

ACIDDE 86800 Sèvres-Anxaumont

Président : Stéphane PATRIER

ALTERNATIF 147 86550 Mignaloux Beauvoir

Président : François Marie SCHISLER

SAVIGNY VENT DEBOUT 86800 Savigny-Lévescault

Président : Laurent Blot

LES USAGERS P.O.L.I. 86550 Mignaloux Beauvoir

Président : Romain PAPUCHON

Collectif du Breuil Mingot 86000 Poitiers

Référent : Yohann MARGELIN

Collectif Mignaloux Nord Est 86550 Mignaloux Beauvoir

Référent : Jean Marie GIRONNET

février 2020

LIVRE « VERT » :

« NOS SOLUTIONS ALTERNATIVES, MULTIMODALES, INNOVANTES, RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT »

Projet collectif défini dans l'étude multimodale de déplacement sur l'entrée
Sud-Est de POITIERS - Grand Poitiers 40 -
Rencontre avec le bureau d'études EGIS

DESTINATAIRES

Ce document a été rédigé à l'attention de tous les acteurs politiques, économiques, sociaux, décideurs de tous niveaux, et particulièrement à :

- + Madame Elisabeth BORNE - Ministre de la transition écologique
- + Madame Fabienne BUCCIO – Préfète de la région Nouvelle Aquitaine
- + Madame Chantal CASTELNOT – Préfète de la Vienne
- + Monsieur Alain CLAEYS – Président de Grand Poitiers 40

Copie à :

- + Monsieur Alain ROUSSET – Président de la région Nouvelle Aquitaine
- + Monsieur Bruno BELIN – Président du Département de la Vienne
- + Monsieur Jacques SAVATIER – Député de la 1^{ère} circonscription de la Vienne
- + Monsieur Sacha HOULIE – Député de la 2^{ème} circonscription de la Vienne
- + Mesdames et Messieurs les Maires de Grand Poitiers 40
- + Mesdames et Messieurs les candidats aux élections municipales de la zone d'étude

INTRODUCTION

L'étude de l'aménagement de l'entrée Sud-Est de POITIERS (RN147) a été de nouveau inscrite au contrat de plan « état région » 2015-2020, et la DREAL a présenté au public, six scénarios de tracés en mars 2019, lors de quatre réunions de concertation.

Les six scénarios de la DREAL sont des solutions 100% « voitures » qui refusent le report modal. Ils présentent des inconvénients majeurs, et principalement :

- L'artificialisation excessive des sols contraire à la circulaire du gouvernement (NOR : LOGL 1918090J du 29 juillet 2019), puisque l'asphalte et le béton recouvriraient jusqu'à 15,3 kms de surface naturelle, détruisant également 140 HA de terres agricoles ancestrales dans les communes de Sèvres-Anxaumont, Savigny-Lévescault, Saint Julien l'Ars et Mignaloux-Beauvoir. La réduction de l'artificialisation des sols est un des enjeux prioritaires du SRADDET de la région NA, et concerne tous les travaux de la RN147 (avis délibéré n° 2019-16 du 28/08/2019 – page 31).
- Le risque de pollution de la nappe phréatique de SARZEC, qui alimente le Grand Poitiers de près de 25% de sa consommation en eau potable.
- L'atteinte à la qualité de l'environnement de nombreuses habitations et chemins de randonnée,
- Le coût financier exorbitant, jusqu'à 172 M€.
- La décongestion de la RN 147, objectif prioritaire du projet, ne serait que partiellement réalisée (jusqu'à 70% du trafic local continuerait de traverser la ville de Mignaloux-Beauvoir, avec une prévision de 18 000 v/j en 2035, à l'identique de la situation actuelle, pour le scénario nord long).

Les associations et collectifs que nous représentons, ont proposé au cours des quatre réunions de la DREAL, de nombreuses solutions alternatives, qui doivent être étudiées, préalablement à tout nouvel aménagement routier, dans le cadre de la loi Energie-Climat et de la Loi d'Orientation des Mobilités, ceci afin de réduire l'usage de la voiture individuelle.

Les idées que nous avons émises, et que nous allons détailler, doivent contribuer aux travaux de l'étude de mobilité réalisée à la demande de M Alain CLAEYS Président de GRAND POITIERS.

SOMMAIRE

CINQ THÈMES MAJEURS SONT DÉVELOPPÉS, AYANT POUR OBJECTIF DE RENDRE MOINS DÉPENDANTS LES USAGERS AU RECOURS AU VÉHICULE INDIVIDUEL, DE CONTRIBUER A LEUR SÉCURITÉ ET A LEUR BIEN ÊTRE, EN PRÉSERVANT L'ENVIRONNEMENT :

➤ FAIRE ÉVOLUER L'OFFRE DES TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS : Bus et car	5
➤ RÉHABILITER LE RÉSEAU FERRÉ DU SUD EST de la VIENNE : lignes TER et Gares	8
➤ POURSUIVRE LA CRÉATION DE PISTES CYCLABLES SÉCURISÉES ET ENTRETENIR CELLES QUI EXISTENT.	11
➤ CRÉER DES PARKINGS AUX ENTRÉES DE L'AGGLOMÉRATION POUR DÉVELOPPER LE CO-VOITURAGE ET DES ZONES MULTIMODALES AFIN DE FACILITER L'ACCÈS AUX PÔLES D'ACTIVITÉS.....	13
➤ AMÉNAGER LES RONDS POINTS D'ACCÈS STRATÉGIQUES ET SÉCURISER LES INTERSECTIONS ACCIDENTOGÈNES	15
Annexe n°1 : note explicative du chapitre « pistes cyclables ».....	23
Annexe n°2 : Essai de calcul de report multimodal sur l'entrée Sud-Est de Poitiers	26

➤ FAIRE ÉVOLUER L'OFFRE DES TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS : Bus et car

Deux offres de transports routiers sont proposées aux Poitevins :

LIGNE EN VIENNE (les cars) est le réseau de cars interurbains du Conseil régional Nouvelle-Aquitaine exploité par trois entreprises délégataires du service publique, sur le territoire de Grand Poitiers.

VITALIS (les bus) est un établissement public, dont la mission est de gérer et d'organiser les transports collectifs et scolaires sur le territoire de GRAND POITIERS.

Pour ces 2 offres, la communauté d'agglomération de Grand Poitiers en est l'autorité organisatrice.

