



Jean MILHAU

Sénateur du Lot

Membre de la Commission
des Affaires étrangères,
de la Défense et des Forces armées

Cahors, le 15 janvier 2011

Monsieur Louis NEGRE
Sénateur des Alpes Maritimes
Président du groupe de suivi du Schéma National des
Infrastructures de Transport
Palais du Luxembourg
75 291 PARIS Cedex 06

Ref : 2011/01/078

Monsieur le Président,

Dans la perspective du débat sans vote programmé au mois de février au sein de notre Assemblée au sujet du projet de SNIT, vous avez appelé les Sénateurs à formuler des remarques concernant ce projet de schéma.

Je note que le schéma dit privilégier résolument le développement des modes de transport alternatifs à la route et notamment le ferroviaire avec une volonté de doter la France d'un réseau complet et de grande qualité, tant pour les voyageurs que pour le fret.

Il affirme que les infrastructures de transport contribuent à augmenter la compétitivité de l'économie en favorisant les échanges ; il consacre ainsi le rôle majeur des transports dans l'économie.

L'action FER II vise à garantir une desserte optimisée des territoires restant à l'écart du réseau des Lignes à Grande Vitesse. Le schéma privilégie une meilleure utilisation et une optimisation des réseaux d'infrastructures existants afin d'améliorer l'accessibilité des territoires.

Au regard de ces points essentiels, je suis au regret de constater qu'en matière ferroviaire le Département que je représente, le Lot, figure parmi les zones délaissées par le projet de schéma.

La ligne historique Paris-Orléans-Limoges-Toulouse n'est absolument pas retenue pour le fret ferroviaire. Concernant le trafic passager, le projet retient la ligne Paris-Limoges via Poitiers, sans aller au-delà vers le sud.

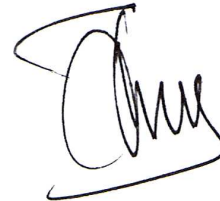
Pourtant cette ligne POLT se présente comme une radiale indispensable et prioritaire du point de vue des objectifs invoqués d'aménagement du territoire et d'accessibilité des zones laissées à l'écart des LGV, comme au regard de l'intérêt environnemental, social et économique qu'elle constitue.

Cet axe cumule un retard considérable en termes de renouvellement de matériel, avec des rames Corail-Teoz à bout de souffle, des problèmes techniques incessants et des infrastructures qui exigent des modernisations ; ces dernières, couplées à la mise en place de rames automotrices (type pendulaire) conduiraient à gagner en vitesse et à améliorer l'attractivité de la ligne.

L'opportunité de connecter, au niveau de Vierzon, le POLT au POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) doit enfin être prise en compte. Sur le tronçon devenu commun, des sillons seraient par conséquent rendus utilisables pour le fret sur la ligne classique ; pour les usagers vers le sud-ouest, un gain de temps supplémentaire s'ensuivrait du fait d'une circulation en partie sur LGV.

Voici les remarques que je souhaitais formuler dans le cadre de cette réflexion stratégique sur les infrastructures de transport de la France. Je vous remercie de bien vouloir les prendre en compte.

Veillez croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Milhau'. The signature is stylized with a large initial 'J' and a series of loops and curves.

Jean MILHAU