



RN147
Aménagement
de l'entrée sud-est de Poitiers

Réunion publique

Mars 2019





1

La concertation

2

Le contexte du projet

3

Les objectifs

1^{er} temps d'échanges

4

Les scénarios

2^e temps d'échanges



La concertation



Etapes de la concertation

Que s'est-il passé avant ?

- Etudes menées dans le cadre du CPER 2000 – 2006
- La **concertation publique de 2006** n'a pas permis d'aboutir à la programmation de l'opération

Et après ?

**Concertation volontaire
du 4 au 31 mars**

Choix d'un à deux
scénarios à approfondir

**Concertation réglementaire
avec garant**

Enquête publique

Pourquoi une concertation ?

→ Pour contribuer à choisir 1 à 2 scénarios

Parvenir à
un
consensus

... à partir d'un constat partagé :
la nécessité d'améliorer la situation.

Répondre à
2 questions
centrales

Quels objectifs veut-on atteindre ?

Quels scénarios pour y parvenir ?

S'informer et participer

du 4 au 31 mars 2019

Dossier de concertation



Registre numérique



**concertationrn147@
developpement-durable.gouv.fr**



**4 réunions publiques
à Mignaloux-Beauvoir, Sèvres-Anxaumont,
Poitiers et Savigny l'Evescault**

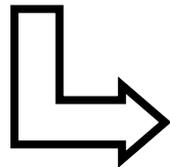


Le contexte du projet



La RN 147 : contexte général

- Etude de faisabilité d'une mise en concession autoroutière de la liaison entre Poitiers et Limoges
 - Conclusion des études en juin 2019
 - Prise en compte des projets réalisés et en cours d'études pour apprécier la concessibilité
- Etude d'itinéraire de la RN 147
 - Conclusion de l'étude fin 2019

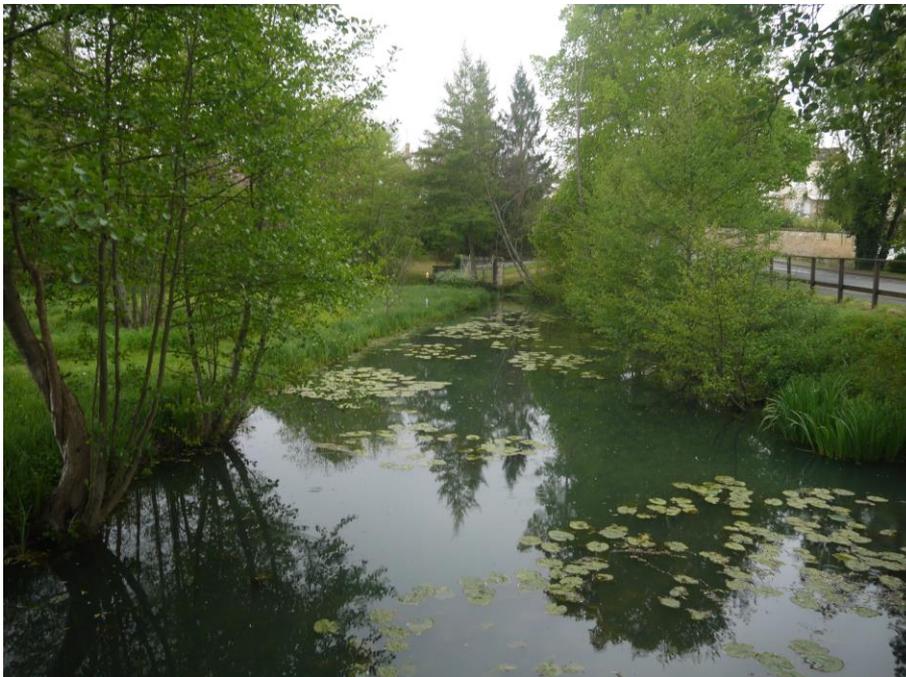


Objectif : compatibilité des études

Un projet dans un milieu à forte complexité

Milieus physique et naturel

- Ressources en eau à protéger (Clain et Miosson)
- Sous-sol argileux fragile
- Bois et espaces humides à forts enjeux



