

## **NOTE AU BUREAU COMMUNAUTAIRE**

### **BUREAU COMMUNAUTAIRE**

Jeudi 8 septembre 2022

#### **NOTE n° 2 (2022-0110)**

Direction Générale Adjointe Transition écologique  
Direction Mobilités

**Objet : RN147 - Contournement routier de Mignaloux-Beauvoir**

PJ : RN147 Contournement de Mignaloux-Beauvoir - PJ n° 1

RN147 contournement de Mignaloux Beauvoir - PJ n° 2

RN147 Contournement de Mignaloux-Beauvoir - PJ n° 3

RN147 contournement de Mignaloux Beauvoir - PJ n° 4

Diaporama Point d'information, entrée sud-est de Poitiers

Validé par le Directeur/Directrice de la Direction Mobilités, Monsieur Laurent FONTENEAU, le 7 septembre 2022

Visé par le Directeur général adjoint, Monsieur Jérôme FREISSEIX, le 7 septembre 2022

Visé par le Directeur général des services, Monsieur Patrice GUYOT, le 8 septembre 2022

Validé par les élus, Madame Sylvie AUBERT, Monsieur Frankie ANGEBAULT, Gilles MORISSEAU, Jean-Louis FOURCAUD

#### **Contexte :**

La commune de Mignaloux-Beauvoir est traversée par la RN147 reliant Poitiers à Limoges et constituant un élément de la branche Nord-Ouest de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA), axe routier traversant la France d'Est en Ouest, des ports de l'Atlantique à l'Est du pays (voir pièce jointe n°1). Le trafic automobile traversant la commune est estimé à 17 300 véhicules jour dans les deux sens. L'axe subit des congestions ponctuelles aux heures de pointes et supporte un trafic Poids Lourds important (2 200 PL par jour dans les deux sens). Cette situation conduit à des nuisances significatives pour les riverains : pollution de l'air, insécurité, cadre de vie dégradé, pollution sonore. C'est dans ce contexte que l'Etat a proposé depuis les années 2000 des projets d'aménagement visant à décongestionner le bourg de Mignaloux-Beauvoir en déviant une partie du trafic.

A plusieurs reprises les aménagements proposés ont été repoussés dans le temps ou rejetés par les acteurs locaux. A la suite de la dernière concertation préalable volontaire engagée par l'Etat, en 2019, Grand Poitiers a décidé, en accord avec l'Etat, de porter la conduite d'une étude multimodale<sup>1</sup> visant à définir des scénarios d'aménagement valorisant d'autres modes de déplacement afin de diminuer le trafic automobile d'origine locale. L'étude conduite par le cabinet EGIS fournit un plan d'actions multimodal qui a été présenté le

---

<sup>1</sup> Cofinancée par l'Etat

30 juin 2022 au COPIL réunissant l'Etat, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Vienne, Grand Poitiers, les Communautés de communes concernées et la Commune de Mignaloux Beauvoir.

Ce plan d'action (voir pièce-jointe n°2) comporte notamment :

- La création d'un boulevard urbain dans le prolongement de l'Avenue Jacques Cœur dans le bourg de Mignaloux-Beauvoir
- La mise en place d'un bus à haut niveau de service
- Plusieurs aménagements cyclables
- Un renforcement des solutions ferrées
- Un renfort des services de transport en commun de Grand Poitiers et de la Région Nouvelle-Aquitaine

Ces solutions multimodales, au regard de la connaissance actuelle du trafic, doivent cependant être associées à un contournement notamment pour sortir les poids lourds du bourg de Mignaloux Beauvoir.

### **Sur la question des infrastructures routières**

Le secteur Est/Sud-Est du territoire de Grand Poitiers est concerné par deux projets d'infrastructures routières portés d'une part par l'Etat pour la Route Nationale 147 (RN147) et d'autre part par le Conseil départemental pour la route départementale 951 (RD951).

Bien que la maîtrise d'ouvrage de ces dossiers d'infrastructures soit assuré par d'autres, la Communauté urbaine se doit de faire valoir son intérêt pour ces aménagements, qui la concernent au premier chef et, ce faisant, de porter ses valeurs et ses objectifs que sont :

- La priorité donnée à la santé publique et la qualité de vie des populations en réduisant le nombre d'habitants exposés à la pollution sonore et atmosphérique liées au trafic automobile et poids lourd, ou en réduisant l'ampleur de ces nuisances,
- L'ambition de réduire l'impact des déplacements sur les populations riveraines, sur l'environnement et sur le climat en favorisant le report modal vers les modes actifs (marche à pied, vélo) et les transports en commun (routiers et ferroviaires),
- La nécessité de rechercher les solutions à moindre impact sur l'environnement, les paysages, les milieux naturels et la ressource en eau et sur l'agriculture en visant des infrastructures sobres sur le plan foncier,
- Le sérieux en matière de gestion des fonds publics en évitant les investissements surdimensionnés et en adaptant les équipements à la réalité des besoins actuels et futurs,
- L'attention portée à la réalisation des infrastructures pour que toutes les mesures soient prises pour protéger les populations impactées, l'environnement, les ressources naturelles et le patrimoine.

Sur le dossier du contournement de Mignaloux-Beauvoir, Grand Poitiers Communauté urbaine se doit de statuer rapidement sur l'itinéraire qu'elle privilégie afin de le porter à connaissance de l'Etat dans une triple perspective :

- Que la réalisation de cet aménagement routier soit intégrée dans le plan d'action multimodal qui vise à offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements locaux
- L'engagement immédiat des études nécessaires à la conception d'un contournement léger, à 2 voies et carrefours plans, seule solution à même de répondre aux objectifs de sobriété foncière, d'adaptation aux besoins et de limitation des coûts.
- L'inscription des crédits nécessaires aux études et à la réalisation de cet aménagement global dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) dont le volet mobilité doit être négocié dans les semaines à venir.

