

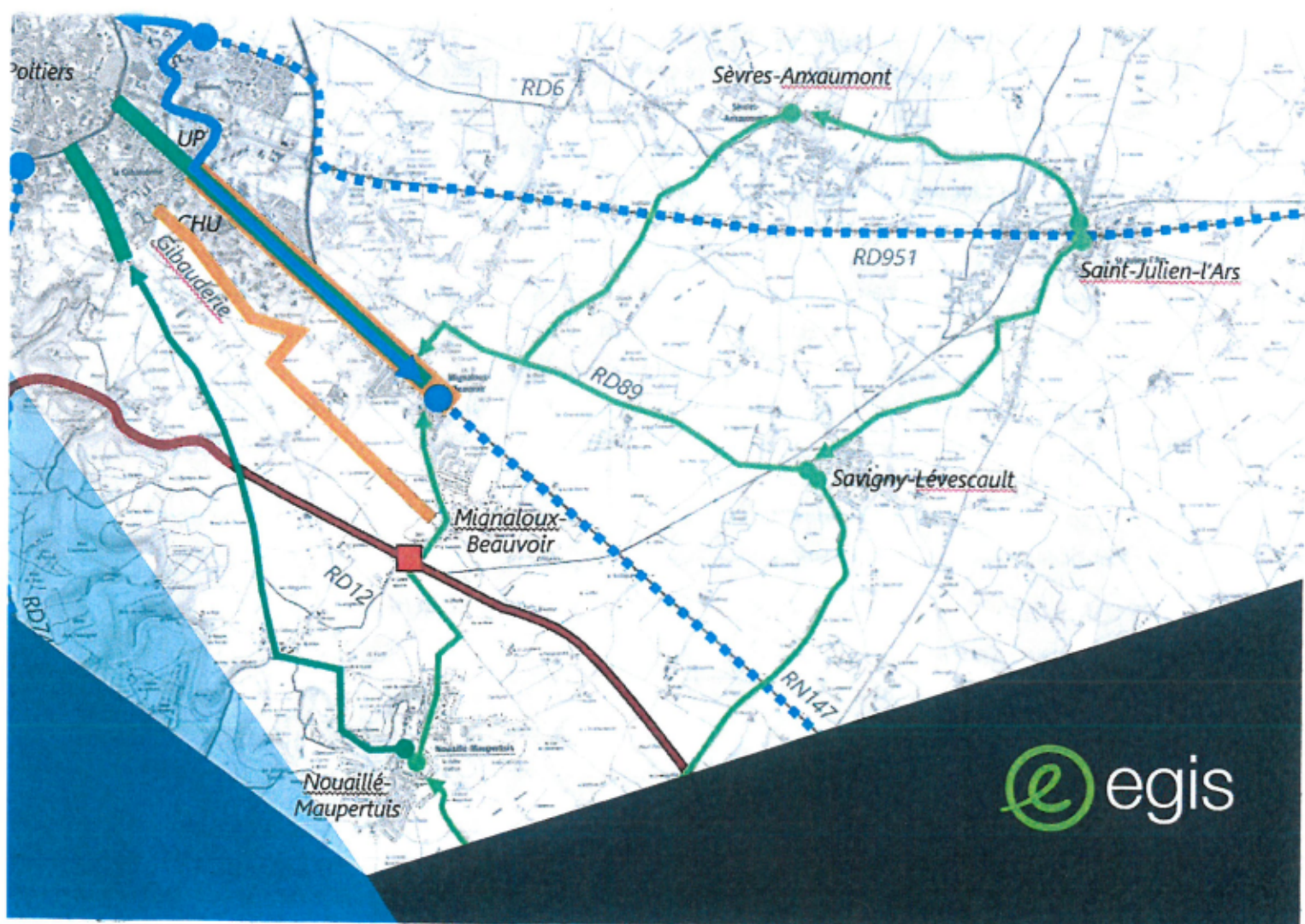
GRAND POITIERS

Communauté urbaine

ÉTUDE MULTIMODALE DE DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE SUD EST DE POITIERS – RN 147

STRATEGIE ET PLAN D' ACTIONS

18 janvier 2022



1 - STRATEGIE DE MOBILITE MULTIMODALE	3
1.1 - Rappel du contexte de l'étude	3
1.2 - Rappel des enjeux.....	4
1.2.1 - Le trafic	4
1.2.2 - L'urbanisation	4
1.3 - Stratégie générale : un plan d'actions reposant sur une stratégie multimodale.....	5
1.3.1 - Le fil conducteur : pacifier la zone et permettre le transfert modal	5
1.3.2 - Un plan d'action global décliné dans le temps.....	6
1.3.3 - Les conditions de réussite du plan d'action	6
2 - PLAN D'ACTION.....	8
2.1 - Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse	9
Axe 1 – Action 1 : Développer un réseau cyclable structurant d'échelle intercommunale	10
Axe 1 – Action 2 : Inciter financièrement les communes pour le développement de leurs réseaux cyclables communaux.....	12
Axe 1 – Action 3 : Communiquer et faire connaître le réseau cyclable.....	13
Axe 1 – Action 4 : Poursuivre et développer les services vélos aux usagers	14
2.2 - Axe 2 : Renforcer et optimiser les transports collectifs.....	15
Axe 2 – Action 5 : Aménager un BHNS sur l'axe RN 147 – avenue Jacques Cœur	16
Axe 2 – Action 6 : Renforcer l'attractivité des lignes express du sud-est de l'agglomération	18
Axe 2 – Action 7 : Contribuer au renforcement de l'offre ferroviaire	20
Axe 2 – Action 8 : Créer une navette entre la gare de Mignaloux – Nouaillé et CHU / Université	22
2.3 - Axe 3 : Favoriser l'intermodalité et la mobilité partagée.....	24
Axe 3 – Action 9 : Créer un parking-relais structurant sur la RN 147.....	25
Axe 3 – Action 10 : Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage le long des lignes de cars express	27
Axe 3 – Action 11 : Inciter à la pratique du covoiturage	29
Axe 3 – Action 12 : Améliorer l'intermodalité Transport en Commun -Vélo	30
2.4 - Axe 4 : Communiquer sur les mobilités alternatives	31
Axe 4 – Action 13 : Faire connaître les offres de mobilité alternative	32
Axe 4 – Action 14 : Poursuivre et développer le soutien à la mise en place de Plans de Mobilités - Employeurs	33
2.5 - Synthèse du plan d'action	34
2.5.1 - Impacts et coûts d'investissement.....	34
2.5.2 - Maîtrises d'ouvrage et partenariats	35
3 - LA QUESTION DU CONTOURNEMENT DE MIGNALOUX-BEAUVOIR.....	36
3.1 - Hypothèses de tracés	36
3.2 - La grille d'analyse multicritère.....	37
3.3 - Conditions de réalisation	38
3.4 - Pièces annexes	39

1 - STRATEGIE DE MOBILITE MULTIMODALE

1.1 - Rappel du contexte de l'étude

La présente étude multimodale est l'aboutissement d'un long processus dont les principaux jalons sont rappelés ci-dessous :

Temps 1

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.

Temps 2

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 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.

Temps 3

Dans ce contexte, à l'été 2019, en accord avec l'État, Grand Poitiers décide 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 démarche est menée en partenariat avec L'État, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Conseil Départemental de la Vienne, les Communautés de Communes de Vienne et Gartempe et des Vallées du Clain.

Le présent document a vocation à présenter de manière synthétique la stratégie et le plan d'actions retenus suite à l'étude multimodale de déplacement confiée à EGIS. Celle-ci a été menée en 3 temps :

- Une première phase d'analyse et de diagnostic du fonctionnement actuel des déplacements sur le quadrant Sud-Est
- Une seconde phase de définition d'orientations générales, de scénarios et de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle
- Une troisième phase d'approfondissement de la faisabilité des solutions retenues

Le Comité de Pilotage associant les partenaires s'est réuni :

- Le 2 septembre 2019
- Le 2 mars 2021
- Réunion à venir début 2022

Par ailleurs, plusieurs réunions de travail ont été organisées avec les communes et les associations locales.



1.2 - Rappel des enjeux

1.2.1 - Le trafic

Les caractéristiques du trafic de la RN 147 dans Mignaloux-Beauvoir sont :

- Un trafic automobile dans la moyenne basse des grandes voies de l'agglomération :
 - Avec 17 300 automobiles par jour (2 sens) :
 - ▶ pour mémoire : RN10 à Fontaine-Croutelle : 33 654 ; RD910 à Biard : 26 260 ; RD162 (rocade ouest) : 26 191 ; Avenue de la Libération : 19 000
 - qui subit des congestions ponctuelles aux heures de pointe ;
 - mais qui supporte un trafic Poids Lourd important: 2 350 PL par jour (2 sens), soit 12 % du trafic total.

- Un trafic automobile essentiellement lié à des déplacements locaux et proches :
 - Locaux : 70 % des automobilistes ont comme destination ou proviennent de l'avenue Jacques Cœur
 - Proches : communes de la première couronne (Mignaloux, Nieul, etc.) et pôles d'emplois de l'est de Poitiers (CHU ; CHL ; Université)
 - Au-delà de la première couronne : les origines et destinations sont plus diffuses.

- Par ailleurs, il est important de noter que dans le cadre d'un plan d'action multimodal, l'augmentation de la part modale des autres modes de déplacement (Transport en Commun et Vélo notamment) constitue un enjeu majeur tant leur part modale actuelle est faible : 95% des déplacements sur le secteur sont réalisés en voiture, 5% en Transport en Commun et modes actifs, limités aux communes de Saint Benoit et Mignaloux-Beauvoir.

1.2.2 - L'urbanisation

La diversité et la répartition des mobilités sont une conséquence de l'organisation territoriale et de l'urbanisation. Le futur développement urbain, plus particulièrement celui de la commune de Mignaloux-Beauvoir, et donc le futur PLUi, prenant acte de la situation actuelle et de ses impacts sur l'organisation des flux, sont interrogés par le plan d'action et ses mesures :

- Comment cette urbanisation future accompagnera-t-elle, valorisera-t-elle, renforcera-t-elle les mesures du plan d'actions ?
- Quels seront les impacts de l'urbanisation sur la croissance du trafic automobile et la répartition de ce surplus de trafic sur les différentes voies (RN 147 ; RD12; RD12c ; Route des Sachères ; RD 951) ?
- Quelle répartition spatiale des futures zones à urbaniser par rapport aux futurs équipements ou services ? L'implantation des fonctions urbaines, et notamment des zones de logements, doit s'inscrire dans un processus vertueux de limitation des flux automobiles tout en garantissant un accès rapide, de proximité aux transports en commun et aux mobilités alternatives.
- Quelle valorisation du futur boulevard urbain en termes de populations concernées, quelle perméabilité avec les zones périphériques ?
- Quelle valorisation du futur pôle d'échanges multimodal de la gare et de sa liaison directe avec le CHU et l'Université (densification urbaine à proximité) ?

1.3 - Stratégie générale : un plan d'actions reposant sur une stratégie multimodale

1.3.1 - Le fil conducteur : pacifier la zone et permettre le transfert modal

La clef de voute, l'aménagement d'un boulevard urbain

Vouloir diminuer le trafic automobile, principalement des autosolistes, suppose de proposer des solutions alternatives performantes, c'est-à-dire confortables et aux temps de parcours brefs et garantis. La stratégie repose donc, en premier lieu, sur des transports en commun efficaces et des aménagements performants en faveur des mobilités douces.

La première solution de transport en commun proposée est la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). L'ossature du système est une infrastructure de qualité, un parcours rationalisé avec un itinéraire intégralement ou le plus possible en sites propres, un système de priorité aux intersections garanti par des aménagements spécifiques, notamment un parc-relais en tête de ligne. Des fréquences fortes complètent la performance du service, 5 à 10 minutes en heures de pointe, moins de 15 minutes en heures creuses. Les matériels sont en cohérence avec le niveau de service élevé. Ce BHNS a vocation à relier Mignaloux-Beauvoir (RN 147) et le secteur du CHU au centre ville de Poitiers *via* le campus universitaire. Seuls les aménagements sur la RN 147 et l'avenue Jacques Cœur sont présentés dans la présente étude.

Concernant l'infrastructure, il s'agit de réaménager la RN 147 et l'avenue Jacques Cœur en boulevard urbain. C'est la première action à mettre en œuvre puisqu'elle permettra d'engager l'action « BHNS » et l'action « Axe structurant vélo ».

Comme le démontre la réalisation dans d'autres agglomérations d'aménagement en boulevard urbain de voies à fort trafic (30 à 40 000 véhicules / jour) le niveau de trafic de la RN 147 et de l'avenue Jacques Cœur est tout à fait compatible avec ce type d'aménagement.

