

ALTERNATIF147
alternatif147@yahoo.com
86550 Mignaloux-Beauvoir

M. François de RUGY,
Ministre de la Transition écologique et solidaire,

Mignaloux, le 16 avril 2019.

Copie :

Mme Fabienne BUCCIO, Préfète de la région Nouvelle Aquitaine
Mme Isabelle DILHAC, Préfète de la Vienne,
M. Alain ROUSSET, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine
M. Alain CLAEYS, Président de Grand Poitiers 40
M. Bruno BELIN, Président du Département de la Vienne
M. Michel DUZELIER, Chef de Service DREAL Poitou Charentes,

Mignaloux, 15 avril 2019.

Objet : 'RN 147 aménagement de l'entrée sud-est de Poitiers' :
Exposé de la pré-étude et demande d'étude du scénario 7 S7.

Monsieur le Ministre d'Etat,

Dans le cadre de l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers, la DREAL Nouvelle Aquitaine et la préfecture de la Vienne ont mené plusieurs réunions de concertation avec la population des communes concernées. Actuellement, la RN147 draine environ 17 500 véhicules par jour aux portes de Poitiers. Ce flux est composé de :

- 2/3 d'automobilistes locaux réalisant des trajets pendulaires et travaillant à Poitiers même ou dans les environs très proches,
- 1/3 seulement d'automobilistes dits de transit de l'axe Poitiers – Limoges.

La DREAL a donc proposé six scénarii pour pallier la future augmentation du trafic concernant ce dernier tiers cité. A notre grand regret, ces six scénarii sont des scénarii 'tout voiture' et présentent des points communs, à savoir : coût élevé d'investissement et d'exploitation, sacrifice de terres agricoles, risque sur les eaux souterraines et de surface, risque sur les eaux potables, risque chantiers dû au classement argileux et remontée des nappes, pollution sonore, visuelle et atmosphérique accrue...et répondent partiellement à l'ensemble des flux routiers de l'entrée Sud Est de Poitiers.

D'autres solutions existent et méritent d'être étudiées : report modal et aménagement simple et réalisable sur les routes nationales et départementales traversant Mignaloux. Ces solutions que nous vous présentons sont compatibles avec les politiques nationales et locales de Développement Durable. Dans cet esprit, nous proposons un scénario alternatif, nommé ici scénario 7, ainsi que ses variantes, visant à réduire le nombre de véhicules jour sur la RN147 et de réaliser des aménagements des routes. Ce scénario 7 nécessite de coordonner plusieurs acteurs tels que Grand Poitiers, le Département, la Région et l'Etat.

Osons **innover pour réduire le nombre de véhicules jour**, par :

- la création de **parcs multimodaux** en amont des villes touchant Poitiers,
- la mise en place de **voies douces** partant de ces parcs vers différents pôles urbains,
- le développement des **transports collectifs** (TER, bus...)
- **l'amélioration de certains ronds-points** sur les routes RD et RN 147,
- la suppression des feux tricolores pour **fluidifier** la RN147 et création de tunnels pour les routes départementales croisant la RN147.

La commune de Mignaloux-Beauvoir est divisée sur vos propositions de scénarii et seul le scénario 7 peut faire consensus. Avec ce dernier, nous agissons sur le flux du transport dit local à l'entrée de Poitiers et réduisons réellement le trafic sur la RN147 :

- les deux-tiers des 17 500 automobilistes de la RN147,
- les 22% d'automobilistes traversant Mignaloux prêts à changer de mode de transport.

Nous vous demandons, Monsieur le Ministre d'Etat, de bien vouloir prendre en considération notre proposition et de la faire étudier et chiffrer par vos services. Une alternative au 'tout voiture' peut entrer en vigueur rapidement, avec un coût moindre et de moindres impacts environnementales que ceux évoqués pour les six scénarii de la DREAL.

De manière plus précise, nous vous demandons à ce que la DREAL puisse :

- étudier le scénario 7 comme un scénario à part entière : chiffrage et évaluation des gains avec les mêmes modèles utilisés par votre BET Cetec pour S1 à S6 lors de la phase 1, et consolidation du tableau de réponse aux objectifs fonctionnels / réponse aux objectifs de moindres impacts,
- coordonner toutes ces actions selon les compétences de chacun,
- étudier le montage multi-financier, cad à subventionner les instances locales sur des aménagements ressortant normalement de vos compétences,
- nous indiquer comment l'étude Mobilités lancée prochainement par A. Claeys va s'inscrire dans cette étude,
- nous indiquer la conclusion de l'étude de faisabilité d'une 2x2 voies Limoges-Poitiers (prévue le 05/07/2019),
- nous indiquer comment ces trois calendriers vont-ils alors s'imbriquer,
- nous indiquer quel est le nouveau planning global de l'étude Entrée SE de Poitiers (nouvelle période de concertation phase 1, puis période phase 2...)
- nous tenir informés des conclusions.

