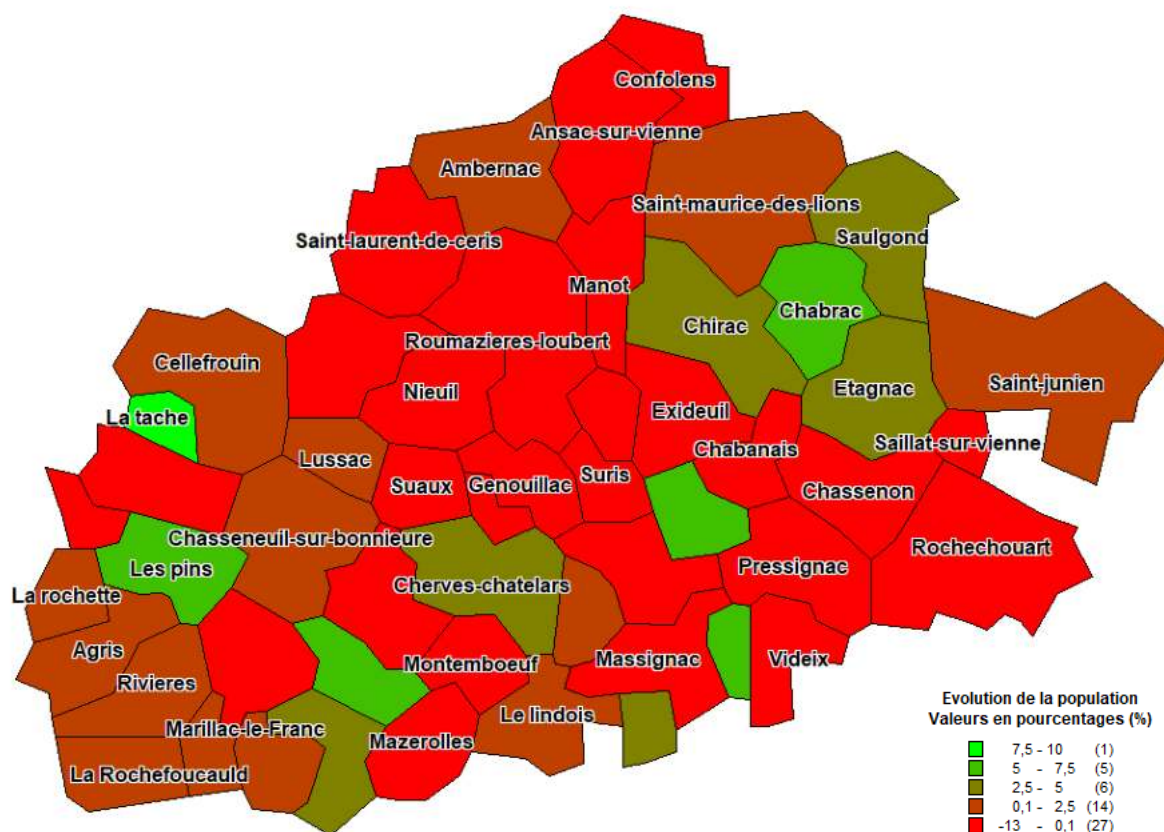
L'inattention et la vitesse demeurent les principales causes des accidents retenus dans la sélection. A ceux-ci s'ajoutent certains phénomènes liés à la somnolence ou à des dépassements dangereux. L'alcoolémie y est également représentée.

### **1.1.3 La population**

Les données de population ont été traitées après exploitation des bases de données disponibles de l'INSEE relatives aux populations légales des années 2014 et 2020 et ceci de manière à mesurer de manière objective les évolutions observées sur cette période.

Celles-ci sont présentées sur la carte ci-dessous et de manière analytique dans le tableau ci-après en distinguant les diverses communes constitutives de la zone d'influence directe du projet.

**Evolution de la population totale par commune entre 2014 et 2020  
(Valeurs en pourcentage et effectif par classe)**



*Source : INSEE*

**Tableau récapitulatif de l'évolution de population observée**

entre les années 2014 et 2020 – Valeurs en nombre d’habitants

Communes	Population 2020	Population 2014	Différence	Variations (%)
Agris	869	859	10	1,16%
Ambernac	385	379	6	1,58%
Ansac-sur-Vienne	842	872	-30	-3,44%
Cellefrouin	577	576	1	0,17%
Chabonais	1591	1739	-148	-8,51%
Chabrac	613	575	38	6,61%
Chasseneuil-sur-Bonnieure	3381	3306	75	2,27%
Chassenon	874	890	-16	-1,80%
Cherves-Chatelars	423	411	12	2,92%
Chirac	789	765	24	3,14%
Confolens	2873	2938	-65	-2,21%
Etagnac	1004	971	33	3,40%
Exideuil	1039	1073	-34	-3,17%
Lesignac-Durand	177	185	-8	-4,32%
Le Lindois	343	341	2	0,59%
Terres-de-Haute-Charente	3971	3977	-6	-0,15%
Lussac	302	296	6	2,03%
Manot	540	605	-65	-10,74%
Marillac-le-Frant	843	839	4	0,48%
Massignac	395	401	-6	-1,50%
Mazerolles	302	332	-30	-9,04%
Montemboeuf	683	706	-23	-3,26%
Mouzon	138	137	1	0,73%
Nieuil	1646	1670	-24	-1,44%
Les Pins	493	464	29	6,25%
Pressignac	345	396	-51	-12,88%
Rivières	2036	2008	28	1,39%
La Rochefoucauld-en-Angoumois	4113	4043	70	1,73%
La Rochette	544	542	2	0,37%
Saint-Adjutory	497	471	26	5,52%
Saint-Claud	1066	1113	-47	-4,22%
Saint-Laurent-de-Ceris	774	795	-21	-2,64%
Saint-Mary	345	362	-17	-4,70%
Saint-Maurice-des-Lions	929	929	0	0,00%
Saint-Quentin-sur-Charente	217	204	13	6,37%
Saulgond	538	513	25	4,87%
Sauvagnac	68	66	2	3,03%
Suaux	390	437	-47	-10,76%
La Tache	114	105	9	8,57%
Taponnant-Fleurignac	1504	1591	-87	-5,47%
Verneuil	104	98	6	6,12%
Vitrac-Saint-Vincent	507	531	-24	-4,52%



<b>Yvrac-et-Malleyrand</b>	568	541	27	<b>4,99%</b>
<b>Rochechouart</b>	3772	3918	-146	<b>-3,73%</b>
<b>Saillat-sur-Vienne</b>	810	865	-55	<b>-6,36%</b>
<b>Saint-Junien</b>	11600	11581	19	<b>0,16%</b>
<b>Videix</b>	207	221	-14	<b>-6,33%</b>
<b>Total ZID</b>	<b>56141</b>	<b>56637</b>	<b>-496</b>	<b>-0,88%</b>

*Source : INSEE*

Les communes constitutives de la zone d'étude regroupent environ 56 140 habitants en 2020 contre 56 640 en 2014, ce qui fait apparaître une diminution de l'ordre d'un demi-millier habitants, soit de 0,88% au cours de la période 2014-2020.

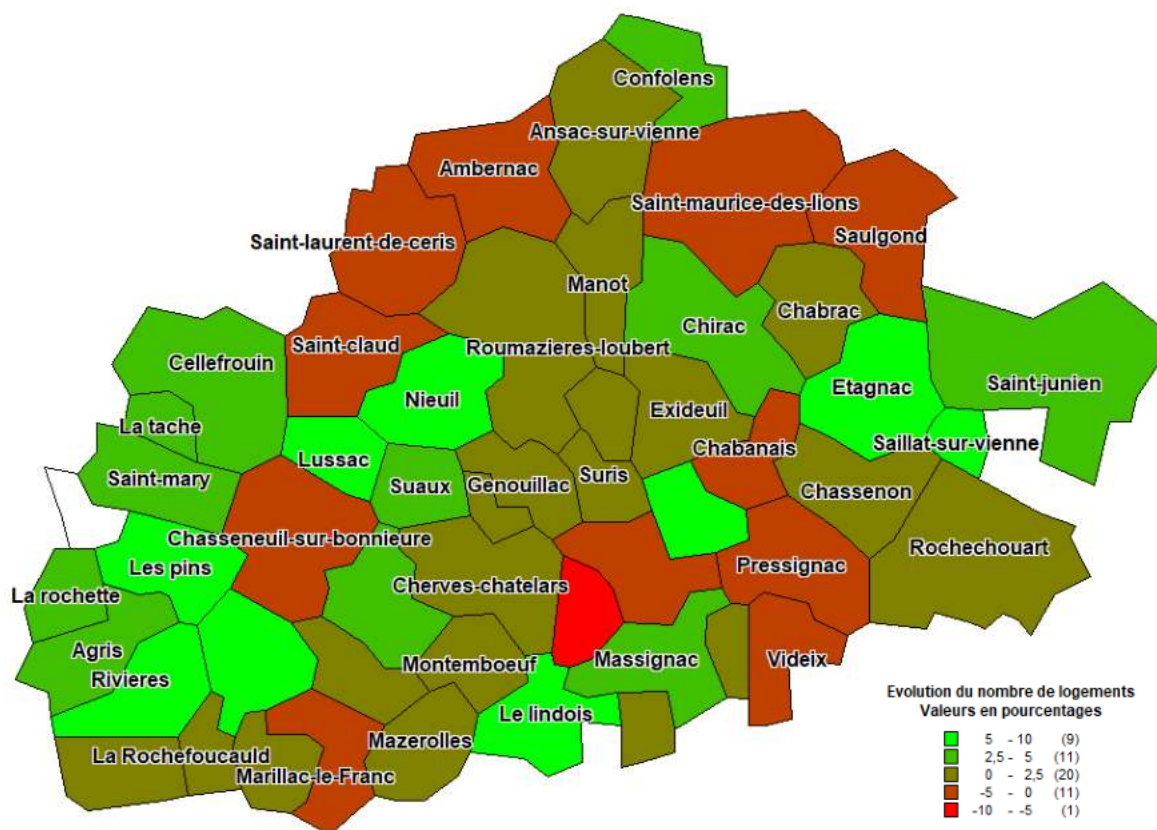
Les effets de dépopulation se sont surtout fait ressentir au sein des zones rurales du Centre et du Nord de la zone (Roumazières-Loubert, Confolens, Chabanais,...) et ont davantage épargné celles situées à l'Est (Saint-Junien, Etagnac,...) et à l'Ouest (La Rochefoucault, Chasseneuil,...).

Des phénomènes de croissance non négligeables se sont fait ressentir sur la plupart des communes desservies à l'Est par la RD948 (Saint-Maurice-des-Lions, Chabrac,...). Il en est de même pour celles desservies par la RN141 à 2x2 voies à l'Ouest de Chasseneuil (La Rochefoucault-en-Angoumois,...).

### **1.1.4 Le logement**

L'étude de l'évolution du logement a été menée après analyse des données socio-économiques collectées auprès de l'INSEE entre les années 2013 et 2019. Elle est indiquée dans le tableau ci-dessous et valorisée sur la carte ci-après pour l'ensemble des communes de la zone d'étude.

**Evolution du nombre de logements par commune entre 2013 et 2019  
(Valeurs en pourcentage et effectif par classe)**



*Source : INSEE*

La zone d'étude a été témoin d'une croissance de l'ordre de 2,2% de son parc de logements entre les années 2013 et 2019, soit près de 1 600 logements supplémentaires.

Cette croissance de l'offre en logement a surtout profité à la plupart des communes situées dans les zones rurales proches de la RN141 dont un certain nombre (Rivières, Les Pins, Nieuil, Lussac, Etagnac,...) font apparaître des taux de croissance supérieures à 5% entre 2013 et 2019. Ils demeurent plus modérés sur les communes de Chasseneuil ou Roumazières-Loubert.

Des effets de décroissance sont cependant à signaler dans les zones rurales du Nord de la zone (Ambernac, Saint-Claud,...) ainsi que du Sud (Pressignac, Videix,...).

**Tableau récapitulatif de l'évolution du nombre de logements par commune**  
entre les années 2013 et 2019 – Valeurs en nombre

Communes	Logement 2019	Logement 2013	Variations (%)
Agris	438	424	3,30
Ambernac	262	270	-2,96
Ansac-sur-Vienne	506	499	1,40
Cellefrouin	408	395	3,29
Chabanais	1089	1123	-3,03
Chabrac	316	310	1,94
Chasseneuil-sur-Bonnieure	1727	1768	-2,32
Chassenon	543	543	0,00
Cherves-Chatelars	293	289	1,38
Chirac	451	435	3,68
Confolens	1788	1731	3,29
Etagnac	536	500	7,20
Exideuil	648	633	2,37
Lesignac-Durand	186	189	-1,59
Le Lindois	243	226	7,52
Terres-de-Haute-Charente	2318	2279	1,71
Lussac	142	134	5,97
Manot	421	420	0,24
Marillac-le-Frant	387	378	2,38
Massignac	307	297	3,37
Mazerolles	211	207	1,93
Montemboeuf	475	466	1,93
Mouzon	110	117	-5,98
Nieuil	519	492	5,49
Les Pins	259	244	6,15
Pressignac	318	327	-2,75
Rivières	858	794	8,06
La Rochefoucauld-en-Angoumois	2452	2414	1,57
La Rochette	277	266	4,14
Saint-Adjutory	242	237	2,11
Saint-Claud	665	673	-1,19
Saint-Laurent-de-Ceris	477	478	-0,21
Saint-Mary	211	204	3,43
Saint-Maurice-des-Lions	562	569	-1,23
Saint-Quentin-sur-Charente	131	122	7,38
Saulgond	319	327	-2,45
Sauvagnac	41	41	0,00
Suaux	228	220	3,64
La Tache	73	70	4,29
Taponnant-Fleurignac	759	722	5,12
Verneuil	73	72	1,39

Vitrac-Saint-Vincent	324	314	<b>3,18</b>
Yvrac-et-Malleyrand	283	284	<b>-0,35</b>
Rochechouart	2357	2339	<b>0,77</b>
Saillat-sur-Vienne	502	478	<b>5,02</b>
Saint-Junien	6410	6125	<b>4,65</b>
Videix	239	247	<b>-3,24</b>
<b>Total ZID</b>	<b>32384</b>	<b>31692</b>	<b>2,2%</b>

*Source : INSEE*

➤ **Analyse par type de résidence**

La même approche a été menée en déclinant l'évolution du nombre de logements observée entre 2013 et 2019 selon le type de résidence, à savoir :

- le nombre de résidences principales ;
- le nombre de résidences secondaires et de logements occasionnels ;
- le nombre de logements vacants.

**Evolution du nombre de logements par type de résidence entre 2013 et 2019**

Communes	Résidence principale		Résidence secondaire		Logements vacants	
	2019	Var 2019/2013	2019	Var 2019/2013	2019	Var 2019/2013
Agris	384	7,56%	16	-11,11%	37	-24,5%
Ambernac	188	2,17%	43	-18,87%	31	-6,1%
Ansac-sur-Vienne	390	-0,51%	52	-24,64%	64	68,4%
Cellefrouin	254	1,20%	82	-5,75%	72	26,3%
Chabonais	776	-9,98%	81	62,00%	232	10,0%
Chabrac	259	1,97%	28	16,67%	29	-12,1%
Chasseneuil-sur-Bonnieure	1513	-2,01%	45	4,65%	169	-6,6%
Chassenon	414	5,34%	70	14,75%	59	-33,7%
Cherves-Chatelars	199	3,65%	47	6,82%	46	-13,2%
Chirac	346	3,59%	54	-12,90%	52	30,0%
Confolens	1237	-2,37%	175	25,00%	376	16,4%
Etagnac	437	7,64%	33	6,45%	66	4,8%
Exideuil	460	-1,29%	98	4,26%	89	21,9%
Lesignac-Durand	90	4,65%	47	-9,62%	50	-2,0%
Le Lindois	162	5,19%	45	9,76%	36	16,1%
Terres de Haute Charente	1840	-0,16%	191	7,3%	287	11,2%
Lussac	119	1,71%	7	-41,67%	16	220,0%
Manot	252	-0,40%	80	-3,61%	88	6,0%
Marillac-le-Frant	352	2,92%	18	5,88%	16	-15,8%
Massignac	185	1,65%	65	30,00%	56	-15,2%

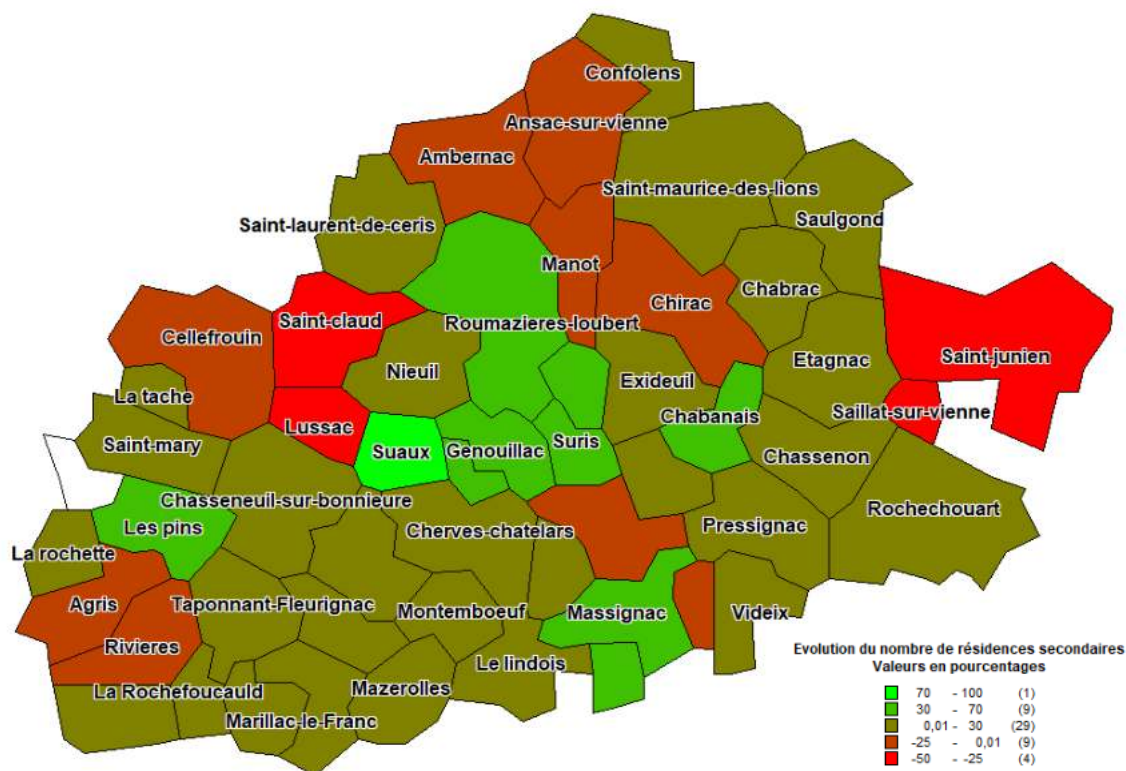
<b>Mazerolles</b>	147	-8,13%	31	19,23%	33	57,1%
<b>Montemboeuf</b>	320	-2,44%	72	18,03%	84	7,7%
<b>Mouzon</b>	64	-4,48%	17	21,43%	29	-19,4%
<b>Nieuil</b>	417	3,73%	38	11,76%	63	12,5%
<b>Les Pins</b>	214	9,74%	34	30,77%	11	-52,2%
<b>Pressignac</b>	186	-6,06%	71	4,41%	61	-1,6%
<b>Rivières</b>	773	6,77%	16	-11,11%	69	35,3%
<b>La Rochefoucauld-en-Angoumois</b>	1974	-1,30%	71	0,00%	407	18,7%
<b>La Rochette</b>	240	3,90%	14	7,69%	23	0,0%
<b>Saint-Adjutory</b>	221	11,62%	13	8,33%	8	-70,4%
<b>Saint-Claud</b>	494	-3,70%	68	-25,27%	103	49,3%
<b>Saint-Laurent-de-Ceris</b>	360	-2,44%	57	16,33%	60	1,7%
<b>Saint-Mary</b>	157	2,61%	28	7,69%	26	0,0%
<b>Saint-Maurice-des-Lions</b>	411	-0,96%	83	20,29%	68	-20,0%
<b>Saint-Quentin-sur-Charente</b>	97	7,78%	18	12,50%	16	0,0%
<b>Saulgond</b>	224	2,28%	45	12,50%	50	-26,5%
<b>Sauvagnac</b>	29	-6,45%	9	50,00%	3	-25,0%
<b>Suaux</b>	167	-3,47%	29	93,33%	32	-3,0%
<b>La Tache</b>	51	15,91%	17	0,00%	5	-44,4%
<b>Taponnant-Fleurignac</b>	677	3,52%	15	0,00%	67	26,4%
<b>Verneuil</b>	42	10,53%	18	-18,18%	13	18,2%
<b>Vitrac-Saint-Vincent</b>	236	2,16%	44	12,82%	43	-2,3%
<b>Yvrac-et-Malleyrand</b>	241	5,70%	16	23,08%	26	-39,5%
<b>Rochechouart</b>	1776	-1,44%	252	6,33%	329	55,9%
<b>Saillat-sur-Vienne</b>	418	5,29%	11	-26,67%	73	10,6%
<b>Saint-Junien</b>	5591	2,98%	148	-41,50%	671	4,2%
<b>Videix</b>	101	-10,62%	103	8,42%	34	-12,8%
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>25485</b>	<b>0,8%</b>	<b>2615</b>	<b>1,8%</b>	<b>4278</b>	<b>8,1%</b>

*Source : INSEE*

**Evolution du nombre de résidences principales entre les années 2013 et 2019  
(Valeurs en pourcentage et effectif par classe)**



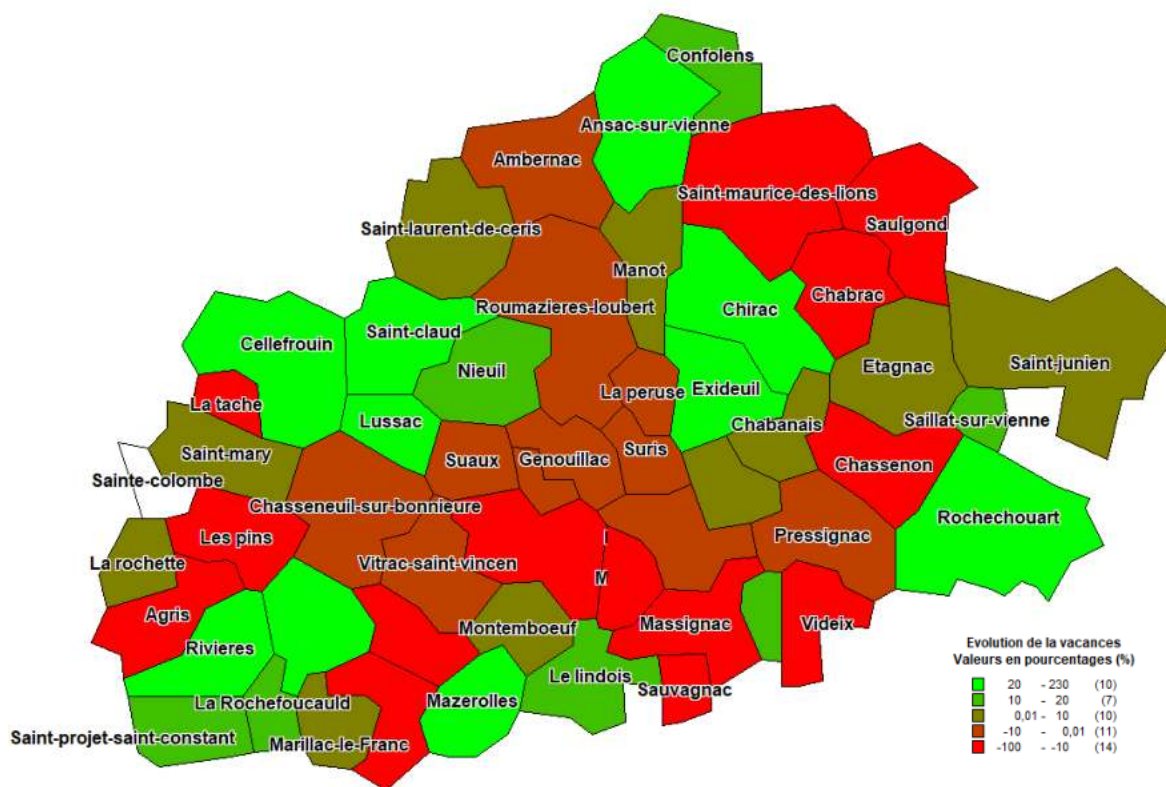
**Evolution du nombre de résidences secondaires entre les années 2013 et 2019  
(Valeurs en pourcentage et effectif par classe)**



*Source : INSEE*

Contrairement aux tendances observées dans le cadre des résidences principales, les résidences secondaires ont surtout progressé sur les principales communes desservies par la RN141 (Les Pins, Suaux, Roumazières-Loubert, Chabanais,...). Leurs croissances demeurent cependant plus limitées dans les zones rurales du Sud et du Nord jusqu'à faire apparaître des phénomènes de décroissance (St-Cloud, St-Junien, Ambernac,...).

**Evolution du nombre de logements vacants entre les années 2013 et 2019  
(Valeurs en pourcentage et effectif par classe)**



*Source : INSEE*

L'analyse de la vacance en logement fait état d'une croissance générale de l'ordre de 8% sur l'ensemble de la zone d'étude (soit près de 4 300 logements vacants supplémentaires) qui s'est fait notamment ressentir sur une grande partie des communes desservies au Nord par la RD951 (Saint-Claud, Confolens,...) ainsi que sur les territoires desservis à l'Est et à l'Ouest par la RN141 à 2x2 voies (La Rochefoucauld, St-Junien, Rochechouart,...).

Elle cependant reculée au sein des communes desservies par la RN141 à 2 voies entre Chasseneuil et Roumazières de même que sur certaines communes situées plus au Sud (Massignac, Sauvagnac,...).



## 1.1.5 Population active, emploi, chômage

### 1.1.5.1 La population active

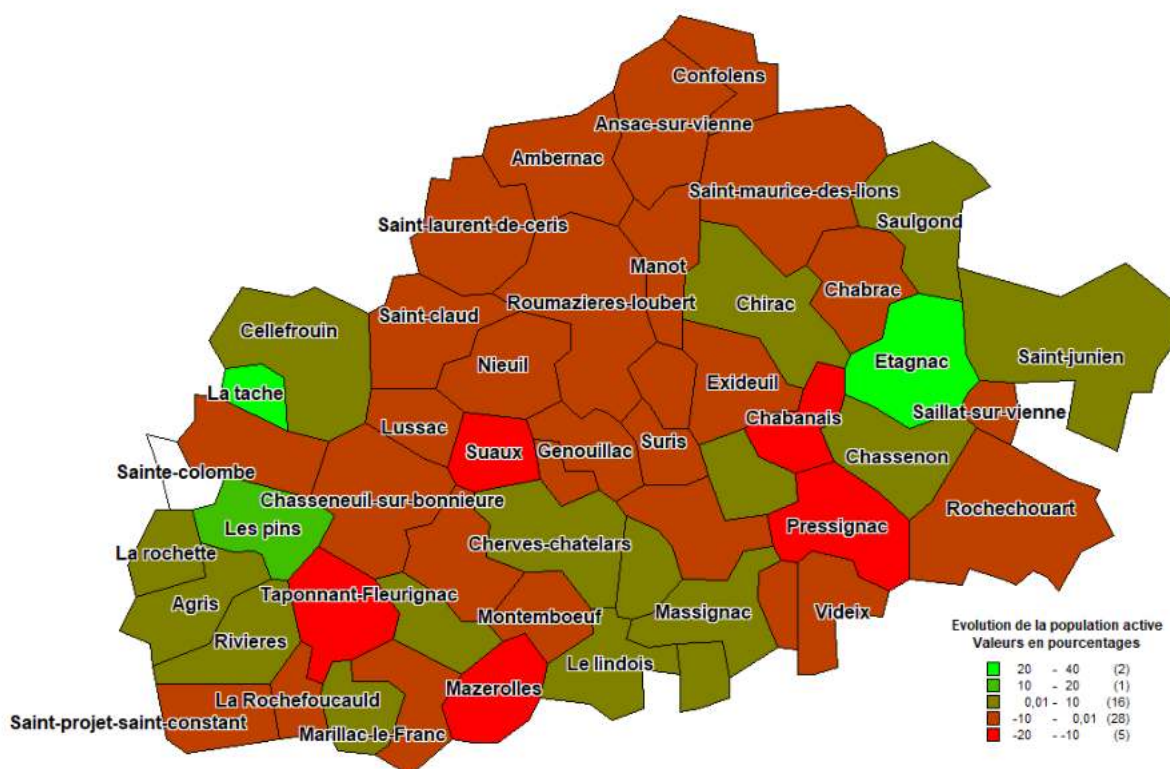
L'étude de la population active propre à la zone d'étude a été menée après analyse des divers éléments issus des bases de données de l'INSEE entre les années 2013 et 2019. Les résultats sont présentés de manière détaillée dans le tableau ci-après.