L'aménagement présente une chaussée d'une largeur libre de 7 m permettant toujours la circulation des transports exceptionnels à destination de la centrale électrique de Civaux, une piste cyclable bidirectionnelle de 4 m protégée de la circulation générale et des trottoirs.

Dans Mignaloux, l'urbanisation le long de la RN 147 est plutôt au sud. Le long de l'avenue Jacques Cœur, les habitations du quartier du Pâtis ne sont pas tournées vers l'avenue. C'est pourquoi il est proposé de n'avoir qu'une piste cyclable bidirectionnelle du côté sud des voies.

La question du contournement de Mignaloux-Beauvoir pour pacifier

Sur ce boulevard urbain, la circulation automobile gardera comme aujourd'hui une voie de circulation dans chaque sens. Si les différentes actions qui seront mises en œuvre permettront de diminuer le trafic local de voitures, elles n'auront aucun impact sur la circulation des voitures en transit ni sur celle des Poids Lourds.

Ce trafic résiduel important et apportant une gêne majeure aux riverains justifie d'étudier la possibilité de le faire passer hors de Mignaloux-Beauvoir, sur une voie de contournement.

Le trafic susceptible d'utiliser ce contournement ne justifie pas un aménagement en 2x2 voies avec carrefours en échangeurs dénivelés. Il est plutôt proposé de créer une route en 2 voies avec carrefours à niveau (à l'image des déviations de Bellac ou de Lusignan) aux impacts moindres en termes d'emprises et de nuisances sonores et au coût nettement inférieur.

L'étude n'a pas pour objet d'évaluer dans le détail le projet routier, mais le principe d'itinéraires au Nord (golf – pénétrante) ou au Sud (Golf – Rond-Point du CHU) est posé. En annexe est présentée une étude préliminaire de différents itinéraires incluant une analyse des avantages / inconvénients / impacts (km, temps de parcours, surfaces aménagées, populations impactées, etc.) de différents tracés potentiels.

1.3.2 - Un plan d'action global décliné dans le temps

Le schéma directeur repose sur un plan d'actions alliant et combinant de multiples solutions de mobilités, dans un objectif de réduction de la part modale de l'automobile :

- Renforcement du réseau de transports en commun :
 - Mise en œuvre d'un bus à Haut Niveau de Service sur l'entrée sud-est de l'agglomération (aménagement d'un boulevard urbain sur la RN 147 et sur l'avenue Jacques Cœur) ;
 - Consolidation du réseau d'autocars interurbains (nouveau réseau express) ;
 - Amélioration de l'offre de transport ferroviaire (développement de nouveaux services ferroviaires et d'une connexion aux grands pôles générateurs de trafic).
- Développement du maillage cyclable :
 - Mise en œuvre d'axes structurants centrés sur les relations avec le cœur d'agglomération ;
 - Déploiement d'un réseau secondaire de rabattement sur les axes structurants et de maillage entre les communes ;
- Gestion de la circulation automobile et aménagements de la voirie ;
- Mise en œuvre de mesures en faveur du covoiturage ;
- Intégration de la question du stationnement dans le panel de solutions.

Pour obtenir des résultats tangibles, il est nécessaire de mettre en œuvre l'ensemble des actions car c'est leur combinaison qui assurera le succès d'ensemble. Par exemple, créer un pôle d'échange multimodal à la gare de Mignaloux-Nouaillé n'est pertinent que si la desserte ferroviaire de cette gare est renforcée et qu'une navette vers le CHU et l'Université est mise en place sur une nouvelle voie qui lui est réservée pour réduire les temps de parcours et garantir la régularité de la ligne.

Toutefois, les actions proposées relèvent de niveaux de complexité technique et administrative très variables. Même avec un engagement immédiat, les horizons d'aboutissement de ces actions s'étalent dans le temps.

C'est pourquoi, les actions présentées sont classées selon leur délai d'aboutissement :

- Court terme : horizon 5 ans
- Moyen terme : horizon 5 à 10 ans
- Long terme : au-delà de 10 ans

1.3.3 - Les conditions de réussite du plan d'action

Le plan d'action propose des actions concrètes ou des orientations dont la réussite est conditionnée par :

- la multimodalité / la composition de solutions : la réponse aux problématiques de déplacements ne peut être unique et doit s'appuyer sur une vision élargie de la thématique de la mobilité, car l'effet de chaque proposition d'action est renforcé par son articulation avec d'autres solutions de mobilité. Par exemple, la réussite du projet de BHNS s'appuie sur une ambition de requalification de la RN 147 et des propositions de rabattement en modes alternatifs, notamment en vélo ;
- l'engagement des partenaires sur leurs compétences respectives : la combinaison de solutions multimodales implique, de fait, par la répartition des compétences sur les déplacements, l'ensemble des parties prenantes dans le secteur d'étude ;
- l'accompagnement par la maîtrise de l'urbanisme et l'organisation du réseau viaire pour favoriser les mobilités douces et les transports en commun ;

- l'accompagnement par la maîtrise du stationnement sur les pôles générateurs : le diagnostic de l'étude de mobilité de l'entrée Sud-Est de Poitiers a montré que le temps de parcours porte à porte est finalement assez réduit du fait de faibles saturations aux heures de pointe et d'un stationnement facilité par une offre abondante. Aussi, la question du stationnement, notamment sur les principaux pôles générateurs de trafic, est corrélée à l'efficacité des mesures alternatives à la voiture qui sont proposées dans le plan d'actions ;
- la mise en place d'un dispositif de pilotage global de la démarche permettant d'assurer, dans le temps, la maîtrise de la stratégie et d'assurer la coordination efficace entre les mesures portées par chaque partie prenante. A minima, le maintien en activité du Comité de Pilotage dans sa composition actuelle doit constituer l'organe de suivi de la mise en œuvre du Plan d'Action.



2 - PLAN D'ACTION

Le plan d'action se décline en 4 axes et 14 actions. Les axes sont :

- Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse
- Axe 2 : Optimiser les transports collectifs
- Axe 3 : Favoriser l'intermodalité
- Axe 4 : Communiquer sur les mobilités alternatives

Chaque action est présentée ci-après par une fiche synthétique précisant :

- Les enjeux auxquelles elle répond
- Le contenu de l'action
- Les Remarques et points de vigilance
- Les effets attendus
- Les critères d'évaluation
- Les coûts estimés
- La maîtrise d'ouvrage et les partenaires
- Les délais

Une synthèse des impacts et des coûts d'investissement ainsi que de l'organisation des maîtrises d'ouvrage est présentée au § 2.5.

Pour approfondir les informations présentées dans les fiches – actions, qui ont vocation à rester synthétiques, le lecteur pourra se rapporter aux annexes techniques qui retracent les différents travaux menés au cours de l'étude ainsi que les résultats des modélisations réalisées pour évaluer l'impact des principales mesures proposées et les études de faisabilité.

Ces annexes sont :

- Annexe 1 : Diagnostic
- Annexe 2 : Pistes de solution
- Annexe 3 : Modélisations
- Annexe 4 : Faisabilité

2.1 - Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse

Du fait des distances relativement courtes entre les communes de la première couronne et les grands pôles générateurs de déplacement de l'Est de Poitiers, le développement de l'usage du vélo et du vélo à assistance électrique (VAE) constitue une alternative crédible pour une partie des habitants.

Ce développement de l'usage du vélo et du VAE passe en premier lieu par la création d'infrastructures cyclables en site propre garantissant la sécurité et le confort des cyclistes.

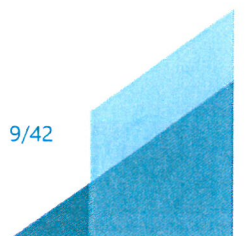
Le plan d'actions comprend des propositions d'aménagements hiérarchisées en deux niveaux, trois axes structurants en première couronne et un réseau de rabattement vers ces axes depuis les communes périphériques.

La diversité et la complexité des situations à traiter, notamment sur le réseau de rabattement (routes départementales, chemins blancs), nécessitent d'envisager un large panel de solutions y compris innovantes pour certaines (voies centrales banalisées, accotements revêtus, etc.).

Ces mesures doivent être accompagnées d'actions de promotion et de développement des services aux usagers.

L'axe 1 se décline en 4 actions complémentaires :

- Action 1 : Développer un réseau cyclable structurant d'échelle intercommunale
- Action 2 : Inciter financièrement les communes pour le développement de leurs réseaux cyclables communaux
- Action 3 : Communiquer et faire connaître le réseau cyclable
- Action 4 : Poursuivre et développer les services vélos aux usagers



Axe 1 : Engager une politique cyclable ambitieuse

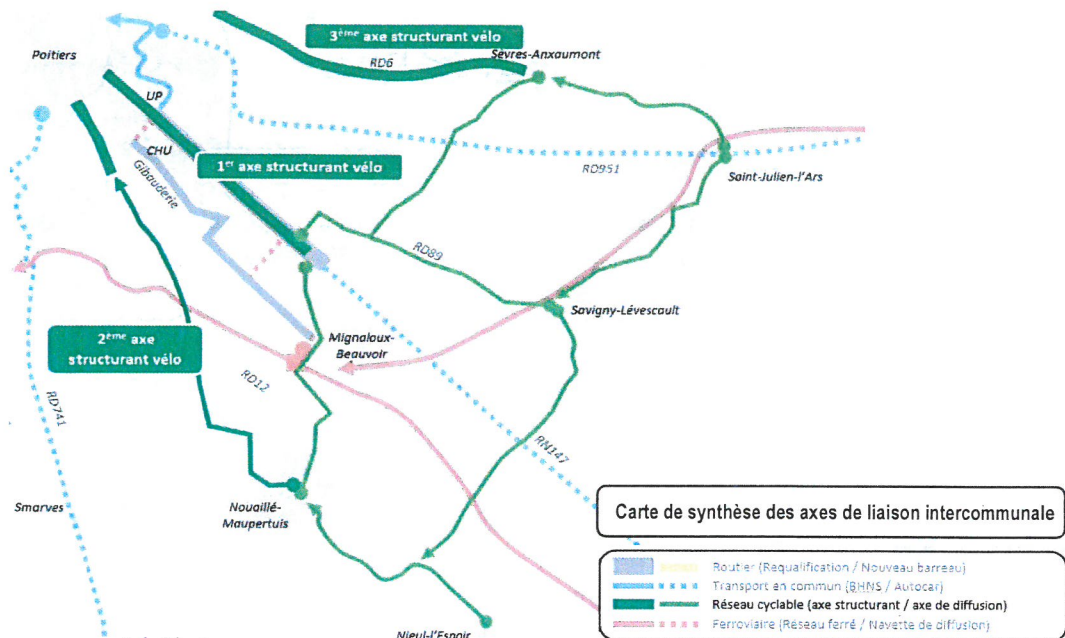
Axe 1 – Action 1 : Développer un réseau cyclable structurant d'échelle intercommunale

Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers le vélo ou le vélo à assistance électrique
- Assurer l'intermodalité vélo / Transport en Commun
- Sécuriser les itinéraires cyclables

Contenu de l'action :

- Développer 3 axes structurants de liaison avec le centre de Poitiers par des aménagements privilégiant les pistes cyclables protégées de la circulation générale :
 - Axe structurant n°1 : RN 147 / Avenue Jacques Cœur de Mignaloux-Beauvoir (rue de la gare) à Poitiers (Rue Raoul Follereau). Cet aménagement fait partie intégrante du programme de requalification de cet axe routier en boulevard urbain ;
 - Axe structurant n°2 : RD 12c / Chemins communaux de Nouaillé-Maupertuis (bourg) à Poitiers (avenue du 11 novembre) ;
 - Axe structurant n°3 : RD 6 / Chemin de Touffenet / RD 18c de Sèvres-Anxaumont (bourg) à Poitiers (avenue de Northampton).
- Assurer le rabattement sur les axes structurants depuis les communes du quadrant Sud-Est, par l'utilisation de chemins communaux et de routes secondaires aménagées préférentiellement en chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) si les conditions sont requises, sinon pistes cyclables :
 - Liaison Savigny-Lévescault <> Mignaloux-Beauvoir : rabattement sur l'axe structurant de la RN 147 via la RD 89 avec aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle latérale séparée de la circulation générale ;
 - Liaison Saint-Julien-l'Ars <> Sèvres-Anxaumont : rabattement sur l'axe structurant n°3 via la rue du Jeune Availle (Saint-Julien-l'Ars) puis un chemin communal débouchant sur le chemin de Moulin (Sèvres-Anxaumont) ;
 - Liaison Nieuil-l'Espoir <> Nouaillé-Maupertuis : rabattement sur l'axe structurant n°2 via la route de Nouaillé puis le chemin de Chaumont puis le chemin de Regombert.
- Développer le maillage cyclable entre communes par des liaisons transversales, par l'utilisation de chemins communaux et de routes secondaires aménagées préférentiellement en chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) si les conditions sont requises, sinon pistes cyclables :
 - Liaison Sèvres-Anxaumont <> Mignaloux-Beauvoir par le chemin des Esseppes, puis le chemin de Sèvres, puis par la route des Bruères ;
 - Liaison Saint-Julien-l'Ars <> Savigny-Lévescault via la RD 1, puis les chemins communaux situés au sud de la voie ferrée Mignaloux-Jardres ;
 - Liaison Savigny-Lévescault <> Nouaillé-Maupertuis / Nieuil-l'Espoir par la route de Teillet, puis les chemins communaux qui mènent au lieu-dit Pinier, puis à la route de Nieuil (lieu-dit Availles) ;
 - Liaison Mignaloux-Beauvoir <> Nouaillé-Maupertuis via la rue du stade, puis un chemin communal, puis la Voie Romaine et la rue de la gare.