NOTRE CONSTAT :

A l'échelle de Grand Poitiers 40 aucune liaison Vitalis n'existe sur les communes nouvelles de GP40. Les liaisons Lignes en Vienne répondent principalement au problème scolaire. Les habitants du Sud-Est de Poitiers (Bonnes, Chauvigny, Jardres, Tercé, Pouillé, Fleuré, Savigny-Lévescault, Nouaillé-Maupertuis, Nieuil l'Espoir) n'ont que peu d'accès à un transport en commun routier. La jonction sur l'aire d'échange "Les Arènes-Jean Moulin" n'est pas en adéquation avec les pôles d'emplois que sont le campus universitaire, le CHU et le Gand Large.

Pour exemple de Sèvres-Anxaumont au centre équestre (application Lignes en Vienne)

- En car et bus, il faut 49mn en prenant la ligne L103 puis la ligne Vitalis 2A puis la 10 pour parvenir au centre équestre, en passant par le pôle d'échange des Arènes. Alors qu'un bus qui passerait par la RD951, directement sous la LNE, permettrait un accès au pôle d'échange Parcobus Champlain plus rapidement, desservirait le pôle universitaire directement.
- En voiture, il faut 6mn.

Pour exemple de Saint Julien l'Ars à la gare de Poitiers :

- En car et bus, il faut 1h06mn en prenant la ligne L103 puis la ligne Vitalis 16.
- En voiture, il faut 18mn.

Pour exemple de Nieuil l'Espoir à la gare de Poitiers :

- En car et bus, il faut 1h03mn en prenant la ligne L105, et enfin la ligne Vitalis 3.

En voiture, il faut 23mn.

Pour exemple du Breuil Mingot (dans Poitiers) à Poitiers Terminus Notre Dame :

- Il n'existe que 2 bus au quotidien : 7h10 et 13h22,

Du côté Sud-Est de Poitiers, les pôles d'échange sont la gare multimodale de Mignaloux-Nouaillé et l'aire des Arènes. Le premier, d'accès difficile est très peu desservi par les Lignes en Vienne et par Vitalis. Le second est situé dans Poitiers "intra-muros" ce qui oblige les "clients potentiels" à "bouchonner pour accéder au réseau Vitalis.

L'offre actuelle Lignes en Vienne, sur l'aire de GP40, ne permet pas de venir travailler en transports en commun vers ces pôles (horaires inadaptés).

De plus cette offre ne permet pas l'accès au pôle CHU pour les personnes ayant un rendez-vous dont la capacité de déplacement est amoindrie voire nulle.

Il existe une tarification différenciée et multiple (Vitalis et Lignes en Vienne) pour certaines catégories d'usagers, et notamment scolaires et étudiants.

L'application informatique Lignes en Vienne est très peu performante pour faire le lien entre un lieu de départ et une arrivée sur Poitiers.

NOS PROPOSITIONS :

Nous demandons :

- Un service régulier et adapté, avec un cadencement plus soutenu et des horaires adéquats avec les besoins des usagers, depuis les communes les plus éloignées. Les lignes L102, L103, L104, L105 n'ont pas actuellement des horaires adéquats ce qui les rend inopérantes,
- Une réactivité, une fiabilité, une simplicité d'utilisation de Flexi-Bus, notamment au travers de l'application, étendue à GP40,
- Un seul et même abonnement pour Vitalis et Lignes en Vienne (dans l'aire GP40),
- Des aires d'échanges excentrées à Poitiers, en amont de la 1^{ère} couronne afin de capter le flux pendulaire au plus loin (à Lille, les parcs relais sont à plus de 25kms),
- Des aires d'échanges différentes, en effet une seule aire d'échanges densifie le flux et centralise les modes :
 - Gare multimodale de Mignaloux-Nouaillé,
 - Pôle CHU,

- Parcobus Champlain, accéder à Poitiers au centre équestre par la RD951, en passant sous la LNE (Liaison Nord-Est RN147),
- Aire les Arènes,
- De véritables Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour les circuits à densité élevée de voyageurs en site propre et continu avec priorité de circulation. Attention la longévité d'un BHNS est moitié moindre que pour un tram, son exploitation plus coûteuse,
- Des BHNS en circulation pendulaire entre les aires excentrées et les aires intra-muros, sur un circuit desservant le CHU et le pôle universitaire, (le Grand Large ..., le centre-ville ...),
- Des portes-vélos sur les bus ou les trams,
- Une tarification à l'euro symbolique pour les usagers les plus démunis (demandeurs d'emploi, personnes âgées bénéficiaires des minimas sociaux, ...),
- Une application numérique multimodale qui permette de trouver et réserver les moyens de transports (routier ou ferré, en commun ou en partage) voir Modalis,
(cf : FNAUT : <https://www.fnaut.fr/2013-03-25-11-36-11/les-positions-de-la-fnaut/563-19-tramway-ou-bhns>)
- Le renforcement des lignes et la hausse du cadencement doivent se faire avec des bus utilisant du bio-gaz (renouvelable et produit localement), pour atteindre l'objectif du zéro carbone en 2050.

➤ RÉHABILITER LE RÉSEAU FERRÉ DU SUD EST de la VIENNE : lignes TER et Gares

La ligne TER Poitiers – Limoges demeure un axe de transport structurant entre les deux ex-capitales régionales. Dans le département de la VIENNE, elle dessert les gares de Lathus St Rémy, Montmorillon, Lussac Les Châteaux, Mignaloux Nouaillé et Poitiers.