Vous trouverez en pièce jointe l'ensemble du dossier technique concernant le scénario alternatif proposé.

Comptant sur votre lecture attentive de notre dossier puisqu'il concerne les enjeux environnementaux dont vous avez la charge, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre d'Etat, l'expression de notre considération distinguée.

Le représentant du Collectif ALTERNATIF 147



ANNEXE : DEVELOPPEMENT DU SCENARIO 7 ET DE SES VARIANTES

Les mentalités ont changé depuis la précédente étude d'opportunité 'Déviation Mignaloux' il y a dix ans.

Ayons l'ambition de diminuer de 22% les flux sur les RD951 et RN147 ! Conformément aux demandes des automobilistes lors de l'enquête 'mobilités RN147'.

L'hypothèse de la DREAL d'un très faible report de 3% sur des modes doux est contradictoire avec :

- le pourcentage de 22% d'automobilistes prêts à modifier leur comportement en utilisant les modes doux (cf. enquête),
- et les ambitions de l'Etat/Région/Département/GP en matière de Développement Durable.

L'Etat souhaite diminuer le nombre de véhicules polluants sur les routes et accompagner l'inéluctable hausse du prix des carburants fossiles.

Le scénario S7 s'adresse à toutes les communes de Grand Poitiers dont les riverains traversent Mignaloux par les routes N147, D12, D12c, D89 et D951.

Nous pensons que le but des automobilistes n'est pas de gagner au maximum cinq minutes, mais de gagner en ponctualité et en sécurité. La congestion dont vous parlez est une notion subjective, éventuellement présente quelques heures dans l'année à l'entrée de Mignaloux et enfin bien relative comparée aux bouchons présents dans les grandes métropoles françaises.

Le scénario 7 nécessite de coordonner plusieurs acteurs tels que Grand Poitiers, Département, Région et Etat. Il est nécessaire d'avoir une réponse globale qui dépasse largement le simple contournement de Mignaloux, et qui permettrait d'accompagner le développement de GP de manière durable.

Si nous avons 1 euro à dépenser, qu'il soit investi en Développement Durable. Il répondrait alors réellement aux besoins des usagers et riverains et permettrait une amélioration environnementale.

Nous voulons que des solutions adaptées à **chaque axe routier** soient mise en place le plus rapidement afin de les fluidifier et réduire toutes les pollutions. Il faut un ensemble de réponses **dépendantes et indépendantes** entre RD et RN147.

C'est pourquoi nous proposons un scénario 7, 7 bis ou 7 ter qui puissent répondre aux objectifs suivants :

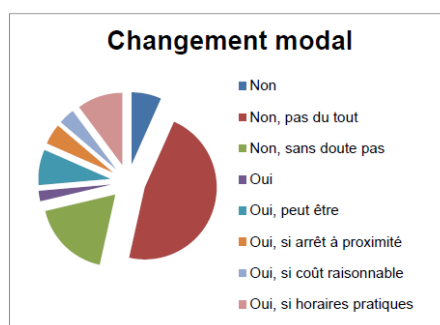
Objectifs scénario S7 :

- Réponse aux 22% des automobilistes RN147 prêts au changement modal,
- Coût d'investissement moins onéreux que les scénarii S1 à S6,
- Baisse des impacts environnementaux et sanitaires par rapport à l'actuelle RN147 et donc inférieure aux S1 à S6,
- Fluidité sur RN147 et RD951,
- Baisse de l'accidentologie sur les routes, notamment la RD12/RD12c,

- Conforme aux politiques nationales PCAE, projet de Loi d'Orientation des Mobilités, Natura2000, loi ALUR,
- Conforme aux politiques locales PCAET, PDU, PADD, SCOT du Seuil du Poitou,... :
 - o Accompagnement des projets de développement urbain PLU, ZAE, ...objectif 4 du SCOT,
 - o Respect des trames vertes et bleues du territoire : objectif 5 du SCOT,
 - o Très faible consommation de terres végétales : objectif 5 du SCOT,
 - o Baisse du volume des GES : actuellement 56% des GES proviennent du transport dans la Vienne, selon l'AREC,
 - o Schéma Directeur des Energies de Grand Poitiers,
 - o Projet de territoire du Grand Poitiers : le défi 8 stipule « structurer le territoire par le TER et un réseau de transport entre Poitiers et Chauvigny » et « faciliter le déplacement des populations vers les gares TER : co-voiturage, navettes... et créer des infrastructures de stationnement autour de ces gares ».