**Evolution de la population active entre les années 2013 et 2019  
(Valeurs en pourcentage et effectif par classe)**

Communes	Population active 2019	Population active 2013	Variations (%)
Agris	421	400	5,25%
Ambernac	165	177	-6,78%
Ansac-sur-Vienne	368	396	-7,07%
Cellefrouin	241	221	9,05%
Chabanais	564	677	-16,69%
Chabrac	274	280	-2,14%
Chasseneuil-sur-Bonnieure	1264	1275	-0,86%
Chassenon	341	326	4,60%
Cherves-Chatelars	169	162	4,32%
Chirac	316	311	1,61%
Confolens	992	1056	-6,06%
Etagnac	544	393	38,42%
Exideuil	425	433	-1,85%
Lesignac-Durand	72	73	-1,37%
Le Lindois	130	128	1,56%
Terres de Haute Charente	1662	1704	-2,46%
Lussac	131	132	-0,76%
Manot	221	230	-3,91%
Marillac-le-Frant	373	379	-1,58%
Massignac	153	140	9,29%
Mazerolles	115	140	-17,86%
Montemboeuf	272	278	-2,16%
Mouzon	54	50	8,00%
Nieuil	403	413	-2,42%
Les Pins	229	205	11,71%
Pressignac	109	126	-13,49%
Rivières	763	748	2,01%
La Rochefoucauld-en-Angoumois	1584	1613	-1,80%
La Rochette	280	276	1,45%
Saint-Adjutory	242	222	9,01%
Saint-Claud	423	450	-6,00%
Saint-Laurent-de-Ceris	325	332	-2,11%
Saint-Mary	151	165	-8,48%

<b>Saint-Maurice-des-Lions</b>	423	450	-6,00%
<b>Saint-Quentin-sur-Charente</b>	97	93	4,30%
<b>Saulgond</b>	226	224	0,89%
<b>Sauvagnac</b>	30	30	0,00%
<b>Suaux</b>	157	180	-12,78%
<b>La Tache</b>	45	37	21,62%
<b>Taponnant-Fleurignac</b>	660	746	-11,53%
<b>Verneuil</b>	39	40	-2,50%
<b>Vitrac-Saint-Vincent</b>	231	250	-7,60%
<b>Yvrac-et-Malleyrand</b>	242	248	-2,42%
<b>Rochechouart</b>	1476	1529	-3,47%
<b>Saillat-sur-Vienne</b>	304	334	-8,98%
<b>Saint-Junien</b>	4722	4612	2,39%
<b>Videix</b>	72	80	-10,00%
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>22500</b>	<b>22764</b>	<b>-1,16%</b>

*Source : INSEE*



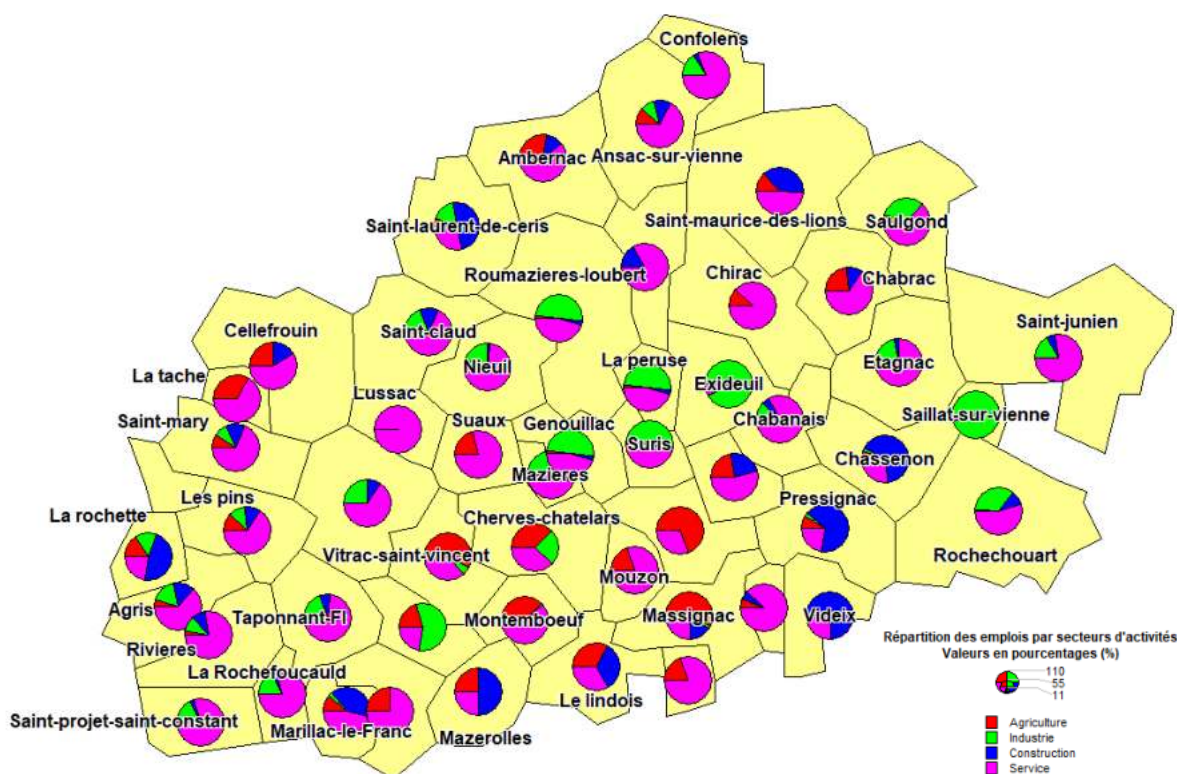
*Source : INSEE*

L'évolution de la population active observée au cours de la période 2013-2019 laisse entrevoir une légère diminution d'actifs de l'ordre de 1,16% (soit 264 actifs). Ces effets de décroissance se sont fait ressentir sur la plupart des communes desservies par la RN141 encore à 2 voies entre Chasseneuil et Exideuil de même que sur celles situées le long de la RD951 entre Chasseneuil et Confolens. Les augmentations concernent les communes situées à l'Est (Etagnac, St-Junien,...) proches de la RN141 à 2x2 voies et dans les zones rurales Sud (Massignac, Le Lindois,...).

### 1.1.5.2 Les emplois par secteurs d'activités

L'étude de la population active a été agrémentée d'une analyse complémentaire permettant de valoriser la répartition des emplois selon les principaux secteurs d'activités. Celle-ci est présentée de manière détaillée dans les tableaux et graphes ci-dessous pour l'année 2022.

**Répartition des emplois salariés par secteur d'activité  
(Valeurs en pourcentages – Année 2022)**



*Source : INSEE*

Les services regroupent environ les 2/3 des emplois salariés dénombrés sur la zone d'étude au 1<sup>er</sup> Janvier 2022. La contribution des activités industrielles demeure cependant importante (25 – 26% des emplois salariés) et tend à être largement conditionnée par la présence des zones d'activités situées le long de la RN141 (commune de Roumazières-Loubert, La Péruse, Exideuil, Saillat sur Vienne,...).

Les emplois liés aux activités agricoles et à la construction tendent à être faiblement représentés (2 à 6% des emplois salariés) mais se distinguent de manière non négligeable dans les zones rurales situées au Sud (Mouzon, Montemboeuf, Massignac, Cherves-Châtelars,...).

**Répartition des emplois par secteur d'activité**  
(Valeurs en nombre d'emplois salariés – Année 2022)

Communes	Agriculture		Industrie		Construction		Services		Total
	2022	Part (%)	2022	Part (%)	2022	Part (%)	2022	Part (%)	
Agris	4	4,3	16	17,4	14	15,2	58	63,0	92
Ambernac	7	28,0	0	0,0	3	12,0	15	60,0	25
Ansac-sur-Vienne	7	10,6	7	10,6	8	12,1	44	66,7	66
Cellefrouin	6	25,0	0	0,0	4	16,7	14	58,3	24
Chabonais	1	0,2	65	11,8	29	5,3	455	82,7	550
Chabrac	4	23,5	0	0,0	2	11,8	11	64,7	17
Chasseneuil-sur-Bonnieure	1	0,1	262	24,9	109	10,4	681	64,7	1053
Chassenon	3	5,5	1	1,8	36	65,5	15	27,3	55
Cherves-Chatelars	8	38,1	5	23,8	0	0,0	8	38,1	21
Chirac	4	11,8	0	0,0	0	0,0	30	88,2	34
Confolens	5	0,3	256	15,6	58	3,5	1322	80,6	1641
Etagne	6	1,9	64	20,4	10	3,2	233	74,4	313
Exideuil	4	0,8	452	90,2	4	0,8	41	8,2	501
Lesignac-Durand	11	68,8	0	0,0	0	0,0	5	31,3	16
Le Lindois	1	33,3	0	0,0	1	33,3	1	33,3	3
Terres-de-Haute-Charente	16	1,5	550	51,0	25	2,3	487	45,2	1078
Lussac	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	100,0	6
Manot	0	0,0	0	0,0	6	16,7	30	83,3	36
Marillac-le-Frant	4	11,4	1	2,9	14	40,0	16	45,7	35
Massignac	28	57,1	1	2,0	7	14,3	13	26,5	49
Mazerolles	4	25,0	0	0,0	8	50,0	4	25,0	16
Montemboeuf	116	38,4	1	0,3	0	0,0	185	61,3	302
Mouzon	1	20,0	0	0,0	0	0,0	4	80,0	5
Nieuil	4	5,5	15	20,5	1	1,4	53	72,6	73
Les Pins	2	11,8	2	11,8	2	11,8	11	64,7	17
Pressignac	3	8,6	1	2,9	23	65,7	8	22,9	35
Rivières	13	2,4	60	11,0	51	9,4	419	77,2	543
La Rochefoucauld-en-Angoumois	5	0,3	276	17,2	47	2,9	1279	79,6	1607
La Rochette	2	15,4	2	15,4	6	46,2	3	23,1	13
Saint-Adjutory	9	20,5	25	56,8	0	0,0	10	22,7	44
Saint-Claud	8	2,6	51	16,6	41	13,3	208	67,5	308
Saint-Laurent-de-Ceris	5	5,4	16	17,2	45	48,4	27	29,0	93
Saint-Mary	2	9,1	2	9,1	3	13,6	15	68,2	22
Saint-Maurice-des-Lions	8	13,3	0	0,0	23	38,3	29	48,3	60
Saint-Quentin-sur-Charente	3	23,1	0	0,0	3	23,1	7	53,8	13
Saulgond	2	4,7	14	32,6	0	0,0	27	62,8	43
Sauvagnac	1	20,0	0	0,0	0	0,0	4	80,0	5
Suaux	4	21,1	0	0,0	0	0,0	15	78,9	19
La Tache	1	33,3	0	0,0	0	0,0	2	66,7	3
Taponnant-Fleurignac	1	1,8	10	18,2	4	7,3	40	72,7	55
Verneuil	1	5,9	0	0,0	1	5,9	15	88,2	17
Vitrac-Saint-Vincent	11	57,9	1	5,3	0	0,0	7	36,8	19
Yvrac-et-Malleyrand	3	25,0	0	0,0	0	0,0	9	75,0	12
Rochechouart	8	0,8	351	35,1	96	9,6	544	54,5	999
Saillat-sur-Vienne	0	0,0	742	94,5	3	0,4	40	5,1	785
Saint-Junien	11	0,2	891	16,6	322	6,0	4138	77,2	5362
Videix	0	0,0	0	0,0	11	73,3	4	26,7	15
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>348</b>	<b>2,2</b>	<b>4140</b>	<b>25,7</b>	<b>1020</b>	<b>6,3</b>	<b>10592</b>	<b>65,8</b>	<b>16100</b>

*Source : INSEE*

### 1.1.5.3 Evolution du chômage

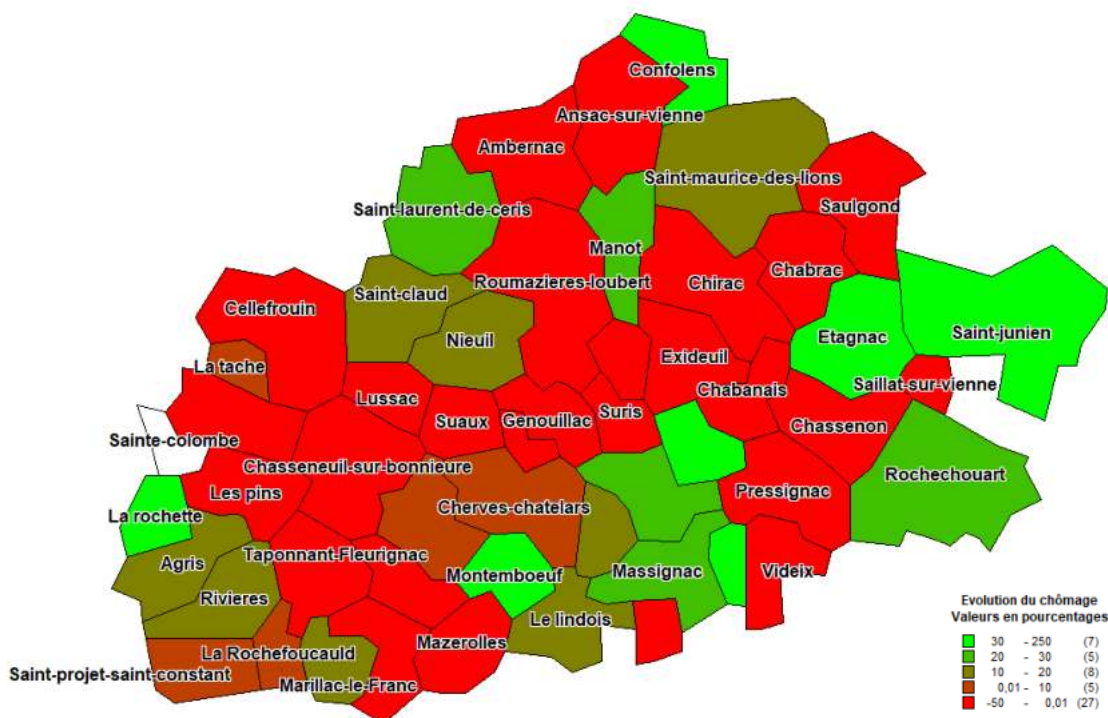
La même approche a été menée au regard de l'analyse des indicateurs liés à l'évolution du chômage entre les années 2013 et 2019. Les résultats sont présentés de manière synthétique dans le tableau ci-dessous.

**Evolution du chômage entre les années 2013 et 2019  
(Valeurs en nombre d'actifs)**

Communes	Chômage 2019	Chômage 2013	Variation (%)
Agris	56	47	19,15%
Ambernac	17	24	-29,17%
Ansac-sur-Vienne	39	43	-9,30%
Cellefrouin	39	43	-9,30%
Chabanais	95	109	-12,84%
Chabrac	29	31	-6,45%
Chasseneuil-sur-Bonnieure	153	194	-21,13%
Chassenon	43	51	-15,69%
Cherves-Chatelars	22	22	0,00%
Chirac	22	33	-33,33%
Confolens	169	118	43,22%
Etagnac	45	33	36,36%
Exideuil	45	61	-26,23%
Lesignac-Durand	10	8	25,00%
Le Lindois	16	14	14,29%
Terres de Haute Charente	221	233	-5,15%
Lussac	15	22	-31,82%
Manot	36	28	28,57%
Marillac-le-Frant	39	34	14,71%
Massignac	19	15	26,67%
Mazerolles	7	10	-30,00%
Montemboeuf	43	23	86,96%
Mouzon	8	7	14,29%
Nieuil	60	51	17,65%
Les Pins	20	24	-16,67%
Pressignac	12	18	-33,33%
Rivières	70	63	11,11%
La Rochefoucauld-en-Angoumois	251	231	8,66%
La Rochette	35	25	40,00%
Saint-Adjutory	15	23	-34,78%
Saint-Claud	78	67	16,42%
Saint-Laurent-de-Ceris	54	42	28,57%
Saint-Mary	13	16	-18,75%
Saint-Maurice-des-Lions	51	46	10,87%
Saint-Quentin-sur-Charente	5	3	66,67%

Saulgond	24	27	-11,11%
Sauvagnac	1	2	-50,00%
Suaux	25	29	-13,79%
La Tache	5	5	0,00%
Taponnant-Fleurignac	49	90	-45,56%
Verneuil	7	2	250,00%
Vitrac-Saint-Vincent	33	31	6,45%
Yvrac-et-Malleyrand	25	27	-7,41%
Rochechouart	189	148	27,70%
Saillat-sur-Vienne	35	40	-12,50%
Saint-Junien	734	558	31,54%
Videix	7	8	-12,50%
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>2986</b>	<b>2779</b>	<b>7,45%</b>

*Source : INSEE*



*Source : INSEE*

Le taux de chômage propre à la zone d'étude s'élève respectivement à environ 13% de la population active tout en ayant connu une augmentation de près de 7,45 % au cours de de la période 2013-2019 (soit environ 200 chômeurs supplémentaires). Ces augmentations demeurent cependant à prendre avec précaution car concernent essentiellement le secteur de St-Junien, Rochechouart, relativement peuplé et pourvu de zones d'activités. La plupart des autres communes témoignent d'un recul du nombre d'actifs au chômage.

## 1.1.6 Les activités économiques

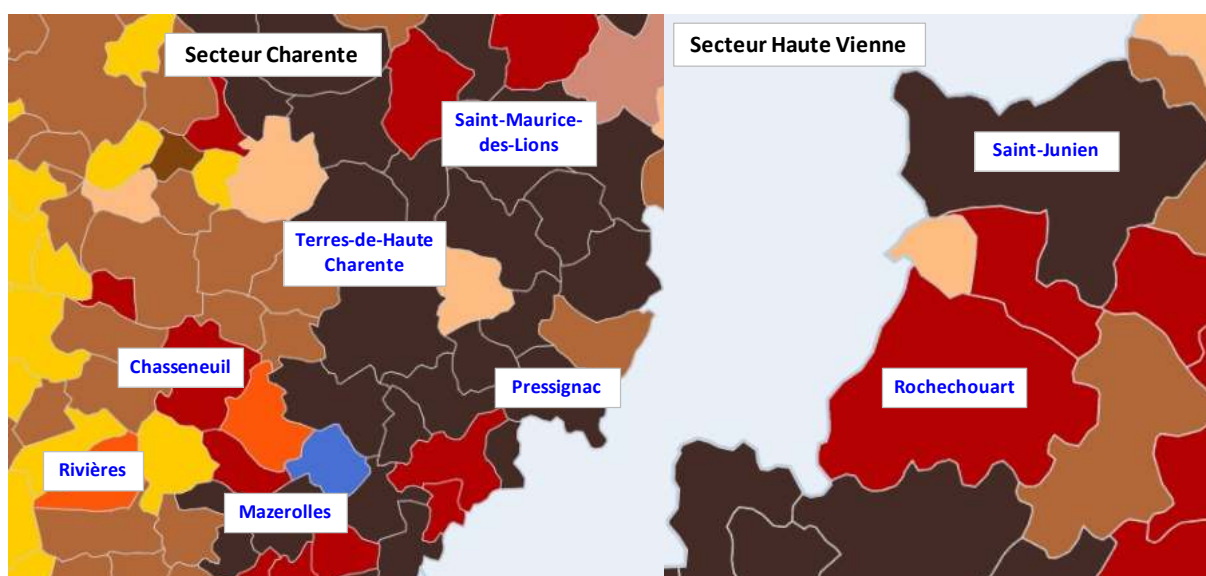
### 1.1.6.1 L'agriculture

Les spécificités territoriales propres à la production agricole de la zone d'étude ont été obtenues auprès des services de l'Agreste en référence aux données issues du dernier recensement de l'année 2020. Elles sont récapitulées sur la carte ci-dessous suivant chaque commune.

La zone d'étude distingue une relative dominance des activités agricoles orientées vers l'élevage de bovins mixtes ou de bovins viandes et ceci aussi bien sur les communes diffusées dans les départements de la Charente ou de la Haute-Vienne. A ceci s'ajoute une contribution non négligeable des activités orientées vers la polyculture ou le polyélevage. Il en est de même pour celle privilégiant les cultures de céréales et d'oléoprotéagineux à l'Ouest de la zone d'étude.

#### ➤ Généralités des productions agricoles

#### Spécificités des productions agricoles de la zone d'étude



*Source : Agreste, recensement 2020*

	Céréales et/ou oléoprotéagineux
	Granivores (porcins, volailles)
	Polyculture, Polyélevage
	Bovins, viandes
	Bovins mixtes
	Fleurs, horticultures diverses

➤ **Indicateurs d'évolution économique**

Sur la base des données issues des derniers recensements agricoles (source Agreste des derniers recensements de 2010 et dernièrement 2020), le nombre d'exploitations dénombrées sur l'ensemble des communes constitutives de la ZID s'élève à 776 en 2020 pour une SAU (superficie agricole utilisée) de 63 829 ha (voir tableau ci-dessous).

**Evolution des nombres d'exploitations et SAU au cours de la période 2010 - 2020**

Communes	Exploitation 2020	Exploitation 2010	Différence	SAU 2020 (ha)	SAU 2010 (ha)	Différence
Agris	5	16	-11	385	677	-292
Ambernac	29	33	-4	2309	2226	83
Ansac-sur-Vienne	26	31	-5	1826	1754	72
Cellefrouin	18	26	-8	1738	1782	-44
Chabanais	12	15	-3	1514	1540	-26
Chabrac	19	22	-3	1621	1712	-91
Chasseneuil-sur-Bonnieure	19	30	-11	1838	1487	351
Chassenon	12	22	-10	1294	1152	142
Cherves-Chatelars	24	35	-11	1941	1742	199
Chirac	25	37	-12	1893	1818	75
Confolens	18	27	-9	1245	1354	-109
Etagnac	18	24	-6	1692	1217	475
Exideuil	14	25	-11	916	1034	-118
Lesignac-Durand	13	17	-4	1663	1514	149
Le Lindois	12	17	-5	612	655	-43
Terres de Haute Charente	49	81	-32	4190	5091	-901
Lussac	8	11	-3	813	559	254
Manot	19	21	-2	939	902	37
Marillac-le-Frant	13	23	-10	1165	1304	-139
Massignac	18	20	-2	1977	2056	-79
Mazerolles	15	21	-6	1282	1119	163
Montemboeuf	14	20	-6	940	1050	-110
Mouzon	10	9	1	811	690	121
Nieuil	18	23	-5	1811	1570	241
Les Pins	13	21	-8	1201	1098	103
Pressignac	19	26	-7	1565	1650	-85
Rivières	8	24	-16	783	832	-49
La Rochefoucauld-en-Angoumois	11	17	-6	632	593	39
La Rochette	6	12	-6	854	746	108
Saint-Adjutory	8	17	-9	598	772	-174
Saint-Claud	13	27	-14	1251	1803	-552
Saint-Laurent-de-Ceris	17	19	-2	1359	1430	-71
Saint-Mary	9	18	-9	834	961	-127
Saint-Maurice-des-Lions	41	49	-8	3560	3818	-258
Saint-Quentin-sur-Charente	10	11	-1	1013	1338	-325
Saulgond	22	29	-7	2184	2162	22



Sauvagnac	3	5	-2	345	430	-85
Suaux	12	17	-5	963	882	81
La Tache	1	4	-3	128	117	11
Taponnant-Fleurignac	12	19	-7	1077	1237	-160
Verneuil	8	10	-2	822	552	270
Vitrac-Saint-Vincent	21	27	-6	1985	1917	68
Yvrac-et-Malleyrand	16	25	-9	1014	1126	-112
Rochechouart	34	53	-19	2117	2511	-394
Saillat-sur-Vienne	4	4	0	123	139	-16
Saint-Junien	49	55	-6	2613	2858	-245
Videix	11	14	-3	393	692	-299
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>776</b>	<b>1109</b>	<b>-333</b>	<b>63829</b>	<b>65669</b>	<b>-1840</b>

*Source : Agreste, recensement 2020*

Les indicateurs capacitaires propres à la zone d'étude font état d'un fléchissement de la SAU d'environ 1 840 ha (près de 3%) au cours de la période 2010-2020, soit une diminution de 330 exploitations. Ces effets de décroissance se sont fait ressentir sur la quasi-totalité des communes de la zone et de manière plus marquée sur celles de Terres-de-Haute-Charente, Rochechouart, Rivières, Saint-Claud,...

Cette approche a été couplée à l'évolution de la production brute standard en référence aux valeurs disponibles. Celle-ci est récapitulée dans le tableau ci-dessous.

