Infrastructures : l'urgence d'une voie rapide Poitiers-Limoges

jeudi 4 avril 2019, par lpe

2x2 voies, autoroute ? Finalement, peu importe, après 50 ans de postures politiques, les acteurs économiques et institutionnels des territoires concernés, désormais réunis dans la même région Nouvelle-Aquitaine veulent que le dossier aboutisse enfin.

Cet axe (RN147) est le 3e plus dangereux de France. Il faut actuellement 2 heures pour faire 130 km avec 8500 véhicules/jour entre Bellac et Lussac les Châteaux, dont 14% de poids lourds. Les liaisons est-ouest ont toujours été négligées au profit du nord-sud via Paris. Or, la RN147 Poitiers-Limoges et en amont, la RN149 Bressuire-Poitiers, si elles étaient aménagées en voies rapides, permettraient plus de fluidité et moins d'accidents sur un axe stratégique Nantes-Limoges.

Cette mise à 2X2 voies entre Poitiers et Limoges a été inscrite au contrat de plan Etat-Région 2015-2020. 67 millions d'euros y ont été affectés, dont 46 millions de l'Etat pour une première réalisation en 2x2 voies au nord de Limoges à partir de 2020.
La ministre des transports Elisabeth Borne avait annoncé en juillet 2018 le lancement d'une étude de faisabilité de la mise en concession autoroutière de cet axe Poitiers-Limoges avec plusieurs tracés. Le résultat de l'étude devrait être dévoilé en juillet prochain.

L'association Avenir 147-149, créée en 1998 à Montmorillon, le nouveau Think-Tank poitevin Nouvelles d'Aliénor, créé en 2017, les acteurs économiques locaux, des usagers se sont mobilisés et se mobilisent encore pour pousser ce dossier vers une issue, la meilleure possible pour préserver les intérêts des exploitants agricoles concernés par le tracé.
Ainsi, ce lundi 1er avril, faisant suite à une réunion du 26 mars à Montmorillon, les présidents de la CCI de la Vienne, du Medef86, de la CPME86, de la FFB86 ainsi que Martine Jammet (Transports Jammet) et un représentant de la Chambre d'agriculture, ont souhaité enfoncer le clou sur ce dossier et réaffirmer leur volonté d'aller vite désormais, avec une réalisation sous 10 à 15 ans.
Ensemble, ils seraient plutôt favorables à une autoroute concédée - moyen le plus rapide - mettant à contribution les seuls usagers de ce tronçon et non pas tous les contribuables. "*Ce pourrait être une autoroute de nouvelle génération, à 110km/h reliée aux tronçons existants, sans barrières de péage mais avec des détecteurs automatiques. Une façon aussi de poursuivre le lien avec les territoires traversés grâce à des aires dédiées aux producteurs locaux et artisans/commerçants*" suggérait Richard Lazurovicz président du Medef de la Vienne.
Pour Jérôme Beaujaneau, président de la FFB de la Vienne, "*le projet le plus rapide et le meilleur sera soutenu. L'important, c'est le désenclavement de nos entreprises en sud-Vienne.*"

Interrogé par le Petit économiste, le Président de Région Alain Rousset s'est également déclaré favorable à la solution la plus rapide. "*Avec l'Etat, c'est un projet à 30 ans et très coûteux, en autoroute concédée on gagne la moitié du temps et c'est un opérateur privé qui prend en charge le coût du projet.*" Le président du Département de la Vienne, Bruno Belin, maintient sa préférence pour "*une 2X2 voies qui irriguerait davantage les territoires ruraux*". Son homologue des Deux-Sèvres, Gilbert Favreau, qui a bien voulu

répondre aux questions du Petit économiste, a souligné que "*l'Etat devait réaliser une étude sur l'axe Bressuire-Poitiers (RN149). Cette étude n'ayant pas été faite sauf pour le contournement nord de Parthenay, j'ai sollicité la préfète des Deux-Sèvres, Isabelle David pour une réactualisation. L'Etat lui a signifié une absence de financement. Nous sommes pourtant prêts, au Département, à contribuer à cette réactualisation. Si rien n'est fait, les zones concernées ne seront plus gelées au titre du plan d'urbanisme et les collectivités pourront y développer des projets, ce qui risque de fortement entraver tout projet de voie rapide*."

Prochaine étape : le comité de pilotage du 5 juillet avec l'Etat.

CR

Plus : www.a147grandouest.fr