



ÉTUDE MULTIMODALE DE DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ENTRÉE SUD-EST DE POITIERS-RN147

—
Diagnostic

GRAND POITIERS
Communauté urbaine

ORGANISATION DE L'ÉTUDE

4 phases

1. Analyser et diagnostiquer le fonctionnement actuel des déplacements sur le quadrant

- Analyse du territoire (organisation, générateurs, coupures urbaines, socio-éco, ...)
- Offre de transports tous modes (réseau viaire, continuités douces, TC, covoiturage, ...)
- Demande en déplacements actuelle générée par le quadrant
- Analyse prospective

2. Définir des orientations générales et des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle

- Mise en évidence des enjeux de mobilité
- Proposition de scénarios pour y répondre
- Analyse multicritères

3. Étudier la faisabilité des solutions retenues

- Choix de 5 solutions de développement des mobilités alternatives
- Étude fine de leur faisabilité technique (études d'insertion, contraintes environnementales et réglementaires) et financière

4. Définir un schéma directeur et un plan d'actions

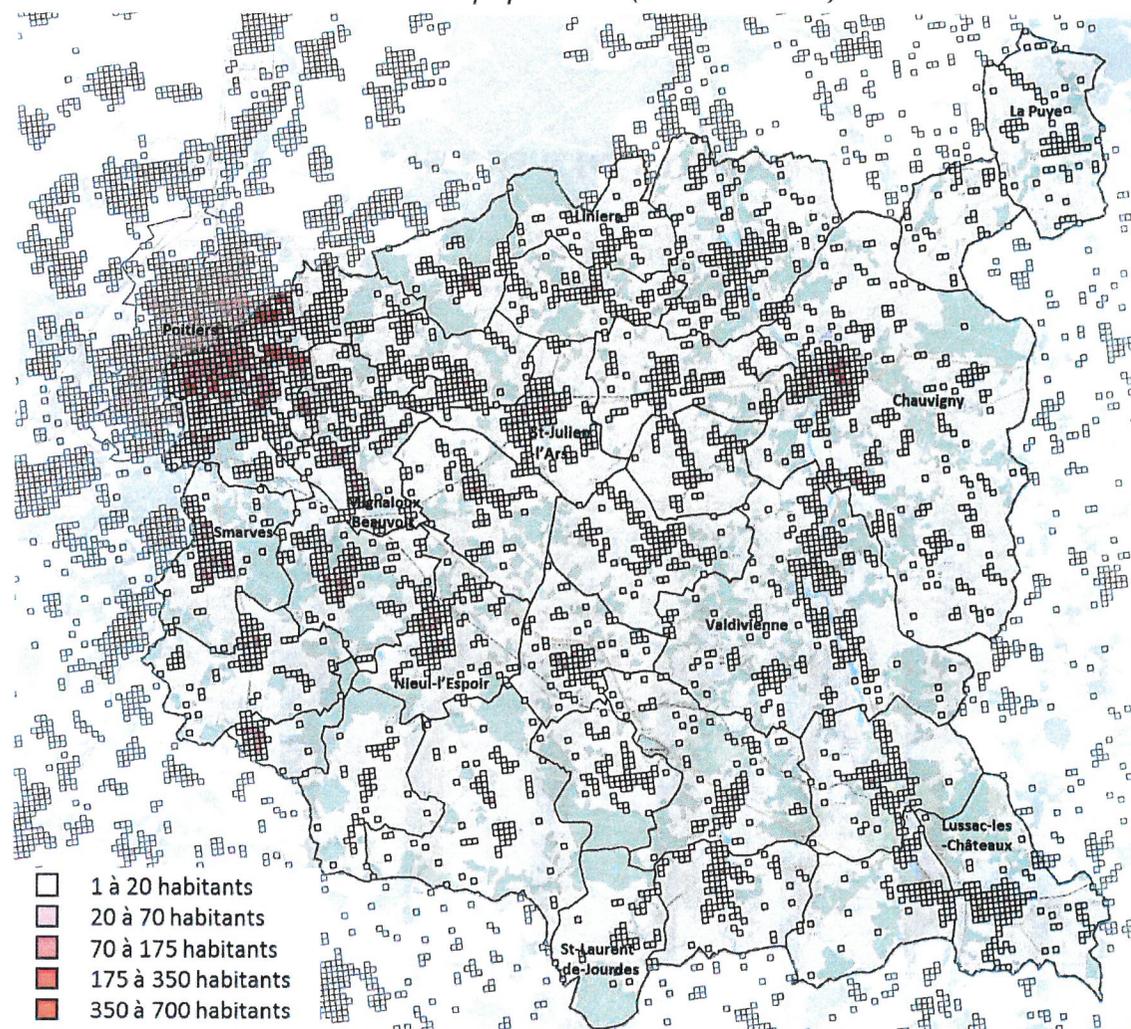
POPULATION

Densité de population

- Un secteur dense dans Poitiers
- Des densités plus faibles en s'éloignant de la ville centre

→ Des freins à la desserte de ces territoires en transports collectifs

Densité de population (source : INSEE)

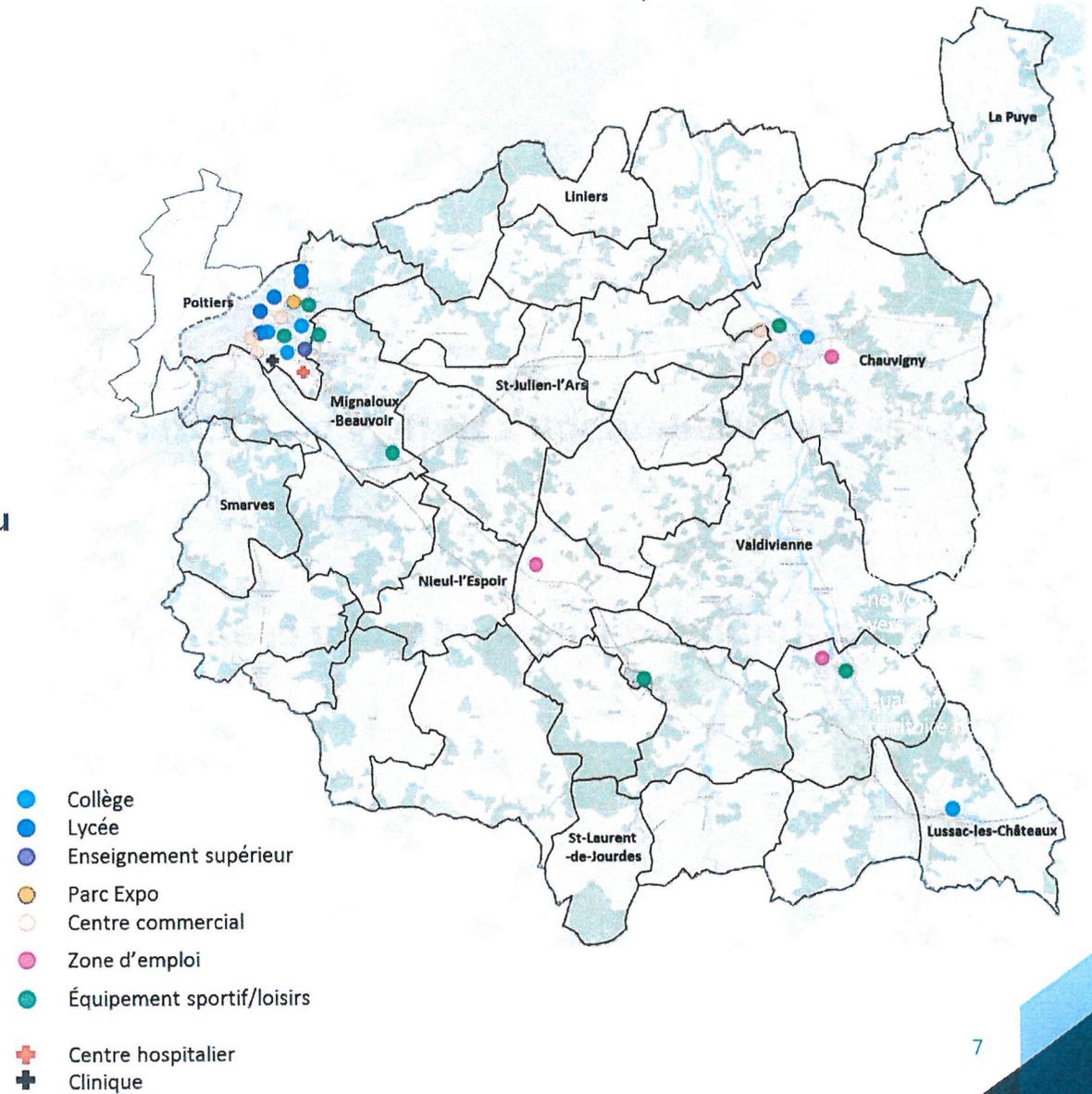


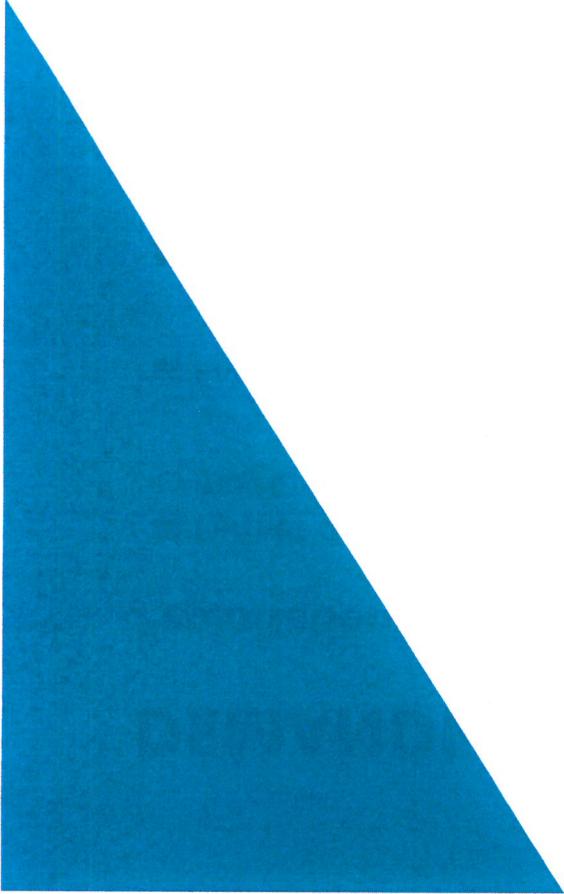
TERRITOIRE

Générateurs de déplacements

- Une concentration des générateurs à Poitiers
- Quelques générateurs à Chauvigny
- Présence diffuse par ailleurs

