

# Gaston BARONNET

Technicien Diplômé E. N. P.

1 et 16 Rue Alphonse FLEURY

36400 LA CHATRE  
Indre

☎ 02.54.06.04.90

**ASSOCIATION** pour le  
**DESENCLAVEMENT**  
**Brenne-Boischaut-Bourbonnais**  
**A.D.3.B**

N° Référence N° : T.G.V  
LA CHATRE le : 25 Sept 2006

Madame la Présidente  
C.N.D.P  
31 place de la République  
87 000 LIMOGES

Madame,

Comme suite à mon envoi du 1<sup>er</sup> Septembre  
et à votre réponse du 20 courant, je vous prie  
de trouver sous ce pli les coupures de presse  
sous ma signature concernant le T.G.V.

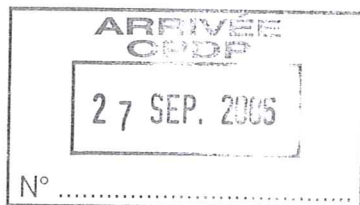
- L'Echo du Berry du 1<sup>er</sup> Septembre 1988
  - La Nouvelle République du 19/09/2006
- à porter au dossier

Je ne suis pas favorable à la ligne LGV  
Poitiers - Limoges, mais à l'amélioration  
de la ligne Paris - Orléans - Chateauroux -  
Limoges - Toulouse - Barcelone, l'ancien  
Paris - Port-Bou que j'ai pris de nombreuses  
fois.

Avec mes respectueux sentiments



Membre honoraire CCI de l'Indre  
Fondateur de l'AD3B



VOUS LE DITES DANS LA NR

# TGV Paris-Poitiers et Polt : le débat

L'éventualité d'une création de TGV entre Poitiers et Limoges, l'option Polt (train pendulaire) entre Paris et Limoges via Châteauroux ; des dossiers chauds qui alimentent le courrier reçu à la rédaction de La Nouvelle République.

Alain Pasquer pour le groupe des Élus républicains de gauche du conseil général. - « Dans le débat public mené actuellement sur la question d'une ligne ferroviaire à grande vitesse en mesure de désenclaver le département de l'Indre et surtout de connecter celui-ci au réseau européen, il est tout de même utile de rappeler que le coup porté au projet Polt pour tant bien avancé à une époque, l'a été par le gouvernement actuel soutenu par ceux-là même, le député Hugon en tête, qui s'étonnent aujourd'hui de la situation confuse ainsi créée et qui s'offusquent des projets « présidentiel » comme la ligne Poitiers-Limoges qui voudrait se substituer au projet initial !

La vérité est que n'ayant pas réagi assez fortement lors de l'abandon du Polt, se livrant ensuite à de longs débats et tergiversations interminables sur le type d'aménagement qu'il faudrait si un Polt condamné devait quand même se faire, nos responsables départementaux ont été doublés et l'Indre avec eux par le projet « TGV Bernadette ».

Il est donc effectivement temps de réagir. Pour ce qui nous concerne, notre position est très claire : c'était et c'est toujours oui à un Polt, c'est non à une ligne LGV Poitiers-Limoges qui isolerait forcément un peu plus l'Indre. Si cette question doit dépasser, en effet, le clivage gauche-droite, et si nous sommes prêts à mener le combat, il apparaît tout de même que la majorité présidentielle va avoir à faire un sérieux ménage en son propre sein ».

**M. Gaston Baronnet, de La Châtre.** - « Je viens de lire dans la NR du 13 septembre, TGV Poitiers-Limoges et Limousin, une bagarre

vieille de seize ans - et dans celle du 12 septembre, « A trois heures de Lille en TGV, c'est possible ». Je me permets de vous rendre compte que la bagarre ne date pas de seize ans, mais de dix-huit ans et que dès 1988, j'ai fait paraître dans la presse locale des articles, répondant par avance à votre article de la NR des 9 et 10 juin 1990.

En effet, je représentais la CCI de l'Indre à l'assemblée générale de l'Office des transports, des PTT et des routes du Centre-Ouest. Cette réunion avait lieu à Limoges le 23 juin 1988. Le conseil régional du Limousin exposait le dossier le qu'il venait de faire réaliser pour « l'amélioration de la desserte ferroviaire sur l'axe nord-sud ».