Un projet dans un milieu à forte complexité

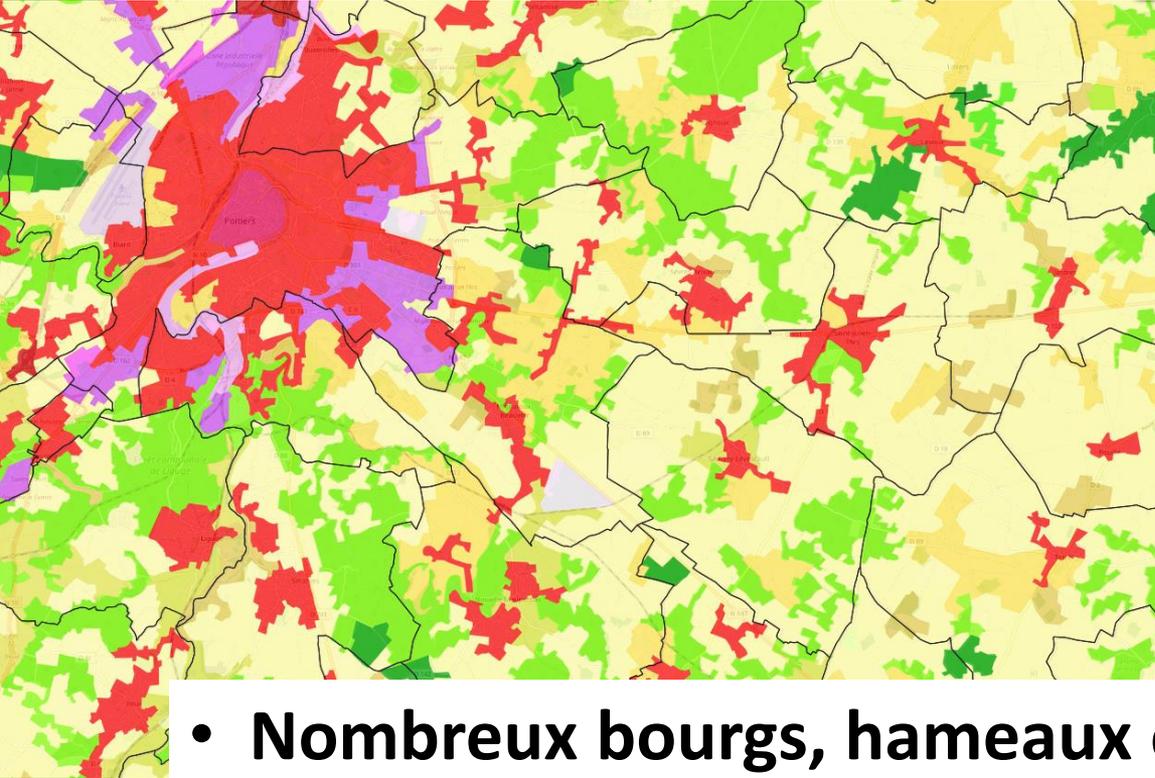
Paysage et patrimoine

- 3 monuments historiques inscrits
- Territoire peu vallonné



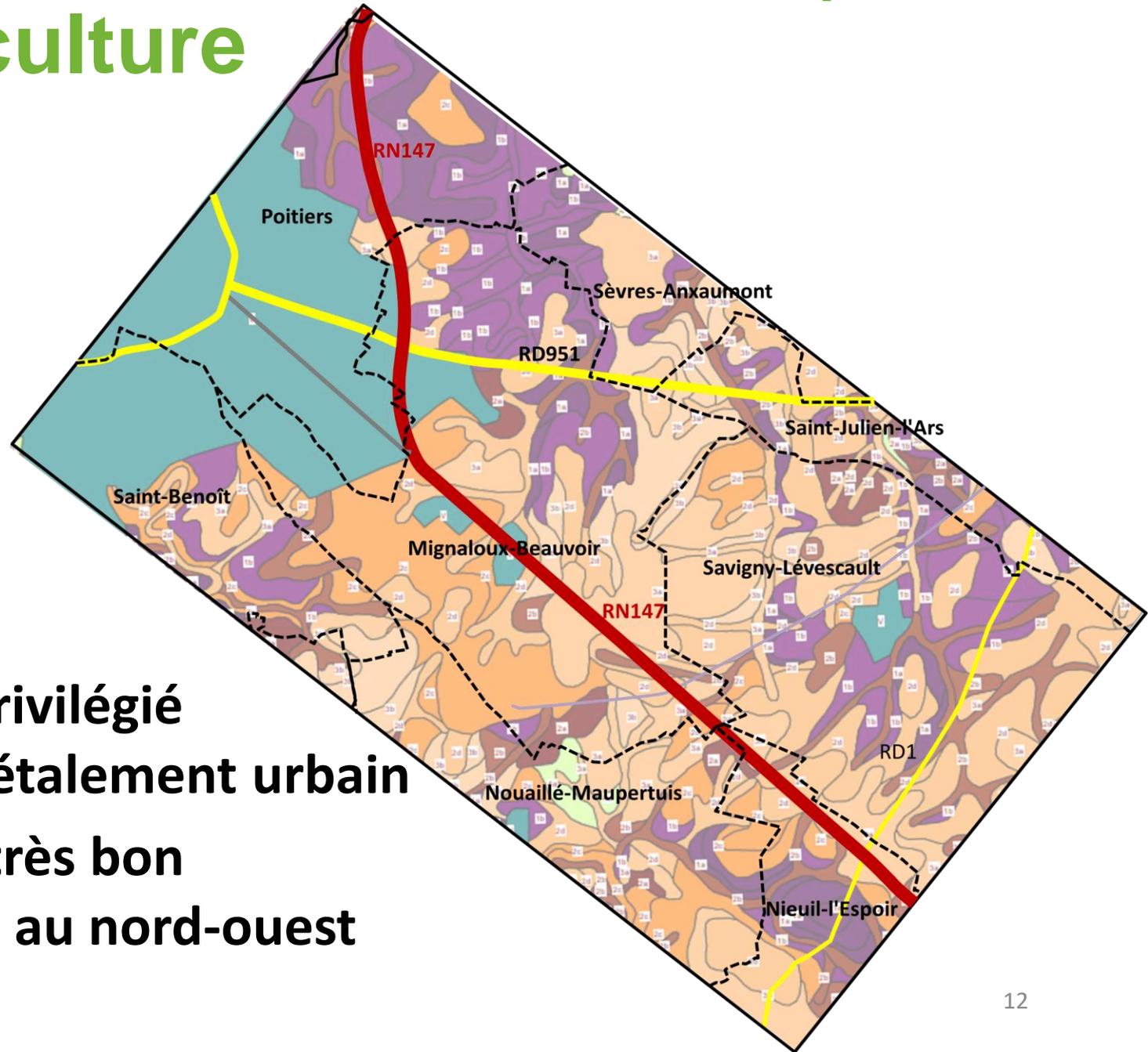
Un projet dans un milieu à forte complexité

Milieu humain



- **Nombreux bourgs, hameaux et habitats dispersés**
- **Qualité de vie préservée en général**
- **Nuisances le long des infrastructures principales (bruit, pollution de l'air)**
- **Fort développement urbain autour des bourgs**

Un projet dans un milieu à forte complexité Agriculture



- Espace privilégié malgré l'étalement urbain
- Terres à très bon potentiel au nord-ouest

Un projet dans un milieu à forte complexité

Economie

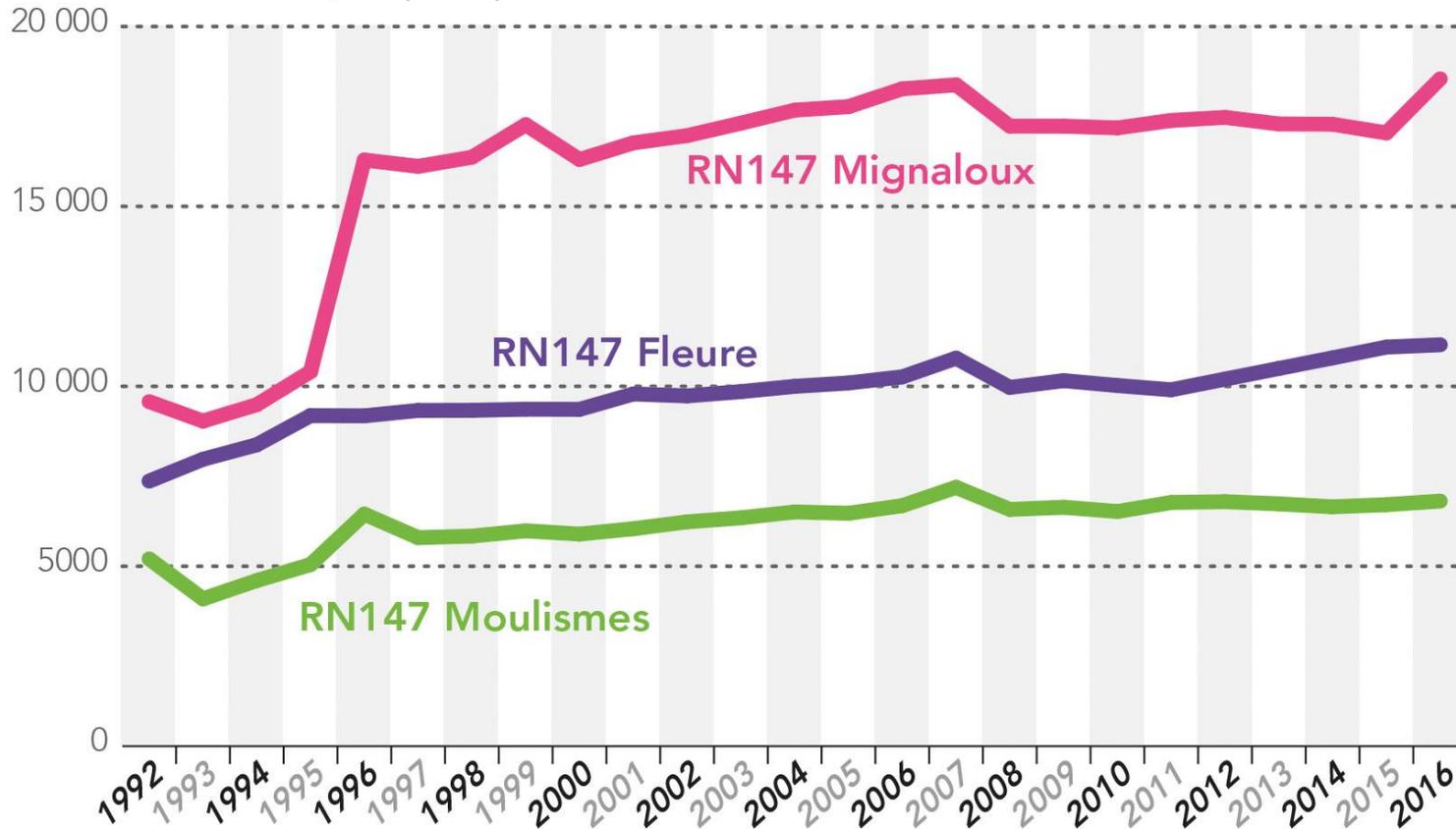


- **Attractivité de l'agglomération de Poitiers**
- **Prédominance des déplacements avec véhicules**