→ Des générateurs positionnés dans Poitiers ou à proximité d'axe structurant de déplacement





**DIAGNOSTIC :
EXPLOITATION DE
L'ENQUÊTE
DÉPLACEMENTS
VILLES MOYENNES**

DEMANDE EN DÉPLACEMENTS

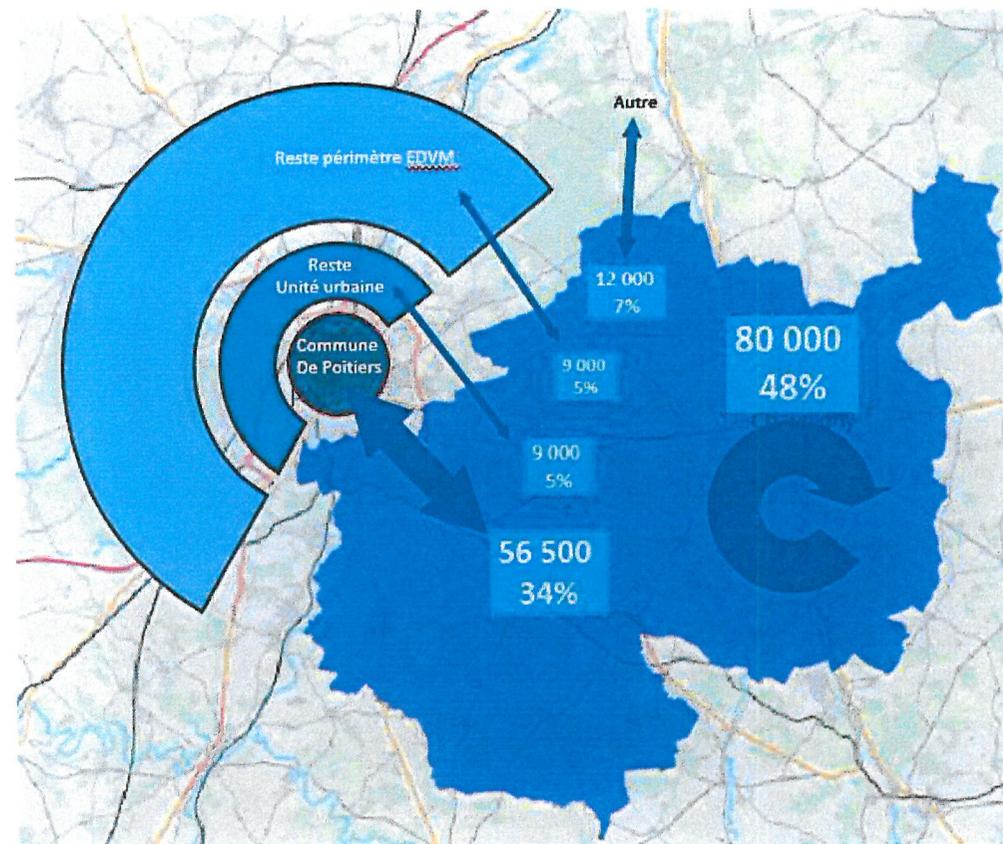
Exploitation de l'EDVM 2018

Les déplacements concernant le secteur Sud-Est extra-LNE :

- Se font de moitié en interne
- Se font pour un tiers en échanges avec la commune de Poitiers (la moitié de ces flux concerne la zone 11)
- Se diffusent vers le reste de l'agglomération ou au-delà pour environ 20%

→ Des enjeux de mobilité plus prégnants sur les déplacements internes au secteur Sud Est et d'échanges avec la commune de Poitiers

Distribution des déplacements



DEMANDE EN DÉPLACEMENTS

Exploitation de l'EDVM 2018

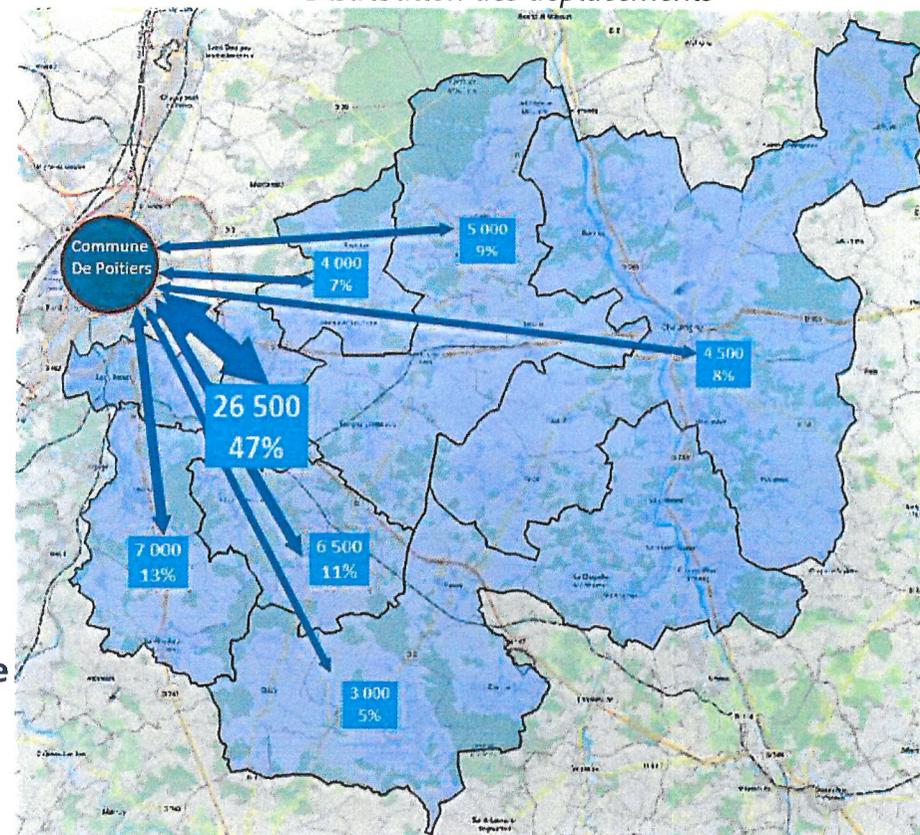
Focus sur les déplacements Poitiers ↔ secteur Sud Est

- 1^{ère} couronne : 30 500 déplacements soit 54% dont 26 500 pour la zone 11 (St Benoit et Mignaloux-Beauvoir)
- 2^{ème} couronne : 18 500 déplacements soit 33%
- 3^{ème} couronne : 7 500 déplacements soit 13%

→ L'essentiel des déplacements d'échanges entre la commune de Poitiers et le secteur Sud-Est se fait avec la 1^{ère} et 2^{ème} couronne

→ Enjeu fort sur les liaisons Poitiers ↔ St Benoit et Poitiers ↔ Mignaloux-Beauvoir

Distribution des déplacements

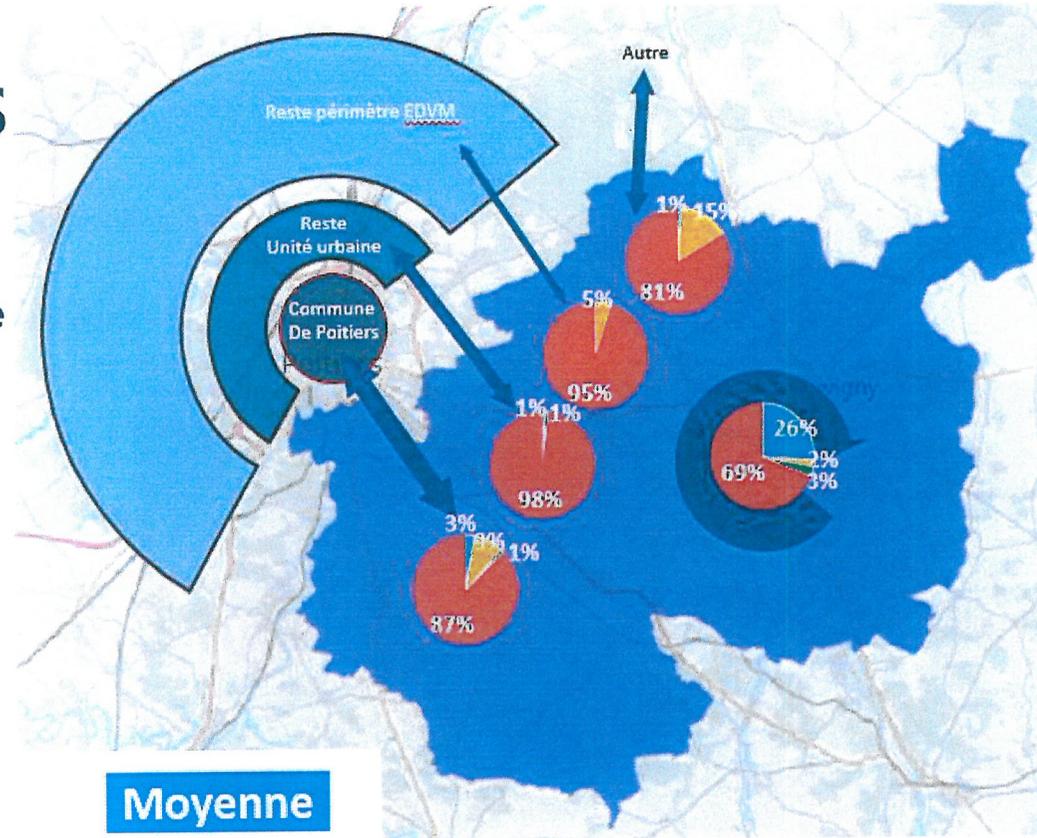


DEMANDE EN DÉPLACEMENTS

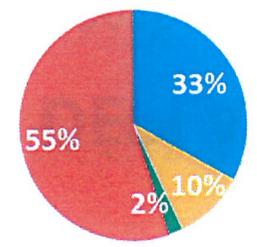
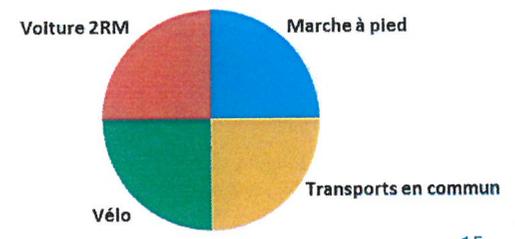
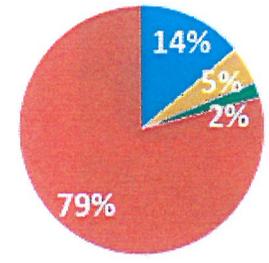
Exploitation de l'EDVM 2018