Remarques et points de vigilance :

- Sur l'aménagement des pistes nécessitant des acquisitions : engager une évaluation de la dureté foncière.
- Sur l'aménagement des routes secondaires en chaussée à voie centrale banalisée : engager l'évaluation de la faisabilité au regard des conditions requises pour ce type d'aménagement (trafics et vitesses – voir les recommandations du CEREMA).
- Assurer une continuité infra communale des aménagements cyclables vers les principaux générateurs (par exemple les équipements de formation : collèges, lycées, universités, etc.).
- Bien intégrer les aménagements de sécurité routière aux traversées des routes principales.
- Volet environnemental :
 - Opter pour des revêtements de pistes perméables (ex : graves émulsions) ;
 - Ne pas surdimensionner les largeurs des voies cyclables en milieu rural ;
 - Gérer la fréquentation des sites autour des pistes cyclables (actions de sensibilisation et de communication, mise en place de clôture si besoin) ;
 - Favoriser l'intégration et la requalification paysagère des aménagements cyclables (contribution à la trame verte et bleue).

Effets attendus :

- Augmentation de la part modale vélo dans les échanges entre Poitiers et les communes du secteur sud-Est : objectif de doubler la part modale à moyen terme (de 1 à 2% aujourd'hui à 5% à moyen terme, soit près de 3 000 déplacements vélos par jour).

Critères d'évaluation :

- Linéaire de continuités cyclables mis en œuvre ;
- Comptages vélos sur les itinéraires mis en œuvre ;
- Évolution de la part modale vélo (enquête locale ou enquête ménages déplacements) ;
- Suivi annuel des données d'accidentologie avec focus sur le mode vélo.

Coût estimé :

- De 5,2 à 11,4 M€ selon le type d'aménagement envisagé pour les chemins agricoles.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers, État (RN 147), Département sur les routes départementales.
- Partenaires : État, Région Nouvelle-Aquitaine, Département de la Vienne.

Délais :

- Court terme à long terme (15 ans) selon les aménagements et les besoins d'acquisition foncière.

Axe 1 – Action 2 : Inciter financièrement les communes pour le développement de leurs réseaux cyclables communaux

Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers le vélo
- Assurer la cohérence du maillage avec le réseau intercommunal
- Sécuriser les itinéraires cyclables

Contenu de l'action :

- Cette action complète l'action 1 dans l'objectif crucial d'inciter le développement des continuités cyclables à l'échelle infra-communale.
- Accompagner les communes en cofinçant :
 - la création de continuités cyclables infra communales (clé de répartition et financement à définir) ;
 - les actions de mise en place de stationnement vélo, notamment pour assurer l'intermodalité vélo / TC et vélo / covoiturage ;
 - l'installation de points de recharge pour les VAE et d'autres services (gonflage) aux abords des axes TC et stations de covoiturage.

Remarques et points de vigilance :

- Encourager à la définition d'actions en faveur du vélo, en lien avec les préconisations de l'action 1 et avec les orientations du plan vélo de Grand Poitiers ;
- Veiller à la coordination temporelle de la mise en œuvre des liaisons ;
- Volet environnemental :
 - Opter pour des revêtements de pistes perméables (ex : graves émulsions) ;
 - Ne pas surdimensionner les largeurs des voies cyclables ;
 - Gérer la fréquentation des sites autour des pistes cyclables (actions de sensibilisation et de communication, mise en place de clôture si besoin) ;
 - Favoriser l'intégration et la requalification paysagère des aménagements cyclables.

Effets attendus :

- Contribution à l'augmentation de la part modale vélo (voir action 1).

Critères d'évaluation :

- Linéaire de continuités cyclables mis en œuvre ;
- Comptages vélos sur les itinéraires mis en œuvre ;
- Évolution de la part modale vélo (enquête locale ou enquête ménages déplacements) ;
- Suivi annuel des données d'accidentologie, avec focus sur le mode vélo.

Coût estimé :

- À définir selon le programme de chaque commune, selon les règles en vigueur dans chaque EPCI.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Communes ou EPCI selon les compétences.

Délais :

- Court terme à long terme (15 ans) selon l'avancée des projets connexes.

Axe 1 – Action 3 : Communiquer et faire connaître le réseau cyclable

Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers le vélo
- Inciter à la pratique d'une activité physique régulière

Contenu de l'action :

- Développer des outils communs de recensement des aménagements, itinéraires et services existants :
 - Cartographie des aménagements existants avec mise à jour régulière : service déjà existant sur le site de Grand Poitiers ;
 - Enrichir les outils existants de nouvelles informations : stationnement, réparateurs, recharges, etc.
 - Présentation des services aux usagers.
- Communiquer et faire connaître le réseau auprès du grand public par des vecteurs divers : site internet, open-data, applications mobiles, plans papier, panneaux d'information, etc.

Remarques et points de vigilance :

- Veiller à une mise à jour très régulière des supports d'information (en ligne mais également sur site), notamment OpenStreetMap afin de rendre plus efficace les calculateurs d'itinéraires existants (Modalis, Géovélo) ;
- Identifier des circuits d'échange entre les collectivités afin de garantir cette mise à jour régulière (protocole de communication, relance, interlocuteur unique, etc.) ;
- Volet environnemental : sans objet.

Effets attendus :

- Contribution à l'augmentation de la part modale vélo (voir action 1).

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective des moyens de communication sur le réseau cyclable ;
- Connaissance réelle du réseau par les usagers (enquête d'opinion).

Coût estimé :

- < 0,1 M€ (réalisation de supports de communication).

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers et les communes ou les EPCI selon les compétences.
- Partenaires : Communes.

Délais :

- Court terme à long terme (15 ans) selon l'avancée des projets connexes.

Axe 1 – Action 4 : Poursuivre et développer les services vélos aux usagers

Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers le vélo
- Inciter à la pratique d'une activité physique régulière

Contenu de l'action :

- Poursuivre et développer les actions suivantes :
 - Prêts de vélos ou free floating (vélos en libre-service) ;
 - Subventions pour l'achat de vélos à assistance électrique (chèque VAE) ;
 - Dispositif de location vélo moyenne et longue durée (Cap sur le Vélo à Grand Poitiers) ;
 - Marquage des vélos contre le vol ;
 - Prêts de vélos avec services dédiés pour les étudiants et les actifs du CHU ;
 - Développement des ateliers d'autoréparation et des vélos-écoles.

Remarques et points de vigilance :

- Veiller à une mise à jour très régulière des supports d'information (en ligne mais également sur site) ;
- Identifier des circuits d'échange entre les collectivités afin de garantir cette mise à jour régulière (protocole de communication, relance, interlocuteur unique, etc.)
- Volet environnemental : sans objet

Effets attendus :

- Contribution à l'augmentation de la part modale vélo (voir action 1).

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective des moyens de communication sur le réseau cyclable ;
- Connaissance réelle du réseau par les usagers (enquête d'opinion).

Coût estimé :

- À définir selon le programme mis en œuvre.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers et les communes ou les EPCI selon les compétences.
- Partenaires : Communes.

Délais :

- Court terme à long terme (15 ans) selon l'avancée des projets connexes

2.2 - Axe 2 : Renforcer et optimiser les transports collectifs

Du fait de la faiblesse des temps de parcours en automobile d'une part et du faible niveau de services des transports en commun routiers ou ferroviaires, l'usage de ces derniers est particulièrement faible sur le secteur.

Le potentiel de report modal sur les transports en commun des automobilistes empruntant la RN 147 à destination de Poitiers est donc très important. Pour mémoire, 70 % des automobilistes sur la RN 147 sont à destination ou en provenance de l'avenue Jacques Cœur.

Les transports en commun sont déjà une solution attractive en termes de coût d'usage (moins de 1 € pour un aller et un retour par jour pour un salarié abonné, remboursé à 50 % par son employeur). Mais le report modal ne peut réellement se faire que si les transports en commun deviennent fortement attractifs en termes de niveau d'offre et surtout de temps de parcours, ce qui passe par des aménagements spécifiques.

L'axe 2 se traduit par 4 actions :

- Action 5 : Aménager un BHNS sur l'axe RN 147 – avenue Jacques Cœur
- Action 6 : Renforcer l'attractivité des lignes express du sud-est de l'agglomération
- Action 7 : Contribuer au renforcement de l'offre ferroviaire
- Action 8 : Mettre en œuvre une navette entre la gare de Mignaloux et le secteur CHU / Université

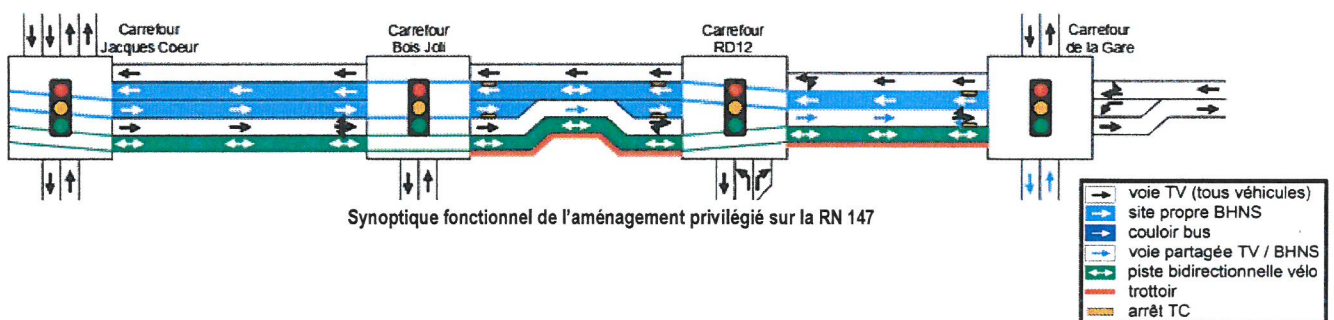
Axe 2 – Action 5 : Aménager un BHNS sur l'axe RN 147 – avenue Jacques Cœur

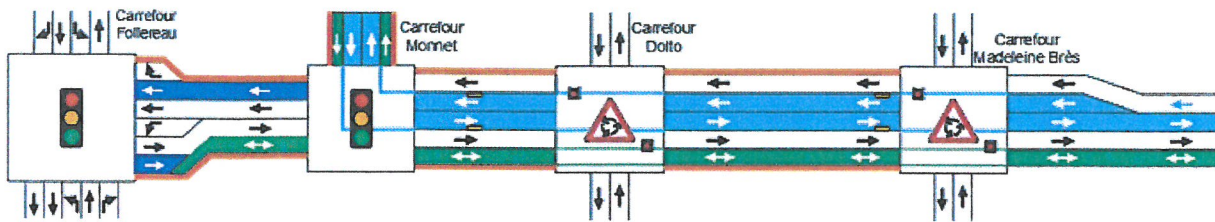
Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers les transports collectifs
- Offrir un itinéraire bus à haut niveau de service
- Considérer le BHNS comme levier du réaménagement de l'axe RN 147 – avenue Jacques Cœur en boulevard urbain
- Accompagner la mise en œuvre du BHNS d'un axe cyclable structurant

Contenu de l'action :