Données reprises de vos études d'opportunités :

- L'évolution du trafic de 1%/an conduit à environ 21100 vh/jour en 2035,
- Environ deux tiers des automobilistes de la RN147 à l'entrée de Mignaloux proviennent du flux de proximité domicile-travail, travail-domicile et travail-travail,
- 80% des véhicules ne comprennent que le conducteur et une moyenne de 1.26 occupant /vh, (page 185 du Rapport V2 des études d'opportunité de phase 1),
- Le taux de 22 % des automobilistes prêts au changement modal (page 186 du Rapport V2 des études d'opportunité de phase 1).



Ce chiffre pourrait être plus élevé en offrant les services de modes doux et faisant de la pédagogie auprès des automobilistes (cf. début du paragraphe page 186 du Rapport V2 des études d'opportunité de phase 1).

Ce chiffre est élevé et a été conforté par les discussions lors des quatre réunions de concertation et par les discussions que nous avons eues en mars / avril avec les automobilistes et les riverains de Mignaloux et de Sèvres. Ce chiffre n'a pas été pris en compte comme donnée d'entrée de l'étude concertation phase 1. C'est l'offre qui créera le besoin et la confirmation du changement modal.

- Le SCOT GP : « Aujourd'hui, le taux de motorisation atteint sur notre territoire un niveau particulièrement élevé. » « Les transports (52% des émissions de GES) sont le premier poste émetteur de GES, avant le secteur résidentiel. »,

- Votre étude Mobilités RN147 montre 700 points Origine et 700 points Destination en données brutes.

Ces points Origine peuvent être regroupés en environ 20 points localisés sur 10 communes (Sèvres, Nouaillé-Maupertuis, Savigny, Mignaloux Nord, Mignaloux Sud, Saint-Julien, Nieuil l'espoir, Jardres (voire Chauvigny), Tercé, Fleuré).

Ces points Destinations peuvent être regroupés en environ quatre lieux, qui correspondent aux pôles dits « majeurs » de Grand Poitiers.

- « Congestion » au niveau des feux tricolores et rond-point de la Milétrie,
- ⇒ Vos données montrent donc que la mise en place de modes de transport doux et d'amélioration au niveau des RN et RD doit être étudiée.
- ⇒ Nous avons décrit plus précisément le périmètre et les actions concernant le S7.

1) **SCENARIO 7**

Ce scénario ne sera efficace que si toutes les actions ci-dessus sont menées car elles sont complémentaires et liées entre elles.

Voici la liste des actions de mobilités douces et d'aménagements réduits, par domaine de compétences :

1.1) **Pour la communauté de commune Grand Poitiers 40 :**

Il s'agit de créer quelques parcs multimodaux au départ de ces villes ou villages (donc en amont des villes touchant Poitiers) et de créer des voies douces à partir de ces parcs vers les différents pôles :

- Parking de stationnement et de covoiturage,

NB : plusieurs parc existants sont déjà saturés, à l'instar de celui de Nieuil-l'espoir.

- Bus à Haut Niveau de Service, notamment de la gare de Mignaloux vers le CHU et Campus sans arrêt intermédiaire, en adaptant les BHNS à la limitation de hauteur sous la LNE (3,30m),
- Flex'e-bus, réservables la veille, sur application mobile, permettant de bien dimensionner le bus, etc.
- Parc d'auto-partage avec des véhicules électriques,

Avec bornes de recharge rapides et semi rapides, pour accompagner la forte évolution de vente de véhicules électriques prévues dans les 15 prochaines années,

- Nouveau développement de pistes cyclables protégées, transverses et vers Poitiers, notamment pour accompagner l'explosion de l'utilisation des cycles VAE et trottinettes électriques :
 - RD12,
 - RD12c
 - RN147,
 - RD951,
 - RD89,
 - route de Sachères vers Milétrie, passerelle piéton et cyclable pour traverser la RN147 (démontable partiellement pour les quelques convois exceptionnels),
 - Magnals vers Gibauderie via la rue de la Gibauderie et Ganterie
 - Magnals vers CHU : projet en cours d'acquisition foncière sur le CHU et réalisé vers l'été 2019,

NB : pour réduire les coûts et à condition d'atteindre les objectifs d'utilisation minimale, les pistes pourraient ne pas être en site propre.