#### Evolution de la production agricole au cours de la période 2010-2020

Communes	Production brute standard 2020 (milliers d'euros)	Production brute standard 2010 (milliers d'euros)	Différence	Variations (%)
Agris	231	1475	-1244	-84%
Ambernac	3516	3504	12	0%
Ansac-sur-Vienne	1845	2110	-265	-13%
Cellefrouin	2384	3236	-852	-26%
Chabanais	2004	2338	-334	-14%
Chabrac	2224	2302	-78	-3%
Chasseneuil-sur-Bonnieure	1790	1425	365	26%
Chassenon	1994	1628	366	22%
Cherves-Chatelars	2321	2451	-130	-5%
Chirac	2108	2518	-410	-16%
Confolens	1390	1699	-309	-18%
Etagnac	1970	1798	172	10%
Exideuil	1844	1927	-83	-4%
Lesignac-Durand	3102	2533	569	22%
Le Lindois	778	954	-176	-18%
Terres de Haute Charente	5873	7476	-1603	-21%
Lussac	788	694	94	14%
Manot	871	936	-65	-7%
Marillac-le-Frant	1881	2667	-786	-29%
Massignac	2099	2494	-395	-16%

<b>Mazerolles</b>	1877	1758	119	<b>7%</b>
<b>Montemboeuf</b>	6389	7937	-1548	<b>-20%</b>
<b>Mouzon</b>	964	907	57	<b>6%</b>
<b>Nieuil</b>	1648	1699	-51	<b>-3%</b>
<b>Les Pins</b>	1463	1603	-140	<b>-9%</b>
<b>Pressignac</b>	2309	2327	-18	<b>-1%</b>
<b>Rivières</b>	1632	1017	615	<b>60%</b>
<b>La Rochefoucauld-en-Angoumois</b>	611	594	17	<b>3%</b>
<b>La Rochette</b>	1109	868	241	<b>28%</b>
<b>Saint-Adjutory</b>	675	806	-131	<b>-16%</b>
<b>Saint-Clau</b>	1230	2050	-820	<b>-40%</b>
<b>Saint-Laurent-de-Ceris</b>	1637	1722	-85	<b>-5%</b>
<b>Saint-Mary</b>	856	934	-78	<b>-8%</b>
<b>Saint-Maurice-des-Lions</b>	4309	4994	-685	<b>-14%</b>
<b>Saint-Quentin-sur-Charente</b>	1292	2165	-873	<b>-40%</b>
<b>Saulgond</b>	3110	3208	-98	<b>-3%</b>
<b>Sauvagnac</b>	535	695	-160	<b>-23%</b>
<b>Suaux</b>	1413	1744	-331	<b>-19%</b>
<b>La Tache</b>	111	201	-90	<b>-45%</b>
<b>Taponnant-Fleurignac</b>	907	2180	-1273	<b>-58%</b>
<b>Verneuil</b>	1216	1168	48	<b>4%</b>
<b>Vitrac-Saint-Vincent</b>	4565	4697	-132	<b>-3%</b>
<b>Yvrac-et-Malleyrand</b>	1200	1453	-253	<b>-17%</b>
<b>Rochechouart</b>	2448	3678	-1230	<b>-33%</b>
<b>Saillat-sur-Vienne</b>	75	126	-51	<b>-40%</b>
<b>Saint-Junien</b>	2635	2849	-214	<b>-8%</b>
<b>Videix</b>	480	955	-475	<b>-50%</b>
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>87709</b>	<b>100500</b>	<b>-12791</b>	<b>-13%</b>

*Source : Agreste, recensement 2020*

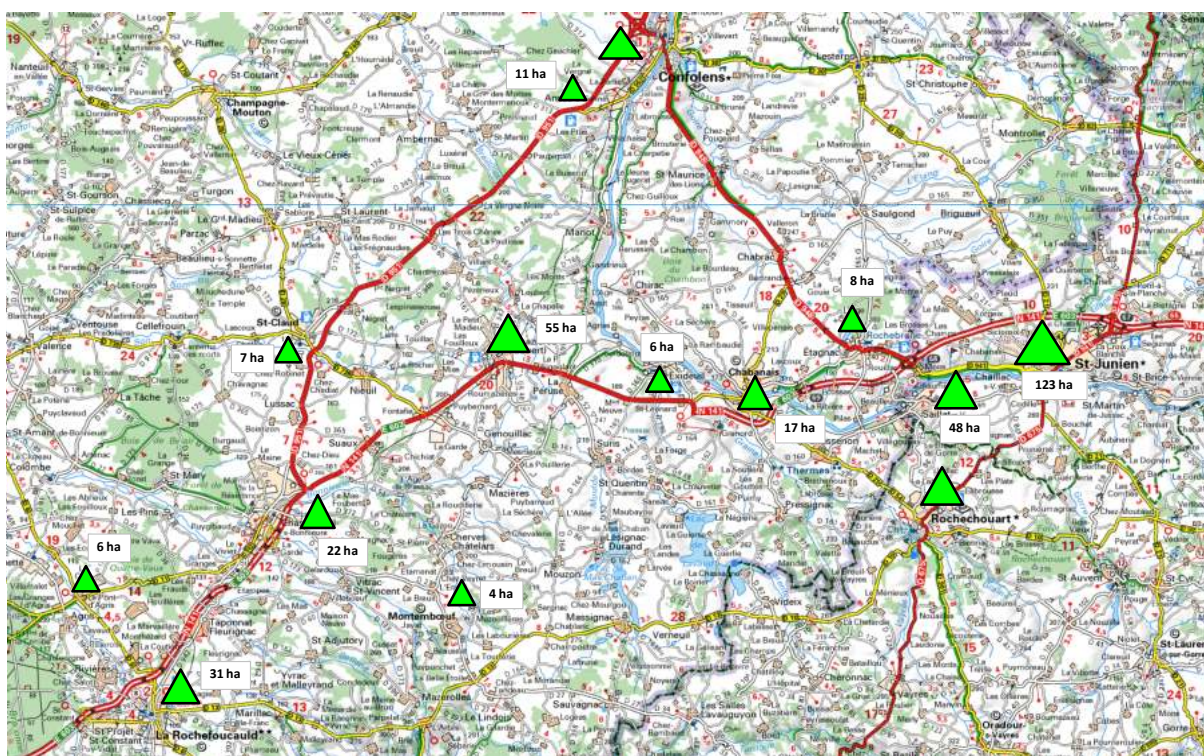
De manière générale, la production agricole brute standard a connu un recul de l'ordre de 12 790 milliers d'euros au cours de de la période 2010-2020, soit d'environ 13% par rapport à l'année 2010. Des augmentations sont cependant à signaler sur certaines communes telles que celles de Rivières (+ 615 milliers d'euros), Lésignac-Durand (+ 569 milliers d'euros) ou bien Chasseneuil-sur-Bonnieure (+ 365 milliers d'euros),...

### 1.1.6.2 Les parcs d'activités économiques

Au regard des données disponibles, la zone d'étude demeure abondamment pourvue de 350 à 400 ha de Parcs d'Activités économiques diffusant pour la plupart le long de la RN141 au niveau des principaux pôles urbains La Rochefoucauld, Terres de Haute Charente (Roumazières-Loubert), Chabanais ainsi que le secteur de Saint-Junien/Rochechouart en Haute Vienne.

A ceci s'ajoutent quelques zones d'activités le long de la RD951 au niveau de Saint-Claud et Confolens.

#### Parcs d'activités économiques recensés au sein de la zone d'étude



Source : Site ZoneDActivite.com

Le détail des zones d'activités recensées au sein de la zone d'étude figure dans le tableau ci-dessous.

**Listes des zones d'activités économiques recensées au sein de la zone d'étude**

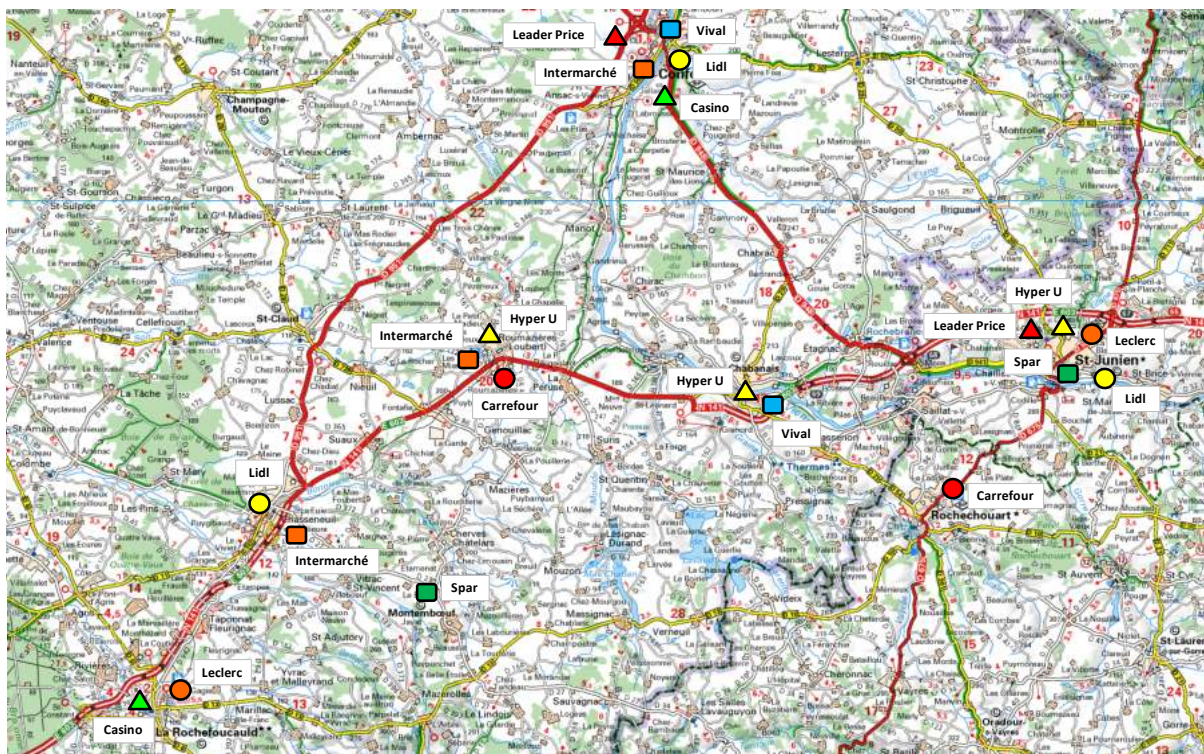
<b>Zone d'activités</b>	<b>Commune</b>	<b>Superficie totale ha</b>
ZAE de Terre Neuve	Confolens	
ZAE La Croix Saint-Georges	Confolens	
ZI Petit Couvidat	Confolens	15
ZAE Le Bois de la Marque	Terres de Haute Charente	14,3
Terreal	Terres de Haute Charente	41,4
ZAE les Chassats	Chabanais	12,4
ZI Les Bouèges	Chabanais	5,4
ZAE Chantalouette	Exideuil	6,31
ZAE Les Forts	Etagnac	7,46
ZAE La Métairie Neuve	Chasseneuil sur Bonnieure	6
ZA des Pièces de l'âge	Chasseneuil sur Bonnieure	16
PA les Hauts du Bandiat	La Rochefoucault	22
ZI Olérat	La Rochefoucault	9,8
ZA du Cerisier de la Barre	Ansac sur Vienne	8
ZI des Trouillaux	Ansac sur Vienne	2,5
ZA le Farnaud 1	Saint-Claud	6
ZA le Farnaud 2	Saint-Claud	1
ZA de la Belle Etoile	Montemboeuf	3,75
ZA de Boisses	Saint-Junien	30
ZA Les Martines	Saint-Junien	21,3
ZA La Vergne	Saint-Junien	16,6
ZI du Pavillon	Saint-Junien	55
ZA de la Grosille	Rochechouart	
ZA des Plats	Rochechouart	5
ZA de la Fabrique	Rochechouart	
ZA les Meillos	Saillat sur Vienne	47,81
ZA La Petite Rivière	Agris	5,7

*Source : Site ZoneDActivite.com*

### 1.1.6.3 Les zones d'activités commerciales

La même approche a été menée au regard des zones d'activités commerciales dénombrées au sein de la zone d'étude. Ces dernières, obtenues via le site « Supermarchés Grandes Enseignes », figurent sur la carte ci-dessous.

#### Zones d'activités commerciales recensées au sein de la zone d'étude



*Source : Site « Supermarchés Grandes Enseignes »*

#### Légende :

*La légende s'apparente à des symboles et couleurs spécifiques à une enseigne donnée (exemples : triangle jaune pour « Hyper U », cercle jaune pour « Lidl »,...)*

Par analogie avec l'approche menée sur les parcs d'activités économiques, les zones d'activités commerciales se concentrent avant tout sur les principaux pôles urbains desservis par la RN141 (La Rochefoucault, Roumazières-Loubert, Chabanais, Saint-Junien,...). Il en est de même mais de manière plus réduite sur le secteur de Confolens.

Il est à préciser qu'on y distingue la majeure partie des Grandes Enseignes (Carrefour, Intermarché, Hyper U, Leclerc, Lidl,...).

#### 1.1.6.4 Le tourisme

Sur la base des données disponibles les plus récentes, celles relatives à l'offre d'hébergement touristique diffusée sur la zone d'étude ont été obtenues auprès de l'INSEE pour le début de l'année 2023.

Celles – ci concernent :

- le nombre de chambres d'hôtel ;
- le nombre d'emplacements de campings.
- le nombre de chambres en hébergement collectif.

Elles sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

**Offre d'hébergement touristique diffusée au sein de la zone d'étude  
Année 2023**

Communes	Chambres d'Hôtels	Emplacements de Campings	Hébergements collectifs (Chambre)
Agris	0	0	0
Ambernac	0	0	0
Ansac-sur-Vienne	0	0	0
Cellefrouin	0	0	0
Chabonais	12	0	0
Chabrac	0	0	0
Chasseneuil-sur-Bonnieure	7	0	0
Chassenon	0	0	0
Cherves-Chatelars	0	0	0
Chirac	0	0	0
Confolens	41	130	0
Etagnac	11	0	0
Exideuil	0	29	0
Lesignac-Durand	0	0	0
Le Lindois	0	37	0
Terres de Haute Charente	13	28	0
Lussac	0	0	0
Manot	0	0	0
Marillac-le-Frant	0	0	0
Massignac	24	0	0
Mazerolles	0	0	0
Montemboeuf	0	0	0
Mouzon	0	0	0
Nieuil	14	0	0
Les Pins	0	0	0
Pressignac	0	167	0
Rivières	0	0	0

<b>La Rochefoucauld-en-Angoumois</b>	0	25	0
<b>La Rochette</b>	0	0	0
<b>Saint-Adjutory</b>	0	0	0
<b>Saint-Claud</b>	0	0	0
<b>Saint-Laurent-de-Ceris</b>	0	0	0
<b>Saint-Mary</b>	0	0	0
<b>Saint-Maurice-des-Lions</b>	0	29	0
<b>Saint-Quentin-sur-Charente</b>	0	0	0
<b>Saulgond</b>	0	0	0
<b>Sauvagnac</b>	0	0	0
<b>Suaux</b>	0	0	0
<b>La Tache</b>	0	0	0
<b>Taponnant-Fleurignac</b>	0	0	0
<b>Verneuil</b>	0	0	0
<b>Vitrac-Saint-Vincent</b>	0	0	0
<b>Yvrac-et-Malleyrand</b>	0	0	0
<b>Rochechouart</b>	12	56	0
<b>Saillat-sur-Vienne</b>	0	0	0
<b>Saint-Junien</b>	105	64	0
<b>Videix</b>	0	0	0
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>239</b>	<b>565</b>	<b>0</b>

*Source : INSEE*

L'offre d'hébergement touristique diffusée au sein de la zone d'étude se limite à 239 chambres d'hôtel (diffusées majoritairement sur Saint-Junien, Confolens...) et 565 emplacements de campings dont sont abondamment pourvues les communes de Pressignac et Confolens. La zone d'étude ne dispose cependant pas de chambres en hébergement collectif.

#### ➤ **Indicateurs de fréquentations touristiques de la zone d'étude**

Les indicateurs de fréquentation touristique disponibles à ce jour ont été obtenus auprès des services des Départements de la Charente et de la Haute Vienne.

Ils concernent principalement :

- Le Château de La Rochefoucault : 30 000 visiteurs/an.
- Le Musée d'Art contemporain de Rochechouard : 15 000 visiteurs/an.
- Le Festival de Confolens : 80 000 visiteurs/an.
- Le Festival Legend'Air de St-Junien : 20 000 visiteurs/an.

A ceci s'ajoute un impact soutenu du tourisme vert étroitement lié à l'abondante desserte de la zone d'étude par les voies cyclables.

### 1.1.6.5 Les entreprises créées en 2021

Cette approche consiste à estimer le nombre d'entreprises créées au sein de la zone d'étude au cours de l'année la plus récente (2021 dans le cas présent). Ces mêmes données ont été récupérées auprès du site de l'INSEE en distinguant par commune le nombre d'entreprises totales et individuelles. Elles sont récapitulées dans les tableaux et graphes ci-dessous.

**Les entreprises créées en 2021  
(Valeurs en nombre)**

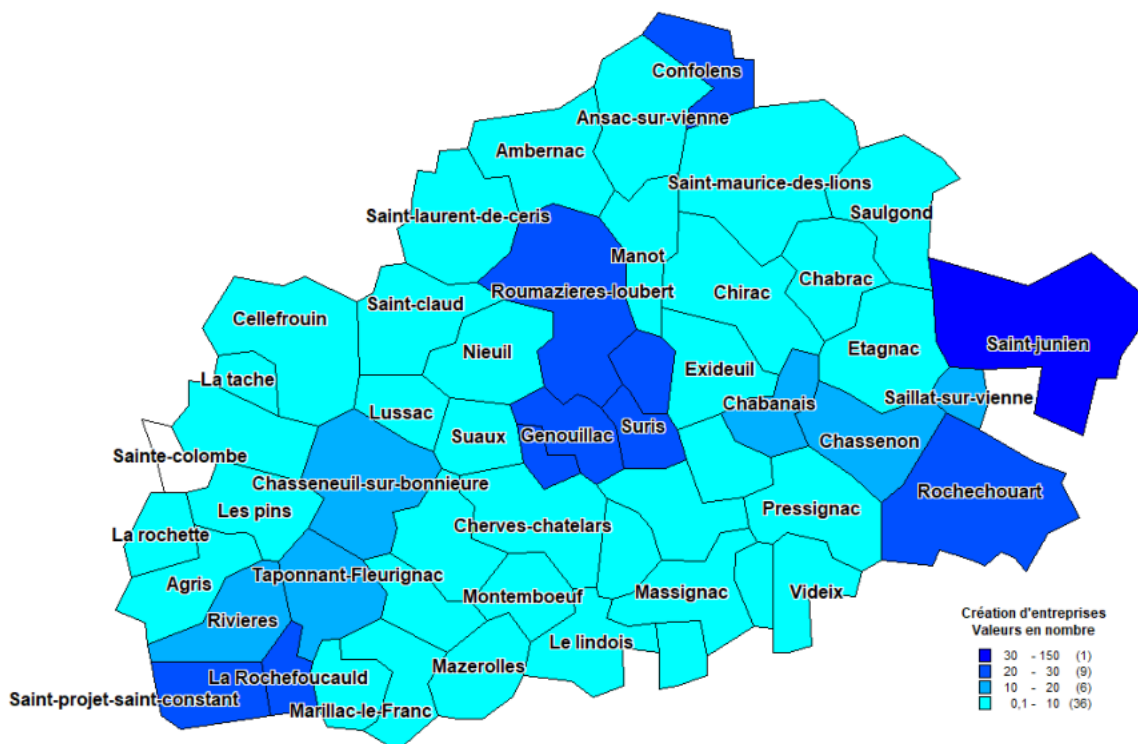
Communes	Création entreprises	Dont individuelle
Agris	6	5
Ambernac	4	0
Ansac-sur-Vienne	9	8
Cellefrouin	9	8
Chabanais	19	13
Chabrac	6	5
Chasseneuil-sur-Bonnieure	17	13
Chassenon	10	9
Cherves-Chatelars	3	2
Chirac	9	8
Confolens	26	20
Etagnac	9	8
Exideuil	7	6
Lesignac-Durand	7	7
Le Lindois	5	5
Terres de Haute Charente	20	16
Lussac	3	2
Manot	6	5
Marillac-le-Frant	4	4
Massignac	5	4
Mazerolles	1	1
Montemboeuf	7	7
Mouzon	3	1
Nieuil	6	6
Les Pins	5	4
Pressignac	8	7
Rivières	11	10
La Rochefoucauld-en-Angoumois	28	24
La Rochette	8	6
Saint-Adjutory	3	0
Saint-Claud	3	1
Saint-Laurent-de-Ceris	3	3
Saint-Mary	4	3
Saint-Maurice-des-Lions	7	3



<b>Saint-Quentin-sur-Charente</b>	3	3
<b>Saulgond</b>	8	8
<b>Sauvagnac</b>	0	0
<b>Suaux</b>	2	2
<b>La Tache</b>	1	1
<b>Taponnant-Fleurignac</b>	14	12
<b>Verneuil</b>	8	8
<b>Vitrac-Saint-Vincent</b>	4	4
<b>Yvrac-et-Malleyrand</b>	2	2
<b>Rochechouart</b>	27	20
<b>Saillat-sur-Vienne</b>	10	8
<b>Saint-Junien</b>	108	71
<b>Videix</b>	1	1
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>469</b>	<b>364</b>

Source : INSEE

Malgré la crise sanitaire liée au COVID, la zone d'étude a été témoin de la création d'environ 470 entreprises au cours de l'année 2021 dont plus des trois quarts demeurent individuelles (364). Elles se sont surtout développées au sein des principaux pôles urbains desservis par les RN141/RD951 et pourvus de Parcs d'Activités (Roumazières-Loubert, La Rochefoucauld, Saint-Junien, Rochechouart, Confolens,...).



### 1.1.6.6 Les flux domicile-travail

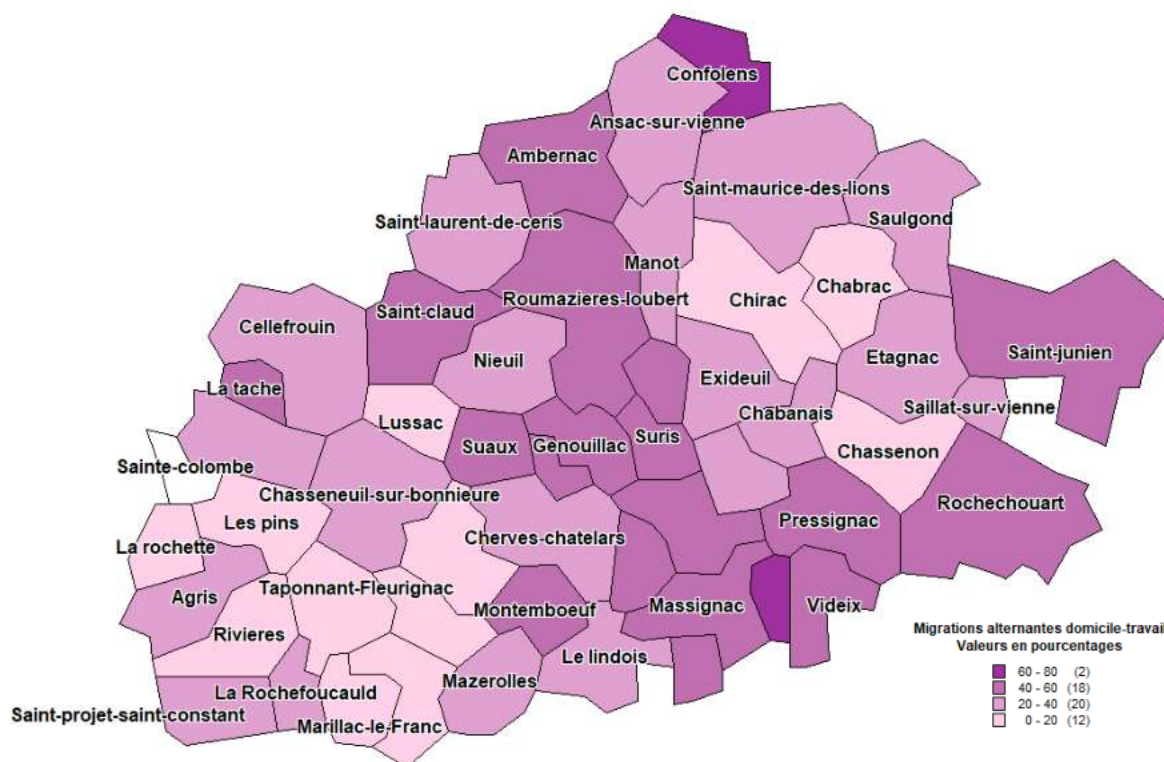
Les indicateurs relatifs aux migrations alternantes domicile-travail ont été obtenus via le site de l'INSEE en distinguant les résidents occupant un emploi au sein de leur commune de résidence ainsi qu'à l'extérieur.

**Tableau récapitulatif des migrations alternantes domicile-travail observées au sein de la zone d'étude (Année 2019)**

Communes	Emplois commune	Part (%)	Emplois hors commune	Part (%)
Agris	91	26,2%	256	73,8%
Ambernac	65	46,4%	75	53,6%
Ansac-sur-Vienne	59	22,4%	204	77,6%
Cellefrouin	60	28,6%	150	71,4%
Chabanais	125	29,4%	300	70,6%
Chabrac	25	11,6%	190	88,4%
Chasseneuil-sur-Bonnieure	433	38,6%	689	61,4%
Chassenon	45	16,2%	232	83,8%
Cherves-Chatelars	65	38,0%	106	62,0%
Chirac	59	19,0%	252	81,0%
Confolens	518	63,9%	293	36,1%
Etagnac	135	35,5%	245	64,5%
Exideuil	115	32,4%	240	67,6%
Lesignac-Durand	21	50,0%	21	50,0%
Le Lindois	24	24,5%	74	75,5%
Terres de Haute Charente	694	49,2%	718	50,8%
Lussac	10	7,6%	122	92,4%
Manot	49	26,2%	138	73,8%
Marillac-le-Frant	70	19,9%	281	80,1%
Massignac	75	55,6%	60	44,4%
Mazerolles	35	33,3%	70	66,7%
Montemboeuf	140	56,0%	110	44,0%
Mouzon	15	42,9%	20	57,1%
Nieuil	110	33,8%	215	66,2%
Les Pins	25	12,4%	176	87,6%
Pressignac	49	55,7%	39	44,3%
Rivières	120	16,4%	610	83,6%
La Rochefoucauld-en-Angoumois	416	31,5%	906	68,5%
La Rochette	35	17,5%	165	82,5%
Saint-Adjutory	30	12,8%	205	87,2%
Saint-Claud	174	50,6%	170	49,4%
Saint-Laurent-de-Ceris	75	27,1%	202	72,9%
Saint-Mary	55	37,4%	92	62,6%
Saint-Maurice-des-Lions	110	26,3%	309	73,7%
Saint-Quentin-sur-Charente	52	37,1%	88	62,9%
Saulgond	89	39,2%	138	60,8%

Sauvagnac	10	40,0%	15	60,0%
Suaux	68	51,5%	64	48,5%
La Tache	26	45,6%	31	54,4%
Taponnant-Fleurignac	59	9,5%	559	90,5%
Verneuil	15	60,0%	10	40,0%
Vitrac-Saint-Vincent	20	9,4%	193	90,6%
Yvrac-et-Malleyrand	50	19,9%	201	80,1%
Rochechouart	642	49,8%	647	50,2%
Saillat-sur-Vienne	58	23,3%	191	76,7%
Saint-Junien	2162	53,6%	1868	46,4%
Videix	30	46,2%	35	53,8%
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>7408</b>	<b>38,2%</b>	<b>11975</b>	<b>61,8%</b>

Source : INSEE



Source : INSEE

Près des deux tiers des résidents de la zone d'étude occupent un emploi à l'extérieur de leur commune de résidence (environ 62%). Ces effets se font surtout ressentir au sein des communes rurales (moins bien desservies par les axes RN141 et RD951) dont les résidents demeurent contraints de rejoindre les principales zones d'activités de Roumazières-Loubert, Saint-Junien, Confolens, La Rochefoucault, voir même au-delà dans leurs déplacements professionnels. Ces phénomènes demeurent plus atténués sur les principaux pôles urbains (Roumazières-Loubert, Saint-Junien, Confolens,...) du fait de la présence des zones d'activités qui contribuent à maintenir les résidents au sein de leurs communes.

