

Transports, Autoroutes

12/01/2022 12:30 | [Vienne](#) | [POITIERS](#)

A147 Poitiers-Limoges : on en discute avant de la faire... ou pas

Le projet d'autoroute Poitiers-Limoges entre dans la phase de concertation avec le public. La première réunion publique a débuté mardi soir, 11 janvier 2022, à Montmorillon.



La concertation publique se déroule jusqu'au 20 mars en Vienne et Haute-Vienne.  
Xavier Roche-Bayard

Montmorillon comme ville de lancement de la concertation publique pour le [projet d'autoroute Poitiers-Limoges](#) en 2030 : le symbole est fort, pour cette sous-préfecture située à mi-chemin des deux ex-capitales régionales. Même si le maire de Montmorillon n'a pas manqué de faire remarquer que "*dans la belle plaquette*" du projet, "*on ne parle pas de Montmorillon*".

"Ce projet d'autoroute ne désenclave pas le Montmorillonnais, avec une seule sortie à Lussac-les-Châteaux", a-t-il dit, lors du débat public tenu espace Gartempe parmi les 80 participants physiquement présents. Sa préférence porte sur une 2x2 voies gratuite sur l'ensemble du tracé de 110 km plutôt que l'autoroute payante.

## Le projet qui valait un milliard

Le débat s'est situé là, mardi soir. Au choix, une autoroute à un milliard d'euros avec 450 millions d'euros (M€) d'argent public ou l'alternative à 450 M en financement public avec des tronçons en 2x2 voies Poitiers - Lussac-les-Châteaux (34,2 km), puis Bellac - Limoges (42,9 km), en laissant en l'état l'axe Lussac-Bellac (30,3 km) et à hauteur de Berneuil (6,3 km) ?

L'autoroute intégrerait à terme la [future déviation de Lussac-les-Châteaux](#). "L'objectif de sa réalisation est que cette déviation soit compatible avec une 2x2 voies dans le cadre d'un projet d'autoroute, sauf sur les ouvrages d'art", a expliqué Michel Duzelier, chef de projet à la Dreal.

Dans la salle, les intervenants penchaient plus en faveur d'une autoroute, largement défendue par des Limousins qui, eux aussi, rêvent de désenclaver Limoges vers l'Ouest. Des voix et voix portées par Pierre Massy, président de la CCI de la Haute-Vienne, ou encore Bertrand Venteau, président de la chambre d'agriculture de la Haute-Vienne qui n'élude pas les questions de l'emprise foncière sur les terres agricoles.

Eric Briche, transporteur routier limousin, voit dans l'autoroute "*une sécurité optimale pour mes conducteurs*" et une distance plus courte pour rallier Nantes via Poitiers plutôt que Niort.

L'accidentologie a été un argument mis en avant par Pierre Massy, avec selon ses chiffres, 33 morts à déplorer entre 2012 et 2021 (27 morts en 2012 et 2017 selon la Dreal).

Du côté poitevin, les voix exprimées ont été plus circonspectes. Notamment quand on s'approche de Grand Poitiers et Mignaloux-Beauvoir. Si à Moulismes, bourg traversé par la N147, on compte 6.500 véhicules/jour, le trafic monte à 19.000 véhicules aux portes de Poitiers. Et le projet ne propose toujours pas de [tracé à hauteur de Mignaloux-Beauvoir](#), malgré un débat public tenu en 2019.



80 personnes au lancement de la concertation publique mardi soir (11 janvier) à Montmorillon

©Xavier Roche-Bayard

## A SAVOIR

Autoroute ou voie rapide : combien ça coûte ?

- **Coût du projet autoroutier** : 1,014 M TTC pour 110 km. En fonction des investissements, coût variant entre 823 M et 1,2 milliard d'euros. Financement public entre 449 et 771 M (subvention d'équilibre). Ouverture envisagée en 2030
- **Coût du projet alternatif** : 450 M€ (soit la subvention d'équilibre) en financement public. Ouverture envisagée en 2035.
- **Durée** : Poitiers Limoges en 53 minutes (pour 110 km d'autoroute), 1h20 (avec 73 km de 2x2 voies) ; 2h04 de centre à centre aujourd'hui.
- Concertation en ligne sur [autoroute.poitiers-limoges.fr](http://autoroute.poitiers-limoges.fr)

## Des envies d'autoroute et des questions

(Extraits du débat de lancement de la concertation publique à Montmorillon, mardi 11 janvier 2022)

**Nathalie Tabuteau (maire de Moulismes)** : "La N147, avec une forte fréquentation de l'aire de repos, des trois restaurants, du parking poids lourds, est source de produit au budget communal. Mais c'est aussi la dangerosité et de l'accidentologie, de la nuisance sonore, de la pollution des sols... "

**Bertrand Venteau (président de la chambre d'agriculture 87)** : "Une voie routière plus rapide nous apporte d'autres débouchés. Ce projet va désenclaver le territoire et nous rendre de l'attractivité."

**Charles de Lastic Saint-Jal (chef du département Economie de l'Etat)** : "Avec l'autoroute, c'est un élargissement considérable du bassin d'emploi, les deux bassins d'emploi seront quasiment fusionnés [...] Cela va aussi mettre en concurrence les entreprises de Poitiers et Limoges, faciliter le recrutement... "

**Yves Jean (président honoraire de l'université de Poitiers)** : "Poitiers draine des salariés depuis Montmorillon, Limoges depuis Bellac. Les salariés seront dans l'incapacité financière de l'utiliser. L'autoroute entraîne l'aggravation des inégalités sociales."

**Guillaume de Russé (vice-président du conseil départemental 86)** : "C'est l'argent des contribuables et ils paieront deux fois avec le péage. Il faut trouver une solution pour rabaisser ce coût pour notre population. L'État doit continuer à travailler sur la solution alternative."

**Patrick Ferrer (association Decape, Mignaloux-Beauvoir)** : "Quelle sera la rentabilité, le vrai flux si on a 19.000 véhicules à Poitiers dans un mouvement pendulaire et 6.500 à Moulismes ? L'A65, Langon-Pau, est la plus chère au km parcouru, les gens (vivant sur cet axe, NDLR) ne l'utilisent pas."

**Marc Bouquet (entrepreneur, Lussac-les-Châteaux)** : "L'axe Poitiers Limoges est important pour nous. On a un problème d'attractivité de salariés, pour faire venir des compétences."

**Élisabeth Lévêque, association Central Parc, Mignaloux-Beauvoir** : "Nous avons 19.000 véhicules/jour dont 19 % de poids lourds. Que soit prise en compte notre préoccupation de déviation ! Le point d'arrivée à Poitiers n'est pas défini. Quand est-ce que des décisions seront prises ?"

Xavier ROCHE-BAYARD