NOTRE CONSTAT

- L'offre est peu attractive
 - En semaine 8 liaisons sont assurées au quotidien, dans le sens Limoges-Poitiers (avec seulement 6 arrêts à Mignaloux, et 4 à Lathus), et 7 dans le sens Poitiers-Limoges (avec seulement 5 arrêts à Mignaloux mais à partir de 12h 39, et 3 à Lathus à partir de 13h 23).
 - Le week-end et jours fériés, 8 liaisons dans le sens Limoges Poitiers (avec 3 arrêts à Mignaloux et aucun à Lathus), 7 liaisons dans le sens Poitiers Limoges (avec seulement 2 arrêts à Mignaloux le soir à 19h 16 et 20h 30, et un seul à Lathus à 19h 59)
- Les chiffres de fréquentation 2019 ne sont pas disponibles. En 2018, la gare de Mignaloux a enregistré 1697 voyageurs, celle de Lussac 19520 et celle de Montmorillon 32379 (source : ARAFER). Les infrastructures sont sous utilisées sur la ligne Poitiers Limoges parce que l'offre n'est pas au rendez-vous des attentes des usagers, alors même que la fréquentation du TER est en hausse dans l'ensemble de la région NA (+10% en 2018).
- La gestion de la ligne Poitiers Limoges a été confiée en avril 2019 à la DTL Limousin Périgord, sachant que toutes les autres lignes TER de la Vienne sont gérées par la DTL Nord Aquitaine, (Il existe 4 DTL « Direction Territoriales des Lignes » sous l'autorité du conseil régional de Nouvelle Aquitaine). A noter, qu'auparavant la ligne Poitiers Limoges était gérée par l'ancienne DTL Limousin et que l'offre proposée sur le versant Limousin est bien plus favorable que celle en Vienne (ex : 7 arrivées à Poitiers (du lundi au vendredi) contre 9 à Limoges).
- La SNCF relève d'importants problèmes de structure sur la ligne Poitiers Limoges, des travaux de modernisation ont été réalisés en 2018, mais entre Limoges et Le Dorat (55 kms de voies réaménagées pour 15 M€), mais rien n'a été fait sur la portion Lathus Poitiers, dont les derniers travaux structurels remontent aux années 2010.

- Les gares sont à l'image de la ligne TER, celle de Mignaloux Nouaillé semble à l'abandon, et n'a même pas de distributeur de billets (comme celle de Lathus St Rémy), les équipements extérieurs sont inexistant, le garage à vélo mis en place il y a quelques années, a été retiré, considéré comme inutile, et on note l'absence d'abris voyageurs pourtant indispensable.
- Accéder à la gare est parfois difficile, en raison de l'absence de signalisation.
- L'investissement des Elus locaux n'est pas toujours au rendez-vous : A Lussac, la municipalité porte le projet de réhabiliter la gare, étant en discussion avec la SNCF pour racheter le bâtiment, afin de le moderniser. A MIGNALOUX, bien que le parvis ait été racheté par la mairie, il y a une dizaine d'années, rien n'a été fait.

NOS PROPOSITIONS :

Sont une synthèse du « manifeste des usagers » de la FNAUT (Fédération Nationale des Usagers du Transports) – Président : Benoit GROUSSIN, des travaux réalisés par l'association des usagers POLI (pour POitiers LImoges) – Président : Romain PAPUCHON, des contacts que nous avons eu avec certaines mairies, et avec des usagers de la ligne.

- PREALABLE : Le conseil régional de la NOUVELLE AQUITAINE affiche un engagement fort, dans le cadre de sa politique d'aménagement du territoire et de service public, pour rénover les lignes TER, et également les petites lignes parfois peu fréquentées, Il décline les priorités de son plan rail dans la feuille de route « NEO TERRA » – Cf : communiqué de presse de la région du 24 octobre 2019. Le conseil régional doit reconsidérer la convention de gestion passée avec la SNCF, à propos de la ligne Poitiers-Limoges en budgétisant les travaux structurants indispensables à la sécurité des usagers. Son programme ambitieux d'aménagement du réseau ferré (480M€ en 2019) doit inclure cette partie du territoire, notre territoire ! son territoire !
- La gare de Mignaloux-Nouaillé doit devenir la porte d'entrée multimodale du Sud de l'agglomération de Poitiers (Cf : centre presse – article du 19 avril 2019). C'est l'occasion de créer un « hub » doté d'un vaste parking relais (à 10 minutes de la gare du centre-ville de Poitiers). La gare multimodale de Mignaloux-Nouaillé doit être desservie par des bus (VITALIS pour GRAND POITIERS) ou des cars, avec des fréquences synchronisées avec les horaires des trains, permettant d'accéder aux pôles d'activités (CHU, Universités, centres commerciaux,) dans des conditions satisfaisantes,

- L'accès à la gare doit être facile : la signalisation est primordiale, et doit être présente sur les différents axes routiers de la commune,
- L'information des usagers est essentielle, elle peut être numérique, mais l'affichage actualisé dans la gare est de rigueur,
- Chaque gare doit être équipée d'un distributeur de titres de transport,
- Le stationnement des véhicules individuels des usagers (et des vélos), doit être assuré dans des conditions de sécurité optimale, la création et l'aménagement de parkings doit être programmée dans chaque gare. Ces parkings doivent comporter des abris vélos, scooter, ... mais aussi des bornes de recharge pour véhicule électrique,
- Il faut inciter les automobilistes de Montmorillon et Lussac à prendre le train dans leurs gares respectives, avec descente à Mignaloux Nouaillé, où des navettes les conduiraient au CHU ou aux pôles universitaires,
- Les usagers de TER doivent pouvoir utiliser les cars scolaires vers les gares les plus proches dans le cadre de l'intermodalité,
- Les usagers de TER doivent être associés à la réflexion, sur le thème de la fréquence des liaisons, des horaires et de la tarification,
- La réouverture de la ligne Chauvigny Mignaloux Poitiers aux voyageurs doit être envisagée (à minima depuis Jardes), cette hypothèse avait été rejetée en 2016, les besoins ont changé et il faut à nouveau l'évoquer,
- Les gares Jardres, Saint Julien, Savigny, Mignaloux-Nouaillé, Nieuil, Lussac doivent être rénovées, sécurisées accessibles et éventuellement redynamisées par des commerces de proximité et connues de tous,
- La part modale du fret ferroviaire en France oscille depuis 2007 autour de 10%, elle est actuellement de 18% en Europe (ambition de l'amener à 30% d'ici 2030). Les chiffres de la région NA et à fortiori des DTN ne sont pas communiqués. Pourtant ce sujet mérite d'être intégré dans la présente étude, d'autant que la loi LOM (loi d'orientation des mobilités), « fait obligation à l'Etat d'établir un plan d'actions en faveur du report modal vers le rail ». Augmenter la part modale du rail pour le transport des marchandises est l'une des propositions les plus marquantes de « NEO TERRA ».

