

## RN 147 - CONCERTATION

### - Mémoire de Vienne Nature établi le 25 mars 2019 -

#### Introduction

La France est fortement touchée par l'artificialisation des sols qui a fait disparaître entre 40 000 et 90 000 hectares de surfaces agricoles par an entre 2000 et 2014. Cela équivaut à la surface moyenne d'un département entier tous les sept ans, à un stade de football toutes les cinq minutes. [Source, le rapport de l'observatoire national de la préservation des espaces agricoles datant du 15 mai 2014]. En région Nouvelle Aquitaine, 9,3 % du territoire est artificialisé et une augmentation de 12 % a été enregistrée de 2006 à 2014.

Parmi les multiples inconvénients de cette artificialisation en liaison avec les infrastructures de transports, sur la santé, la consommation d'énergie et d'espaces agricoles et naturels, un inconvénient très important concerne la biodiversité car les infrastructures linéaires de transport fragmentent les milieux aux dépens de continuités qu'aucune mesure dite de « restriction d'impact » ou de « compensation » ne peut rétablir. La mortalité des petits mammifères, faute d'aménagements, est l'une des conséquences les plus visibles. Moins visibles, le grignotage et la destruction des habitats tout particulièrement les zones humides.

De plus, il y a pollution des milieux aquatiques par les eaux de ruissellement sur ces axes routiers.

#### Préambule

Depuis de très nombreuses années un projet de contournement de Mignaloux-Beauvoir est annoncé, avec des phases d'études et un lancement de consultation en 2006 sans lendemain.

En 2019, une concertation publique est proposée pour l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers sur la RN 147.

Pour étudier les propositions de scénarios présentés dans le dossier de concertation, Vienne Nature a sollicité la DREAL afin de consulter les dossiers d'études du diagnostic environnemental et socio-économique.

Ainsi, le 20 mars 2019 ces dossiers ont été mis en ligne sur le site de la DREAL et nous pouvons mieux comprendre les enjeux de ce dossier, qui s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire déterminante pour la vie quotidienne des habitants, mais aussi pour l'avenir de notre environnement.

Notre association de protection de la nature et de l'environnement travaille depuis des années sur ces questions dans le cadre de notre réseau fédéral, et s'appuie sur une réflexion partagée.

Le principe premier est que tout projet de construction, d'aménagement doit être le moins impactant pour la biodiversité, l'artificialisation des sols, la perte de terres naturelles et agricole et surtout que tous les moyens pour l'éviter soit mis en œuvre.

## **Notre avis sur ce projet**

C'est pour cette raison qu'en premier, dans ce mémoire, nous ne faisons pas de commentaires sur le choix d'un tracé. Mais nous nous interrogeons sur la réalité des mesures prises pour réduire la circulation sur ce tronçon routier. Ensuite nous exposerons les enjeux sur la biodiversité que représente ce projet.

A la lecture de l'analyse du rapport d'étude d'opportunité de phase 1, il est écrit :

### ***Analyse d'enquête auprès des automobilistes - Origine / Destination - Annexe 6.6***

#### *1.8.1 - Motif du déplacement*

*Le déplacement domicile travail représente 47 % des motifs de déplacement sur la RN 147 et 11 % pour affaires professionnelles.*

#### *1.8.3 - Questions à propos des modes de transport alternatif*

*L'enquête s'est déroulée sur toute une journée et il y a eu 13 456 réponses. Or sur ces 13 456 réponses, 22 % ont donné une réponse positive au changement de transport.*

#### *1.9.1 - Les poids lourds*

*Pour les PL qui représentent 2 % du trafic de l'enquête (soit 353 PL) 70 % soit la majorité des PL circulant sur les voies du secteur sont plus en transit qu'en desserte !*

### ***Analyse du territoire et des problématiques de transport - Volume 1***

#### *4.1.4. Des offres de transport alternatives au routier inadaptées au territoire.*

##### *Le réseau ferré*

*Les TER desservent la gare de Poitiers et de Mignaloux - Nouaillé. Mais la gare de Poitiers au centre-ville est également la seule desserte de la ligne. Le mode de déplacement ferré n'est donc pas intéressant pour les déplacements à destination des Pôles d'activités, principalement le CHU et le Campus.*