Exemples de temps de trajet	RD951 est → Poitiers Campus	RN 147 est → Poitiers nord-ouest
À 8h	15 min	26 min
À 17h	12 min	20 min

Trafic : de la croissance à la saturation

Nombre de véhicule/jour (TMJA)



- Le trafic de transit est stable
- A Mignaloux-Beauvoir → **pas d'évolution notable du trafic** depuis 1996
- Augmentation de trafic à anticiper

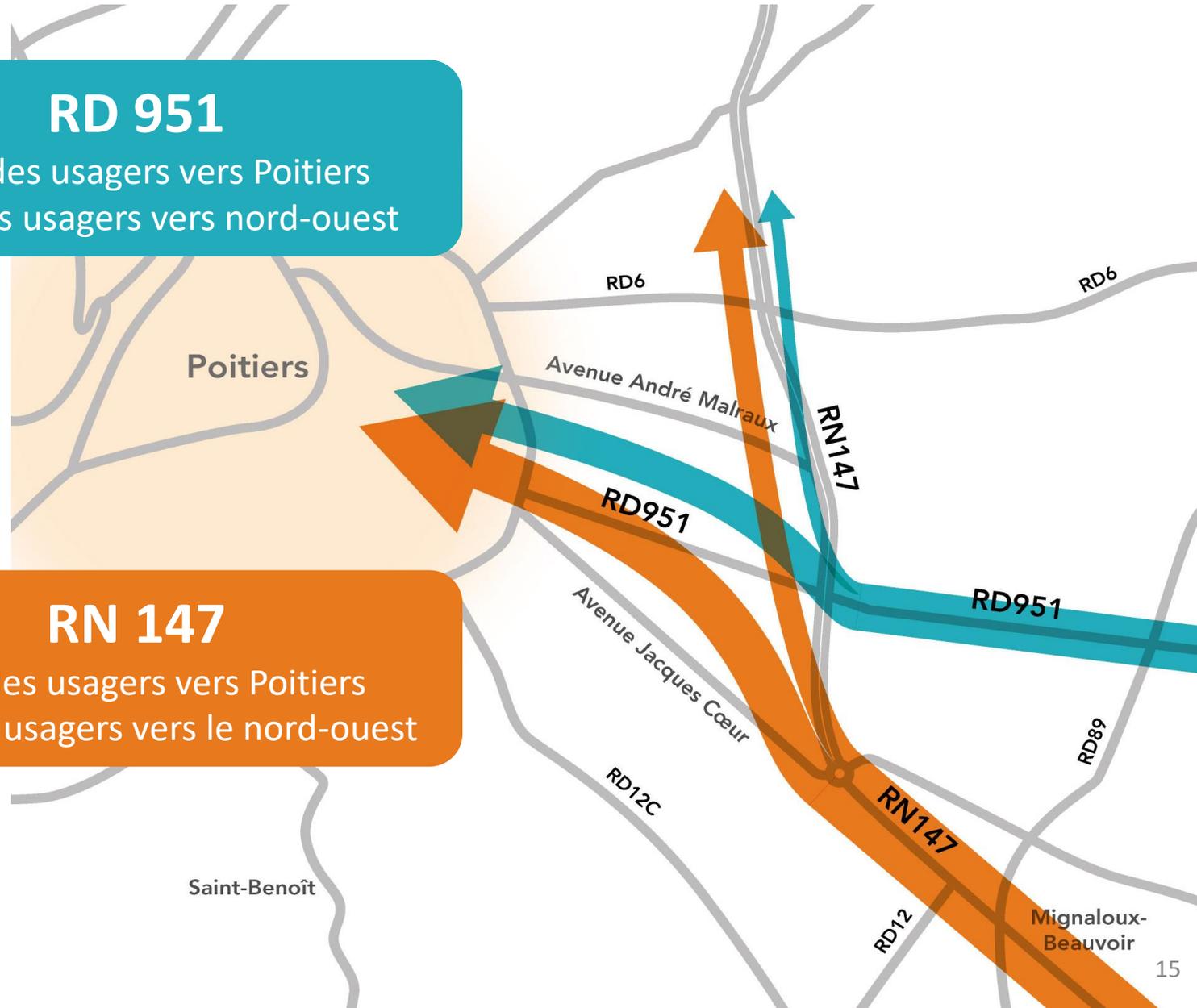
Trafic : répartition des flux est → ouest (en 2015)

RD 951

70 % des usagers vers Poitiers
25 % des usagers vers nord-ouest

RN 147

65% des usagers vers Poitiers
30 % des usagers vers le nord-ouest



Trafic : évolutions projetées en l'absence d'aménagement

Horizon 2035
heure de pointe du matin



- Trafic saturé sur la RN147 et autour du giratoire de la Milétrie
- Report du trafic sur les axes secondaires



Des alternatives à la route ?

TER

- Rapide mais seulement vers le centre ville
- Peu adapté pour accéder aux pôles d'activité (CHU, campus)

Autobus

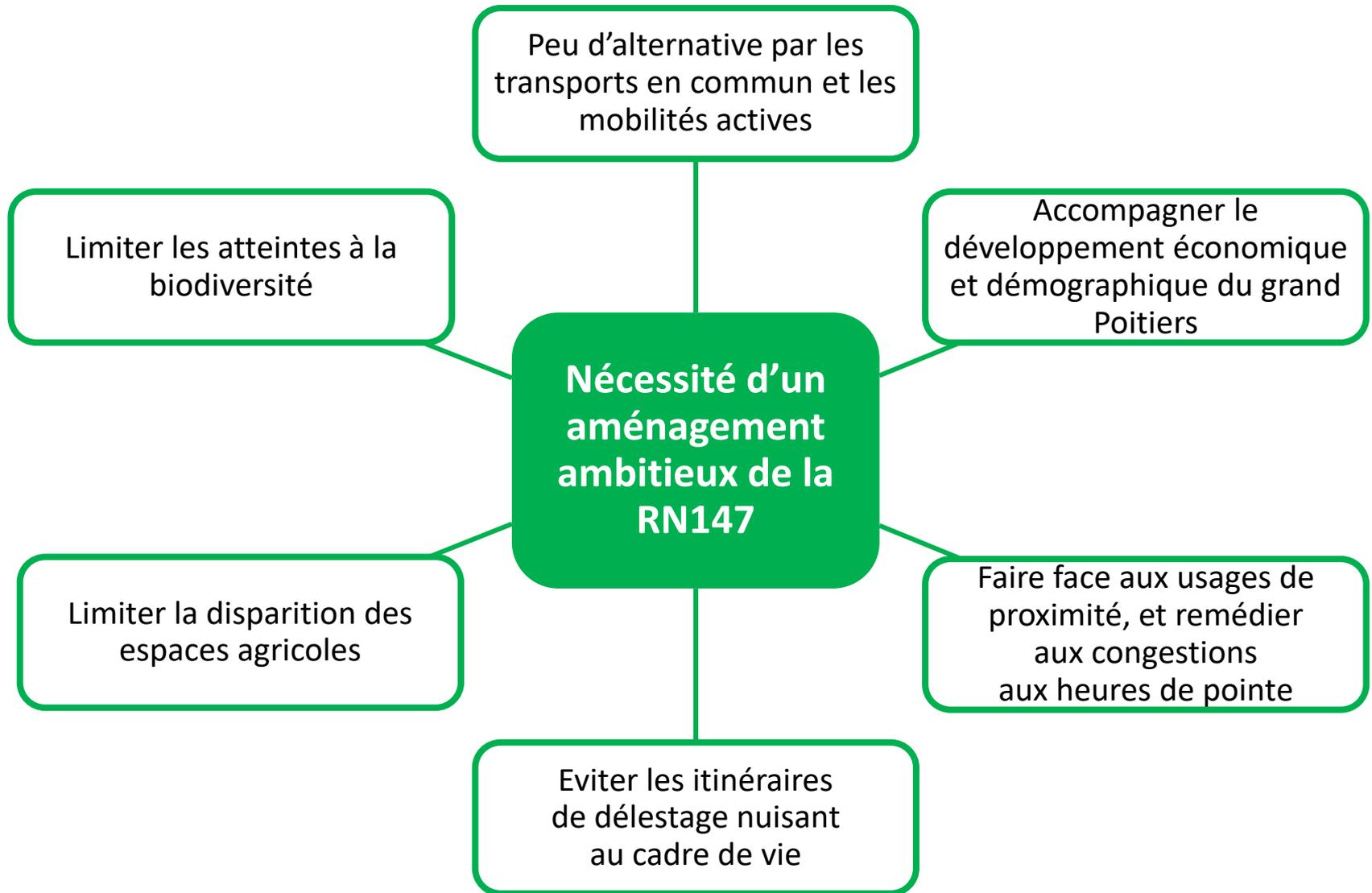
- **Interurbain** : horaires irréguliers (scolaires)
- **Urbain** : Mignaloux est desservie, avec une faible fréquentation