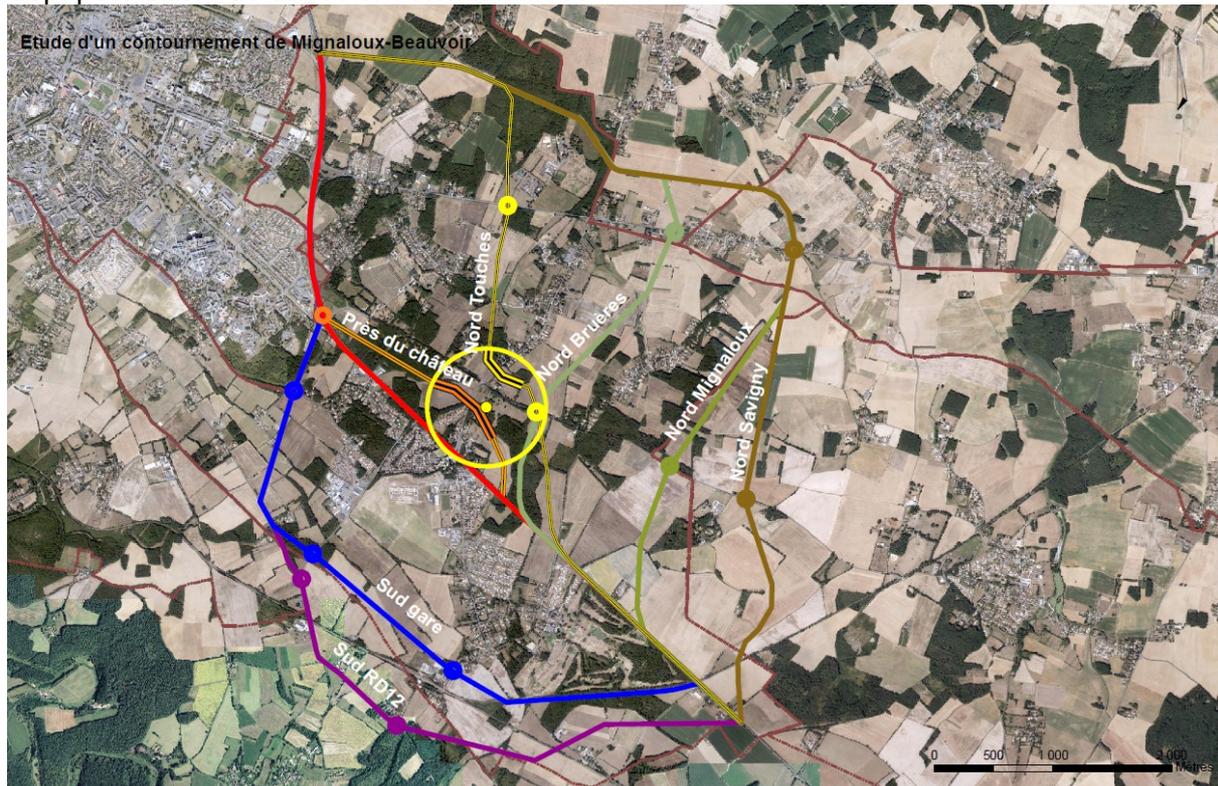
Par ailleurs Grand Poitiers prendra toute sa part dans la conduite de ce dossier pour veiller au respect de ses priorités, prendre en compte cet équipement dans ses documents de planification en cours de révision (Plan Local d'Urbanisme intercommunal ; Plan de Mobilité)

et accompagner le débat public avec les populations concernées et des associations locales.

## L'analyse multicritère des scénarios envisageables pour le contournement de Mignaloux-Beauvoir

Dans la suite logique du travail mené pour l'élaboration du Plan d'action Multimodal sur l'Entrée Sud Est de Poitiers, un travail d'analyse des différents scénarios envisageables a été engagé avec les Maires des quatre communes concernés et les Vice-Présidents Mobilités et Voirie pour examiner les différents scénarios d'itinéraire envisageables pour le contournement de Mignaloux et les comparer au travers d'une grille d'analyse multicritères. Aucune option n'emporte l'adhésion de tous, il est néanmoins proposé de retenir comme intention d'itinéraire celui qui présente le meilleur compromis au regard des objectifs précisés précédemment.

Sept possibilités de tracés ont été identifiées :



Il est à noter que tous les scénarios d'itinéraires envisagés l'ont été sur la base d'un aménagement léger c'est-à-dire avec un profil à 2 voies et avec carrefours en plan. Ces hypothèses, réalistes au vu du trafic envisagé sur ce contournement mais qu'il faudra confirmer par des études de circulation et de dimensionnement, divergent fortement de celles faites par l'Etat qui, jusqu'à présent, propose une 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés dont l'impact environnemental est nettement supérieur.

Le tracé « Sud RD12 » a été écarté de la réflexion car il impacte la commune de Nouaillé-Maupertuis et la Communauté de Communes des Vallées du Clain, complexifiant d'autant le dossier.

L'analyse multicritères a été menée dans un premier temps sur les quatre scénarios Sud Gare, Nord Savigny, Nord Mignaloux et Nord Bruères. Les scénarios Nord Vallées de Touches et Près du Château ont été réintroduits dans un second temps dans la grille d'analyse multicritère.

Les tracés envisagés sont décrits ci-après d'Est en Ouest :

Sud gare      Avant de franchir le passage à niveau sur la RN147, le tracé s'oriente vers la gauche le long de la ligne de chemin de fer pour ne faire qu'une trouée

	unique pour les deux infrastructures et rejoint la gare de Nouaillé – Mignaloux où un giratoire permettrait la connexion avec la gare. Il file ensuite couper la RD12 pour s’y connecter ainsi qu’à la RD12c. Par un troisième giratoire, il se connecte à la rue de la Gibauderie avant de rejoindre la LNE (Liaison Nord-Est). A l’emplacement du giratoire dit « du CHU », le franchissement pourrait se faire par un passage supérieur pour dissocier les flux du quotidien et la ligne du BHNS des flux de transit.
Nord Savigny	Le tracé se débranche de l’actuelle RN147 vers la droite pour remonter au nord, croiser la RD89 puis croiser la RD951 à l’est de Banlègre par un carrefour giratoire permettant les connexions. Il continue un peu vers le nord pour s’éloigner des habitations puis bifurque vers l’ouest, pour rejoindre la LNE au niveau de la Pénétrante où les connexions devraient être permises dans tous les sens.
Nord Mignaloux	Le tracé diffère du précédent en ce qu’il s’éloigne le plus possible de Savigny, sur la limite communale avec Mignaloux, sans toutefois trop se rapprocher des habitations de la Route des Bruères. A partir de l’intersection avec la RD951, le tracé est identique à « Nord Savigny ».
Nord Bruères	Ce tracé reste plus longtemps sur l’actuelle RN147 avant de bifurquer vers le nord croiser la RD89 puis remonter entre la Route des Bruères et la Route de la Vallée des Touches jusqu’à la RD951, qu’il intercepte entre Vallée des Touches et Banlègre. Il rejoint ensuite la LNE à la Pénétrante par les mêmes tracés que « Nord Savigny » et « Nord Mignaloux ».
Nord Vallée des Touches	Ce tracé reste également plus longtemps sur la RN147 avant de bifurquer vers le nord, croiser la RD89 puis filer vers l’ouest de la rue de la Vallée des Touches et remonter par la suite vers la RD 951, puis la LNE en connexion avec la pénétrante. Au droit du château de la Cigogne et des habitations de la rue de la vallée des touches, la voie devrait être décaissée pour limiter les nuisances sonores.
Centre Près du Château	Ce tracé ne se dévie de la RN147 qu’aux abords du bourg de Mignaloux pour rejoindre, via le sud de la route des Sachères (RD89) l’actuelle LNE aux abords du rond-point du CHU.

La grille d’analyse du parcours actuel et des 6 tracés envisagés est présentée en pièce jointe n°3.