### 1.1.6.7 Les flux domicile-étude

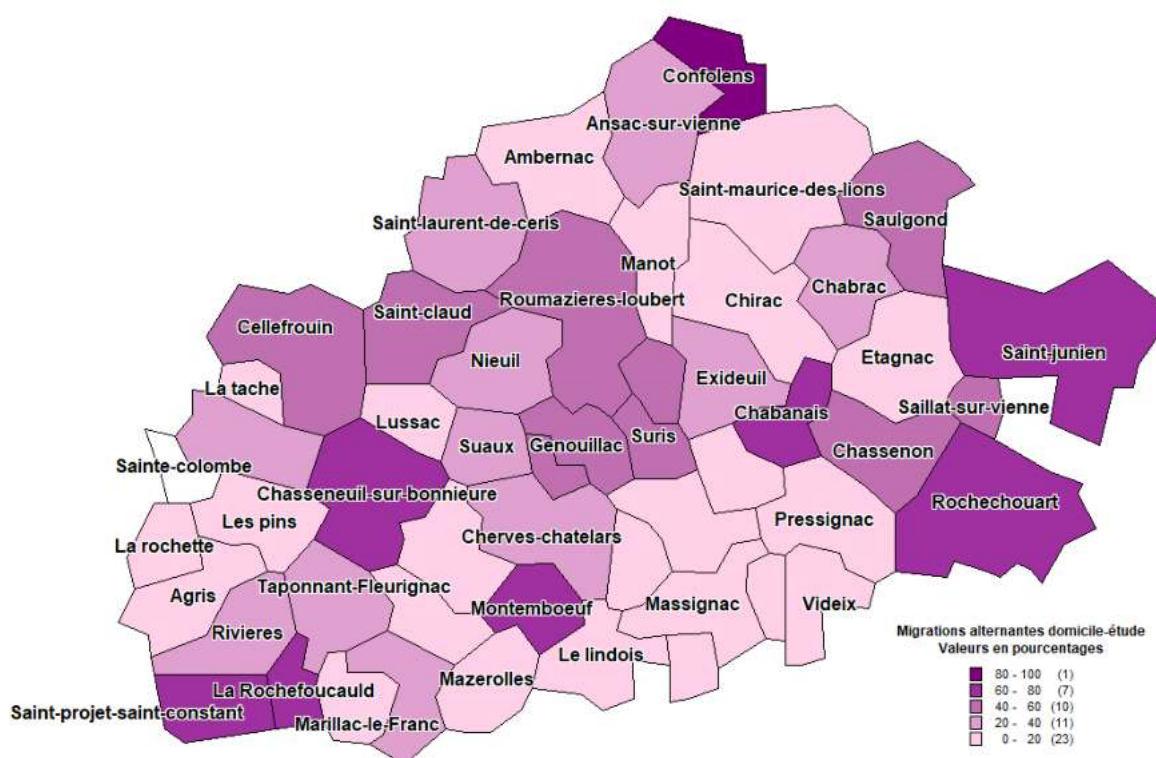
La même approche a été menée pour les migrations alternantes domicile-étude. Les résultats sont récapitulés dans les tableaux et graphes ci-dessous.

**Tableau récapitulatif des migrations alternantes domicile-étude observées au sein de la zone d'étude (Année 2019)**

Communes	Lieu étude intra-commune	Part (%)	Lieu étude extra-commune	Part (%)
Agris	15	9,1%	149	90,9%
Ambernac	0	0,0%	50	100,0%
Ansac-sur-Vienne	24	20,7%	92	79,3%
Cellefrouin	45	42,9%	60	57,1%
Chabonais	120	61,5%	75	38,5%
Chabrac	25	21,7%	90	78,3%
Chasseneuil-sur-Bonnieure	430	76,2%	134	23,8%
Chassenon	66	52,4%	60	47,6%
Cherves-Chatelars	20	22,2%	70	77,8%
Chirac	0	0,0%	129	100,0%
Confolens	281	81,4%	64	18,6%
Etagnac	30	16,4%	153	83,6%
Exideuil	65	36,3%	114	63,7%
Lesignac-Durand	0	0,0%	26	100,0%
Le Lindois	0	0,0%	53	100,0%
Terres de Haute Charente	357	58,4%	254	41,6%
Lussac	10	18,2%	45	81,8%
Manot	5	8,2%	56	91,8%
Marillac-le-Frant	39	21,1%	146	78,9%
Massignac	5	11,1%	40	88,9%
Mazerolles	0	0,0%	15	100,0%
Montemboeuf	82	62,1%	50	37,9%
Mouzon	0	0,0%	10	100,0%
Nieuil	48	30,8%	108	69,2%
Les Pins	0	0,0%	89	100,0%
Pressignac	0	0,0%	32	100,0%
Rivières	145	37,7%	240	62,3%
La Rochefoucauld-en-Angoumois	413	63,7%	235	36,3%
La Rochette	10	11,8%	75	88,2%
Saint-Adjutory	15	17,6%	70	82,4%
Saint-Claud	83	56,5%	64	43,5%
Saint-Laurent-de-Ceris	56	33,3%	112	66,7%
Saint-Mary	19	31,1%	42	68,9%
Saint-Maurice-des-Lions	15	12,5%	105	87,5%
Saint-Quentin-sur-Charente	10	19,6%	41	80,4%
Saulgond	45	42,9%	60	57,1%

Sauvagnac	0	0,0%	10	100,0%
Suaux	15	23,4%	49	76,6%
La Tache	0	0,0%	36	100,0%
Taponnant-Fleurignac	88	30,4%	201	69,6%
Verneuil	0	0,0%	15	100,0%
Vitrac-Saint-Vincent	0	0,0%	76	100,0%
Yvrac-et-Malleyrand	30	31,3%	66	68,8%
Rochechouart	414	65,0%	223	35,0%
Saillat-sur-Vienne	60	46,5%	69	53,5%
Saint-Junien	1382	72,9%	514	27,1%
Videix	0	0,0%	15	100,0%
<b>Total Zone d'influence</b>	<b>4467</b>	<b>49,9%</b>	<b>4482</b>	<b>50,1%</b>

Source : INSEE



Source : INSEE

Environ la moitié des flux de déplacement domicile-étude se font avec une commune extérieure. Cette tendance concerne surtout les communes situées en zone rurale faiblement équipées en établissements scolaires contrairement à celles de Chasseneuil, La Rochefoucauld, Saint-Junien ou Confolens qui disposent de davantage d'infrastructures pour maintenir leur population locale dans ces types de déplacement.

## 1.1.7 Offre et demande de transport

### 1.1.7.1 L'offre routière

L'offre routière diffusée au sein de la zone d'étude est valorisée sur la carte ci-dessous.

#### Offre routière diffusée au sein de la zone d'étude



Figure 10 : Offre routière

La zone d'étude se distingue par la traversée d'Ouest en Est des 2 axes nationaux/départementaux à caractère national/international homogènes aux :

- RN141 entre La Rochefoucault et St Junien (axe RCEA entre Angoulême et Limoges).
- RD951 entre Chasseneuil et Bellac.

A ceux-ci se superposent les rôles structurants des axes départementaux plus secondaires tels que la RD948 entre Confolens et Etagnac, la RD739 entre Matha et Nieuil et par la suite, celui des voiries départementales assurant les dessertes plus locales.

Les axes structurants majeurs (RN141, RD951,..) se caractérisent par la présence de 5 aires de covoiturage dont 2 sur la RN141 (Aire Claude Bonnier, Aire de la Jalette), 2 sur la RD951 (Parking St Claud et Aire de Terre Neuve au niveau de Confolens) et une à l'intersection entre les RN141 et RD951 (Aire de Chantebuse).

### 1.1.7.2 Les lignes de transports en commun

Les lignes de transports en commun routiers assurant la desserte de la zone d'étude ont été obtenues auprès des services de la Région Nouvelle Aquitaine et figurent sur la carte ci-dessous.

#### Lignes de cars régionaux assurant la desserte de la zone d'étude



Source : Région Nouvelle Aquitaine

La desserte de la zone d'étude demeure principalement assurée par les lignes R18 et 24, chacune diffusant sur les RN141 (ligne R18) et RD951 (ligne 24) et ceci en assurant des arrêts sur les principales communes (Roumazières, Chabanaise, Saint-Claud, Confolens,..)

### 1.1.7.3 Les liaisons ferroviaires

La zone d'étude se retrouve quasiment démunie de desserte ferroviaire depuis la fermeture de la ligne Angoulême – Limoges au cours en 2018, celle-ci étant devenue vétuste et nécessitant des travaux de rénovation de l'ordre de 250 M€.

### 1.1.7.4 Les liaisons douces

Les données relatives aux liaisons douces ont été obtenues auprès des services du Département de la Charente ainsi que de l'Etat (Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes)

### Schéma des liaisons douces diffusées au sein de la zone d'étude



Sources : SNVV et Département de la Charente

La ZID témoigne du passage des voies cyclables à caractère national propres aux V92, V93 et EV3. A celles-ci s'ajoutent un certain nombre de boucles cyclables homogènes à des circuits VTT (VTT1 Le Confolentais, VTT2 Lac de Haute Charente) ainsi que de nombreuses voies vertes (41 à 48).

#### 1.1.7.5 Les modes de déplacement sollicités par les résidents de la zone d'étude

Les divers modes de déplacement sollicités par les résidents de la zone d'étude dans leurs migrations alternantes domicile-travail sont récapitulés dans le tableau ci-dessous sur la base des données actuellement disponibles (année 2017) auprès des services de l'INSEE.

#### Modes de déplacement sollicités par les résidents de la zone d'étude

dans leurs migrations alternantes domicile-travail

(Valeurs en nombre de déplacements/jour – Année 2017)

Modes de déplacements	Nb déplacements/jour	Part (%)
Véhicule particulier	16264	84%
Transports en commun	261	1%
Marche à pied	1041	5%
2 roues motorisées	220	1%
Vélo	165	1%
Pas de transport	1331	7%
<b>Total</b>	<b>19282</b>	<b>100%</b>

Source : INSEE



Le véhicule particulier demeure le mode de déplacement le plus sollicité dans les migrations alternantes domicile-travail par les résidents de la zone d'étude (environ 84%). Viennent ensuite la marche à pied (5% des déplacements) et peut être certains premiers effets liés au « télétravail » (7% des résidents n'utilisant pas de transport). Les transports en commun associés aux autres modes de déplacement (Vélo, 2 roues motorisées,...) tendent à être très faiblement représentés (1% des déplacements pour chacun d'entre eux).

## **1.2 Description du scénario de référence**

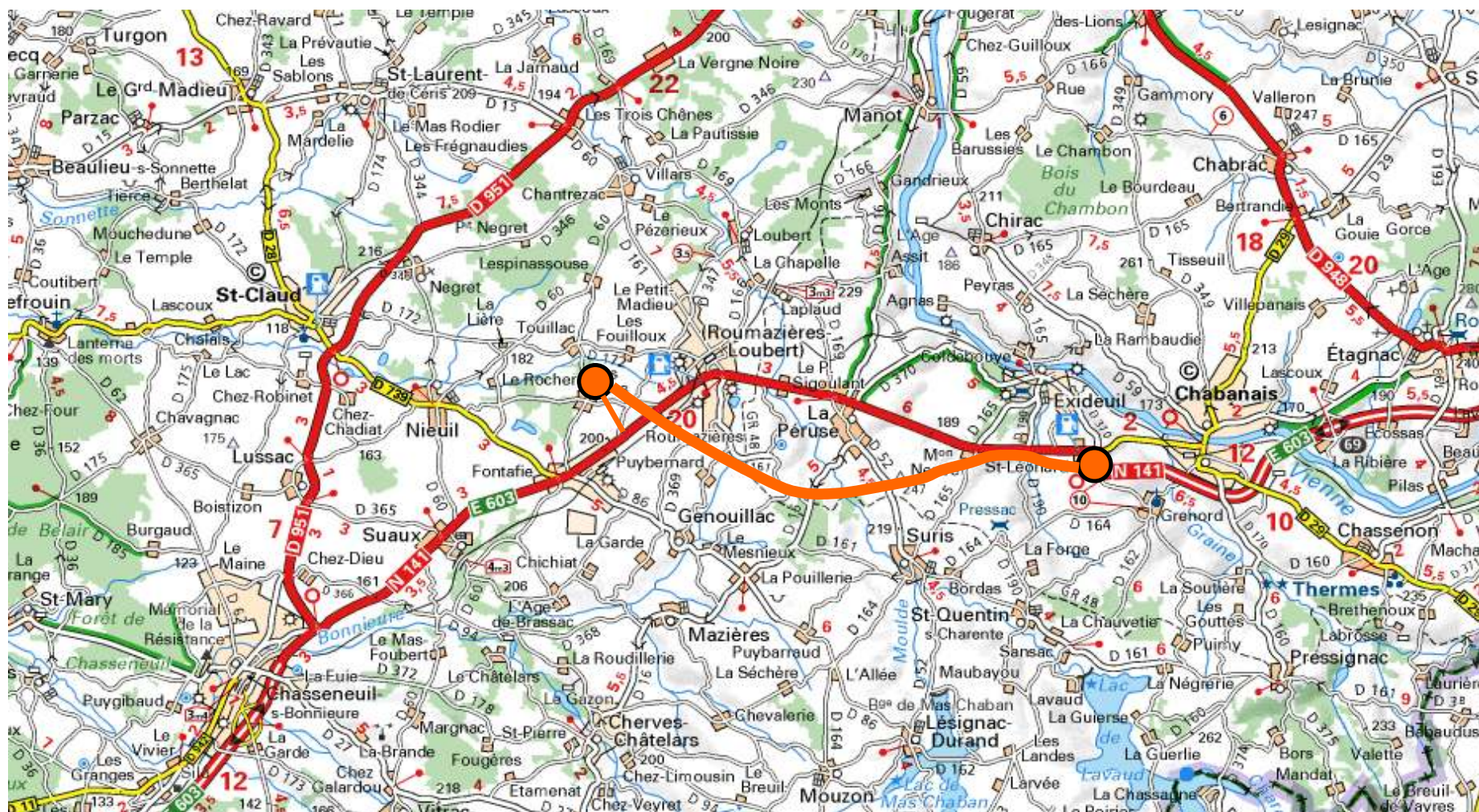
### **1.2.1 Evolution des réseaux de transport (offre routière)**

L'évolution de l'offre routière attendue à terme sur le réseau s'apparente étroitement à :

- La mise à 2x2 voies de la RN141 entre Roumazières et Exideuil-sur-Vienne (12,825 km) en 2024.
- La mise à 2x2 voies de la RN147 au Nord de Limoges (Année horizon 2027).
- La création de créneaux de dépassement sur la RN147 au passage des communes de Berneuil et Chamboret (Année horizon 2027).

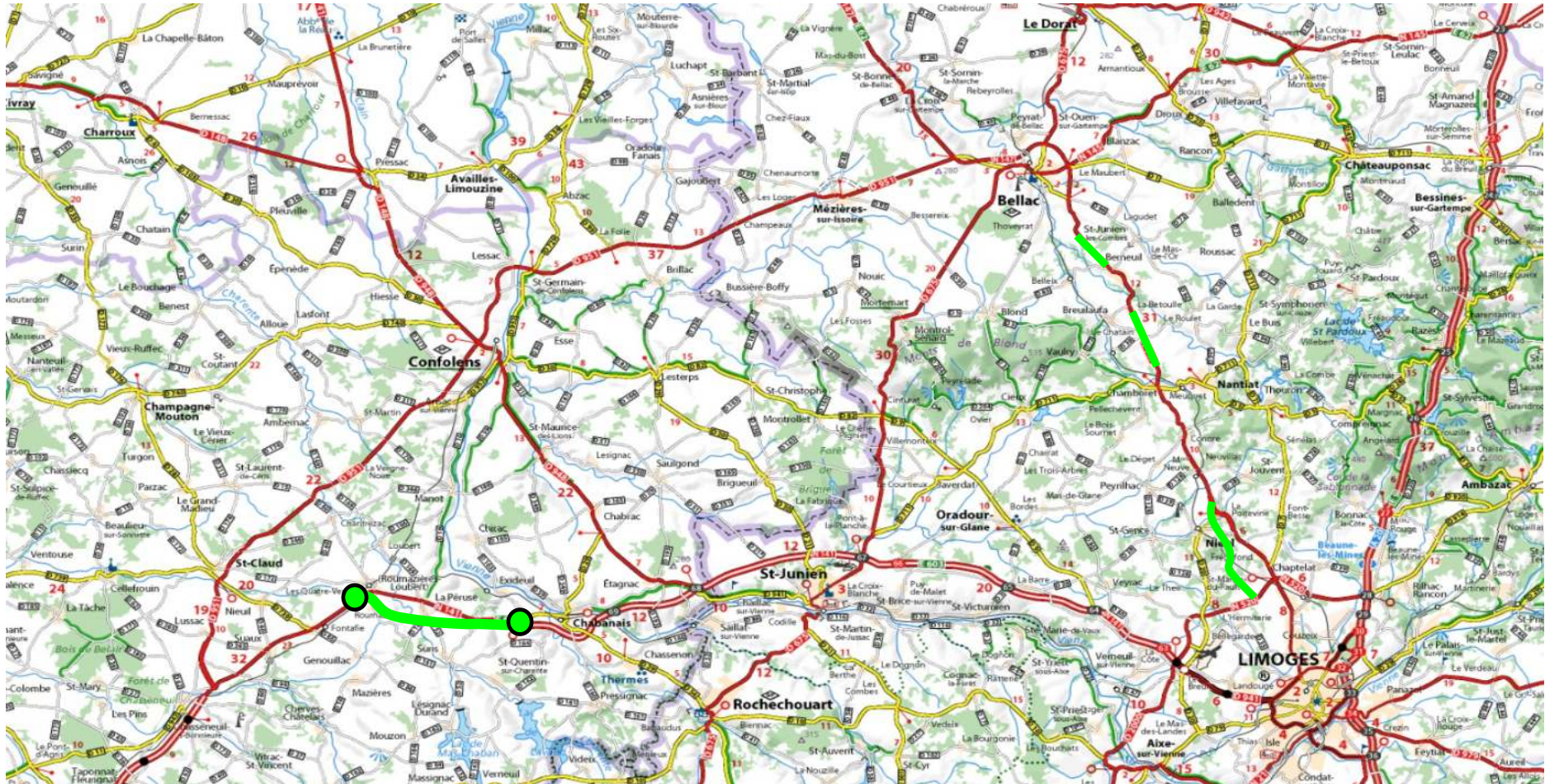
Ces projets d'aménagement figurent sur les cartes ci-après.

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Evolution du réseau en situation de référence (Opération RN141 Roumazières – Exideuil)**  
**(Zoom RN141 Chasseneuil - Exideuil)**



*Figure 10 : Réseau en situation de référence (Zoom RN141 Chasseneuil – Exideuil)*

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Evolution du réseau en situation de référence**  
**(Opération RN147 Nord de Limoges + créneaux de dépassement à Berneuil et Chamborêt)**  
**(Zoom secteur RCEA)**



## 1.2.2 Evolution démographique attendue

L'évolution démographique de la zone d'étude s'est appuyée sur le modèle « Omphale » de l'INSEE selon le scénario dit « central » (voir définition ci-après) de croissance de population sur la période 2022 – 2048. Elles sont présentées de manière détaillée dans les tableaux ci-après.

### Projections de population aux années horizons 2022 et 2048

#### Scénario central de l'INSEE – Valeurs en nombre d'habitants

	2022	2028	2038	2048	Croissance Moy. Annuelle (%)	Part solde naturel (%)	Part solde migratoire (%)
<b>Zone d'étude</b>	53 092	52 128	50 656	48 840	- 0,3%	-0,97%	0,67%

*Source : Projection du modèle « Omphale » de l'INSEE.*

Au regard des projections de l'INSEE selon le scénario central, la zone d'étude devrait voir sa population minorée d'environ 4 250 habitants à l'année horizon 2048 pour descendre en-dessous des 50 000 habitants (48 840 habitants), soit une diminution moyenne annuelle de l'ordre de 0,3% très largement conditionnée par les effets liés à la décroissance naturelle. La dynamique relative aux effets migratoires demeure quant à elle non négligeable pour s'élever à environ 0,67% annuel.

### Evolution de population suivant les tranches d'âge

#### Scénario central de l'INSEE – Valeurs en nombre d'habitants

Tranches d'âge	2022	2028	2038	2048	Evolution Moy. Annuelle (%)
<b>0 à 19 ans</b>	10 390	9 977	8 911	8 605	-0,66%
<b>20 à 59 ans</b>	21 848	19 821	18 161	17 093	-0,84%
<b>60 à 74 ans</b>	12 575	12 512	11 730	10 307	-0,67%
<b>75 ans et plus</b>	8 279	9 818	11 854	12 835	2,1%
<b>Total</b>	<b>53 092</b>	<b>52 128</b>	<b>50 656</b>	<b>48 840</b>	<b>-0,3%</b>
<b>Indice de jeunesse</b>	0,5	0,45	0,38	0,37	

*Source : Projection du modèle « Omphale » de l'INSEE.*

*Remarque : Indice de jeunesse*

*L'indice de jeunesse correspond au rapport entre les populations de 0 à 19 ans et de celles de 60 ans et plus.*

Les croissances de population attendues devraient surtout profiter aux personnes de plus de 75 ans qui devraient connaître une progression annuelle de l'ordre de 2,5% contre une diminution de - 0,66 à - 0,84% pour les autres tranches d'âge. Cette tendance contribuerait ainsi à un vieillissement progressif de la population locale dont les effets se font ressentir sur l'indice de jeunesse qui pourrait décroître de manière sensible entre 2022 et 2048.

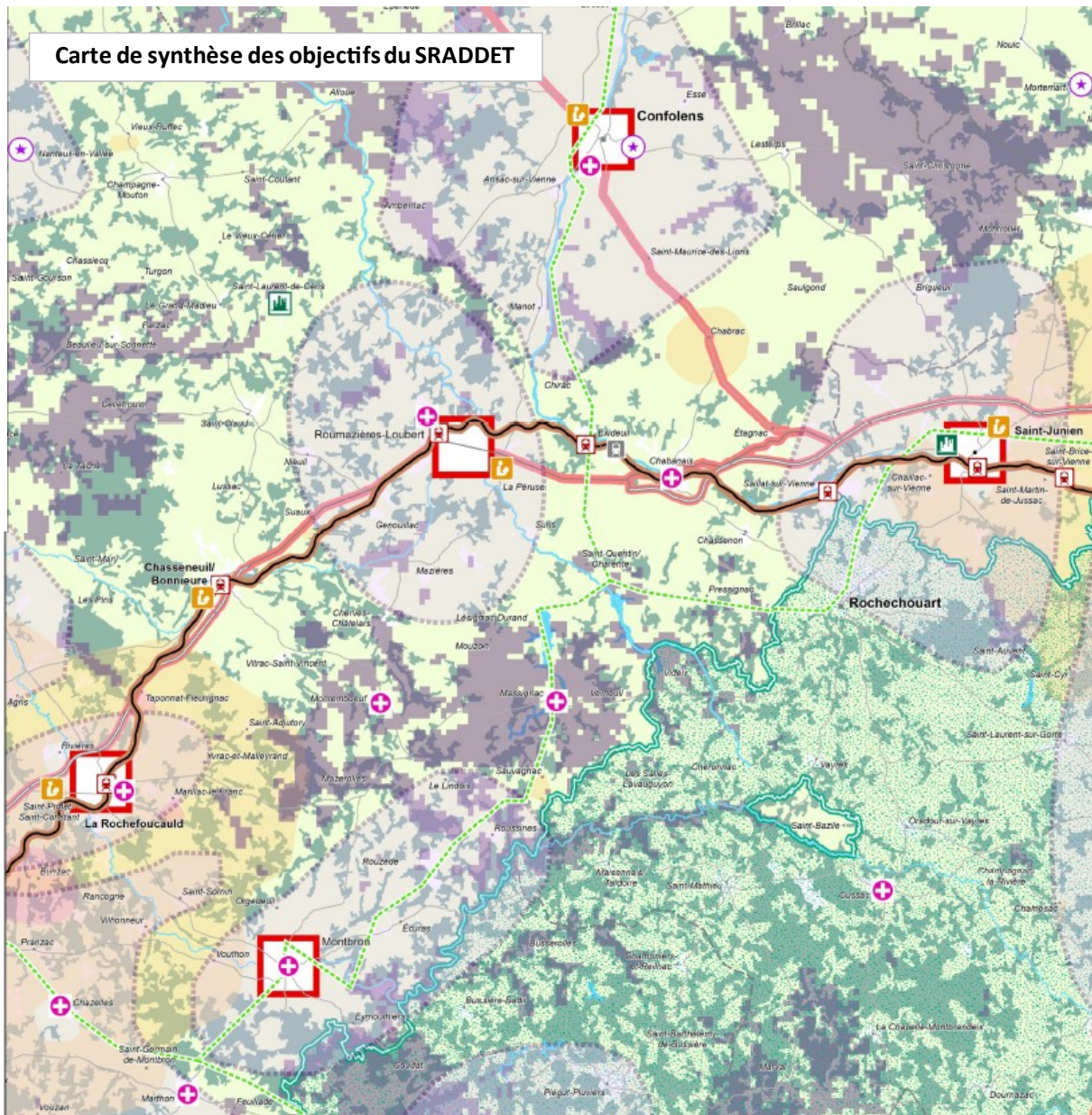
## 1.2.2 Les objectifs du SRADDET

Le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), approuvé par le CR le 16 Décembre 2019 et la Préfète de Région le 27 Mars 2020, constitue un schéma de développement permettant de fixer des objectifs d'aménagement à moyen/long terme du territoire régional tout en y posant les grands principes à l'horizon 2030.

Les objectifs retenus dans le cadre de l'Aménagement Durable sont alors les suivants :

- Orientation 1 – Une Nouvelle-Aquitaine Dynamique, des territoires attractifs, créateurs d'activités et d'emplois.
  
- Orientation 2 – Une Nouvelle-Aquitaine audacieuse, des territoires innovants face aux défis démographiques et environnementaux.
  
- Orientation 3 – Une Nouvelle-Aquitaine solidaire, une région et des territoires unis pour le bien-vivre de tous.

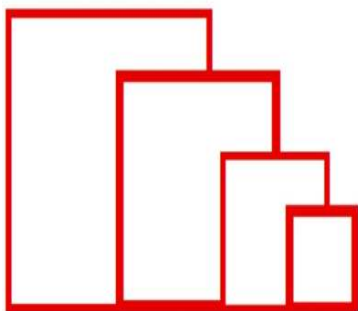
A cet effet, la carte de synthèse des objectifs du SRADDET propre à notre Zone d'Influence Directe du projet est alors la suivante.



Source : Région Nouvelle Aquitaine.

## Légende

Les centres-villes et centres-bourgs des pôles de l'armature territoriale : une attention particulière à porter à ces points clés dans l'accès aux services



Maison de santé pluridisciplinaire : un maillage à développer pour prévenir la désertification médicale

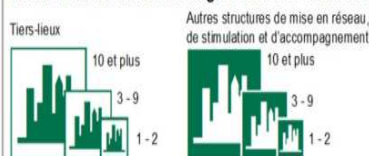


### Des lieux d'acquisition de la connaissance à valoriser

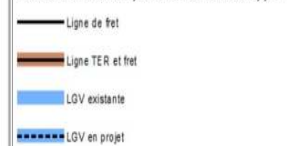


Établissements d'enseignement supérieur et/ou de recherche : des pôles d'excellence à affirmer

### Lieux d'innovation : un maillage à conforter et à mettre en synergie



### Réseau ferroviaire à pérenniser et à développer



Axes routiers nationaux et axes routiers d'intérêt régional pour mailler le territoire

Aéroports : une desserte aérienne à adapter et à optimiser

Ports de commerce : des sites complémentaires pour une stratégie régionale coordonnée

Accessibilité à améliorer, en diminuant la congestion (Bordeaux) ou en désenclavant le territoire (Limoges)



Les principales orientations du SRADDET mises en place dans notre zone d'étude résident essentiellement dans :

- Une attention toute particulière au développement des centres villes/centres bourgs et ceci au regard des conditions d'accès aux divers services publics et autres (communes de La Rochefoucault, Roumazières-Loubert, Saint-Junien, Confolens, Montbron,...).
- Un développement soutenu des maisons de santé pluridisciplinaires pour prévenir de la désertification médicale dans les zones rurales (La Rochefoucault, Roumazières-Loubert, Chabanais, Confolens, Montemboeuf, Cussac,...).
- Un soutien actif aux divers pôles d'excellence (enseignements supérieurs, de recherche et lieux d'innovation,...) diffusés sur les principaux pôles urbains des RN141/RD951 pourvus de Parcs d'Activités.