- Nouveau développement de lignes 'carapatte' et 'caracyle' protégées,
- Nouveau développement de Plan de Déplacement des Etablissements, de nouvelle génération et bien plus ambitieux, dans le cadre du Plan Climat, notamment pour les principaux employeurs que sont le Campus Universitaire, CHU, CNPE Civaux)

Flux approximatif de VH/jour passant par les diverses entrées Sud-Est de Poitiers :

	Flux journalier dû aux employés	Flux journalier dû aux clients/patients/étudiants/professionnels	Flux journalier total
CHU	4000	3000	7000
Campus Universitaire	2800	4000	6800
CNPE Civaux	200	50	250
TOTAL	7000	7050	14050

- Mise en place d'Indemnité Kilométrique Vélo et Co-voiturage (400€/an/pers exonérées de charges),
 - Développement du télétravail (1 à 2 jours par semaine) pour les postes le permettant,
 - Mise à disposition de bureaux mobilités co-working, cad dans un même lieu pour plusieurs entreprises et auto-entrepreneurs,
 - Actions ci-dessus.
- Limiter la pollution et la 'congestion' dues aux Poids-Lourds traversant Mignaloux, lors des heures d'embauche et de débauche en semaine, par la mise en œuvre d'une ZFE (Zone à Faible Emission) prévue dans la loi Mobilités,
- Rendre cohérents les PLU entre eux et limiter l'étalement urbain qui est à la fois écologique et économique.

1.2 Pour le Département :

- Création d'un rond-point RD12 / RD12c,
- Recalandrage (plate, élargie et sécurisée, voire passage à 50km/h) de la RD12c,
- Création d'un rond-point et R12c / Magnals / Beaubaton pour diminuer l'accidentologie et accompagner le flux croissant à partir des Magnals et Beaubaton,



- Amélioration de l'intersection route des Colombers / RD 951,



1.3 Pour la Région :

La recherche de solution consiste en une continuité du transport entre domicile => gare distante (parking relais) => TER => Mignaloux => Bus HNS => travail

- Ligne de bus 'Ligne en Vienne' dimensionnée aux nombre d'usagers et plus fréquent aux heures de pointe,
- TER Ligne Jardres-Mignaloux
à Haut Niveau de Service aux heures d'embauche 6h/8h30 et débauche 16h30 /19h30 puis 22h, utilisant les gares de Jardres voire Chauvigny (à réhabiliter), Saint-Julien-l'Ars (à réhabiliter), Savigny-Lévescault (à créer), Mignaloux, Nouaillé, St Benoit (à réhabiliter) et Poitiers,

- avec train permettant d'accueillir des vélos non démontés et sans surcout financier,
- avec la mise en place d'une piste cyclable sécurisée le long de la voie,
- avec un lien de Mignaloux vers CHU puis Campus, via un bus HNS, aux heures embauche (6h et 8h30 puis 13h) et débauche (13h et 17h/18h puis 22h), avec le fait que la voie a été réhabilitée pour du fret en 2018 pour l'entreprise Terrana Poitou

NB : La fréquentation 'relativement importante' de la ligne TER qui relie Lusignan à Poitiers montre que les usagers de voitures sont prêts à modifier leur usage en empruntant maintenant cette ligne ; cela pousse à développer cette offre sur les autres axes.

Estimation du coût d'investissement d'une ligne voyageurs entre Chauvigny et Mignaloux :

Hypothèses prises :

- réhabilitation se fait à partir de la gare de Chauvigny et non de Jardres (le choix de Jardres serait plus facile à cause de Terrana),
- une seule voie TER et non deux,
- suppression des passages à niveau RN 147 et RD951 payée par les opérations tracé bleu des scénarii Mignaloux et pas le projet déviation de St Julien l'Ars,
- Compatibilité avec le train de fret Terrana : 1 train / semaine,
- Attente de la rame venant de Poitiers à la gare de Mignaloux (voie de garage)

Opérations	Cout estimatif en MEUR
Réhabilitation des 6 km de ligne entre Chauvigny et Jardres pour du type 'Fret'	3
Conversion Fret => Voyageur des 18 km de ligne entre Chauvigny et Mignaloux (signalisation et suppression autres passages à niveau)	90
Acquisition terrain ou dévoiement ligne au niveau Terrana/Jardres pour éviter le risque explosion (site classé Seveso Seuil bas Porter-A-Connaissance 04/03/2013 selon geo.data.gouv.fr/fr)	2
Acquisition de trois rames reconverties des années 2000 (non électrique / non hydrogène) pour une fréquence de 20 min en période de pointe	3
Réhabilitation extérieure des gares	2
TOTAL	100

NB1 : Le surcout des 6kms entre Chauvigny et Jardres et les risques industriels liés à Terrana Jardres peuvent conduire à exclure la réhabilitation de la ligne Chauvigny-Jardres ; auquel cas la première gare pourrait être un espace avec parking voiture à Jardres à proximité Ouest de Terrana et hors de la Zone bleu foncé de risque moyen (B) du PAC.

NB2 : Il est intéressant que vous repreniez les hypothèses et conclusions des précédentes études, que nous n'avons pas réussies à récupérer.