Je rapportais un exemplaire de ce dossier au président de la CCI pour qu'il puisse le remettre aux sénateurs de l'Indre.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1988, sous ma signature, l'Echo du Berry publiait le compte rendu de la réunion de l'Office des transports de Limoges et des possibilités de liaison TGV ; le 28 juin 1990, nouvel article TGV,

articles qui se terminaient : « Le Sud-Berry est-il décidé à se battre pour les obtenir ? » sans cela le TGV évitera le Berry... c'est hélas ce qui risque d'arriver, vu l'enquête actuelle, les élus politiques n'ayant pas réagi assez vite.

Le commerce et l'industrie de l'Indre n° 421 de septembre-octobre 1990 publie tout un dossier concernant ce TGV... futuriste ».

**Jean-Yves Hugon, député, a écrit au Premier ministre à propos de la ligne Poitiers-Limoges.** - « Ce tracé, que les élus de l'Indre comme la population ne peuvent accepter, écarte définitivement notre département et la région Centre de la très grande vitesse. De plus, il a été décidé sans concertation ni avec les élus de l'Indre, ni avec les chefs d'entreprises et responsables socio-économiques et associatifs, pourtant concernés au premier chef.

Pour ma part, je défends l'idée de la création d'une ligne nouvelle TGV destinée à ancrer le centre de la France au réseau de la grande vi-

tesse ferroviaire. De façons plus précises, cette ligne serait raccourcie à environ 100 km au sud de Paris, sur la ligne LGV actuelle Sud Europe-Atlantique et cela à la hauteur de Beauvilliers. Elle assurerait, de fait, une large desserte des régions du centre de la France (Centre, Limousin, Bourgogne, Auvergne).

Cet itinéraire permettrait d'irriguer un bassin de population de quatre millions d'habitants environ et s'inscrirait dans une logique d'aménagement du territoire au regard de la ligne historique Paris-Toulouse. La réalisation de cette nouvelle ligne à grande vitesse aurait pour avantage principal de mettre Orléans à trente minutes de Paris, Châteauroux à une heure et Limoges à deux heures dans un premier temps, puis à une heure trente dans un second.

Par ailleurs, elle permettrait de profiter mieux qu'actuellement, des synergies offertes par le nœud ferroviaire de Vierzon, en direction de la Bourgogne et de l'Auvergne, de faciliter la connexion aux ré-

seaux TGV transeuropéens et de maximiser les possibilités insusamment exploitées de l'aéroport Marcel-Dassault de Châteauroux-Déols, équipé d'une piste de 3.500 m, capable de recevoir les plus gros avions, aussi bien pour le fret que pour le trafic passagers.

En l'état du projet Poitiers-Limoges et des conséquences néfastes pour notre territoire sans apporter à la région Limousin l'assurance de l'essor qu'elle est légitimement en droit d'espérer, il importe que se tienne une réunion au plus haut niveau afin que ce dossier soit envisagé dans toutes ses conséquences.

Le ressenti négatif des élus et de la population de l'Indre et de la région Centre concernant la réalisation du barreau Poitiers-Limoges est de plus en plus perceptible. Si cet ouvrage se réalise sans autre engagement de l'Etat vis-à-vis de notre territoire, il est à craindre une incompréhension de la politique d'aménagement du territoire et un fort mécontentement politique ».



# LE BERRY

et de la Région paraissant le Jeudi  
Commercial - Agricole

Directeur : M. BOURG

141, rue Nationale

Tout sera rigoureusement rejeté

Les abonnements partent du 1er et du 16 de chaque mois  
et sont exigibles d'avance

conditions particulières et à prix réduits pour les annonces  
répétées plusieurs fois.