- Insertion d'aménagements de transports en commun sur la RN 147 :
 - Aménagement proposé : site propre axial bidirectionnel, avec deux exceptions du fait des contraintes de largeur : un alternat axial géré à vue entre la RD 12 et Bois Joli et un site propre axial unidirectionnel dans le sens vers Poitiers entre la rue de la Gare et la RD 12 ;
 - Gestion des carrefours par feux avec priorité aux véhicules de transport collectif avec en solution de base des carrefours en croix et en variante des giratoires percés.
- Insertion d'aménagements de transports en commun sur l'avenue Jacques Cœur :
 - Aménagement privilégié : site propre axial bidirectionnel, avec une exception du fait des contraintes de largeur : un site propre axial unidirectionnel dans le sens vers Poitiers au niveau du restaurant situé à l'extrémité est de l'avenue Jacques Cœur ;
 - Variante d'aménagement : couloir de bus dans le sens vers Mignaloux du giratoire Dolto à la RN 147, et dans le sens vers Poitiers du giratoire Dolto au carrefour Monnet ;
 - Gestion des giratoires existants par feux avec priorité aux véhicules de transport collectif ;
 - Création d'un nouveau carrefour au droit de l'allée Jean Monnet prolongée jusqu'à l'avenue Jacques Cœur afin d'y accueillir un site propre bidirectionnel pour le BHNS + piste cyclable bidirectionnelle.
- Carrefour RN 147 x Jacques Cœur :
 - Réaménagement en carrefour à feux permettant de garantir la priorité de franchissement du BHNS (en ligne droite selon l'axe historique) et de sécuriser les traversées des cyclistes.
- En amont des aménagements en site propre sur l'axe RN 147 – Avenue Jacques Cœur, le BHNS a vocation à avoir son terminus sur le site des Magnals (salle des Magnals), ce qui permettra de desservir au plus près ce quartier en pleine expansion. En aval, après l'avenue Jacques Cœur, le BHNS emprunterait une nouvelle voie en site propre à créer sur l'emprise du site universitaire afin d'éviter la rue Raoul Follereau puis l'avenue du Recteur Pineau, la rocade et la voie Malraux.
- Aménagements cyclables : piste cyclable bidirectionnelle côté sud de la RN 147 et de l'avenue Jacques Cœur sur l'intégralité du tracé (depuis la rue de la Gare jusqu'à l'allée Jean Monnet). Cet aménagement correspond à l'axe structurant numéro 1 de l'action 1.





Synoptique fonctionnel de l'aménagement privilégié sur l'avenue Jacques Cœur

Remarques et points de vigilance :

- Le BHNS sur la RN 147 et l'avenue Jacques Cœur a vocation à se poursuivre jusqu'à l'avenue du recteur Pineau par la création d'un site propre sur le domaine universitaire puis rejoindre le centre-ville via la rocade et la pénétrante, soit un itinéraire de près de 10 km ;
- Sur l'aménagement des stations, l'insertion privilégiée prévoit un positionnement en face à face des stations, toutefois un décalage pourra être ponctuellement envisagé pour des questions de contraintes foncières. Dans ce cas, la position en aval du carrefour sera imposée ;
- La programmation des feux du carrefour RN 147 x rue de la gare devra être conçue de manière à favoriser le passage des bus qui ne sont pas en site propre (depuis RN 147 ouest et depuis rue de la gare) ;
- L'aménagement d'un parking-relais est au niveau du carrefour RN 147 x rue de la gare accompagne le BHNS (voir action 9) ;
- La conception de l'aménagement doit prévoir le passage des transports exceptionnels avec un gabarit minimal de 6,5m libre d'obstacle en largeur. L'aménagement proposé conserve 7m de largeur libre d'obstacle avec :
 - Sur la plupart du tracé : le site propre axial bidirectionnel mesure 7m de large ;
 - Sur les sections à une seule voie TC : cette voie est accolée à la voie de circulation générale pour une largeur minimale de 7m.
- La conception de l'aménagement doit prévoir le passage des transports exceptionnels avec un gabarit minimal de 7,7m en hauteur. L'aménagement devra donc prévoir une végétation et un mobilier adaptés (signalisation lumineuse et éclairage public).
- Volet environnemental :
 - Utiliser des revêtements recyclés pour la conception des voies.
 - Favoriser l'intégration paysagère / patrimoniale des aménagements TC et de la requalification de la RN 147.

Effets attendus :

- Potentiel estimé de **8 000 usagers** par jour pour la ligne de BHNS.
- Baisse de **15% du trafic aux heures de pointe sur la RN 147** à hauteur de Mignaloux-Beauvoir.

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective du BHNS ;
- Performances d'exploitation du BHNS par analyse des données issues du Système d'Aide à l'Exploitation ;
- Évolution de la part modale des Transports en Commun (enquête locale ou enquête ménages déplacements) ;
- Évaluation des impacts sur la circulation générale de l'axe RN 147 – Jacques Cœur et sur les itinéraires concurrents (RD951, RD12c, route des Sachères).

Coût estimé :

- 21,7 M€ (soit 4,8M€/km) (pour la partie RN 147 et Avenue Jacques Cœur)

Délais :

- Court terme (3 à 5 ans)

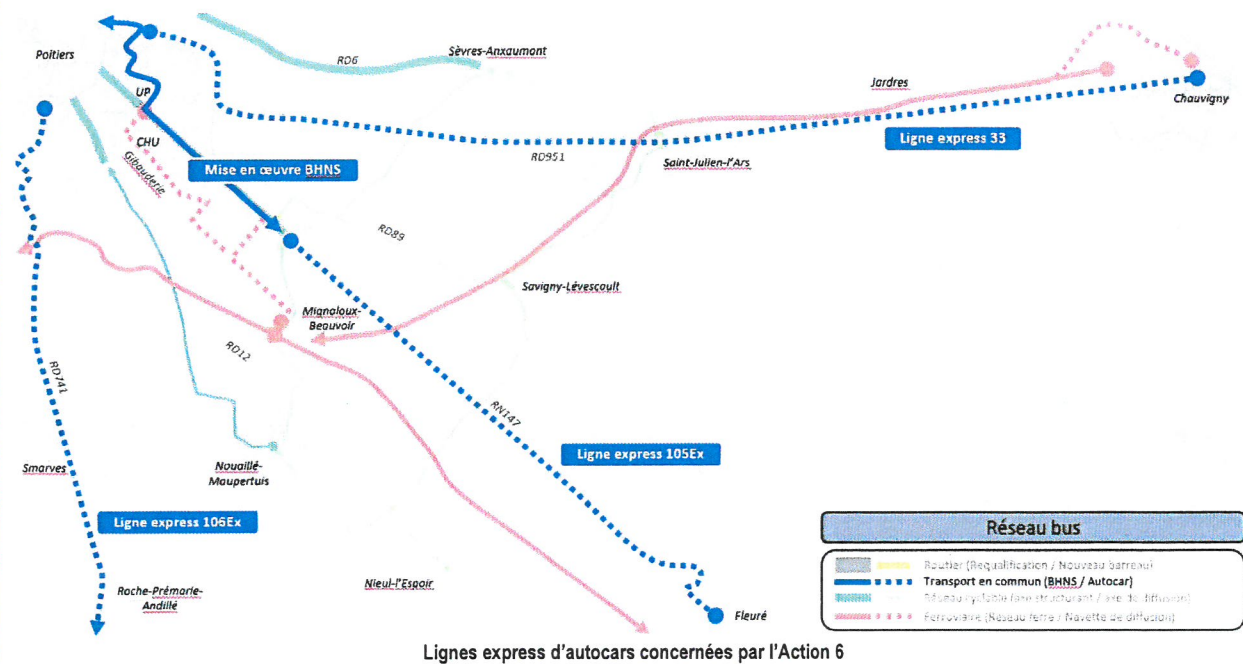
Axe 2 – Action 6 : Renforcer l'attractivité des lignes express du sud-est de l'agglomération

Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers les transports collectifs
- Optimiser les performances des lignes express existantes
- Favoriser l'intermodalité autour des lignes express

Contenu de l'action :

- Renforcer le niveau de service des trois lignes communautaire ou régionales concernées (33,105,106) ;
- Conserver les lignes de cars existantes sur les axes principaux et éviter les détours vers les hameaux ou bourgs excentrés :
 - Ligne Express 33 sur la RD 951 ;
 - Ligne Express 105Ex sur la RN 147 jusqu'à l'entrée de Mignaloux-Beauvoir (rabattement sur BHNS) ;
 - Ligne Express 106Ex sur la RD 741.
- Aménager des pôles de rabattement et/ou d'arrêts simples aux croisements des axes routiers et cyclables principaux, incluant :
 - Création d'un arrêt Transport en Commun (s'il n'existe pas déjà) ;
 - Mise aux normes et en sécurité si nécessaire ;
 - Aménagement des cheminements piétons et cyclistes ;
 - Création d'un parking de rabattement pour les vélos et les voitures ;
 - Ajout de services dédiés (information, point gonflage vélo, stationnement vélo sécurisé, etc.).
- Pour la ligne 105ex, aménager un arrêt TC au droit de l'arrêt du BHNS situé au carrefour RN 147 x rue de la Gare pour le rabattement (exemple de la ligne E4 à Nantes, en continuité du Busway Ligne 4).



Remarques et points de vigilance :

- La mise en valeur d'arrêts sur les axes principaux doit inciter les communes à organiser le rabattement local (aménagements vélo secondaires et cheminements piétons) afin de favoriser l'intermodalité ;
- L'évolution des conditions de circulation sur les 3 axes concernés pourra amener à se questionner sur la nécessité de réaliser des aménagements ponctuels favorisant la vitesse commerciale des lignes express (feux tricolores avec priorité, couloirs d'approche, etc.) ;
- Volet environnemental : sans objet.

Effets attendus :

- Potentiel estimé de **700 usagers par jour** pour les trois lignes 33, 105ex et 106ex.

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective des arrêts et des équipements ;
- Performances d'exploitation des trois lignes express par analyse des données issues du SAE ;
- Évolution de la part modale des Transports en Commun (enquête locale ou enquête ménages déplacements) ;
- Évaluation de la fréquentation des aires de stationnement (voitures et vélos, voire comptages piétons).

Coût estimé :

- De 0,6 à 1,2 M€ par pôle de rabattement (parking-relais + stationnement sécurisé vélo)

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers (ligne 33) / Région Nouvelle-Aquitaine (lignes 105Ex et 106Ex)
- Partenaires : Communes, C.C. Vallées du Clain, C.C. Vienne & Gartempe

Délais :

- Court terme (3 à 5 ans)

Axe 2 – Action 7 : Contribuer au renforcement de l'offre ferroviaire

Enjeux :

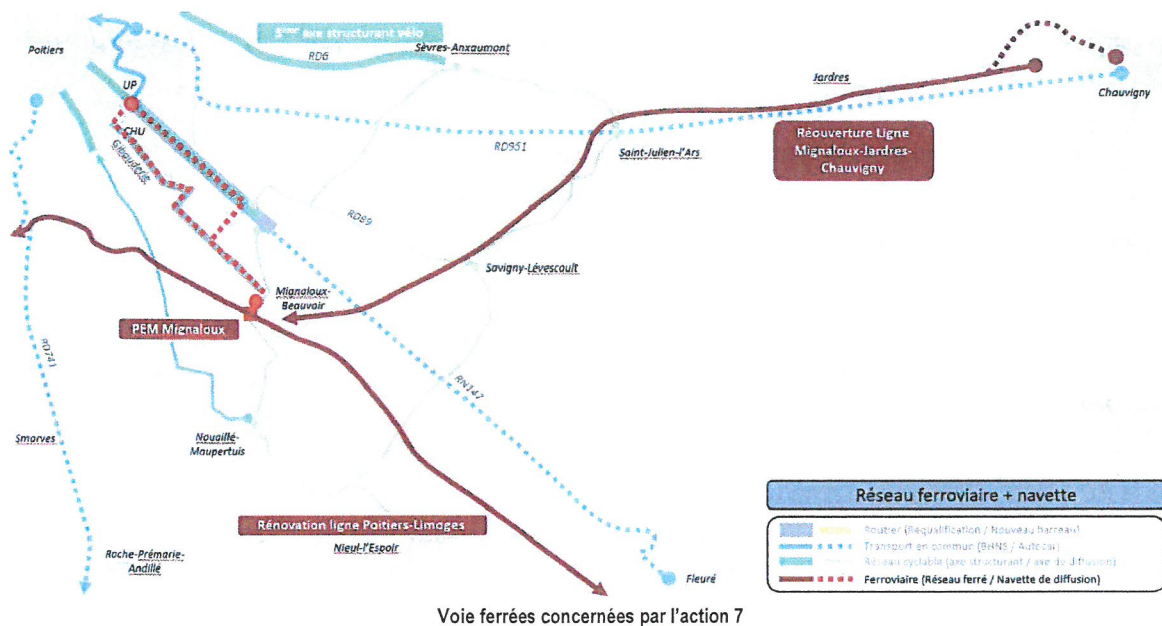
- Encourager le report modal de la voiture vers le train tant à destination du centre-ville que des grands pôles d'emplois de l'Est de Poitiers
- Optimiser les performances des lignes existantes
- Favoriser l'intermodalité autour des gares

Contenu de l'action :

Deux actions distinctes doivent être envisagées. L'une concerne la ligne TER de voyageurs Poitiers – Limoges et l'autre concerne la ligne de fret Poitiers – Jardres qui pourrait devenir le support d'un service voyageurs.