Le mode principal est assez logiquement la voiture (80% en moyenne). Cette part est :

- Plus faible pour les flux internes (70%) où la part des modes actifs est de 25% environ
- Similaire pour les flux d'échanges longue distance (concurrence du train)
- Plus élevée (87 à 98%) pour les flux d'échanges avec Poitiers, sa première couronne et le reste de l'agglomération (mode le plus rapide et le plus souple)



Moyenne



Moyenne ville de Poitiers

NB : Autres modes non représentés

DEMANDE EN DÉPLACEMENTS

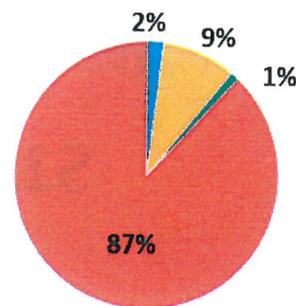
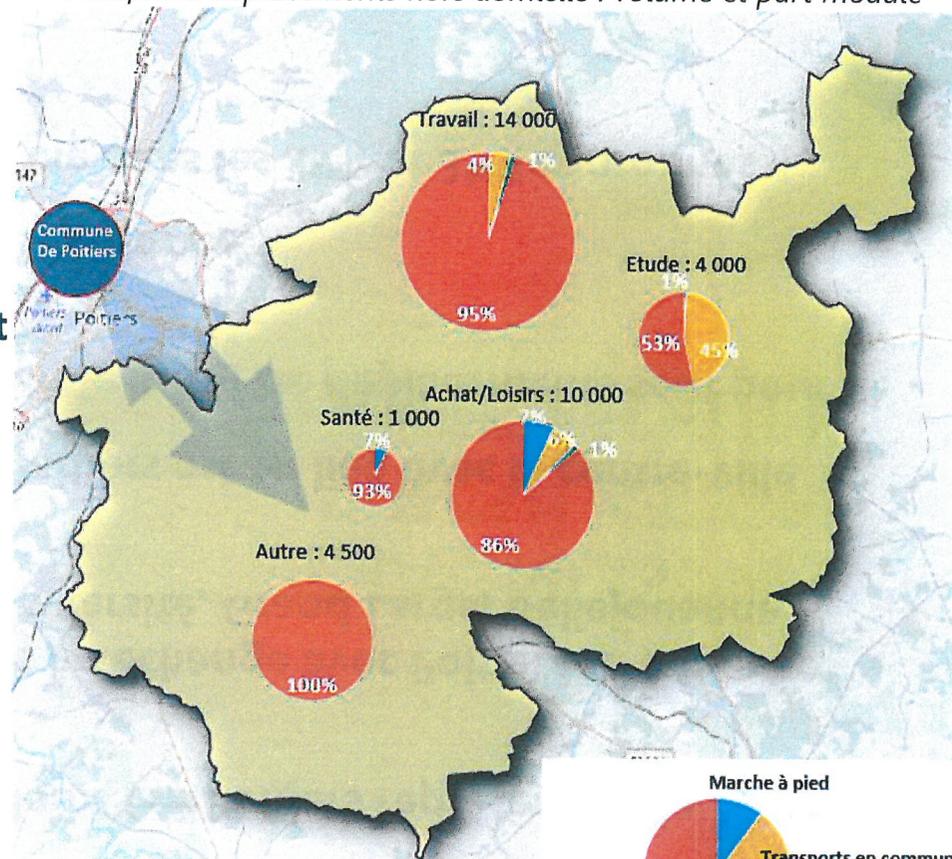
Exploitation de l'EDVM 2018

Focus sur les déplacements Poitiers ↔ secteur Sud Est

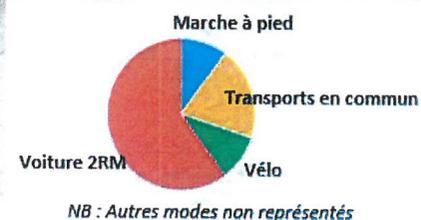
- Forte part modale VP en moyenne
- Motif travail :
 - Part modale VP : 95%
 - Part modale TC + modes actifs : 5% (concerne uniquement les flux Poitiers ↔ St Benoit ou Mignaloux-Beauvoir)
- Motif étude : seul motif où la part modale VP est inférieure à 85% (captifs)

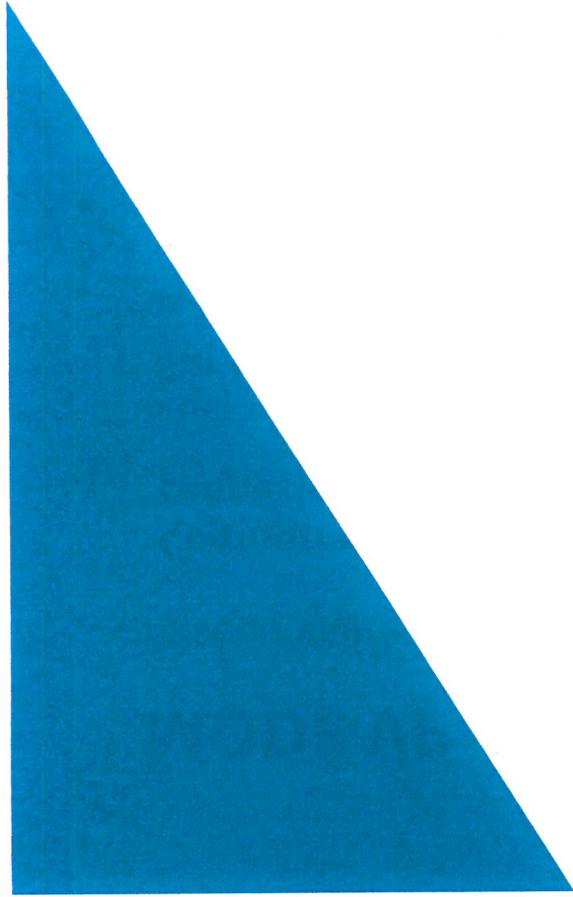
→ Mis à part le motif étude, l'automobile est le mode quasi exclusif des déplacements avec la commune de Poitiers

Motifs des déplacements hors domicile : volume et part modale



Moyenne échanges avec Poitiers





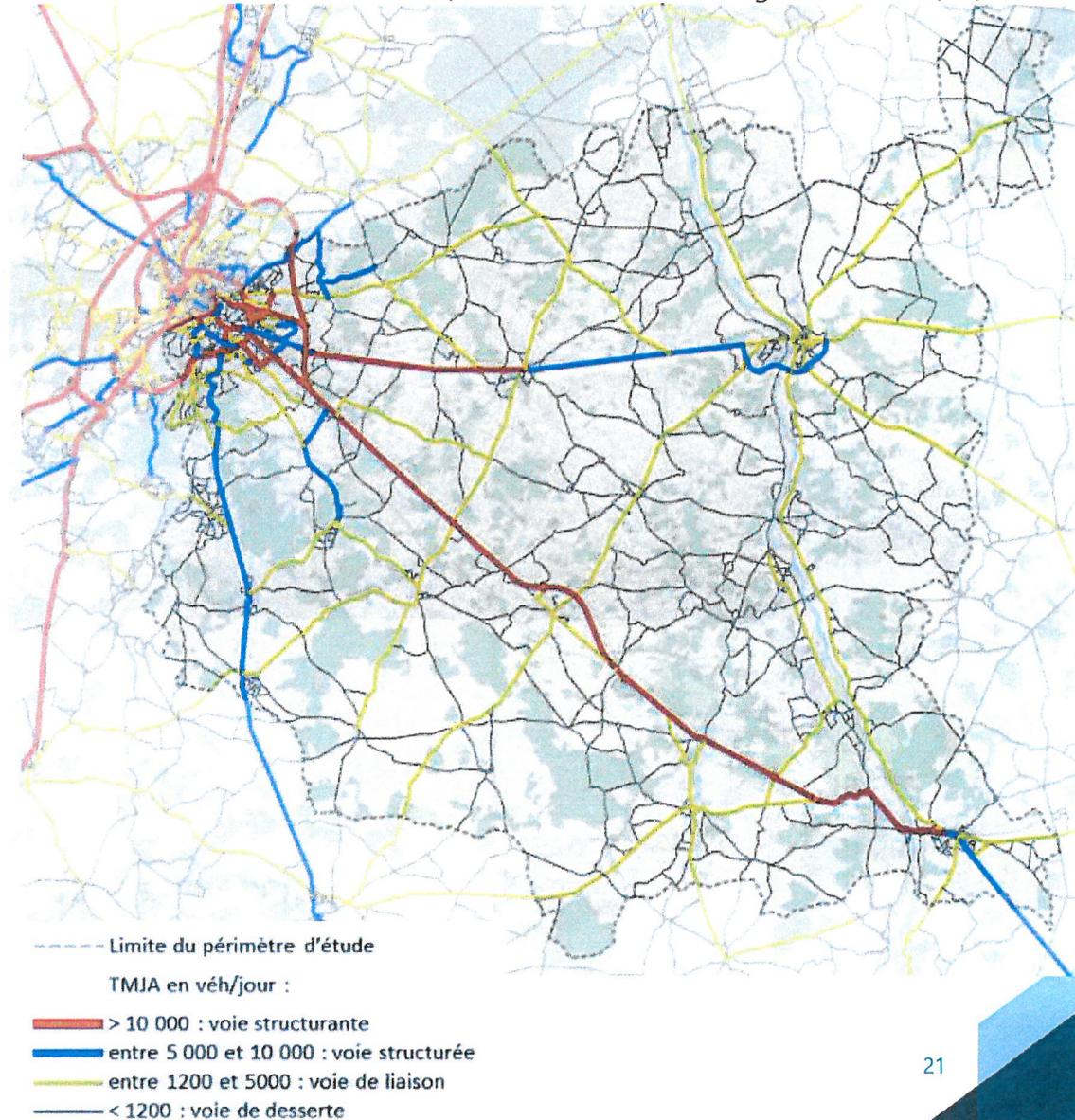
**DIAGNOSTIC :
CIRCULATION
AUTOMOBILE**

MODE VP

Trafics

- Concentration des trafics sur le réseau principal, notamment RN147, RD951 et RD741 sur le périmètre d'étude
- Les trafics augmentent en se rapprochant de Poitiers, des axes parallèles à la RN147 et à la RD951 se chargent à proximité de Poitiers