➤ POURSUIVRE LA CRÉATION DE PISTES CYCLABLES SÉCURISÉES ET ENTRETENIR CELLES QUI EXISTENT

NOTRE CONSTAT :

Le Palmarès des villes cyclables « 2019 » classe 768 communes en France, et leur attribue un niveau de 8 notes (allants d'excellent à très défavorable). Poitiers a été noté « Plutôt défavorable » sur la moyenne des 5 thèmes (ressenti global-sécurité-confort-efforts de la ville-service stationnement), c'est le résultat du vote de 630 contributeurs. Ce niveau de note est à l'identique du précédent sondage qui datait de 2017.

- Peu ou pas de pistes cyclables pour le flux Domicile=> Travail ou Ecoles, sur la 1ère couronne de Poitiers,
- Discontinuité des pistes / peu de maillage entre pistes cyclables de communes différentes,
- Plan vélo GP 2016-2020 partiellement réalisé,
- Peu d'entretiens des pistes actuelles, (entre la gare et la mairie, Route des Sachères, sous le tunnel RN147, chemin de la carrière au Breuil l'Abbesse...),
- Cohabitation difficile voire impossible avec les véhicules thermiques,
- Etalement urbain : le PLU n'oblige pas la création de pistes cyclables/piétons

NOS PROPOSITIONS :

La cible de GP40 est de faire passer de 3 % à 9 % la part modale du vélo d'ici à 2024 pour le flux D=>T ; pour cela nous demandons l'atteinte des objectifs suivants (en lien avec les associations d'usagers cyclistes) :

- Avant tout, l'existant doit être rénové, sécurisé, signalé, en effet de nombreuses voies qualifiées de pistes cyclables n'en sont pas réellement,
- Création de liaisons cyclables en continuité entre pôle péri-urbain et zone d'emploi (CHU, Campus...) pour le flux Domicile => Travail, sur la 1ère couronne de Poitiers voire au-delà grâce aux distances accrues parcourus par les VAE ; pour certaines d'entre-elles, les pistes devront être transverses c.a.d. non orientées vers le centre-ville de Poitiers,
- Création de liaisons cyclables pour mieux desservir les futurs pôles d'échanges multimodaux,
- Création de liaisons vers les actuelles et futures pistes de Poitiers, Montamisé, Saint Benoit et Smarves,

L'objectif national de passer la part du vélo de 3 à 9 % d'ici 2024 est réaliste sur la 1^{ère} couronne de Poitiers. En effet, ce serait comparable à ce qu'on observe dans les agglomérations qui ont récemment amélioré leur réseau cyclable, Grand Lyon : +14 % par an depuis 2010, Rennes Métropole : +35 % en 2 ans (2017 par rapport à 2015), Bordeaux Métropole : +11 % en 2015 et 2016, +12% en 2017.

Nous pensons que sur la 1^{ère} couronne, la proportion pourrait passer a minima de 1 à 4% d'ici 2024.

NB : Le choix du type de pistes (bandes, pistes ou voies vertes, cf. ingénierie Céréma) et les simulations de report modal sont à votre charge.

Dans ce cadre, nous proposons l'étude de faisabilité de création des pistes suivantes :



Vous retrouverez quelques explications en annexe n°1

➤ CRÉER DES PARKINGS AUX ENTRÉES DE L'AGGLOMÉRATION POUR DÉVELOPPER LE CO-VOITURAGE ET DES ZONES MULTIMODALES AFIN DE FACILITER L'ACCÈS AUX PÔLES D'ACTIVITÉS

Afin de réaliser un co-voiturage efficace, chaque automobiliste, chaque co-voitureur doit pouvoir trouver une aire d'échange.

Ces aires doivent se trouver en limite de GP 40 afin de capter au plus tôt, au plus loin et faciliter la mise en relation automobiliste / co-voitureur, et doivent être réparties sur toutes les communes.

NOTRE CONSTAT :

Actuellement des aires de co-voiturage sont mises à disposition par toutes communes. Les fléchages et l'information sont seulement communales.

Aucun site, aucune application ne répertorie ces aires au sein de GP 40. Même les sites internet communaux ne recensent pas leur aire de co-voiturage (ni GP40 ...), pas plus par les sites de co-voiturages ...

Il n'y a pas assez de trajets proposés sur le nouveau service Klaxit cofinancé par GP40, la masse critique n'est pas encore atteinte, sur cette entrée de Poitiers.

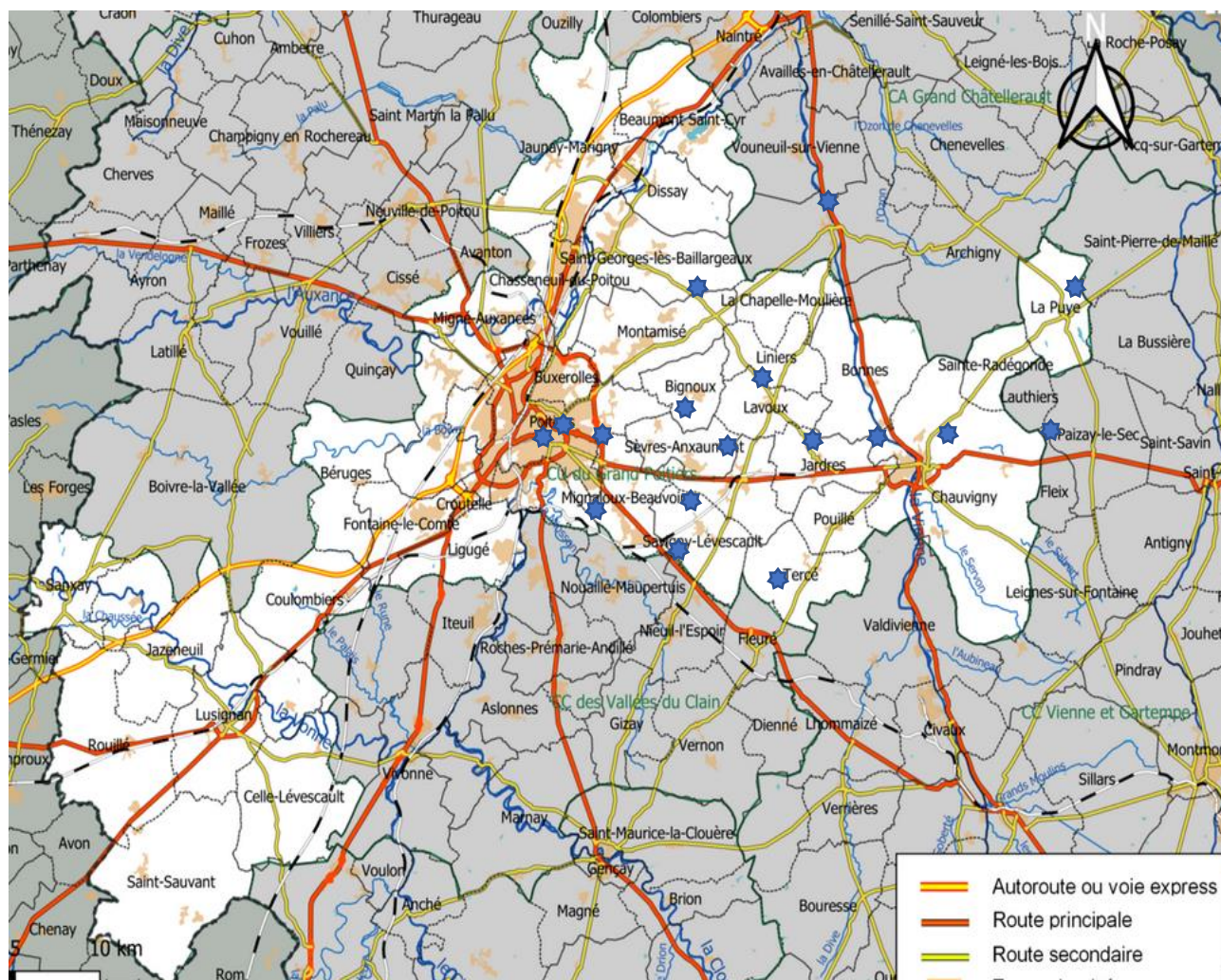
NOS PROPOSITIONS :