- Ligne TER Poitiers – Limoges
 - Mener les études et réaliser les travaux de modernisation de la ligne pour permettre l'amélioration du niveau de service du TER ;
 - Accompagner les actions d'optimisation des performances de la ligne :
 - ▶ Objectif : passer à 1 train toutes les 30 minutes en période de pointe entre Montmorillon et Poitiers ;
 - ▶ Nécessite des opérations d'augmentation de capacité en ligne et sur le nœud de St-Benoît/Poitiers ;
 - ▶ Actions : lancer une étude d'exploitation pour évaluer les besoins en infrastructures.
 - Participer à la définition des enjeux sur les études de désaturation du nœud de Poitiers (veiller à maintenir voire augmenter (si possible) la capacité du nœud de St Benoît en identifiant les mesures nécessaires pour une augmentation du nombre de services sur la ligne).
 - Contribuer à la création d'un pôle d'échange multimodal sur la gare de Mignaloux – Nouaillé (nouveaux services aux usagers, équipements multimodaux, correspondance quai à quai : engager les études de programmation du pôle, en lien avec les autres actions navette (action 8) et réseau cyclable (actions 1 à 4).
 - Évaluer la faisabilité d'une nouvelle halte à Fleuré : approfondir les études de potentiel, sur la base des conclusions de l'étude d'exploitation de la section Poitiers-Montmorillon (voir ci-dessus).
- Ligne Mignaloux – Jardres – Chauvigny :
 - Évaluer l'opportunité d'une utilisation de la ligne de fret pour un transport de voyageurs
 - ▶ Lancer une étude de choix de mode sur des solutions alternatives classiques ou innovantes (Train léger, Tram-Train, Bus, navette autonome ...), à un horizon long terme ;
 - ▶ Étudier la faisabilité de création d'une infrastructure nouvelle entre Jardres et Chauvigny, notamment les besoins nécessaires et les contraintes pour un prolongement vers le centre commercial le long de la RD 951 ;
 - ▶ Étudier les conditions de la compatibilité de cette desserte avec les circulations ferroviaires fret existantes (conditions d'exploitation, infrastructures, contraintes physiques et temporelles...).
 - Lancer une étude visant à définir les mesures nécessaires à la mise à niveau de la section Mignaloux – Jardres pour accueillir des circulations commerciales de voyageurs (mise à niveau / suppression de passages à niveaux, réouverture de haltes, renforcement d'ouvrages, signalisation, etc.).
 - Étudier la faisabilité de création d'une voie nouvelle entre Jardres et Chauvigny, avec :
 - ▶ Étude d'exploitation (en lien avec la ligne Poitiers – Limoges et la bifurcation de St-Benoît) ;
 - ▶ Étude technique ferroviaire (structure, ouvrages d'art, passages à niveau, voie, signalisation ...) ;
 - ▶ Étude foncière ;
 - ▶ Étude environnementale ;

- Approfondissement des études de potentiel en fonction des possibilités d'exploitation (desserte, niveaux de service, temps de parcours ...).



Remarques et points de vigilance :

- L'optimisation de performance des deux lignes est fortement dépendante des études du nœud de St-Benoît et de la gare de Poitiers ;
- L'étude de choix de mode sur la ligne Mignaloux – Chauvigny devra intégrer le maintien d'une activité ferroviaire de fret jusqu'à Jardres ;
- Toute évolution de l'utilisation de la ligne Mignaloux – Chauvigny dans un contexte de maintien des circulations ferroviaires fret devra se confronter à la question épineuse du traitement des passages à niveau, avec éventualité de dénivellement de la RD 951 (dans un contexte urbain déjà constitué).
- Volet environnemental :
 - La réouverture de la ligne Mignaloux – Chauvigny à des circulations de voyageurs devra proposer une alternative ambitieuse sur le volet énergétique (électrique, hydrogène ...)
 - Présence de sites classés à risque le long de la voie ferrée Mignaloux – Chauvigny ;
 - Présence de la carrière de Brétigny le long de la RD951 entre Jardres et Chauvigny.

Effets attendus :

- Potentiel estimé de **850 usagers par jour** pour la ligne Poitiers <> Lussac <> Montmorillon
- Potentiel estimé de **700 usagers par jour** pour la ligne Poitiers <> Jardres <> Chauvigny

Critères d'évaluation :

- Lancement effectif des études mentionnées.

Coût estimé :

- Variable suivant les études lancées.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Région Nouvelle-Aquitaine, Grand Poitiers (pour la ligne de Jardres-Chauvigny)
- Partenaires : Grand Poitiers, C.C. Vallées du Clain, C.C. Vienne & Gartempe, SNCF

Délais :

- 3 à 5 ans pour la ligne Poitiers-Limoges ; 10 à 15 ans pour la ligne Mignaloux-Chauvigny

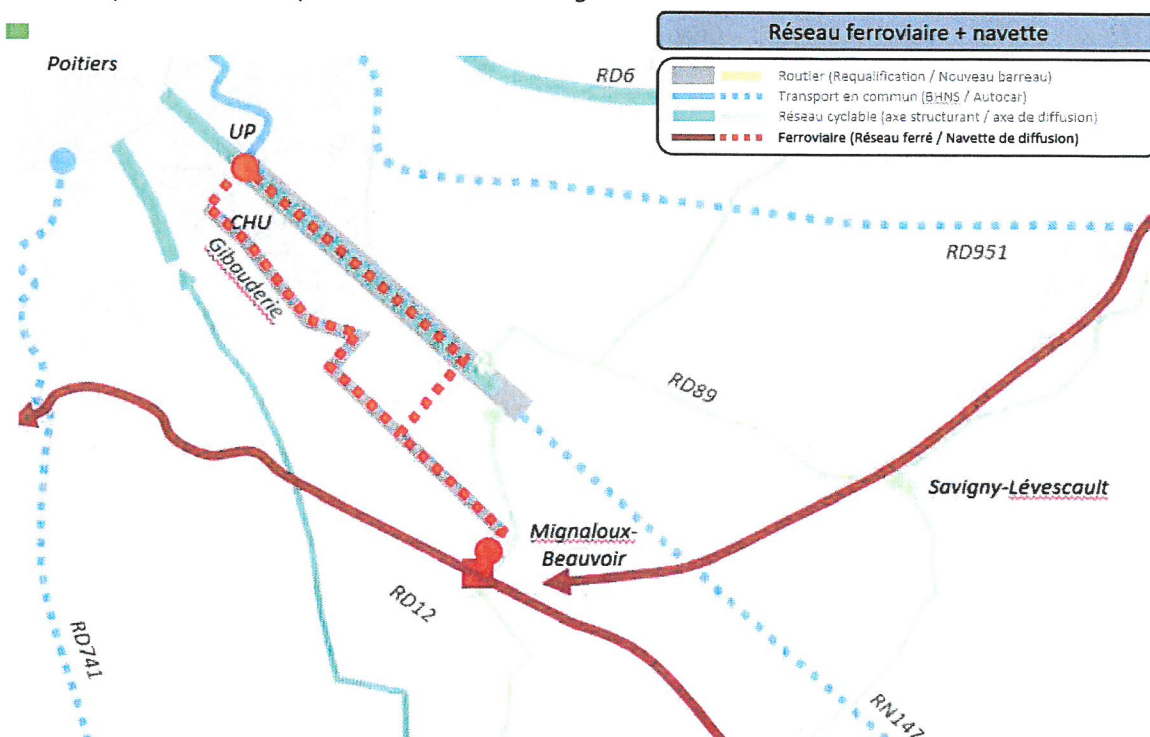
Axe 2 – Action 8 : Créer une navette entre la gare de Mignaloux – Nouaillé et CHU / Université

Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers les transports collectifs
- Optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire pour l'accès au CHU et à l'université
- Favoriser l'intermodalité autour de la gare de Mignaloux-Beauvoir

Contenu de l'action :

- Création d'un service de navette entre la gare de Mignaloux-Nouaillé, le CHU et l'Université avec des horaires calés sur ceux du TER en gare de Mignaloux-Nouaillé ;
- Insertion de la navette sur une voie nouvelle Navette + Vélos depuis la gare jusqu'à la RD 12 (1,8km) ;
- Depuis la RD 12 deux scénarios d'itinéraire :
 - Scénario 1 : passage par la rue des entrepreneurs (sans aménagement), puis 620m de voie nouvelle Navette + Vélo, puis allée de Chantemerle, route de la Tour Hertziene, puis rue de la Gibauderie (sans aménagement) ;
 - Scénario 2 : passage par la RD 12 (insertion d'un couloir de bus dans le sens sud > nord puis utilisation de la plateforme du BHNS sur la RN 147 et l'avenue Jacques Cœur.
- Parmi ces scénarios, plusieurs variantes d'itinéraires :
 - Au départ de la gare de Mignaloux-Beauvoir : possibilité de rejoindre la rue de la gare pour reprendre le chemin communal vers la RD 12 (+600m, applicable aux deux scénarios) ;
 - Scénario 1 : variante d'itinéraire possible par la RD 12 puis la rue Jean Ferrat et la rue Beaubâton impliquant la transformation d'un chemin piétonnier en voie Navette + Modes actifs ;
 - Scénario 1 : autre variante possible traversant le CHU par les rues Joseph Garnier et Beauchant pour rattraper l'avenue Jacques Cœur au niveau du giratoire Dolto.



Remarques et points de vigilance :

- Le nouveau barreau créé en lieu et place d'un chemin communal entre la gare de Mignaloux- Nouaillé et la RD 12 est strictement réservé aux TC et aux modes actifs. ;
- Dans le scénario 2, l'utilisation de la plateforme BHNS réduira légèrement l'efficacité de la navette dans le sens où elle devra céder la priorité au BHNS et attendre derrière lui en station le cas échéant (pas d'infrastructures de dépassement envisagées).
- Volet environnemental :
 - Utiliser des revêtements recyclés pour la conception des voies ;
 - Favoriser l'intégration paysagère/patrimoine des aménagements TC et de la requalification de la RN 147 ;
 - Présence de zones de pré-localisation de zones humides (risque faible) ;
 - Présence d'une zone de Présomption de Prescriptions Archéologiques (risque faible).

Effets attendus :

- Augmentation du potentiel d'usagers des lignes Poitiers <> Montmorillon et Poitiers <> Chauvigny.

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective de la Navette ;
- Données de fréquentation de la Navette ;
- Évolution de la fréquentation de la gare de Mignaloux-Nouaillé et du TER ;
- Évolution de la part modale TC (enquête locale ou enquête ménages déplacements).

Coût estimé :

- Investissement : 8,1 à 9,0 M€ selon la variante (soit 1,4M€/km)

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers
- Partenaires : État, Région Nouvelle-Aquitaine

Délais :

- Moyen terme (5 à 10 ans)

2.3 - Axe 3 : Favoriser l'intermodalité et la mobilité partagée

L'étendue du territoire et la faible densité de population concernée ne permettent pas d'envisager le développement de lignes de transport en commun sur l'ensemble du secteur. La nécessité de rendre efficace les transports en commun *via* des itinéraires directs fait qu'une partie des déplacements doivent être envisagés en combinant plusieurs modes de déplacements voiture ou vélo + bus, car ou train.

Pour favoriser ces pratiques, des aménagements sont nécessaires.

Par ailleurs, le développement des mobilités partagées et notamment du covoiturage constitue également une alternative à la voiture utilisée seule.

L'axe 3 se traduit par 4 actions :

- Action 9 : Créer un parking-relais structurant sur la RN 147
- Action 10 : Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage le long des lignes de cars express
- Action 11 : Inciter à la pratique du covoiturage
- Action 12 : Améliorer l'intermodalité Transport en commun - Vélo

Axe 3 – Action 9 : Créer un parking-relais structurant sur la RN 147

Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers les transports collectifs
- Réduire le trafic sur la RN 147 dans la traversée de Mignaloux-Beauvoir

Contenu de l'action :

- Création d'un parking-relais paysager de 100 places minimum à positionner en amont du premier carrefour traversé par le BHNS (carrefour RN 147 x rue de la Gare).
- Parmi 4 sites analysés à proximité, seule la Place de l'Église de Beauvoir répond aux exigences fonctionnelles d'un parking-relais (facilité d'accès, grande proximité stationnement / arrêt de bus). Par ailleurs, l'utilisation d'un espace déjà artificialisé limite l'impact en termes d'imperméabilisation des sols.
- Une solution d'insertion avec modification du tracé de la RD 89 permet de :
 - Modifier et sécuriser le carrefour RN 147 x rue de la Gare (réduction de sa longueur) ;
 - Sécuriser la traversée des cyclistes ;
 - Insérer la station BHNS au plus proche de la rue de la Gare, avec un traitement amélioré des traversées des modes actifs ;
 - Dégager un potentiel maximum de 140 places (dont 3 PMR) avec un traitement paysager qualitatif. La jauge réduite à 100 places permet d'envisager un traitement paysager encore plus valorisant.