Face à une offre de service peu développée, la population reste très **dépendante du mode routier**.

L'amélioration de l'offre alternative (ligne rapide de bus, TER...) permettrait un **report modal de seulement 3 %**.

L'amélioration du réseau routier apparaît donc indispensable.

En synthèse





Les objectifs



Quels objectifs pour le projet ?

**Réduction de la congestion
sur la RN147 et sur la RD951**

Un projet finançable

Réduction des accidents

**Maîtrise de
l'étalement urbain**

**Respect des enjeux humains
et environnementaux**

**Réponse aux enjeux de
déplacements et de
développement urbain**

**Amélioration du cadre de vie
pour les riverains**

Échange sur les objectifs



**Réduction de la congestion
sur la RN147 et sur la RD951**

Un projet finançable

Réduction des accidents

**Maîtrise de
l'étalement urbain**

**Amélioration du cadre de
vie pour les riverains**

**Réponse aux enjeux de
déplacements et de
développement urbain**

**Respect des enjeux
humains et
environnementaux**



Les scénarios



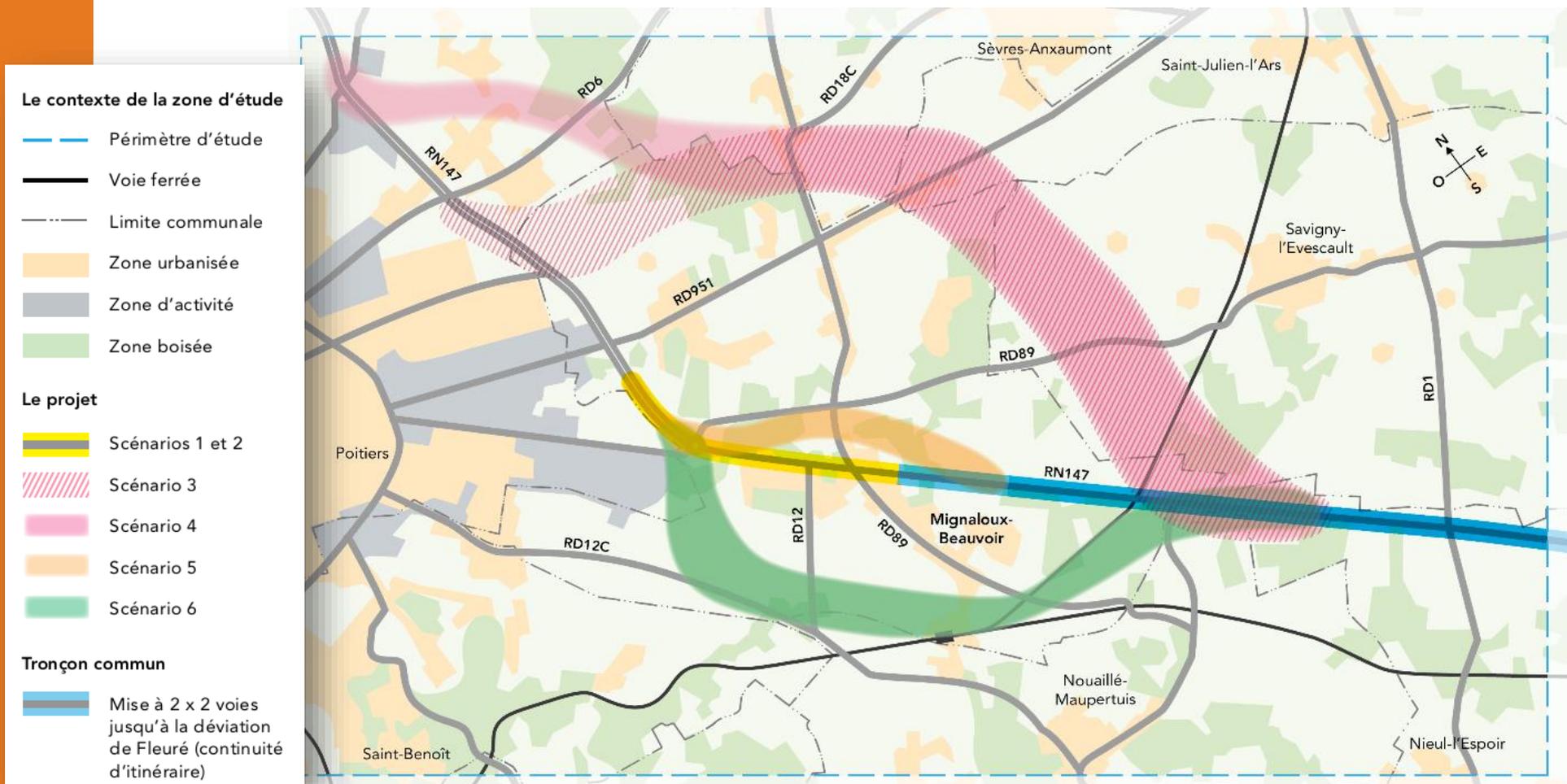
Un premier niveau de choix

6 scénarios issus des études d'opportunité de phase 1.

Enjeu de la concertation : permettre à l'Etat de retenir un ou deux scénarios répondant le mieux aux objectifs.

Phase suivante : Concevoir et soumettre à la concertation réglementaire avec garant des variantes au sein du (des) scénario(s) retenu(s).