Nous demandons :

- Une application numérique multimodale qui permette de trouver les moyens de transports (routier ou ferré, en commun ou en partage),
- Que GP40 continue de promouvoir l'utilisation de Klaxit, notamment auprès des grands employeurs et de participer financièrement, tant que la masse critique d'utilisateurs n'est pas atteinte,
- Des aires de co-voiturage en lien avec les aires d'échange sur chaque commune et en limite de GP40,
- Des aires de co-voiturage ET d'échanges ayant des capacités suffisantes de parking. La submersion des sites, le parking sauvage sont des freins à tout développement multimodal

(cf : <https://www.fnaut.fr/2013-03-25-11-36-11/les-positions-de-la-fnaut/577-33-intermodalite-physique-et-geographique>)

- Carte (cf : https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_Poitiers),
 - o Au plus loin sur les grands axes de GP40,
 - o A la gare de Jardres afin d'avoir un lien avec la ligne ferrée Chauvigny, Jardres, Saint Julien l'Ars, Savigny l'Evescault, Mignaloux, Poitiers,
 - o Sur la RN 147 au carrefour Nieuil l'Espoir/ Saint Julien l'Ars (existante),
 - o Dans le bourg de Sèvres-Anxaumont (existante),
 - o Dans le bourg de Savigny l'Evescault (existante), à la gare de Savigny l'Evescault,
 - o A la gare multimodale de Nouaillé-Mignaloux,



➤ AMÉNAGER LES RONDS POINTS D'ACCÈS STRATÉGIQUES ET SÉCURISER LES INTERSECTIONS ACCIDENTOGÈNES

AVANT-PROPOS :

Ce chapitre ne va pas participer au report modal, cependant le choix d'aménagement urbain et routier (simple, réalisable et partagé avec la DREAL en mai 2019) permet à la fois de fluidifier l'ensemble des flux et d'orienter le choix d'emplacement des pôles multimodaux, objet de l'étude de mobilités d'EGIS.

Une des finalités des études de mobilités EGIS est d'être une donnée d'entrée des futures éventuelles études de la DREAL, et que ceci doit être fait par itération successive pour proposer l'optimum des solutions.

NOTRE CONSTAT :

Des aménagements de bon sens et pour certains de moindre coût ne sont pas réalisés alors qu'il permettrait de fluidifier les flux routiers sur la RN147 (objectif de la Dreal) et sur les RD traversant le Sud Est de Poitiers, et de renforcer le réseau routier vers Poitiers et entre communes de la 1^{ère} couronne.

Il y a très peu d'aménagements pour réduire les nuisances sonores, et quand celles-ci existent, elles ont été dimensionnées selon le référentiel de l'époque, qui n'est plus du tout adapté à celui d'aujourd'hui.

Cela est également vrai pour la pollution visuelle et atmosphérique (présence de microparticules et nanoparticules, responsables de maladie et de milliers de décès par an).

De plus, les Ronds-points d'accès stratégiques et les intersections accidentogènes ont été identifiés par la DREAL, et sont contenus dans le dossier de concertation de mars 2019

L'accidentologie a évolué défavorablement dans le département de la Vienne en 2019. Même si les chiffres définitifs annuels ne sont pas publiés par les autorités, le département déplore (au moins) 23 personnes tuées dans des accidents routiers

C'est quatre de plus qu'en 2018, le nombre d'accidents reste stable (267 en 2018) et le nombre de blessés est en légère baisse (391 en 2018)

NOS PROPOSITIONS :

Elles portent sur des aménagements de ronds-points, de routes, d'intersections, qui permettraient de fluidifier le trafic, et de sécuriser certains axes connus pour leur dangerosité :

- Ronds-Points de la Milétrie
- Ronds-Points de Breuil L'abbesse
- RD12/RN147
- RD12/RD12C
- RD951/Route des Colombiers
- RD89/RN147