Remarques et points de vigilance :

- La création d'un parking-relais permet également d'installer des équipements et services performants à destination des cyclistes (garages ou box sécurisés). La connexion à l'axe structurant n°1 de l'action 1 et aux aménagements existants (RD 89 et venelle d'accès à l'avenue du Parc) sera une priorité de la conception ;
- Du fait de développement à venir de l'usage du Véhicule Electrique, la création de ce parking-relais doit prévoir l'installation de bornes de recharges ;
- L'implantation d'un accès direct au parking-relais depuis la RN 147 Sud-Est est une priorité afin d'inciter les automobilistes à laisser leur véhicule. Aussi, selon l'évolution des trafics depuis cette branche, on pourra réorganiser l'affectation des voies sur la RN 147 de manière à dédier une voie de tourne-à-droite vers le parking (et conserver la deuxième voie pour le mouvement tout-droit / tourne-à-gauche).
- Volet environnemental :
 - Préférer des zones d'ores et déjà artificialisées pour l'implantation des parkings relais ;
 - Prévoir une insertion paysagère / patrimoniale des parkings relais (présence de l'Église de Beauvoir et d'un périmètre de protection des Monuments Historiques) ;
 - Utiliser des matériaux recyclés pour la conception des parkings ;
 - Prévoir une gestion des eaux pluviales au niveau des aménagements.

Effets attendus :

- Augmentation du potentiel de fréquentation de la ligne de BHNS (+300 à 400 déplacements) et contribution à la baisse du trafic sur la RN 147 à Mignaloux-Beauvoir **(-250 à -300 véhicules par jour)**.

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective du parking-relais ;
- Données de fréquentation du parking-relais ;
- Évolution de la fréquentation de la station du BHNS adossée au parking-relais.

Coût estimé :

- 1,5 M€

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers
- Partenaires : État, Commune de Mignaloux-Beauvoir

Délais :

- Court terme (3 à 5 ans), en lien avec le calendrier du BHNS

Axe 3 – Action 10 : Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage le long des lignes de cars express

Enjeux :

- Encourager le report modal de la voiture vers les transports collectifs
- Étendre la zone de chalandises des 3 lignes de cars express

Contenu de l'action :

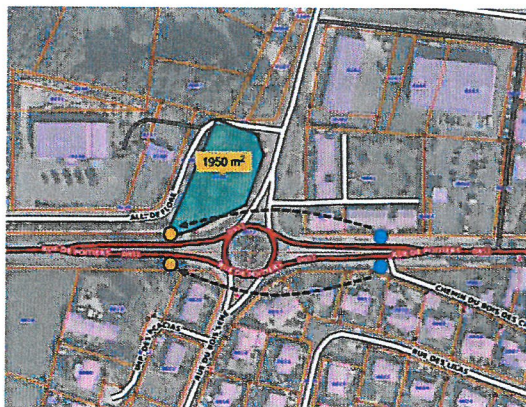
- Création de parkings-relais paysagers de 30 à 50 places à positionner à l'intersection des axes routiers secondaires et des axes cyclables d'intérêt communautaire et si possible à droite du sens entrant vers Poitiers ;
- Mutualiser ces parkings avec des aires de covoiturage ;
- Intégration de stationnement vélo sécurisé avec services associés (information, station de gonflage).
- Sites proposés à Jardres :
 - Au nord-est du carrefour RD 951 x rue de la Citadelle. Cette implantation nécessite le déplacement de l'arrêt existant sur la RD 951 au droit du carrefour ;
 - Au nord-est du carrefour RD 951 x rue de la Vallée.
- Site proposé à Saint-Julien-l'Ars :
 - Au nord-ouest du giratoire RD 951 x rue de Broussa (aire de covoiturage déjà existante). Cette implantation pourra nécessiter le déplacement de l'arrêt existant à l'ouest du giratoire.
- Site proposé à Sèvres-Anxaumont :
 - Au nord-ouest du carrefour RD 951 x route des Sapins.



Jardres – Site 1



Jardres – Site 2



Saint-Julien-l'Ars



Sèvres-Anxaumont

Remarques et points de vigilance :

- La création d'un parking-relais permet également d'installer des équipements et services performants à destination des cyclistes (garages ou box sécurisés). La connexion aux axes cyclables de rabattement de l'action 1 et aux aménagements existants sera une priorité de la conception ;
- Du fait de développement à venir de l'usage du Véhicule Electrique, la création des parkings-relais doit, dans la mesure où les installations électriques le permettent, prévoir l'installation de bornes de recharges ;
- Pour une intégration complète du maillage en modes actifs, assurer une continuité infra communale des aménagements cyclables et des cheminements piétonniers vers les principaux générateurs (par exemple, les équipements de formation : collèges, lycées, universités, ...).
- Volet environnemental :
 - Préférer des zones d'ores et déjà artificialisée pour l'implantation des parkings relais ;
 - Prévoir une insertion paysagère/patrimoniale des parkings relais ;
 - Utiliser des matériaux recyclés pour la conception des parkings ;
 - Prévoir une gestion des eaux pluviales au niveau des aménagements.

Effets attendus :

- Renforcement de l'attractivité des lignes express (action 6) et baisse du trafic routier sur la RN 147 en amont de Mignaloux-Beauvoir, sur la RD 951 et sur la RD 741.

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective des parking-relais ;
- Données de fréquentation des parking-relais ;
- Évolution de la fréquentation des lignes de cars adossées au parking-relais.

Coût estimé :

- 2,5 M€ pour 4 parkings-relais de 50 places voiture + stationnement vélo sécurisé (20 places)
- Coût des extensions ultérieures (dans la limite des surfaces de parcelles identifiées) :
 - +0,55 M€ pour 52 places supplémentaires à Jardres 1 ;
 - +0,19 M€ pour 18 places supplémentaires à Jardres 2 ;
 - +0,1 M€ pour 9 places supplémentaires à Saint-Julien-l'Ars ;
 - +0,16 M€ pour 15 places supplémentaires à Sèvres-Anxaumont.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers
- Partenaires : Département de la Vienne, Communes

Délais :

- Court terme (3 à 5 ans)

Axe 3 – Action 11 : Inciter à la pratique du covoiturage

Enjeux :

- Augmenter le taux d'occupation des véhicules à destination de Poitiers pour réduire le trafic

Contenu de l'action :

- Poursuivre le développement des aires de covoiturage sur le territoire (par création ou extension) ;
- Poursuivre et étendre territorialement les actions de promotion et de cofinancement des trajets via la plateforme nationale de covoiturage ;
- Étudier la faisabilité d'un service de Covoiturage de Ligne à l'échelle du territoire (Grand Poitiers + Communautés de Communes) ;
- Inciter les établissements fortement générateurs de trafic à mettre en place du stationnement réservé au covoitureurs ;
- Étudier les possibilités d'expérimentation de voies réservées pour le covoiturage (Voies réservées aux Véhicules à Occupation Multiples).

Remarques et points de vigilance :

- Volet environnemental :
 - Préférer des zones d'ores et déjà artificialisées pour l'implantation des aires de covoiturage ;
 - Opter pour une insertion paysagère / patrimoniale des aires de covoiturage ;
 - Utiliser des matériaux recyclés pour la conception des aires de covoiturage ;
 - Prévoir une gestion des eaux pluviales au niveau des aménagements ;
 - Privilégier des revêtements perméables et simples en cas de conception sur des sols vierges.

Effets attendus :

- Réduction du trafic automobile sur l'ensemble du réseau routier.

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective des aires de covoiturage.
- Données de fréquentation des aires de covoiturage et des plateformes numériques

Coût estimé :

- À déterminer selon les projets mis en œuvre.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers et Communautés de Communes
- Partenaires :

Délais :

- Court terme (2 à 5 ans)

Axe 3 – Action 12 : Améliorer l'intermodalité Transport en Commun -Vélo

Enjeux :

- Accroître l'usage combiné des transports en commun et du vélo

Contenu de l'action :

- Développer le stationnement vélo sécurisé aux arrêts du BHNS, des lignes express et du TER ;
- Inciter à l'usage des vélos pliants pour les liaisons régulières domicile-travail ;
- Évaluer / tester la modulation des possibilités d'embarquement dans les transports collectifs non urbains en fonction des horaires.

Remarques et points de vigilance :

- Volet environnemental :
 - Préférer des zones d'ores et déjà artificialisées pour l'implantation des aires de stationnement ;
 - Opter pour une insertion paysagère/patrimoniale des aires de stationnement;
 - Utiliser des matériaux recyclés pour la conception des aires de stationnement;
 - Prévoir une gestion des eaux pluviales au niveau des aménagements ;
 - Privilégier des revêtements perméables et simples en cas de conception sur des sols vierges.

Effets attendus :

- Contribuer à l'attractivité des lignes de bus, notamment le BHNS (action 5) et les lignes de cars express (action 6) et réduire le trafic automobile sur le réseau routier secondaire.

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective de la mesure ;
- Données de fréquentation des stationnements sécurisés.

Coût estimé :

- À déterminer selon les projets mis en œuvre.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers ou Communautés de Communes selon la localisation
- Partenaires : Région Nouvelle-Aquitaine,

Délais :

- Selon le calendrier de développement du réseau cyclable

2.4 - Axe 4 : Communiquer sur les mobilités alternatives

Pour être pleinement efficace et conduire à un véritable report modal, la mise en place de nouvelles infrastructures et de nouveaux services de mobilité alternative doit être complétée par des actions visant à accompagner l'évolution des comportements en matière de déplacement.

Au-delà des deux actions présentées ci-après, en termes d'intermodalité et de multimodalité, le plan d'actions bénéficiera également du développement des outils de la mobilité intégrée (MaaS – Mobility as a Service) en cours de développement par les collectivités via le Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités. En agglomérant au sein d'un outil numérique intégré la recherche d'itinéraires ou de services, l'information aux voyageurs théorique et en temps réel, l'achat de titres de transport interoperables entre réseaux et la gestion d'un compte mobilités, l'outil Modalis devrait faciliter l'usage des solutions alternatives à la voiture individuelle.

L'axe 4 se traduit par 2 actions :

- Action 13 : Faire connaître les offres de mobilité alternative
- Action 14 : Poursuivre et développer le soutien à la mise en place de Plans de Mobilités - Employeurs

Axe 4 – Action 13 : Faire connaître les offres de mobilité alternative

Enjeux :

- Sensibiliser la population et faire connaître les offres et services de mobilité disponibles sur le territoire.

Contenu de l'action :

- Mettre en œuvre des actions de communication opérationnelle pour faire connaître et valoriser l'offre de transport actuelle disponible sur le territoire :
 - sites Internet ;
 - réseaux sociaux ;
 - brochures dédiées ;
 - collaboration avec les associations d'usagers ; ...
- Homogénéiser les aménagements et leur aspect visuel sur l'ensemble des sites d'envergure :
 - Mobilier urbain ;
 - Signalisation et signalétique ;
 - Panneaux d'information, logos ; ...

Remarques et points de vigilance :

- La communication transversale est également un axe de développement, en lien avec les services offerts par la Région Nouvelle-Aquitaine et les communautés de communes.
- Volet environnemental : sans objet

Effets attendus :

- Augmentation des parts modales des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Critères d'évaluation :

- Mise en œuvre effective de la mesure ;
- Données de fréquentation des sites internet.

Coût estimé :

- À déterminer selon les projets mis en œuvre.

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers
- Partenaires : Région Nouvelle-Aquitaine, C.C. Vallées du Clain, C.C. Vienne & Gartempe

Délais :

- Actions récurrentes

Axe 4 – Action 14 : Poursuivre et développer le soutien à la mise en place de Plans de Mobilités - Employeurs

Enjeux :

- Cibler les pôles générateurs de déplacements en automobiles (CHU et Université notamment)
- Inciter au report modal depuis la voiture vers les mobilités alternatives (transports en commun, vélo, covoiturage)

Contenu de l'action :

- Plan de Mobilités – employeurs :
 - démarches accompagnées et soutenues par Grand Poitiers depuis plusieurs années ;
 - une trentaine d'établissements soit plus de 50 000 personnes concernées.
- Poursuivre ces actions, afin de renforcer la mission de conseil et d'assistance auprès des entreprises, administrations et équipements de formation :
 - Université : poursuivre la démarche en mobilisant davantage les étudiant ;
 - CHU : déjà des actions dans le cadre de son PDE, bien veiller à intégrer la nouvelle offre multimodale.