##### *Le réseau de transport interurbain.*

*Malgré la présence du BHNS, l'offre de service des cars interurbains est très limitée et calée exclusivement sur les horaires scolaires.*

##### *Le réseau de transport urbain*

*Sur le territoire d'étude la seule commune desservie par le réseau Vitalis est Mignaloux-Beauvoir.*

*L'analyse de l'offre actuelle de transport en commun sur le territoire d'étude montre que le service n'est pas assez efficace en termes de desserte et de fréquence pour attirer les habitants pour leurs déplacements.*

#### *4.1.4.2. Des aménagements limités sur la zone d'étude.*

*Les aménagements cyclables sont ponctuels et ne concernent que les voies secondaires... L'absence d'aménagements adéquats ne favorise pas le développement du vélo comme mode de déplacements.*

Actuellement, le développement du transport des personnes et des marchandises par la route repose sur deux modèles. Un modèle d'aménagement du territoire imposant aux individus une dépendance à la voiture. Un modèle économique assurant l'hégémonie du transport routier des marchandises, dû à un coût de carburant faible et un coût des infrastructures pris en charge par la collectivité, donc indolore pour les individus et les entreprises.

**A la simple lecture des écrits rédigés par les bureaux d'étude et les services de l'Etat, il apparaît que la réduction de l'usage des automobiles dans ce secteur n'a pas été appréhendée.**

Le financement d'une mobilité douce et durable tel que l'auto partage, le covoiturage, les transports en commun, le vélo, conditionne son développement.

Dans les enquêtes citées 22 % des automobilistes accepteraient un changement de mode de transport, soit 3 000 automobilistes qui attendent des aménagements adaptés à la mobilité douce.

En ce qui concerne les poids lourds, qui pour 70 % d'entre eux sont en transit, leurs présences sur ce tronçon résultent d'une politique nationale inadaptée aux enjeux que représente le changement climatique. Le développement du fret ferroviaire combiné à des taxes adaptées peut réduire cette hégémonie.

Certes la gestion des transports en commun, les aménagements alternatifs, dépendent de plusieurs collectivités et de financement croisés mais la situation nécessite la mobilisation de tous.

Un enjeu fort est la destruction des terres agricoles. Pour rappel, les terres agricoles sont soumises à deux facteurs combinés de détérioration physique :

- l'artificialisation par bétonnage, goudronnage, compactage et mitage (urbanisation éparpillée), l'épuisement des sols,
- La perte de fertilité par surexploitation agricole, érosion, désertification, salinisation, contamination, pollutions diverses.

C'est le cas dans plusieurs scénarios présentés où la consommation foncière agricole est élevée ainsi que l'emprise sur les bois et la coupe des corridors écologiques.

La destruction des espaces naturels, bois, prairies, zones humides, rivières est l'une des causes de la perte de la biodiversité. Les constats sont alarmants, chute des populations d'insectes, d'oiseaux, de mammifères, des champignons.

### **Conclusion :**

A travers l'exemple de ce projet de déviation concernant la RN147 à Mignaloux-Beauvoir, nous ne pouvons que souligner l'échec des politiques publiques pour stopper la destruction des espaces naturels, agricoles et forestiers. Nous alertons les citoyens et les responsables politiques sur le rythme de destruction et les « bonnes » raisons qui font qu'à chaque problème de saturation d'un axe de circulation, la réponse systématique est celle d'un projet de contournement. C'est une solution illusoire car la saturation reviendra tôt ou tard alors que les dégâts sur la biodiversité et l'agriculture seront irréparables. C'est une solution de facilité car il est plus simple de terrasser une voie nouvelle en pleine campagne que de traiter le problème à la racine en organisant des alternatives à la voiture et aux camions.

Les études préalables et les études d'impact doivent inclure une analyse socio- économique complète, avec monétarisation des pertes de services rendus par la biodiversité qu'entraînerait chaque solution. Elles doivent présenter des solutions alternatives analysées et évaluées, et pas seulement des variantes à l'intérieur d'un projet bétonné.

C'est désormais aux collectivités en charge des transports et des aménagements routiers de travailler très rapidement ensemble pour mettre en place des politiques volontaristes de mobilités douces, d'autopartage, de co-voiturage, de transports en commun.

Le Président de Vienne Nature,  
Michel LEVASSEUR