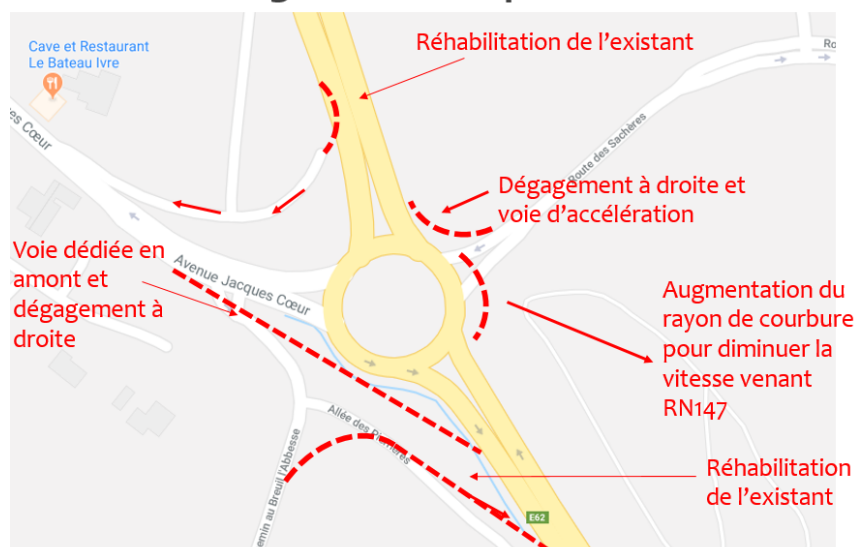
Elles portent également sur la réduction de la vitesse de l'ordre de 20km/h sur chaque route, avec radar-tronçon pour le contrôle

La mise en place de murs ou talus antibruit en fonction de nouvelles études acoustiques du réseau routier existant, associé à de nouvelles vitesses

Amélioration du rond-point de la Milétrie :

- Une voie de dégagement à droite, dédiée, avec une limitation de la vitesse progressive en arrivant sur le rond-point permettant les entrées des autres flux de manière sécurisée et fluide : vitesse vérifiée par un radar-tronçon, venant des deux sens de la RN147
- Une voie de dégagement à droite venant du chemin du Breuil l'Abbesse vers Mignaloux via la réhabilitation de l'allée des Pierrières,
- Une voie de dégagement à droite venant de la route des Sachères vers la LNE
- Une voie de dégagement à droite venant de la LNE vers l'avenue Jacques Cœur via la réhabilitation de la voie existante près du restaurant 'le bateau ivre',
- Une réduction progressive des vitesses venant de la RN147 pour fluidifier et permettre des entrées facilitées et sécurisées sur ce rond-point pour les automobilistes venant de l'avenue Jacques Cœur et route des Sachères,

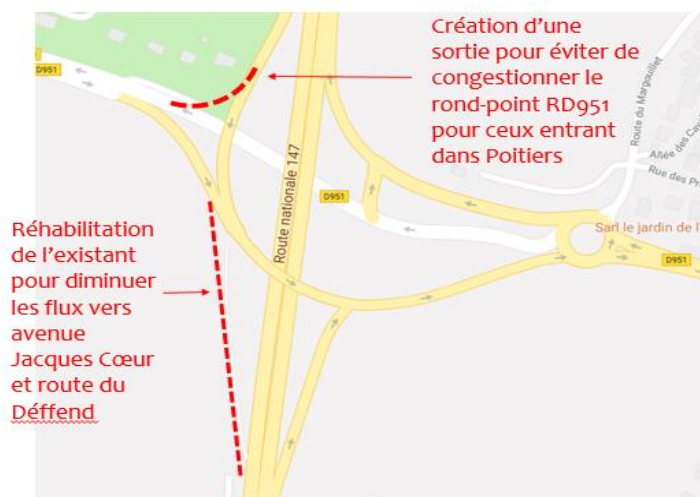
réaménagement rond-point Milétrie



Une autre solution consiste à mettre un carrefour dénivelé à lunettes au niveau de la Milétrie, plus performant sur la fluidité.

Amélioration du rond-point du Breuil l'Abbesse :

L'encombrement constaté (en général aux heures de pointes matin et soir) de la RD 951, pourrait être réduit, en modifiant le rond-point de Breuil L'abbesse, et en créant un nouveau rond-point ou une 3^{ème} voie à l'intersection de la RD 951 et de la route des Colombiers :



Ou remettre aux normes ce carrefour et repenser plus globalement les flux sur cet échangeur, tel que :



Amélioration de l'intersection RD951 / Route des Colombiers :



Amélioration RD12 / RN147 :

- Suppression des feux tricolores pour fluidifier la RN147 et création d'un tunnel pour la RD12.
c'est à dire avec trémies, cela permet de laisser les convois exceptionnels sur la RN147 sans travaux extrêmement onéreux et risqué.
La surface actuelle (bois sur les trois côtés) permet cet aménagement.

Le traitement des eaux est à étudier : exutoire / pompes de relevages redondantes et sécurisées...

réaménagement croisement D12/N147



Création de deux ronds-points :

RD12/RD12C (avec recalandrage de la RD12C)

RD12/Zone artisanale Beaubâton (à noter que les entreprises et artisans de la zone de Beaubâton ont exprimé leur préférence pour la création d'un rond-point, afin de ne pas ralentir le flux de véhicules des deux voies).



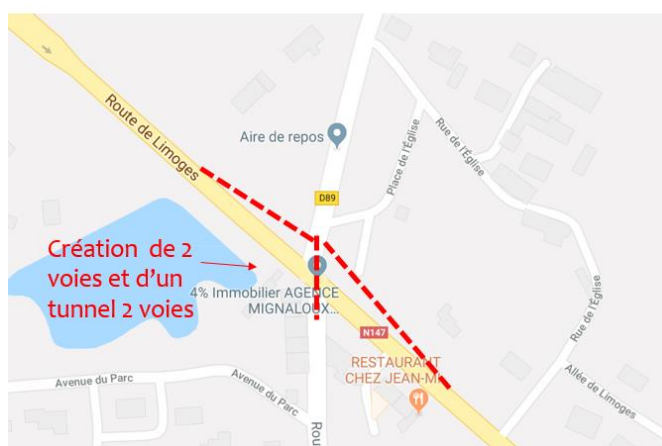
Amélioration RD89 / RN147 :

- Suppression des feux tricolores pour fluidifier la RN147 et création d'un tunnel pour la RD89 / route du château.

La surface actuelle (bois sur deux côtés) permet plus difficilement cet aménagement. Cela oblige à créer un rond-point serré au nord de la RN147, à dévier la RN147 vers le Nord (place vers l'Eglise), voire éventuellement à détruire une ou deux maisons des coins Sud de la route de la gare. Cela reste tout de même à étudier plus finement.