Remarques et points de vigilance :

- En complément aux actions spécifiques ciblées sur le CHU et l'Université, on pourra chercher à atteindre en particulier les PME au travers de Plans de Mobilités Inter-Entreprises (concernant l'ensemble d'une zone d'emploi, ZA de Beaubâton par exemple). On cherchera entre autres à fédérer ces entreprises autour de club ou d'associations permettant une communication organisée avec Grand Poitiers ;
- Les actions à développer dans le cadre de ces plans pourront aussi viser à développer de nouvelles approches permettant de limiter les déplacements (télétravail, visio-conférence, espaces de coworking, ...)
- Volet environnemental : ces plans pourront constituer un outil privilégié pour promouvoir les mobilités alternatives auprès des entreprises et définir les modalités de mise en œuvre de flottes ou d'équipements spécifiques (bornes de recharge par exemple).

Effets attendus :

- Augmentation des parts modales des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels.

Critères d'évaluation :

- Nombre de Plans de Mobilités d'Entreprises mis en œuvre ;
- Nombre de salariés concernés.

Coût estimé :

- 0,1 M€ (réalisation de supports de communication).

Maîtrise d'ouvrage :

- Pilote : Grand Poitiers
- Partenaires : Région Nouvelle-Aquitaine, Université de Poitiers, CHU de Poitiers, Club d'entrepreneurs ou associations d'entreprises (le cas échéant).

Délais :

- Actions récurrentes

2.5 - Synthèse du plan d'action










2.5.1 - Impacts et coûts d'investissement

Le tableau ci-dessous synthétise les principaux impacts des 14 actions proposées.

MOA = Pilote P = Partenaire	Potentiel d'usagers estimé	Impacts sur la RN 147 à Mignaloux-B.	Comparaison des temps de parcours Bus / TER / VP	Faisabilité technique	Coûts d'investissements	
Action 1 Développer un réseau cyclable structurant d'échelle intercommunale	Objectif de 3000 déplacements par jour sur l'ensemble du secteur sud-est	Indéterminé	Mignaloux<>Université : 🚲 13' / 🚗 10'	2 possibilités sur RD : • Piste cyclable sur foncier à acquérir et à imperméabiliser • Voie Centrale Banalisée sur chaussée existante à privilégier	5,2 à 11,4 M€ (selon le type d'aménagement envisagé pour les chemins agricoles)	
Action 2 Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux			-			-
Action 3 Communiquer et faire connaître le réseau cyclable			-			-
Action 4 Poursuivre et développer les services vélos aux usagers			-			-
Action 5 Aménager un BHNS sur l'axe RN 147 – avenue Jacques Cœur	8000 par jour	Baisse de 300 véhicules en heure de pointe (-15%)	Mignaloux>Poitiers Gare : 🚗 26' / 🚗 16' Poitiers Gare > Mignaloux : 🚗 26' / 🚗 20'	Intervention principalement sur chaussée existante Pas d'impact foncier	21,7 M€ (soit 4,8M€/km)	
Action 6 Renforcer l'attractivité des lignes express du sud-est de l'agglomération	700 par jour	Baisse de moins de 20 véhicules en heure de pointe	Fleuré>Poitiers : 🚗 17' / 🚗 13' Poitiers > Fleuré : 🚗 17' / 🚗 16'	Intervention sur chaussée existante	De 0,6 à 1,2 M€ par pôle de rabattement	
Action 7 Contribuer au renforcement de l'offre ferroviaire	1550 par jour	Baisse de moins de 50 véhicules en heure de pointe	Lussac>Poitiers Gare : 🚗 30' / 🚗 39' Poitiers Gare > Lussac : 🚗 30' / 🚗 44'	Nombreuses procédures Ligne de Chauvigny à mettre à niveau (voie, signalisation, passages à niveaux...)	Variable suivant les études lancées	
Action 8 Créer une navette entre la gare de Mignaloux- Nouaillé et CHU / Université	Indéterminé	Indéterminé	Gare Mignaloux>CHU : 🚗 11' / 🚗 11' CHU > Gare Mignaloux : 🚗 11' / 🚗 11'	Création de 1,8 à 2,4 km de voirie nouvelle selon la variante, avec acquisitions foncières et imperméabilisation	8,1 à 9,0 M€ selon la variante (soit 1,4M€/km)	
Action 9 Créer un parking-relais structurant sur la RN 147	-	-	-	Permet la reconfiguration paysagère de la place de l'Église de Beauvoir	1,5 M€	
Action 10 Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage le long des lignes de cars express	-	-	-	Emprises existantes, nécessitant quelques acquisitions	2,5 M€ pour 4 parkings-relais de 50 places voiture + stationnement vélo sécurisé (20 places)	
Action 11 Inciter à la pratique du covoiturage	-	-	-	-	À déterminer selon les projets mis en œuvre	
Action 12 Améliorer l'intermodalité TC-Vélo	-	-	-	-	À déterminer selon les projets mis en œuvre	
Action 13 Faire connaître les offres de mobilité alternative	-	-	-	-	À déterminer selon les projets mis en œuvre	
Action 14 Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Déplacements d'Entreprises	-	-	-	-	0,1 M€ (réalisation de supports de communication)	

2.5.2 - Maîtrises d'ouvrage et partenariats

Le tableau ci-dessous synthétise la répartition des maîtrises d'ouvrage et des partenariats pour les 14 actions identifiées.

MOA = Pilote P = Partenaire							Communes			
Action 1 Développer un réseau cyclable structurant d'échelle intercommunale	MOA (sur son réseau)	MOA (sur son réseau)	P	MOA (sur son réseau)						
Action 2 Inciter financièrement les communes au développement de leurs réseaux cyclables communaux	P						MOA			
Action 3 Communiquer et faire connaître le réseau cyclable	MOA						P			
Action 4 Poursuivre et développer les services vélos aux usagers	MOA						P			
Action 5 Aménager un BHNS sur l'axe RN 147 – avenue Jacques Cœur	MOA	P	P							
Action 6 Renforcer l'attractivité des lignes express du sud-est de l'agglomération	MOA (ligne 33)		MOA (lignes 105Ex et 106Ex)		P	P	P			
Action 7 Contribuer au renforcement de l'offre ferroviaire	P		MOA		P	P		P		
Action 8 Créer une navette entre la gare de Mignaloux- Nouaillé et CHU / Université	MOA	P	P							
Action 9 Créer un parking-relais structurant sur la RN 147	MOA	P					P (Mignaloux-Beauvoir)			
Action 10 Créer des parkings-relais mutualisés avec du covoiturage le long des lignes de cars express	MOA			P			P			
Action 11 Inciter à la pratique du covoiturage	MOA				P	P				
Action 12 Améliorer l'intermodalité TC-Vélo	MOA		P		P	P				
Action 13 Faire connaître les offres de mobilité alternative	MOA		P		P	P				
Action 14 Poursuivre les actions engagées en matière de Plans de Déplacements d'Entreprises	MOA		P						P	P

3 - LA QUESTION DU CONTOURNEMENT DE MIGNALOUX-BEAUVOIR

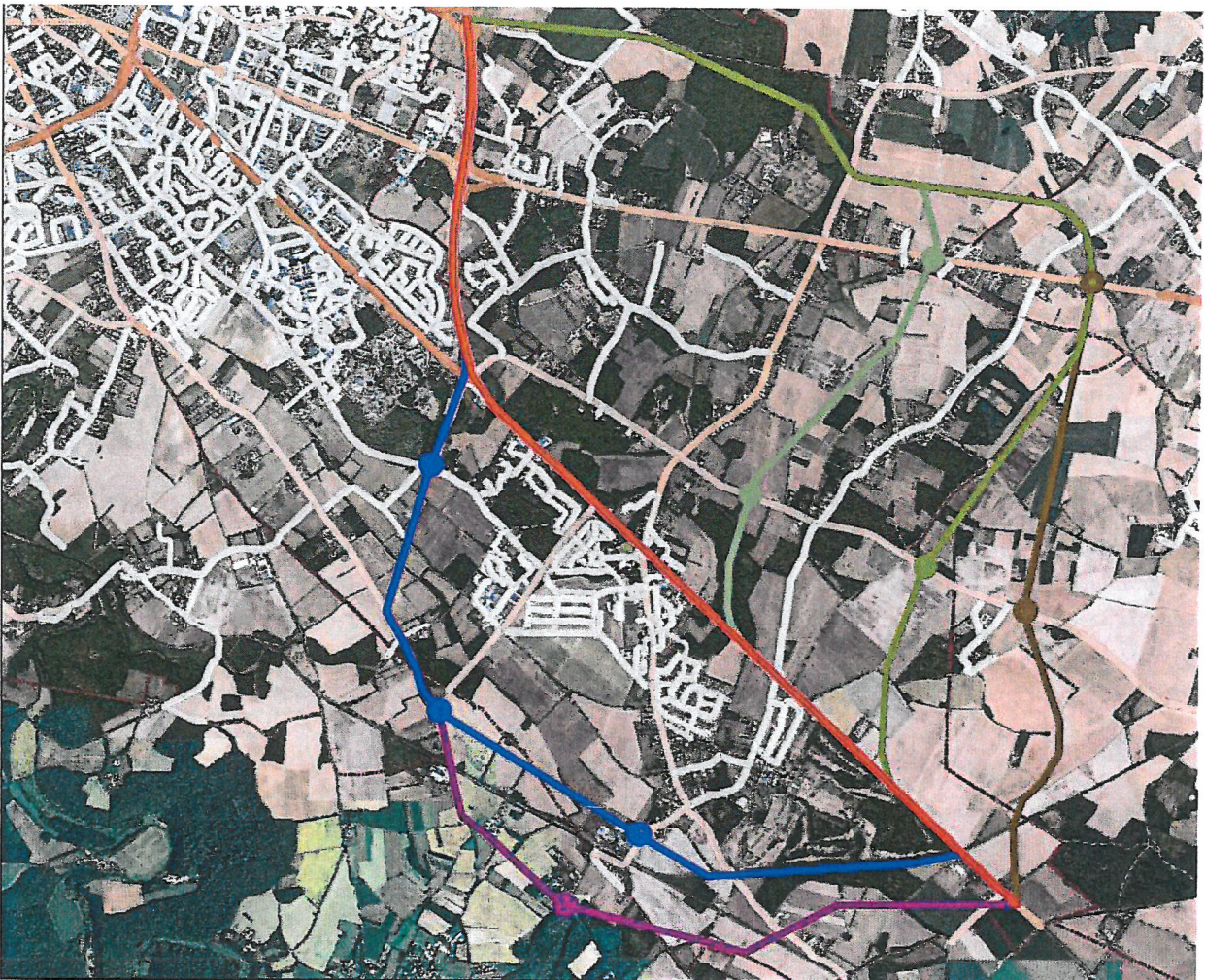
Si l'aménagement en boulevard urbain de la RN 147 est, dans un premier temps, compatible avec le maintien d'un trafic de Poids Lourds (et de convois exceptionnels), la question des nuisances générées par les 2 350 Poids Lourds quotidiens en partie urbanisée de Mignaloux-Beauvoir reste posée.

Les analyses conduisant, au vu du niveau de trafic, à la possibilité de limiter le contournement routier à une infrastructure à 2 voies avec carrefours plans, Grand Poitiers en lien avec les communes concernées a souhaité approfondir cette question :

- d'une part en examinant des hypothèses de tracé relativement précises selon plusieurs scénarios (2 par le sud et 3 par le nord) ;
- d'autre part en objectivant le plus possible les avantages et inconvénients de chacun des scénarios en construisant une grille d'analyse multicritères reposant sur des critères quantifiés.

3.1 - Hypothèses de tracés

Le plan ci-après (et en annexe) présente le tracé actuel de la RN 147 (en rouge) et les 5 tracés de contournement imaginés.



Dans le dessin de ces tracés, il a été tenté de réutiliser au maximum les voies existantes. Au niveau de la géométrie, il s'agit de routes à 2 voies avec des intersections en plan par des carrefours giratoires sauf pour les tracés Sud pour lesquels la RN 147 franchirait l'avenue Jacques Cœur par un ouvrage d'art.