Les TMJA sur le secteur Sud-Est (source: Observatoire Régional des Trafics)



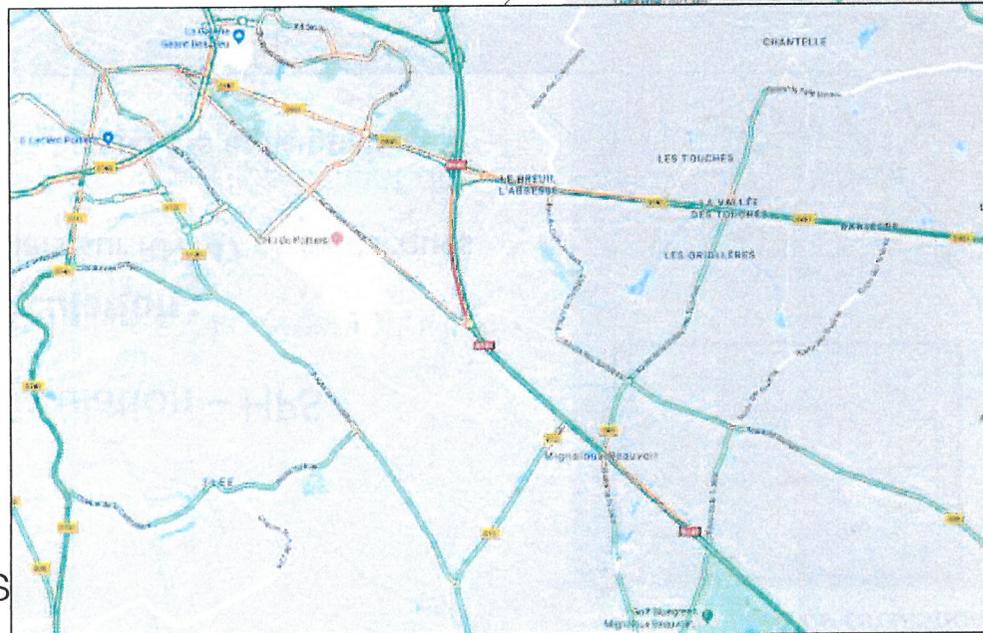
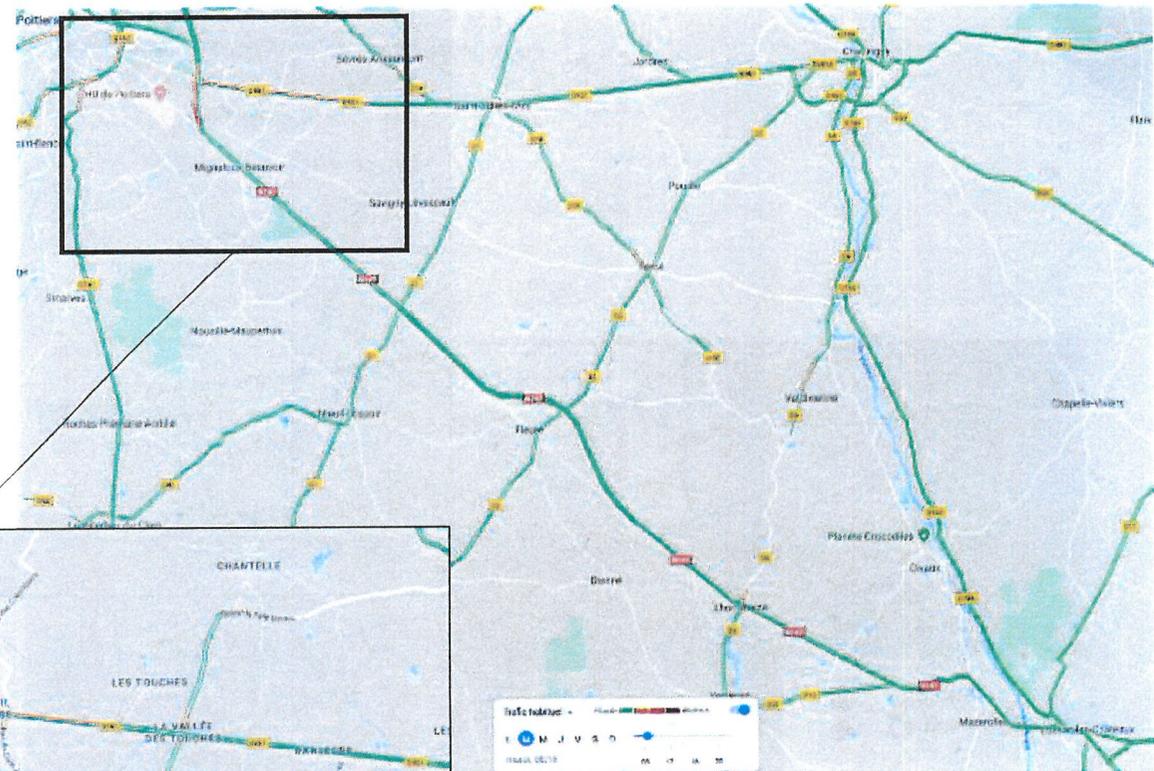
Conditions de circulation un mardi habituel à 8h15 (source: Google)

MODE VP

Conditions de circulation – HPM

Difficultés de circulation :

- Vers Poitiers sur RN147 et RD951
- Sur RN147 sens Nord-Sud en amont du giratoire avec l'Av. Jacques Cœur



MODE VP

Temps de parcours –
Heures de Pointe – RN147

Aspect pendulaire des temps de parcours :

- Sens entrant le plus chargé le matin, sens sortant fluide
- Sens sortant le plus chargé le soir, sens entrant fluide
- Secteurs les plus chargés :
 - Fleuré-J. Cœur le matin
 - Milètrie-Mignaloux le soir

Sens sortant

Temps de parcours aux heures de pointe (source: Google)

Sens entrant

RN147 RD951 – Gir J. Cœur (1,3 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	78 km/h	1 min
H. Pointe Matin	45 km/h	1 min 45
H. Pointe Soir	52 km/h	1 min 30
Hyper pointe	20 km/h	4 min

RN147 Gir J. Cœur – Mignaloux (1 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	45 km/h	1 min 20
H. Pointe Matin	40 km/h	1 min 30
H. Pointe Soir	28 km/h	2 min 10
Hyper pointe	16 km/h	3 min 50

RN147 Mignaloux – Fleuré (10,5 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	70 km/h	9 min
H. Pointe Matin	70 km/h	9 min
H. Pointe Soir	63 km/h	10 min
Hyper pointe	53 km/h	12 min

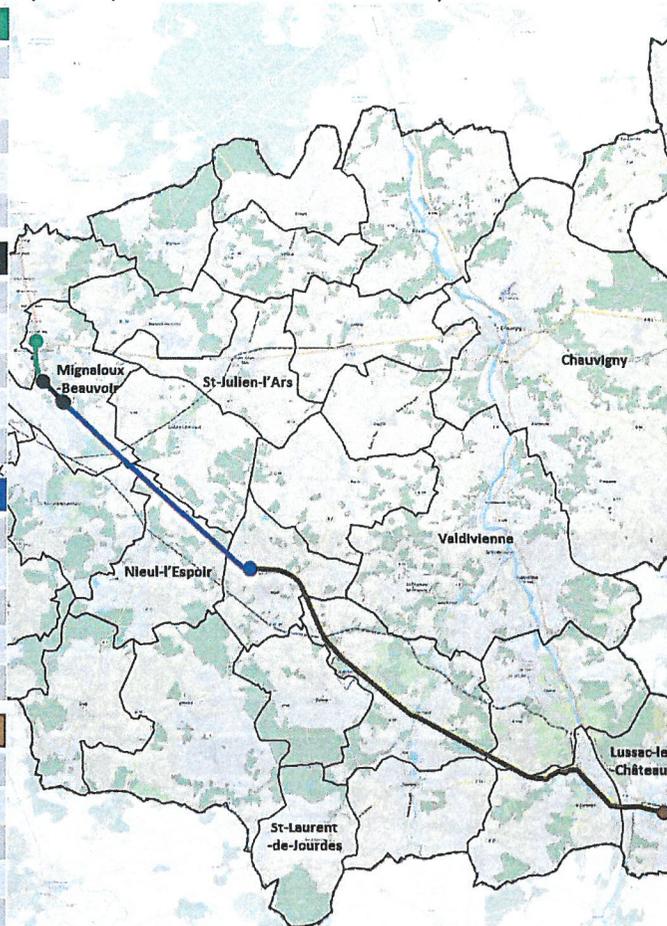
RN147 Fleuré – Lussac (20 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	67 km/h	18 min
H. Pointe Matin	65 km/h	18 min 30
H. Pointe Soir	63 km/h	19 min
Hyper pointe	52 km/h	23 min

RN147 Gir J. Cœur – RD951 (1,3 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	78 km/h	1 min
H. Pointe Matin	78 km/h	1 min
H. Pointe Soir	78 km/h	1 min
Hyper pointe	62 km/h	1 min 15

RN147 Mignaloux – Gir J. Cœur (1 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	60 km/h	1 min
H. Pointe Matin	40 km/h	1 min 30
H. Pointe Soir	60 km/h	1 min
Hyper pointe	28 km/h	2 min 15

RN147 Fleuré – Mignaloux (10,5 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	70 km/h	9 min
H. Pointe Matin	60 km/h	10 min 30
H. Pointe Soir	70 km/h	9 min
Hyper pointe	42 km/h	15 min

RN147 Lussac – Fleuré (20 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	68 km/h	17 min 30
H. Pointe Matin	67 km/h	18 min
H. Pointe Soir	67 km/h	18 min
Hyper pointe	56 km/h	21 min 30



MODE VP

Temps de parcours –
Heures de Pointe –
entrée/sortie de Poitiers

Matin :