6 scénarios étudiés

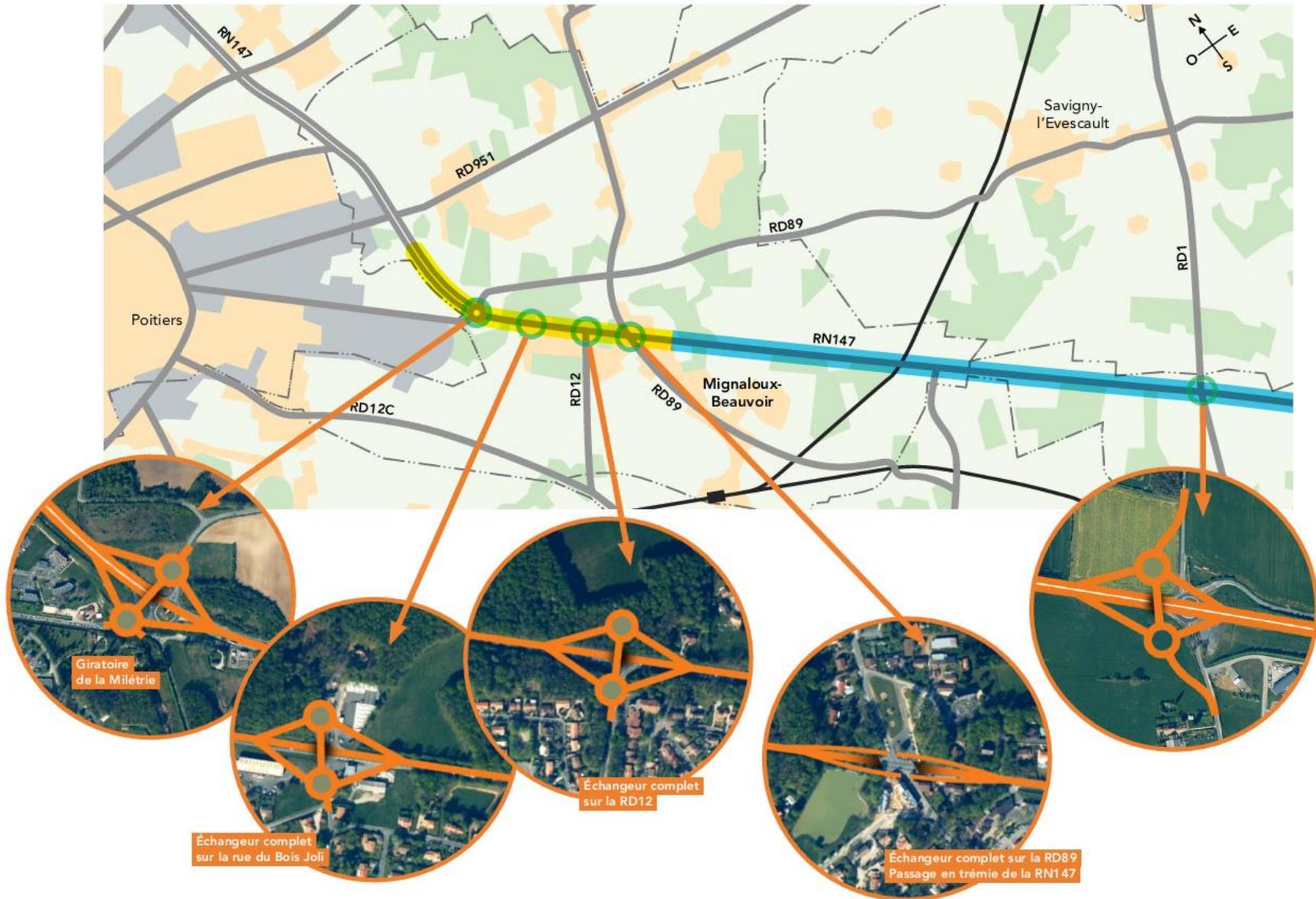


UN TRONÇON COMMUN :

Chaque scénario intègre une mise à 2 x 2 voies entre Fleuré et Mignaloux.

Scénario 1

Aménagement sur place à 2x1 voie



Scénario 1

Aménagement sur place à 2 x 1 voie

Caractéristiques techniques

- Longueur : 9,2 km
- Profil : 2 x 1 voie sur la partie urbaine, 2 x 2 voies sur la partie rurale
- Vitesse : 70 km/h sur la partie urbaine ; 110 km/h sur la partie rurale
- Coût : 103 M€

Points forts

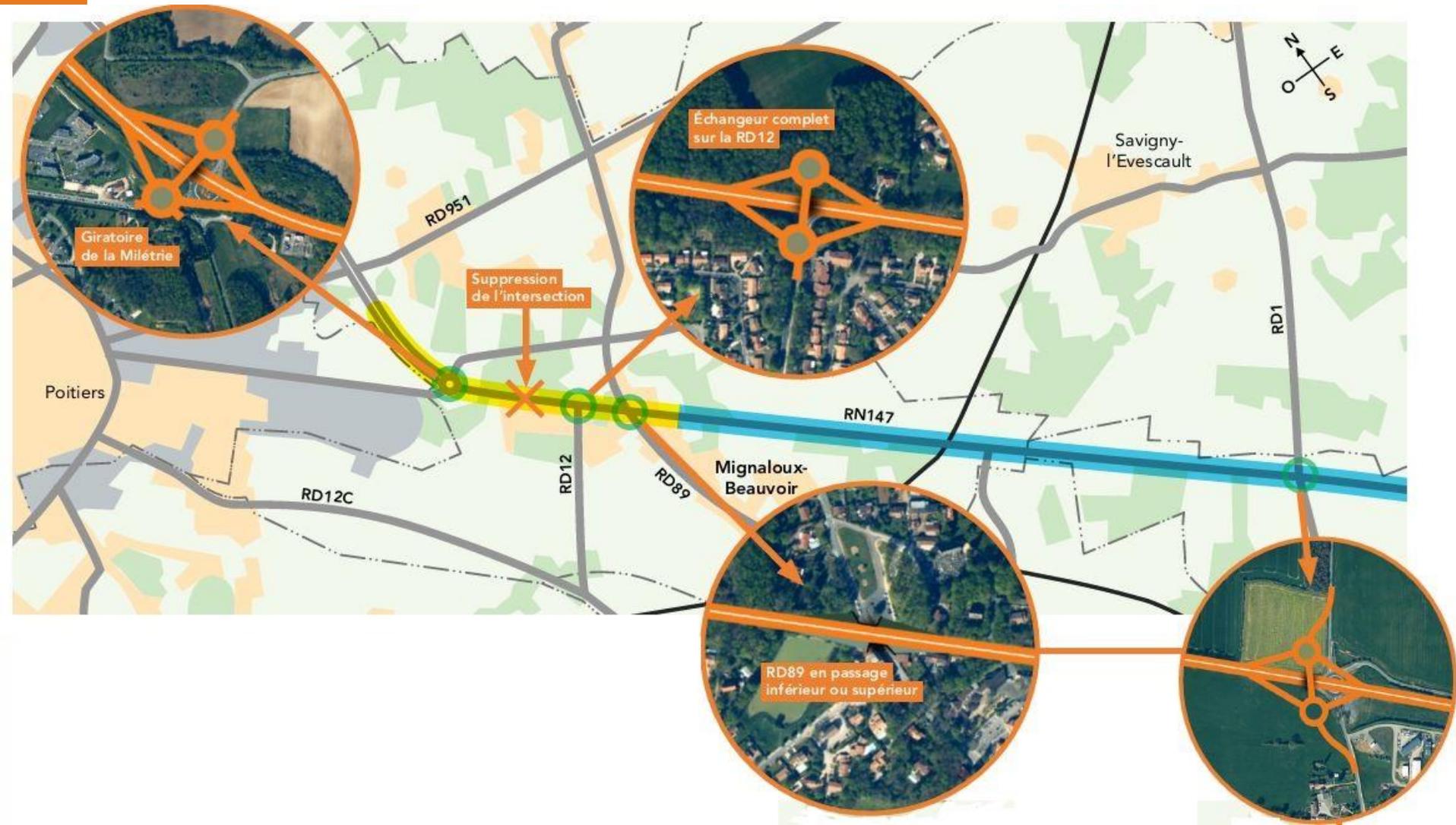
- Maintien des échanges actuels
- Peu de consommation foncière

Points faibles

- Pas de gain de temps
- Pas d'amélioration du cadre de vie sur Mignaloux
- Difficulté de réalisation sous circulation

