

Entrée Sud-Est de Poitiers

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.

Notre position sur ce sujet n'a pas changé. Au vu de la difficulté à voir aboutir une solution acceptable et financée de déviation, nos propositions, si elles étaient mises en œuvre, permettraient déjà d'améliorer grandement la vie des Mignaliens et Mignaliennes.

Ainsi, le programme partagé par les organisations qui composent le Nouveau Front Populaire 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 modalité douce 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 le 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 alternatives 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.

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 covoiturage 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.

Sur le projet de production d'électricité de VALECO :

Le Nouveau Front Populaire est favorable au développement des EnR.

Les grandes transitions énergétiques doivent être conduites de manière très volontariste. Elles nous sont imposées par la disponibilité des matières premières et par la nécessaire sortie des énergies fossiles qui sont les principales causes du réchauffement climatique.

Pour ce faire, nous devons impérativement et de toute urgence entamer d'importantes économies d'énergies.

En matière d'agrivoltaïsme, les décrets d'application de la loi ne sont pas encore tous publiés. Après le dernier décret du 8 avril 2024, un nouveau décret serait en préparation, annoncé pour la fin de l'année ou bien pour l'année 2025. Il viendrait renforcer la place de l'agriculture face à la pression des énergéticiens. Dans la Vienne, comme dans beaucoup d'autres endroits, de nombreux agriculteurs alertent pour dire que des énergéticiens profitent de leur situation économique délicate actuelle pour s'implanter et faire ainsi de juteuses opérations commerciales au détriment de leurs activités vivrières.

Le Nouveau Front Populaire refuse que des terres agricoles deviennent des espaces industriels de production d'électricité photovoltaïque.

Au regard des informations en ma possession, le projet porté par VALECO à Mignaloux-Beauvoir prend le prétexte de la présence de quelques animaux pour affirmer qu'il s'agit d'un projet agricole porteur d'une unité de production d'énergie.

En tout état de cause, nous n'avons pas l'assurance ici que l'activité agricole sera maintenue après le démarrage de l'activité industrielle de production d'électricité.

Après des volailles, voici un nouveau projet agrémenté de quelques bovins.

Ce n'est pas ma conception de ce mode de production d'EnR.

L'agrivoltaïsme ne doit pas s'implanter sur des terres arables et prendre la place de leur vocation agricole. Les agriculteurs, en synergie avec les élus et avec les habitants doivent pouvoir conserver la maîtrise de leur projet.

Pour produire de l'électricité photovoltaïque, il convient que les énergéticiens investissent les nombreux espaces déjà artificialisés (ombrières de parking, toitures de locaux industriels et commerciaux, terres incultes et espaces inoccupés d'ouvrages routiers et ferroviaires, etc...).