



CONTRIBUTION DE L'
ASSOCIATION TGV
BERRY-LIMOUSIN-PYRÉNÉES
AU DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE LIGNE
GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Association loi 1901 : Statuts déposés le 27 Novembre 2002, à la Préfecture de Châteauroux, Sous le n° 0362005173
Siège social : 10, rue Paul Louis Courier 36000 CHATEAUROUX
Tél. : 06 84 36 24 14 www.tgvcapitole.com Mail : tgv-berry-limousin-pyrenees@tiscali.fr



Didier THILLET
Président



Anne TRESPEUCH
Vice-Présidente



Laurent GILBERT
Secrétaire



Dominique MADRELLE
Trésorière

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.

- LE PROJET DE LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES EST-IL OPPORTUN ?

NON !

- POURQUOI ?

Mettre Limoges à 2 heures de Paris est opportun, le faire via Poitiers, ce n'est pas logique !

En effet, passer par le tracé Orléans-Vierzon/Romorantin-Châteauroux-La Souterraine-Limoges présente bien plus d'avantages comme décrit ci-dessous :

Le projet de l'association TGV Berry-Limousin-Pyrénées a pour objectif de rétablir la géographie du bon sens et notre itinéraire est imparable.

De façon plus précise, dans notre projet, la ligne nouvelle à grande vitesse préconisée se raccorde à 100 kms au sud de Paris sur la LGV actuelle Sud-Europe-Atlantique, à hauteur de Beauvilliers (Eure-et-Loire).

Cet itinéraire permet l'accession à la grande vitesse de deux capitales régionales que sont **ORLEANS** et **LIMOGES**.

Carte itinéraire

En conséquence, 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 noeud 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.

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, ne bénéficient pourtant pas du transport ferroviaire à grande vitesse. Depuis le 19ème 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 suivante.

Carte anamorphique



Cette carte 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).

Dans le cadre de la construction Européenne, pour les entreprises travaillant à l'échelle de l'Europe, **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 où les trains 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 !**

Il y aura alors le réseau à grande vitesse et le réseau régional qui se trouvera revitalisé par ce grand axe en terme de population concernée.

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.

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

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

Conclusion

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.