

Mr Puyo Jean
23, allée verte
86550 Mignaloux-Beauvoir

Contribution à la consultation citoyenne du projet d'autoroute entre Limoges et Poitiers

Un leurre démocratique :

Une nouvelle consultation dans un contexte de pandémie, d'élections présidentielles et législatives participe auprès des citoyens à développer le sentiment de prestidigitations répétées depuis environ cinq décennies pendant lesquelles environ 20 millions d'euros ont été prélevés sur le dos des contribuables pour remettre en cause les études et leurs conclusions réalisées successivement mais pour autant quasiment identiques, non seulement quant aux fuseaux proposés mais aussi quant aux tracés, au final, retenus et... « officiellement » envisagés ! Au moins on peut relever que les services de l'Etat sont constants dans leurs expertises successives, moins dans leurs économies et encore moins dans un rôle de médiation des conflits d'intérêts individuels et d'intérêts collectifs. Il serait trop chronophage d'identifier dans les différentes études réalisées les « copiés/collés » des unes aux autres avec les moyens qui sont les miens, mais je doute que pour nombre de thèmes, les données présentées soient si différentes, mis à part quelques retouches réactualisées de certaines données soulignant les évidences qu'un observateur profane, et un peu documenté, pourrait formuler.

Une question de modélisation :

Alors que les conclusions de la consultation pour l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers n'ont jamais été communiquées (consultation DREAL 2019), que les travaux de contournement de Lussac-les châteaux vont débiter, sous l'impulsion volontariste de la CCI du limousin, plus suiviste de la CCI poitevine et le levier opportuniste d'un ministre d'état d'appartenance « régionale », voilà qu'un projet d'autoroute s'impose dans le domaine public reposant le même débat entre enjeux et vision économiques et répartition égalitaire entre territoires et désertification rurale. En somme entre une conception « urbaine » du monde et une conception « rurale » du monde avec leurs attributs respectifs, (vélo/voiture, transports collectifs/individuels) figures imposées de la financiarisation du marché « local/global », comme si la transition qu'elle soit écologique, économique, sociale, humaine ne pouvait être construite qu'à partir d'un choix exclusif de l'une ou de l'autre. Cette logique binaire du pour ou contre risque de rendre inopérante cette consultation et de répéter les non-décisions successives que j'ai évoquées, compte-tenu aussi des divergences politiques de principes suivant les appartenances idéologiques.

La définition de la consultation : un problème !

De quelle consultation s'agit-il exactement ? d'un projet d'autoroute entre Poitiers et Limoges, du temps de trajet entre ces deux anciennes capitales régionales, du désengorgement des entrées de ces deux villes, d'une liaison transversale régionale, nationale... d'un réseau routier au service d'un « arc atlantique » économique, slogan porté par un ex-Président de région devenu Premier ministre... projet évanescent depuis une « décentralisation/ centralisatrice » d'Aquitaine à la sauce Bordelaise? Le Président de région actuelle n'hésite pas à se substituer financièrement à l'Etat pour faciliter le démarrage d'une ligne LGV Paris/Bordeaux/Toulouse se payant de silence quant à l'amélioration du réseau routier **relia**nt les différents territoires et leurs habitants de sa propre région après avoir pesté contre la lenteur de cette nationale 147, c'était avant les élections régionales !

Difficile de se prononcer quand on ne sait pas où se situeront les « sorties » d'autoroute pour faciliter l'orientation des flux « locaux », régionaux, nationaux et autres et donc d'envisager la gestion de l'engorgement des entrées de ville de Limoges par Couzeix (complexité par son dénivelé, par la répartition de son habitat) et de Poitiers par Mignaloux-Beauvoir (complexité de la convergence des flux nationaux, régionaux et locaux de la N147 ainsi que de la D12, D12 bis et D951).

Est-il pertinent d'envisager ce projet sans y associer les connexions (entrées des flux locaux et touristiques et contournement des flux régionaux, nationaux et touristiques) de ces deux villes, d'autant que les financeurs seront les mêmes quand bien même on nous démontrera que par le jeu de la concession, les modes de financement ne seront pas les mêmes ! Dans ce sens il serait cruel de parier sur l'ignorance du citoyen lambda pour lui faire prendre des vessies pour des lanternes, et son porte-monnaie comme nouvelle « dîme » de sa liberté de circuler (14€ pour une distance équivalente entre Poitiers et Angoulême gratuite). Il y a longtemps qu'il n'est plus dupe et ce serait être aveugle ou cynique que de ne pas faire le lien avec ce désinvestissement des urnes que les plus concernés désavouent mais qu'ils contribuent à construire par leurs stratégies et attitudes à court terme (échéances électorales).

Les effets de la consultation : les mobilisations partisans et leurs cortèges de « radicalisations » !

A consulter les couvertures médiatiques à propos de la question, les objections à ce projet d'autoroute, comme à sa version alternative d'aménagement de la Nationale 147, sont toujours les mêmes, le coût, la rentabilité, l'artificialisation des sols, le recours à d'autres mobilités.

- **Le coût** : les économies réalisées jusqu'à présent par le manque de courage des élus (eux préfèrent évoquer la rigueur de la gestion pour le bien de la population) des différentes collectivités concernées préparent l'inflation des dépenses successivement remises à demain. A l'heure d'une économie de marché surfant sur les « autoroutes de communication », la révolution du numérique impose, contraint, à ce que les distances et le temps entre le clic du consommateur et la possession de l'objet soient les plus courts possibles pour la satisfaction consumériste au nom du « besoin ».

