



TGV Berry-Limousin- Pyrénées

Châteauroux le 11 Décembre 2006

Madame la Présidente,

En réponse à votre courrier du 1^{er} Décembre 2006, nous vous faisons part de nos commentaires sur les trois réunions concernant la réalisation d'une étude comparative sur le projet alternatif au barreau Poitiers-Limoges.

Nous vous remercions d'avoir organisé ces échanges et d'en avoir été le garant.

Comme vous le savez, nous avons participé, à ce jour, aux 18 réunions de la Commission Particulière du Débat Public.

Cette participation nous a permis d'analyser les arguments donnés au cours de ces débats en comparaison avec ceux fournis par RFF dans les documents qui nous ont été remis durant les trois réunions et dont vous devez avoir également un exemplaire.

Vous trouverez ci-joint 26 feuilles de pétition contre le projet Poitiers-Limoges.

Veillez agréer, Madame la Présidente, en l'expression de mes respectueux hommages.

Le Président

Didier THILLET

Page 1

Dans le descriptif de R.F.F., nous contestons le terme de « **passage en forêt de la Sologne** », il ne s'agit pas de **faire une percée** dans cette forêt, mais de créer la L.G.V. en **parallèle** des autoroutes A 71 et A 20 afin de ne pas endommager l'environnement et c'est la raison pour laquelle nous appuyons notre itinéraire sur les infrastructures existantes en «bordure de forêt ».

Page 2

Nous contestons l'expression « proximité d'un camp militaire » ; en effet le tracé initié, comme nous l'avons précisé, consiste à donner une vue du passage de la L.G.V , mais en aucun cas un lieu précis.

La L.G.V. pourrait passer soit au nord soit au sud du camp militaire de Bricy. Lors des réunions territoriales de Montmorillon et de Confolens, il a été précisé par R.F.F que les couloirs de passage allaient de **8 à 10 kilomètres de large** avant des études plus resserrées.

Nous contestons l'importance donnée à l'expression « **riche territoire écologiquement remarquable en faune et flore** ». Au débat public du 23 octobre 2006 ayant pour thème « l'environnement au cœur du projet : la L.G.V. Est-Européenne par Madame Sandrine Rabaseda, responsable environnement », nous avons constaté **l'excellent travail de R.F.F.** sur ce projet afin de **réduire l'impact de la grande vitesse sur la faune et la flore.**

Aussi, avec les **mêmes études** et le **même regard** sur l'environnement solognot, **nous ne pouvons pas croire en l'impossibilité de réaliser notre projet en raison de problèmes environnementaux.**

Nous contestons les arguments de R.F.F. quant à la diminution du temps de parcours entre Paris et les gares de Vierzon et Châteauroux en raison de l'éloignement de celles-ci par rapport au centre des villes concernées.

Si l'on applique ce raisonnement aux horaires actuels sur la ligne Châteauroux-Paris, le temps de parcours, comme se plaît à dire R.F.F., n'est plus de 1 h 50, mais de 2 h 05 en prenant un temps de 15 minutes minimum pour se rendre à la gare et 2 h 20 pour un voyageur de Levroux, Ardentes....

Cette argumentation est mensongère, et peut s'appliquer à tous les transports ferroviaires dans toute l'Europe.

En ce qui concerne la Communauté d'Agglomération de Châteauroux, la mise en place d'un système de navettes est déjà effective entre la gare actuelle et l'aéroport.

De surcroît, si les études avaient été réellement faites, R.F.F saurait que non seulement les navettes existent déjà, mais en plus, elle sont gratuites tout comme l'autoroute.

Le réseau **de bus gratuit** de la Communauté de l'Agglomération de Châteauroux, est **le seul en France** sur un territoire aussi vaste.

Les déplacements du centre ville à l'aéroport sont dans la fourchette de 15 à 20 minutes grâce à un aménagement judicieux de la circulation sans feux tricolores.

Page 3

Nous contestons les arguments de raccordement du « TGV Capitoile » sur la ligne S.E.A. **Le projet Poitiers-Limoges aura les mêmes contraintes.** Lors de la présentation du schéma de circulation du shuntage de Poitiers, les trains venant de Limoges devront impérativement circuler à **220 km/h** (limitation d'aiguillage), ce qui perturbera le rythme et le cadencement des trains venant de Bordeaux, d'Espagne, de La Rochelle, ainsi que les trains directs venant de Paris à destination de Bordeaux, Toulouse et de l'Espagne, et cela le temps qu'ils regagnent une vitesse identique aux autres trains.

