



ASSOCIATION TGV BERRY-LIMOUSIN-PYRÉNÉES

Le projet alternatif proposé par l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées permet de relier Limoges à Paris par le centre du territoire français en 2 heures dans un premier temps et 1 heure 30 dans un second temps. Imparable, il a pour objectif de « rétablir la géographie du bon sens ».



TGV Berry-Limousin-Pyrénées

CONTACT

Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées

10, rue Paul Louis Courier
36000 Châteauroux
Tél. : 06 84 36 24 14
www.tgvcapitole.com
Mail : tgv-berry-limousin-pyrenees@tiscalali.fr



Didier Thillet
Président



Anne Trespeuch
Vice-Présidente



Laurent Gilbert
Secrétaire



Dominique Madrelle
Trésorière

Le projet

S'il est opportun de mettre Limoges à 2 heures de Paris, le faire via Poitiers n'est pas logique. Passer par le tracé Orléans-Vierzon/Romorantin-Châteauroux-La Souterraine-Limoges présente bien plus d'avantages, notamment l'accession à la grande vitesse de deux capitales régionales, Orléans et Limoges. La nouvelle ligne à grande vitesse se raccorde à 100 kilomètres au sud de Paris sur la LGV actuelle Sud-Europe-Atlantique, à hauteur de Beauvilliers (Eure-et-Loir).

La réalisation du premier tronçon (Beauvilliers-Châteauroux) et un cadencement judicieux des rames a pour avantage principal de mettre Orléans à 30 minutes de Paris, Vierzon/Romorantin à 45 minutes, Châteauroux à 1 heure, La Souterraine à 1 heure 10, Limoges à 2 heures et Brive à 3 heures de Paris (voir tableau ci-contre).

La réalisation du deuxième tronçon (Châteauroux-La Croisière) permettra un gain de temps de 20 à 30 minutes pour Limoges.

Le nœud ferroviaire de Vierzon irrigue les régions Bourgogne et Auvergne ainsi que le sud du Cher en mettant Bourges à 1 heure de Paris et Montluçon à 2 heures de Paris.

L'analyse

Les régions Centre, Limousin, Bourgogne et Auvergne sont au sein d'une vaste zone d'échanges, douze de leurs départements, représentant environ 4 millions d'habitants. Pourtant, ces territoires ne bénéficient pas du transport ferroviaire à grande vitesse.



Carte de l'itinéraire (TGV Berry-Limousin-Pyrénées/Id&pac)



DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

ASSOCIATION TGV BERRY-LIMOUSIN-PYRÉNÉES

Or depuis le XIXe siècle, les axes ferroviaires ont toujours été des acteurs incontournables pour un développement dans la durée des départements traversés.

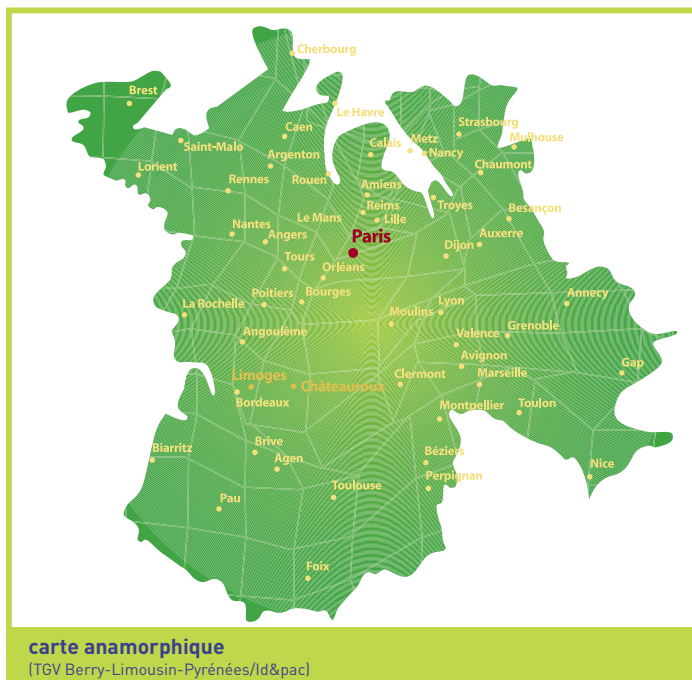
Comme le démontre l'essor des villes à 1 heure de Paris, grâce à la grande vitesse, le TGV contribue incontestablement à redessiner le paysage démographique de la France.



En observant la carte de France où apparaissent les lignes existantes et celles en projet, nous constatons que nos départements sont sur un axe vide.

Il est indispensable que ces 4 régions ne soient pas, à l'avenir, toujours plus loin comme le démontre la carte anamorphique.

La carte ci-dessous représente la France en 2007 en fonction des temps de parcours en TGV entre Paris et les villes desservies par la grande vitesse. En réduisant les distances, le TGV a changé la façon dont nous percevons la géographie. Marseille semble ainsi beaucoup plus proche de Paris (900 km) que Brive (460 km), Châteauroux (260 km) ou Limoges (380 km).



Pour les entreprises travaillant à l'échelle du continent européen, le temps de parcours devient un critère de compétitivité de plus en plus discriminant.

Par ailleurs, la LGV décrite permettrait de profiter, mieux qu'actuellement, des possibilités insuffisamment exploitées de l'aéroport Marcel-Dassault équipé d'une piste de 3500 mètres. L'essor de l'aéroport pourrait se diriger vers les départs de vols vacances à travers l'émission de billets TGV-Air.

Concernant la ligne historique Paris-Toulouse qui fut, dès 1967, la ligne la plus rapide d'Europe – les trains y roulaient à 200 km/h – et qui est devenue la plus lente, l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées ne prône en aucun cas la minoration de la ligne existante, bien au contraire, mais il faut penser à demain ! Le réseau à grande vitesse et le réseau régional seront complémentaires puisque ce dernier sera revitalisé par ce grand axe en termes de population desservie.

Sur le plan environnemental, tout le monde y gagne !

Rappelons que pour une même dépense d'énergie, un voyageur parcourt en TGV une distance 5 fois plus grande qu'en voiture et 10 fois plus grande qu'en avion, qui est plus cher et plus polluant.



Conclusion

Les 3 points essentiels du projet «TGV-CAPITOLE 2015» sont donc :

- # L'accès au réseau grande vitesse de deux capitales régionales (Orléans-Limoges)
- # La maîtrise énergétique
- # L'aménagement et la cohésion sociale du territoire

L'opportunité de prendre appui sur la ligne grande vitesse existante Sud-Europe-Atlantique permettra de favoriser l'axe Transeuropéen Nord-Sud en désenclavant 12 départements représentant 4 millions d'habitants.

La réalisation du barreau Poitiers-Limoges serait donc synonyme d'ostracisme économique vis-à-vis du centre du territoire Français.

Le TGV pour Limoges doit être une opportunité pour le développement de nos régions, oubliées jusqu'à ce jour.

Le TGV est une urgence pour le territoire central de la France.

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.

Commission Particulière du Débat Public

31, place de la République - 87000 Limoges - tél : 05 55 34 86 00 - fax : 05 55 34 86 08

Site internet : www.debatpublic-lgvpoitierslimoges.org

Courriel : contact@debatpublic-lgvpoitierslimoges.org



Commission particulière du débat public
Projet de Ligne à Grande Vitesse
Poitiers - Limoges