Les données chiffrées prises en compte dans ce tableau reposent sur des estimations sommaires qui ne peuvent être prises comme des valeurs exactes mais qui, reposant sur les mêmes modes de calculs, permettent de comparer les scénarios entre eux. Pour les coûts, les estimations ont été faites sur la base de ratio avec des coûts 2020.

Les critères retenus pour la comparaison des scénarios entre eux sont ceux permettant une évaluation quantitative, ils ont été classés en trois grandes catégories :

- Population (nombre d’habitants impactés pondéré par le niveau de trafic et nombre de maison à démolir)
- Environnement et agriculture (nombre d’hectares de terres agricoles et d’hectares de bois prélevés)
- Coût

En ce qui concerne le critère « population impactée », il s’agit du nombre d’habitants situés dans les 250 mètres de part et d’autre du tracé pondéré par le trafic estimé sur l’axe. Ce trafic est calculé en Unité de Véhicule Particulier (UVP) pour prendre en compte l’impact plus important des Poids lourds (1 VL = 1 UVP ; 1 PL = 2 UVP). L’estimation des habitants x UVP/1000 prend en compte l’ensemble de la population impactée :

- d’une part, les habitants qui voient leurs nuisances réduites du fait de la réduction du trafic sur l’itinéraire actuel
- d’autre part, les habitants nouvellement impactés car situés à proximité du contournement.

Ainsi sur le tracé actuel et les six scénarios étudiés, le critère habitants x UVP/1000 donne les résultats suivants :

Parcours actuel	Sud gare	Nord Savigny	Nord Mignaloux	Nord Bruères	Nord Vallée des Touches	Près du château
35 143	29 586	23 951	23 963	25 648	24 465	31 024

Ces résultats montrent que, quel que soit le scénario retenu, la population pondérée par le niveau d'impact est inférieure à la situation actuelle.

Pour faciliter les comparaisons entre scénarios, chaque critère chiffré a été noté selon la même méthode que celle employée pour la notation des prix des offres dans le rapport de CAO/CLODAC.

Les trois familles de critères ont été pondérées de la manière suivante :

- Population impactée : facteur 10 [habitantxUVP : 9 ; maison à démolir : 1]
- Environnement – agriculture : facteur 10 [surface agricole prélevée : 5 ; surface boisée prélevée : 5]
- Coût : 7

Cependant, conformément à l'approche multimodale souhaitée par la Communauté urbaine, il a été souhaité que la plus ou moins grande contribution de l'infrastructure au report modal sur les modes de déplacement alternatifs et à la multimodalité, soit évaluée et prise en compte.

Le résultat de ce travail de pondération donne les résultats suivants (le tableau complet est présenté en pièce jointe n°4) :

	Sud gare	Nord Savigny	Nord Mignaloux	Nord Bruères	Nord Vallée des Touches	Près du château
<b>NOTE GLOBALE</b>	187,9	203,5	196,5	165,8	201,2	236,1
<b>CLASSEMENT</b>	5	2	4	6	3	1

La note globale attribuée à un tracé est donc la somme des produits de la pondération du critère par la note du tracé pour ce critère.

L'analyse multicritères et les échanges au sein du groupe de travail ne suffisent pas à dégager significativement le tracé le moins impactant.

### **Proposition d'intention d'itinéraire par les Vice-Présidents Mobilités et Voirie**

À la suite des travaux du groupe de travail, les Vice-Présidents font une proposition intégrant l'analyse multicritère mais intégrant également la contribution du contournement au report modal et aux modifications de pratiques de déplacement par les habitants du secteur.

L'analyse contribue à ne pas retenir le tracé Sud :

- d'une part parce qu'il maintient le même niveau de trafic sur la LNE et donc de nuisances pour les riverains,
- d'autre part parce que l'insertion d'une branche sud dans le carrefour RN147 X Jacques Cœur x LNE pèsera fortement sur la fluidité d'un carrefour à feux tel qu'imaginé dans l'étude multimodale ce qui pénalisera fortement le BHNS et les cyclistes. Le passage en dénivelé (inférieur ou supérieur) engendrera la création d'un

échangeur complexe et difficile à insérer.

- Enfin, La création d'une liaison routière rapide vers le secteur CHU- Campus ainsi que vers le secteur Gibauderie par connexion avec la RD12, renforcera l'attractivité de l'automobile notamment pour les habitants du quartier des Magnals, mesure défavorable au recours au transport en commun (BHNS) ou au vélo.
- Par ailleurs, contrairement aux tracés Sud, les tracés Nord, en limitant le trafic sur la RD951, offrent :
  - une liaison directe et rapide vers la pénétrante qui sera favorable à la rapidité des transports en commun renforçant ainsi l'attractivité de la nouvelle ligne 33 express (Poitiers- Chauvigny) et de la ligne régionale (Châteauroux – Poitiers)
  - la possibilité de la réaménager en y intégrant les modes doux

Le tracé « Près du Château », bien que le plus court n'est pas retenu :

- d'une part, parce que le nombre de nouveaux habitants impactés est important (125)
- d'autre part, en raison de sa grande proximité avec le « Château de la Cigogne » dont les façades et toitures du logis et les communs sont inscrits à l'inventaire des Monuments Historiques (arrêté du 26 mai 1986). Les contraintes en matière d'insertion du fait de la proximité des habitations font que l'infrastructure routière passerait à moins de 100 mètres du château et dans son parc. La protection Monuments Historiques n'interdit pas ce type d'aménagement sous réserve de prouver qu'aucune autre alternative économiquement, socialement et environnementalement acceptable n'est possible
- Enfin, pour les automobilistes à destination du CHU, du Campus ou du Centre-ville ce contournement constitue une alternative efficace et rapide en automobile. Ce tracé qui facilite l'automobile sur un tracé parallèle au boulevard urbain ne facilite donc pas le report modal vers le bus et le vélo.

Sur les trois tracés Nord restant, **les vice-Présidents proposent de retenir le tracé « Nord Vallée des Touches »**

- D'une part, parce que c'est celui qui a le moins d'impact en termes de nouvelle population impactée
- D'autre part, parce que c'est le plus court des scénarios Nord (7,9 km) et qu'il impacte moins les terres agricoles, en n'empiétant pas sur la plaine située à la croisée des quatre communes.
- En matière de proximité avec le Château de la Cigogne, l'infrastructure serait située à environ 200 m de l'autre côté de la route des Sachères et devrait être encaissée sur cette section.