- Ce modèle ne peut donc que chercher à virtualiser le temps en promouvant la vitesse, l'accélération, le toujours plus (Hartmut ROSA). Il suffit d'observer, par les applications ad'hoc, combien les sociétés de transports et de livraisons rivalisent en vitesse de déplacement.
- **La rentabilité** : Chacun sait déjà combien cette autoroute ne sera jamais rentable compte-tenu des calculs réalisés en terme de fréquentation, même en se référant aux chiffres les plus optimisés au nom des « croyants » en cette hypothèse, c'est-à-dire ceux qui se présentent comme les « acteurs économiques » vertueux, toujours à quémander les financements par l'Etat et/ou ses « avatars » et à récuser toutes taxes de celui-ci pour participation.
- **L'artificialisation des sols** : là encore question de modèle ! D'un monde de paysans nous sommes passés à un monde d'entrepreneurs agricoles, la superficie d'une ferme n'est plus suffisante pour faire face aux contraintes du marché, la superficie d'une entreprise agricole, donc d'un modèle de culture extensive, doit pouvoir absorber toutes les aides d'assistances nationales et européennes pour survivre...aux prix de ne plus pouvoir se les transmettre au profit de ceux qui veulent toujours s'étendre. Difficile de comprendre entre le SCOT, le PLUI et autres loi climat comment des terres cultivables deviennent subitement constructibles sans que cette question de l'artificialisation des sols ne soit invoquée, l'amputation de terres étant sans doute minime quant à la rentabilité de l'opération ?
- **Les formes de mobilités** : 50 ans de pratiques individuelles soutenues, suscitées par le même modèle ! On peut donc penser qu'il faudra autant d'années pour convertir les usagers individualistes de la route afin qu'ils acceptent les contraintes des transports ferroviaires, ou mobilités douces ...pour l'instant incompatibles avec leurs rapports à l'immédiateté auxquels on les a formatés. Pourquoi si cette alternative était aussi simple à promouvoir, une société comme « Railcoop » et son projet rencontre-t-elle autant de difficultés pour développer son modèle de transport de voyageurs et de fret ? Pour les habitants se situant entre Chamboret et Fleuré les modalités et motivations de déplacements sont sans aucun doute très éloignées quant à l'usage d'une autoroute. Il suffit de prendre en compte les réactions des commerçants encore présents sur l'axe de la N 147 à Moulismes par exemple où commerces de proximités et circuits courts peuvent exister et/ou subsister grâce aux flux régionaux et nationaux.

Conclusion : projet d'autoroute entre Poitiers et Limoges ? La Maire de Poitiers, La Présidente de Grand Poitiers, sans doute au nom des 40 communes, ont déjà répondu quant à la pertinence de ce projet. Je partage leur avis car on ne peut répondre favorablement à cette question sans leur avis, donc accord, quant à une participation à un contournement de Mignaloux-Beauvoir pour désengorger l'entrée Sud-Est de Poitiers et favoriser le développement de cette commune comme peut le prévoir le PLUI, actuellement en cours d'élaboration pour les dix prochaines années. Le MAG Grand Poitiers dans son numéro 14 prévoit un budget (84 Millions€) dans lequel une partie soutiendra la participation à des « grands projets d'infrastructures routières » (p14).

J'ose espérer que ce grand projet puisse être enfin le contournement de la commune où je réside dans la mesure où elle est la seule des communes mitoyennes de Poitiers à ne pas bénéficier d'un contournement et donc à subir non seulement les nuisances de la 147 mais aussi les flux de délestage dans les zones d'habitat conseillés par les applications et autres ruses des automobilistes pour réduire les temps de parcours, y compris moi-même. Il semble que 70% des flux attribués aux déplacements locaux fassent obstacle à tout projet d'infrastructure routière sûrement trop coûteuse pour fluidifier et sécuriser seulement 30% des flux restants. Reste que 9000 camions par jour continueront de côtoyer les véhicules légers (10000/j), les bus à haut niveau de service dans un projet mobilités (dont nous n'avons toujours pas les conclusions de la consultation, en tant que citoyen participatif, alors que les délibérations produites semblent s'appuyer sur celles-ci) et les pistes cyclables aménagées dans un boulevard urbain relié à un projet multi-modal proche de la gare (ceux qui connaissent un peu la commune peuvent imaginer le trafic engendré dans des zones d'habitat aujourd'hui encore tranquilles). Bien sûr en toute sécurité ! Il est à noter un relatif silence de notre municipalité quant à ces enjeux et il serait dommageable pour la commune que, l'anonymat possible dans une assemblée de 40 communes, puisse ne pas rendre prioritaire pour la communauté une question qui se pose depuis soixante ans. Enfin, même si la troisième nomination d'un préfet en trois ans peut être lu comme un risque de discontinuité dans les objectifs et missions de l'Etat, je crois encore à sa capacité de négocier et de peser de tout son poids dans la réalisation de relier la question des entrées des deux villes concernées antérieurement à la décision du choix des moyens, y compris financiers, pour y accéder.

Il s'agit d'un choix politique au sens noble du terme qui a été rendu jusque-là impossible du fait de stratégies politiciennes, y compris pour des élus se présentant comme « apolitiques » et « gestionnaires rigoureux » des intérêts publics.

Le 18 février 2022