Scénario 2

Aménagement sur place à 2 x 2 voies



Scénario 2

Aménagement sur place à 2 x 2 voies

Caractéristiques techniques

- Longueur : 9,2 km
- Profil : 2 x 2 voies sur la partie urbaine et sur la partie rurale
- Vitesse : 90 km/h sur partie urbaine ; 110 km/h sur partie rurale
- Coût : 85 M€

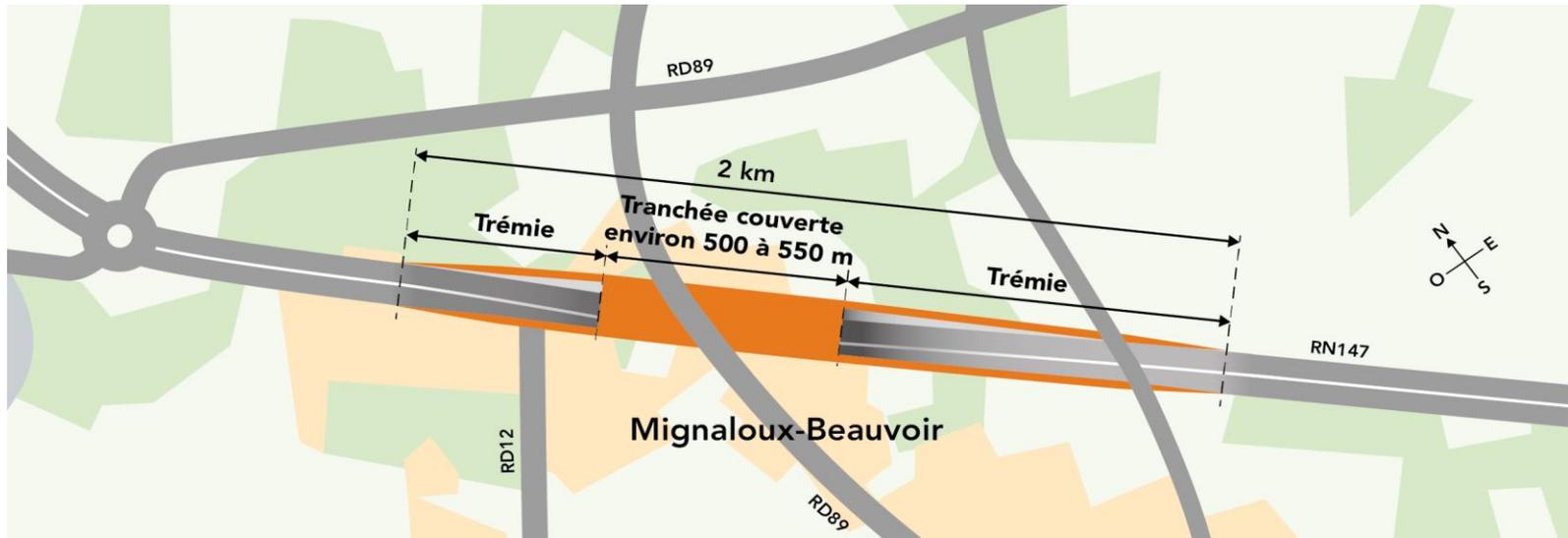
Points forts

- Gain de temps très élevé
- Peu de consommation foncière

Points faibles

- Pas d'amélioration du cadre de vie sur Mignaloux
- Grosses difficultés de réalisation sous circulation

Et une tranchée couverte ?



- Problématique des transports exceptionnels → gabarit de 9m à maintenir
- Pente faible → Prolongement du tunnel par des trémies
- Durée des travaux prolongée de plusieurs années et très impactant dans la traversée de Mignaloux
- Surcoût très élevé (+ 150M€ avec 2x2 voies), qui renchérit considérablement le scénario à 2 x 2 voies en aménagement sur place
- Risques techniques plus importants et risques sur les coûts

Scénario 3

Déviation nord longue 1



Scénario 3

Déviations nord longue 1

Caractéristiques techniques

- Longueur : 13,8 km
- Profil : 2 x 2 voies
- Vitesse : 110 km/h
- Coût : 155 M€

Points forts

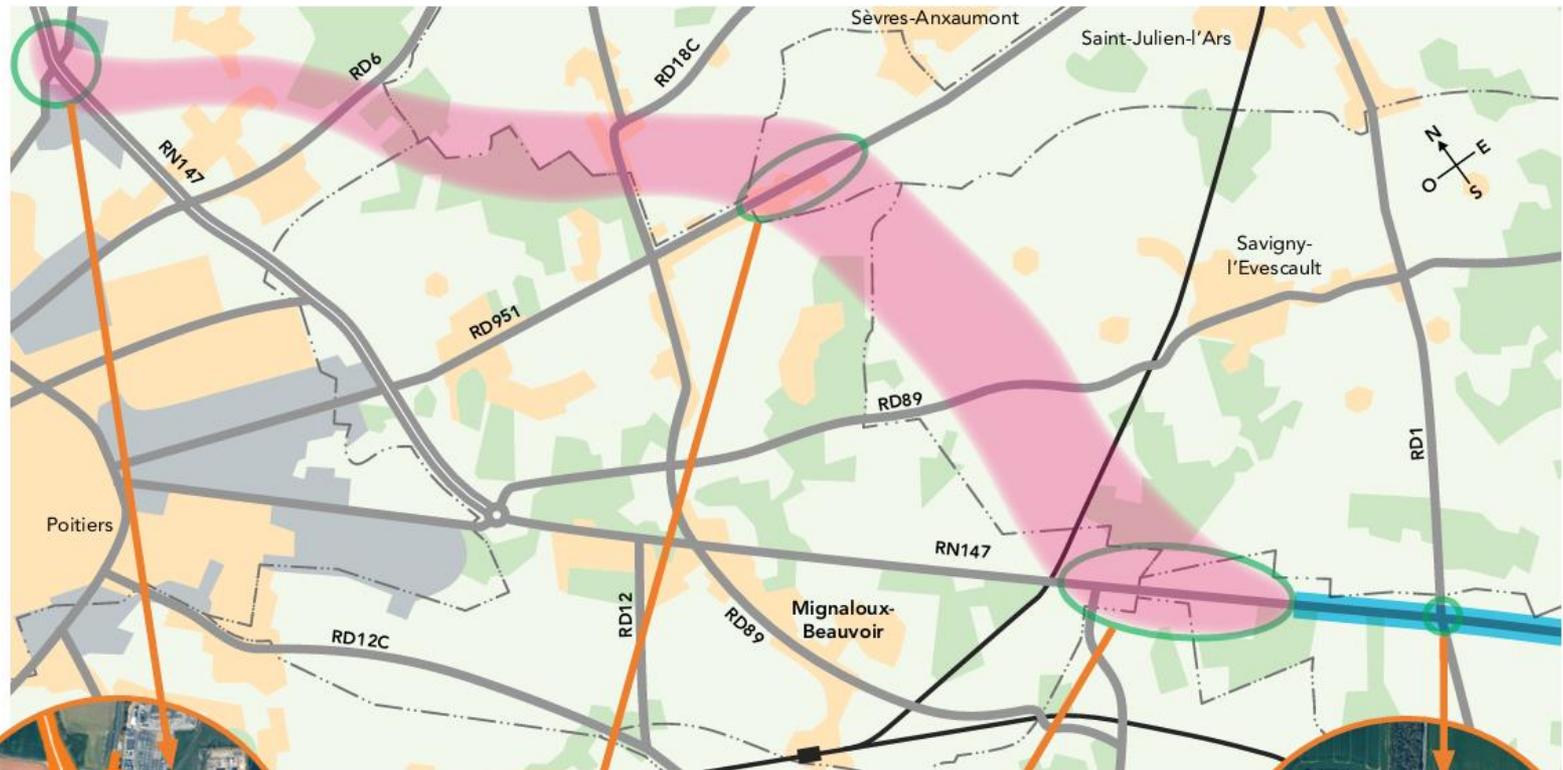
- Gains de temps et de sécurité élevés
- Forte baisse du trafic sur RD951
- Requalification urbaine de la traversée de Mignaloux

