

Le Président

Monsieur Jean-Louis BORLOO

*Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du
développement durable et de la Mer,
en charge des Technologies vertes et
des Négociations sur le climat*
246, Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Bourges, le 13 septembre 2010

Monsieur le Ministre,

La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer a rendu public l'avant projet du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) et compte le soumettre au cours de cet automne à une large procédure de concertation.

L'association TGV Grand Centre Auvergne que je préside, créée le 15 décembre 2007, regroupe actuellement plus de 260 membres, dont 25 parlementaires de différentes sensibilités, unis pour mener à son terme le projet de la réalisation d'ici 2020 d'une ligne ferroviaire à grande vitesse desservant les territoires des régions Ile de France, Centre, Auvergne, Rhône Alpes, Bourgogne (projet POCL Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon).

Nous souhaitons attirer votre attention sur la carte et la liste des projets de développement ferroviaires qui semble montrer un classement préétabli des ordres de priorité de ces différents projets. Si tel en était l'intention, elle devrait offrir une bien meilleure place au projet Paris-Orléans-Clermont-Lyon, qui se voit relégué à la vingtième place.

En effet, cet avant projet soucieux de la cohérence avec la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, aurait pu, selon les critères proposés en annexe de ce schéma, établir un véritable classement de mise en œuvre des différents projets en chiffrant les indicateurs très précis de l'annexe III. Le projet POCL est le projet qui va entraîner un transfert le plus important de voyageurs de l'aérien vers le ferroviaire par sa fonctionnalité de doublement de la capacité de la ligne à grande vitesse actuelle Paris-Lyon. Les Région PACA et Languedoc Roussillon, ainsi que Genève ont un potentiel de transfert modal qui ne peut se réaliser qu'avec le projet POCL. A lui seul, il va contribuer au quart des évitements de CO2 souhaités par le SNIT.

Il remplit également tous les critères de capacité à renforcer l'accessibilité d'un territoire grand comme la Belgique jusque là complètement isolé de la grande vitesse. Il suffit de regarder les cartes de l'avant projet du SNIT qui décrivent les besoins d'améliorer l'accessibilité des territoires pour s'en convaincre (Chapitre II, paragraphe2). Le projet POCL remplit également les critères de substitution au transport routier individuel et encore plus il est de nature à régler sur le long terme les problèmes de congestion de la gare de Lyon et de l'axe Ile de France Rhône-Alpes.

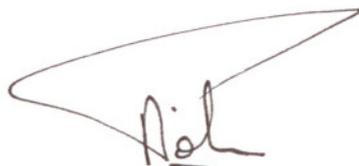
Notre association souhaite donc vivement que l'approche décrite dans le chapitre III, dont l'originalité consiste de ne pas se limiter aux seuls critères monétisables, soit appliquée concrètement à chacun des projets de LGV qui sont encore au stade des études.

Cette évaluation projet par projet est tout à fait compatible avec la loi du 3 Août 2009 puisque dans son article 12, elle permet la fongibilité des projets entre ceux qui pourraient être prêts avant 2020 et ceux qui prendraient du retard. Les nombreux débats préliminaires organisés tant par le Maître d'ouvrage RFF que par notre Association dont le président d'honneur est Monsieur Brice HORTEFEUX, Ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales montre que ce projet peut être prêt avant 2020 et qu'il remplira le mieux les critères du SNIT.

Je souhaite donc que pour les semaines qui viennent le projet POCL soit analysé par rapport aux objectifs de la loi de programmation du Grenelle de l'environnement et du SNIT et soit replacé à sa juste place pour désenclaver au plus vite les régions du Centre du Berry et de l'Auvergne.

Vous remerciant de l'attention que vous accorderez à ce courrier, je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Bien à vous



Rémy POINTEREAU

Sénateur du Cher

Président de TGV Grand Centre Auvergne