- Temps de parcours proches des temps de parcours fluides
- Saturations situées sur le réseau structurant en amont de l'entrée de Poitiers

Soir :

- Dégradation des temps de parcours
- L'Avenue Jacques Cœur est particulièrement saturé dans les 2 sens
- Report sur les itinéraires alternatifs notamment Gibauderie où les vitesses sont proches de celles sur Jacques Cœur en sens sortant

Sens sortant

Temps de parcours aux heures de pointe (source: Google)

Sens entrant

RD951 – sens sortant (2,5 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	32 km/h	4 min 45
H. Pointe Matin	26 km/h	5 min 45
H. Pointe Soir	27 km/h	5 min 30
Hyper pointe	19 km/h	8 min

Av J. Cœur – sens sortant (3 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	36 km/h	5 min
H. Pointe Matin	31 km/h	5 min 45
H. Pointe Soir	28 km/h	6 min 30
Hyper pointe	16 km/h	11 min

Gibauderie – sens sortant (4 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	40 km/h	6 min
H. Pointe Matin	37 km/h	6 min 30
H. Pointe Soir	32 km/h	7 min 30
Hyper pointe	20 km/h	12 min

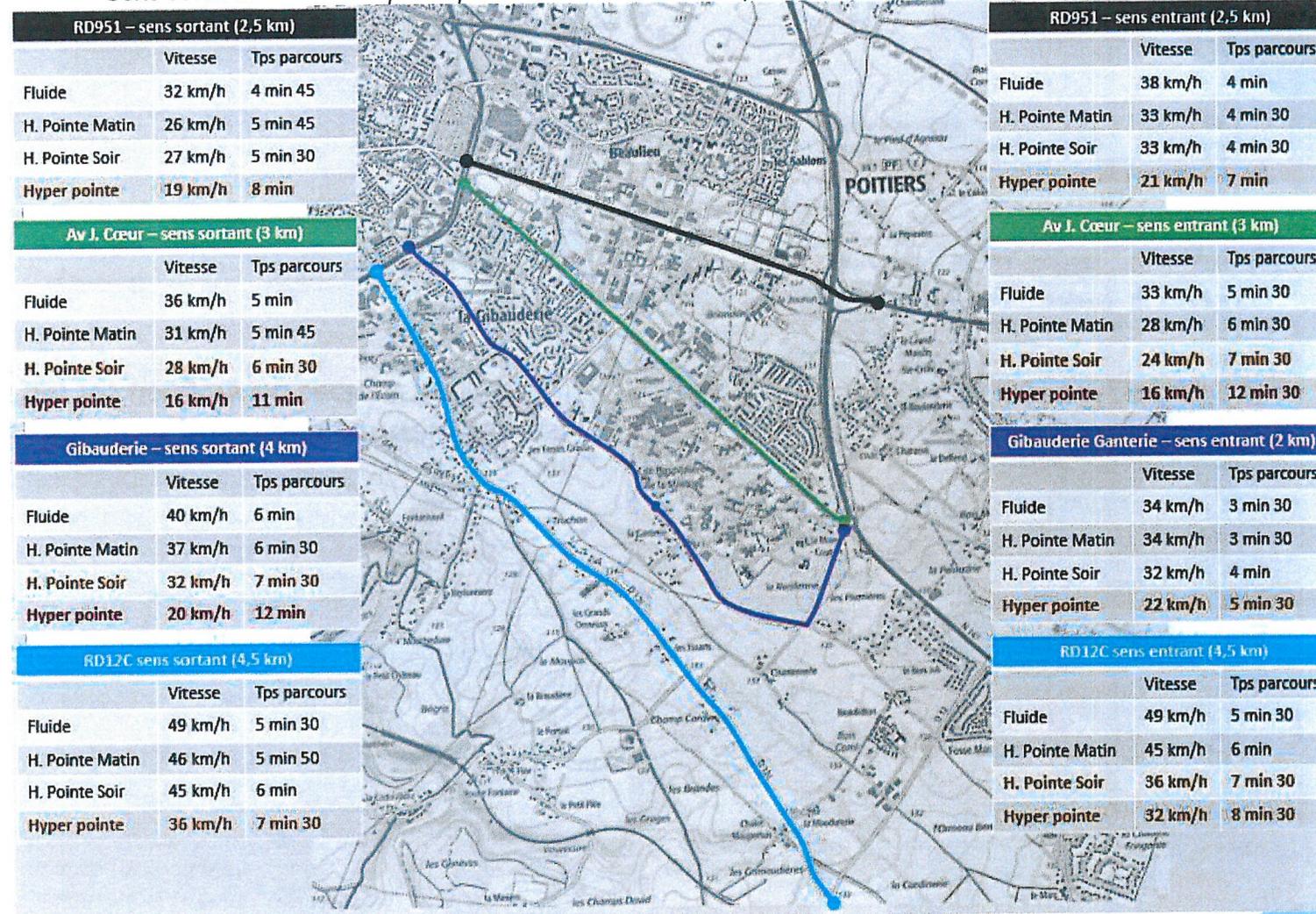
RD12C sens sortant (4,5 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	49 km/h	5 min 30
H. Pointe Matin	46 km/h	5 min 50
H. Pointe Soir	45 km/h	6 min
Hyper pointe	36 km/h	7 min 30

RD951 – sens entrant (2,5 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	38 km/h	4 min
H. Pointe Matin	33 km/h	4 min 30
H. Pointe Soir	33 km/h	4 min 30
Hyper pointe	21 km/h	7 min

Av J. Cœur – sens entrant (3 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	33 km/h	5 min 30
H. Pointe Matin	28 km/h	6 min 30
H. Pointe Soir	24 km/h	7 min 30
Hyper pointe	16 km/h	12 min 30

Gibauderie Ganterie – sens entrant (2 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	34 km/h	3 min 30
H. Pointe Matin	34 km/h	3 min 30
H. Pointe Soir	32 km/h	4 min
Hyper pointe	22 km/h	5 min 30

RD12C sens entrant (4,5 km)		
	Vitesse	Tps parcours
Fluide	49 km/h	5 min 30
H. Pointe Matin	45 km/h	6 min
H. Pointe Soir	36 km/h	7 min 30
Hyper pointe	32 km/h	8 min 30



MODE VP

Stationnement

Parkings en ouvrage

■ Utilisation de journée avec un remplissage/vidage pendulaire notamment aux parkings :

- Blossac/Tison
- Cordeliers

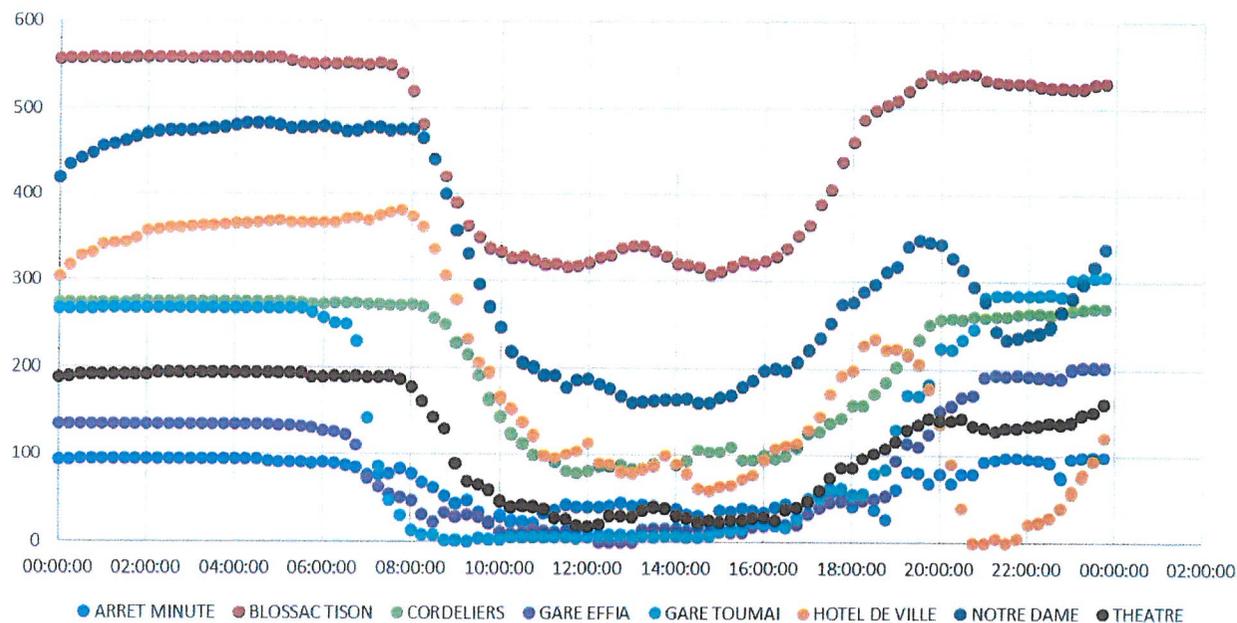
■ Des tensions sur le stationnement à la gare en journée

■ Certains parkings sont également utilisés le soir (21h-23h / sorties du jeudi soir) :