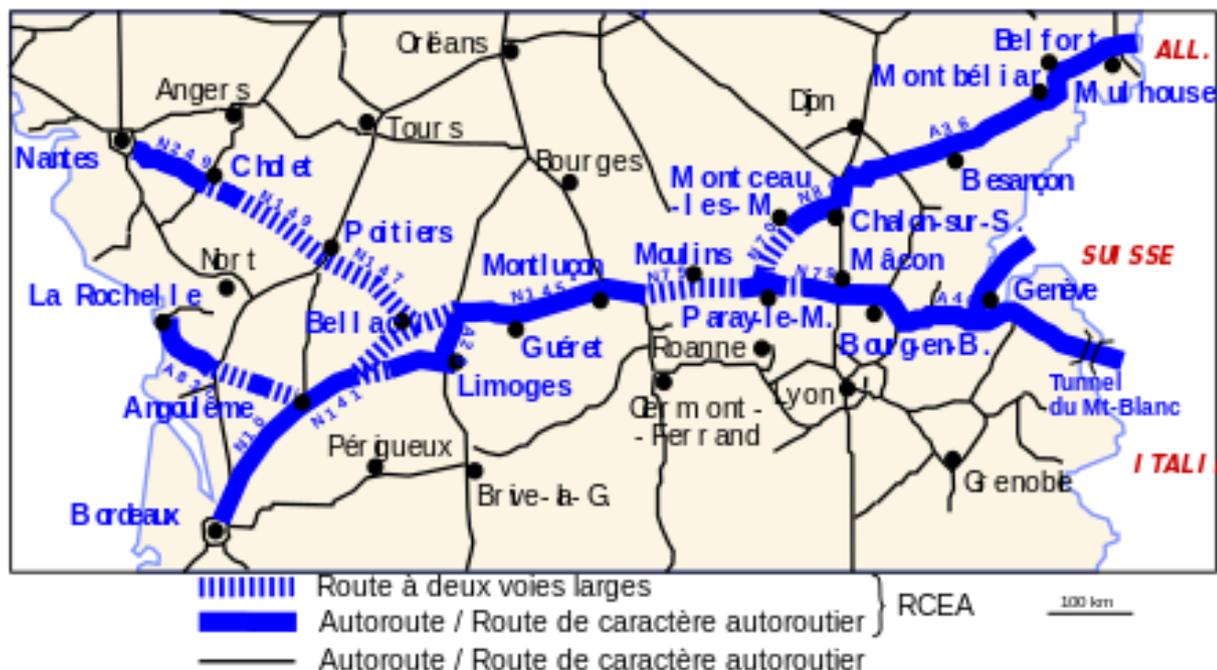
### **Suite à donner**

Si cette proposition est validée, Grand Poitiers fera connaître à l'Etat sa position, en demandant :

- Que le contournement de Mignaloux-Beauvoir et le plan d'actions multimodal de l'entrée Sud Est de Poitiers (et notamment le boulevard urbain) soient inscrits au Prochain CPER
- Que les études pour sa conception et sa réalisation soient engagées immédiatement
- Que des conditions de mise en œuvre, des mesures de protection et de compensation de haut niveau soient envisagées (décaissement de la chaussée et/ou murs anti-bruit végétalisés ou merlons ; plantation d'arbres ; protection du milieu naturel et de la ressource en eau en isolant la zone de chaussée (récupération des eaux de ruissellement) ; réorganisation foncière permettant de préserver l'outil de travail des agriculteurs).

## La déviation de Mignaloux-Beauvoir, un élément de la Route Centre-Europe Atlantique

En 1954, l'État dessine la Route Centre-Europe Atlantique (RCEA), axe routier de 1 000 km traversant la France d'est en ouest, reliant la façade atlantique et notamment ses trois ports en eau profonde (Nantes / Saint-Nazaire, La Rochelle / La Pallice, Bordeaux / Le Verdon) à l'Est de la France et à l'Europe centrale *via* l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. L'itinéraire Nantes – Poitiers – Limoges en est la branche nord-ouest.



Dans le cadre de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) approuvé en 2002, le Ministre de l'Équipement arrête en 2006, après une première concertation publique, le choix d'une variante préférentielle pour l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers sur la Route Nationale 147 par une déviation au Nord de la commune de Mignaloux-Beauvoir. Compte tenu de la difficulté à faire consensus et de la concurrence avec d'autres projets routiers en Poitou-Charentes, l'opération n'est pas retenue au programme de modernisation des itinéraires routiers 2009-2014.

En 2015, cette opération est à nouveau inscrite au Contrat de Plan État-Région. Les études d'aménagement conduisent l'État à proposer six scénarios d'aménagement en 2x2 voies et carrefours dénivelés qui font l'objet d'une concertation préalable volontaire en mars-avril 2019. Au cours de cette concertation, de très nombreux acteurs locaux, élus et collectivités expriment d'importantes réserves sur les scénarios présentés, notamment au motif que les hypothèses de report modal sont trop faibles, faute d'avoir étudié les possibilités liées aux mobilités alternatives.

## Pièce jointe n°2

### Plan d'action multimodal sur le quadrant sud-est de Poitiers

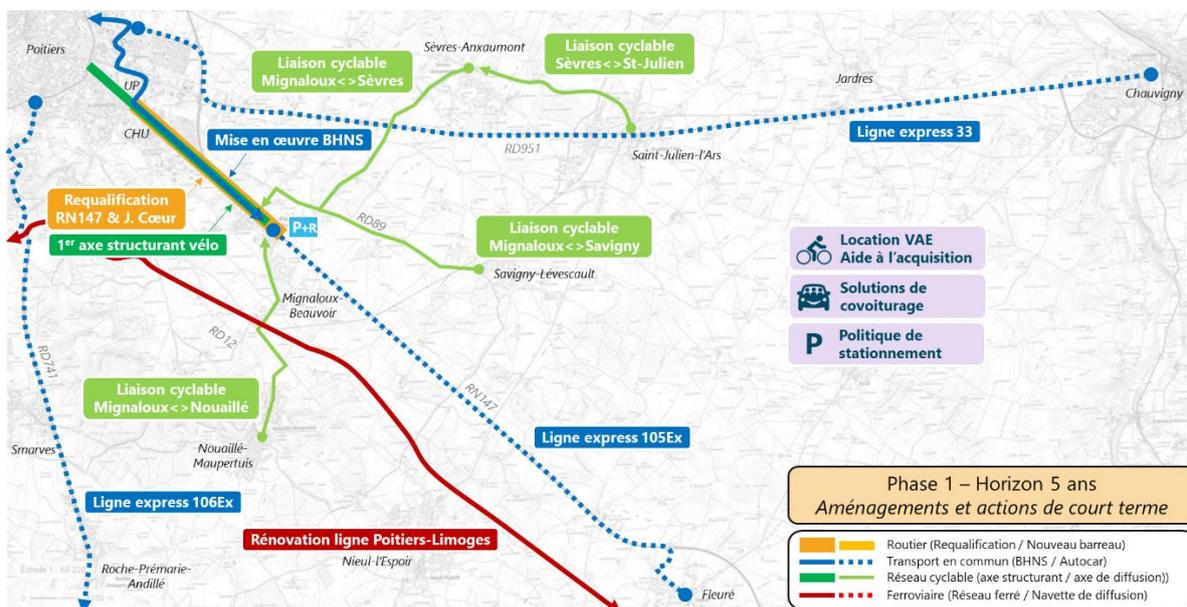
Suite à la concertation préalable volontaire menée au printemps 2019, en accord avec l'État, Grand Poitiers a décidé de porter la conduite d'une étude multimodale visant à définir des scénarios alternatifs valorisant d'autres modes de déplacement afin de diminuer le trafic automobile, en reportant les mobilités sur d'autres modes mais pas d'autres axes.

