

Madame la Présidente,
Monsieur SALIN, représentant le maître d'ouvrage du projet pour une réalisation d'une LGV entre Poitiers et Limoges.

Votre projet de liaison a notamment l'avantage de renforcer les infrastructures de l'aire urbaine de Poitiers et à fortiori d'en accroître le développement économique.

Dans ce contexte, vous pensez contribuer à l'aménagement du territoire.

Mais l'un des objectifs fondamentaux de l'aménagement du territoire est la réduction des disparités socioéconomiques. Sur ce point, votre projet de LGV hors des territoires du Cher et de l'Indre est en complète contradiction avec l'aménagement du territoire. Il pourrait compromettre tout espoir de développement économique et générer des effets destructeurs pour des territoires ruraux déjà inclus dans la « diagonale du vide » (dixit ex DATAR).

En la circonstance, je me permettrai d'attirer votre attention sur le fait que les services décentralisés de l'Etat ont mis en place sur le département de l'Indre une Mission Interministérielle d'Aménagement du Territoire (MIADT).

Le maître d'ouvrage est un EPIC, délégataire de l'Etat, pour la gestion des infrastructures ferroviaires. Dans le cadre du débat public, il est difficile d'imaginer que le maître d'ouvrage ait pu ignorer les projets de cette MIADT.

Ma première question serait d'entendre le maître d'ouvrage sur l'avis de la MIADT sur sa décision de vouloir abandonner tout projet de liaison LGV dans l'Indre et les conséquences de la liaison LGV Poitiers – Limoges sur le territoire de l'Indre ?

Aujourd'hui, le sujet du débat est de montrer l'erreur incommensurable que serait d'ignorer la réalité des territoires ruraux tels que le Cher et l'Indre.

Je ne souhaite pas déclencher des polémiques politiciennes qui seraient stériles pour ce débat. Ce débat existe pour servir l'intérêt général et non pas l'intérêt de partis. C'est pourquoi je ne développerai pas certains indicateurs.

Cependant, il peut être affirmé que le département de l'Indre présente un indice de vieillissement important de 108,5 (chiffre année 2003 - source ADELI). A titre d'information l'indice pour la Vienne est de 77,4. [L'indice de vieillissement est le rapport entre les personnes âgées de 65 ans et plus et celles âgées de moins de 20 ans].

En conséquence, pour assurer le peuplement de ce territoire, il sera impératif d'y accueillir de nouvelles populations. Pour le département de l'Indre situé à une heure de Paris, avec un prix de l'immobilier bas et une capacité d'accueil importante, une LGV permettrait de développer un accueil de type résidentiel ! Sans oublier les populations cadres de ce département qui pourraient entrevoir un débouché professionnel sur l'Ile de France.

Ma seconde question sera de demander au maître d'ouvrage, soucieux de l'aménagement du territoire, quel type de population ce territoire accueillera avec un déficit d'attractivité que vient renforcer l'absence d'une LGV ?

Pour les territoires de l'Indre et du Cher, l'électrification de la ligne traditionnelle avancée par le maître d'ouvrage pour écarter tout abandon de ces territoires ruraux est un leurre. En effet, les trains circulant sur la ligne traditionnelle pourront atteindre seulement sur certains tronçons la vitesse de 200 km/heure. Or l'on constate que le TGV est en constante évolution. Les vitesses d'exploitation commerciales seraient sous certaines conditions sur les LGV aujourd'hui de 360 km/heure alors qu'au début elles étaient de 200 km/heure (1967). Malgré l'électrification de la ligne les écarts de vitesse sont impressionnants : + 80%. Ces chiffres sont à confirmer par le maître d'ouvrage.

Ce qui est certain est que la réalisation du barreau Poitiers – Limoges sera non seulement un détournement d'infrastructures pour les territoires ruraux du cher et de l'Indre et à fortiori un détournement de voyageurs. En effet, le nombre annuel important de voyageurs qui transitaient via Vierzon et Châteauroux emprunteraient un autre chemin.

Ma troisième question serait de demander dans ces conditions, quels seraient les effets quantitatifs et qualitatifs sur la ligne traditionnelle ?

Il est avancé qu'une ligne LGV ne nuit pas bien au contraire à une ligne traditionnelle. La liaison Orléans – Tours est citée en exemple. Sauf que les typologies des populations qui empruntent cette ligne ne peuvent être comparées à celles de la ligne Orléans – Toulouse.

J'ai bien compris les difficultés techniques pour mettre en œuvre une liaison LGV entre Paris et Châteauroux. Mais avec les outils dont disposent RFF et les services d'ingénierie et de recherche de la SNCF (Démiurge, Sisyfe...), il est difficile de croire que des solutions ne pourraient être avancées.

J'ai bien compris également que le coût de réalisation du projet de LGV sur Châteauroux était trop important. Ce coût est-il vraiment incompressible ? N'existe-t-il pas de solutions quant à sa réduction ?

Seuls les territoires du Cher et de l'Indre sont enclavés. Pas celui du Loiret !

A ce sujet, j'ai cru comprendre que les estimations de coût, évidemment indicatives à ce stade du projet, sont fondées sur les caractéristiques principales des options de passage (longueur de ligne nouvelle à construire, topographie...) en s'appuyant sur les ratios kilométriques observés sur les lignes à grande vitesse construites ou en cours de construction :

Selon les chiffres communiqués par le maître d'ouvrage, j'ai calculé des ratios compris entre 11,3 et 12,8 pour le barreau Poitiers – Limoges et un ratio de 13,3 pour la LGV sur Châteauroux. (Principe de calcul : $\text{ratio} = [\text{coût (milliard d'euros)} / \text{lg ligne nouvelle (km)}] * 1000$).

Pour conclure, l'action publique pour le développement ou la survie de ce territoire serait de capter les flux financiers provenant de l'extérieur du territoire grâce à l'économie résidentielle et domestique.

Comment l'Etat pourrait y parvenir en détournant les moyens de transport ?

Si votre projet de liaison LGV Poitiers – Limoges aboutissait avant la réalisation d'une LGV sur Châteauroux, je crois que vous conduirez la population du territoire de l'Indre à apprendre à se partager la pauvreté.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur SALIN, l'expression de ma considération distinguée.

Alain THIBAULT