

Quasi unanimité pour une autoroute Poitiers-Limoges

Les acteurs économiques, les collectivités et les élus locaux de la Vienne et de la Haute-Vienne resserrent les rangs pour faire entendre leur voix en faveur d'un projet d'autoroute concédée ralliant Poitiers à Limoges. Réunis lundi dernier à la CCIV, ils ont voulu montrer la nécessité de voir aboutir ce dossier au nom du développement des territoires concernés. Malgré tout, pour le moment, beaucoup de questions restent en suspens : quid du tracé de cet axe et qui pour mettre au pot pour le financer ?

par Guillaume de Werhier
gdw.vienne.rurale@orange.fr

Arrive-t-on enfin à un début de consensus concernant ce serpent de mer qu'est le projet de deux fois deux voies entre Poitiers et Limoges, et qui date maintenant de 40 ans au moins. Le président de la CCI de Haute-Vienne, Pierre Massy, lui, veut y croire. Il l'a redit lundi dernier, invité à la CCIV avec de nombreux membres de l'association A147 Grand Ouest. Au côté de Martine Jammet, vice-présidente de la CCIV, il porte ce délicat dossier depuis 4 ans, sur lequel il a travaillé avec Jean-Baptiste Djebbari, actuel ministre délégué chargé des Transports, et député de Haute-Vienne. « Nous avons fait travailler des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour savoir si économiquement ce projet tenait ou pas. C'était la première chose à faire. » Le résultat a été, selon cette étude lancée en 2019, que ce modèle concessif est viable. Le chantier s'élèverait à 1 milliard d'euros, et le modèle concessif permettrait de lever autour de 600 à 650 millions d'euros, explique Pierre Massy. « On fait le constat que l'État n'est pas en capacité de financer seul cet aménagement autoroutier. Donc l'autoroute concédée apparaît comme la seule solution réalisable dans un temps relativement court. » Le restant à charge pour l'État, la Région, les 2 départements, et les 2



Depuis 3 ans, l'association A147 Grand Ouest, créé avec les consulaires, entend défendre le projet d'une autoroute concédée entre Poitiers et Limoges.

agglomérations, serait de 350 à 400 millions d'euros. « Si ces acteurs ne sont pas capables de lever cette somme, il y a vraiment un problème! », s'agace Guillaume Guérin, président de Limoges Métropole.

Une desserte fine des territoires

« Entre début et milieu 2019, les membres de l'association A147 ont participé à la Dreal à des réunions techniques au cours desquelles l'évolution de cette étude de concessibilité nous a été présentée », rappelle le président de la CCI 87. « Nous avons beaucoup bataillé avec Martine Jammet pour défendre une desserte fine du territoire. La première difficulté était d'avoir un nombre suffisant de sorties sur les 115 km d'itiné-

raire. Le cabinet d'expertise Explain, avec lequel nous travaillons, n'en proposait que 4. On voulait que les communes qui jalonnent le parcours soient parfaitement irriguées pour permettre aux entreprises, aux artisans, aux agriculteurs, et aux citoyens, de pouvoir y avoir accès facilement. » Après plusieurs semaines de discussions, l'association a obtenu huit échangeurs, en plus des deux échangeurs de tête à Limoges et à Poitiers. « A aucun moment de cette étude n'a été évoqué un tracé précis ». Bruno Belin insiste : « Le seul tracé possible est celui qui collera au plus près de la RN147, pour avoir la moindre consommation foncière possible. On y sera très vigilants. »

Tous les contours de cette auto-

route sont loin d'être définis, mais « quand on veut, on peut! » tonne Pierre Massy à propos de la réalisation de cet aménagement routier, en prenant l'exemple de l'A65. « Ça a été le projet d'Alain Rousset, pour raccorder le Béarn à Bordeaux (autoroute entre Pau et Langon). Les élus de ce territoire se sont unis pour la construire. C'est vers ce modèle de rassemblement que je veux que nous allions. »

« Changer de braquet »

Plusieurs mois avant la saisine de la commission nationale du débat public sur ce dossier, les élus présents à la CCIV lundi ont montré de manière unanime leur impatience, souhaitant au plus vite « changer de braquet », comme le dit Alain Pichon, président du Département de la Vienne. « Il faut desservir tous les territoires ». Le député Sacha Houlié estime

que « le projet est depuis trop longtemps dans les cartons », tout en alertant qu'il ne faut pas mettre en concurrence le train et la route. Pour le président de la CCI de Nouvelle-Aquitaine, Jean-François Cleidel, il est impératif de « redonner à nos deux métropoles un nouveau développement, freiné avec la perte de leur statut de capitales régionales. Il serait criminel de ne pas lancer ce projet d'autoroute concédée. »

« Nous ne voulons pas devenir le Mezzogiorno (province pauvre du sud de l'Italie) de la Nouvelle-Aquitaine », s'inquiète pour sa part Martine Jammet. « La valse-hésitation entre la Haute-Vienne et l'État depuis 50 ans », n'a que trop duré pour Emile-Roger Lombertie, le maire de Limoges. « Cet axe, il le faut pour être connecté au reste de la France! La Région qui nous donnait des leçons sur cet aménagement, n'est pas là! », tacle l'élu. « Il faut éclaircir la position de la Région et de Grand Poitiers », demande le sénateur de la Vienne, Bruno Belin, en s'interrogeant aussi sur l'absence des deux collectivités à la réunion (*).

Les chambres d'agriculture des deux départements défendent aussi ce projet d'autoroute. Le président de celle de la Vienne, Philippe Tabarin, prévient tout de même qu'il restera vigilant à ce que la consommation de foncier soit la plus faible possible et que les compensations, par rapport aux surfaces impactées, soient à la hauteur. (*) Claude Lafond, président de la CCI86, rencontrera Léonore Moncond'huy, maire de Poitiers, mardi 20 avril.



« Il est important d'avoir un ensemble politico-économique déterminé », insiste Pierre Massy, président de la CCI de Haute-Vienne.