- Hôtel de Ville
- Notre Dame

→ Un niveau d'offre globalement suffisant dans les parkings en ouvrage

Places disponibles le jeudi 15/11/2018

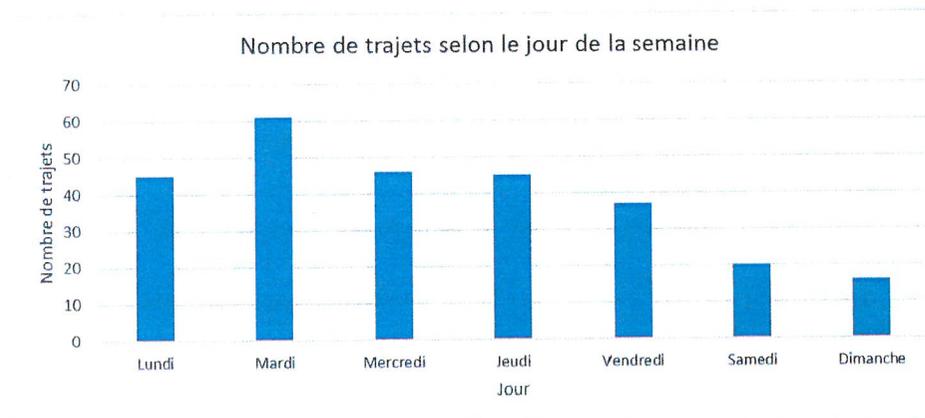
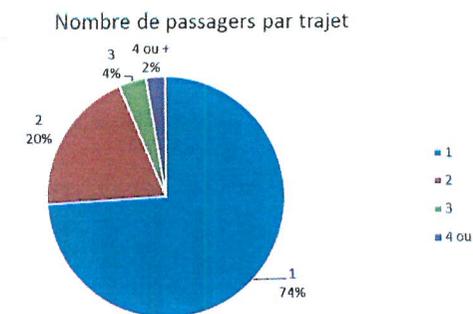
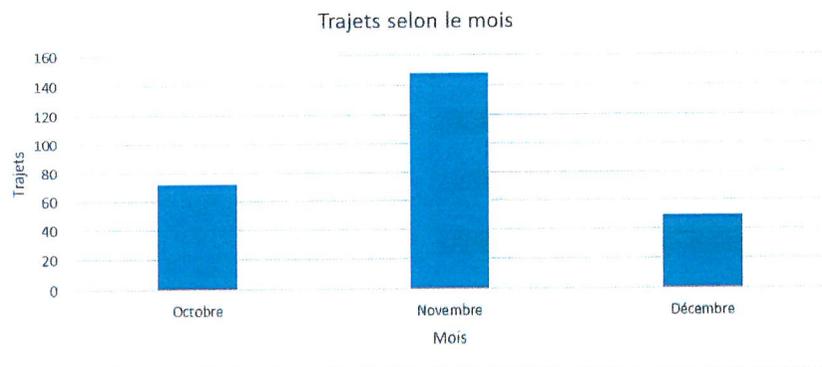


MODE VP

Covoiturage

Expérimentation Klaxit

- Un nombre de trajets limité : entre 50 & 150 trajets par mois (moins de 10 trajets par jour)
- Une majorité de trajet avec 1 ou 2 passagers :
 - 74% des trajets avec 1 passager
 - 94% des trajets avec 1 ou 2 passagers
 - 6% des trajets avec au moins 3 passagers
- Des trajets répartis sur l'ensemble de la semaine, majoritairement entre le lundi et le vendredi



SYNTHÈSE MODE VP

Un ceinturage incomplet à la périphérie de Poitiers, certaines liaisons se font donc par la rocade urbaine

Un réseau viaire structuré par 2 grandes pénétrantes à Poitiers (RN147 et RD951)

Des saturations sur ces 2 axes aux heures de pointe qui entraînent des reports de trafic sur des itinéraires concurrents au profil/gabarit parfois inadapté

Un stationnement plutôt facile et peu contraignant

Le covoiturage, une pratique pertinente mais très limitée en volume

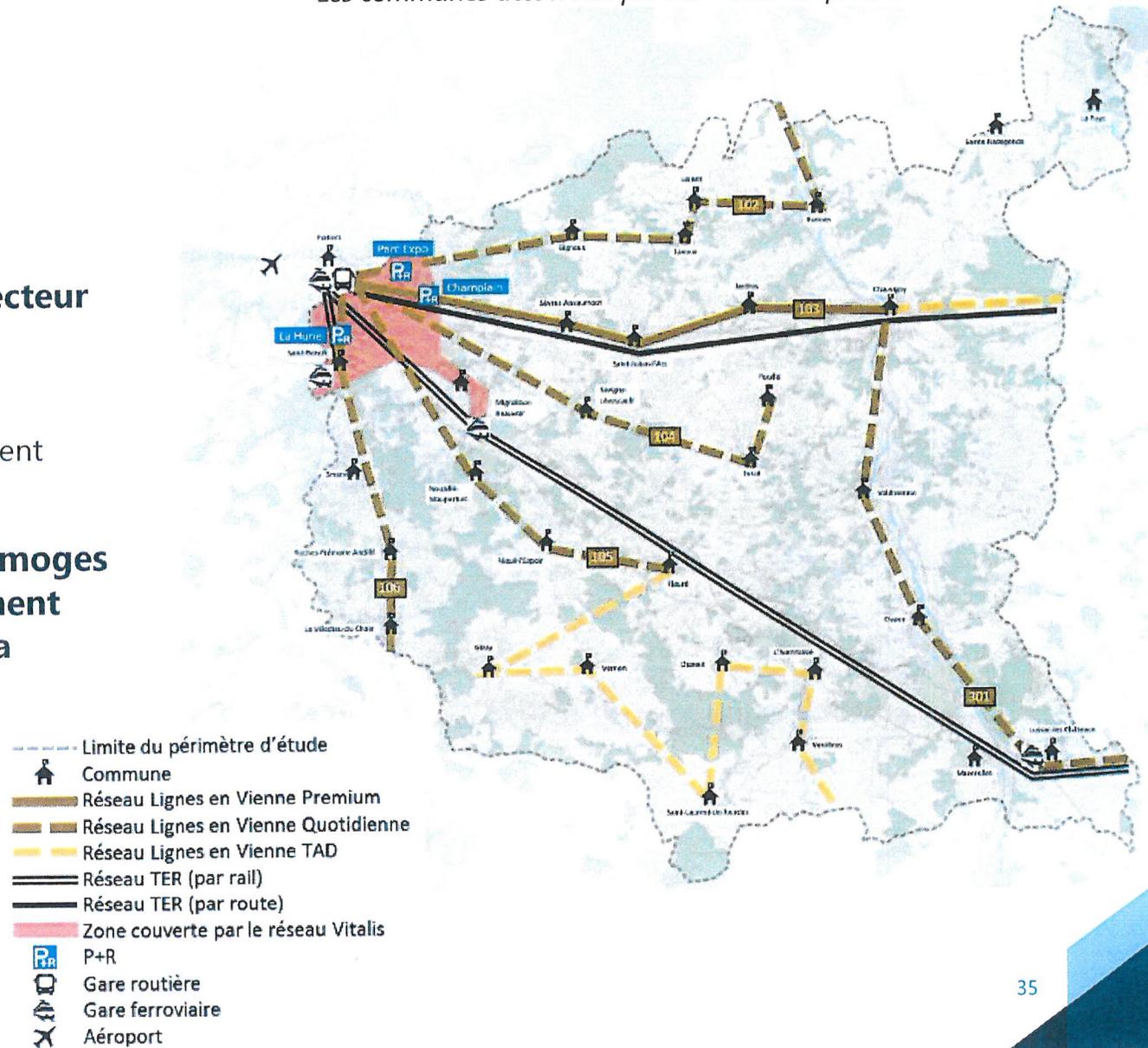
MODE TC

Desserte

6 Lignes en Vienne desservent le secteur

- 1 ligne Premium (Poitiers-Chauvigny)
- 5 lignes quotidiennes
- Du transport à la demande en supplément

1 ligne TER structurante Poitiers-Limoges
dont le niveau de service a récemment
diminué du fait de l'instabilité de la
plateforme



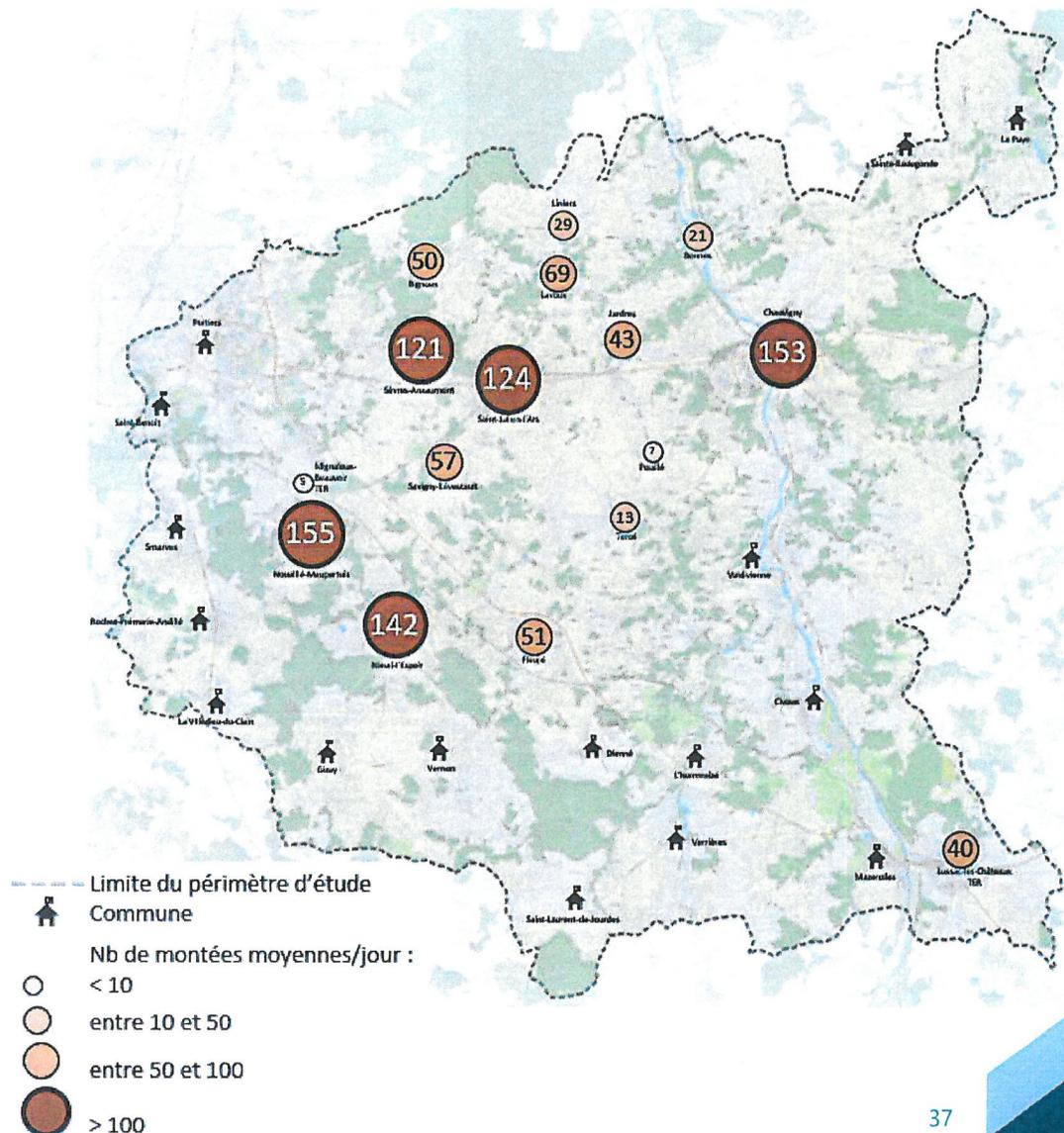
MODE TC

Transports Collectifs interurbains

Fréquentation la plus forte sur :