Le traitement des eaux est à étudier : exutoire / pompes de relevages redondantes et sécurisées...

réaménagement croisement D89/RN147



- Suppression de l'accès à la rue du Bois Joli, qui permet de réduire les flux parasites dans le quartier des Davitaires,

CONCLUSION

L'état de notre planète est alarmant ! Nous avons trop tardé à agir et nous allons droit à la catastrophe si nous ne faisons rien urgemment. Les transports routiers constituent la principale cause de pollution atmosphérique, ils émettent 39% des GES (gaz à effet de serre), le dioxyde de carbone (CO2) qui reste dans l'atmosphère 100 ans représente 74% du total des GES, et c'est la voiture qui rejette la part la plus importante : 60% des émissions totales de CO2 du transport routier, en Europe.

Le Sud Est de la Vienne doit bénéficier d'infrastructures moins polluantes que le réseau routier Le seul recours à la voiture individuelle ne doit plus être " une fatalité rurale. La réhabilitation du réseau ferré Poitiers-Limoges et les autres options que nous avons proposées doivent retenir l'intérêt de tous les décideurs économiques et politiques.

Nous pensons qu'il faut :

- Réduire l'usage de la voiture individuelle en favorisant le report modal,
- Choisir de ne pas faire une 2 fois 2 voies à 110 km/h sur la totalité de la RN147 (mais plutôt des créneaux de dépassement) afin d'émettre moins de CO2 (110 km/h c'est 30 à 40% de plus de CO2 qu'une limitation à 80 km/h)

Nous appelons donc les Représentants de l'Etat, les Elus Régionaux, Départementaux, Locaux, les Candidats et Candidates aux élections municipales de mars 2020, à soutenir notre initiative, à s'investir personnellement dans la recherche de solutions alternatives, multimodales, innovantes, respectueuses de l'environnement.

Modifions ensemble les pratiques de 25% des flux locaux d'ici 2024 (cf. l'annexe n°2).

Ce qui rassemble nos associations et collectifs est le report modal avant tout scénario routier.

Les associations ACIDDE, ALTERNATIF 147, Les USAGERS P.O.L.I., SAVIGNY VENT DEBOUT, les Collectifs du BREUIL MINGOT, et de MIGNALOUX NORD EST remercient GRAND POITIERS, et son Président M. Alain CLAEYS, de les avoir invités à participer à la première réunion de " l'étude multimodale de déplacement sur l'entrée Sud Est de POITIERS ", réalisée par le bureau d'études EGIS, et demandent à participer aux réunions suivantes, notamment à la réunion de bilan à mi-parcours.

[Annexe n°1 : note explicative du chapitre « pistes cyclables »](#)

Piste cyclable de Sèvres-Anxaumont à Mignaloux Centre

Route des Sachères via des chemins de randonnée existants, d'une partie de la route des Bruères et de la route de la vallée des touches.

Sécuriser la traversée de la RD 951 à la Banlègre : prévoir des feux tricolores actionnés à la demande par les piétons et cyclistes.

Piste cyclable de Sèvres-Anxaumont à Mignaloux Nord

Vers Breuil l'abbesse : sous tunnel existant ou vers le rond-point du Breuil l'abbesse si celui-ci est repensé totalement : cf. le point « aménagement routier »

Piste cyclable de Sèvres-Anxaumont vers Poitiers Pénétrante

Profiter des infrastructures existantes (tunnel sous la RN147 venant du Breuil-Mingot et largeur de la pénétrante André Malraux) pour réaliser une piste cyclable dédiée, pour relier le réseau cyclable de Poitiers et la faculté...

Breuil Mingot vers Poitiers

Création d'une liaison à partir de l'école primaire maternelle pour rejoindre d'un côté Beaulieu (qui est ensuite relié au CHU et Campus) passant par Geniec,

Création d'une liaison pour rejoindre Touffenet/Saint Eloi, via la rue du Breuil-Mmingot

Création d'une liaison vers Montamisé pour mailler tout le réseau.

Liaison du rond-point du CHU vers le Patis et le pôle sportif (stade piscine / patinoire de Poitiers)

Créer une continuité

Route des Bruères

Création pistes cyclable de part et d'autre de la chaussée de 1m à 1,2 de large en prenant sur les accotements

Route de la vallée des Touches : piste cyclable à créer jusqu'au rond-point de la route des Sachères (actuellement les vélos empruntent l'unique trottoir, discontinu et pris par les véhicules stationnés)

Liaison Route des Bruères ⇔ Route de la vallée des Touches

Dépose d'une couche de calcaire plus gravillon ou enrobé pour rendre la piste roulante

Route RD 89 :

Route très fréquentée avec des vitesses constatées bien au-delà des 80 km/h donc route dangereuse pour les vélos => Prévoir piste cyclable avec séparateur soit en prenant sur les accotements (largeur d'au moins de 1.2 m) soit en prenant sur les terres à proximité, de l'impasse de la gare à Savigny vers la route des Bruères.

Route des Sachères :

Sécuriser la piste existante (ronces, racines..) et mise en continuité de la piste par rapport aux voies transversales

Prolonger cette piste jusqu'au rond-point du CHU (en prenant sur les accotements)

Rond-point du CHU :

Sécuriser la traversée de ce rond-point par :

- Soit l'implantation de feux tricolore (vitesse élevée des voitures à la traversée du rond-point)
- Soit une passerelle piétons/vélo au-dessus de la RN147 (attention convois exceptionnels => hauteur ou partiellement démontable)