Cette étude a permis d'une part d'identifier et de décrire les solutions envisageables et d'autre part d'évaluer leurs potentiels de transfert modal pour permettre une nouvelle estimation des trafics routiers à terme sur la RN147.

Elle a également permis d'apprécier l'intérêt d'aménagements favorables aux transports en commun et modes actifs le long de la RN147. Les possibilités d'intégration des aménagements identifiés dans ce cadre devraient être prises en compte dans la suite de l'étude d'aménagement de la RN147.

Le comité de pilotage du 30 juin 2022 a validé le plan d'actions proposé dans l'étude. Le principe retenu est l'engagement immédiat de l'ensemble des actions qui du fait de leur complexité technique ou administrative trouveront leur finalisation à des horizons temporels différents : court terme (5 ans), moyen terme (10 ans) et long terme.

#### Opérations réalisables à court terme :



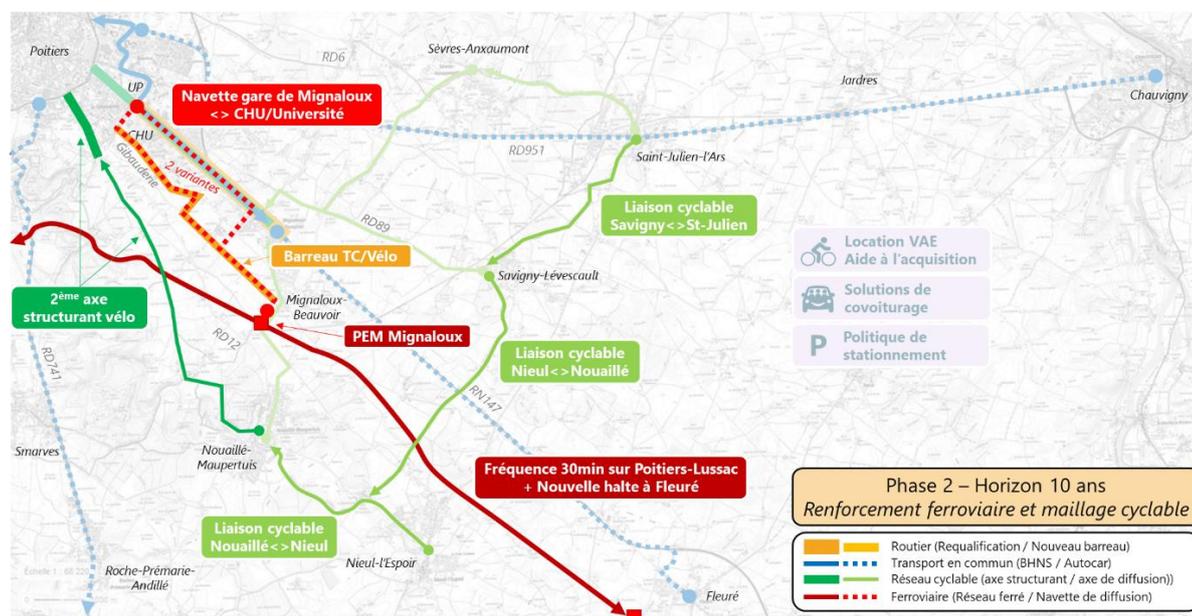
L'élément clé, préalable à tous les autres aménagements, est la transformation de la RN 147 et de l'avenue Jacques Cœur en boulevard urbain, support d'un Bus à Haut Niveau de Service, d'une piste cyclable large et bidirectionnelle et de trottoirs. Cet aménagement créera ainsi un espace de circulation apaisée où les différents usagers trouveront leur place sans se mettre en danger. C'est un premier signe fort qui sera envoyé aux riverains et à tous les usagers du quotidien en provenance des communes voisines. Certes, les poids lourds continueront dans un premier temps à traverser Mignaloux-Beauvoir, dans l'attente d'un contournement, mais on ne peut pas attendre la réalisation de ce dernier pour engager des actions en faveur du vélo et des transports en commun.

Cet aménagement offre un fort potentiel de report modal de la voiture vers les transports en commun mais aussi vers les modes actifs car il crée un premier axe structurant pour le vélo.

Cette réalisation importante sur le territoire de Grand Poitiers devra être complétée par d'autres aménagements à réaliser et d'autres actions à engager par et/ou avec les autres collectivités partenaires qui étaient aux côtés de Grand Poitiers et de l'Etat :

- réalisation de plusieurs liaisons cyclables intercommunales orientées certes pour les trajets domicile-travail du quotidien mais aussi pour une pratique de loisir
- amélioration des dessertes en cars express avec Vitalis et la Région
- rénovation de la ligne TER Poitiers-Limoges engagée dès 2022 par la Région
- location ou aide à l'acquisition de Vélos à Assistance Electrique (VAE)
- promotion du covoiturage
- maîtrise du stationnement sur les principaux pôles générateurs de déplacement

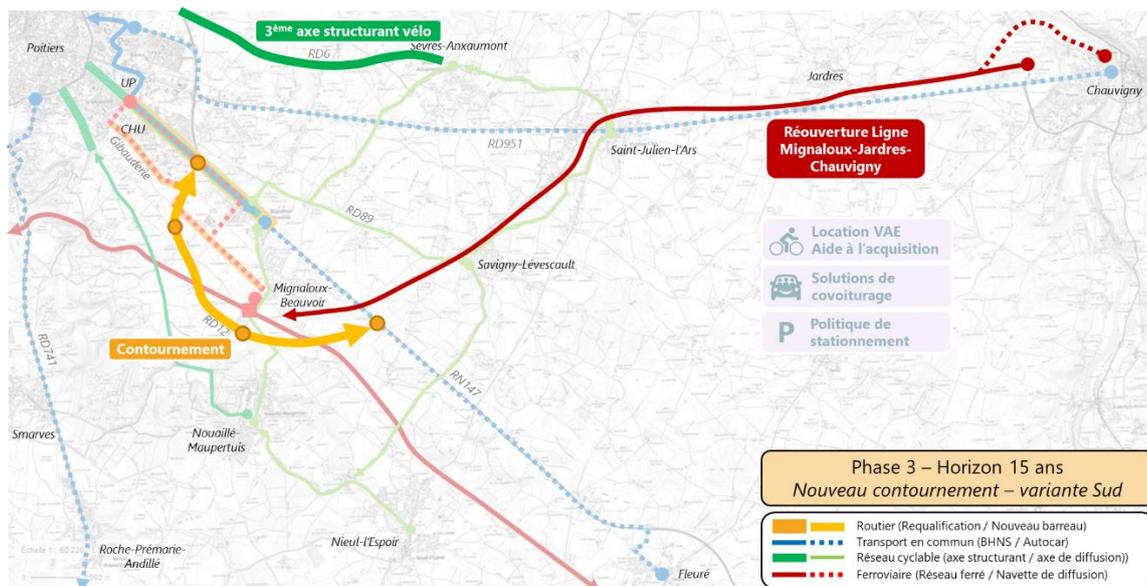
### Opérations réalisables à moyen terme :