NB3 : Une autre solution peut être la mise en service de navettes qui font des allers retours sur ce trajet.

- TER ligne Lathus - Montmorillon -Lussac-Poitiers

Avec une desserte sur Fleuré et sur Lhommaizé/Civaux

à Haut Niveau de Service aux heures d'embauche 6h/8h30 et débauche 16h30

Actuellement :

Gare de Lussac-les-Châteaux :

- 12 TER entre 6h29 et 23h47 en direction de Poitiers par jour (dont 3 en heure de pointe du matin). Les temps de parcours entre la gare de Lussac-les-Châteaux et la gare de Poitiers varient entre 25 et 30 minutes.
- 11 TER entre 6h30 et 22h54 en direction de Limoges par jour (dont 3 en heure de pointe du matin). Les temps de parcours entre la gare de Lussac-les-Châteaux et la gare de Limoges varient entre 1h15 et 1h30 minutes.

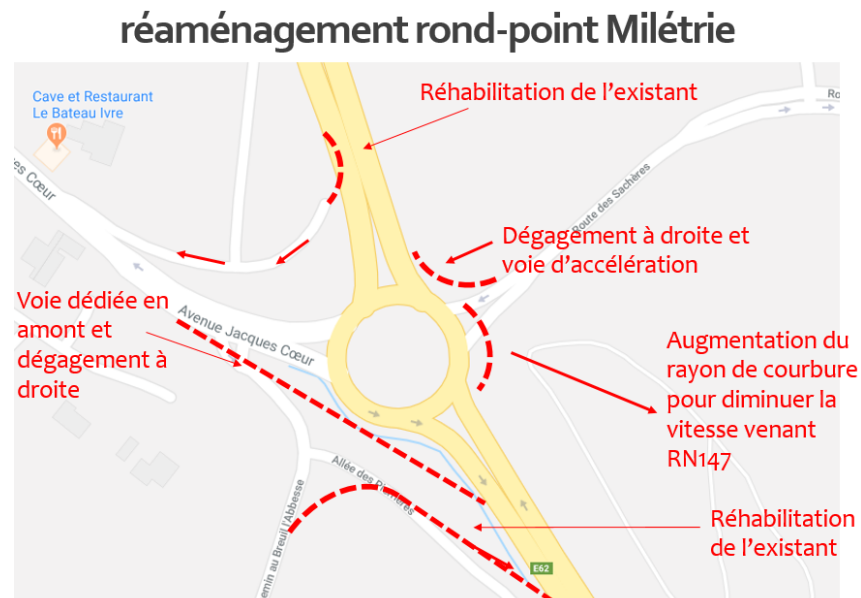
Plan de la ligne TER Poitiers-Limoges (Source : TER Poitou-Charentes)



1.4 Pour l'Etat :

La recherche de solution sur la RN147 consiste à laisser en 2x1 voie mais en réalisant des aménagements permettant la fluidité des véhicules.

- 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'Abesse 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,



Une autre solution consiste à mettre les deux ronds-points 'à lunettes' du S1 au niveau de la Milétrie, plus onéreux (coût 6,5M€) mais semble être plus performant sur la fluidité.

- Amélioration du rond-point du Breuil l'Abbesse



Ou remettre aux normes ce carrefour et repenser plus globalement les flux sur cet échangeur

2) **SCENARIO 7 BIS**

Le scénario 7 BIS est le scénario 7 additionné des actions suivantes :

- Amélioration RD12 / RN147 : suppression des feux tricolores pour fluidifier la RN147 et création d'un tunnel pour la RD12.
Cette solution est moins onéreuse que le scénario S1bis /S2 bis, c'est à dire avec trémies et 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

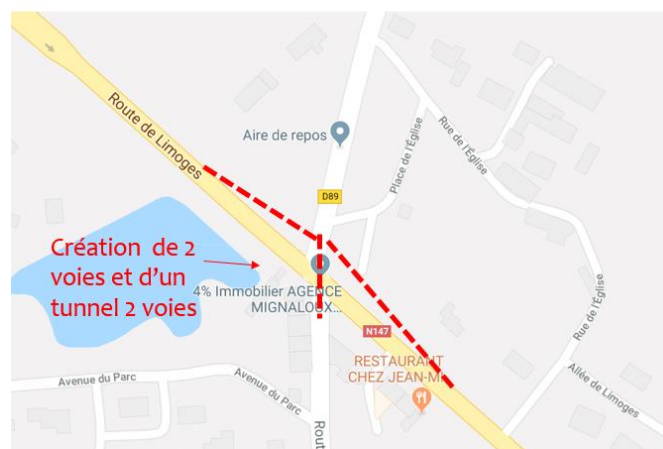


- Amélioration RD89 / RN147 : suppression des feux tricolores pour fluidifier la RN147 et création d'un tunnel pour la RD89 / route du château.