Documents remis le 18 octobre 2006

Dans le document remis nous contestons le tableau de la page 2 détaillant la population des aires urbaines.

Nous sommes convaincus que la population de Poitiers ayant à utiliser le projet L.G.V. Poitiers-Limoges n'est pas de 209 000 mais d'un peu moins de 100 000 habitants.

R.F.F. a accepté cette remarque .

Par contre, la Creuse n'apparaît pas dans les zones urbaines du projet T.G.V. Capitoile ; notre estimation sur ce département est de 30 000 habitants en zone urbaine.

Les résultats après modifications sont de l'ordre de :

- 651 000 pour Poitiers-Limoges
- 1 290 500 pour le T.G.V. Capitoile.

Page 2

Nous contestons la totalité de l'argumentation pour la relation **Orléans-Ile de France ainsi que la valorisation socio-économique qui serait, selon R.F.F. moindre au regard des gains de temps.** (voir annexe des trafics et gares)

Une fois encore , nous ne pouvons accepter que le temps de parcours domicile-gare soit **déduit** du temps de parcours en train de **gare à gare**. Ce mode de calcul **est volontairement exprimé afin de tromper le public** sur la pertinence du projet T.G.V. Capitoile.

Documents remis le 13 novembre 2006 .

Page 2

R.F.F. valorise notre constat en écrivant : « ...de manière générale, ces enquêtes montrent que les pré et post acheminements sont réalisés dans 90 % des cas en voiture particulière ».

Nous sommes en plein accord avec cette enquête. Elle démontre que **l'aéroport de Châteauroux est le lieu le mieux situé géographiquement pour la gare T.G.V. comme nous l'avons démontré précédemment grâce à l'accès autoroutier venant de tous les points du département.** (voir carte jointe)

Compte-tenu des contraintes de circulation en centre ville, il est incontestable que les gares T.G.V sont pour **beaucoup plus accessibles par la route et c'est particulièrement le cas pour les Indriens.**

Dans l'Indre, en raison de la géographie et du relief, 15 à 30 minutes maximum sont suffisantes pour se rendre du domicile à une gare T.G.V.située à l'aéroport au nord de Châteauroux.

Page 3

Nous sommes **scandalisés** par les propos de R.F.F. décrivant le nombre de voyageurs.

Châteauroux , Vierzon, Bourges, et Montluçon, seraient les seules villes de France, voir d'Europe où l'arrivée du T.G.V. ferait diminuer le potentiel de voyageurs :

- Châteauroux : de 340 000 voyageurs passerait à 270 000 **soit une perte de 70 000**
- Vierzon : de 160 000 voyageurs passerait à 50 000 **soit une perte de 110 000**
- Bourges et Montluçon, dont le trafic est sous-évalué, ne **génèreraient seulement que 40 000 voyageurs pour ces deux villes.**

Nous n'acceptons pas cette « hypocrisie » argumentaire.

Pour conclure, vous constaterez que nous rejetons en bloc le contenu des documents qui nous ont été remis par R.F.F. en raison du caractère « **volontairement erroné** » de ceux-ci , **afin de ne pas vouloir reconnaître la pertinence du projet « T.G.V. Capitole ».**

A la vue des arguments développés, il est **impératif de réaliser les études nécessaires** qui **confirmeront** le bien fondé du projet de notre association, afin de mettre ***Châteauroux à une heure de Paris et Limoges à 2 heures de Paris, en désenclavant le territoire central de la France et les 3 millions d'habitants qui y résident et qui paient leurs impôts.***

Je me permets de vous rappeler, Madame la Présidente, que Monsieur Dominique Perben ,Ministre du Transport , ainsi que les conseillers de Monsieur Nicolas Sarkozy, Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, **nous ont dit ne pas voir ce qui pourrait empêcher R.F.F. d'entreprendre les études de faisabilité de notre projet.**

C'est donc l'objet de la demande de notre association, en sollicitant votre appui.