### **1.2.3 Evolutions économiques et territoriales attendues**

La Zone d'Influence Directe du Projet s'inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale « Charente e Limousin » actuellement en cours d'élaboration.

A ce document de planification territoriale s'ajoute ceux relatifs aux PLU des communes de Genouillac (approuvé le 25 Avril 2012), Roumazières-Loubert (approuvé le 20 Janvier 2016), La Peruse (approuvé le 16 Juin 2009) et Suris (approuvé le 22 Décembre 2011), ces communes ayant été récemment fusionnées pour former celle des « Terres-de-Haute-Charente ».

Il est également à préciser que le secteur de La Rochefoucauld en Angoumois, faisant partie de la Communauté de Communes de la Rochefoucauld Porte du Périgord, s'inscrit dans le cadre du PLUi de Bandiat-Tardoire approuvé le 31 Janvier 2022 et mis en vigueur le 11 Mars de cette même année.

#### **1.2.3.1 PLU de Roumazières-Loubert**

Les éléments du PLU le plus récent et plus particulièrement celui de Roumazières-Loubert (actuellement Terres de Haute Charente) résident essentiellement dans :

- La pérennisation de l'offre en logement en constante progression et ceci tout en facilitant le renouvellement générationnel au travers de sa politique.
- La réhabilitation du bâti ancien vacant de manière à développer et diversifier l'offre en logement des points de vue qualitatif et quantitatif.
- Une mise en valeur du cœur de ville confortée par le développement de l'habitat et notamment par le réinvestissement de la réserve foncière des « Quatre Vents ».
- La requalification de la « Rue Nationale » actuelle qui, une fois déviée, offrira une perspective de reconquête de l'espace public actuellement occulté par l'automobile (aménagement séquence de la voie et de ses abords, traitement de la vacance en logement le long de la Rue Nationale, mise en valeur des équipements en présence (Marché Couvert),...).
- La consolidation de la liaison Nord-Sud du centre-ville par l'aménagement du site du « Bois d'Etienne ». Ce projet devrait renforcer les liens Nord-Sud du centre ville en y privilégiant la place des déplacements doux (piétons en particulier,...).

- La reconquête des abords de la voie ferrée de manière à atténuer cette rupture historique dans le centre-ville et de constituer un véritable lieu d'articulation entre les parties Nord et Sud (création d'une jointure entre la Rue de l'Union et l'Avenue de la Gare qui devrait profiter aux piétons).

### Cœur de Ville de Roumazières-Loubert



Les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) résident quant à elles dans :



- Le renfort des centralités urbaines et économiques au bénéfice de l'attractivité du territoire.
- Le développement d'une offre d'habitat équilibrée au regard des enjeux de mixité sociale et d'économie des sols (lutter contre la vacance en logements,...).
- La protection du patrimoine naturel et des paysages emblématiques de la Charente Limousine.

A cet effet, le contenu des projets d'aménagement et de programmation mentionné dans le PLU est alors le suivant.

Prévision des capacités d'accueil des sites d'aménagement				
Sites de projet	Destination générale	Surface (ha)	N <sup>bre</sup> minimum de logements	Amplitude parcellaire (m <sup>2</sup> )
Le Bois d'Etienne	Logement	5,3	60	700-900 (12 log/ha)
Les Quatre Vents	Mixte logement/ économique	4,7	40	500-900 (14 log/ha)
Le Clos du Trône	Logement	0,9	10	800-900 (11 log/ha)
Le Bois de la Marque	Economique	9,9	-	Non-précisé

Ce projet d'orientation s'articule sur l'aménagement d'un minimum de 110 logements ventilés sur 3 quartiers (Bois Etienne, Quatre Vents, Clos du Trône) et de l'espace économique du Bois de la Marque (environ 10 ha).

### 1.2.3.2 PLU de Genouillac, La Péruse, Suris

Bien que vieillissantes (approbation des PLU entre 2009 et 2012), les orientations et objectifs des PLU des communes de Genouillac, La Péruse et Suris tendent à converger en privilégiant :

- L'ouverture d'espaces à l'urbanisation afin d'augmenter l'offre en logements et ceci de manière à favoriser la venue de nouveaux habitants. Ces effets devraient contribuer à maintenir le fonctionnement des équipements publics de ces mêmes communes.
- La pérennisation des activités agricoles et sylvicoles.
- La préservation de l'environnement et du patrimoine rural.

Au regard des orientations prises dans le cadre des divers documents d'urbanisme, de planification territoriale ou d'affectation des sols, tout laisse à penser que le projet tend à être compatible et complémentaire sans obstruer les axes de développement locaux retenus.

## 1.3 Option de référence

### 1.3.1 Les trafics attendus sur le réseau – Scénario AMS

L'option de référence, largement conditionnée par la mise en service de la section à 2x2 voies reliant Roumazières à Exideuil en 2024, pourrait se révéler attractive pour des niveaux de circulation de l'ordre de 12 660 véh/j (dont 25% de poids lourds) sur cette même section à l'année horizon 2028. Les trafics résiduels sur la section actuelle assurant les traversées des tissus urbains de Roumazières-Loubert et La Péruse se verraient ainsi réduits à un peu moins de 700 véh/j.

La section Ouest de la RN141 (Chasseneuil – Roumazières) supporterait quant à elle par des volumes de trafics variant respectivement de 12 760 à 13 600 véh/j dont près de 25% de poids lourds. Les autres sections de la RN141 à 2x2 voies orientées vers l'Est verraient leurs trafics progressivement croître de 12 900 à plus de 23 000 véh/j (dont 18 à 25% de poids lourds) en approche de Limoges.

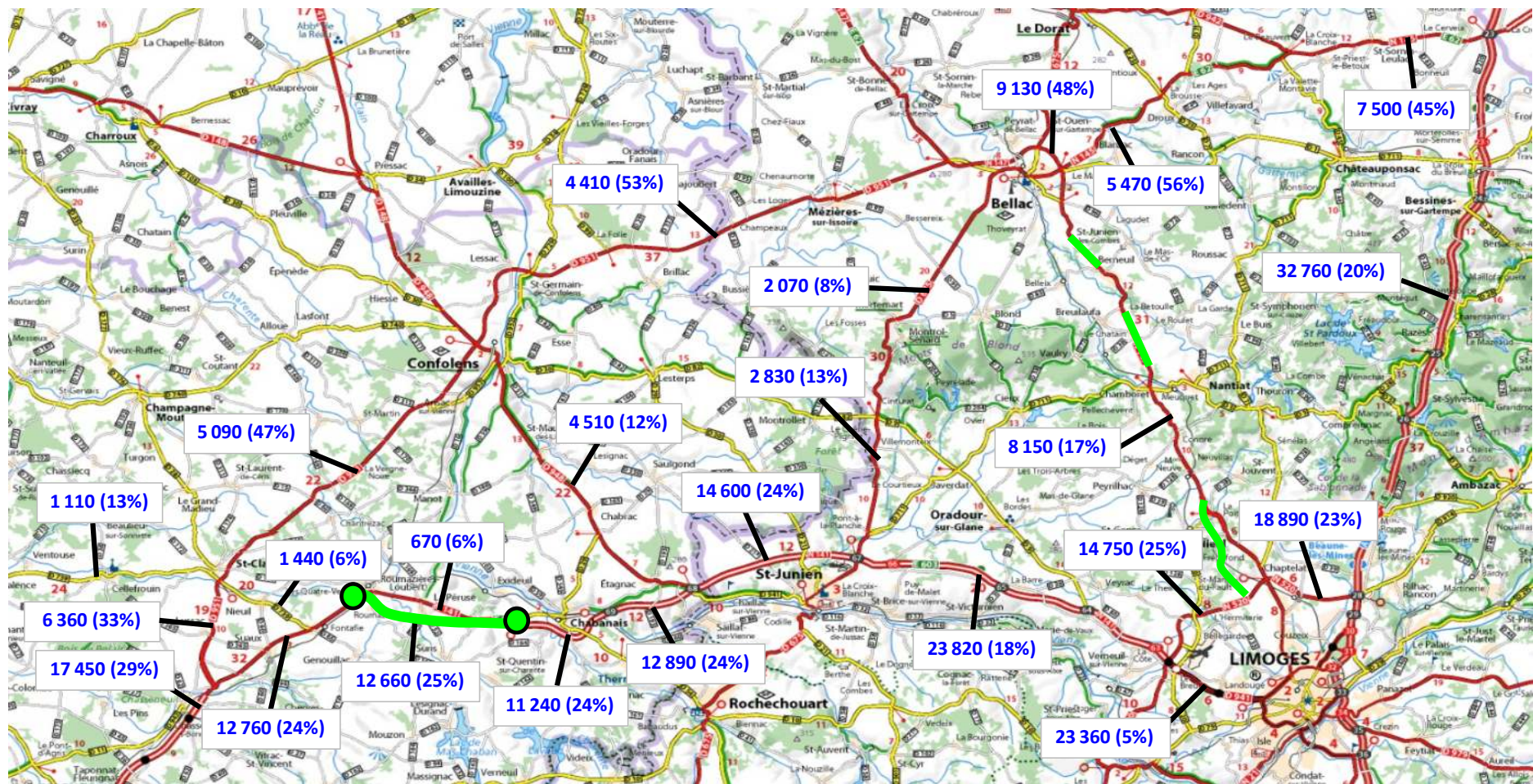
La RD951 témoigneraient de niveaux de circulation variant de 4 400 à 6 400 véh/j en 2028 dont une importante contribution de véhicules lourds (33 à 53% du trafic global).

La plupart de ces trafics et notamment ceux propres à la RN141 entre Chasseneuil et Exideuil se verraient majorés de 1 000 à 1 200 véh/j aux années horizons ultérieures (2038 à 2048) pour s'élever à environ 13 860 véh/j entre Roumazières et Exideuil et varier de 13 900 à 14 800 véh/j entre Chasseneuil et Roumazières.

### 1.3.2 Impact sur les temps de parcours

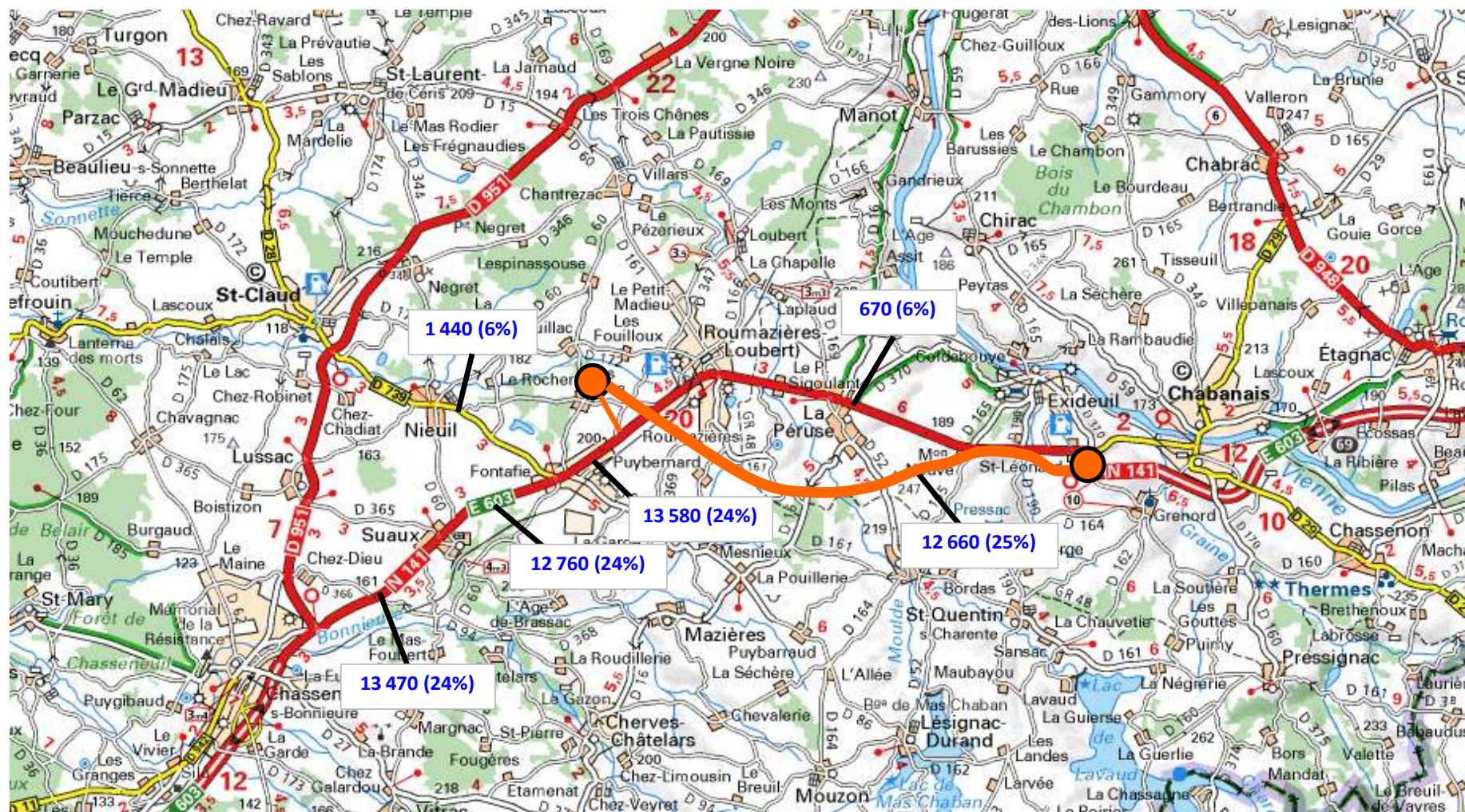
L'ouverture à 2x2 voies de la section RN141 reliant Roumazières-Loubert à Exideuil devrait rapprocher d'environ 4 minutes les agglomérations d'Angoulême et Limoges pour les déplacements VL et PL, ces derniers pouvant se faire en 1h10mn pour les VL et 1h23mn pour les PL, soit 10 minutes de moins que par l'itinéraire Nord (RD951/RN145) plus court en distance.

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Bilan des trafics à l'année horizon 2028 – Situation de référence - Scénario AMS**  
**(Valeurs en véh/j (%PL) – Zoom RCEA)**



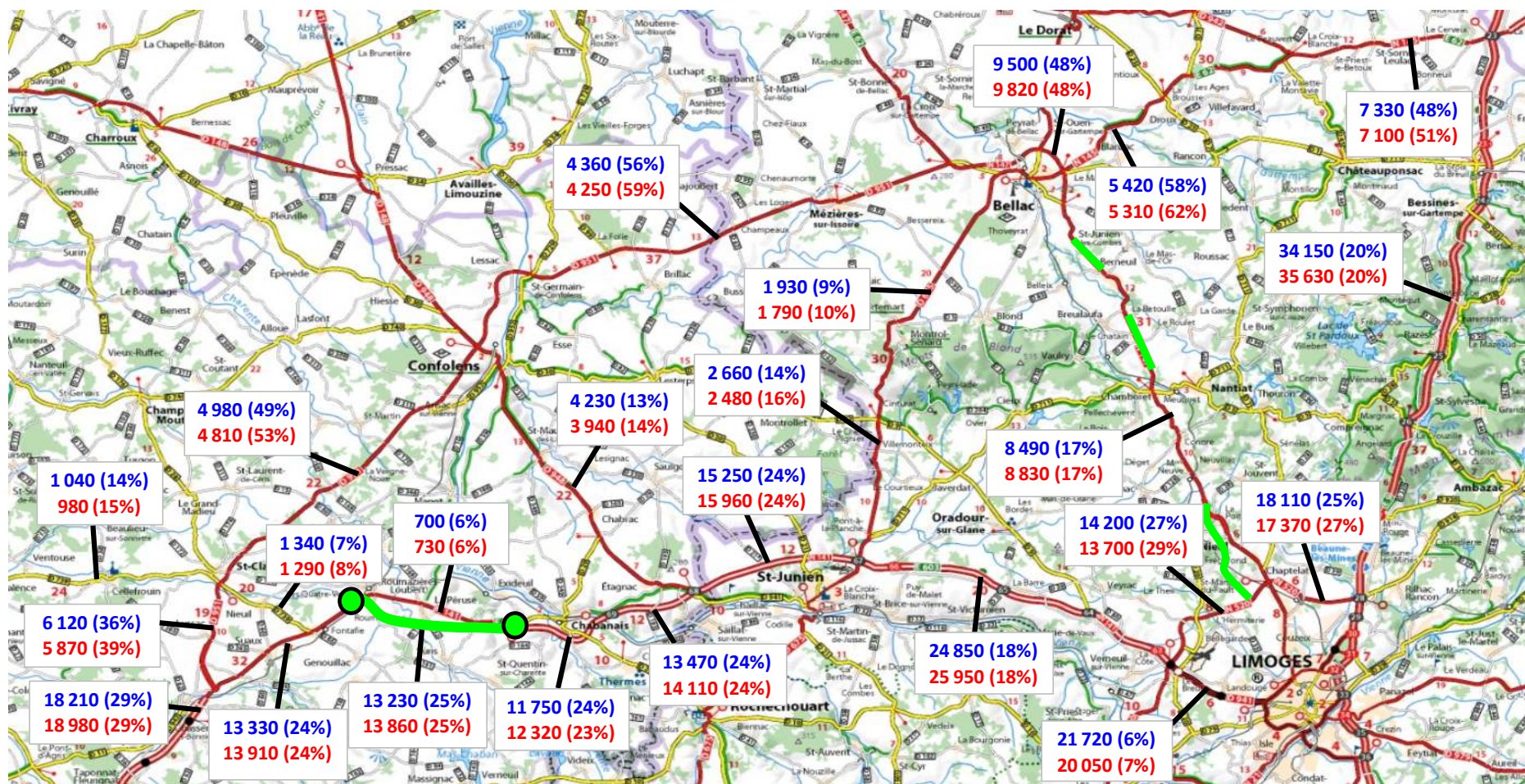
*Figure 12 : Bilan des trafics en situation de référence 2028 – Scénario AMS (Zoom RCEA)*

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Bilan des trafics à l'année horizon 2028 – Situation de référence - Scénario AMS**  
**(Valeurs en véh/j (%PL) – Zoom RN141)**



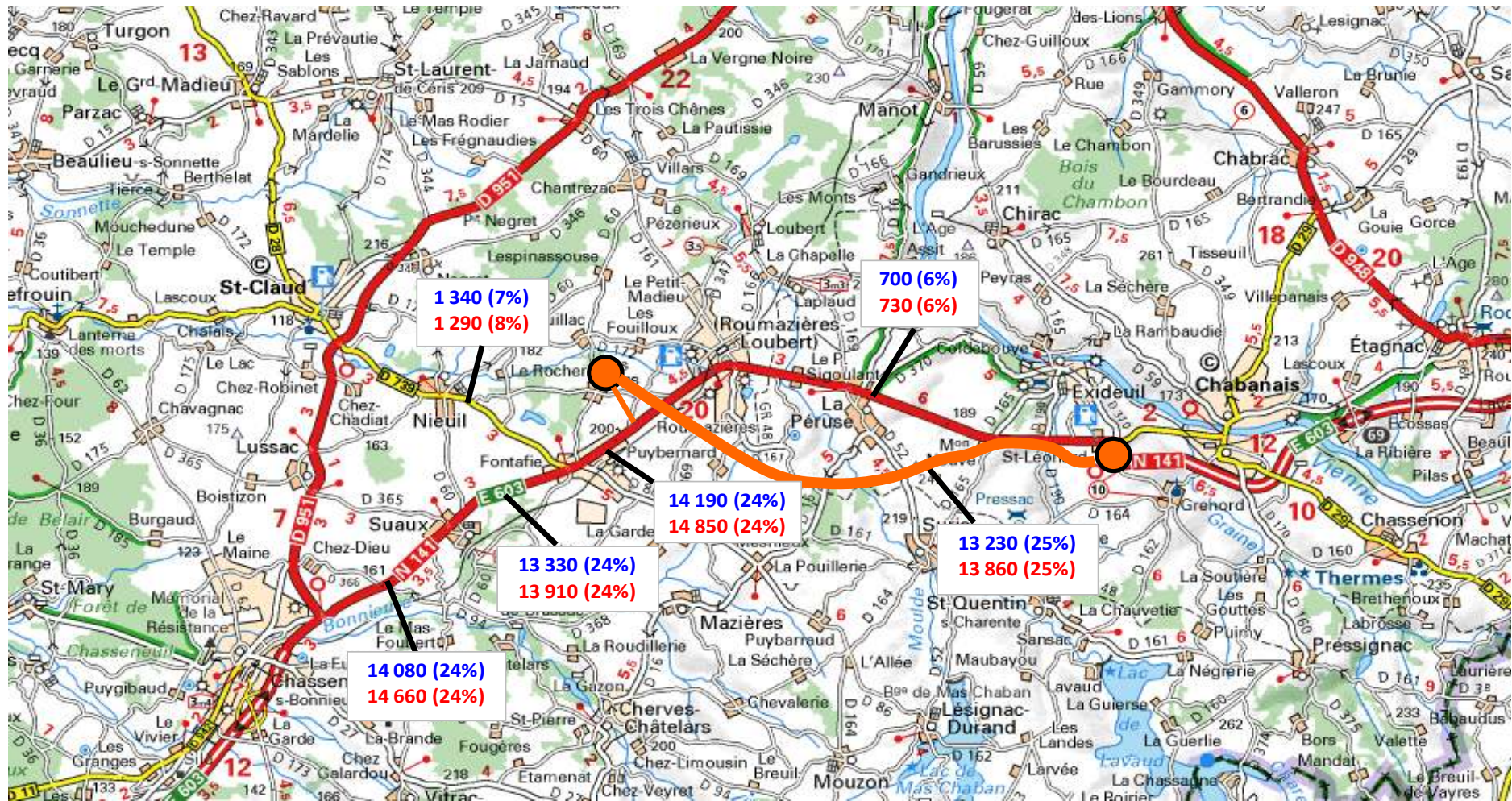
*Figure 12 : Bilan des trafics en situation de référence 2028 – Scénario AMS (Zoom Chasseneuil - Exideuil)*

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Bilan des trafics aux années horizons 2038/2048 – Situation de référence - Scénario AMS**  
**(Valeurs en véh/j (%PL) – Zoom RCEA)**



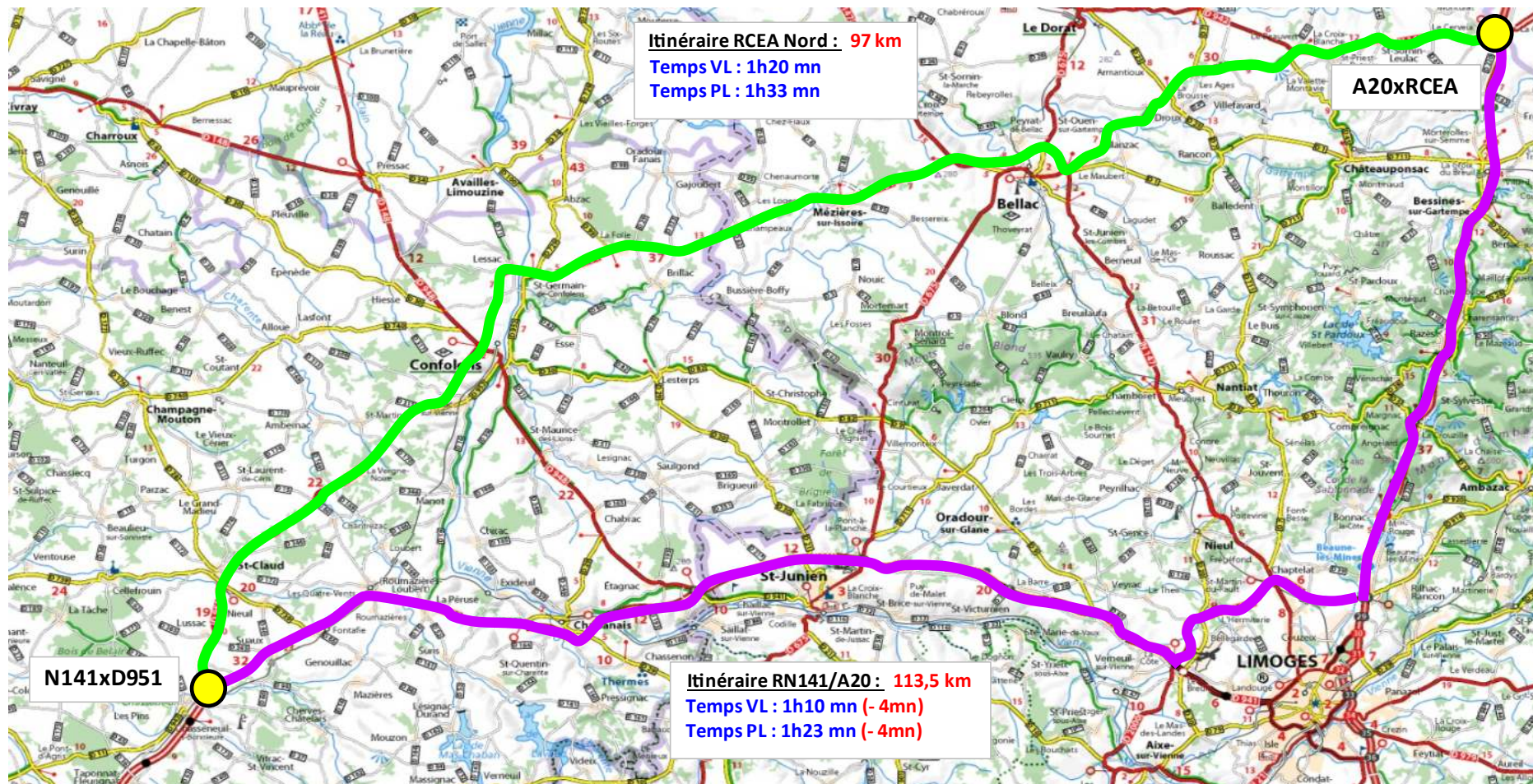
*Figure 13 : Bilan des trafics en situation de référence 2038/2048 – Scénario AMS (Zoom RCEA)*

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Bilan des trafics aux années horizons 2038/2048 – Situation de référence - Scénario AMS**  
**(Valeurs en véh/j (%PL) – Zoom RN141)**



*Figure 14 : Bilan des trafics en situation de référence 2038/2048 – Scénario AMS (Zoom Chasseneuil - Exideuil)*

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Variations de temps de parcours (VL,PL) entre les itinéraires Nord et Sud**  
**(Valeurs en (mn : sec))**



*Figure 15 : Variations des temps de parcours entre les itinéraires Nord et Sud*

## **2. Partie 2 - Analyse des effets du projet :**

### **2.1 Les trafics attendus en situation projet – Scénario AMS**

La mise en service complète de la RN141 à 2x2 voies entre Chasseneuil et Roumazières-Loubert et a fortiori, entre Chasseneuil et Exideuil, permettrait d'intéresser des niveaux de circulation d'environ 12 630 véh/j (dont 25% de poids lourds) en 2028. Ces effets contribueraient à limiter les trafics de 400 à un peu moins de 1 000 véh/j sur l'infrastructure actuelle en traversée des entités urbaines de Suaux, Fontafié, etc.. Les années ultérieures feraient apparaître des niveaux de trafics approchant les 14 000 véh/j (dont 25% de poids lourds) sur les 2 sections reliant Chasseneuil à Roumazières-Loubert.

Les trafics attendus sur les autres sections du réseau demeureraient quant à eux sensiblement identiques à ceux établis en option de référence.