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,
- Tracé bleu de vos scénarii mais à vitesse réduite à 80 km/h voire 90 km/h entre Fleuré et Mignaloux.

3) SCENARIO 7 TER

Le scénario 7 TER est le scénario 7 additionné des actions suivantes :

- une tranchée avec deux plateformes (tranchée classique car sans les convois PL) au niveau RD89 et RD12,



Trémie Couverte - DREAL Grand Est - Chantier V... VR52

- passage sur les côtés pour les convois exceptionnels type E dans 40 ans lors de la déconstruction du CNPE Civaux
- trois échangeurs (donc moins onéreux),
- vitesse de 70 km/h fluide et contrôlée dans Mignaloux,
- Tracé bleu de vos scénarii mais à vitesse réduite à 80 km/h voire 90 km/h entre Fleuré et Mignaloux.

Ce S7 TER est une variante du S1, mais allégé de l'échangeur du bois Joli, moins décaissé et à vitesse réduite sur le tracé bleu.

4) Réponse aux objectifs fonctionnels / Réponse aux objectifs de moindres impacts

En reprenant vos tableaux du dossier de concertation en pages 60 et 61, voici ce que nous obtenons en première approche :

	S7	S7 BIS	S7 TER
Les caractéristiques principales Longueur, profil, vitesse, échangeurs	9,2 km 2x1 voie 50 km/h Et tracé bleu à 90 km/h entre Fleuré et Mignaloux	9,2 km 2x1 voie 50 km/h et deux tunnels sur les RD traversant la RN147 Et tracé bleu à 90 km/h entre Fleuré et Mignaloux	9,2 km 2x1 voie 70 km/h et trois plateformes sur la RN147 Et tracé bleu à 90 km/h entre Fleuré et Mignaloux
Évolution du trafic sur la RN147 et la RD951 à l'horizon 2035	Baisse du trafic de l'ordre de 22 % Gain de temps par la fluidité Permet de laisser les convois exceptionnels sur la RN147 actuelle	Baisse du trafic de l'ordre de 22 % Gain de temps par la fluidité et suppression des feux tricolores Permet de laisser les convois exceptionnels sur la RN147 actuelle	Baisse du trafic de l'ordre de 22 % Gain de temps par la fluidité et suppression des feux tricolores Permet de faire passer les convois exceptionnels sur les à-côtés
Évolution du trafic sur les réseaux secondaires (RD12, RD12C, RD89) à l'horizon 2035	Baisse du trafic de l'ordre de 22 % sur le réseau secondaire dans le secteur de Mignaloux, Gain de temps par la fluidité sur le réseau secondaire dans le secteur de Mignaloux	Baisse du trafic de l'ordre de 22 % sur le réseau secondaire dans le secteur de Mignaloux, Gain de temps par la fluidité sur le réseau secondaire dans le secteur de Mignaloux	Baisse du trafic de l'ordre de 22 % sur le réseau secondaire dans le secteur de Mignaloux, Gain de temps par la fluidité sur le réseau secondaire dans le secteur de Mignaloux
Sécurité	Gains faibles en raison du caractère urbain de la route mais existant par la réduction du trafic et des aménagements de plusieurs ronds-points moins accidentogène selon le CEREMA	Gains faibles en raison du caractère urbain de la route mais existant par la réduction du trafic et des tunnels moins accidentogène selon le CEREMA	Gains faibles en raison du caractère urbain de la route mais existant par la réduction du trafic et des tunnels moins accidentogène selon le CEREMA
Air, santé et bruit	Quelques améliorations à Mignaloux Impacts sonores à proximité des habitations Moins polluant, moins bruyant que S1 à S6 Pas d'impact sur les bâtis S1 à S6, sauf tracé bleu.	Quelques améliorations à Mignaloux Impacts sonores à proximité des habitations Moins polluant, moins bruyant que S1 à S6 Pas d'impact sur les bâtis S1 à S6, sauf tracé bleu.	Impacts sonores et pollution de l'air légèrement augmentés (70 km/h) Moins polluant, moins bruyant que S1 à S6 Pas d'impact sur les bâtis S1 à S6, sauf tracé bleu.
Coûts Total TTC	A déterminer selon les compétences. A faible coût (certaines actions ci-dessus se basent sur une réhabilitation de l'existant) (hors TER).	A déterminer selon les compétences. A faible coût (certaines actions ci-dessus se basent sur une réhabilitation de l'existant) (hors TER).	A déterminer selon les compétences. A faible coût (certaines actions ci-dessus se basent sur une réhabilitation de l'existant) (hors TER).