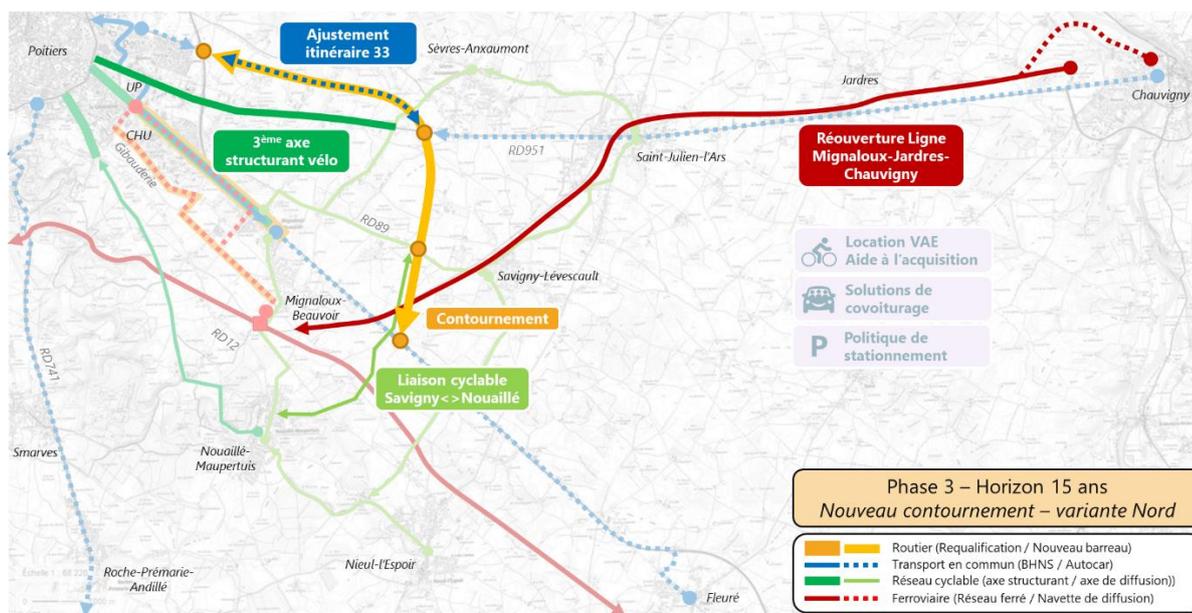
Ces opérations sont essentiellement centrées sur l'amélioration de l'offre ferroviaire avec :

- l'amélioration des fréquences des TER sur l'axe Poitiers-Lussac
- la réouverture d'une halte ferroviaire à Fleuré
- la transformation de la gare de Mignaloux – Nouaillé en Pôle d'Echange Multimodal (PEM) avec création d'une navette avec liaison directe (à créer) entre la gare et les principaux pôles d'emplois que sont le CHU et l'Université.

## Opérations réalisables à plus long terme :



Ou



Les représentations des tracés du contournement ne figurent pas des hypothèses de tracés mais illustrent les deux grandes options de scénarios Nord ou Sud.

Deux réalisations structurantes pourront être mises en œuvre à long terme, à condition que les phases d'études soient engagées rapidement :

- le traitement de la ligne ferroviaire de fret existante Mignaloux-Jardres et la création d'une nouvelle ligne entre Jardres et Chauvigny pour transporter des voyageurs avec un mode de type train-léger
- la réalisation d'un contournement routier de Mignaloux-Beauvoir notamment pour dévier le trafic de transit des poids lourds.

Critère	Parcours actuel	Sud gare	Nord Savigny	Nord Mignaloux	Nord Bruères	Nord Vallée des Touches	Près du château	Commentaires
<b>Population (données INSEE 2015)</b>								
Nombre de personnes impactées à 50m	21	2	-	11	19	12	9	
Nombre de personnes impactées à 100m	253	130	8	15	50	38	22	
<b>Nombre de personnes impactées à 250m</b>	<b>1 393</b>	<b>740</b>	<b>145</b>	<b>142</b>	<b>323</b>	<b>184</b>	<b>881</b>	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure : 250m pour une infra classée en catégorie 2
<i>dont section pénétrante - rond-point CHU</i>	<i>646</i>	<i>646</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>646</i>	
<i>dont section rond-point CHU - passage à niveau</i>	<i>747</i>		<i>17</i>	<i>17</i>	<i>76</i>	<i>76</i>	<i>110</i>	
<i>dont section nouvelle</i>		<i>94</i>	<i>68</i>	<i>65</i>	<i>187</i>	<i>48</i>	<i>125</i>	
<b>Population impactée fonction du trafic (x UVP/1 000)</b>	<b>35 143</b>	<b>29 586</b>	<b>23 951</b>	<b>23 963</b>	<b>25 648</b>	<b>24 465</b>	<b>31 024</b>	
<b>Nombre de maisons à démolir</b>		<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Bâtiments</b>								
Nombre de bâtiments impactés à 50m	54	32	-	24	26	23	18	
Nombre de bâtiments impactés à 100m	180	105	11	30	56	47	34	
Nombre de bâtiments impactés à 250m	720	452	120	139	213	162	489	
<i>dont section pénétrante - rond-point CHU</i>	<i>338</i>	<i>338</i>					<i>338</i>	Protection phonique par merlons
<i>dont section rond-point CHU - passage à niveau</i>	<i>382</i>		<i>9</i>	<i>28</i>	<i>59</i>	<i>59</i>	<i>59</i>	
<i>dont section nouvelle</i>		<i>114</i>	<i>111</i>	<i>111</i>	<i>154</i>	<i>103</i>	<i>92</i>	
<b>Habitations</b>								
Nombre d'habitations impactées à 50m	27	11	-	6	8	8	8	
Nombre d'habitations impactées à 100m	113	64	3	9	61	17	16	
Nombre d'habitations impactées à 250m	588	327	68	72	117	91	386	
<i>dont section pénétrante - rond-point CHU</i>	<i>282</i>	<i>282</i>					<i>282</i>	
<i>dont section rond-point CHU - passage à niveau</i>	<i>306</i>		<i>5</i>	<i>9</i>	<i>29</i>	<i>29</i>	<i>50</i>	
<i>dont section nouvelle</i>		<i>45</i>	<i>63</i>	<i>63</i>	<i>88</i>	<i>62</i>	<i>54</i>	