Points faibles

- Impact milieu naturel
- Coût élevé
- Consommation foncière et agricole élevée
- Bâtis impactés au nord

Scénario 4

Déviation nord longue 2



Scénario 4

Déviation nord longue 2

Caractéristiques techniques

- Longueur : 15,3 km
- Profil : 2 x 2 voies
- Vitesse : 110 km/h
- Coût : 172 M€

Points forts

- Gain de temps et de sécurité élevé
- Requalification urbaine de la traversée de Mignaloux

Points faibles

- Une consommation foncière et agricole très élevée
- Forts impacts sur les bâtis au nord
- Impact milieu naturel
- Coût élevé

Scénario 5

Déviation nord courte



Scénario 5

Déviation nord courte

Caractéristiques techniques

- Longueur : 9,3 km
- Profil : 2 x 2 voies
- Vitesse : 110 km/h
- Coût : 79 M€

Points forts

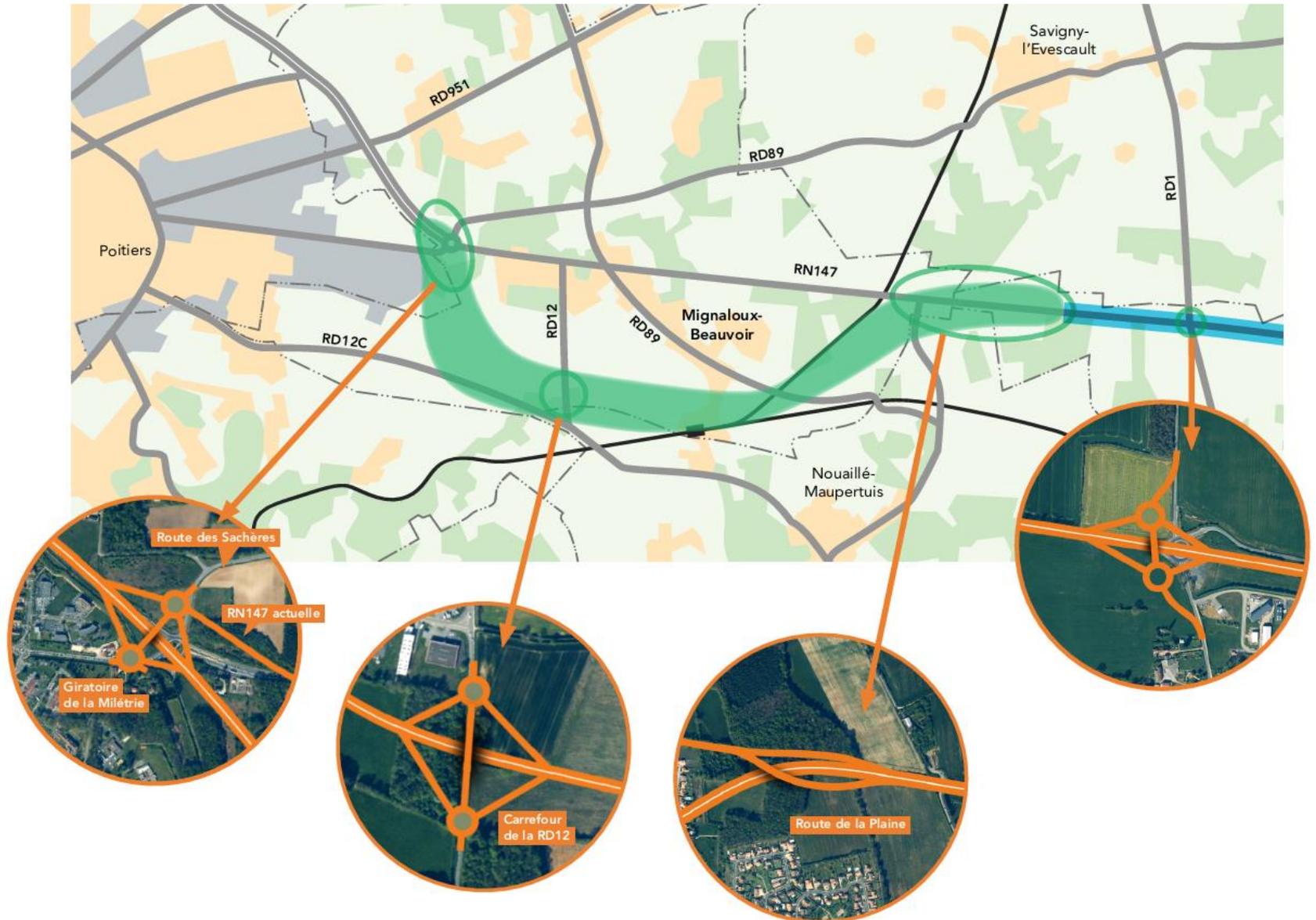
- Gain de temps très élevé
- Gain de sécurité
- Requalification urbaine possible dans Mignaloux
- Faibles impacts sur le milieu bâti

Points faibles

- Co-visibilité avec le logis de la Cigogne
- Consommation foncière et agricole modérée

Scénario 6

Déviation sud



Scénario 6

Déviation sud

Caractéristiques techniques

- Longueur : 11,9 km
- Profil : 2 x 2 voies
- Vitesse : 110 km/h
- Coût: 120 M€

Points forts

- Gain de temps très élevé
- Gain de sécurité
- Requalification urbaine possible sur la traversée de Mignaloux

Points faibles

- Coût élevé
- Consommation foncière et agricole
- Développement urbain limité au sud