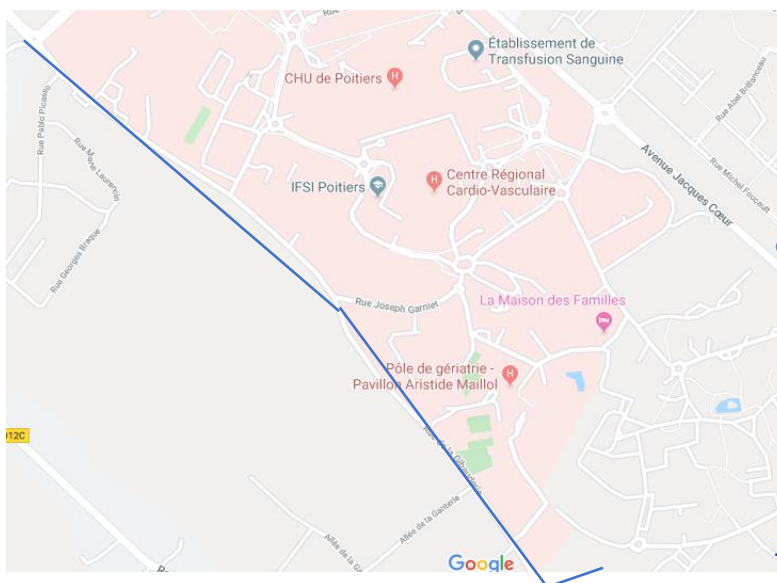
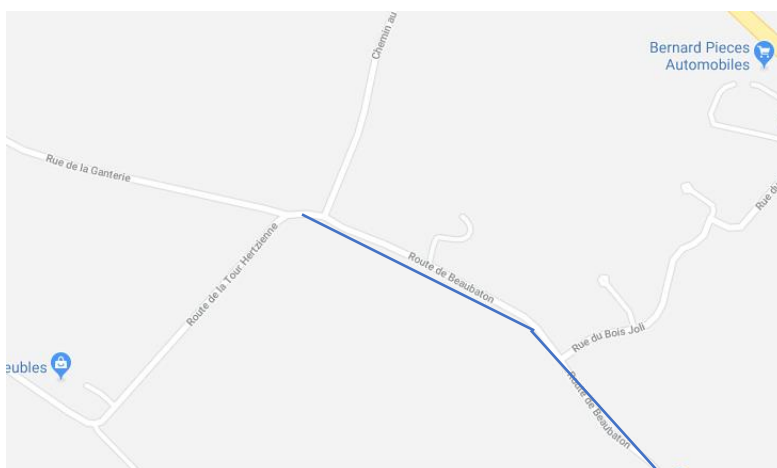
Avenue Jacques Cœur :

Création piste cyclable en continu jusqu' à la rocade

Route de la Gibauderie / route de Beaubaton :

Sécuriser la piste : éclairage, séparateurs de chaque côté

Continuer la piste vers Beaubaton et vers le rond-point de la Milétrie de Poitiers pour rejoindre la faculté de Médecine et le réseau cyclable de Poitiers



Route de la gare / Mignaloux :

Sécuriser la traversée en face du complexe sportif,

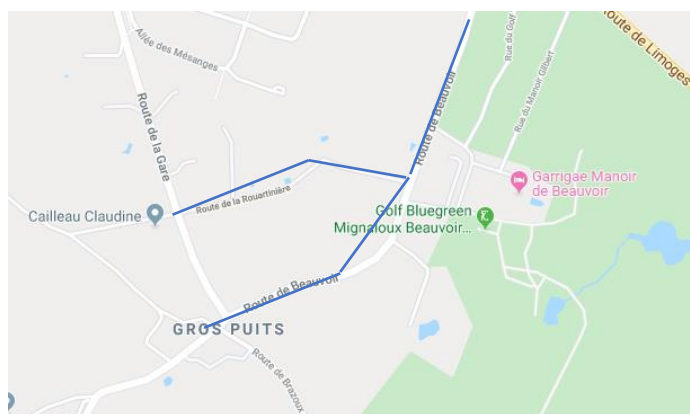
Sécuriser la traversée avant le passage à niveau SNCF (très dangereux, virage)

Relier la gare (futur pôle multimodal) et le réseau cyclable de Mignaloux à celui de Nouaillé



Route de Beauvoir et de la Rouartinière / Mignaloux :

Afin de relier le nouveau quartier du Golf aux pistes existantes :



Liaison cyclable Nouaillé => Mignaloux, via RD12 puis route de la gare :

Liaison cyclable depuis Nouaillé en longeant la RD12 jusqu' à la route de la gare puis sur piste cyclable de Mignaloux vers mairie par la route de la gare et accéder par la route de Beaubaton et rue de la ganterie a la piste nouvellement créer en direction du CHU

Liaison cyclable depuis Nouaillé => Poitiers / Saint Benoit, via la voie romaine

Sécuriser la voie romaine : éclairage, bande blanche de chaque côté, dépose d'une couche de calcaire plus gravillon.

Annexe n°2 : Essai de calcul de report multimodal sur l'entrée Sud-Est de Poitiers

Méthodes : avec quelques sources, du bon sens, mais avec ses limites
 sans avoir de compétences 'transport'

	Trafic journalier VL + PL, base SFE 2019	covoiturage : Klaxit ou BlablaLines, PDE	télétravail / co-working / PDE	déploiement de nouveaux services numériques, création de livraison intelligente à domicile, achat de produits locaux, autres innovations à créer	bus / navette régulière / navette à la demande / car	bus ou navette scolaire interlignes, ramassages scolaires doux du type 'carapatte' et 'caracyle'	vélo / VAE / trottinettes électriques / flottes de vélos PDE	scooteur électrique en libre service / véhicule moins impactant (pollutions) et moins encombrant, plus fluide qu'une voiture	TER Jardres => Poitiers / voyageurs et TER Lussac => Poitiers / voyageurs	TER Limoges => Poitiers / camions et camionnettes FRET	TOTAL report modal, par route	Transfert en Véhicules Légers Electriques, Camionnettes de transport local et du dernier km électrique / Zone ZFE / Poids Lourds Pile à Combustible H2
hypothèses des estimations :	-	3%	7% (un jour par semaine pour les salariés admissibles) 7% en 2017 => 10% en 2020 : soit 3 points	2%	2%	1%	mobilités actives " / PCAET : tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 % : soit 6 points théorique => ramené	1%	2%	10% du fret		30% pour tenir compte de l'age du parc, à horizon 2035
sources :	annexe 6.6 études mobilités phase 1 de la DREAL (Sétec)	PCAET GP40	DARES	estimation FNH / Wimoov	estimation selon retour d'expérience	estimation selon retour d'expérience	PCAET GP40	estimation selon retour d'expérience	estimation selon retour d'expérience	estimation selon retour d'expérience		
Estimation report modal RN147	17 200	-516	-516	-344	-344	-172	-516	-172	-344	-138	-3 062	5 160
Estimation report modal RD951	12 700	-381	-381	-254	-254	-127	-381	-127	-254		-2 159	3 810
Estimation report modal RD89	3 770	-113	-113	-75	-75	-38	-113	-38	-75		-641	1 131
Estimation report modal RD12	6 546	-196	-196	-131	-131	-65	-196	-65	-131		-1 113	1 964