

Projet d'autoroute Poitiers – Limoges

Concertation publique

Une nécessité

Personne ne peut être contre une voie rapide entre Limoges et Poitiers qui allie à la rapidité, la sécurité et la gratuité.

Le débat tel qu'il est proposé semble très réducteur : il ne devrait pas d'abord porter sur le choix entre une autoroute concédée et une deux fois deux voies mais sur le tracé d'une liaison rapide structurante entre les deux métropoles.

Une liaison structurante car pensée dans le cadre de l'organisation des mobilités nord-sud et est-ouest

Relier les deux villes est certes un objectif, mais il faut porter le regard bien au-delà, pousser la réflexion vers Nantes et vers l'A71.

La pénétrante pour Limoges, c'est l'A20. Aussi il paraît intelligent de relier cet axe nord-sud (l'A20), déjà relié à l'axe est-ouest (N145 à l'échangeur de La Croisière), avec la future voie rapide Limoges-Poitiers à partir d'un échangeur à placer au nord de l'échangeur de Grossereix.

L'accès sud-est à Poitiers c'est la Liaison Nord Est (LNE). Il apparaît donc tout aussi intelligent de « brancher » la future deux fois deux voies Limoges-Poitiers sur cette LNE en doublant la D951 extrêmement chargée et accidentogène, à partir de Chauvigny.

Une liaison structurante car devant désenclaver le nord du département de la Haute-Vienne et le sud du département de la Vienne

Les élus du territoire que cette voie rapide traverserait n'ont pas été consultés en amont sur le tracé proposé. Ce tracé est vu à partir des deux anciennes métropoles régionales, selon l'axiome habituel qui veut que les territoires ruraux ne se développent qu'à l'aune du développement des métropoles. Il suffit de constater l'état actuel de nos territoires ruraux et de tirer les leçons de la crise sanitaire que nous subissons pour démontrer que cet axiome est faux.

Il semble donc que ce tracé devrait d'abord être vu en termes de bénéfice pour les territoires traversés. Il est évident que le nord du département de la Haute-Vienne et le sud du département de la Vienne font face à une démographie en berne et à une paupérisation grandissante, ce qui est très alarmant. Une liaison rapide, gratuite et sécurisée entre Limoges et Poitiers, via l'A20, Bellac, Le Dorat, Montmorillon, Chauvigny et la LNE donnerait de l'oxygène aux territoires qui en ont le plus besoin : mobilité facilitée entre villes et entre villes et territoires ruraux, facilité d'installation de TPE et de PME le long de cet axe, déchargement du trafic sur les voies traditionnelles (en particulier D951 et N147).

Un impact environnemental et un coût à maîtriser

Enfin, imaginer un nouveau tracé « en territoire vierge » permettrait de ne pas subir de contraintes environnementales inacceptables, ou d'obligations urbanistiques et foncières onéreuses et finalement devrait permettre de réduire les nuisances potentielles subies par les riverains et d'optimiser le coût des ouvrages car n'étant plus tenus de contourner telle ou telle zone protégée, tel ou tel hameau, village ou villes.

De plus, une optimisation du tracé et de sa longueur pourrait être conduite sans a priori ce qui pourrait probablement participer à la maîtrise du coût de l'investissement.