Objectifs de moindre impact

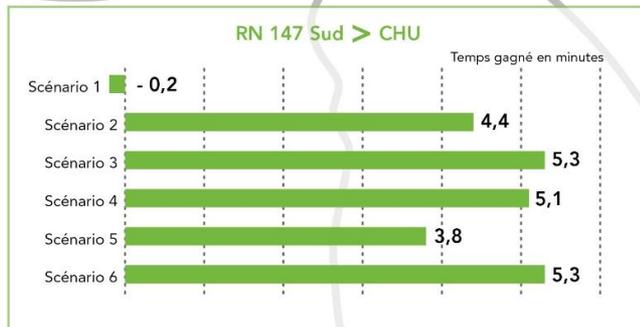
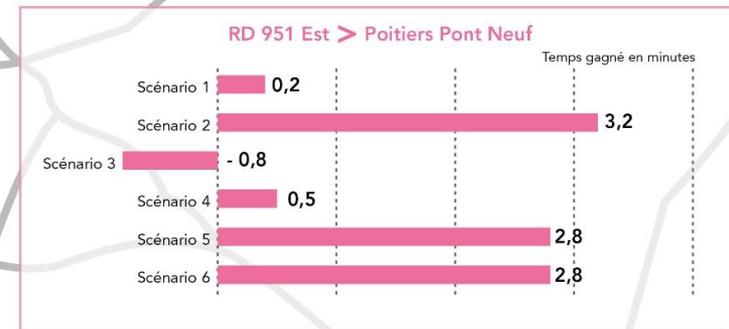
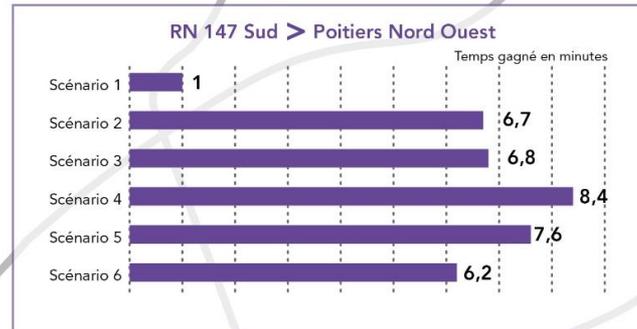
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4	Scénario 5	Scénario 6
Milieu bâti						
Milieu agricole						
Développement du territoire	Caractère routier renforcé Requalification urbaine difficile Enjeu très limité d'urbanisation au droit des zones d'échange	Caractère routier renforcé Requalification urbaine difficile Enjeu très limité d'urbanisation au droit des zones d'échange	Requalification urbaine facilitée Enjeu de maîtrise de l'urbanisation au droit des zones d'échange	Requalification urbaine facilitée Enjeu de maîtrise de l'urbanisation au droit des zones d'échange	Requalification urbaine facilitée Enjeu de maîtrise de l'urbanisation à l'Est	Requalification urbaine facilitée Enjeu de maîtrise de l'urbanisation à l'Est
Milieu physique						
Milieu naturel	Peu d'habitats d'espèces à enjeu	Peu d'habitats d'espèces à enjeu	Bois Picotellerie, grand bois, bois des touches Coupsures de corridors	Bois Picotellerie, grand bois, bois des touches Coupsures de corridors	Emprises et coupures modérées (La Palaudrie)	Emprises et coupures modérées (bois de la Moudurerie, Golf)
Paysage						
Patrimoine						
Conditions de réalisation des travaux						

Objectifs fonctionnels

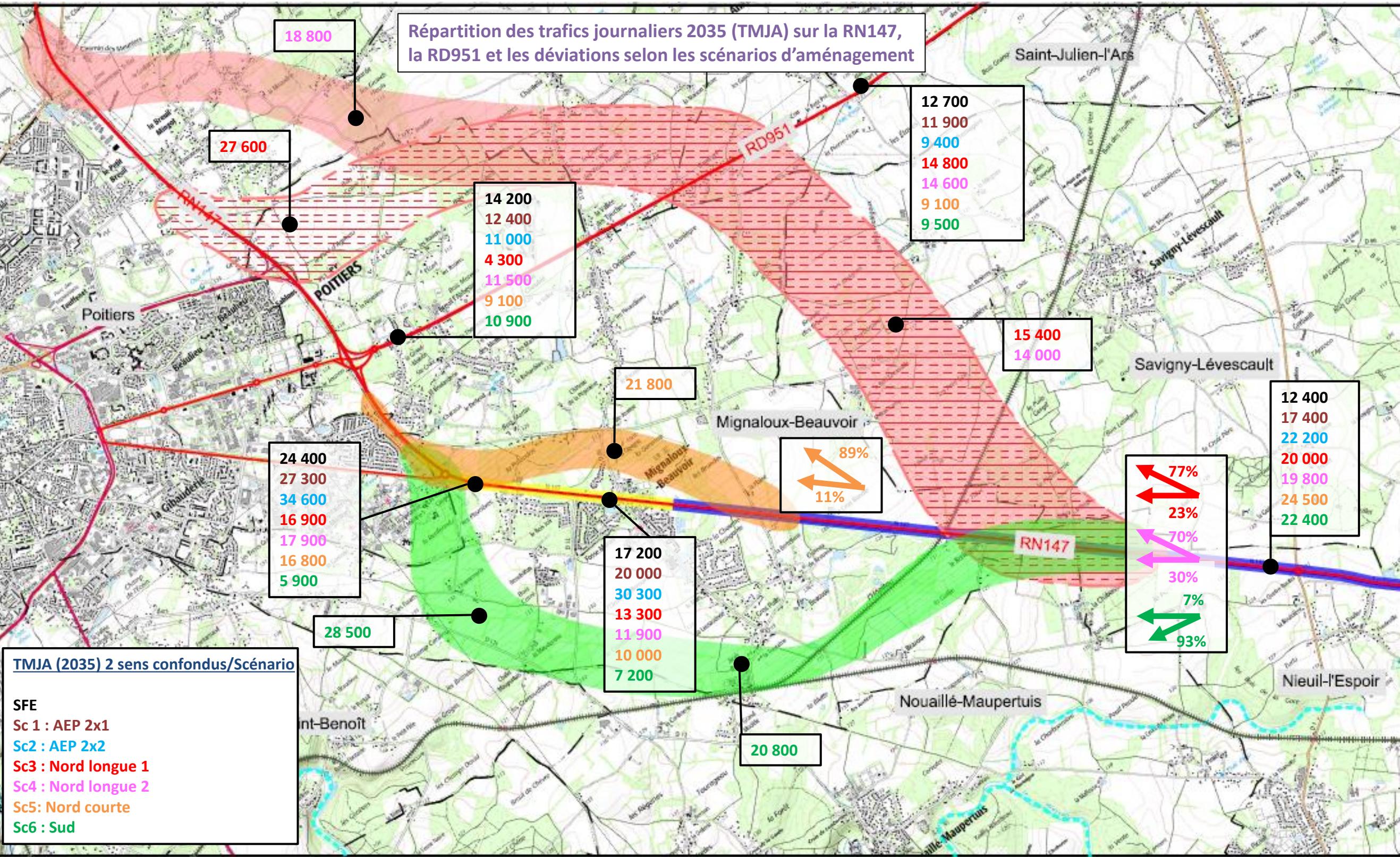
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4	Scénario 5	Scénario 6
Évolution du trafic sur la RN147 et la RD951 à l'horizon 2035	Hausse sur RN147 actuelle Baisse sur RD951 Pas de gain de temps	Forte hausse sur RN147 actuelle Baisse sur RD951 Gains de temps très élevés	Baisse sur RN147 actuelle Forte Baisse sur RD951 Gains de temps élevés	Baisse sur RN147 actuelle Baisse sur RD951 Gains de temps élevés	Baisse sur RN147 actuelle Forte baisse sur RD951 Gain de temps très élevés	Forte baisse sur RN147 actuelle Baisse sur RD951 Gains de temps très élevés
Sécurité	Gains limités	Gains limités	Gains sur RN147 et nouvel axe	Gains sur RN147 et nouvel axe	Gains sur RN147 et nouvel axe	Gains sur RN147 et nouvel axe
Air, santé, bruit	Impacts sonores et pollution de l'air légèrement augmentés (70 km/h)	Impacts sonores et pollution de l'air augmentés (90 km/h)	Amélioration à Mignaloux Impacts sonores à proximité pour des habitations	Amélioration à Mignaloux Impacts sonores à proximité des habitations	Amélioration à Mignaloux Impacts sonores à proximité des habitations	Amélioration à Mignaloux Impacts sonores à proximité des habitations
Coûts	103 M€	85 M€ Tranchée couverte : 235 M€	155 M€	172 M€	79 M€	120 M€

Comparaison des gains de temps

(Heure de pointe du matin 2035)



Répartition des trafics journaliers 2035 (TMJA) sur la RN147, la RD951 et les déviations selon les scénarios d'aménagement



TMJA (2035) 2 sens confondus/Scénario

SFE

- Sc 1 : AEP 2x1
- Sc2 : AEP 2x2
- Sc3 : Nord longue 1
- Sc4 : Nord longue 2
- Sc5: Nord courte
- Sc6 : Sud

Échange sur les scénarios