écrivent  
utile

## Office des transports, des PTT et des routes du Centre-Ouest

du 15 juillet  
isième colonne :  
me d'imposition  
éficace « réel » a  
à la catastrophe  
le reconnaît que  
ire et personne  
». Curieusement  
que le chômage  
chômeurs, notre  
les jeunes quit-  
une catastrophe  
remier rang des  
ement.

de milliers d'au-  
di-disant « réel »  
à même numéro  
out lire : « ne  
calculées ni de  
qui créeraient  
». C'est cela le  
éficaces fictifs qui  
les agriculteurs  
; industriels qui  
avec leurs écono-  
et celui-ci n'est  
: réel » : ce sont  
néfices imaginai-

on applique le  
s chiffres bidons  
de l'entreprise  
mais l'idée de se  
des productions  
l d'avoir récolté,  
as un œuf avant  
ffres inutilisables  
réalité. Le reve-  
avec le revenu  
les chiffres basés  
que et pour cela  
noyenne pour les  
ge, soit 1.000 F  
ans de carrière

Regroupant les Chambres de Commerce et d'Industrie, les Chambres d'Agriculture de régions administratives voisines, les Offices sont, pour tous les problèmes de : routes et transports routiers, voie ferrée, et aviation, postes et télécommunications, les organismes représentant les usagers du commerce, de l'industrie et des services, de l'agriculture, de l'artisanat. Leur rôle est d'assurer la concertation, tant au niveau régional qu'interrégional.

Les commissions se sont réunies à La Rochelle pour les routes en novembre 1987, à Tours en février pour les Postes et Télécommunications à Montluçon en avril pour la SNCF et l'aviation civile. A l'occasion de l'Assemblée Générale à Limoges le 23 juin dernier, les différentes administrations apportèrent des réponses aux questions posées par les compagnies consulaires.

Les commissions et l'assemblée générale de 1987 à Vichy avaient été dominées par l'attente de solutions pour la N. 20. Cette année, le chargé de mission à la DATAR confirma la décision ministérielle du début d'année : route en voie express à 2 fois 2 voies, sans péage, aux caractéristiques autoroutières, avec la nomination d'un haut responsable pour ces deux prolongements d'autoroutes : N. 20 Vierzon - Brive et N. 9 Clermont-Ferrand - Méditerranée, avec une réalisation en 8 ans maximum et financement d'Etat. Pour l'avenir, construire 300 km d'autoroutes nouvelles par an.

Le Directeur Régional de France-Télécom indiqua que la France avec 44 lignes téléphoniques pour 100 habitants avait fait mieux que le Japon et les USA, mais le Directeur Régional Centre de la Poste se heurta à l'opposition de l'ensemble des participants au sujet de sa réponse concernant la distribution réduite du courrier du samedi matin et le fait qu'une lettre déposée le samedi à 14 h dans un bureau de poste rural ne soit traitée et oblitérée pour l'extérieur que le lundi à 18 h. La solution « dateur horaire » fut pro-

posée, mais cela nécessite la modification d'un article du code de la Poste.

La concurrence rail, route, avion fut évoquée avec la surcharge des aéroports de Roissy et Orly. Châteauroux - Déols étant tout disposé à recevoir le surplus.

Cette année l'élément ferroviaire domina avec le projet de « réactivation » de la ligne Châteauroux - Tours en transport marchandises, particulièrement pour le transport des céréales vers le port de La Rochelle - Pallice, car il faut 5000 camions pour remplir un navire céréalier. La région Poitou-Charente finance l'électrification de la ligne SNCF Poitiers - La Rochelle pour l'accès au port de La Pallice.

Le gros morceau fut le projet de TGV Paris - Montparnasse - Orléans - Châteauroux - Limoges - Toulouse, avec 33 km de ligne commune avec le TGV Atlantique, 82 km de voie nouvelle pouvant être parcouru à 300 km/h le reste du parcours par amélioration progressive de la voie existante dont la vitesse pourrait être portée à 220 km/h. Châteauroux serait à 1 h 13 de Paris, 4 h 30 d'Amsterdam, de Londres, de Francfort...

« Oui c'est possible, oui ce n'est pas déraisonnable » termina le Vice-président de la région Limousin.

Puisse nos décideurs du département, de la région Centre s'associer au Limousin et au Midi-Pyrénées pour financer cet investissement pendant qu'il est encore temps, sans cela le TGV Paris - Limoges - Toulouse passera par Tours - Châtelleraut - Limoges et le Berry sera encore une fois oublié, comme pour la route Centre Europe Atlantique.

La conclusion de ces journées : « Une entreprise de province pour se développer peut avoir besoin de bonnes liaisons postales, routières, ferroviaires et aériennes avec le reste du monde ».

Le Sud-Berry est-il décidé à se battre pour les obtenir ?

Gaston BARONNET.