

Intervention AG DECAPE 15 juin

Les débats autour de l'entrée Sud-Est de Poitiers, sont ceux de la sécurité des riverains des communes traversées comme de celles et ceux qui empruntent cette route. Y sont directement liées aussi les questions d'aménagement du territoire et de lutte contre la pollution et des gaz à effet de serre.

Le programme partagé par les organisations qui composent la Nouvelle Union Populaire Ecologique et Sociale rappelle que si se déplacer est une nécessité (Les près de 15 000 personnes bien souvent seules dans leur voiture qui empruntent par exemple la RN147 quotidiennement, habitent loin de leur lieu de travail, et ne peuvent actuellement faire autrement que de prendre leur voiture pour s'y rendre), c'est aussi un droit. Peu importe où on habite, chacun.e doit avoir accès à une offre de transport adaptée à ses besoins.

La planification écologique suppose une réorganisation profonde du système existant, traçant une stratégie cohérente et de long terme au service des besoins de la France, de ses territoires urbains, périurbains et ruraux.

Aujourd'hui, la majorité des déplacements en voiture ne se voit proposer aucune alternative crédible en transport en commun, en mode doux ou à vélo voire à pieds et c'est aussi le cas pour l'entrée Sud-Est de Poitiers.

Les transports en commun routiers sont quasi inexistantes pour permettre aux habitant-es des communes de l'Est et du Sud Est de Poitiers de rejoindre le CHU, la zone commerciale du Grand Large ou le campus universitaire, qui correspondent à la très grande majorité des destinations des véhicules qui empruntent quotidiennement la RN147 et la RD951. Les possibilités de liaisons domicile/travail ou domicile/école à vélo, dans les communes situées à des distances de Poitiers qui les permettraient sont freinées par l'absence de pistes cyclables ou leur discontinuité. Quant à l'offre ferroviaire, les lignes du quotidien sont trop peu attractives pour être perçues par les usager-es comme de réelles alternative à l'utilisation de la voiture. Le nombre de liaisons est faible et les gares sur le trajet entre Poitiers et Limoges trop peu desservies. Certaines de celles-ci semblent d'ailleurs à l'abandon.

Le désengorgement de l'entrée Sud Est de Poitiers ne pourra se résoudre sans des investissements planifiés et coordonnés prioritairement dans les transports du quotidien pour limiter l'usage de la voiture individuelle : la priorité doit aller à la réduction des impacts négatifs sur la santé et à la sobriété énergétique, surtout à l'heure du réchauffement climatique.

Nous sommes donc pour rénover les lignes TER, y compris les lignes du quotidien aujourd'hui peu fréquentées. L'infrastructure ferroviaire n'étant utile qu'associée à une offre cadencée et robuste, suffisamment fréquente pour être attractive, il faudra augmenter les fréquences en concertation avec les élu-es, les syndicats et les associations d'usager-es via des comités de lignes.

La gare de descente des usager-es n'étant pas la destination finale, il est nécessaire d'en faire des gares multimodales. Au départ de celle de Mignaloux-Nouaillé, navette, bus, cars et vélos doivent permettre de rejoindre facilement et rapidement CHU, Université, Grand Large ou centre-ville.

Dans l'attente de ce redéploiement de lignes ferroviaires, les transports en communs routiers doivent être développés avec comme exigence leur fréquence, mais aussi l'adaptation de leurs horaires aux horaires de travail. Le recours à ces transports en commun sera facilité par une offre de bus à la demande permettant de relier les communes éloignées de l'axe principal de la ligne à des parcobus situés en amont de la commune de Mignaloux. Enfin, des parking relais eux aussi situés en amont de la ville de Mignaloux, doivent être proposés à celles et eux qui feraient la liaison domicile/parcobus en véhicule individuel.

Bien sûr les pistes cyclables au départ de gares multimodales mais aussi reliant les communes entre elles devront être développées en nombre et sécurisées.

Un tel projet aura pour conséquence de devoir faire cohabiter sur les derniers kms avant l'entrée dans Poitiers, des bus/cars, des vélos et des véhicules individuels. Cela nécessitera l'aménagement des RN147 et RD951 pour que s'y côtoient piste cyclable, voie de bus propre et notamment à Haut Niveau de Service, et route pour voitures.

Dans cette attente, nous soutiendrons les initiatives solidaires et des collectivités en faveur du co-voiturage et d'autopartage.

Reste la question des très nombreux camions qui chaque jour traversent la commune de Mignaloux-Beauvoir. Notre programme porte la priorité donnée aux alternatives au tout routier, grâce au fret ferroviaire et fluvial. Cela veut dire notamment un plan d'investissement massif pour la filière et notamment pour la SNCF, la réouverture des gares de triage et le retour du wagon isolé, ainsi que le lancement d'un grand plan pour le ferroutage et le développement du transport combiné rail-route et le subventionnement de ce service autant qu'il sera nécessaire avec l'objectif de bannir la traversée du territoire français aux camions de transit en particulier entre l'Espagne et le nord de l'Europe.

Dans cette attente, des aménagements permettant à la fois de lutter contre les accidents de la route et de fluidifier les flux sont possibles à moindres coûts financiers et écologiques. Zones de dépassement, aménagements de rond points ou feux tricolores aux intersections connues pour être accidentogènes, seraient utilement à développer.

En conclusion :

L'aménagement de la traversée de Mignaloux est en débat depuis des décennies sans que puisse être tranchée une solution raisonnable et partagée par le plus grand nombre des acteurs et actrices concernées. L'urgence écologique nous impose de mettre ne œuvre à court et moyen termes des mesures qui permettront de lutter contre les gaz à effet de serre et le réchauffement climatique.

Particulièrement dans ce contexte, un projet d'autoroute, Poitiers/Limoge qui artificialiserait terres agricoles et forêts, permettrait des vitesses élevées productrices de pollution, et grèverait encore le pouvoir d'achat des personnes contraintes de se déplacer ne peut être la solution. Nous y sommes opposés.

Dans ce contexte aussi et avec pour visée la réduction importante du nombre de camions sur les routes par le développement du fret et du ferroutage, des déviations qui elles aussi auraient pour conséquence d'artificialiser plus encore de sols, apparaissent sans doute moins, qu'il y a quelques années, comme des solutions à privilégier.

D'autres pistes sont alors à imaginer comme celles de voies qui pourraient se superposer en hauteur à l'air libre ou sous la forme de tranchées couvertes qui ont montré dans le quartier de la gare de Poitiers ou à l'entrée de Niort dans la région, qu'elles étaient tout à fait opérationnelles...