En partant du carrefour avenue Jacques Cœur x RN 147, les deux tracés Sud ont un tronçon commun réutilisant le chemin Au Breuil-L'abbesse puis la RD 12.

Ensuite, le tracé « Sud RD12 » continue sur cette départementale, se connecte via un giratoire à la Rue de la Gare puis par une voie nouvelle à travers champs rejoint la RN 147 actuelle en aval du passage à niveau.

Le tracé « Sud gare » est une voie nouvelle qui passe au nord de la voie ferrée, rejoint la gare de Mignaloux-Nouaillé puis le long du golf suit le tracé de la voie ferrée jusqu'à la RN 147 actuelle au passage à niveau.

Les trois tracés Nord partagent d'abord un tronçon commun depuis l'intersection actuelle de la RN 147 avec la pénétrante. Ils croisent tous les 3 la RD 951 entre Poitiers et Sèvres-Anxaumont puis la RD 89 en provenance de Savigny.

Le tracé « Nord Savigny » est le plus à l'est, le tracé « Nord Mignaloux » longe la limite communale entre Mignaloux et Savigny, le tracé « Nord Bruères » est intégralement sur la commune de Mignaloux, passant entre la Route des Bruères et la Route de la Vallée des Touches.

3.2 - La grille d'analyse multicritère

Le tableau présenté en annexe propose l'analyse de ces 6 tracés par rapport aux critères retenus par les élus de Grand Poitiers.

L'humain

La première analyse concerne le nombre de bâtiments à démolir. Le tracé « Sud gare », avec la création d'un giratoire à l'intersection avec la Rue de la Gare, nécessite le plus de démolitions : une dizaine de maisons. Au nord, c'est le tracé « Nord Bruère » qui nécessite la démolition d'une maison pour créer le giratoire d'intersection avec la RD 951. Les autres tracés se font sans démolition.

Les 3 critères suivants sont le nombre de bâtiments puis d'habitations puis de personnes se trouvant respectivement à 50m, à 100m et à 250m des tracés. Cette distance de 250m correspond, selon la réglementation actuelle sur le bruit, à la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre d'une infrastructure de catégorie 2, classement actuel de la RN 147 dans sa partie à 2x2 voies. Afin que chacun se fasse son idée de la gêne actuelle et/ou créée, les chiffres sont détaillés :

- Pour les tracés sud et le tracé actuel, l'impact de la section de 4 voies entre la pénétrante et le rond-point du CHU ;
- Pour les tracés nord et le tracé actuel, l'impact de la RN 147 actuelle à l'est de Mignaloux.

Si l'on regarde particulièrement les populations dénombrées jusqu'à 250m de l'axe des tracés, on constate que le tracé actuel apporte effectivement une gêne à un nombre important de personnes : près de 1 400, dont 646 dans les quartiers de Beaulieu et du Pâtis pour lesquels les tracés Sud ne changeront rien.

Tous les tracés soulagent les habitants de Mignaloux vivant le long de la RN 147, à l'exception de quelques personnes le plus à l'Est. Le tracé « Nord Bruère », parce qu'il utilise une grande partie de la RN 147, laisse la gêne à 76 personnes.

Les tracés Nord soulagent donc près de 1 400 personnes. Toutefois, ils laissent quelques personnes toujours gênées, soit à l'ouest près de l'intersection avec la pénétrante soit à l'est sur la RN 147. Ils apportent en revanche de la gêne aux habitants de la Banlègre quand le tracé croise la RD 951. C'est le tracé « Nord Bruère » qui crée le plus de gêne car il intercepte la RD 951 dans une zone plus peuplée que les deux autres tracés Nord : 187 personnes.

Les tracés Nord permettent par ailleurs une redistribution des circulations sur la RD 951. Les données manquent aujourd'hui pour chiffrer précisément les véhicules qui viennent de l'Est et se dirigent vers le Nord de l'agglomération en prenant la LNE au Breuil l'Abbesse. On peut toutefois imaginer que cette part sans doute non négligeable du trafic prendrait le nouveau tracé dès son intersection avec la RD 951, soulageant ainsi partiellement les circulations sur la départementale jusqu'à la LNE et diminuant d'autant la gêne pour environ 550 personnes pour les tracés « Nord Mignaloux » et « Nord Savigny » ou 380 personnes pour le tracé le plus à l'ouest, « Nord Bruère ». Cet effet connexe n'est pas à négliger dans la réflexion globale sur les mobilités dans le quadrant sud-est de Poitiers.

L'environnement

Les tracés Sud demanderaient le prélèvement de 12 ha de terres agricoles, dont 1 à 2 ha de bois. Plus longs, les tracés Nord prélèveraient de 18 à 21 ha dont 5 à 6 ha de bois.

Tous les tracés traversent des périmètres éloignés de protection de captage d'eau.

Quel que soit le tracé, une réflexion pourrait être menée sur la création d'une trame verte à l'est de la Route des Bruères.

3.3 - Conditions de réalisation

La construction d'une infrastructure à 2 voies avec des carrefours plans nécessite moins de création de chaussée et moins d'ouvrages d'art que la 2x2 voies envisagée par l'État. Les coûts estimés sommairement s'échelonnent entre 39 et 49 M€.

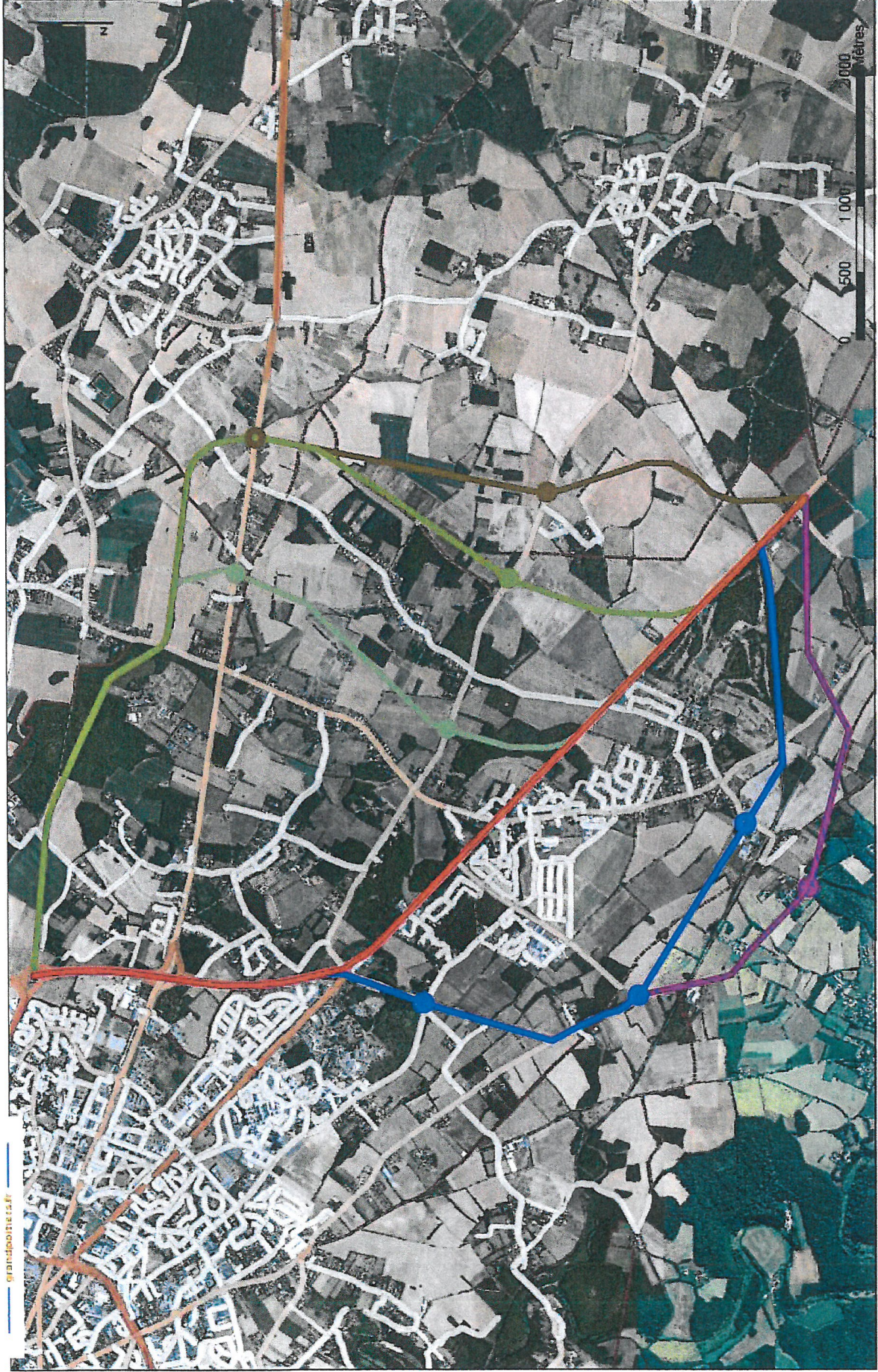
3.4 - Pièces annexes

Contournement de Mignaloux-Beauvoir - Analyse multi-critères

20/08/2021

Critère	Pondération	Parcours actuel	Sud RD12	Sud gare	Nord Savigny	Nord Mignaloux	Nord Brières	Commentaires
Kilométrage PN RN147 - Rd-point CHU		4,9 km	6,9 km	6,5 km	11,2 km	11,7 km	11,4 km	
Kilométrage PN RN147 - pénétrante		7,2 km	9,2 km	8,8 km	8,9 km	9,4 km	9,1 km	
Kilométrage de voie existante réutilisée		3,0 km	3,0 km	2,0 km		0,6 km	1,3 km	
Temps de trajet PN RN147 - Rd-point CHU		5mn 00s si bd urbain à 30 km/h 07mn 20s	6mn 30s	6mn 00s	9mn 00s	9mn 20s	9mn 00s	
Temps de trajet PN RN147 - pénétrante		6mn 30s si bd urbain à 30 km/h 08mn 50s	8mn 00s	7mn 30s	7mn 30s	7mn 50s	7mn 30s	
Nombre de maisons à démolir			0	10	0	0	1	
Bâtiments								
Nombre de bâtiments impactés à 50m		54	11	32	0	24	26	
Nombre de bâtiments impactés à 100m		180	88	105	11	30	56	
Nombre de bâtiments impactés à 250m		720	428	452	120	139	213	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure : 250m pour une infra classée en catégorie 2
dont section pénétrante - rond-point CHU		338	338	338				Protection phonique par merlons
dont section rond-point CHU - passage à niveau		382			9	28	59	
dont section nouvelle			90	114	111	111	154	
Habitations								
Nombre d'habitations impactées à 50m		27	7	11	0	6	8	
Nombre d'habitations impactées à 100m		113	63	64	3	9	61	
Nombre d'habitations impactées à 250m		588	598	327	68	72	117	
dont section pénétrante - rond-point CHU		282	282	282				
dont section rond-point CHU - passage à niveau		306			5	9	29	
dont section nouvelle			316	45	63	63	88	
Population (données INSEE 2015)								
Nombre de personnes impactées à 50m		21	2	2	0	11	19	
Nombre de personnes impactées à 100m		253	119	130	8	15	50	
Nombre de personnes impactées à 250m		1393	778	740	145	142	323	
dont section pénétrante - rond-point CHU		646	646	646	60	60	60	
dont section rond-point CHU - passage à niveau		747			20	17	76	
dont section nouvelle			132	94	65	65	187	

Critère	Pondération	Parcours actuel	Sud RD12	Sud gare	Nord Savigny	Nord Wignaioux	Nord Brèrères	Commentaires
Nb ha terres agricoles prélevées			12 ha	12 ha	21 ha	20 ha	18 ha	Emprise "forçataire" de 25m ou 40m si enfouissement de la chaussée et 1ha pour un giratoire
Nb ha bois à reconstituer			1 ha	2 ha	5 ha	6 ha	6 ha	Idem
Possibilité de réaliser des protections sonores ou			●	●	●	●	●	
Impact environnemental géologie - hydraulique - risques naturels								
Impact environnemental faune - flore - Natura 2000 - zones humides								
Patrimoine - archéologie								
Problèmes connexes réglés								
Problèmes connexes créés								
Coût de réalisation			39 M€	39 M€	49 M€	49 M€	47 M€	Section courante : 4M€/km, 2M€/km si réutilisation Rond-points : 2M€ Raccordements d'extrémité : 6M€ pénétrante, 3M€ vers PN. Ouvrage rd-pt CHU 8M€
Conditions de réalisation des travaux			●	●	●	●	●	
Sécurité			●	●	●	●	●	



Egis Villes et Transports

Smart Mobilités et Systèmes | Agence de Nantes

www.egis-group.com