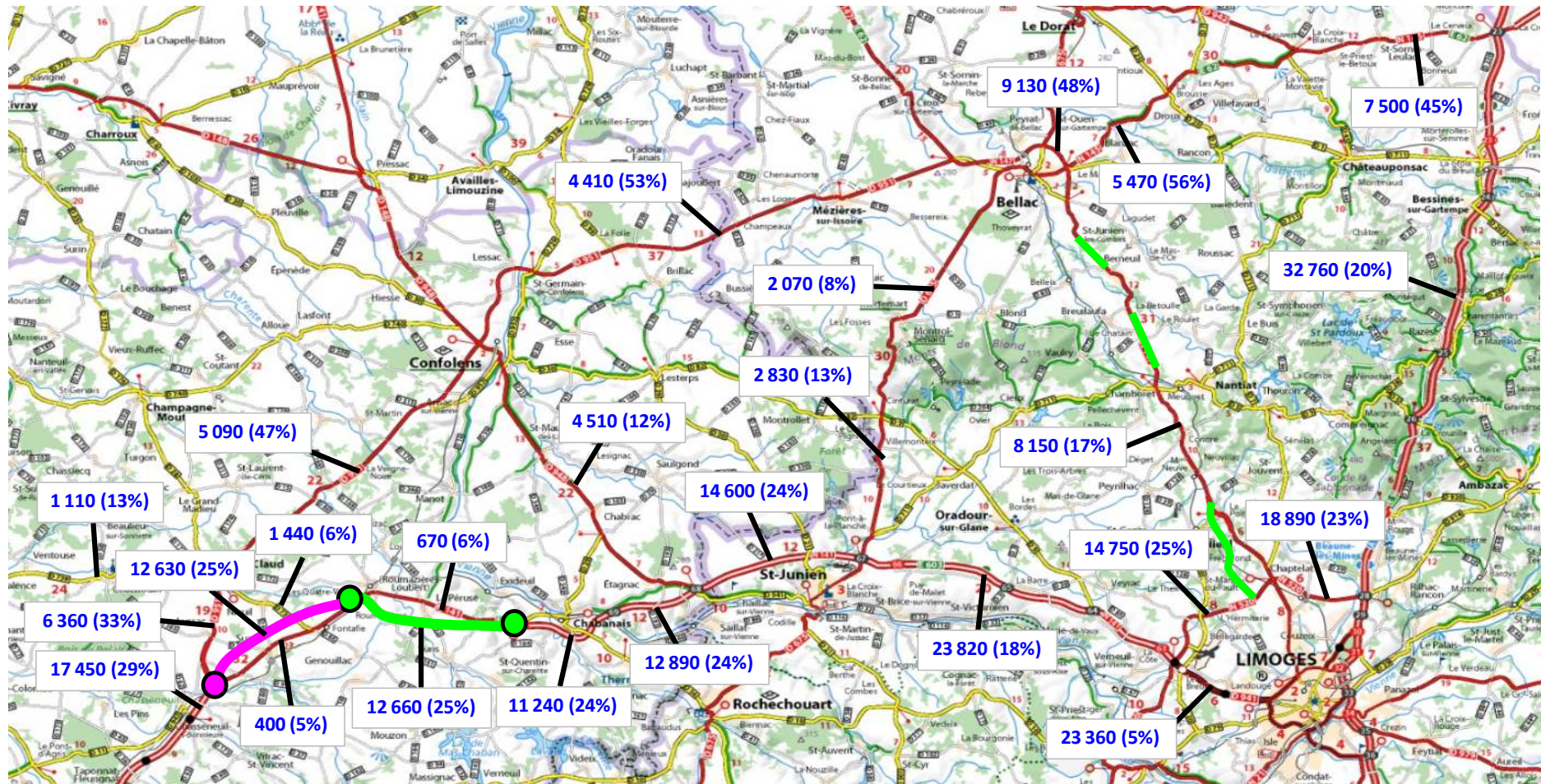
### **2.2 Les effets sur les temps de parcours**

L'ouverture complète de la RN141 à 2x2 voies devrait ainsi assurer des gains en temps de parcours de 3mn30sec à près de 4mn pour les VL et PL entre Chasseneuil et Roumazières. La liaison pourrait désormais se faire en 6mn40sec pour les VL et environ 8mn30sec pour les PL.

Ces gains en temps de circulation cumulés à ceux engendrés par la mise à 2x2 voies de la section Est (Roumazières – Exideuil) permettraient d'assurer des gains de l'ordre de 8 minutes sur l'axe RN141 Angoulême – Limoges tout en consolidant l'attractivité de l'itinéraire RCEA RN141/RN520/A20 entre Chasseneuil et La Souterraine au détriment de celui du Nord (14 mn plus rapide pour les VL, PL que celui privilégiant RD951/RN145).

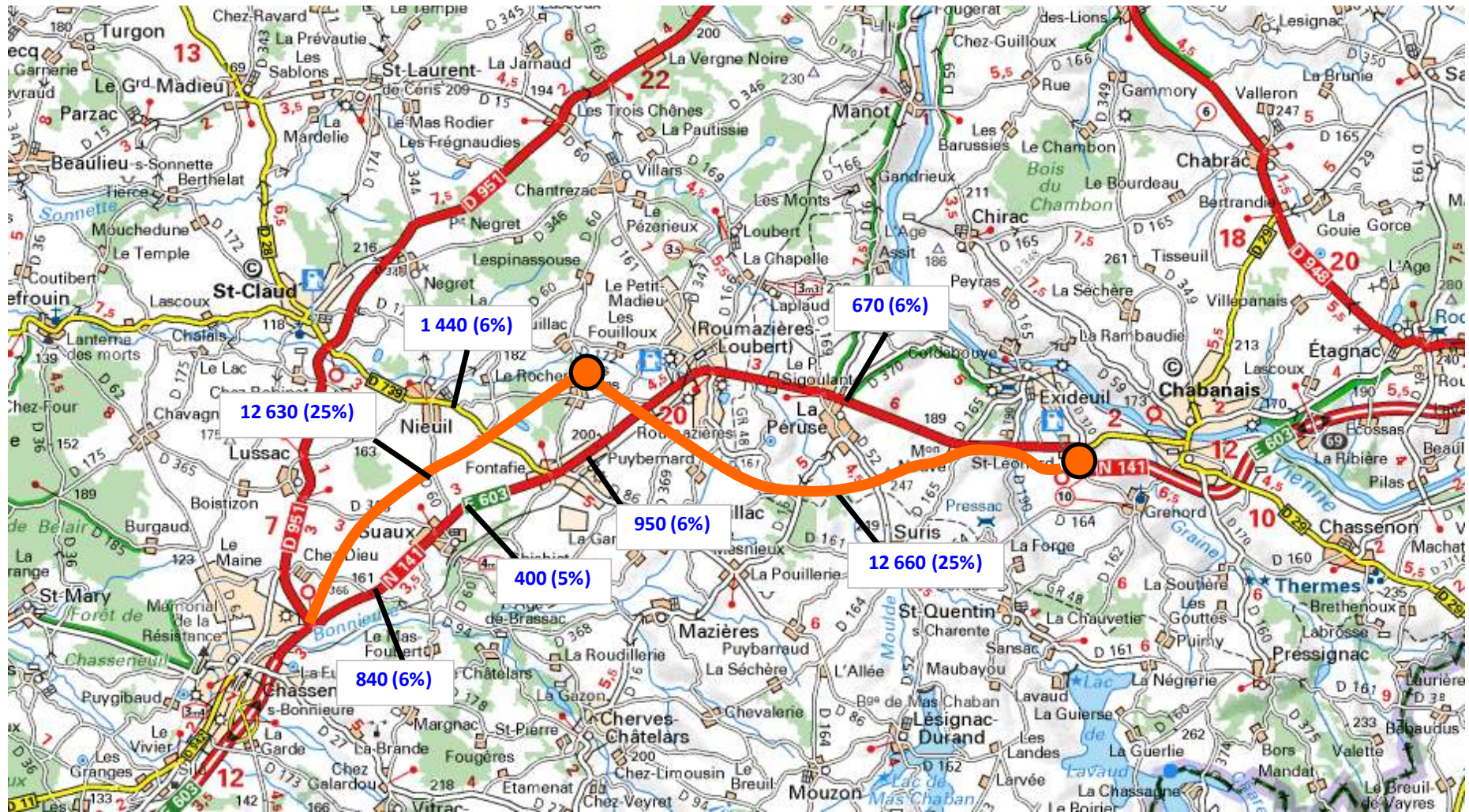


**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Bilan des trafics attendus à l'année horizon 2028 en situation projet - Scénario AMS**  
**(Valeurs en véh/j (%PL) – Zoom RCEA)**



*Figure 16 : Bilan des trafics en situation projet horizon 2028 – Scénario AMS (Zoom RCEA)*

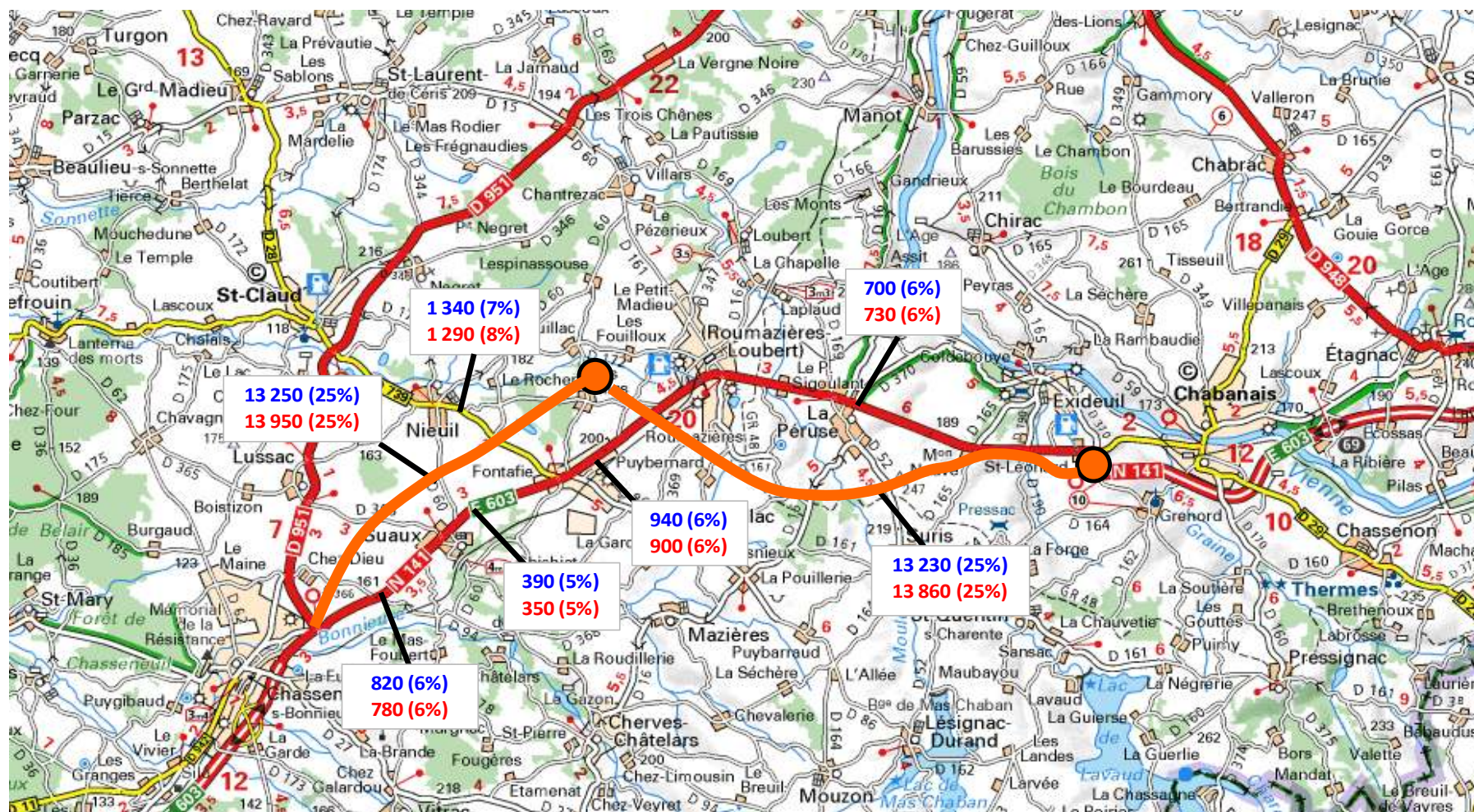
**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Bilan des trafics attendus à l'année horizon 2028 en situation projet - Scénario AMS**  
**(Valeurs en véh/j (%PL) – Zoom RN141)**



*Figure 17 : Bilan des trafics en situation projet horizon 2028 – Scénario AMS (Zoom Chasseneuil - Exideuil)*

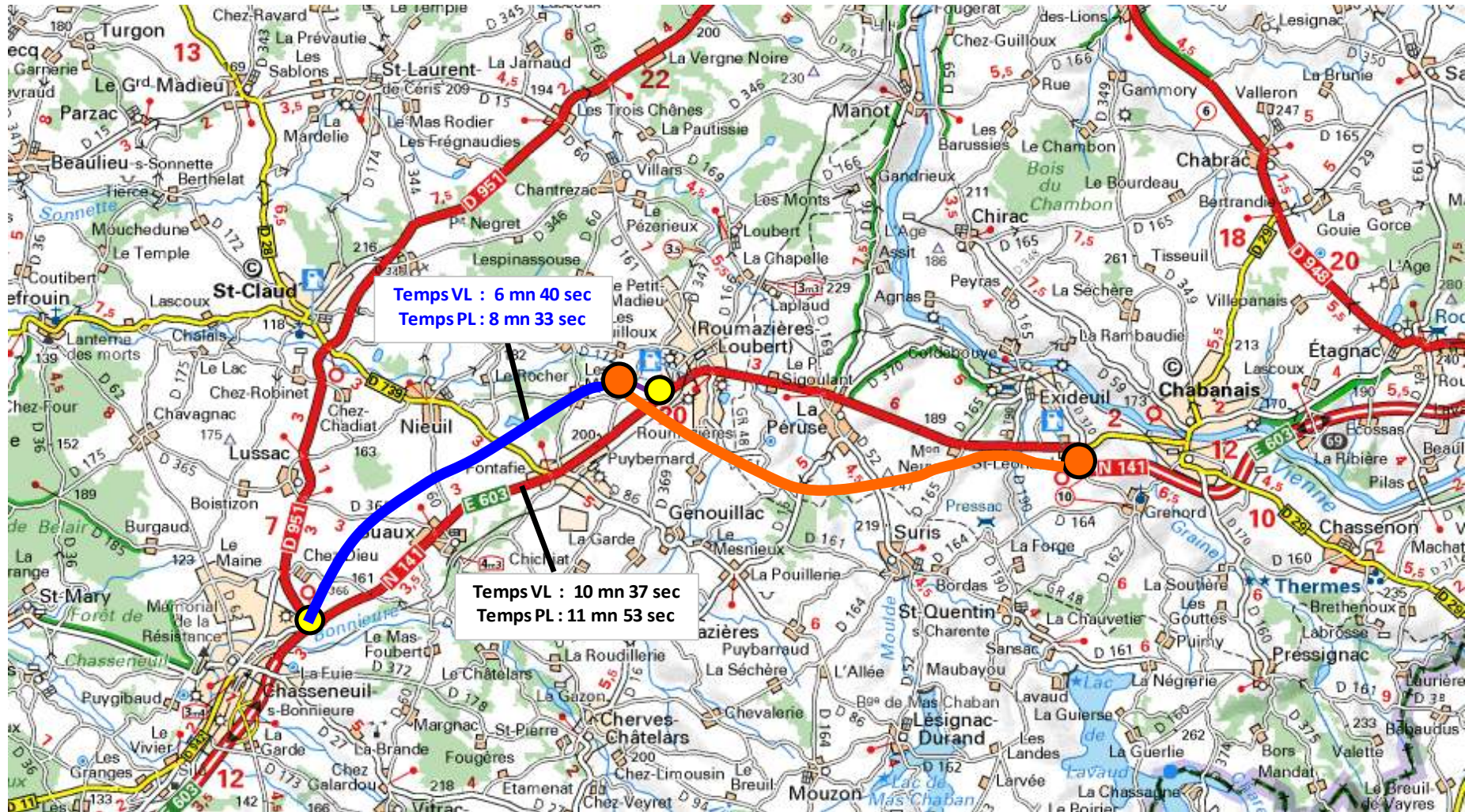


**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Bilan des trafics attendus aux années horizons 2038/2048 en situation projet - Scénario AMS**  
**(Valeurs en véh/j (%PL) – Zoom RN141)**



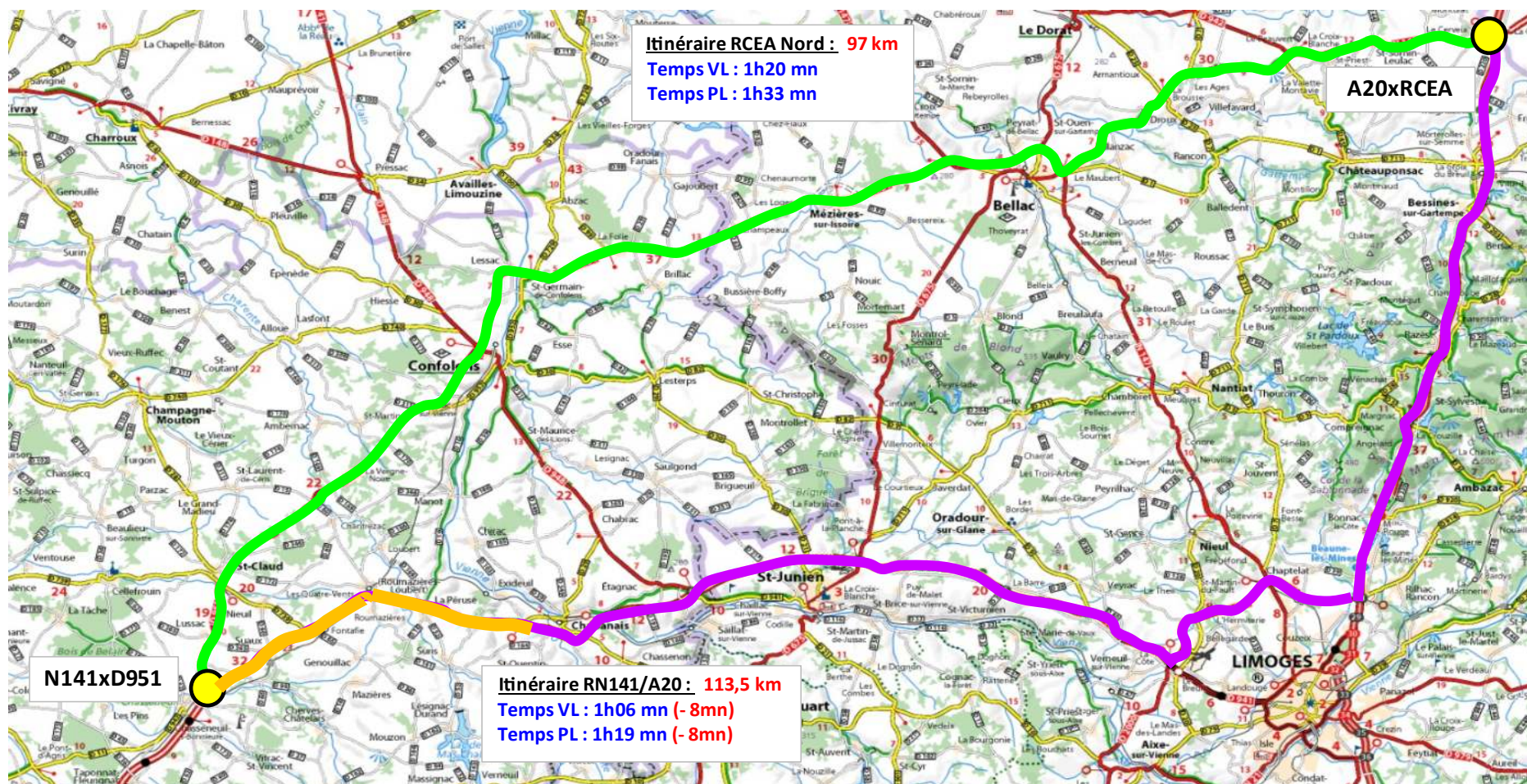
*Figure 19 : Bilan des trafics en situation projet 2038/2048 – Scénario AMS (Zoom Chasseneuil - Exideuil)*

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Variations de temps de parcours (VL,PL) entre la RN141 actuelle et la section projet**  
**(Valeurs en (mn : sec))**



*Figure 20 : Variations des temps de parcours entre les options de référence et projet – (Zoom Chasseneuil - Exideuil)*

**RN141 Chasseneuil - Roumazières**  
**Variations de temps de parcours (VL,PL) entre les itinéraires Nord et Sud**  
**(Valeurs en (mn : sec))**



*Figure 21 : Variations des temps de parcours entre les itinéraires Nord et Sud – (Zoom RCEA)*

## 2.3 Analyse qualitative et quantitative des effets du projet

### 2.3.1 Les effets du projet sur l'emploi

En application des éléments issus de la fiche-outil (« Valeurs recommandées pour le calcul socio-économique ») du 3 Mai 2019, l'estimation des emplois relatifs aux emplois directs nécessaires à la construction ainsi qu'aux emplois indirects impliqués dans les industries amont pour la fabrication de fournitures de chantier pourra s'appuyer sur les ratios suivants :

- Emplois directs : 5 emplois.an/M€ 2015 HT d'investissement.
- Emplois indirects : 4,2 emplois.an/M€ 2015 HT d'investissement.

Sur la base d'un coût d'investissement de 112,6 M€ HT (2019), soit de 105,72 M€ HT (2015), les emplois directs et indirects générés sur les 5 années d'investissement seront alors les suivants :

Echéancier	Coût investi (M€ 2015)	Emplois directs	Emplois indirects
2025	21,14	105	88
2026	21,14	105	88
2027	21,14	105	88
2028	21,14	105	88
2029	21,14	105	88
<b>Total</b>	<b>105,7</b>	<b>525</b>	<b>440</b>

Remarque :

- Les calculs se sont rigoureusement appuyés sur les recommandations de la fiche-outil « Valeurs recommandées pour le calcul socio-économique » du 3 Mai 2019 explicitant la méthodologie de calcul sur la base des valeurs en € 2015.
- Ne disposant d'échéanciers d'investissement détaillés année par année, il a donc été tenu compte d'une équi-répartition des financements sur les 5 années courant de 2025 à 2029.

Soit un total de **525 emplois directs** et **440 emplois indirects** sur 5 ans alloués aux fournitures de chantier.

Les emplois créés par les investissements en matériel de transport s'appuieront sur les ratios d'estimation suivants :

- Emplois directs : 2,3 emplois.an/M€ 2015 HT d'investissement (peu différent entre matériel TCSP routier ou ferroviaire).
- Emplois indirects : 3,1 emplois.an/M€ 2015 HT d'investissement (au niveau de la branche matériel ou transport).

Sur la base de ces éléments, les emplois directs et indirects générés sur les 5 années d'investissement seront alors les suivants :

Echéancier	Coût investi (M€ 2015)	Emplois directs	Emplois indirects
2025	21,05	48	65
2026	21,05	48	65
2027	21,05	48	65
2028	21,05	48	65
2029	21,05	48	65
<b>Total</b>	<b>105,25</b>	<b>240</b>	<b>325</b>

Soit un total de **240 emplois directs** et **325 emplois indirects** sur 5 ans alloués au matériel de transport.

Le projet pourrait ainsi générer jusqu'à **1 530 emplois** sur l'ensemble de la période d'investissement en tenant d'une répartition financière annuelle de ces mêmes investissements au cours de cette période.

### 2.3.2 Effets sur les systèmes de transport

Le bouclage complet à 2x2 voies de la RN141 (via la section Chasseneuil – Roumazières-Loubert) entre Angoulême et Limoges sera de nature à faciliter le passage des grands courants d'échange nationaux/internationaux propres à la RCEA et fortement représentés par les véhicules lourds qui disposeront désormais d'un continuum de voiries routières/autoroutière à haut niveau de service entre la frontière franco-espagnole et l'agglomération de Limoges.

A ceci s'ajoute que l'infrastructure à 2x2 voies pourra servir d'alternative efficace au mode ferroviaire ayant désormais cessé de fonctionner entre Angoulême et Limoges depuis 2018. Elle pourra également favoriser le développement de lignes TC routières (autocars,...).

### 2.3.3 Les effets du projet sur la sécurité

Les effets sur la sécurité ont été quantifiés après rapprochement des options de référence et projet par comparaison des indicateurs d'accidentologie propres à chacune de ces mêmes configurations.

A cet effet et en application des indicateurs d'accidentologie mentionnés dans la fiche outil du 3 Mai 2019 relative aux « Valeurs recommandées pour le calcul socio-économique », les indicateurs retenus dans le cadre de la situation projet relatifs à ceux des routes express sont alors les suivants :

#### Indicateurs d'accidentologie propres à une Route express

Route	Nb d'accidents pour 10 <sup>8</sup> veh.km	Tués pour 100 acc.	Blessés Hospitalisés pour 100 acc.	Blessés Légers pour 100 acc.
Route express	1,86	17,36	71	51,42

*Source : Valeurs recommandées pour le calcul socio-économique- Fiche outil du 3 Mai 2019*



L'application des indicateurs d'accidentologie propres aux options de référence et projet aux années horizons 2028/2048 conduit ainsi aux variations quantitatives en termes de nombres d'accidents et de victimes associées suivantes.

**Variations quantitatives du nombre de victimes estimés sur la RN141  
aux options de référence et projet – Années horizons 2028/2048**

Horizon 2028	Nb d'accidents	Nb de tués	Nb de Blessés Hospitalisée	Nb de Blessés Légers
Option Référence 2028	2,0	0,2	2,0	1,5
Option Projet 2028	0,7	0,1	0,7	0,6
<b>Variations</b>	<b>1,3</b>	<b>0,1</b>	<b>1,3</b>	<b>0,9</b>

Horizon 2048	Nb d'accidents	Nb de tués	Nb de Blessés Hospitalisée	Nb de Blessés Légers
Option Référence 2048	2,2	0,2	2,2	1,7
Option Projet 2048	0,9	0,1	0,9	0,7
<b>Variations</b>	<b>1,3</b>	<b>0,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1</b>

Au regard des indicateurs d'accidentologie retenus aux options de référence et aménagées, la mise à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières permettrait ainsi d'éviter au moins 1 accident annuel aux horizons 2028 et 2048 tout en limitant les risques de tués, blessés hospitalisés et non hospitalisés.

Remarque

*Le travail de recensement a permis d'estimer des indicateurs de dangerosité caractéristiques de la section reliant Chasseneuil à Roumazières. Ces mêmes indicateurs ont été par la suite appliqués aux trafics estimés en situation de référence et ont permis d'estimer les nombres d'accidents (et victimes associés) pouvant surgir à moyen/long terme sur la RN141 maintenue en bidirectionnelle à 2 voies.*

*La même démarche a été appliquée en situation aménagée et ceci sur la base des indicateurs standards observées sur les infrastructures à 2x2 voies, ce qui a permis d'estimer les nombres d'accidents en situation aménagée.*

*La différence des nombres d'accidents obtenus aux situations de référence et aménagé a ainsi permis d'estimer les nombres d'accidents (et victimes associées) pouvant être évités une fois l'infrastructure mise en service.*

**2.3.4 Effets sur les accès aux emplois, biens et services essentiels**

La mise à 2x2 voies de la RN141 devrait consolider la desserte des zones d'activités et commerciales situées le long de la RN141 entre La Rochefoucault et Saint-Junien. Elle conditionnera probablement le maintien de l'activité actuelle tout en stimulant la venue de nouvelles entreprises désireuses de vouloir s'y implanter (orientations économiques mises en évidence dans le PLU de Roumazières-Loubert de même que dans le SRADDET). La venue d'une clientèle nouvelle profiterait aux pôles commerciaux qui pourraient voir leur chiffre d'affaires augmenter.