- Les communes les mieux desservies
- Les communes les plus proches de Poitiers

La fréquentation des gares TER est faible notamment Mignaloux-Nouaillé



MODE FER

Lignes ferroviaires existantes

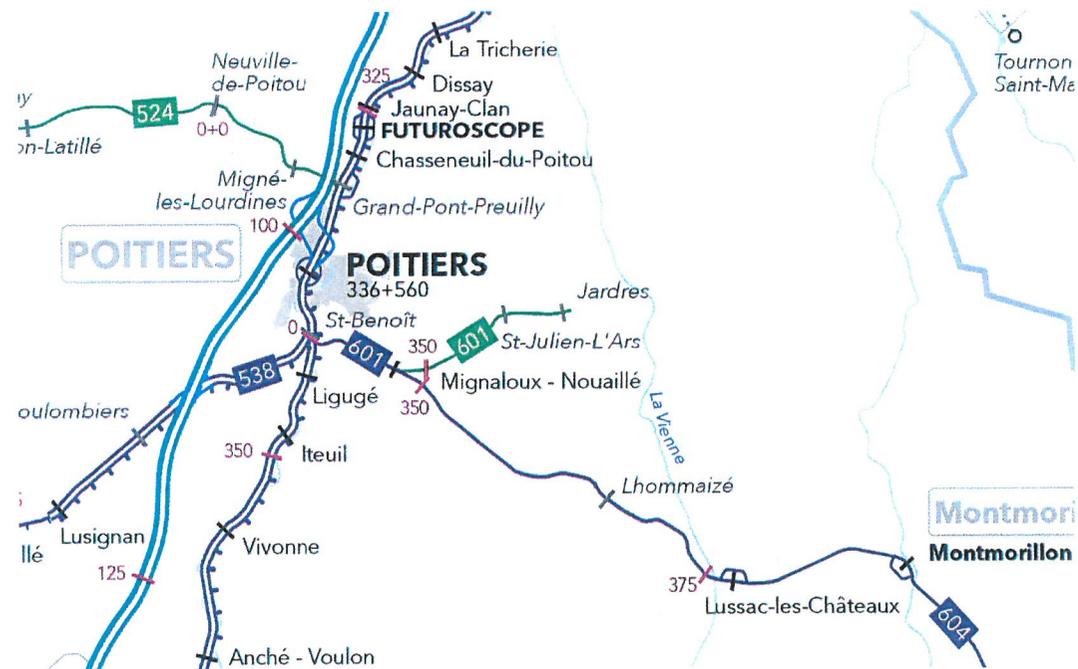
■ Ligne n°570 000 (Paris Austerlitz - Bordeaux-St-Jean)

- Ligne exploitée en voie double et électrifiée

■ Ligne n°601 000 (St-Benoît - Le Blanc)

- « Tronc commun » avec la ligne 604000 jusqu'à Mignaloux-Nouaillé
- Voie Fret de Mignaloux à Jardres
- Voie déposée au-delà de Jardres

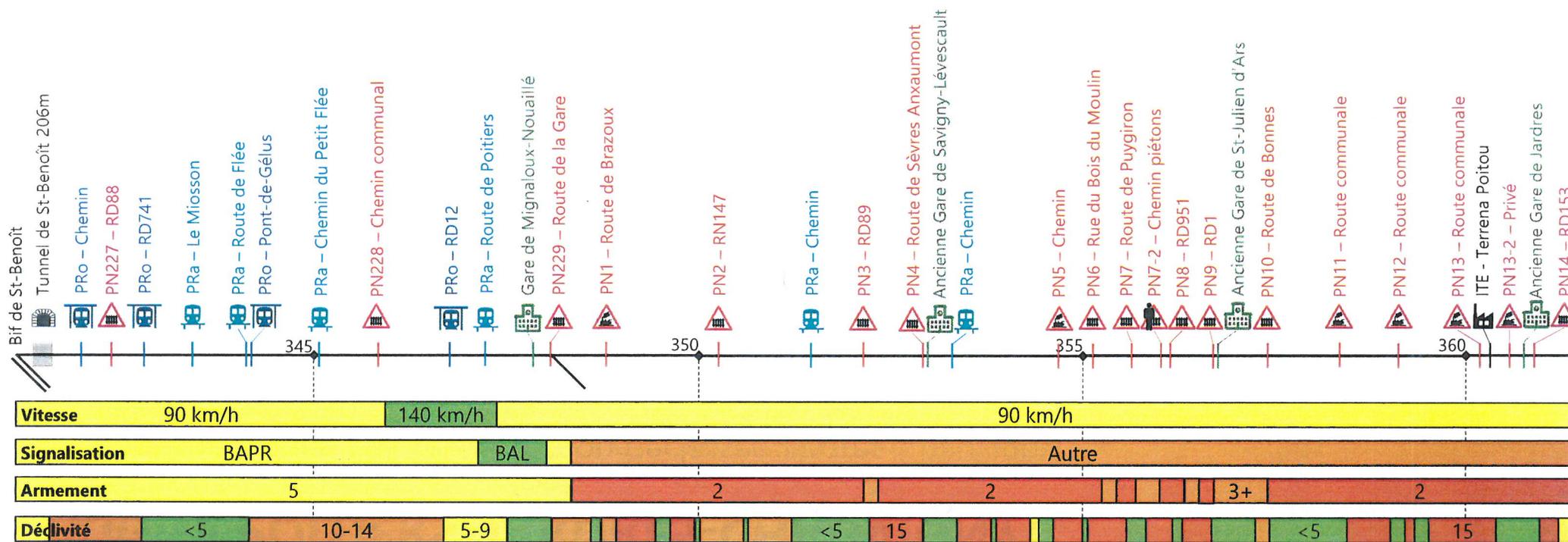
■ Jonction avec la ligne n°604 000 (Mignaloux-Nouaillé – Bersac)

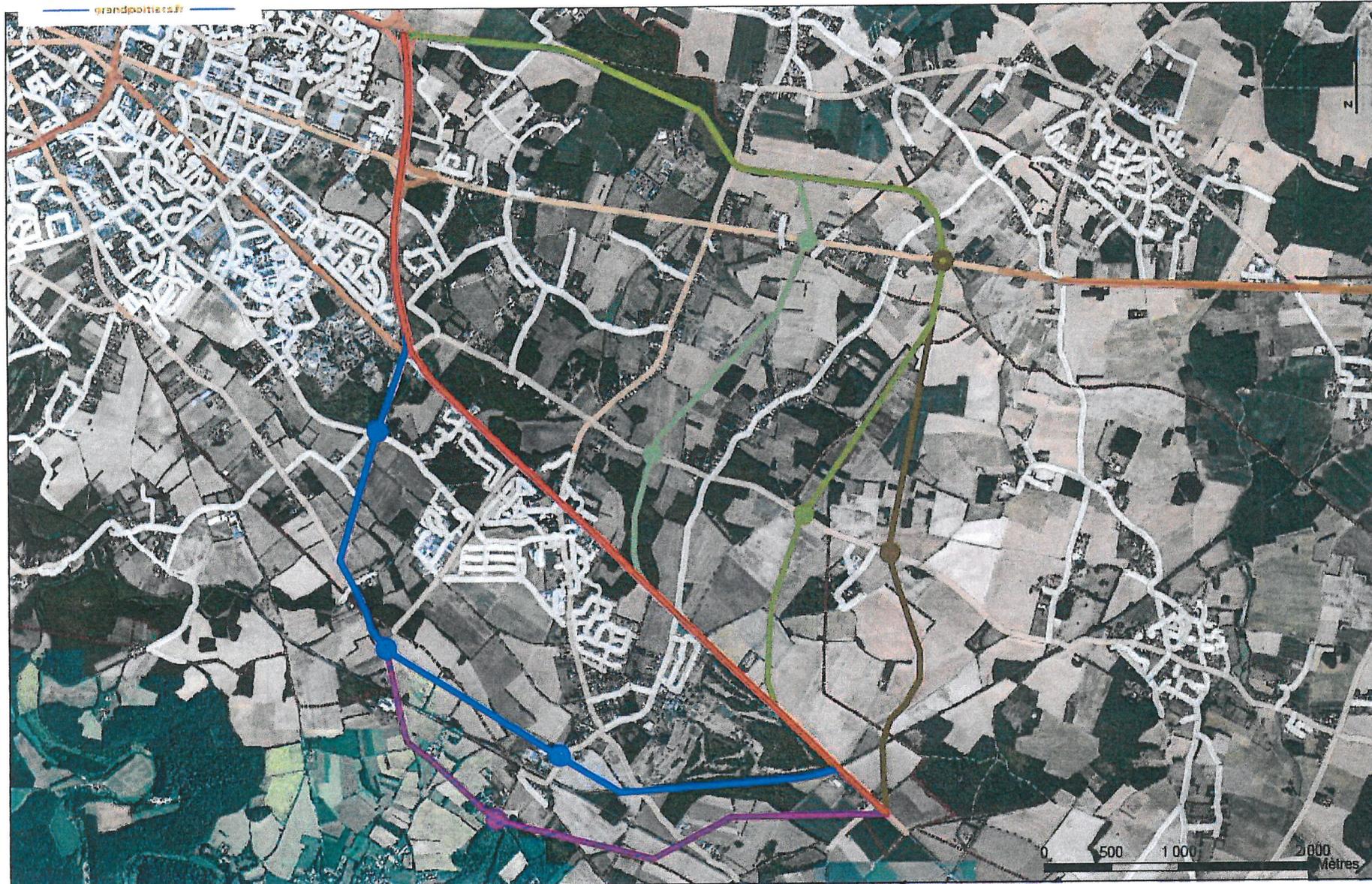


LIGNE POITIERS-JARDRES-CHAUVIGNY

Zoom sur la ligne 601 000 – Section exploitée St-Benoît – Jardres

A partir de Mignaloux : 10 PN avec barrières, 6 PN sans barrières, 2 pont-rail, 3 anciennes gares voyageurs