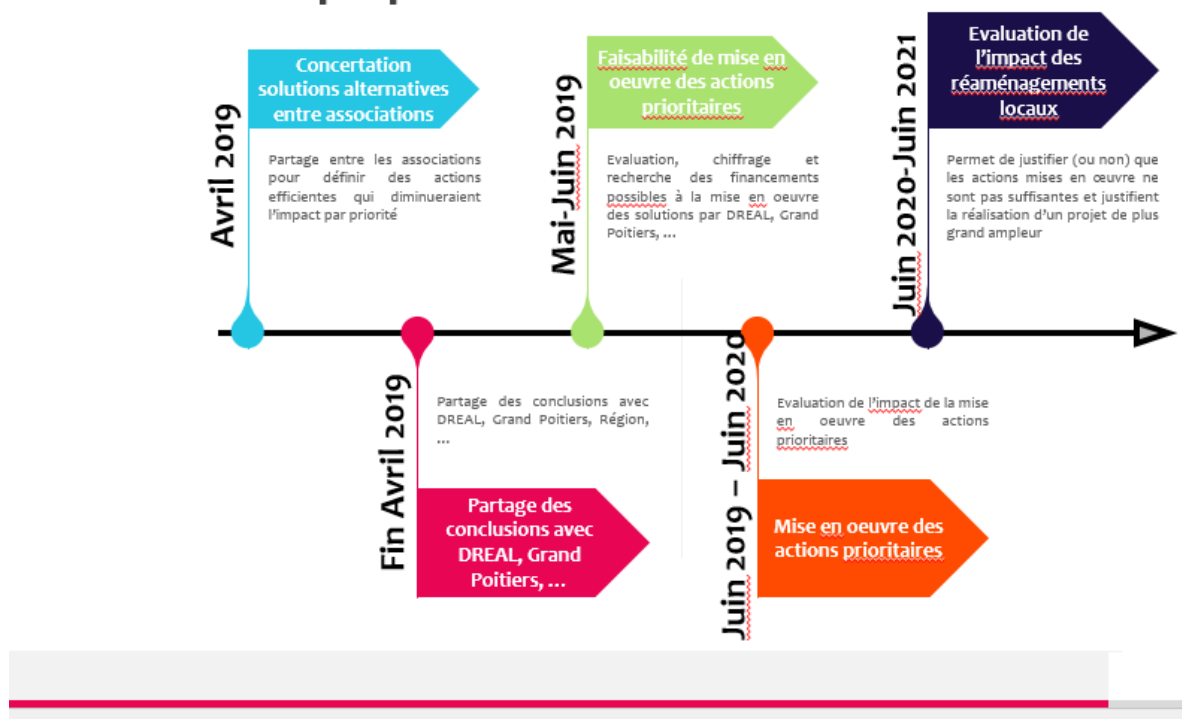
	Compatible avec les objectifs de réduction des dépenses publiques définis par l'Etat. Finançable à moindre coût mais restant 'améliorable' à l'échelle locale.	Compatible avec les objectifs de réduction des dépenses publiques définis par l'Etat. Finançable à moindre coût mais restant 'améliorable' à l'échelle locale.	Compatible avec les objectifs de réduction des dépenses publiques définis par l'Etat. Finançable à moindre coût mais restant 'améliorable' à l'échelle locale.
Milieu bâti Localisation des impacts sur les emprises de bâtis et d'activités	Faible, car présente uniquement sur le tracé bleu.	Faible, car présente uniquement sur le tracé bleu.	Faible, car présente uniquement sur le tracé bleu.
Milieu agricole Niveau de consommation foncière agricole	Faible, car présente uniquement sur le tracé bleu. Préservation des terres agricoles/ développement possible des circuits courts en agriculture raisonnée ou AB aux portes de Poitiers	Faible, car présente uniquement sur le tracé bleu. Préservation des terres agricoles/ développement possible des circuits courts en agriculture raisonnée ou AB aux portes de Poitiers	Faible, car présente uniquement sur le tracé bleu. Préservation des terres agricoles/ développement possible des circuits courts en agriculture raisonnée ou AB aux portes de Poitiers
Développement du territoire Effet du scénario sur le développement des zones bâties, les zones d'activités, les transports (perspectives) et l'organisation du territoire	Caractère routier renforcé Requalification urbaine partielle Enjeu très limité d'urbanisation au droit des zones d'échange	Caractère routier renforcé Requalification urbaine partielle, mais faisable à zéro mètre Enjeu très limité d'urbanisation au droit des zones d'échange	Caractère routier renforcé Requalification urbaine partielle, mais faisable à zéro mètre Enjeu très limité d'urbanisation au droit des zones d'échange
Milieu physique Synthèse des thèmes géologie, hydrogéologie, hydraulique et risques naturels	Aucune	Risques de remontées de nappes	Risques de remontées de nappes
Milieu naturel Synthèse des thèmes habitats, faune, flore, SRCE, Natura 2000, Znieff et Zones humides	Aucune Préservation faune / flore / air / eau aux portes de Poitiers	Aucune Préservation faune / flore / air / eau aux portes de Poitiers	Aucune Préservation faune / flore / air / eau aux portes de Poitiers
Paysage Synthèse des thèmes paysage et chemin randonnée	Aucune Respect des territoires des communes	Faible modification du paysage périurbain dans la traversée du bourg de Mignaloux Pas d'impact sur les bâtis S1 à S6 Respect des territoires des communes	Faible modification du paysage périurbain dans la traversée du bourg de Mignaloux Pas d'impact sur les bâtis S1 à S6 Respect des territoires des communes
Patrimoine Synthèse des thèmes patrimoine et archéologie	Périmètre de protection du logis de la Cigogne et de l'église de Mignaloux	Périmètre de protection du logis de la Cigogne et de l'église de Mignaloux	Périmètre de protection du logis de la Cigogne et de l'église de Mignaloux