Critère	Parcours actuel	Sud gare	Nord Savigny	Nord Mignaloux	Nord Bruères	Nord Vallée des Touches	Près du château	Commentaires
Nb ha terres agricoles prélevées		12,5 ha	25,0 ha	24,5 ha	20,5 ha	16,1 ha	5,6 ha	Emprise "forfaitaire" de 25m ou 40m si enfouissement de la chaussée et 1ha pour un giratoire
Nb ha bois prélevés		2,3 ha	1,7 ha	1,9 ha	3,4 ha	2,0 ha	2,3 ha	
Impact environnemental géologie - hydraulique - risques naturels			Périmètre de protection de captage Sarzec Vallée sèche				Vallée sèche	
Impact environnemental faune - flore - Natura 2000 - zones humides			Trame verte Ouest Savigny				Bois classé	
Patrimoine - archéologie			Bois classés					
			Zone de présomption archéologique				Château, église	
Coût de réalisation		39 M€	52 M€	53 M€	50 M€	50 M€	32 M€	Section courante : 4M€/km, 2M€/km si réutilisation 8M€ si enfouissement Rond-points : 2M€ Raccordements d'extrémité : 6M€ pénétrante, 3M€ vers PN. Ouvrage rd-pt CHU 8M€, autres OA 4M€
Kilométrage PN RN147 - Rd-point CHU	4,9 km	6,5 km	11,2 km	11,7 km	11,4 km	10,2 km	5,1 km	
Kilométrage PN RN147 - pénétrante	7,2 km	8,7 km	8,9 km	9,4 km	9,1 km	7,9 km	7,4 km	
Kilométrage de voie existante réutilisée		1,8 km		0,6 km	1,3 km	2,3 km	2,8 km	
Temps de trajet PN RN147 - Rd-point CHU	5mn 00s si bd urbain à 30 km/h 07mn 20s	6mn 00s	9mn 00s	9mn 20s	9mn 00s	7mn 20s	3mn 30s	
Temps de trajet PN RN147 - pénétrante	6mn 30s si bd urbain à 30 km/h 08mn 50s	7mn 30s	7mn 30s	7mn 50s	7mn 30s	5mn 50s	5mn 10s	
Possibilité de réaliser des protections sonores ou "d'enfouir" la chaussée								
Aspects connexes au projet		Imposera une réorganisation du réseau viaire local entre nationale, départementale et	Sur 4 km de la RD 951 : 413 bâtiments 282 habitations 548 personnes soulagé(s) d'une partie du trafic		Sur 3,3 km de la RD 951 : 274 bâtiments 210 habitations 380 personnes	Sur 1,6 km de la RD 951 : 194 bâtiments 163 habitations 302 personnes		
Commentaires			Possibilité de créer une ceinture verte de 60ha de boisement					
			Une zone de 900m pourrait être dénivelée pour diminuer la nuisance et passer sous le chemin des Chirons des 3 fusées		700m à déniveler pour passer sous la route de la Vallée des Touches	700m à déniveler pour passer sous la route du château		

## Contournement de Mignaloux-Beauvoir - Notation et pondération des critères

07/09/2022

Critère	Pondération	Sud gare	Nord Savigny	Nord Mignaloux	Nord Bruères	Nord Vallée des Touches	Près du château
<b>Population</b>							
* Population	9	8,10	10,00	10,00	9,34	9,79	7,72
* Maisons à démolir	1	0,00	10,00	10,00	0,00	10,00	10,00
<b>Sous-total</b>	<b>10</b>	<b>72,86</b>	<b>100,00</b>	<b>99,96</b>	<b>84,05</b>	<b>98,11</b>	<b>79,48</b>
<b>Environnement</b>							
Impact environnemental							
* Surfaces impactées	5	4,4	2,2	2,3	2,7	3,5	10,0
* Bois	5	7,3	10,0	8,7	4,9	8,3	7,3
Patrimoine							
<b>Sous-total</b>	<b>10</b>	<b>58,9</b>	<b>61,1</b>	<b>54,8</b>	<b>37,8</b>	<b>58,5</b>	<b>86,7</b>
<b>Budget</b>							
* Coût	7	8,0	6,1	6,0	6,3	6,4	10,0
<b>Sous total</b>		<b>56,1</b>	<b>42,4</b>	<b>41,7</b>	<b>43,9</b>	<b>44,6</b>	<b>70,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>						
<b>NOTE GLOBALE</b>		<b>187,9</b>	<b>203,5</b>	<b>196,5</b>	<b>165,8</b>	<b>201,2</b>	<b>236,1</b>
<b>CLASSEMENT</b>		<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

- **Point d'information, Entrée Sud-Est de Poitiers**



**GRAND POITIERS**

communauté urbaine

- Le bourg de la Commune de Mignaloux est traversé par la RN147 reliant Poitiers à Limoges.

- L'Etat propose depuis les années 2000 des aménagements plusieurs fois

Eléments de diagnostic :

- 17 300 véhicules jour (2 sens)
- Congestions ponctuelles aux heures de pointe
- Trafic poids lourds important, 2 200 PL/J (2 sens)
- Nuisances importantes = pollution de l'air, pollution sonore, insécurité, cadre de vie dégradé

Plan d'action multimodal :

- Création d'un boulevard urbain dans le prolongement de l'avenue Jacques Coeur dans le bourg de Mignaloux-Beauvoir (horizon 5 ans)
- Mise en place d'un BHNS (horizon 5 ans)
- Renforcement des solutions ferrées (horizon 10-15 ans)
- Aménagements cyclables (horizon 5-10 ans)
- Renfort des services de transport en commun (horizon 5-10 ans)
- Le contournement du bourg de Mignaloux Beauvoir (horizon 15 ans)

**rejetés par les acteurs locaux. En 2019 Grand Poitiers a commandé une étude multimodale dont les conclusions ont été rendues en 2022.**



Intégrer le projet de contournement dans le plan d'action multimodal

Obtenir de l'Etat l'intégration de l'aménagement global dans le cadre du CPER mobilité dont les négociations s'ouvriront à l'automne

Permettre de financer des études complémentaires nécessaires à la conception d'un contournement léger (2x1 voie)