### **2.3.5 Effets sur l'urbanisme**

Le retrait des véhicules (VL, PL) des traversées des diverses zones urbaines constitutives de la commune de Terres-de-Haute-Charente (Roumazières- Loubert,..) devrait ainsi favoriser la mise en place des divers projets d'urbanisation avancés dans les divers PLU (et plus particulièrement celui de Roumazières-Loubert) visant à attirer une nouvelle population via la création de nouveaux logements. Ces effets devraient ainsi contribuer à inverser la tendance démographique issue du modèle Omphale de l'INSEE.

A ceci s'ajoutent la mise en place des projets de requalification du cœur de ville (liaison Nord – Sud) incitant la population locale, une fois la « faille » de la RN141 refermée, à se réapproprier des divers quartiers du centre-ville et ceci via une mobilité plus apaisée (piétons, deux roues,..). Ces phénomènes ont d'ailleurs été observables au sein de la commune de Bellac (Haute Vienne) une fois la déviation ouverte en 2007.

### **2.3.6 Effets sur la pollution locale de l'air**

L'évaluation des effets du projet sur la qualité de l'air a fait l'objet d'un rapport détaillé élaboré par ATMO Nouvelle Aquitaine (« Actualisation de l'étude d'impact de l'aménagement à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazières – Version du 4 Juillet 2023 »). L'étude a ainsi permis de modéliser aux situations actuelles, de référence et aménagée les variations d'émissions routières relatives aux polluants suivants : Oxydes d'Azote (NOx), particules grossières et fines (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>), monoxyde d'azote (CO), composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), arsenic, nickel, benzopyrène.

Les résultats de la modélisation de la dispersion de la pollution atmosphérique ont donc mis en évidence :

- Une diminution de la concentration pour l'ensemble des polluants le long du tracé existant si le projet de mise à 2x2 voies est réalisé.
- Un transfert de la concentration des polluants du tracé actuel vers le nouveau tracé à 2x2 voies.
- Un respect des valeurs réglementaires et des recommandations de l'OMS pour l'ensemble des polluants.

Les résultats ont également montré que la mise à 2x2 voies du tronçon reliant Chasseneuil-sur-Bonnieure à Roumazières-Loubert avait pour effet de limiter l'exposition des populations à des concentrations de polluants et ceci au regard des variations d'indices IPP (Indice de Protection des Populations - Voir tableau ci-dessous). Ils témoignent ainsi de phénomènes d'amélioration lorsque le nouveau tronçon à 2x2 voies est ouvert à la circulation.

## Evolution de l'IPP entre les situations de référence et aménagée

IPP Global	2020	2028		2048	
	3 507	REFERENCE	PROJET	REFERENCE	PROJET
		2 700	2 262	2 065	2 052

### Remarque :

Le calcul de l'IPP se fait à l'échelle du bâtiment. A chaque bâtiment est ainsi assigné, la population présente dans celui-ci ainsi que la concentration à laquelle il est exposé. Ainsi pour chaque bâtiment est calculé un IPP de la façon suivante : Population x Concentration. Il est à préciser que le polluant utilisé pour le calcul de l'IPP est le NO<sub>2</sub>.

### 2.3.7 Effets sur le bruit

L'évaluation des effets du projet a fait l'objet d'un rapport détaillé du Cerema (Etude acoustique du projet de mise à 2x2 voies de la RN141 – Secteur entre Chasseneuil-sur-Bonnieure et Roumazière-Loubert – Juin 2023).

En s'appuyant sur les éléments issus de l'étude de trafics en application des scénarii AMS et AME, l'étude acoustique a mis en évidence la nécessité d'aménager (dans le cadre du scénario principal AMS) des protections pour une douzaine de bâtiments dépassant les niveaux sonores maximums admissibles, ces derniers se situant pour 10 d'entre eux dans le secteur de La Folie et des Termes à Chasseneuil sur Bonnieure et les 2 autres dans le secteur du Pouyalet sur la commune de Suaux.

Les protections associées s'apparentent à l'aménagement de :

- 3 merlons et 6 murs acoustiques dans le secteur de La Folie et les Termes à Chasseneuil-sur-Bonnieure pour un coût global de 1,608 M€.
- D'un merlon et 1 mur acoustique dans le secteur du Pouyalet sur Suaux pour un coût global de 106 000 €.

Il est à préciser que le projet aura pour effet d'éliminer les Points Noirs de Bruit (PNB) à proximité de la future ex-RN141. En effet, les 8 bâtiments qui restaient fortement exposés au trafic supporté par l'ex-RN141 après travaux dans l'étude de 2018, ne le seront plus après application des dernières hypothèses. Ils ne seront donc plus potentiellement Points Noirs de Bruit (PNB) après travaux à l'année horizon 2048.

L'application du scénario AME (Avec Mesures Existantes), plus volontariste en termes de prévisions de trafics, laisse entendre quant à lui la mise en place de solutions acoustiques plus protectrices du fait que les niveaux sonores pourraient être supérieurs de 1 à 2 dB par rapport au scénario AMS à l'année horizon 2048. Celles-ci s'apparenteraient donc à la création de 2 murs et d'un merlon acoustique pour un coût global de 627 000 €. A ceci s'ajoutent des travaux d'isolation de façade pour 2 bâtiments isolés.

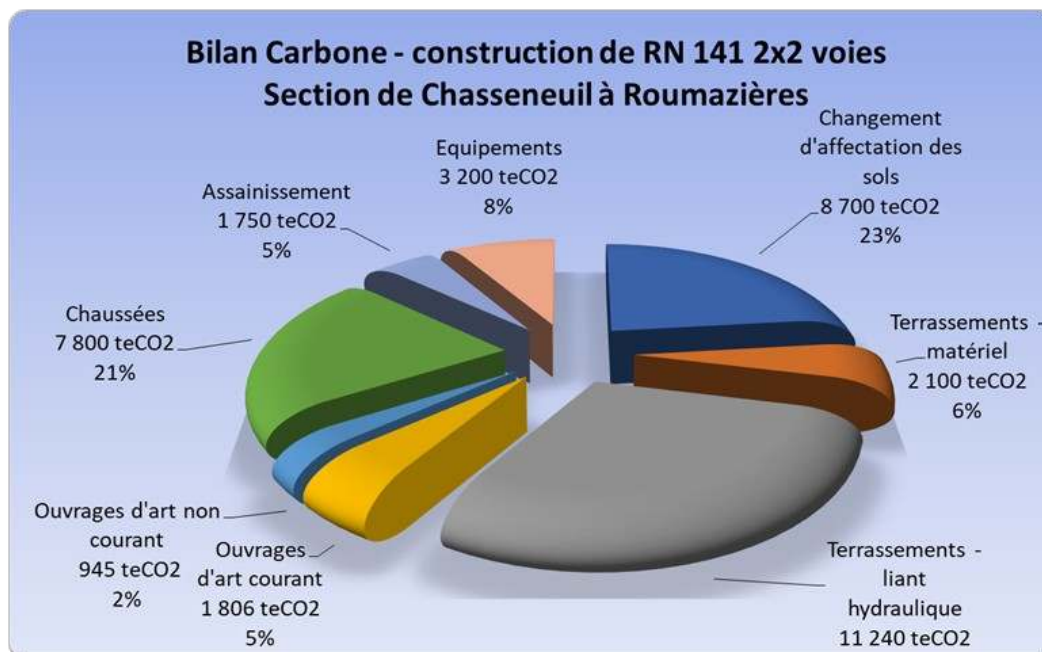
L'ensemble de ces éléments est expliqué de manière détaillée dans le rapport produit par le Cerema.

### 2.3.8 Effets sur les gaz à effets de serre – Bilan carbone

Le bilan carbone du projet de mise à deux voies de la RN 141 entre Chasseneuil et Roumazières engendre les évolutions d'émissions de CO<sub>2</sub> suivantes :

- **En phase construction, 37 500 t CO<sub>2</sub>e** seront émises, notamment par le changement d'affectation des sols, la construction de la chaussée et le terrassement des remblais. La phase de construction émet ainsi un volume non négligeable de CO<sub>2</sub>.

A cet effet, les divers postes d'émission associés à la phase construction se déclinent de la manière suivante (voir graphe ci-dessous).

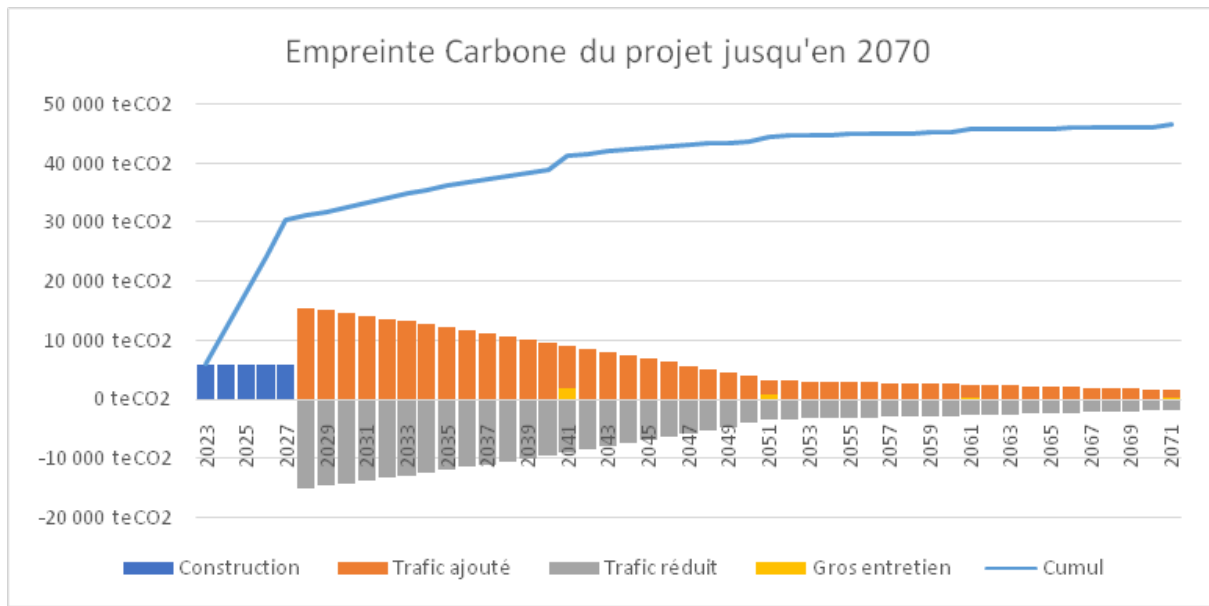


- **En phase d'exploitation**, le calcul des émissions de trafic fait apparaître les évolutions suivantes à la mise en service :

Globalement une **augmentation du trafic** sur toute la durée pour les véhicules légers comme les véhicules lourds et dont le surplus d'émission associé cumulé sur 50 ans devrait être de l'ordre de **10 000 t CO<sub>2</sub>e**.

**L'entretien de l'infrastructure** engendrera en moyenne **des émissions de 100 t CO<sub>2</sub>e/an**, principalement émises à l'occasion des opérations décennales de réfections de chaussées.

L'empreinte Carbone associée à l'ensemble de ces divers facteurs est synthétisée sur le graphe ci-dessous.



L'ensemble de ces éléments est analysé de manière détaillée dans le rapport produit par la société Objectif Carbone du 19 Juin 2023.

### 2.3.9 Effets sur les usagers liés au confort

La mise à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières-Loubert assurera une meilleure cohabitation entre les divers modes de déplacement et devrait limiter les conflits entre les véhicules particuliers, les poids lourds (souvent en transit international RCEA,...) ainsi que les convois exceptionnels relativement présents dans le secteur et ayant une forte emprise physique sur la voirie. Ces éléments conditionneront ainsi aux usagers un meilleur sentiment de confort dans leurs déplacements respectifs.

Les éléments issus de l'analyse monétarisée (voir paragraphe correspondant) valorisent à cet effet l'importance des gains en confort pour les usagers VL.

## 2.4 Calcul des indicateurs monétarisés

### 2.4.1 Cadrage méthodologique

L'évaluation socio-économique repose sur les recommandations ministérielles issues du Référentiel de la DGITM du 16 Juin 2014 et des fiches-outils associées vêtues des dernières mises à jour (mois de Juillet 2020 pour la plupart). Les divers calculs se sont basés sur les valeurs unitaires figurant dans la fiche – outil relative aux « Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique ». Il est à préciser que ces mêmes valeurs, exprimées en € 2015 dans la même fiche-outil ont été converties dans les calculs en € 2019 selon la méthode détaillée ci-dessous.

*Remarque : Passage des valeurs € 2015 aux valeurs € 2019*

*Le passage des valeurs € 2015 aux valeurs € 2019 tient compte :*

- De l'évolution réelle du PIB/hab entre 2015 et 2019 : 5,9%.
- De l'évolution réelle de l'inflation entre 2015 et 2019 : 4,2%.

*Application à la VVS (Valeur de la Vie Statistique) : 3,2 M€ (2015)*

*Sur la base de ces indicateurs, la valeur 2019 de la VVS devient :*

*$3,2 \times 1,059 \times 1,042 = 3,53 \text{ M€ } 2019$  (arrondi à 3,5 dans la fiche-outil du 3 Septembre 2021).*

### 2.4.2 Les valeurs tutélaires

Les principales valeurs tutélaires sollicitées dans le calcul des avantages socio-économiques s'appuient sur les « valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique » et mentionnées dans la fiche-outil du 3 Mai 2019.

#### 2.4.2.1 Les valeurs du temps

- Les VL

Les valeurs du temps VL utilisées pour les voyageurs s'appuient sur les recommandations fixées par la DGITM après segmentation des déplacements selon les 3 catégories suivantes :

- Déplacements voyageurs VL propres à la RD951/RN145 (issus des enquêtes) : **12,38 € /h** (valeur 2019) du fait de l'importance des déplacements personnels, loisirs et autres mentionnées au Nord ;
- Déplacements voyageur VL de 0 à 100 km : **9,1 €/h** (valeur 2019).
- Déplacements voyageurs > 100 km : **15,4 €/h**.

En tenant compte d'un taux d'occupation moyen de 1,3, les valeurs horaires du temps pour les déplacements VL seront donc les suivantes :

- Déplacements VL propres à la RD951/RN145 : **16,09 €/h (2019)**.
- Déplacements VL de 0 à 100 km : **11,83 €/h (2019)**.
- Déplacements VL > 100 km : **20,02 €/h (2019)**.

Les valeurs du temps VL évoluent comme le PIB/tête (soit de 1,2%/annuel sur la période 2015 – 2050) avec une élasticité de 0,7.

Valeurs temps (€ 2019)	2019	2028	2038	2048
Déplacements VL RD951/RN145	16,09 €/h	16,92 €/h	18,4 €/h	19,99 €/h
Déplacements VL de 0 à 100 km	11,83 €/h	12,44 €/h	13,52 €/h	14,69 €/h
Déplacements VL supérieurs à 100 km	20,02 €/h	21,05 €/h	22,89 €/h	24,87 €/h

- Les PL

En référence à la fiche-outil « Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique » du 3 Mai 2019, la valeur horaire du temps PL s'appuie sur un :

- Temps transporteur d'environ 40 € pour l'année 2019.
- Temps chargeur de 7,94 € (2019) en tenant compte d'un tonnage moyen de marchandises de 11,5.

La valeur horaire globale du temps PL s'élèvera donc à **47,94 € (2019)**.

La valeur horaire du temps des chargeurs évolue comme le PIB par tête avec une élasticité de 2/3. Celle du transporteur demeure quant à elle constante dans le temps.

Sur la base de ces hypothèses, les valeurs du temps PL estimées aux années horizons 2029/2049 vont donc être les suivantes :

- **48,33 € (2019)** en 2028.
- **49,02 € (2019)** en 2038.
- **49,77 € (2019)** en 2048

#### 2.4.2.2 Entretien et dépréciation des véhicules

Les valeurs relatives aux coûts d'entretien et de dépréciation des véhicules sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

- Les VL

Paramètres coûts (€ 2019)	2019	2028	2038	2048
Entretien	0,119 €/km	0,129 €/km	0,144 €/km	0,159 €/km
Dépréciation	0,014 €/km	0,015 €/km	0,017 €/km	0,019 €/km

Ces valeurs évoluent respectivement de 1% entre 2015 et 2050.

- Les PL

Paramètres coûts (€ 2019)	2019	2028	2038	2048
Entretien	0,1032 €/km	0,1032 €/km	0,1032 €/km	0,1032 €/km
Dépréciation	Comptée dans la valeur du temps			

Cette valeur unitaire demeure constante dans le temps.

### 2.4.2.3 L'inconfort

Les valeurs tutélaires propres à l'inconfort (routes à 2 voies, 2x2 voies dans notre cas présent, autoroutes) sont récapitulées dans le tableau ci-dessous et exprimées en € 2019.

Paramètres coûts (€ 2019)	2019	2028	2038	2048
2 voies	0,081 €	0,087 €	0,095 €	0,103 €
2x2 voies	0,011 €	0,012 €	0,013 €	0,014 €
Autoroute	0 €	0 €	0 €	0 €

Il est à préciser que les valeurs de l'inconfort (limitées aux VL) évoluent dans le temps comme le PIB par tête avec une élasticité de 0,7.

### 2.4.2.4 L'insécurité

Les valeurs tutélaires propres à l'insécurité sont récapitulées dans le tableau ci-dessous et exprimées en M€ 2019.

Paramètres coûts (M€ 2019)	2019	2028	2038	2048
Tués	3,5 M€	3,89 M€	4,39 M€	4,94 M€
Blessé hospitalisé	0,44 M€	0,49 M€	0,55 M€	0,622 M€
Blessé léger	0,0177 M€	0,019 M€	0,022 M€	0,025 M€

Il est à préciser que ces mêmes valeurs de l'insécurité évoluent dans le temps comme le PIB par tête.



### 2.4.2.5 La pollution atmosphérique

Les calculs se sont appuyés sur les valeurs unitaires mentionnées dans la fiche-outil du 3 Mai 2019 et spécifiques aux traversées des territoires dits « rase campagne ».

Sur la base de ces hypothèses, les valeurs unitaires retenues pour les VL et PL sont présentées de manière détaillée dans le tableau suivant.

Valeurs (€/100 vehxkm 2019)	2019	2028	2038	2048
VL	0,89 €	0,64 €	0,644 €	0,68 €
PL	4,9 €	3,48 €	2,68 €	2,07 €

Ces valeurs unitaires évoluent selon la combinaison des deux grandeurs suivantes :

- L'évolution annuelle du PIB.
- L'évolution du parc roulant et donc des émissions unitaires des véhicules le composant (-5% annuel pour les VL de 2015 à 2030, -1% annuel pour les VL de 2030 à 2050, -4% annuel pour les PL de 2015 à 2050). Les évolutions annuelles figurent dans la fiche-outil « Cadrage du scénario de référence du 3 Mai 2019 »).

-

### 2.4.2.6 La pollution sonore

Les calculs se sont appuyés sur les valeurs unitaires mentionnées dans la fiche-outil du 3 Mai 2019. Elles sont présentées dans les tableaux ci-dessous et exprimées en € 2019. Elles font référence aux valeurs sollicitées sur routes nationales/autoroutes en milieu rural.

#### Valeurs unitaires sur Routes Nationales

Valeurs (€/1000 vehxkm 2019)	2019	2028	2038	2048
VL	2,22 €	2,54 €	2,94 €	3,42 €
PL	16,2 €	18,52 €	21,48 €	24,93 €

#### Valeurs unitaires sur Autoroutes

Valeurs (€/1000 vehxkm 2019)	2019	2028	2038	2048
VL	0,55 €	0,63 €	0,73 €	0,85 €
PL	2,22 €	2,54 €	2,94 €	3,42 €

Ces valeurs unitaires évoluent annuellement comme le PIB.

### 2.4.2.7 Le CO<sub>2</sub>

L'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> s'appuient sur :

- L'évolution du coût de la tonne de carbone :

Années	2019	2028	2038	2048
Valeurs (€ 2019)	72 €	223 €	461 €	728 €

*Source : Valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique (Version du 3 Septembre 2021)*

- Les facteurs d'émissions des carburants :

Valeurs (kg/l)	2015	2028	2038	2048
VL	2,36	2,26	1,32	0,22
PL	2,49	2,39	1,44	0,24

*Source : Cadrage du scénario de référence (Version du 3 Mai 2019)*

Les émissions de carbone seront par la suite calculées en application des formules de Copert relatives à la consommation des carburants pour les VL/PL. Celles-ci figurent dans la fiche-outil du 3 Mai 2019 (« Valeurs recommandées pour le calcul socio-économique »), soit :

- Pour les VL

$$C_{essence} = \frac{24,5 - 0,019V + 0,0019V^2}{1 + 0,077V - 2,5 \cdot 10^{-4}V^2} (1+x)^{t-2015}$$

$$C_{diesel} = \frac{19,5 + 0,187V - 8,2 \cdot 10^{-4}V^2}{1 + 0,105V - 6,3 \cdot 10^{-4}V^2} (1+x)^{t-2015}$$

$$C_{elec} = \frac{6,43 + 0,0326V}{1 - 0,0046V} (1+x)^{t-2015}$$

- Pour les PL

$$C_{PL} = 260 \cdot 1,0038^V \cdot V^{-0,61} \cdot (1+x)^{t-2015}$$

avec :

- t l'année
- C les consommations de carburant en L/100km (kWh/100km pour les véhicules électriques) des VP et PL
- V la vitesse en km/h
- x les taux d'évolution des consommations unitaires des parcs VP et PL entre 2015 et l'année t. L'évolution des consommations unitaires est renseignée dans la fiche « Cadrage du scénario de référence ».

Les courbes associées ont été calculées à partir d'un scénario parc roulant et courbes Copert mentionnées dans le site <http://emisias.com/products/copert/copert-5t> et faisant référence à Copert 5.

Il est à préciser que les calculs tiennent compte d'une part équivalente des véhicules essence et diesel pour l'ensemble du parc VL.

Les émissions unitaires kilométriques seront alors estimées en application de la formule de calcul suivante :

Coût émission kilométrique = Consommation (l/km) x Facteur Emission (kg/l) x Coût unit. carbone (€)

## 2.4.3 Le coût d'investissement du projet

### 2.4.3.1 Les dépenses de construction du projet

Le coût d'estimation des dépenses de construction du projet (intégrant les effets liés aux études, acquisitions et travaux) s'élève respectivement à 102 M€ TTC et se décompose comme suit :

Base de référence : 2021	
	Somme - TOTAL H.T.
0 – ETUDES	2 650 122 €
1 – ACQUISITIONS FONCIERES ET FRAIS ANNEXES	1 635 000 €
2 – TRAVAUX	75 717 780 €
3 – FRAIS DE DECLASSEMENT	600 000 €
4 – PROVISIONS RISQUES ET ALEAS	1 500 000 €
5 – AMENAGEMENTS LIES AUX MESURES COMPENSATOIRES	2 750 000 €
<b>Total H.T.</b>	<b>84 852 902 €</b>
TVA (20%)	16 970 580 €
<b>Total TTC</b>	<b>101 823 483 €</b>

(donc arrondi par la suite à 102 M€ TTC).

### 2.4.3.2 Les dépenses de construction actualisées du projet

Les dépenses de construction du projet (coût à terminaison après pris en compte des effets d'actualisation liés à l'inflation) s'élèvent respectivement à 129 M€ TTC (Valeur Janvier 2021), ce qui correspond (après application des indices TP01 (111,2 en Janvier 2021 et 109,7 en Janvier 2019) à un coût de **127,26 M€ TTC** en valeur 2019.

### 2.4.3.3 Les dépenses actualisées de Grosses Réparations

Sur la base des recommandations ministérielles fixées par la note technique du 27 juin 2014, le coût annuel en grosses réparations s'élève respectivement 42 000 €/km (valeur 2015) pour une 2x2 voies express, ce qui correspondra à 44 819 €/km (valeur 2019). Ce coût unitaire kilométrique s'appuie sur les hypothèses prenant en compte des trafics PL supérieurs à 2 000 PL/j par sens de circulation ainsi qu'un environnement hivernal peu rigoureux (classé H2).

Pour un projet long de 9,35 km, le coût annuel des Grosses Réparations sera alors de : **0,42 M€ (2019)**

Ces grosses réparations seront par la suite sommées et actualisées sur la période de vie de l'infrastructure allant de 2029 à 2140. A cet effet et par analogie avec le calcul des coûts, le taux d'actualisation retenu est de 4,5% tandis que l'année 2019 sera prise comme année d'actualisation,

celle-ci traduisant un environnement macro-économique pouvant être considéré comme stable et non altéré par les effets exogènes relatifs au COVID ou à l'inflation actuelle.

A cet effet, la valeur actualisée des grosses réparations sera donc la suivante :

**Coût de grosses réparations du projet de RN141 à 2x2 voies**  
**(Valeurs exprimées en M€ 2019)**

RN141 à 2x2 voies	
Longueur	9,35 km
Grosses Réparations (R)	6,52 M€

Remarque :

Le passage des € 2015 aux € 2019 se fait après application de l'indice TP01 des mois de Janvier 2015 (102,8) à Janvier 2019 (109,7).

**2.4.3.4 Le coût d'investissement du projet**

Le coût d'investissement du projet nous est donné par la formule suivante :

$$I = D + R, \text{ soit } I = 106,05 + 6,52 = \mathbf{112,6 \text{ M€ HT}} \text{ (135,12 M€ TTC) (Valeur 2019)}$$

**2.4.3.5 Le coût d'opportunité des fonds publics (COFP)**

En vue de prendre en compte tout phénomène de distorsion dans la gestion des dépenses publiques, on applique ainsi un coefficient de **1,2** à toute variation de dépense et de recettes budgétaires et notamment sur l'ensemble des coûts d'investissement du projet. Cette préconisation est avancée dans la fiche – outil « Valeurs de référence prescrites dans le calcul socio-économique » du 3 Mai 2019.

A cet effet, le coût d'investissement retenu qui servira par la suite de base dans le calcul des indicateurs de rentabilité sera donc le suivant.

**Coût d'investissement du projet de RN141 à 2x2 voies**  
**(Valeurs exprimées en M€ 2019)**

RN141 à 2x2 voies	
Longueur	9,35 km
Coût d'investissement HT	112,6 M€
Coût d'investissement HT (avec COFP)	135,12 M€
Coût d'investissement TTC (avec COFP)	162,14 M€

Cette valeur servira par la suite de référence dans les divers calculs de rentabilité.

## 2.4.4 Entretien et exploitation

Sur la base des recommandations ministérielles fixées par la note technique du 27 Juin 2014 associée aux fiches outils du 3 Mai 2019, le coût annuel en entretien et exploitation s'élève respectivement à 50 000 €/km (valeur 2015) pour une route à 2x2 voie express, soit 0,467 M€ HT (Valeur 2015) pour un projet de 9,35 km. Ce qui correspond à un coût de **0,496 M€ HT** (2019) après application des indices TP01.

Par analogie avec les hypothèses retenues pour les Grosses Réparations, le coût unitaire des dépenses d'entretien s'appuie sur des hypothèses de trafics PL > 2 000 PL/j par sens de circulation et sur un environnement hivernal peu rigoureux (classé H2).

## 2.4.5 Bilan socio-économique monétarisé

### 2.4.5.1 Présentation des effets monétarisés

L'objet de ce paragraphe est de valoriser la décomposition des effets monétarisés par nature d'argents générés par le projet d'aménagement de la RN141 à 2x2 voies entre Chasseneuil et Roumazières.