LIGNE POITIERS-JARDRES

Position des gares

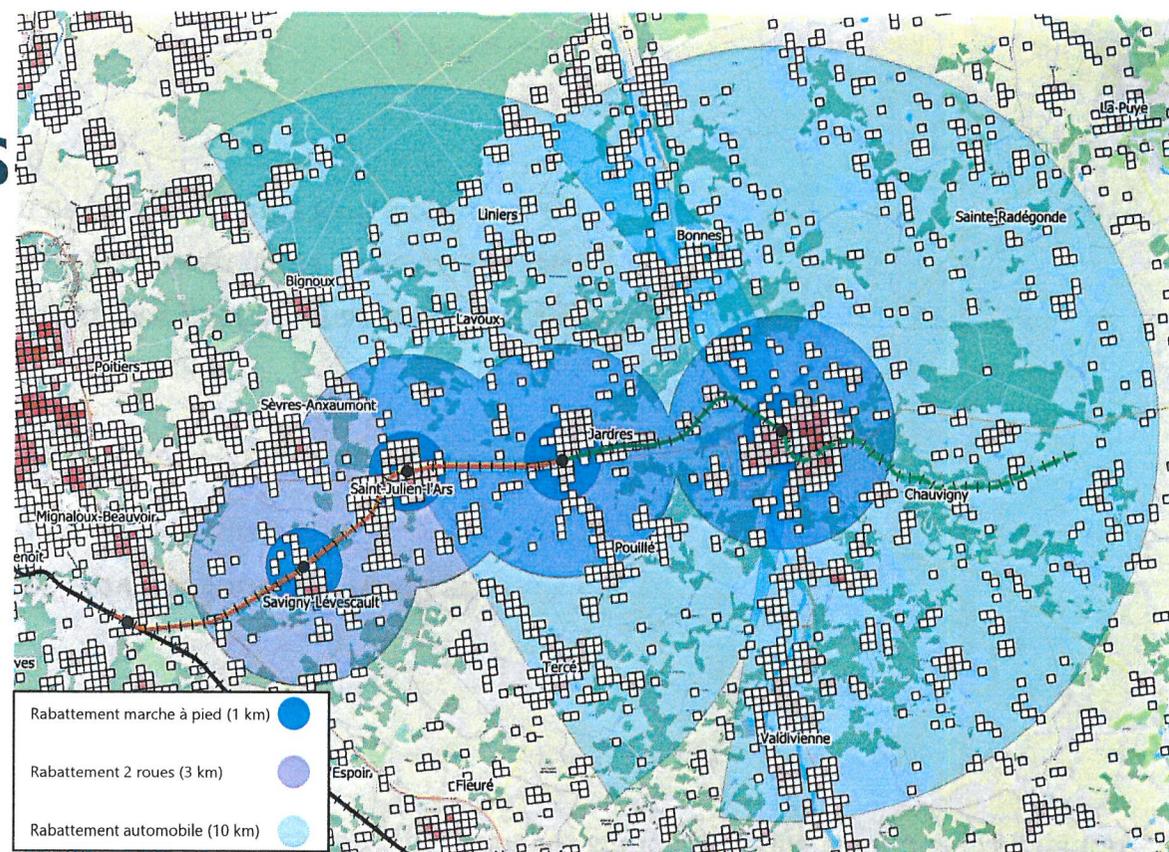
■ 4 haltes potentielles :

- Savigny-L'Evescault
- Saint-Julien-l'Ars
- Jardres
- Chauvigny

■ 2 haltes (Chauvigny et St Julien) représentent au moins 75% du potentiel de population

■ Comparativement à la ligne Poitiers-Lussac-Limoges, la population à proximité de la ligne est plus forte :

- 5 000 à 6 000 hab à moins de 1 km
- 18 000 hab à moins de 10 km



Potentiel individuel	rayon de 1km	rayon de 3km	rabattement 10km
Savigny	707	2864	
Saint-Julien-l'Ars	1391	2932	9628
Jardres	624	1571	
Chauvigny	3523	5718	10007

Potentiel total sans double	Population totale	St Julien + Chauvigny
rayon de 1km	6244	4914
rayon de 3km	11578	8649
rabattement 10km	17984	17984

SYNTHÈSE MODE TC

Un secteur desservi par le réseau urbain à proximité de Poitiers, par le réseau interurbain avec une hiérarchisation de l'offre cohérente

Une desserte par TER intéressante pour les liaisons avec le centre-ville mais qui souffre de l'état de la plateforme (baisse de la vitesse commerciale et du nombre de services)

Une fréquentation des cars plutôt bonne notamment sur la ligne de Chauvigny

Une desserte et une fréquentation limitées à Mignaloux Beauvoir (réseau Vitalis)

Une fréquentation du TER assez limitée vis-à-vis de ce mode lourd, notamment à la gare de Mignaloux-Nouaillé

MODE VÉLO

Continuités

Un mode adapté aux courtes distances :

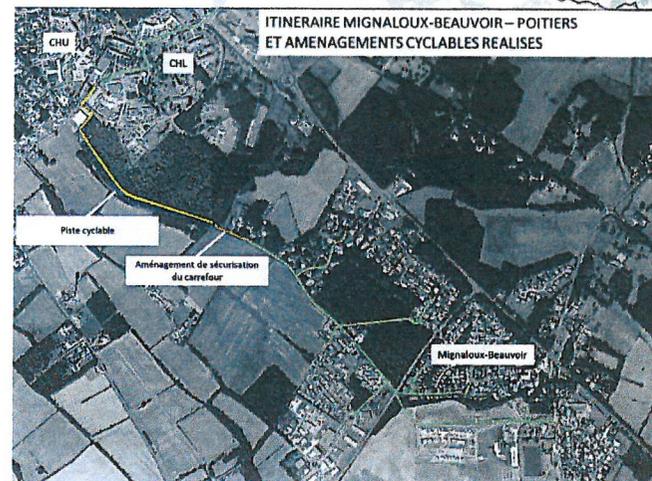
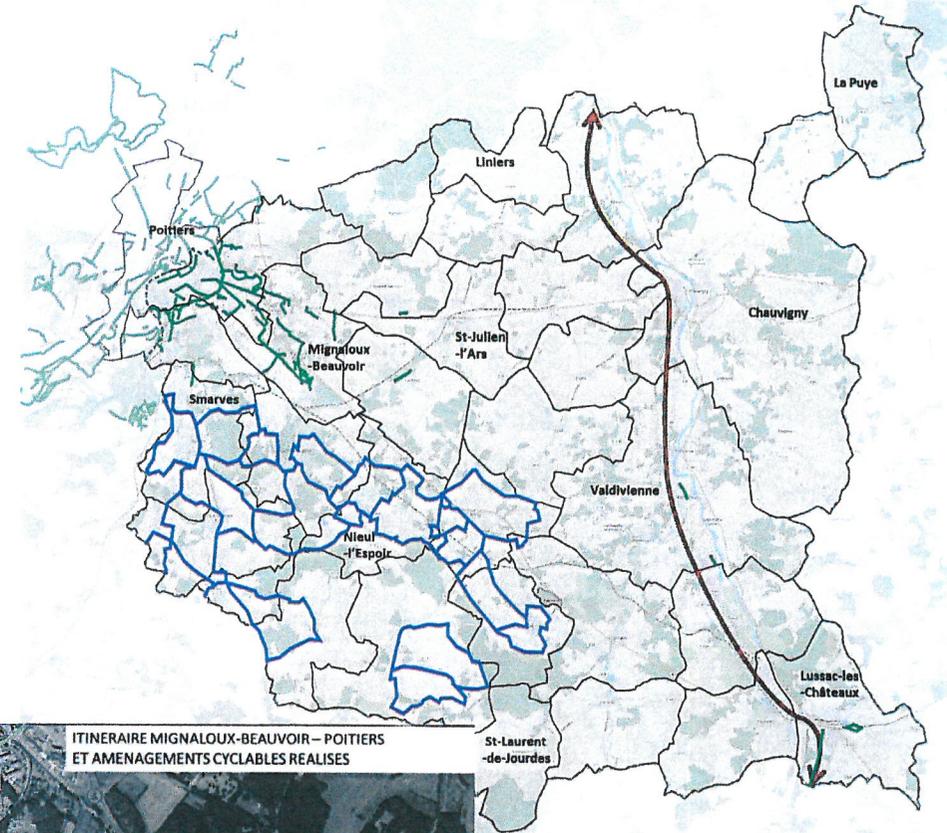
- Vélo mécanique: 4-5 km max
- Vélo à assistance électrique : 8-10 km max

Un réseau cyclable à développer :

- Discontinuités nombreuses dans Poitiers
- Des boucles existantes dans la partie Sud du secteur (CC Vallées du Clain) surtout utilisées pour le loisir

Sur le secteur d'étude :

- Une piste cyclable structurante entre le CHU et Mignaloux



SYNTHÈSE MODE VÉLO

Un mode individuel adapté à des distances courtes : St Benoit et Mignaloux-Beauvoir à moins de 4 km du CHU

Des discontinuités nombreuses aujourd'hui

Un relief plutôt compatible à la pratique

Une liaison structurante récemment réalisée : CHU/Mignaloux

LES PROJETS

Urbains (à compléter)

- ZAC des Magnals à Mignaloux-Beauvoir : 700 logements à horizon 2036
- Urbanisation CC Vallées du Clain : 2 000 logements supplémentaires à horizon 2030 (source: PLUi)

Infrastructures

- RN147 : Déviation de Lussac-les-Chateaux (travaux à partir de 2023)
- RD951 :
 - Créneaux de dépassement à Jardres et autres aménagements ponctuels (à court terme)
 - Déviation de St Julien l'Ars (études en cours)

ENJEUX

Liaisons St Benoit ↔ Poitiers et Mignaloux ↔ Poitiers : des distances courtes et des flux importants (la moitié des flux d'échanges entre Poitiers et le secteur Sud-Est) où les modes alternatifs peuvent concurrencer la voiture

Liaisons périphérie ↔ Poitiers : des Origines/Destinations diffuses qui nécessitent une desserte assez fine ^{et/ou} un rabattement efficace sur les arrêts TC

Liaisons internes : la moitié des déplacements du secteur Sud-Est et une part modale automobile élevée alors que les distances sont relativement faibles (marche/vélo concurrentiels) mais ces déplacements sont souvent effectués en complément de déplacements contraints