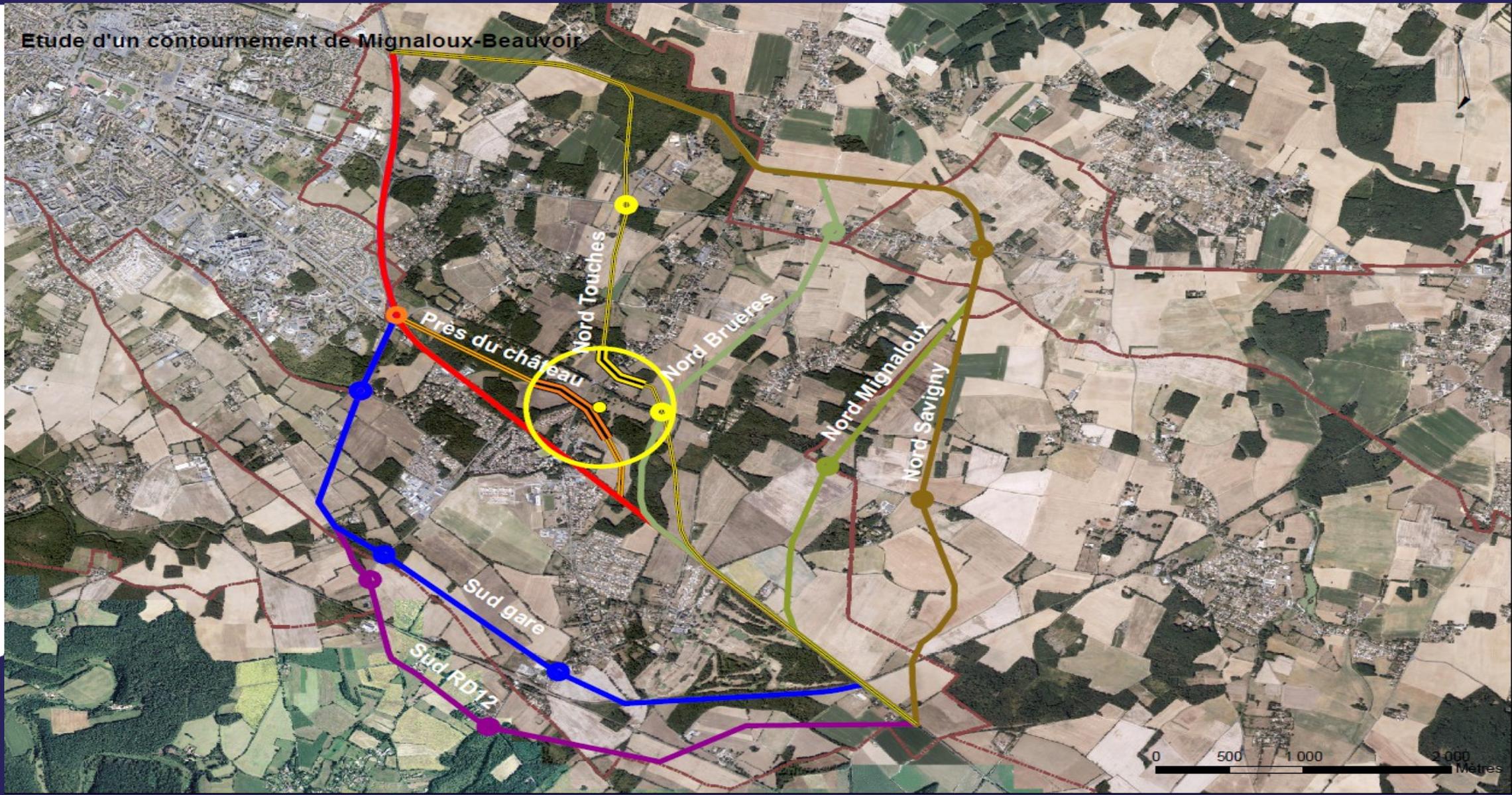
Garder la main pour ne pas laisser l'Etat imposer une solution plus consommatrice de foncier



- Démarche conduite par les VP voirie et mobilités
- Avec les maires des communes concernées: Mignaloux-Beauvoir, Saint Julien l'Ars, Savigny l'Evescault, Sèvres Anxaumont
- Analyse multicritère de 7 scénarios envisagés portant sur les populations impactées, les consommations de terres et de bois, le coût, le kilométrage, bâtiments... afin d'objectiver
- Aucun consensus n'a pu être dégagé



# Etude d'un contournement de Mignaloux-Beauvoir



- Définition commune de critères prioritaires:
  - La santé des personnes, avec comme indicateur le nombre de personnes impactées à 250m par les tracés
  - L'impact sur l'environnement, avec comme indicateur le nombre d'hectares de bois et terres agricoles impactés
  - Les éléments financiers avec les coûts estimatifs de réalisation
- Les 3 familles de critères ont été pondérées pour refléter les priorités



Critère	Pondération	Sud gare	Nord Savigny	Nord Mignaloux	Nord Bruères	Nord Vallée des Touches	Près du château
<b>Population</b>							
* Population	9	8,10	10,00	10,00	9,34	9,79	7,72
* Maisons à démolir	1	0,00	10,00	10,00	0,00	10,00	10,00
<b>Sous-total</b>	<b>10</b>	<b>72,86</b>	<b>100,00</b>	<b>99,96</b>	<b>84,05</b>	<b>98,11</b>	<b>79,48</b>
<b>Environnement</b>							
Impact environnemental							
* Surfaces impactées	5	4,4	2,2	2,3	2,7	3,5	10,0
* Bois	5	7,3	10,0	8,7	4,9	8,3	7,3
Patrimoine							
<b>Sous-total</b>	<b>10</b>	<b>58,9</b>	<b>61,1</b>	<b>54,8</b>	<b>37,8</b>	<b>58,5</b>	<b>86,7</b>
<b>Budget</b>							
* Coût	7	8,0	6,1	6,0	6,3	6,4	10,0
<b>Sous total</b>		<b>56,1</b>	<b>42,4</b>	<b>41,7</b>	<b>43,9</b>	<b>44,6</b>	<b>70,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>						
<b>NOTE GLOBALE</b>		<b>187,9</b>	<b>203,5</b>	<b>196,5</b>	<b>165,8</b>	<b>201,2</b>	<b>236,1</b>
<b>CLASSEMENT</b>		<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

- Le scénario dit « **Sud RD12** » a été écarté car empiétait sur la Communauté de Commune de la Vallée du Clain, rendant plus complexe encore la réalisation
- Le scénario dit « **près du Château** » a pour principal inconvénient d'entrer dans le périmètre du château de la cigogne classé aux Monuments Historiques + fort impact pour les populations + ne favorise pas report modal



- Le tracé **Sud Gare**, classé 5ème a plusieurs inconvénients:
  - Maintient niveau de trafic actuel sur la LNE
  - Complique la réalisation du boulevard urbain et du BHNS
- Les tracés Nord sont mieux classés grâce notamment à un impact moins important sur les populations. De plus ils offrent la possibilité renforcer l'offre de transport en commun Poitiers-Chauvigny et Châteauroux-Poitiers



- Les Vice-Présidents proposent de retenir le tracé dit « Nord Vallée des Touches » pour les raisons suivantes:
  - Classé 3ème
  - Moins de populations nouvellement impactées
  - Plus court que les autres scénarios Nord donc impacte moins de terres agricoles
  - Plus éloigné du château que le tracé « près du château »



- Valider la proposition de tracé « Nord vallée des Touches »
- Informer les services de l'Etat de la position de Grand Poitiers pour que le tracé soit intégré à l'étude multimodale
- Demander l'inscription des aménagements au CPER
- Présenter l'étude aux conseils municipaux et aux associations mobilisées
- Défendre un aménagement léger dans une démarche « ERC » vis-à-vis de l'Etat.