Les paramètres constitutifs des avantages sont alors les suivants :

- gains ou pertes en temps par les usagers VL, PL ;
- gains ou pertes en confort (usagers VL uniquement) ;
- gains ou pertes relatifs aux tarifs de péage engagés par les usagers ;
- gains ou pertes liés aux frais de fonctionnement (\*) des véhicules (VL, PL) ;
- taxes (VL, PL) perçues par la Puissance Publique ; (°)
- variations des effets liés à la sécurité routière ;
- variations des effets liés aux émissions en CO<sub>2</sub> ;
- variations des effets relatifs à la pollution atmosphérique ;
- variations des nuisances sonores.

(\*) Les frais de fonctionnement intègrent respectivement :

- l'entretien courant, pneumatique, lubrifiant ;
- la dépréciation du véhicule ;
- le carburant.

(°) Les variations de taxes (VL, PL) perçues par la puissance publique demeurent étroitement liées aux variations de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) et de TVA sur les carburants liées aux frais de fonctionnement des véhicules (VL, PL).

Sur la base de ces éléments, les avantages générés par le projet sont récapitulés dans le tableau ci-dessous pour l'année horizon 2029 et en référence à l'application du **scénario de croissance AMS** et d'un **taux d'actualisation de 4,5%**.

#### Remarque :

Il est à préciser que la mise en service du projet est prévue fin 2028. Cependant et en vue de tenir compte de l'intégralité annuelle des avantages générés par le projet, l'évaluation a été traitée à compter de l'année suivante 2029.

**Tableau récapitulatif des effets monétarisés générés par le projet**  
**(Valeurs en M€ 2019)**  
**Année horizon 2029 (Mise en service) – Scénario AMS**

Variation des effets monétarisés liés à la mise en service du projet	Valeurs VL	Valeurs PL	Autres	Total Général
<b>Usagers</b>	<b>7,16</b>	<b>4,17</b>	<b>0,00</b>	<b>11,33</b>
Gains/Pertes en temps de circulation	4,45	3,57		8,02 (*)
Frais de fonctionnement des véhicules	-0,33	0,60		0,27
Confort de conduite VL	3,04			3,04
Frais de Péage	0,00	0,00		0,00
<b>Puissance Publique</b>	<b>0,19</b>	<b>-0,29</b>	<b>0,00</b>	<b>-0,10</b>
TICPE	0,13	-0,19		-0,06
TVA usagers	0,06	-0,10		-0,04
<b>Concessionnaire</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Recettes de péage	0,00	0,00		0,00
<b>Tiers</b>	<b>-0,01</b>	<b>0,43</b>	<b>1,00</b>	<b>1,42</b>
Variation des effets liés à la sécurité			1,00	1,00
Variation des émissions en CO <sub>2</sub>	-0,09	0,21		0,12
Variation relative à la pollution atmosphérique	0,00	0,00		0,00
Variation des nuisances sonores	0,08	0,21		0,30
<b>Total Variation des effets monétarisés</b>	<b>7,34</b>	<b>4,31</b>	<b>1,00</b>	<b>12,65</b>

Les effets monétarisés dégagés par le projet pourraient ainsi s'élever à environ 12,65 M€ à l'année horizon 2029, la majeure partie d'entre eux étant attribuable aux gains en temps de circulation (8 M€ pour les VL et PL)) ainsi qu'au confort de conduite propre aux VL (3 M€). A ceux-ci s'ajoutent des gains non négligeables relatifs aux effets liés à la sécurité (1 M€).

Les effets monétarisés associés aux paramètres environnementaux laissent entrevoir des avantages de l'ordre de 0,12 M€ relatifs aux émissions en CO<sub>2</sub> et principalement conditionnés par les véhicules lourds qui pourront évoluer à des vitesses de circulation plus élevées, moins consommatrices en carburant et a fortiori, moins émissives en CO<sub>2</sub>. Le retrait des trafics (VL, PL) de la RN141 actuelle au profit de la nouvelle infrastructure favorisera également des gains environnementaux attribuables aux nuisances sonores.

(\*) Remarque :

Les gains en temps de circulation estimés pour les VL et PL pourraient se ventiler de la manière suivante en distinguant les automobilistes s'affectant sur la nouvelle infrastructure à 2x2 voies et ceux demeurant captifs de la RN141 actuelle :

- VL : 4,25 M€ pour ceux s'affectant sur la RN141 à 2x2 voies  
0,2 M€ pour ceux captifs de la RN141 actuelle
- PL : 3,52 M€ pour ceux s'affectant sur la RN141 à 2x2 voies

0,05 M€ pour ceux captifs de la RN141 actuelle

#### 2.4.5.2 Présentation des indicateurs monétarisés

Les indicateurs socio-économiques présentés ci-après s'appuient sur les recommandations ministérielles fixées par l'instruction du 16 juin 2014 de la DGITM et les fiches outils du 3 Mai 2019.

Les indicateurs technico-économiques concernés sont les suivants :

- **Effet monétarisé net**

L'effet monétarisé net du scénario d'aménagement est la somme des effets monétarisés des usagers routiers, de la puissance publique, des opérateurs du réseau concédé et éventuellement des usagers des autres modes de transport diminués des dépenses d'entretien et d'exploitation du scénario d'aménagement et, éventuellement, des pertes de recettes réduites des économies d'exploitation et d'entretien des opérateurs des autres modes de transport.

- **Valeur actualisée nette socio - économique (VAN-SE) :**

Cet indicateur permet de comparer et de sélectionner le scénario d'aménagement. Le critère de choix d'un scénario consiste à retenir parmi ceux qui ont une VAN-SE positive, celui dont la VAN est maximale.

La VAN-SE est égale à la différence entre la somme des indicateurs monétarisés nets actualisés et le coût d'investissement hors taxe actualisé et recouvre essentiellement les composantes et effets suivants :

- coûts d'investissement, de grosses réparations, d'entretien et d'exploitation pour l'ensemble des acteurs concernés par le projet ;
- temps de parcours ;
- émissions de polluants sur la qualité de l'air ;
- émissions de gaz à effet de serre ;
- émissions sonores ;
- accidents matériels et corporels ;
- effet sur l'économie de la mobilisation, pour le projet, des finances publiques.

- **Taux de rentabilité immédiate (TI)**

Cet indicateur permet de définir la date optimale de mise en service du projet, il s'agit de la date où sa valeur est égale au taux d'actualisation (4,5%) fixé par le Commissariat Général au Plan. A cette date, la VAN-SE est maximale.

Il est donné par la formule :  $Ri_t = A_t / C_{ht}$

$A_t$  : effet monétarisé net de l'année t.

$C_{ht}$  : coût d'investissement hors taxe

- **VAN-SE / € investi**

Cet indicateur permet l'établissement d'un programme annuel et de prendre en compte la contrainte de financement. Il est égal au rapport entre la VAN et le coût d'investissement hors taxe actualisé.

- **Taux de rentabilité interne (TRI)**

C'est la valeur du taux d'actualisation qui annule la VAN. Si cette valeur est supérieure au taux d'actualisation, l'opération est intéressante pour la collectivité. Ce critère permet de mesurer le degré d'opportunité ainsi que le risque associé au projet.

- **Somme des effets monétarisés nets actualisés**

Cette somme est obtenue à partir de la chronique des effets monétarisés nets actualisés établie sur les indicateurs annuels de croissance des déplacements routiers (VL, PL) entre 2029 et 2070.

La chronique prend en compte les effets monétarisés générés par le projet jusqu'à l'année 2070. Au-delà de 2070 et jusqu'en 2140, on retient la valeur résiduelle actualisée qui correspond à la somme actualisée des effets monétarisés nets procurés par le projet à la collectivité sur 70 ans (2071 à 2140).

Les résultats sont actualisés en 2027 après application **d'un taux d'actualisation de 4,5%** prenant en compte le facteur risque d'exposition systémique du projet (climat international, crise énergétique,...).

### 2.4.5.3 Bilan socio-économique de l'aménagement de la RN141

L'évaluation socio – économique relative au projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières a été établie en référence aux coûts d'estimation fournis par le maître d'ouvrage.

Les indicateurs technico – économiques relatifs à ces diverses opérations sont présentés de manière détaillée dans le tableau ci-dessous à l'année horizon 2029, année de mise en service complète du projet.

**Tableau récapitulatif des indicateurs monétarisés relatifs au  
projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières  
(Valeurs exprimées en M€ 2019 – Année horizon 2029)  
Situation projet en application du scénario AMS**

Indicateurs	Projet
Longueur	9,35 km
Coût investissement (COFP incluse) HT	135,1 M€
Coût investissement actualisé (2027) HT	129,3 M€
Effet monétarisé net	12,66
Somme effets monétarisés nets actualisés	314,56
VAN (actualisée en 2027)	185,25
VAN/€ investi	1,43
Date optimale de mise en service Taux de rentabilité immédiate (TI)	Avant 2029 9,37%
Taux de rentabilité interne (TRI)	9,65%

*Remarque : Calcul des indicateurs*

*VAN = Somme effets monétarisés nets actualisés – Coût investissement actualisé.*



$VAN/€\text{ investi} = VAN / \text{Coût investissement actualisé}$

$\text{Taux de rentabilité immédiate} = \text{Effet monétarisé net} / \text{Coût d'investissement}$

$\text{Coût investissement actualisé} = \text{Coût investissement} / (1 + 0,045)^{(2029-1-2027)}$

Au regard des divers indicateurs technico-économiques, le projet de mise à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières demeure largement profitable pour la collectivité. Il présente en effet une VAN largement positive ainsi qu'un taux de rentabilité interne (TRI) nettement supérieur au taux d'actualisation.

A ceci s'ajoute une date optimale de mise en service (MES) pouvant se situer bien avant l'année 2029 (Taux de rentabilité immédiate (TI) > 4,5%)

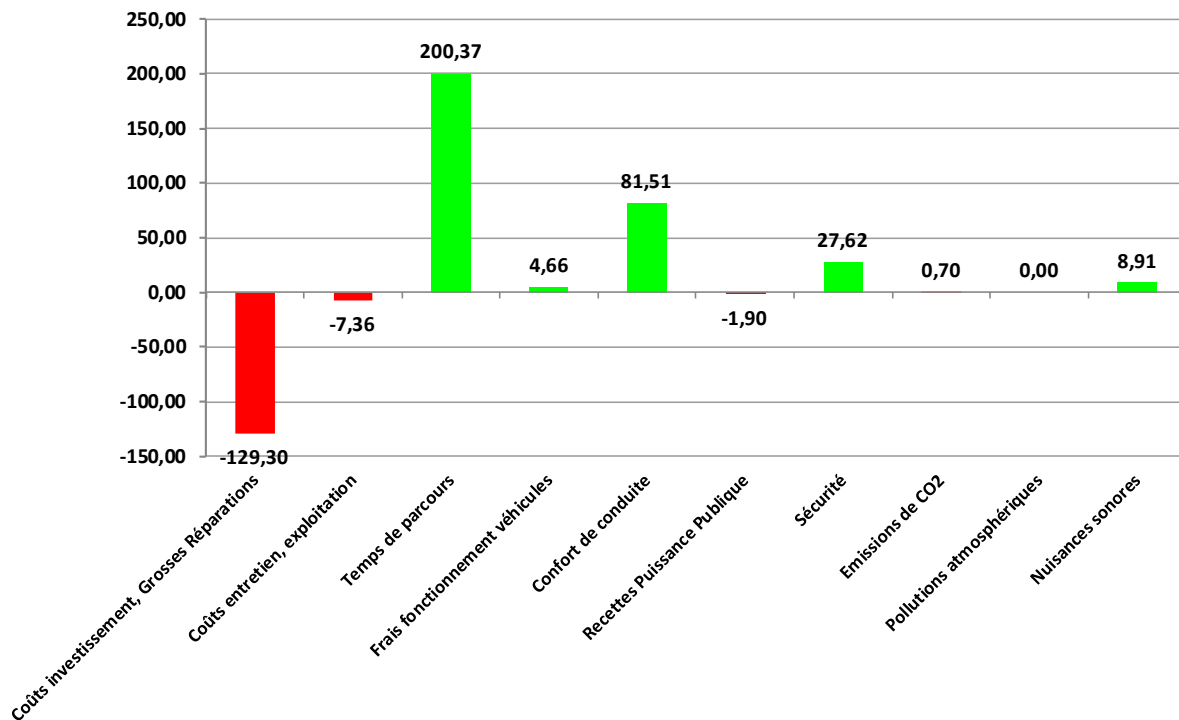
#### 2.4.5.4 Décomposition de la VAN

Les diverses composantes de la VAN sont présentées dans les tableaux et graphes ci-dessous dans le cadre du scénario AMS associé à une mise en service du projet en 2029.

**Tableau récapitulatif des diverses composantes de la VAN**

(Valeurs exprimées en M€ 2019)

Composantes de la VAN	Valeurs	Collectivité	Usagers	Puissance Publique	Tiers
Var. Coûts investissement, Réparations	-129,3	-129,3			
Variations coûts entretien, exploitation	-10,47	-10,47			
Variations des temps de parcours	200,37		200,37		
Variations frais fonctionnement véhicules	4,66		4,66		
Variations confort de conduite	81,51		81,51		
Variations recettes Puissance Publique	-1,9			-1,9	
Variations coûts de sécurité	27,62				27,62
Variations émissions de CO <sub>2</sub>	0,7				0,7
Variations pollutions atmosphériques	0,00				0,00
Variations nuisances sonores	8,91				8,91
<b>Total</b>	<b>185,22</b>	<b>-139,77</b>	<b>286,54</b>	<b>-1,9</b>	<b>37,23</b>



L'analyse détaillée des diverses composantes de la VAN témoigne de l'importance des gains générés par le projet pour les temps de parcours, confort de conduite ainsi que la sécurité routière. Les usagers de la route demeurent les principaux bénéficiaires des effets monétarisés dégagés par le projet.

## 2.4.6 Prise en compte des risques

L'objet de cette approche est de prendre en compte dans l'analyse monétarisée les risques (de nature systémique ou non) auxquels le projet demeure exposé. Ceux-ci se traduisent par la réalisation de tests de sensibilité (au nombre de 2) relatifs à :

- La croissance des trafics.
- Le coût du projet.

### 2.4.6.1 Sensibilité à la croissance des trafics

En liaison avec l'étude de trafics, l'objet de ce test est de réaliser l'évaluation socio-économique en application du scénario de croissance AME (avec mesures existantes) de la SNBC.

Les effets et indicateurs monétarisés associés sont alors les suivants.

**Tableau récapitulatif des effets monétarisés générés par le projet**  
**(Valeurs en M€ 2019)**  
**Année horizon 2029 (Mise en service) – Scénario AME**

Variation des effets monétarisés liés à la mise en service du projet	Valeurs VL	Valeurs PL	Autres	Total Général
<b>Usagers</b>	<b>7,32</b>	<b>4,43</b>	<b>0,00</b>	<b>11,75</b>
Gains/Pertes en temps de circulation	4,54	3,79		8,33
Frais de fonctionnement des véhicules	-0,33	0,64		0,31
Confort de conduite VL	3,11			3,11
Frais de Péage	0,00	0,00		0,00
<b>Puissance Publique</b>	<b>0,19</b>	<b>-0,32</b>	<b>0,00</b>	<b>-0,12</b>
TICPE	0,13	-0,20		-0,07
TVA usagers	0,06	-0,11		-0,05
<b>Concessionnaire</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Recettes de péage	0,00	0,00		0,00
<b>Tiers</b>	<b>-0,01</b>	<b>0,45</b>	<b>0,97</b>	<b>1,40</b>
Variation des effets liés à la sécurité			0,97	0,97
Variation des émissions en CO <sub>2</sub>	-0,09	0,22		0,13
Variation relative à la pollution atmosphérique	0,00	0,00		0,00
Variation des nuisances sonores	0,08	0,22		0,30
<b>Total Variation des effets monétarisés</b>	<b>7,50</b>	<b>4,56</b>	<b>0,97</b>	<b>13,03</b>

Du fait de l'application d'indicateurs de croissance plus élevés, le scénario AME tend à dégager des effets monétarisés supérieurs à ceux du AMS (13,03 M€ contre 12,65 dans le cadre du AMS) pour une mise en service à l'année horizon 2029. Ces derniers se font notamment ressentir sur les gains en temps de circulation et confort de conduite.

**Tableau récapitulatif des indicateurs monétarisés relatifs au  
projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières  
(Valeurs exprimées en M€ 2019 – Année horizon 2029)  
Situation projet en application du scénario AME**

<b>Indicateurs</b>	<b>Projet</b>
<b>Longueur</b>	<b>9,35 km</b>
<b>Coût investissement (COFP incluse) HT</b>	<b>135,1 M€</b>
<b>Coût investissement actualisé (2027) HT</b>	<b>129,3 M€</b>
<b>Effet monétarisé net</b>	13,03
<b>Somme effets monétarisés nets actualisés</b>	360,96
<b>VAN (actualisée en 2027)</b>	231,67
<b>VAN/€ investi</b>	1,79
<b>Date optimale de mise en service Taux de rentabilité immédiate (TI)</b>	Avant 2029 9,64%
<b>Taux de rentabilité interne (TRI)</b>	10,4%

Au regard de ses indicateurs socio-économiques monétarisés, le scénario AME tend à consolider l'utilité du projet pour la collectivité. La VAN demeure supérieure d'environ 45 M€ à celle estimée dans le cadre du scénario AMS et le taux de rentabilité interne (très largement supérieur au seuil des 4,5%) témoigne toujours de la robustesse du projet.

A ceci s'ajoute une date optimale de mise en service pouvant toujours se situer bien avant l'année 2029 (TI > 4,5%).

#### 2.4.6.2 Sensibilité au coût du projet

L'objet de cette approche est de mesurer la sensibilité du projet à un coût d'investissement pouvant se révéler plus élevé que prévu. A cet effet, la variation du coût a été prise à + 10%.

Les indicateurs socio-économiques associés sont alors les suivants.

**Tableau récapitulatif des indicateurs monétarisés relatifs au  
projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières  
(Valeurs exprimées en M€ 2019 – Année horizon 2029)**

**Situation projet en application du scénario AMS – Coût d'investissement + 10%**

Indicateurs	Projet
Longueur	9,35 km
Coût investissement (COFP incluse) HT	148,61 M€
Coût investissement actualisé (2027) HT	142,21 M€
Effet monétarisé net	12,66
Somme effets monétarisés nets actualisés	314,56
VAN (actualisée en 2027)	172,35
VAN/€ investi	1,21
Date optimale de mise en service Taux de rentabilité immédiate (TI)	Avant 2029 8,5%
Taux de rentabilité interne (TRI)	8,9%

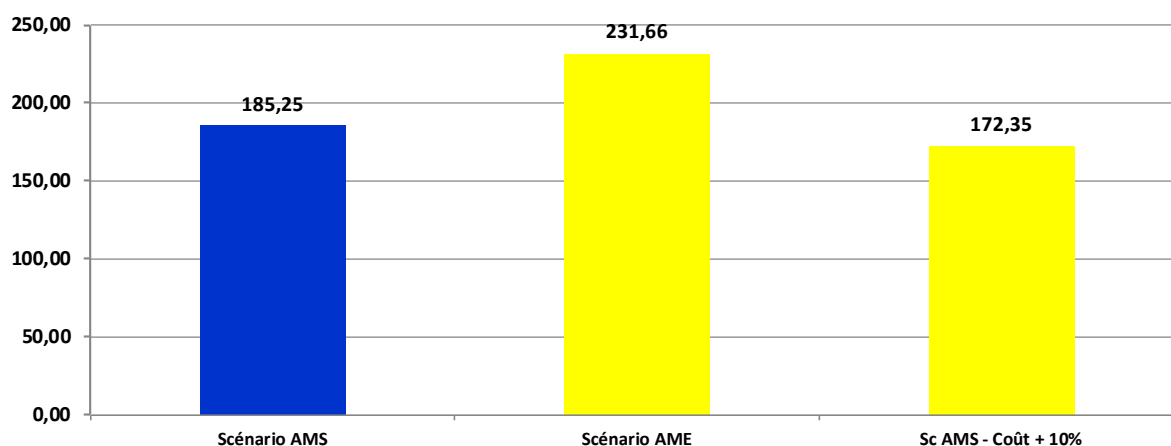
Par analogie avec les autres tests de sensibilité, les indicateurs technico-économiques avancés ci-dessus témoignent de la robustesse du projet (VAN positive,..) à des contraintes financières plus élevées.

### 2.4.6.3 Bilan des tests de sensibilité

L'objet de ce paragraphe est de dresser un bilan généralisé de la variation des principaux indicateurs monétarisés (VAN, VAN par € investi, TRI) aux diverses sensibilités retenues dans les tests.

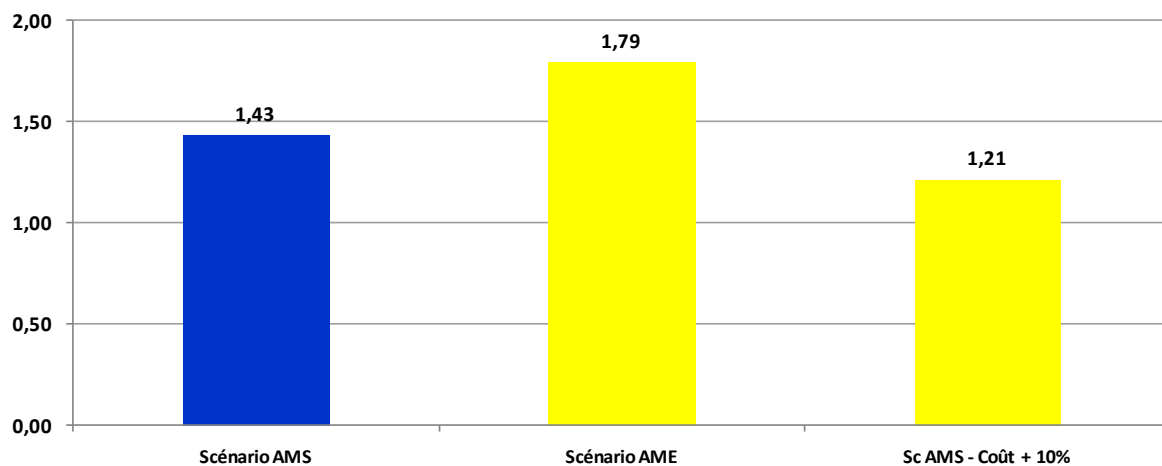
Ces éléments sont valorisés dans les graphes ci-dessous.

**Variation de la VAN suivant les divers tests de sensibilité  
(Valeurs en M€ 2019)**



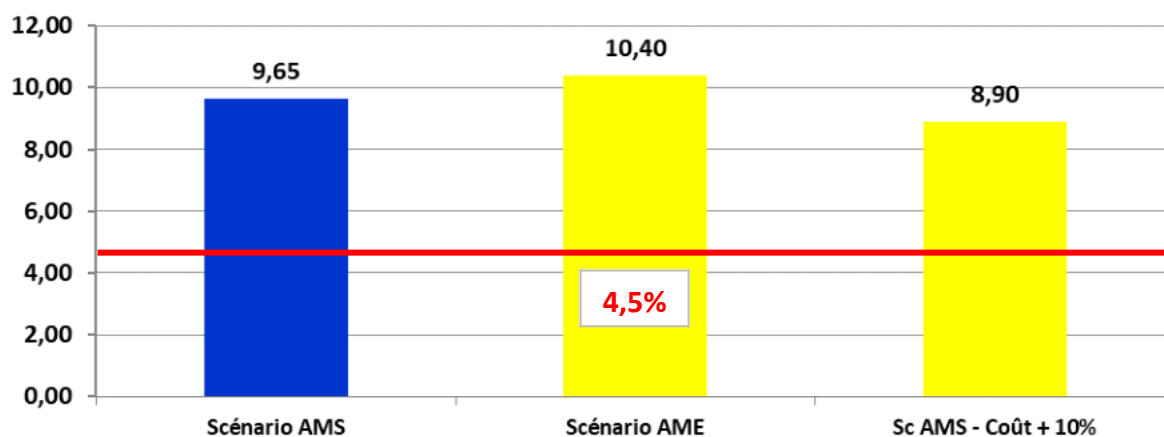
La VAN dégagée par le projet de liaison de la RN141 à 2x2 voies entre Chasseneuil et Roumazières demeure ainsi positive quel que soit les scénarii retenus dans les tests. A cet effet, c'est le scénario AME privilégiant la plus forte croissance en trafic qui pourrait se révéler le plus profitable (162,9 M€ 2019).

**Variation de la VAN par € investi suivant les différents tests de sensibilité  
(Valeurs en unité)**



Par analogie avec les observations faites dans le cadre de la VAN, c'est à nouveau le scénario AME qui tend à être le plus intéressant au regard de l'indicateur lié à la VAN par € investi du fait de sa meilleure VAN mise au préalable en évidence.

Variation du taux de rentabilité interne (TRI) suivant les différents tests de sensibilité  
(Valeurs en pourcentages)



Chaque scénario test présente un TRI supérieur au taux d'actualisation fixé à 4,5%, ce qui témoigne de la robustesse du projet face aux divers risques macroéconomiques. Le plus élevé privilégie à nouveau le scénario AME présentant les plus fortes croissances en trafics.

### **3. Partie 3 – Synthèse de l'évaluation :**

#### **3.1 Evaluation des atteintes des objectifs**

Au regard des résultats issus de l'analyse socio-économique, la mise à 2x2 voies de la RN141 entre Chasseneuil et Roumazières (linéaire de 9,35 km) devrait sans difficultés atteindre les objectifs majeurs tels que :

- Une amélioration significative des conditions de circulation au regard de la fluidité, sécurité routière et confort de conduite, ces éléments étant valorisés via les moindres accidents/victimes et indicateurs monétarisés leur étant associés.
- Une meilleure desserte des zones d'activités (industrielle/commerciale) situées le long de l'axe RN141 (RCEA) entre La Rochefoucault et St Junien qui sera de nature à favoriser leur développement de même que celui des pôles d'excellence leur étant associée (orientations du SRADDET).
- Une meilleure éclosion des programmes d'urbanisation (logements, consolidation des centres-bourgs,..) évoqués dans le cadre des documents d'urbanisme (divers PLU du secteur,..). Il en sera de même pour la lutte contre les déserts médicaux avancée dans le SRADDET.
- Une amélioration significative des niveaux de service offerts par l'itinéraire RCEA dont les flux internationaux associés (PL en particulier,..) disposeront d'un maillage quasi-continu à 2x2 voies entre la frontière franco-espagnole et l'autoroute A20. A ceci s'ajoute que la mise à 2x2 voies de la RN141 entre Angoulême et Limoges pourra servir d'itinéraire alternatif à la liaison ferroviaire désormais fermée depuis 2018.
- Une moindre exposition des populations locales aux divers polluants émis par les infrastructures nouvellement aménagées.
- Une élimination de 8 Points Noirs de Bruit (PNB) pour 8 habitations situées à proximité de la future ex-RN141.

#### **3.2 Synthèse des risques et incertitudes liés au projet**

Les évaluations socio-économiques établies suivant diverses sensibilités témoignent de la résistance du projet à toutes évolutions macro-économiques pouvant surgir (inflation, croissance des trafics, coût de construction,..) à moyen long terme. Cependant, le climat international actuel étroitement lié au sortir de la crise sanitaire (COVID), à la crise énergétique (Guerre en Ukraine,..), au dérèglement climatique ainsi qu'à l'inflation observée au cours de ces derniers mois (variant de 6 à 20% au sein de l'Union Européenne) nous invite à la prudence.