Conditions de réalisation des travaux	<p>Faisable</p> <p>Travaux phasés</p> <p>Travaux différables dans le temps et selon les budgets</p> <p>Pas d'impact pour S3 à S6</p>	<p>Faisable</p> <p>Travaux phasés</p> <p>Travaux différables dans le temps et selon les budgets</p> <p>Gênes pour les riverains au projet</p> <p>Difficultés pour les usagers aux raccordements avec la RN147 existante et la RD951</p> <p>Pas d'impact pour S3 à S6</p>	<p>Faisable</p> <p>Travaux phasés</p> <p>Travaux différables dans le temps et selon les budgets</p> <p>Gênes pour les riverains au projet</p> <p>Difficultés pour les usagers aux raccordements avec la RN147 existante et la RD951</p> <p>Pas d'impact pour S3 à S6</p>
Conditions d'études	Tous les acteurs peuvent y travailler	Tous les acteurs peuvent y travailler	Tous les acteurs peuvent y travailler
Gain socio-économiques	<p>Les passagers d'un transport en commun peuvent être actifs au lieu d'être simplement chauffeur d'un véhicule personnel.</p> <p>Le prix de l'essence dans les années qui viennent va continuer d'augmenter et de précariser ces mêmes populations qui ne peuvent pas se loger en ville. La voiture est une solution déjà trop onéreuse pour de nombreuses personnes en 2019 (Gilets jaunes), ce sera pire en 2025.</p>	<p>Les passagers d'un transport en commun peuvent être actifs au lieu d'être simplement chauffeur d'un véhicule personnel.</p> <p>Le prix de l'essence dans les années qui viennent va continuer d'augmenter et de précariser ces mêmes populations qui ne peuvent pas se loger en ville. La voiture est une solution déjà trop onéreuse pour de nombreuses personnes en 2019 (Gilets jaunes), ce sera pire en 2025.</p>	<p>Les passagers d'un transport en commun peuvent être actifs au lieu d'être simplement chauffeur d'un véhicule personnel.</p> <p>Le prix de l'essence dans les années qui viennent va continuer d'augmenter et de précariser ces mêmes populations qui ne peuvent pas se loger en ville. La voiture est une solution déjà trop onéreuse pour de nombreuses personnes en 2019 (Gilets jaunes), ce sera pire en 2025.</p>

5) Calendrier

Cette démarche d'actions globales requiert un décloisonnement des instances de gouvernance et un travail en mode « projet », éloignés des standards habituels, selon le calendrier qui pourrait être celui-ci :

Timeline de la proposition



Nous pensons que ce scénario S7 (S7 bis ou S7 ter) n'est pas complémentaire des autres scénarii. Il faut d'abord faire la preuve que le S7 n'est pas suffisant avant de décider la réalisation d'un aménagement couteux (S1 à S6).

Le rapport Acclimaterra pointe les conséquences visibles autour de nous du changement climatique et apporte des recommandations afin de les préserver. En ajoutant le nombre de participants des dernières marches pour le climat, il y a suffisamment de raisons pour remettre en cause un scénario « tout voiture ».

Dans tous les cas, il faudra mettre en place des alternatives au "tout voiture". Ainsi, nous proposons de commencer par cela...

« Pour être 100 % compatible avec l'accord de Paris, il faut (...) mettre un terme aux projets routiers qui n'ont pas leur place dans la transition, puisqu'ils pourraient empirer la situation (accroissement du trafic et donc des nuisances) » Réseau Action Climat.

Merci